

## INTERVENTO 2 RIQUALIFICAZIONE VIABILITA' DEL QUARTIERE

### 1. QUADRO CONOSCITIVO

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

Gli interventi legati alla viabilità coinvolgono l'area del quadrilatero storico, corso Marconi e corso Massimo d'Azeglio.

All'interno del **quadrilatero storico** sono stati individuati percorsi protetti nei pressi degli edifici di interesse religioso e pubblico, tramite l'allargamento dei marciapiedi. Si prevede inoltre l'estensione dell'area mercatale di piazza Madama Cristina con la pedonalizzazione parziale delle vie limitrofe alla piazza. Tra le direttrici verso il parco del Valentino l'asse di via Berthollet acquista importanza prioritaria, pertanto se ne prevede un arricchimento in termini di funzioni (marciapiedi, piste ciclabili) e di arredo (illuminazione). Ovunque nel quartiere si prevede un arredo urbano unificato e l'implementazione dell'illuminazione esistente.

**Corso Marconi**, in asse col Castello del Valentino, di valore storico-artistico, rappresenta la principale direttrice al Parco del Valentino e al Polo museale. Nell'ambito del PISL diventerà uno snodo importante per flussi di traffico non necessariamente veicolari. Se ne prevede la risistemazione superficiale della corsia centrale nell'eventualità di una pedonalizzazione e allestimento per manifestazioni tematiche o commerciali, con la limitazione dei parcheggi lungo le banchine laterali.

Lungo **Corso Massimo d'Azeglio**, asse retto di interesse documentario per il sistema insediativo universitario e per l'antica zona destinata ad esposizioni, con tratti di interesse ambientale, si prevede, all'incrocio con via Berthollet, l'estensione dell'area semaforizzata con la realizzazione di un dissuasore del traffico per agevolare l'attraversamento pedonale verso il parco.

Gli interventi diffusi sulla viabilità nella restante area d'intervento del PISL saranno oggetto di un programma complementare.

Obiettivo principale è la riduzione della congestione del traffico locale, una maggior sicurezza nei confronti del pedone e un utilizzo più razionale degli spazi liberi, attualmente invasi dalle auto.

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

Riduzione dell'area pedonale nella corsia centrale di corso Marconi, limitatamente al tratto prospiciente il castello del Valentino.

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

Ente pubblico (comune di Torino)

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

Pubblica (comune di Torino)

#### **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**

Gli interventi sono strutturati in lotti di intervento:

#### **PRIMO LOTTO Sistemazione viabilità quadrilatero e corso Massimo d'Azeglio**

Gli interventi sono omogenei e diffusi per le vie del quartiere e prevedono in corrispondenza degli incroci, l'esecuzione di dissuasori di traffico con marmette autobloccanti (per rallentare il flusso veicolare) e alle loro estremità un ampliamento delle banchine per agevolare la sosta e il passaggio dei pedoni. I marciapiedi e i manti stradali verranno pavimentati in porfido.

Per il viale di corso Massimo d'Azeglio è indispensabile integrare l'illuminazione esistente per il tratto sia pedonale, sia veicolare in modo da garantire una maggiore sicurezza generale.

La superficie totale è di 15.400 mq..

#### **SECONDO LOTTO Sistemazione corso Marconi**

Per corso Marconi, invece, l'intervento prevede la pedonalizzazione della corsia centrale per favorirne allestimento in caso di manifestazioni tematiche e per attività commerciali; lo spazio verrà pavimentato in porfido.

Per rispondere in modo adeguato alla nuova funzione proposta per il viale alberato (quasi una piazza) è necessario potenziare l'illuminazione per il tratto pedonale e veicolare nonché preservare gli alberi esistenti interrompendo la pavimentazione con la posa di griglie a pavimento.

L'opera suddetta comporta la riduzione dei posti auto lungo il corso; per ovviare a tale limitazione si intende concentrare i parcheggi in una porzione in prossimità dell'ingresso della futura metropolitana e lungo le banchine laterali che verranno opportunamente segnalate.

Nei controviai, in corrispondenza degli incroci, verranno eseguiti dissuasori di traffico con marmette autobloccanti per rallentare il flusso veicolare e alle loro estremità un ampliamento delle banchine per agevolare la sosta e il passaggio dei pedoni.

La superficie totale è di 14.930 mq..

I valori complessivi delle opere, sulla base della descrizione sopraindicata e delle diverse fasi di esecuzione lavori, sono riportati nei rispettivi schemi A allegati.

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

**Vd. ALLEGATO SCHEMA A**

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

L'intervento si caratterizza come un intervento diffuso: è necessario che in fase progettuale si ponga attenzione a rapporto tra le soluzioni previste e l'insieme di fronti, particolari, portoni, elementi di arredo esistenti per evitare di sovrapporsi all'esistente: Occorre sottolineare piuttosto che sovrapporre.

Il rischio dell'"effetto recinto": le grandi opere che si stanno realizzando nell'intorno rischiano di creare un effetto separatezza con la città. E' opportuno che i percorsi siano strutturati come corridoi da e verso il quartiere, da e verso le grandi attrattive dell'intorno (Parco del Valentino, etc.) e che ai bordi essi segnino gli ingressi.

Una particolare attenzione deve essere posta per il Corso Massimo d'Azeglio inteso come asse retto di interesse documentario per il sistema insediativo universitario e per l'antica zona destinata ad esposizioni, con tratti di interesse ambientale.

## **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**

Gli interventi sono finalizzati ad inserire spazi di riorganizzazione della sosta e a garantire il miglioramento degli spazi per la pedonalizzazione, anche attraverso la piantumazione di alberature.

Tali interventi garantiranno un aumento della qualità urbana e un miglioramento della fruibilità pubblica.

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

Il complesso degli interventi tenderà ad elevare il livello paesaggistico che, in ambito urbano, si esplica in principal modo con la realizzazione di spazi protetti per la pedonalizzazione e la creazione di sistemazioni superficiali che privilegiano la piantumazione di alberi.

## **4. SOSTENIBILITA' FINANZIARIA**

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

Il bacino di utenza è rappresentato dagli abitanti della circoscrizione 8 e dai fruitori del sistema del commercio e delle attività economiche insediate. La fruizione di Corso Marconi si riferisce ad un bacino d'utenza più ampio, comprendente sia i fruitori del Parco del Valentino sia quelli della linea 1 della metropolitana una volta che l'opera sarà completata.

### **Stima dei potenziali utenti**

Le opere sono infatti un potenziamento ed un miglioramento di infrastrutture esistenti e concorrono a facilitare la fruizione delle risorse e dei servizi del quartiere da parte degli utenti di questi ultimi (centro commerciale di piazza Madama Cristina, scuole, edifici religiosi, centri di interesse pubblico,...).

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

**Vd. Allegato SCHEMA S3**

Il costo totale dell'intervento ammonta ad €. 6.903.800,00.

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

- contributo pubblico, di provenienza regionale o nazionale, per il 65% del costo dell'intervento;
- 0 unità di personale dipendente;
- manutenzione annuale: €. 276.152,00;
- valore residuo dopo venti anni di €. 5.618.273,38.

Trattandosi di un'opera pubblica che non prevede entrate proprie, l'equilibrio finanziario viene garantito da contributi pubblici annuali a copertura del deficit, come prescritto dalle linee guida regionali, stimati in € 464.049,00.

Sulla base delle ipotesi utilizzate, il valore Attuale Netto del Progetto (VAN) è risultato pari, nell'arco temporale considerato, ad € 36.526,42, mentre il Tasso Interno di Rendimento (TIR) è pari al 5,07%.

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

La copertura finanziaria è tutta di derivazione pubblica, parte sostenuta attraverso fondi pubblici di provenienza regionale o nazionale, parte a carico diretto del Comune di Torino. Qualora si ricorresse ad indebitamento, per la parte non coperta da fondi pubblici, sarebbe opportuno che il tasso di interesse passivo non fosse superiore al TIR (5,07%).

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

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

I benefici per la collettività derivanti dall'esecuzione dell'opera sono sintetizzabili nei seguenti punti:

- recupero di spazi pubblici per una migliore pedonalità
- miglioramento della qualità urbana nell'area
- valorizzazione dell'area
- migliore accessibilità ai servizi interni al quartiere ed a quelli esterni (Parco del Valentino)
- apertura del quartiere all'esterno
- traccia fisica dei “percorsi sicuri”

I costi per la collettività sono così sintetizzabili:

- disagi durante i lavori di realizzazione dell'intervento
- trasferimento di posti di parcheggio auto.

## **6. PROCEDURE**

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

Sull'opera non gravano vincoli di natura ordinaria (servitù, presenza di reti di distribuzione energia, etc...)

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

La grande varietà delle situazioni sulle quali si interviene richiede un continuo rapporto con le proprietà al perimetro fin dalla fase della elaborazione dei progetti.

### **Cronoprogramma delle scadenze temporali**

Vd. Allegato SCHEMA S1

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

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

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

Si tratta di interventi di natura ordinaria con una marginale presenza di fattori di rischio: ad esempio la presenza di sottoservizi tali da incidere sullo sviluppo del progetto o dell'esecuzione. Si tratta di una situazione di fatto irrealizzabile.

Per quanto riguarda l'aspetto finanziario, i principali fattori di rischio sono legati ai vincoli di bilancio degli Enti Pubblici coinvolti.