

## INTERVENTO 4 PARCHEGGI IN VIA STRADELLA

### 1. QUADRO CONOSCITIVO

#### **Quadro conoscitivo generale e obiettivi dell'intervento**

La trasformazione legata al completamento della copertura della Spina Reale (tra largo Giachino e p.za Baldissera) con un viale alberato, percorsi ciclo-pedonali e interventi legati all'arredo urbano, determina una perdita di parcheggi. Tale perdita viene compensata dall'inserimento di una struttura a parcheggi interrati (in via Vibò angolo via Roccavione) a sostegno della viabilità di quartiere. La struttura proposta prevede la seguente organizzazione verticale: un piano destinato a parcheggi pubblici e un piano destinato a parcheggi pertinenziali, con la sistemazione superficiale di un giardino confermando l'utilizzo attuale.

L'intervento proposto è riferito ad un'area collocata al confine del Pisl, tuttavia è da considerare per la sua importanza di funzione delle sinergie che genera con gli interventi proposti per Borgata tesso e borgo Vittoria.

#### **Individuazione e valutazione delle alternative progettuali**

E' stata scartata l'ipotesi di realizzare la struttura interrata nella adiacente area di largo Giachino per le interferenze che avrebbe generato con il sistema della viabilità con il blocco della circolazione sull'asse di via Stradella.

La proposta progettuale non risponde in modo adeguato alla sostenibilità finanziaria necessaria per la realizzazione dell'opera, in quanto lasciando l'area adibita solamente a parcheggio occorrono circa 10 anni per il recupero totale dei costi di costruzione. Si propone, per ovviare al problema suddetto, l'inserimento di alcune attività commerciali in sostituzione dell'area a verde, ma ciò richiede una modifica della destinazione d'uso dell'area definita nel P.R.G.

#### **Soggetto attuatore dell'intervento/erogatore del servizio**

L'ente locale attua l'intervento per il tramite della società.

#### **Modalità di gestione dell'opera**

Delega a società specifica per la realizzazione e gestione dell'opera.

#### **Planimetria e cartografia dell'area interessata**

Vd. Allegato

#### **Documentazione fotografica del sito in cui sorgerà l'opera**

Vd. allegato

### 2. FATTIBILITA' TECNICA

#### **Indicazioni tecniche "di base" ed esplorazioni preprogettuali**

L'area è oggi attrezzata a giardino pubblico delimitato da un filare perimetrale di alberi e superficie in terra battuta. Gli alberi dovranno essere rimossi e collocati in altri luoghi.

L'intervento prevede la ricostruzione di un giardino in grado di mascherare il parcheggio sottostante e di offrire le stesse dotazioni infrastrutturali all'area residenziale.

Un doppio filare di alberi di media e piccola grandezza, messi a dimora su un prato, tutela l'area verde rispetto al traffico circostante. L'altra porzione del giardino verrà rialzata, pavimentata in porfido e dotata di elementi di arredo urbano. I percorsi pedonali saranno realizzati con una pavimentazione bituminosa e l'illuminazione esistente verrà integrata per garantire una maggiore sicurezza. La superficie totale dell'intero intervento è di 2400 mq.

La struttura prevista è prefabbricata in cemento armato per garantire un'elevata resistenza al fuoco e per consentire tempi contenuti per la realizzazione dell'intervento.

Gli elementi piani a sviluppo orizzontale, alla diverse quote, verranno realizzate con lastre tipo Predalles o Alveolari a seconda della portanza che i calcoli successivi richiederanno; mentre la pavimentazione sarà eseguita in cls ordinario dello spessore adeguato. La superficie totale dell'intero intervento è di 4400 mq/piano.

Il valore complessivo delle opere, sulla base della descrizione sopraindicata, è riportato nello schema A allegato.

#### **Stima parametrica dettagliata del costo di costruzione e di realizzazione**

Vd. Allegato SCHEMA A

#### **Eventuali problemi su cui porre l'attenzione in fase progettuale**

L'intervento si sviluppa in un'area già destinata a spazio pubblico: occorre quindi che il nuovo progetto sia particolarmente attento ai valori qualitativi dell'involucro esterno, alla fruibilità ed alla piacevolezza del piano destinato al pubblico: in questo senso le rampe di servizio non dovranno costituire cesura o impedimento alla libera fruizione dello spazio. Inoltre dovranno essere adottate le opportune soluzioni tecniche per garantire un idoneo attecchimento e sviluppo delle essenze arboree.

### **3. COMPATIBILITA' URBANISTICA, AMBIENTALE E PAESAGGISTICA**

#### **Compatibilità urbanistica**

Vd. Allegato SCHEMA URB

#### **Descrizione di eventuali impatti ambientali dovuti all'opera e misure compensative da prendersi**

L'intervento incide negativamente sull'area che vede a dimora una ventina di alberi a medio alto fusto e che dovranno essere trasferiti e messi a dimora in altra parte. La perdita di tale dotazione arborea viene sostituita dalla messa a dimora di circa 40 alberi a medio sviluppo e compensata da una più efficace sistemazione dello spazio ad uso pubblico.

E' elemento positivo la realizzazione di una struttura per ricovero di automezzi con conseguente eliminazione di automezzi parcheggiati sul piano stradale ed una riduzione dei tempi di ricerca parcheggio da parte dei veicoli. Si tratta di un contributo positivo alla riduzione dell'inquinamento ambientale.

#### **Descrizione dettagliata di eventuali impatti paesaggistici dovuti all'opera e misure compensative da prevedersi**

La presenza arborea attuale viene sostituita da una nuova caratterizzata da dimensioni più contenute, certamente più fitta; le sistemazioni a raso della superficie esterna del parcheggio caratterizzeranno in modo molto più marcato lo spazio urbano.

### **4. SOSTENIBILITA' FINANZIARIA**

#### **Definizione del bacino di utenza dell'opera, analisi della domanda potenziale e dei competitori presenti**

L'intervento si rivolge ad una utenza locale, consistente ed insoddisfatta dall'attuale disponibilità di spazi sosta. L'appetibilità della struttura per le parti a rotazione aumenterà a seguito di provvedimenti di controllo e razionalizzazione delle sosta nelle adiacenze ed in conseguenza delle opere di completamento della "Spina Reale" che sottrarranno molti stalli di sosta per realizzare un viale pedonale.

#### **Stima dei potenziali utenti**

La domanda potenziale è molto alta sia in relazione al fabbisogno locale che al fabbisogno generato dalla zona residenziale di Borgo Vittoria, densamente edificata. L'intervento trova una sua ulteriore giustificazione nel fatto che la sistemazione superficiale sulla Spina Reale determinerà una perdita parziale di posti auto.

### **Piano finanziario dell'opera – analisi costi ricavi**

**Vd. Allegato SCHEMA S3**

Il costo totale dell'intervento ammonta ad €. 5.097.270,00

I ricavi presunti derivano da

- vendite di box auto, previsti nel piano destinato a parcheggi pertinenziali: si presume un valore di circa €. 10.000,00 a posto per ciascuno dei 160 posti. Si presume che la vendita venga conclusa entro due anni per un totale di €. 1.600.000,00 *entro due anni*
- locazione a rotazione di 160 posti x €. 8,00 giornalieri x 300 gg. = €. 384.000,00 *ogni anno*

Il piano finanziario è stato elaborato considerando un orizzonte temporale di venti anni, sulla base delle seguenti assunzioni:

- contributi pubblici regionali o statali, per il 55% del costo dell'intervento;
- 2 unità di personale dipendente adibite alla gestione del parcheggio;
- manutenzione annuale: €. 203.890,80;
- valore residuo dopo venti anni di €. 2.028.189,32.

Il valore attuale dell'operazione, nell'arco temporale di riferimento, è di € 794.401,08, mentre il Tasso Interno di Rendimento (TIR) è risultato pari a 7,87%.

Va poi tenuto presente che questo genere di interventi produce ricadute positive (esternalità positive) nei confronti della collettività. Benefici che, seppure non hanno trovato una quantificazione, sono comunque innegabili e vanno tenuti in debita considerazione da parte degli Enti Pubblici.

### **Sostenibilità dei costi e copertura finanziaria**

Pur in presenza di un contributo pubblico di poco superiore alla metà del costo complessivo (55%), il VAN è positivo grazie ai consistenti proventi delle vendite di box da effettuare nell'arco di due anni.

Infine, nel caso di ricorso ad indebitamento per la parte non coperta dai contributi pubblici, sarebbe opportuno che il costo del capitale fosse comunque inferiore al TIR stimato.

## **5. CONVENIENZA ECONOMICO-SOCIALE**

### **Analisi aggregata di carattere sostanzialmente descrittivo dei benefici e dei costi "esterni" o "indiretti" per la collettività**

La realizzazione dell'opera consente di offrire i seguenti benefici alla collettività:

- ridurre la presenza di auto in sosta nelle aree adiacenti e quindi di limitare il degrado dell'ambiente dovuta ad una eccessiva diffusione di automezzi fermi
- attribuire maggiore spazio alla mobilità pedonale
- con la disponibilità di parcheggi si riduce il traffico alla ricerca delle possibilità di sosta limitando l'inquinamento ambientale
- sistemazione superficiale di buon livello qualitativo

Contemporaneamente la realizzazione della struttura genera alcuni costi per la collettività:

- richiede la rimozione di un patrimonio arboreo esistente
- genera qualche problema per l'accessibilità allo spazio pubblico per la presenza della rampa veicolare
- genera disagio ai residenti durante la realizzazione dei lavori.

## **6. PROCEDURE**

### **Descrizione puntuale di tutti i vincoli che gravano sull'opera**

Non gravano particolari vincoli sull'area. Occorre adottare le normali cautele connesse alla realizzazione di una struttura che si sviluppa in profondità sotto il piano "di campagna".

### **Descrizione puntuale dei passaggi normativi e procedurali che si intendono attuare per superare i vincoli indicando i relativi tempi**

Non esistono vincoli sull'area.

### **Cronoprogramma delle scadenze temporali**

Vd. Allegato SCHEMA S1

## **7. ANALISI DI SENSIBILITA' E DI RISCHIO**

### **Analisi di sensibilità per il piano finanziario dell'opera**

Le stime effettuate, sono basate su ipotesi di rientri economici così sintetizzabili:

- utilizzo gratuito dell'area;
- vendita di 160 box in due anni;
- locazione degli stalli previsti a rotazione.

Le assunzioni utilizzate sono soggette ad una certa aleatorietà, legata sia alla possibilità effettiva di vendere 160 box nel periodo considerato, sia alla domanda di locazione, a breve, di spazi di sosta.

### **Descrizione sintetica dei fattori di rischio**

Il primo fattore di rischio è insito nella variabilità della domanda di parcheggio a rotazione: la sua variabilità è fortemente condizionata dalle politiche di controllo della sosta che si svilupperanno nell'intorno.

Occorre poi tenere in considerazione i rischi connessi ai finanziamenti di parte pubblica.

Complessivamente il rischio gravante sull'equilibrio finanziario risulta limitato in quanto VAN e TIR, grazie alla componente derivante dall'alienazione di alcuni box, sono decisamente positivi.