

## (A) PARCO SANGONE.

### (A1) Riqualficazione del contesto ambientale, in cui si snoda la pista ciclabile esistente in sponda destra del Sangone, mediante il recupero e/o la realizzazione di un'ampia fascia verde intorno alla pista medesima, da Orbassano a Borgaretto in Beinasco. (31.1)

Il progetto complessivo è articolato in tre tronchi principali, indicati nella **Tavola 2.2** in scala 1: 10.000:

1. il tratto A – B, della lunghezza complessiva di 2.300 metri circa, dal ponte sul Sangone (in corrispondenza della S.P. 143, ai confini fra Orbassano – Rivalta) al ponte in corrispondenza della cosiddetta “variante Pasta”;
2. il tratto B – C, della lunghezza complessiva di 2.300 metri circa, dalla “variante Pasta” al ponte di Beinasco, in corrispondenza della S.P. 6;
3. il tratto C - D, della lunghezza complessiva di 2.100 metri circa, dal ponte in corrispondenza della S.P. 6 alla Frazione Borgaretto di Beinasco.

#### Tratto A – B.

Il tratto A – B, , si articola in 1.100 metri nel Comune di Orbassano e in 1.200 metri nel Comune di Rivalta; il tratto comprende:

- il Parco Fluviale Ilenia Giusti; il Parco è stato realizzato nel periodo 1999 – 2001. L'area relativa, di forma allungata in senso est - ovest, disposta lungo la sponda destra del torrente, ha l'estensione di 46.000 metri quadri circa. All'interno del parco è stato realizzato un edificio destinato a Centro Didattico per l'educazione ambientale; l'area attigua al centro è adibita ad orto botanico per la coltivazione di specie arboree ed arbustive per usi didattici a favore delle scuole. Il centro svolge altresì la funzione di luogo di sosta per chi percorre in generale (a piedi, in bicicletta, a cavallo) le sponde del Sangone. In prossimità del Centro è stato realizzato un parcheggio di attestamento a servizio sia del parco, sia del Centro stesso.

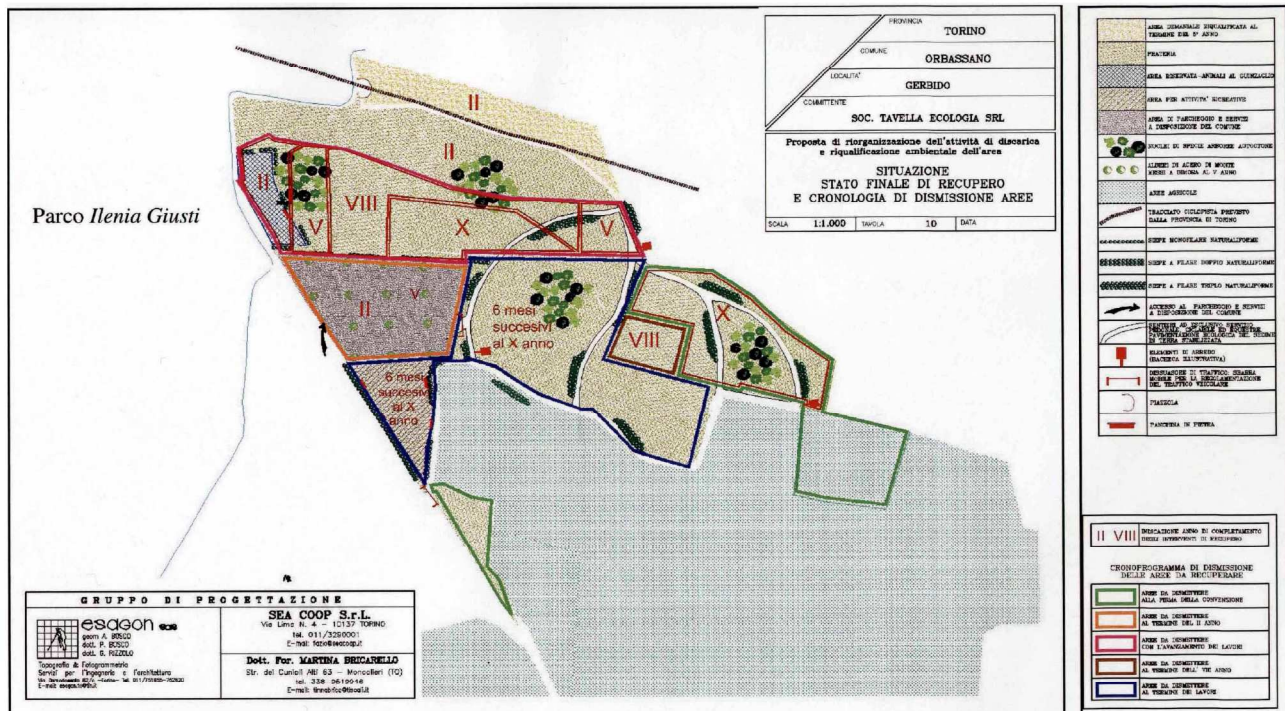


Figura 1. Proposta di riqualificazione ambientale della discarica “Tavella”, estratta dalle “Linee guida del Parco Fluviale del Sangone”, formate dal Comune di Orbassano in data giugno 2006.

- la zona di discarica (ved. **Figura 1**), per la quale è previsto, in accordo con la proprietà, il progetto di sistemazione: *“è previsto il recupero ambientale dell’area.. alla scadenza dell’autorizzazione della discarica in attività. Il Comune valuterà, in accordo con la ditta conduttrice, le caratteristiche del progetto di riqualificazione del sito indirizzando l’intervento prevalentemente alla rinaturalizzazione dei luoghi, pur ammettendo parziali forme di fruizione pubblica.”* (Si veda del Comune di Orbassano le “Linee guida del Parco Fluviale del Sangone” del giugno 2006 a firma degli archh. Antonio Camillo e Giorgio Giani);
- l’area già destinata per il tiro a volo, attualmente in disuso, posta a cavallo dei due comuni (Orbassano e Rivalta). E’ previsto il *“recupero funzionale dell’area... per attività a carattere sportivo compatibili con la più generale funzione a parco e, nello stesso ambito, contestuale ristrutturazione del parcheggio funzionale all’impianto per l’attestamento della fruizione collettiva del parco.”* (Si veda del Comune di Orbassano le “Linee guida del Parco Fluviale del Sangone” già citate);
- zona ad orti regolamentati oltre ad una zona a parco in Comune di Rivalta;
- tratto di ciclopista a nord della zona sportiva di Pasta.

Nel tratto in questione non si propongono interventi di rilievo, ma esclusivamente interventi di manutenzione per eliminare la vegetazione infestante.

#### Tratto B – C.

Il tratto B – C, dal ponte della Variante Pasta al ponte di Beinasco sulla S.P. 6, della lunghezza complessiva di 2.300 metri circa, si articola in 200 nel Comune di Rivalta, 1.400 metri nel Comune di Orbassano e in 700 metri nel Comune di Beinasco; il tratto comprende:

- la zona ad orto – frutteto privato, oltre all’area già sistemata in Rivalta;
- il settore già occupato dall’impianto di moto cross;
- la discarica attiva ed il lotto industriale a diretto contatto con la ciclopista;
- il tratto compreso fra la recinzione dell’area sportiva di Beinasco e gli spazi impegnati dalla passerella di accesso al centro di Beinasco e dal parcheggio non sistemato.

Nel tratto in questione sono ipotizzati i seguenti interventi:

1. Le indicazioni di piano regolatore prescrivono: per le aree 14.3.3 e 11.4.5.2 (sponde del Sangone) di estensione non inferiore a 100.000 metri quadrati *“la realizzazione di impianti sportivi e attrezzature di tipo turistico – ricettive di supporto agli impianti stessi”* (ved. **Figura 2**, estratto di PRG e la norma sotto riportata); per l’area 11.4.5.2 la sistemazione a parco e la dismissione come area destinata a servizi di interesse generale (parco fluviale), all’interno di uno Strumento Urbanistico Esecutivo esteso alle aree destinate ad usi produttivi D1 11.4.5 e 11.4.5.1 (ved. **Figura 2**, estratto di PRG e la norma sotto riportata).

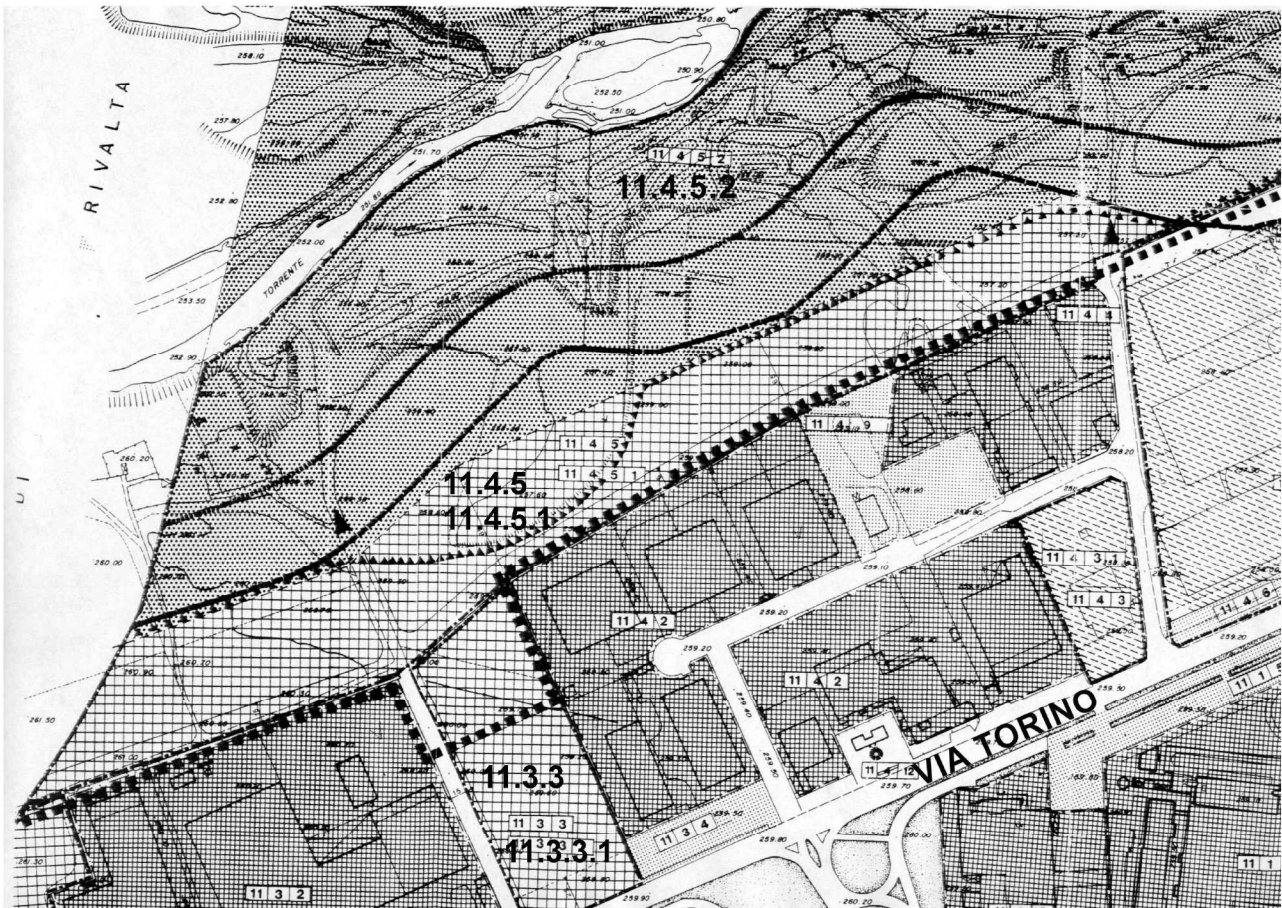


Figura 2. Estratto dalla Tavola P3.2 del Piano Regolatore Generale del Comune di Orbassano, denominata "Territorio Urbanizzato Strada Torino, originariamente in scala 1: 2.000.

**6.4 Area 11.4.5 - 11.4.5.1:** La destinazione ammessa è esclusivamente di tipo terziario avente caratteristiche compatibili con la fruizione sociale e di carattere ambientale dell'area a parco nella quale è inserita. Sono considerate compatibili attività ricettive, ricreative e sportive con esclusione delle attività alberghiere. Il rapporto di copertura consentito, pari ad 1/3 della superficie territoriale, è da intendersi comprensivo anche delle superfici occupate da attrezzature sportive e/o ricreative. Lo S.U.E. che interessa le aree in oggetto dovrà provvedere alla sistemazione complessiva dell'insediamento con la definizione planimetrica delle aree per servizi di tipo SP 6 e 7 nella misura minima del 100% della superficie di solaio. I sedimi stradali di pertinenza allo S.U.E. dovranno avere larghezza di mt. 15, svilupparsi secondo le indicazioni planimetriche di PRGC, e consentire l'accesso all'area del parco del Sangone. L'attuazione dello S.U.E. è subordinata alla sistemazione a parco ed alla dismissione dell'area 11.4.5.2, destinata a servizi di interesse generale (parco fluviale), area compresa nella delimitazione dello S.U.E. ma che non interviene a determinarne la superficie territoriale ai fini edificatori. La zona definita parzialmente esondabile sul documento A13a - Supplemento all'indagine geo-morfologica: indagine geologico-tecnica, - come riportata in cartografia di piano (Tav. P3.2) concorre al calcolo della superficie copribile, ma è inedificabile a norma del successivo Art.65

Gli interventi ammessi, in assenza del Piano d'Area del Parco Regionale di cui alla L.R. 65/95, sono subordinati alla preventiva autorizzazione ai sensi della L. 431/85. Dalla data di adozione del Piano d'Area si applicano le misure di salvaguardia secondo i disposti dell' Art. 23 della L.R. 21.3.1990 n. 12 modificata con L.R. 21.7.1992 n. 36.

**5.3. Aree 14.3.2 - 14.3.3 - 11.4.5.2 (sponde del Sangone):** Aree perimetrare all'interno della zona di salvaguardia dell'estensione del parco regionale del Po di cui alla L.R. 65/95. In dette aree è consentita la realizzazione di impianti sportivi e attrezzature turistico - ricettive di supporto agli impianti stessi. La trasformazione urbanistica ed edilizia delle aree potrà avvenire all'esterno della fascia di rispetto fluviale di mt.150, ai sensi della legge 8/8/1985 n.431, nella misura di 0,01 mc/mq, comprendenti le attrezzature sportive ad esse collegate,

*che devono essere realizzate contestualmente. Le attrezzature dovranno essere dotate di idoneo impianto di smaltimento dei liquami ai sensi della l. 319. Non sono comunque ammessi interventi che interessino superfici inferiori a 100.000 mq. Gli interventi edilizi ammessi, fino all'approvazione del Piano d'Area, sono subordinati alla preventiva autorizzazione ai sensi della L. 431/85. ed al preventivo parere da parte dell'Ente Parco del Po."*

2. Le "Linee guida del Parco Fluviale del Sangone", formato dal Comune di Orbassano in data giugno 2006 per l'area in adiacenza alla zona industriale di Strada Torino indicano: *"il recupero naturalistico del settore precedentemente occupato dall'impianto di moto cross mediante interventi di rimodellazione del terreno (sono ancora presenti dune di varia altezza realizzate per l'impianto sportivo) e riqualificazione della vegetazione attraverso il diradamento dell'abbondante presenza di specie infestanti (Robinia pseudoacacia) e l'insediamento di specie autoctone dell'ambiente fluviale."*
3. Il PISL formato nell'ottobre 2006 dai Comuni di Rivalta di Torino, Beinasco, Bruino ed Orbassano "Reti d'acqua, architettura e paesaggio in bassa Val Sangone", in corrispondenza del settore precedentemente occupato dall'impianto di moto cross indica la *"realizzazione di opere al fine di permettere al fiume di divagare verso l'area individuata focalizzando l'attenzione sulla sicurezza degli insediamenti presenti."*

Tenuto conto del fatto che gli interventi ipotizzati (in modo particolare per quanto attiene ai contenuti dei punti precedenti 1 e 3) richiedono decisioni non ancora assunte, di grande rilievo e di ingente impegno finanziario, si ritiene di riconfermare, per il tratto in questione, le proposte già contenute nel PSAA, consistenti:

- a. nel mantenimento della zona ad orto – frutteto privato, oltre all'area già sistemata in Rivalta;
- b. nella sistemazione del tratto di ciclopista, fiancheggiata dall'ex motocross e dalla discarica attiva (della lunghezza di circa 1.000 metri), per la larghezza media di 50 metri, inclusa comunque la fascia di terreno compresa fra la ciclopista e la sponda del torrente;
- c. nella sistemazione dell'area a parcheggio (in prossimità dell'impianto sportivo in Beinasco), con ripristino della cortina di Pioppi Cipressini, lato torrente.

#### Tratto C - D

Il tratto C - D, dal ponte sulla S.P. 6 al punto indicato sul tracciato della circonvallazione di Borgaretto (ved. **Tavola 2.2**), della lunghezza complessiva di 2.100 metri circa, all'interno del territorio del Comune di Beinasco; per il tratto in questione, in coerenza per altro quanto proposto dalla Scheda progettuale del Piano d'Area relativamente allo stralcio riguardante il torrente Sangone (ved. **Figura 3**) si propone:

- a. la formazione di un'area a parco (ved. PARCO della **Figura 4**), utilizzando l'ipotesi di cessione di aree, derivante dalla proposta contenuta nello "STUDIO UNITARIO PREVENTIVO PER L'ATTUAZIONE DELLE AREE RN8 – TN3 – F DI VARIANTE AL P.R.G.C.", presentato all'inizio del 2006 da FIBE srl e SANGONE srl, eventualmente integrata dall'acquisizione di parti esterne al perimetro delle aree interessate dallo studio menzionato, disposte a nord del tracciato della circonvallazione di Borgaretto, comprendenti per altro una porzione (vedi area a picnic della **Figura 4**), estesa a sud del corso del Sangone, appartenente al territorio del Comune di Torino;

- b. la ricostituzione del tracciato della ciclopista (vedi ciclopista nella **Figura 4**) in fregio alla sponda del Sangone, in quanto il tracciato attuale, già ammalorato per indebitato uso a percorso veicolare, sarebbe definitivamente soppresso dal nuovo tracciato della circonvallazione, progettato dalla Provincia di Torino (vedi **Figura 6**);



Figura 3. Elaborazione sulla Scheda progettuale del Piano d'Area; stralcio del torrente Sangone.

- c. la formazione di aree a parcheggio (indicate con la lettera p nella **Figura 4**), a diretto contatto con le due giratorie di connessione sia con l'abitato di Borgaretto che con gli accessi all'area a parco;
- d. l'eliminazione eventuale degli orti urbani non regolamentati, posti all'estremità est del Parco, come previsto dal progetto di circonvallazione di Borgaretto ed il riordino del settore ad ovest dell'area a parco, destinato ad orti urbani, in coerenza con quanto indicato dal Piano d'Area (vedi **Figura 4 e 6**);
- e. lo spostamento verso est del sovrappasso ciclopeditonale (vedi **Figura 4**), rispetto a quanto indicato dal progetto della Provincia (vedi **Figura 6**), in modo da connettere direttamente l'abitato di Borgaretto con la passerella o il guado sul Sangone per l'accesso al complesso del Drosso e di lì alle due direzioni (vedi la **Figura 4**) verso ovest al parco alto di Beinasco e verso est al collegamento con il percorso lungo la Via Anselmetti;
- f. l'eventuale deviazione del tracciato veicolare (vedi **Figura 7**), che nell'ultimo tratto, in prossimità dell'impianto SMAT, prima dell'intersezione con la S.P. 6, corre affiancato alla pista ciclopeditonale. Tale deviazione presenterebbe il duplice vantaggio: allontanare il tracciato veicolare dal punto di immissione sulla S.P. 6, nel tratto in curva, prossimo al ponte sul Sangone (specie nel caso di rifacimento dello stesso); ricostituire l'intersezione con la S.P. 6 in rettilineo, in luogo più adatto;

- g. la protezione del campo pozzi della SMAT (vedi **Figura 7**) mediante il piantamento di alberi di essenza autoctona, al fine di creare una cortina qualificata anche dal punto di vista ambientale lungo il Sangone, in aderenza al percorso ciclopedonale, che comunque disporrebbe di continuità ad ovest della S.P. 6.



Figura 4. Aree a parco in sponda destra del Sangone.

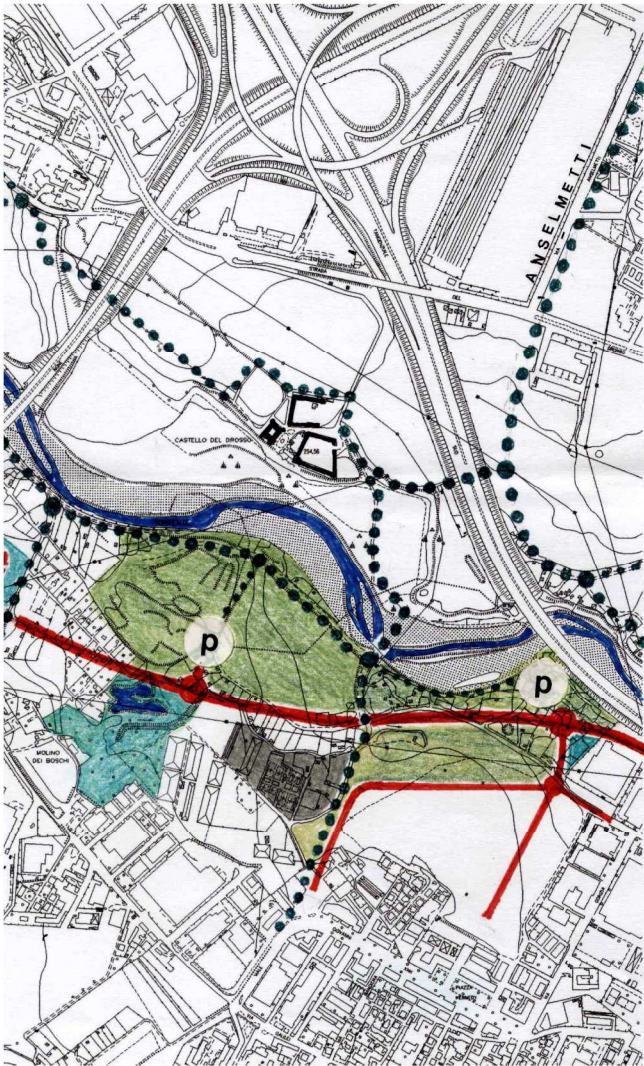


Figura 5. Aree a parcheggio e principali percorsi ciclo pedonali in prossimità del complesso del Drosso, in sponda destra e sinistra del Sangone.

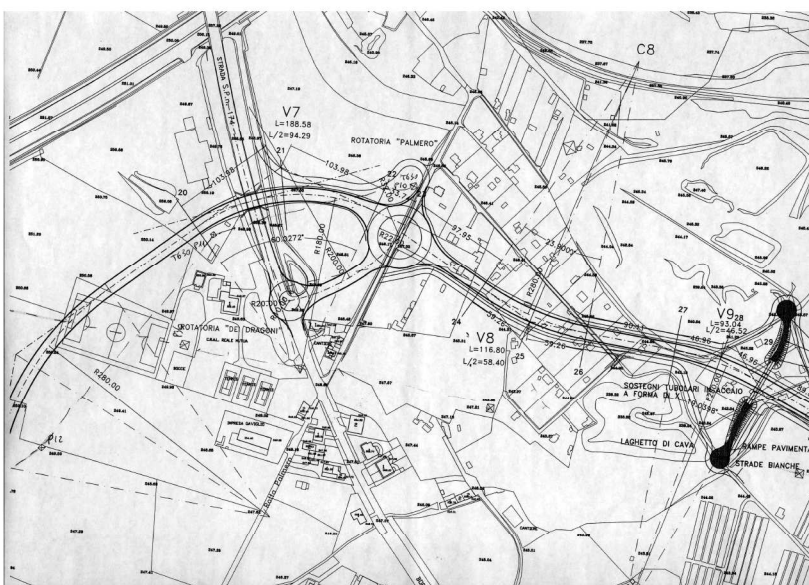


Figura 6. Progetto della Provincia di Torino della circinnallazione della frazione di Borgaretto.

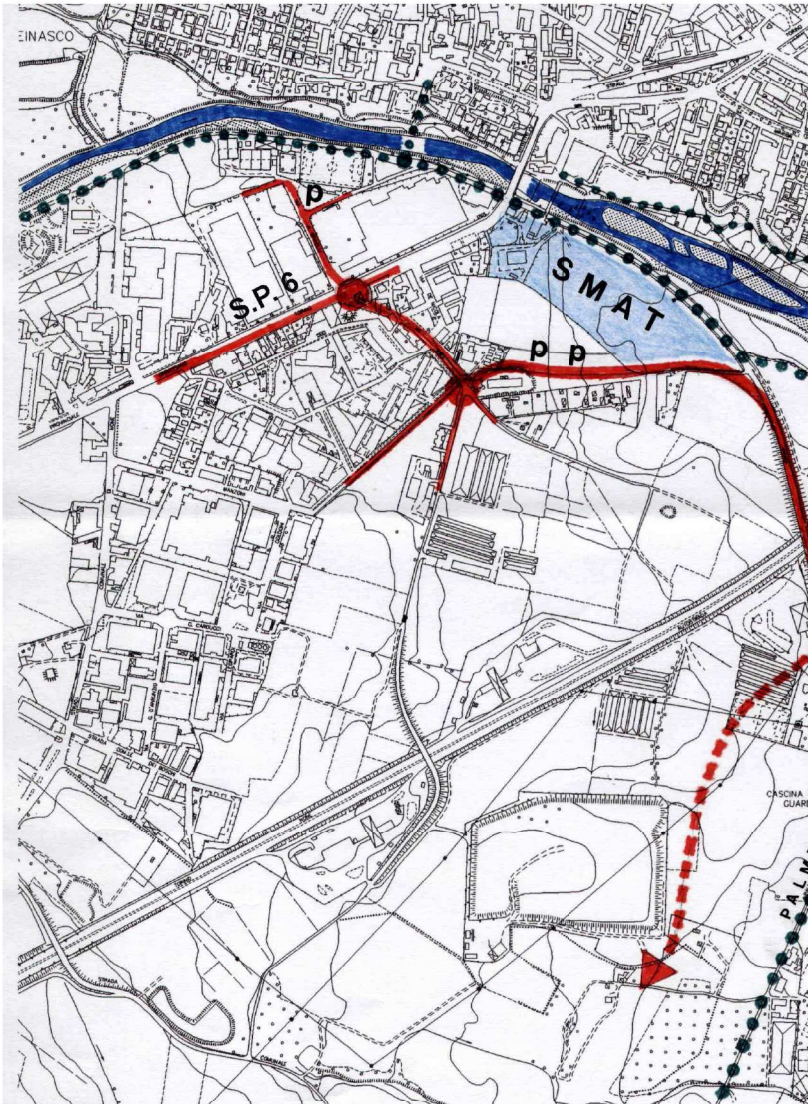


Figura 7. Proposta di immissione sulla S.P. 6 a sud est dell'attuale intersezione del tracciato veicolare di collegamento fra la frazione di Borgaretto con il Concentrico di Beinasco.

**(A10) (1.4) Riqualificazione del complesso/parco Drosso (riqualificazione ambientale delle aree di proprietà pubblica).**

L'intervento consiste nella riqualificazione ambientale delle aree di proprietà pubblica in sponda sinistra del Sangone, parte nel Comune di Torino e parte nel Comune di Beinasco, riguardanti il complesso/parco del Drosso.

L'intervento è individuato nelle **Tavole**:

TAVOLA 2.1 "Parco del Sangone: stato di fatto" (scala 1:10.000)

TAVOLA 2.2 "Parco del Sangone: proposte" (scala 1:10.000).



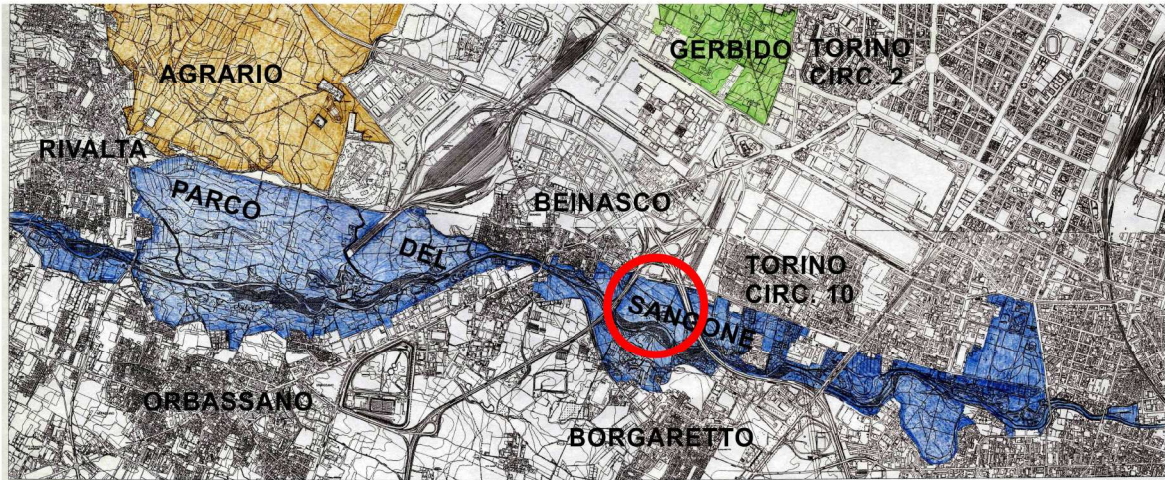


Figura 8. Localizzazione dell'intervento riguardante il complesso del Drosso.

Il complesso è inoltre compreso:

- all'interno del "Sistema delle aree protette della fascia fluviale del Po" (con la L.R. 65/1995 il torrente Sangone e le sue sponde – secondo una determinata perimetrazione – furono compresi all'interno del Parco del Po)
- è in parte all'interno delle fasce di pertinenza fluviale approvate dall'Autorità di Bacino del fiume Po con il Piano di assetto idrogeologico (PAI).

Le aree interessate dall'intervento sono classificate dal PRG di Torino (vedi **Figura 9**) quali aree P19 a parco; tali aree sono "dotate" di una capacità edificatoria virtuale, il cui trasferimento in zone edificabili del territorio comunale ne consente l'acquisizione da parte del Comune di Torino; le aree comprese nel territorio del Comune di Beinasco sono destinate a parco o comunque a servizi pubblici.

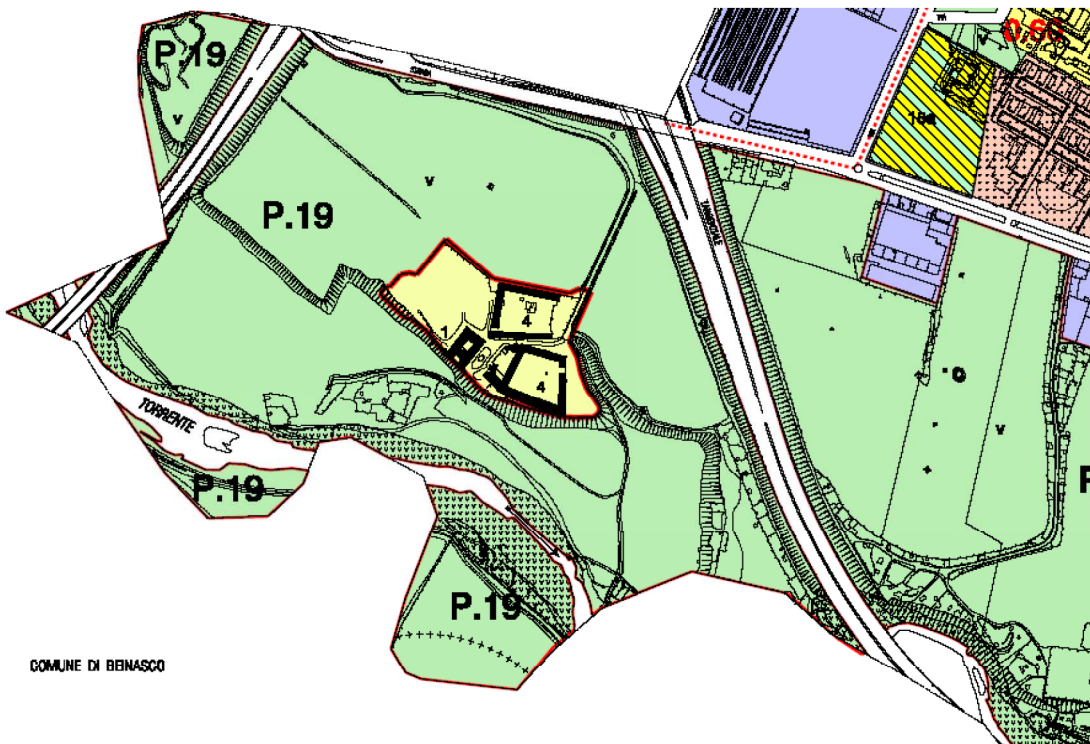


Figura 9. Estratto dal piano regolatore di Torino, Tavola 15, originariamente in scala 1: 5.000.

Il complesso del Drosso è stato considerato dal PSAA quale Elemento qualificante, *snodo strategico della connessione fra il settore sud della città di Torino ed il Parco del Sangone*, rappresentato proprio dall'antico parco e dal Castello del Drosso, sito in posizione elevata, dominante sulla pianura aperta verso sud, in vista di Stupinigi.

L'ambito del Drosso costituisce lo snodo tra il Parco del Sangone, dentro cui esso si colloca, ed il Parco del Gerbido a nord, attraverso l'attestamento della Via Anselmetti, ed il complesso Parco/reggia di Stupinigi a sud.

Il Castello del Drosso e le coerenze relative costituiscono, cioè, punto di snodo e di raccordo rispetto ai seguenti tracciati storici di valore paesistico ed ambientale:

- l'itinerario parco verso nord, fino al collegamento con il Parco del Gerbido, individuato nella Via Anselmetti, da riqualificare: la Via Anselmetti ripropone l'antico tracciato di accesso dalla scomparsa Cascina La Manta al Castello del Drosso (tale intervento è oggetto di altro approfondimento);
- la connessione del Castello del Drosso con il concentrico di Beinasco verso ovest alla Cascina Gonzole e di lì fino a Rivalta, attraverso la realizzanda passerella ciclo pedonale sull'autostrada Torino – Pinerolo di collegamento al "Parco Alto" (oggetto di altro approfondimento);
- la connessione del parco Basso di Beinasco e del Parco Alto con l'area del Drosso, mediante percorsi ciclopeditoni (tale intervento è oggetto di altro approfondimento)
- la connessione, mediante la formazione di un guado sul Sangone (tale intervento è oggetto di altro approfondimento), fra il Castello del Drosso ed i tracciati ciclo pedonali già attuati ed in corso di attuazione, fra i quali in primo luogo la Rotta Palmera, itinerario storico di accesso alla pianura a sud del Sangone ed in particolare al complesso di Stupinigi.

Con riferimento al complesso del Drosso sono previsti due interventi fra loro complementari:

- a) l'intervento a carattere privato di restauro e rifunzionalizzazione del Castello del Drosso e degli annessi rustici; tale intervento privato potrebbe essere integrato da risorse pubbliche concordando con apposita convenzione una fruizione pubblica;
- b) l'intervento a carattere pubblico di vera e propria riqualificazione ambientale delle aree di proprietà pubblica circostanti il complesso dell'insediamento storico del Drosso.

#### **A 11 (26.1) Percorso ciclopeditono sul tracciato originario SP 174.**

Il tracciato in oggetto – dalla variante Pasta al Monastero di Rivalta – è parte di un itinerario est – ovest ben più esteso, riconoscibile nel collegamento che, dalla Via Artom in Comune di Torino, lungo il pianalto, affacciato in riva destra sulla Valle del Sangone, si spinge appunto fino a Rivalta, annoverando fra le stazioni più qualificate del percorso il Mausoleo della Bella Rosin, il Castello del Drosso, il centro storico di Beinasco (con le Chiese ) la Cascina Gonzole, il Monastero ed il Castello di Rivalta.

Quel tracciato risale assai indietro nel tempo; compare nella Carta Topografica dei dintorni di Torino nell'ultimo quarto del settecento ("Carta topografica della caccia") ed è evidenziato nella **Figura** , nella quale è riportato l'estratto della Mappa, pubblicata dallo Stato Maggiore Sardo nel 1854.



Figura 10. Estratto dalla "Mappa del Territorio di Torino (Contorni di Torino)" pubblicata dallo Stato Maggiore Sardo nel 1854", contenuta in "Forma Urbana ed Architettura nella Torino barocca" a cura dell'Istituto di Architettura Tecnica del Politecnico. Torino UTET 1968. In rosso è messo in evidenza l'antico tracciato Rivalta – Beinasco.

La realizzazione della Strada Provinciale (SP) 174, ad andamento sub parallelo, ha determinato effetti di annientamento, in quanto alcuni tratti dell'antico tracciato sono stati coperti dal nuovo tracciato stradale, altri sono stati utilizzati per insediamenti episodici, altri ancora sono stati coperti dalla vegetazione spontanea (vedi **Figura 11**).

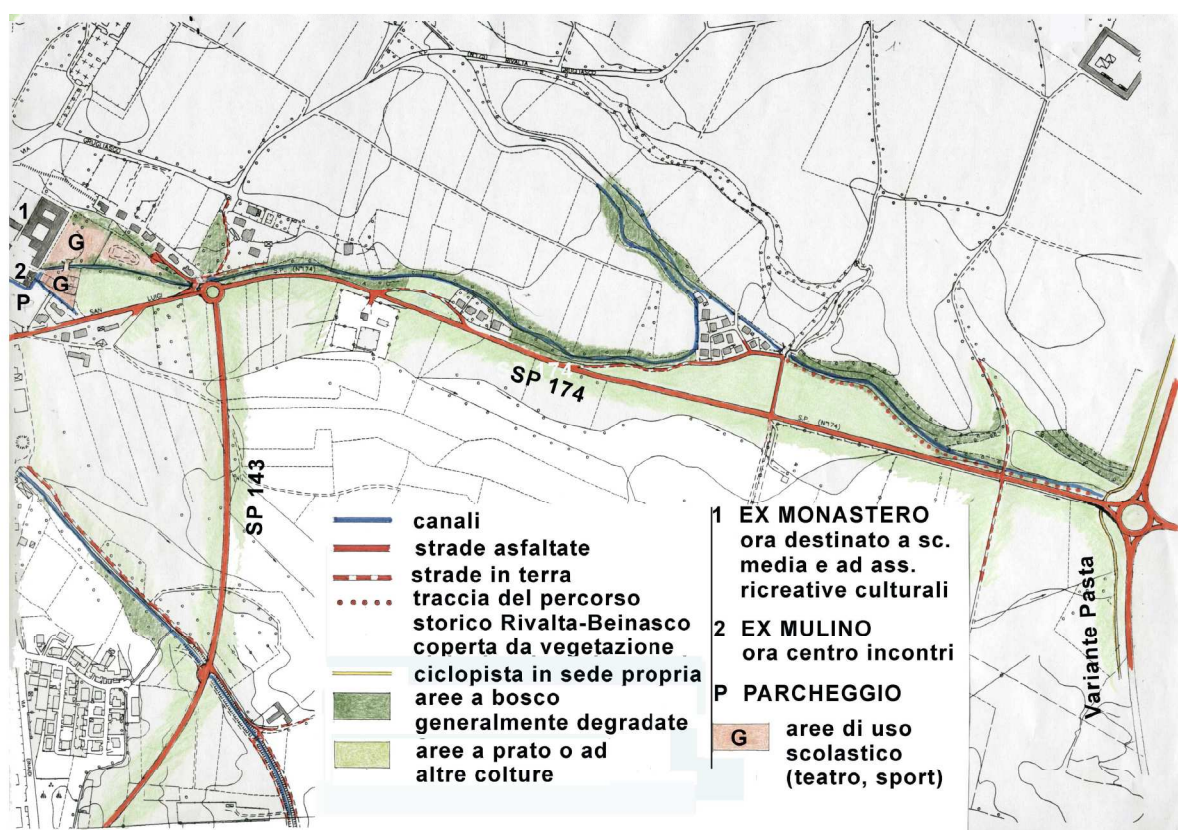


Figura 11. Situazione rilevata lungo la SP 174 nel marzo 2007.

Il recupero di quell'antico tracciato (vedi **Figura 10**), sotto forma di viabilità ciclo pedonale, comporta oltre che la riscoperta e la sistemazione dei tratti ancora esistenti, seppure nascosti, anche la realizzazione di tronchi che, solo in parte, possono coincidere

con il sedime di un tempo, essendo state realizzate in alcuni tratti opere di forte incidenza, che ne hanno ignorato l'esistenza o l'opportunità del ripristino.

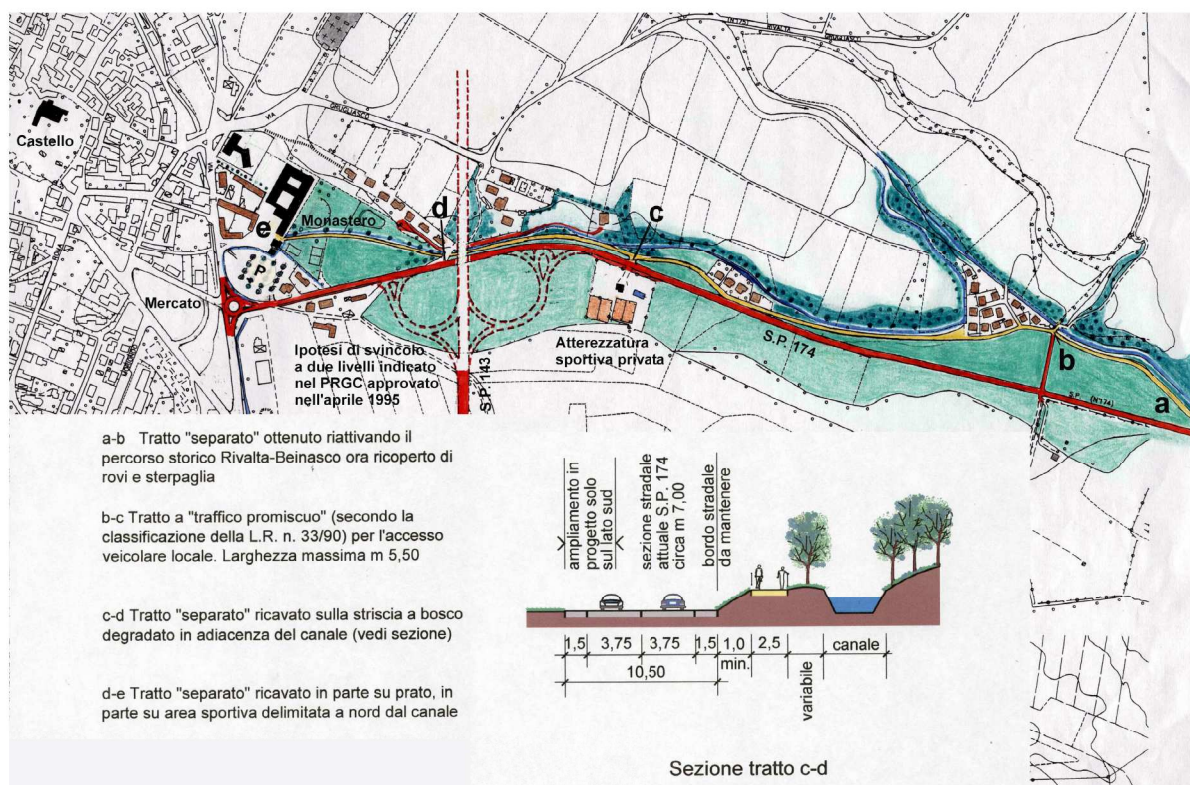


Figura 12 . Proposte di intervento.

Innanzitutto tutto si tratta di raccomandare negli eventuali interventi di sistemazione del sedime stradale della SP 174 (si fa qui riferimento all'intervento 26.2: Riquilificazione della SP 174 tra l'abitato di Rivalta e la variante Pasta del costo presunto di € 2.410.000) di ampliare la carreggiata, dagli attuali  $6 \div 6,50$  metri ai 10,50 imposti dalla categoria C, verso il lato sud della stessa, in modo da non invadere ulteriori tratti dell'antico tracciato, ancora riconoscibili sul fronte nord.

La continuità del percorso ciclo pedonale impone inoltre di risolvere in particolare alcuni pochi punti critici.

Un primo punto è rappresentato dal passaggio della pista ciclabile in corrispondenza dell'intersezione fra la SP 174 ed il nuovo tracciato della SP 143. in quel punto, ove le due strade si inseriscono nella giratoria, il tracciato della ciclo pista, lato nord della SP 174, si insinua fra la strada stessa, il corso del rio, la strada di accesso ad alcune residenze disposte a nord della SP stessa.

La **Figura 13**, tratta dagli elaborati del piano regolatore generale di Rivalta, approvato nel 1995, indica una soluzione, attuabile nel caso la SP 143 fosse prolungata verso nord (quale circonvallazione dell'intero abitato di Rivalta). Adottando quella soluzione (in impalcato, in grado di superare il dislivello marcato fra la quota della SP 174 e la quota, a cui corre la SP 175) si sarebbe in grado di garantire anche in quel caso la continuità del percorso ciclabile in direzione del concentrico di Rivalta.

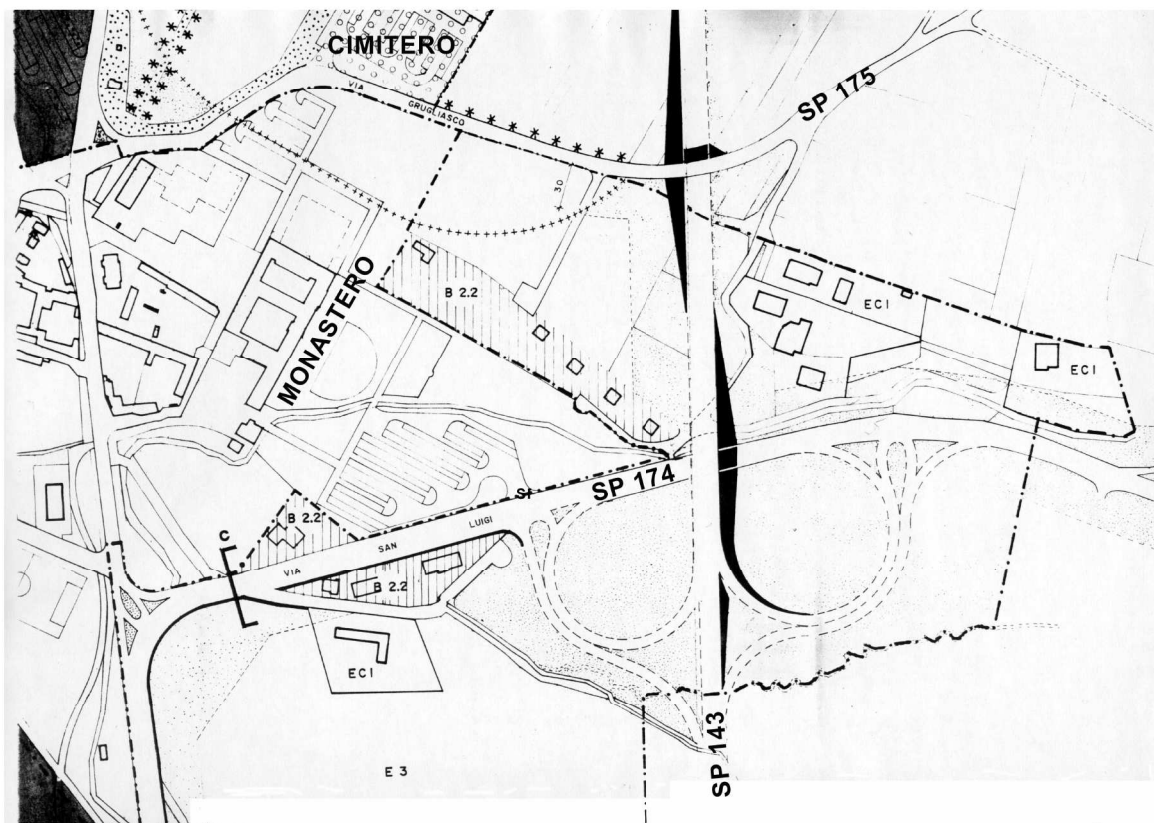


Figura 13. Intersezione fra le Strade Provinciali 143 e 174. Ipotesi tratta dagli elaborati di PRG approvato nel 1995.

Superato quel punto critico il tracciato ciclo pedonale può proseguire in direzione est, a ridosso del Canale (di Rivalta – Orbassano), fino a congiungersi, in prossimità del complesso del Monastero (vedi **Figura 14**), con il percorso ciclabile esistente, facente parte della rete urbana del concentrico di Rivalta. In quell'intorno il percorso in oggetto può altresì connettersi con aree, destinate a vari servizi: l'area sportiva, l'area per spettacoli, l'ex Mulino, etc.

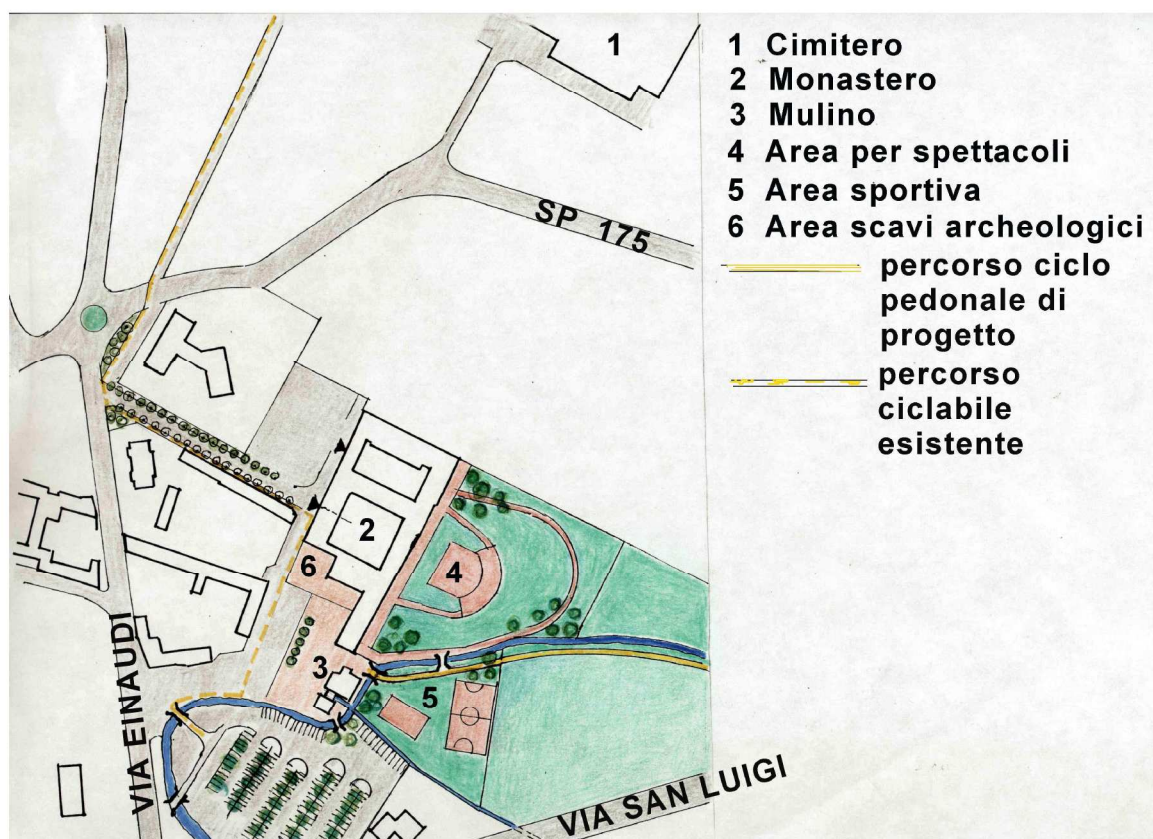


Figura 14. Raccordo fra la pista ciclabile extraurbana Rivalta – Beinasco ed i percorsi ciclabili esistenti interni all'abitato.

### Proposte di Intervento ipotizzabili per il potenziamento della variante Pasta e per la tutela del tronco della S.P. 175 fra l'abitato di Rivalta ed il complesso del Doirone.

Da più parti (in particolare dal Comune di Rivalta di Torino) si segnala il formarsi, soprattutto nelle ore di punta, di pesanti condizioni di congestione sul tratto della S.P. 174, compreso fra l'abitato di Rivalta e l'intersezione della S.P. 174 stessa con la "Variante Pasta" di recente costruzione da parte dell'Amministrazione Provinciale.

Fra gli interventi, indicati e proposti in finanziamento dal Piano Strategico di Azione Ambientale, è stato inserito appunto l'intervento di ampliamento e riordino del tratto della S.P. 174 in questione. Tuttavia si ritiene che per risolvere alla radice la causa del formarsi di code sia opportuno intervenire sull'intersezione fra i due tronchi viari, dando luogo alla trasformazione della giratoria a raso attuale in uno svincolo a due livelli, con precedenza per la Variante Pasta, utilizzando allo scopo il dislivello naturale, rappresentato dalla esistenza della scarpata, che corre parallela al tracciato della S.P. 176 (vedi **Figura 15**).

In aggiunta e ad integrazione dell'intervento ritenuto risolutivo, ora delineato, la **Figura 15** evidenzia inoltre:

- il tronco storico della S.P. 175, che, dal concentrico di Rivalta connette il complesso del Doirone; è auspicabile che tale tronco viario sia attrezzato come strada parco, dimettendo la funzione di scorciatoia fra il concentrico di Rivalta ed il nuovo tracciato viario, che dal complesso del Doirone si dirige a nord verso l'intersezione fra il Corso Allamano e Strada del Portone. Caratterizzato pertanto come strada parco quel tronco potrebbe opportunamente connettersi con la rete della viabilità campestre da qualificare (vedi in altra parte l'intervento specifico "C PARCO AGRARIO GRUGLIASCO – RIVOLI

- RIVALTA”), che percorre l’ambiente agricolo aperto anche verso sud (Cascina Romana);
- la viabilità minore di accesso, dedicata al Complesso del Doirone ed in particolare ad eventuali aree di parcheggio a servizio del Complesso stesso, disimpegnata mediante rotatoria, disposta sul nuovo tracciato viario (Variante Pasta) in prossimità della Cascina Generale a nord dell’Ospedale San Luigi;
- il tracciato ciclopedonale, realizzato a fianco della Variante Pasta, da connettere con la pista che fiancheggia il tronco nord della S.P. 175 verso Corso Allamano e soprattutto con la rete della viabilità campestre, esistente nell’ambiente agricolo compreso fra Rivoli e Rivalta;
- la salvaguardia del carattere campestre da tutelare nei confronti della connessione fra la S.P. 175 (tronco fra Rivalta ed il Doirone) e la Cascina Brancardi, facente parte a sua volta del prestigioso complesso del Doirone;
- la porzione della strada parco disposta immediatamente a nord della S.P. 174 con andamento aderente alla scarpa naturale, facente parte dell’intervento specifico “A11 Percorso ciclopedonale sul tracciato originario S.P. 174”.

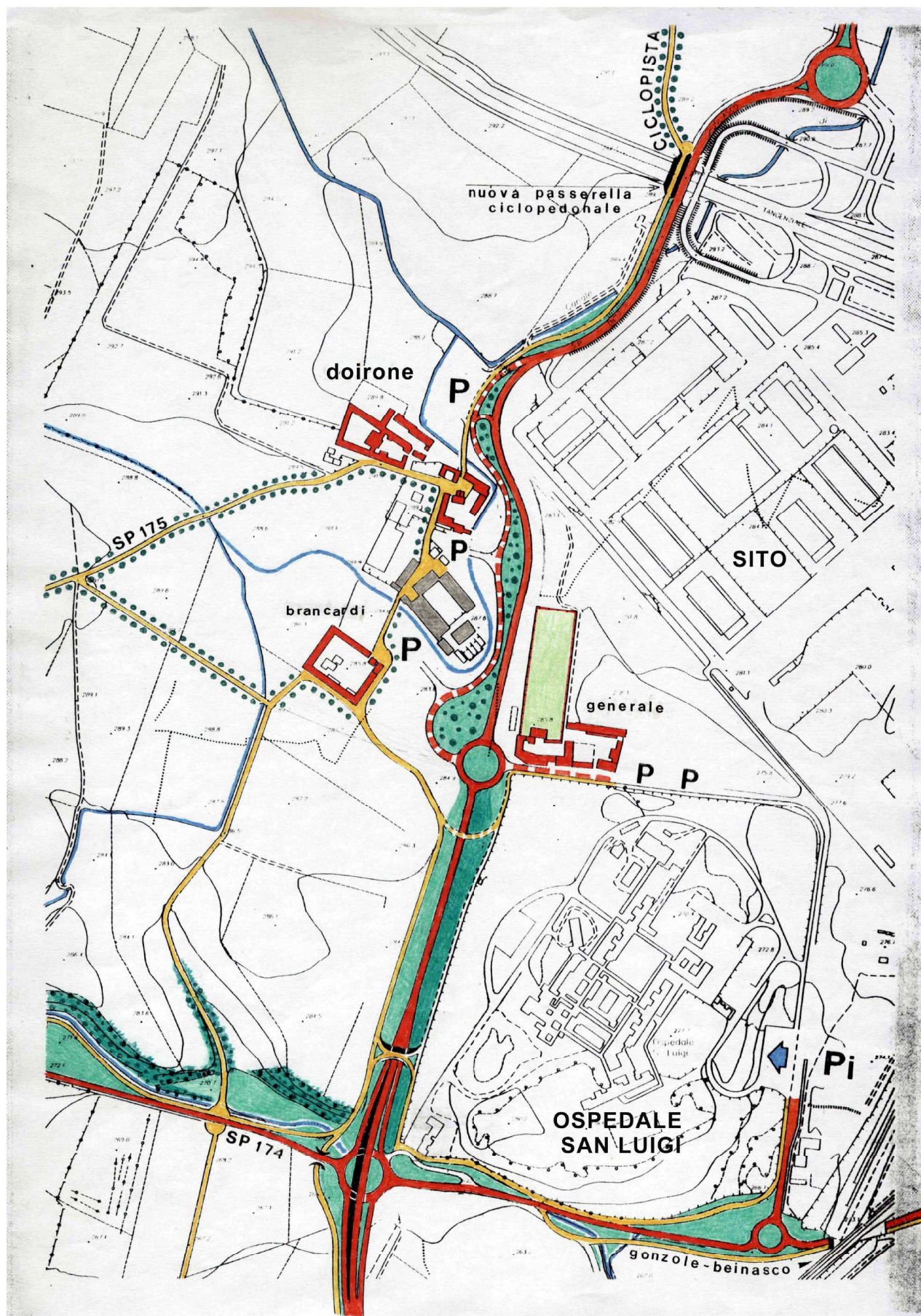


Figura 15. Proposte di intervento per il potenziamento della variante Pasta, per l'accesso al complesso del Doirone, per la tutela del tronco della S.P. 175 fra l'abitato di Rivalta ed il complesso del Doirone.