

VERBALE DEL 21/09/2022

OGGETTO: Seconda riunione generale Cabina di regia Next Generation L.In.Es. – Studio di fattibilità tecnico-economica del progetto di rigenerazione urbana lungo l’asse di Corso Francia (Rivoli e Collegno) e le linee di adduzione verso i comuni limitrofi (Alpignano, Buttigliera Alta, Grugliasco, Pianezza, Rosta e Villarbasse)

In data 21/09/2022 alle ore 14:30 si è svolta presso la Sala riunioni del Patto territoriale della Zona Ovest di Torino la seconda riunione generale del progetto Next Generation L.In.Es.

All’incontro erano presenti:

Chiara Iglina – Assessora Associazioni Solidali, Volontariato, Lavoro, Commercio ed Attività Produttive, Patti Territoriali – comune di Rosta

Luciano Lopedote – Assessore Pianificazione territoriale e strumenti urbanistici, edilizia pubblica e privata, lavoro e formazione professionale, agricoltura, orti urbani e attuazione del Bike Plan – comune di Grugliasco

Vincenzo Lomurno – Responsabile Ufficio tecnico - comune di Villarbasse

Riccardo Bogetto – Responsabile Ufficio tecnico – comune di Buttigliera Alta

Rocco Ballacchino – Direttore tecnico - Zona Ovest s.r.l.

Simone Conte – Tecnico amministrativo gestione progetti - Zona Ovest s.r.l.

Paolo Ruffino – Amministratore delegato, Decisio srl.

Alessio Grimaldi – Amministratore delegato, Decisio srl.

Valentina Rinarelli – Responsabile Sezione territorio e lavori pubblici – comune di Collegno

Laura Gaio – Coordinatrice Ufficio Viabilità del Settore Lavori pubblici – comune di Collegno

Luciana Serpi – Responsabile Servizi a rete e progettazione – comune di Rivoli

Antonio Graziani – Dirigente Servizi al territorio ed alla città – comune di Rivoli

Attilio Zampieri – Istruttore tecnico Ufficio ambiente – comune di Alpignano

Maria Ammendola – Istruttore tecnico Ufficio lavori pubblici – comune di Alpignano

La seconda riunione generale inizia con un recap da parte di Rocco Ballacchino del processo svolto fino ad oggi. Con la restituzione e la convalida delle schede tecniche inviate alla fine del mese di luglio a tutti gli enti coinvolti nel progetto si conclude la seconda fase del processo. Successivamente si aprirà la terza fase con la stesura del capitolato e l’affidamento alla società che si occuperà dello studio di fattibilità.

Paolo Ruffino introduce il progetto descrivendone tutti i benefici che potrebbe portare al territorio, dagli aspetti ambientali a quelli economici, passando da quelli sociali. A seguire dopo una descrizione generale del progetto, si passa ad una descrizione dettagliata dei vari lotti da parte di Alessio Grimaldi.

L'asse 2 di collegamento tra Villarbasse e Rivoli presenta un asse strategico, il quale però, in particolare sul territorio di Rivoli presenta qualche problematica, che verrà analizzata poi nello studio di fattibilità.

L'asse 3 di collegamento tra Rivoli, Rosta e Buttigliera Alta presenta due alternative: la prima è l'asse metropolitano lungo la SS25, mentre l'altro intercetta i centri abitati che però presenta strettoie e pendenza non di poco conto. Entrambi le alternative verranno analizzate nello studio di fattibilità.

L'asse 4 presenta praticamente un concentrico tra l'asse di Corso Francia e le aree urbane a nord dello stesso e principalmente nei comuni di Rivoli, Alpignano e Collegno. Su questo tratto ci sono già dei tratti di ciclabili, mentre altri tratti sono del tutto sprovvisti.

L'asse 5 che unisce i comuni di Alpignano, Pianezza e Collegno con un altro concentrico su un asse attualmente quasi completamente sprovvisto di infrastrutture per la mobilità attiva.

L'asse 6, completamente sul territorio di Pianezza, rappresenta il tratto di unione tra questo progetto e BikeOnda, che attualmente non esiste.

L'asse 7 si sviluppa quasi interamente sul territorio di Grugliasco e presenta due assi fondamentali: quello su Via Leonardo da Vinci, Via Cesare Lombroso (Collegno) fino Corso Francia e l'altro su Via Don Caustico – Via Fabbrichetta fino alla futura fermata Leumann della Linea 1 della metropolitana.

L'asse 1 è l'asse di Corso Francia, asse complesso da gestire nella sua interezza.

Oltre a questi documenti sono stati prodotti il “*Documento di indirizzo progettuale*” e “*L'abaco di indirizzo alla progettazione*”. Viene poi approfondita la scelta di sviluppare prima uno studio di prefattibilità (tempistiche più brevi e studio sufficiente a partecipare ad alcuni bandi), che successivamente potrà essere integrato fino ad uno studio di fattibilità (tempistiche maggiori).

Si entra successivamente nel dettaglio economico dell'opera e dello studio di fattibilità. La stima del costo di progettazione dell'infrastruttura è di circa 22,1 milioni di € (circa 370 mila €/km), mentre lo studio di fattibilità, prevedendo un costo che va dai 0,8%-1,2% del costo totale dell'opera, richiede circa 132.600 euro. Visto che la Compagnia di San Paolo, grazie al finanziamento ottenuto dal bando “Next Generation We”, finanzia 65.000 €, ci sarebbero 67.600 € da suddividere.

Infine, sono state enunciate le varie tipologie di finanziamento:

- L'azione II.2vii.2 del FESR “*Sviluppo e Completamento di infrastrutture verdi*”, nella quale oltre alla valorizzazione fruitiva delle sponde e degli ambienti fluviali sono previsti anche interventi di realizzazione di piste ciclabili solo laddove essi risultino strettamente complementari all'infrastrutturazione verde;
- L'azione V.5i.1 “*Strategie urbane d'Area (SUA)*” con un fondo a disposizione di 131.707.543;
- L'azione III.2viii.1 “*Promuovere la mobilità ciclistica con un fondo a disposizione di 40 milioni di euro*”;
- [Piano generale della mobilità ciclistica](#), pubblicata il 1° agosto 2022, con il sostegno alle infrastrutture metropolitane;

- PNRR con la Misura 2, Componente 2. I finanziamenti però sono già stati in gran parte allocati;
- [Piano Nazionale Sicurezza stradale 2030](#).

Successivamente si apre la parte di confronto su quanto presentato.

L'arch. Valentina Rinarelli, responsabile della sezione territorio e lavori pubblici del comune di Collegno, chiede di precisare quali elementi progettuali sono stati considerati nella valutazione economica (per esempio se rientra anche l'illuminazione).

Paolo Ruffino e Alessio Grimaldi rispondono che sono stati presi in considerazione i costi di alcuni progetti simili.

L'assessora di Rosta, Chiara Iglina, chiede quanto coprono di solito i finanziamenti per progettualità di questo tipo.

Paolo Ruffino, risponde spiegando che difficilmente i finanziamenti coprono il 100% dei costi, di solito si attestano al 70%-80%; quindi, ci sarà una parte di cofinanziamento.

In quest'ottica Luciana Serpi, responsabile dei servizi a rete e progettazione del comune di Rivoli, dichiara come in alcuni bandi ministeriali, viene inserito un vincolo di non poter ricevere un finanziamento sugli stessi ambiti se lo si è già ricevuto negli anni precedenti. Rocco Ballacchino spiega che per i bandi di nostro interesse non dovremmo avere questo vincolo.

L'Ing. Vincenzo Lomurno, responsabile dell'ufficio tecnico del comune di Villarbasse sostiene che, essendo per la maggior parte degli assi un progetto di media-lunga distanza, sarebbe importante inserire in fase di redazione una valutazione sotto gli aspetti economici, in quanto non possiamo sapere da qui a pochi mesi cosa potrebbe succedere. Per questo motivo consiglia di inserire, già all'interno del capitolato, un parametro o indicatore che tenga conto dei possibili cambiamenti futuri e sia in grado di indicare l'attendibilità futura del progetto.

La riunione si conclude alle ore 16:30.

Verbale compilato in data 23/09/2022 a cura di Simone Conte, Zona Ovest di Torino srl.