

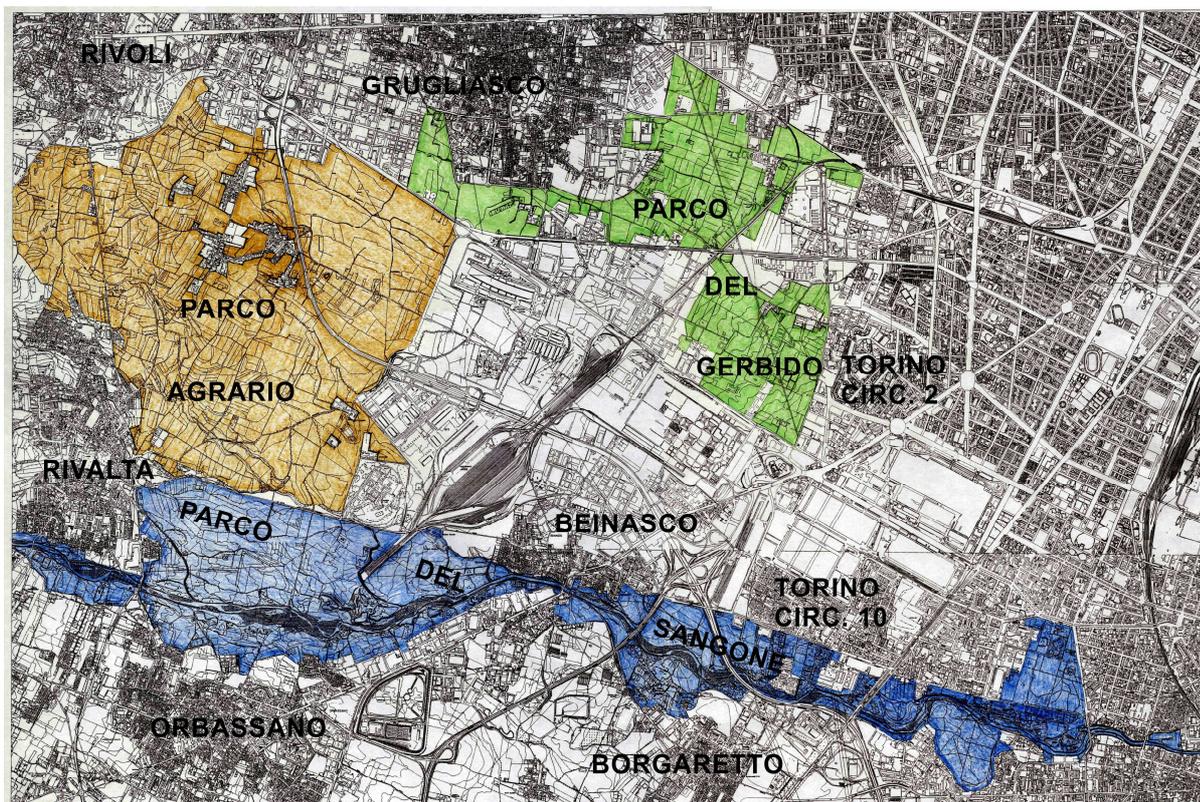
**(C) PARCO AGRARIO GRUGLIASCO - RIVOLI – RIVALTA.**

Figura 1.

Nella **Figura 1** l'ambiente denominato "Parco Agrario Grugliasco - Rivoli – Rivalta" (campito con colore bruno) trova una sua prima delimitazione nella Tavola 1a del PSAA del maggio 2006 (vedi **Figura 2**); esso coincide con le aree tuttora impegnate in grande prevalenza dall'attività agricola nei Comuni di Rivoli e Rivalta, i cui piani regolatori per altro sanciscono normativamente quella destinazione.

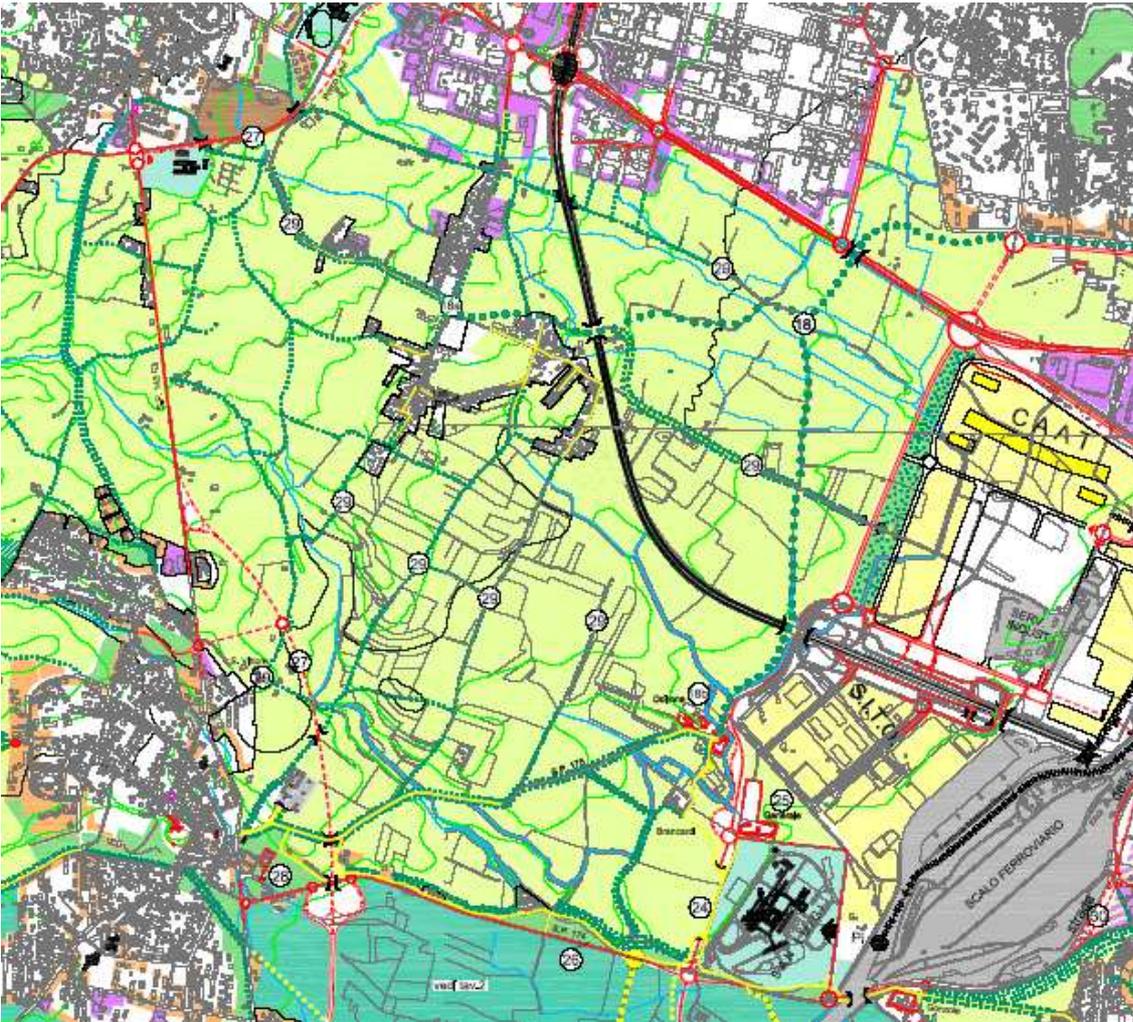


Figura 2. Estratto dalla Tavola 1° del Programma Strategico di Azione Ambientale.

Le caratteristiche agricole del cosiddetto “Parco Agrario Grugliasco – Rivoli - Rivalta” sono definite da quanto indicato dai seguenti provvedimenti e studi:

Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino approvato nell’agosto 2003, Tavola A3.1 “Sistema delle aree agricole in contesto metropolitano” originariamente in scala 1: 50.000 (**Figura 3**).

In quella Tavola il territorio, sito ad est del tracciato della Tangenziale (compreso fra il Corso Canonico Allamano, le propaggini edificate di Grugliasco e di Rivoli, il complesso delle aree del SITO), risulta costituito da “aree agricole di Classe I di Capacità d’Uso dei Suoli”. Appartengono alla stessa Classe le aree site immediatamente ad ovest ed a sud del tracciato della Tangenziale, per una fascia relativamente ristretta, posta a sud della Frazione Tetti Neirotti di Rivoli.

La restante parte delle aree, comprese nel Parco Agrario, appartengono alle Classi II e III di Capacità d’Uso dei Suoli, come indicato nella **Figura 3**.

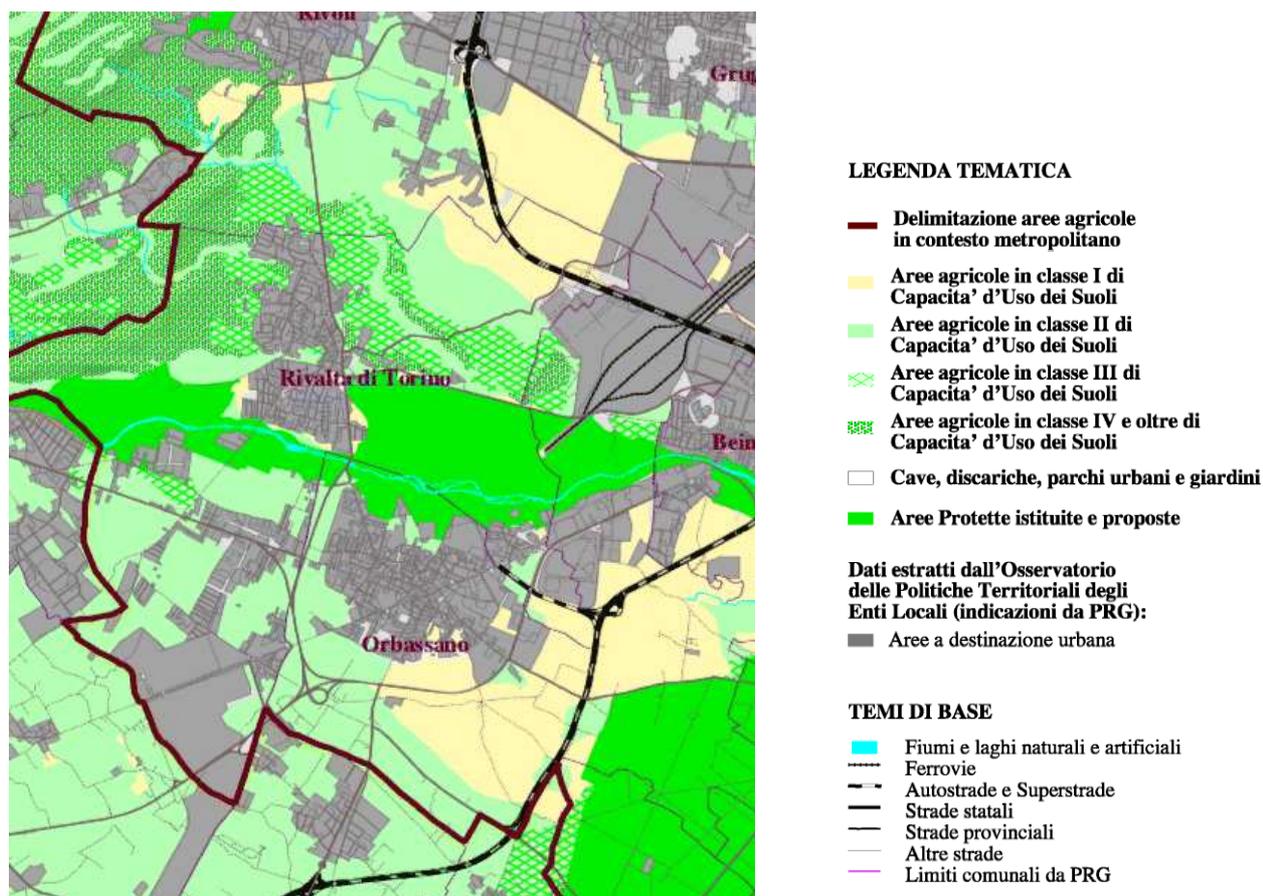


Figura 3. Estratto dalla Tavola A3.1 “Sistema delle aree agricole in contesto metropolitano” originariamente in scala 1: 50.000 del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino approvato nell’agosto 2003.

La Proposta di integrazione del Piano Territoriale di Coordinamento – Sistema delle Aree verdi provinciali, oggetto di provvedimento della Giunta Provinciale di Torino, 728-125937/2004 del 25 maggio 2004, di cui allo stralcio riportato nella **Figura 4**.

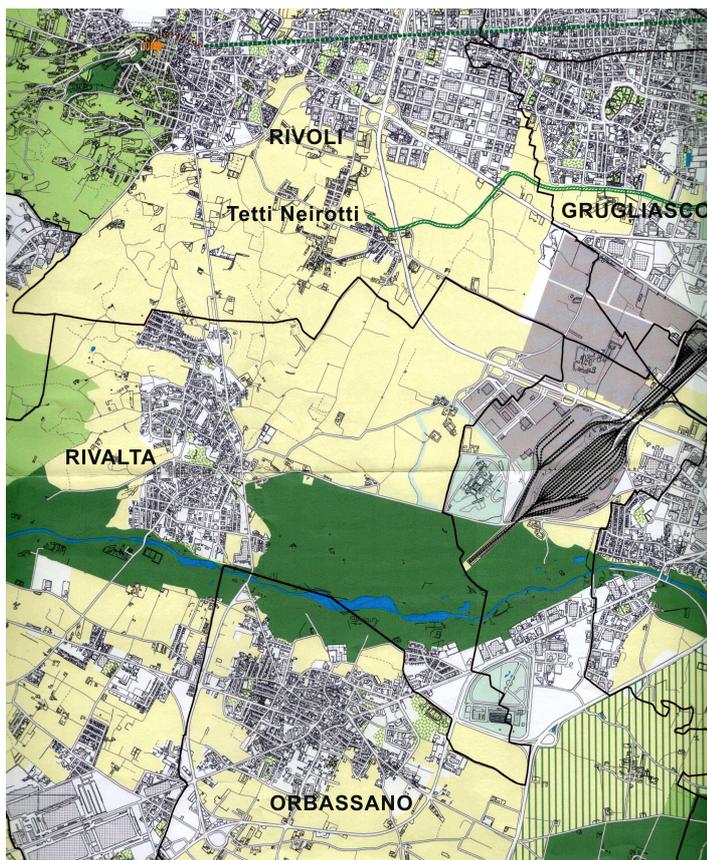


Figura 4. Stralcio dalla Tavola 1, Inquadramento generale, originariamente in scala 1: 25.000, facente parte degli elaborati del “Sistema del Grande Verde Metropolitano della Zona Ovest dell’A.M.T.”. I principali simboli rappresentati sono:

Colore giallo: “Aree agricole da tutelare”;

Colore verde intenso: “Aree protette istituite”;

Colore verde tenue: Aree di particolare pregio paesistico e ambientale (collina di Torino e collina intermorenica di Rivoli – Avigliana);

Colore giallo con sovrapposto tratteggio verticale di colore verde in aderenza all’area di Stupinigi: “Proposte di ampliamento di Aree protette”;

Linea verde in provenienza dal Parco del Gerbido verso la Frazione di Rivoli Tetti Neirotti.

Gran parte del settore in oggetto rientra altresì nelle aree di Corona Verde (vedi **Figura 5**) con l’indicazione di “Area con caratteristiche paesaggistiche da mantenere e valorizzare”.

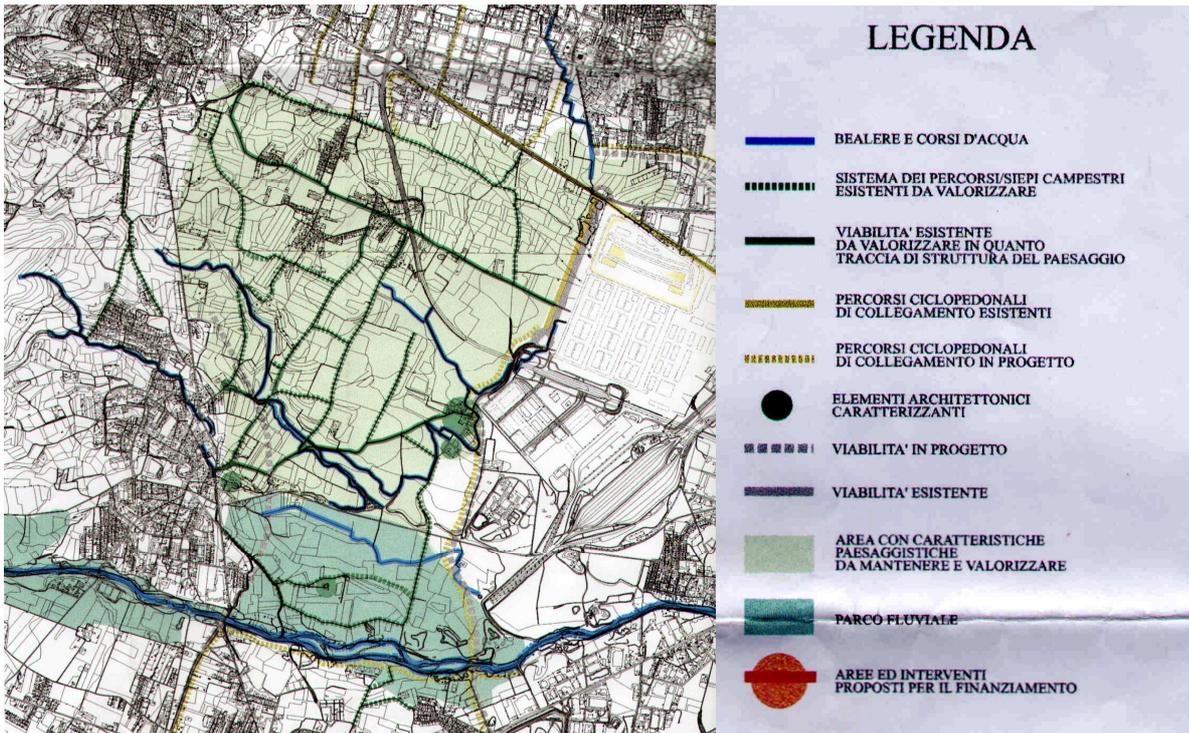


Figura 5. Corona Verde. Comuni di Collegno, Grugliasco, Rivalta, Rivoli. Rete degli elementi strutturali.

Provincia di Torino. Piano Territoriale di Coordinamento, “Piano Strategico degli spazi verdi dell’area metropolitana torinese”, formato dall’Osservatorio Città Sostenibili del Politecnico e Università di Torino del febbraio 2004 (vedi in particolare lo stralcio di cui alla **Figura 6**). Tenuto conto degli indicatori, elaborati dallo studio in argomento, si può osservare in estrema sintesi:

le unità di paesaggio 910 ed in modo particolare le unità 1003 e 1004 presentano bassi livelli di “insularizzazione” (ovvero ridotto impatto dei processi di urbanizzazione sulle caratteristiche strutturali delle unità di paesaggio menzionate);

le unità di paesaggio 910, 1003, 1002 presentano un “valore di naturalità” (le risorse ecologiche primarie quali il suolo, l’acqua e la vegetazione) non rilevante, sebbene l’unità di paesaggio 910 sia caratterizzata ancora dalla presenza significativa di prati stabili e le unità 1002 e 1003 risultino totalmente destinate a seminativo;

l’unità di paesaggio 910, pur essendo priva di tracce di edifici rurali storici, presenta un reticolo di rogge e canali ancora molto strutturato e con livello di densità assai elevato. Le unità 1002 e 1003 appartengono ad una fascia di valore medio dell’indice della “componente storica”, mentre l’unità 1004 emerge per alcune caratteristiche nettamente positive: sono presenti infatti cascate, molte delle quali non intaccate dagli effetti della decontestualizzazione della crescita urbana. Anche il reticolo delle strade si presenta sostanzialmente fitto e strutturato;

l’unità di paesaggio 910 a causa della sua posizione lungo la tangenziale e della presenza di insediamenti sparsi al suo interno, presenta un “indice di qualità percettiva” del contesto e dello sfondo assai ridotto. Anche le unità 1002 e 1003 presentano ridotte porzioni di territorio prive di disturbi percettivi, mentre l’unità 1004 risulta caratterizzata da migliori condizioni di qualità percettiva;

le unità 910, e 1003 si attestano su “valori dell’indice di dispersione insediativa” medio bassi, mentre l’unità 1002 presenta il valore dell’indice particolarmente basso, in ragione della presenza ridotta all’interno del suo territorio di insediamenti non compatibili con l’uso agricolo;

l’unità 910, disponendo di un territorio parzialmente occupato dai corridoi d’incompatibilità

ambientale dal tratto ovest della tangenziale e di Corso Allamano, si attesta su un “valore dell’indice degli impatti e dei rischi” medio. L’unità 1002 estesa su un territorio di dimensioni relativamente ridotte ed intercluso tra due strade provinciali (la SP 174 e la SP 175) risulta connotata da un valore dell’indice medio alto. L’unità 1003 è connotata da valori dell’indice medio bassi; l’unità 1004 al contrario, non presentando che pochi segni di pressioni ambientali all’interno di un territorio di dimensioni vaste, è caratterizzato da un indice tra i più bassi del sistema di unità periurbane.

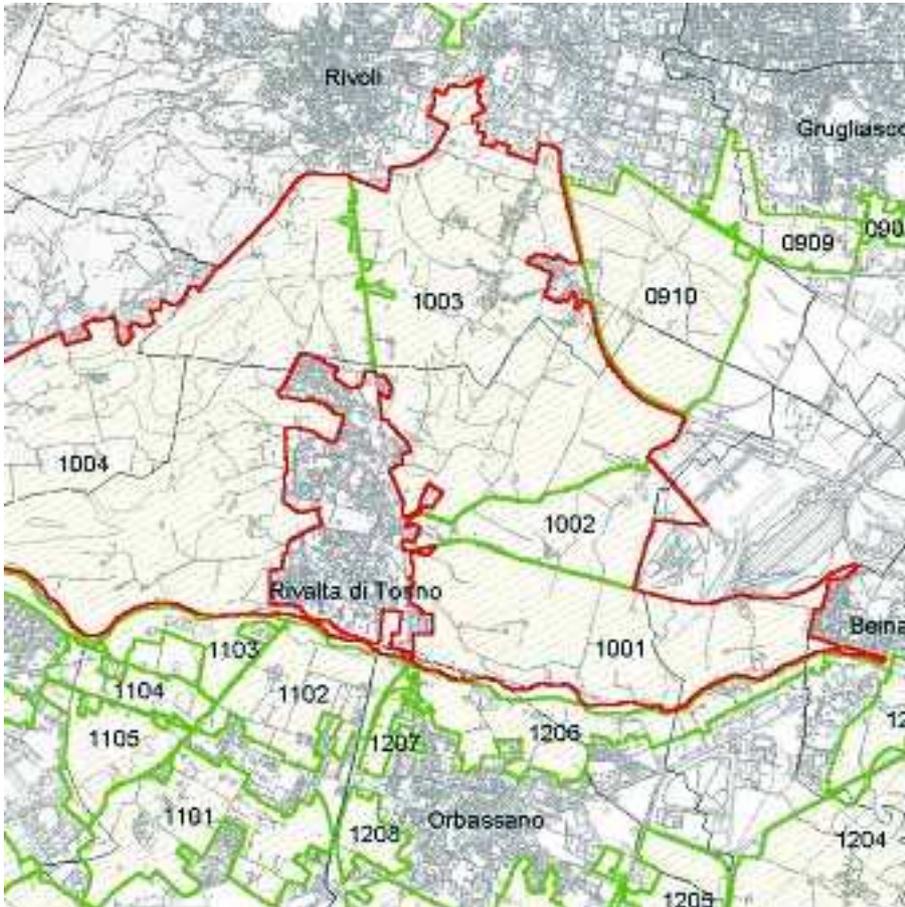


Figura 6. Estratto da “Sistema delle Unità di Paesaggio degli spazi verdi periurbani della piana agricola”, Ambito 10, contenuto nel “Piano strategico degli spazi verdi dell’area metropolitana torinese” formato dall’Osservatorio Città Sostenibili del Politecnico e Università di Torino febbraio 2004.

Recentemente (febbraio 2007) la Regione Piemonte, Settore Pianificazione Aree Protette, in collaborazione con il Dipartimento Interateneo Territorio, Politecnico e Università di Torino nell’ambito di Corona Verde ha sviluppato il Progetto Corona Verde. Pianificazione strategica e Governance. Le indicazioni progettuali sono contenute in 17 schede d’ambito; di esse le schede 6 Stupinigi; 7 Sangone; 9 Fascia pedemontana di Rivalta; 17 Torino interessano il territorio oggetto del presente lavoro di approfondimento del PSAA. Le indicazioni progettuali, contenute nelle schede indicano per ciascun ambito: caratteri strutturali; dinamiche e progettualità in atto; criticità e rischi; risorse e potenzialità; obiettivi strategici; indirizzi; progetti e programmi.

L’intervento prevalente, previsto per il Parco Agrario Grugliasco - Rivalta - Rivalta, riguarda la “riqualificazione dei percorsi esistenti”. Si tratta di un insieme di percorsi ciclabili e pedonali assai estesi, interni all’ambiente agrario menzionato, dai quali inoltre si dipartono altri percorsi di collegamento sia con il Parco del Gerbido verso est, sia con il Parco del Sangone verso sud.

Nel caso specifico pertanto l'argomento dei percorsi ciclabili, stante la rilevanza territoriale, di cui è caratterizzato, si presta al richiamo di alcuni principi informativi, estensibili anche alla progettazione della rete ciclabile, riguardante gli altri settori del Piano Strategico di Azione Ambientale: il Parco del Sangone, il Parco del Gerbido e le connessioni relative (vedi **Figura 7**).

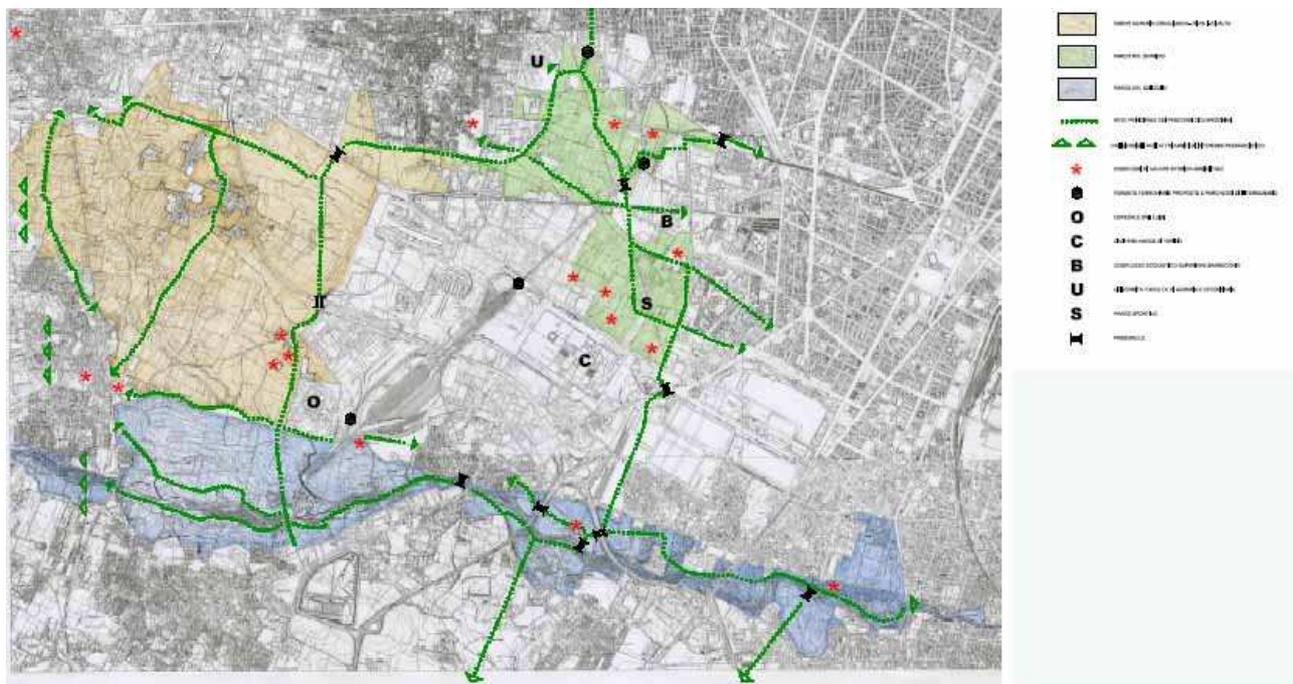


Figura 7. Estratto dalla Tavola 1 Inquadramento generale originariamente in scala 1: 25.000.

I principi informativi, sostanzialmente mutuati da quanto disposto dalla l.r. 33/1990 (e più in particolare dalle Norme Tecniche per la realizzazione delle Piste Ciclabili, di cui alla D.G.R. 26/05/1997 n. 85 – 19500), possono essere così richiamati:

a. Gli obiettivi; essi sono volti a:

- dare organicità ai vari interventi, armonizzandoli fra loro;
- tenere conto delle origini e delle destinazioni dei gruppi di utilizzatori;
- dare luogo ad un approccio globale verso i problemi, inquadrandoli in un'ottica generale di pianificazione del traffico.

Ove non sia attuabile la realizzazione di una rete organica dei percorsi in tempi brevi, non si deve sottovalutare l'utilità di una serie di interventi "a macchia".

b. Le funzioni; il mezzo ciclabile è individuato quale:

- principale mezzo di trasporto per destinazioni a breve distanza (max 5 Km);
- mezzo di trasporto integrativo rispetto al mezzo collettivo;
- mezzo di trasporto per uso sportivo e ricreativo.

c. Le esperienze straniere. I Piani più efficaci hanno teso a:

- Individuare percorsi che si integrano in una rete globale, collegati fra loro privilegiando gli interventi nelle aree urbane;
- favorire gli sport su distanze inferiori a 5 km;
- migliorare le condizioni di interscambio fra bici e trasporto pubblico;
- consentire che il traffico ciclabile possa svolgersi in condizioni di promiscuità rispetto a quello veicolare, a condizione si riduca la velocità di quest'ultimo;

- consentire di mescolare il traffico ciclabile con quello pedonale all'interno del centro urbano in alcune situazioni, per brevi distanze.

d. Le caratteristiche del traffico ciclistico riguardano in particolare.

- Velocità: 10 ÷ 20 Km/ora;
- Dimensioni: 15 + 70 + 15 = cm 100;
- Vulnerabilità: in caso di movimento sulla stessa carreggiata è accettabile la differenza di velocità di 20 Km/h; ad esempio bici 20 Km/h, auto max 40 Km/h.

e. Le motivazioni per l'uso di percorsi ciclabili, vale a dire le destinazioni dei percorsi ciclabili:

- Scuole (Elementari - Medie – Licei – Università);
- Luoghi di lavoro;
- Centri commerciali;
- Centro città;
- Stazioni e fermate del trasporto collettivo.

f. Le integrazioni dei percorsi ciclabili in una rete di base, individuate con le seguenti raccomandazioni:

- *".. nella realizzazione di un programma di interventi efficienti... si raccomanda di analizzare e considerare la struttura della rete del traffico autoveicolare contemporaneamente a quella del traffico ciclistico";*
- SCHEMI A STELLA – SCHEMI DELLE LINEE DI DESIDERIO;
- SVILUPPO DI PERCORSI TEORICI: il tragitto più breve tra origine e destinazione.
- *"...nelle zone di recente urbanizzazione la velocità degli autoveicoli sono generalmente + elevate"* quindi occorre separare i diversi flussi (pedonali, ciclabili, automobilistici) a causa della formazione di problemi nei punti di attraversamento;
- *"..nelle aree esterne alle città c'è spazio per piste ciclabili indipendenti; negli attraversamenti può essere necessario realizzare sottopassi o sovrappassi o installare semafori."*

g. La tipologia di base per il progetto di un percorso ciclabile.

- Nel caso di traffico promiscuo larghezza massima per doppio senso di circolazione: m 5,50 ÷ 6,00. Limitazione nella velocità degli autoveicoli in modo che la differenza di velocità per auto e bici non sia superiore a 20 Km/h.
- La corsia ciclabile: individuata con striscia continua sulla superficie stradale; ampiezza minima della corsia m. 1,00; massimo m. 1,70.  
Le corsie delle auto per ridurre la velocità devono essere al massimo di m 3,00.
- Pista ciclabile adiacente: vedi sopra. Possibilmente con dislivello di cm. 10; ampiezza minima della corsia m. 1,20.
- Pista ciclabile separata: con spazio di separazione minimo cm. 60.
- Pista ciclabile indipendente.

Tenuto conto dei principi, espressi dalla legge regionale citata, e dalla rilevanza dei tracciati, indicati nel Parco Agrario Grugliasco - Rivoli – Rivalta (ma anche di quanto indicato sia per il Parco del Gerbido che per il Parco del Sangone) si configura per i

percorsi ciclabili la necessità di individuare una sorta di gerarchia, analogamente a quanto avviene, in termini assai più stratificati, nella rete della viabilità veicolare.

Si possono individuare alcuni percorsi, che, per il ruolo che possono svolgere nel sistema della mobilità territoriale, sono da ritenere principali, in grado cioè di connettere fra loro luoghi di lavoro, di studio, di scambio commerciale, di incontro culturale, di interscambio con il sistema dei mezzi collettivi, distinti, anche se connessi ed in alcuni casi coincidenti con percorsi del tempo libero o del loisir, quindi caratterizzati dalla qualificazione ambientale, e possibilmente dalla intersezione con luoghi emergenti per interesse paesaggistico, storico, artistico.

### **C1 (29.1) Connessioni ciclopedonali Est/Ovest: Percorso ciclopedonale dal “Bastione” di Grugliasco al Dojrone e verso Tetti Neirotti e Centro di Rivalta.**

Per svolgere l'approfondimento, relativo all'intervento in oggetto, sono state allestite due Tavole dal titolo:

- Tavola 4.1. Parco Agrario: stato di fatto in scala 1:10.000;
- Tavola 4.2. Parco Agrario: proposte in scala 1: 10.000.

### **Analisi dello stato di fatto per la realizzazione delle principali connessioni ciclopedonali nord – sud ed est – ovest.**

Nella **Tavola 4.1** sono riportate le seguenti informazioni:

- a) I confini, attribuiti al Parco Agrario dal PSAA; essi individuano una sorta di quadrilatero, delimitato da: a nord dall'abitato e dalle aree industriali di Rivoli; ad ovest dall'abitato di Rivalta di Torino e dalle prime propaggini delle colline verso Villarbasse; a sud dalla scarpata, al piede del quale si trova il tracciato della S.P. 174, nel tratto compreso fra l'abitato di Rivalta ed il complesso dell'Ospedale San Luigi.
- b) I confini dei Comuni interessati dal Parco Agrario, vale a dire i Comuni di Rivoli, di Rivalta e di Orbassano limitatamente ad un ridottissimo settore, nel quale è compresa la Cascina Generale, sita a nord dell'Ospedale San Luigi.
- c) I percorsi storici ancora riconoscibili attualmente asfaltati. Essi riguardano:
  - Il tracciato della S.P. 175 nel tratto compreso fra l'abitato di Rivalta (intersezione con la S.P. 143) ed il complesso del Dojrone.
  - Un insieme di tracciati stradali che fanno capo alla frazione Tetti Neirotti (Strada Moncalieri, Strada Nuova Tetti, parte di Via Molinetti, Via Mameli, Via Rossano, Via alla Chiesa).
  - Il tratto compreso nell'abitato di Rivalta della Via Antica Rivoli Rivalta.
- d) I percorsi storici ancora riconoscibili, attualmente in terra battuta. Essi riguardano in particolare gran parte dei percorsi campestri, come indicato nella **Tavola 4.1**;
- e) I percorsi storici soppressi.
- f) Le piste ciclo pedonali esistenti. Esse riguardano eminentemente:
  - il percorso affiancato al nuovo tracciato della Variante Pasta, dal ponte sul Sangone in Comune di Rivalta fino al Corso Canonico Allamano attraverso il complesso del Dojrone.
  - Il percorso realizzato dall'Amministrazione Provinciale e dal Comune di Orbassano in sponda destra del Sangone.
- g) Alcuni principali rii o canali irrigui quali il Canali di Orbassano ed il Rio Garosso.
- h) Alcuni pozzi dell'acquedotto con le relative aree di rispetto, concentrati nel settore compreso fra la S.P. 174 ed il corso del Sangone.

- i) I principali complessi monumentali e gli edifici rurali più significativi, quali: il Castello di Rivalta, il Monastero, la Cascina Gonzole, il complesso del Doirone, la Cascina Brancardi, la Cascina Generale.
- j) Le Aree con elementi di pregio: i nuclei originari di Rivalta, di Beinasco, della Frazione Tetti Neirotti, il complesso dell'Ospedale San Luigi, alcune aree sistemate a parco in sponda destra del Sangone, alcuni tracciati di strade campestri a sud della Frazione Tetti Neirotti, stante il riconosciuto interesse di carattere paesaggistico.
- k) Le aree con elementi di degrado, individuate nel tratto nord dell'Antica Strada Rivoli Rivalta, fra l'abitato e ed il corso del Rio Garosso.
- l) I segnali di divieto di accesso, in conformità a quanto disposto dalla legge regionale 32/1982, apposti su alcune strade campestri, come indicato dalla **Tavola 4.1.**
- m) I punti di vista ed i riferimenti alla documentazione fotografica.

#### **Indicazioni inerenti la realizzazione delle principali connessioni ciclopedonali nord – sud ed est ovest.**

Tenuto conto di quanto rilevato (vedi la **Tavola 4.1**) e delle scelte già definite dal PSAA, sono stati indicati i principali percorsi sulla **Tavola 4.2**. Essi si articolano (ved. **Figura 7**):

- a) In direzione est ovest:
  - in provenienza dal Parco del Gerbido, attraverso il “Bastione” in Grugliasco, in direzione sub parallela, rispetto al Corso Allamano, verso Rivoli, sfiorando le propaggini nord della Frazione di Tetti Neirotti.
- b) In direzione nord sud i seguenti tracciati a partire da ovest:
  1. la connessione Rivoli Rivalta lungo l'antica strada che corre ai piedi delle colline di Villarbasse; essa si inserisce nell'abitato di Rivalta in corrispondenza del Quartiere Aurora;
  2. il tracciato che, dalla connessione est ovest sopra menzionata, si protende in direzione sud, fino al complesso del Doirone, collegandosi, in corrispondenza del sovrappasso sulla Tangenziale, con la pista ciclabile già realizzata in aderenza al tracciato della S.P. 175 (Variante Pasta).
  3. il tracciato, che, a partire dall'intorno della Frazione Tetti Neirotti scende verso sud, attraverso il Parco Agrario e giunge in prossimità del Cimitero di Rivalta ed alla confluenza con la S.P. 175.

#### **C3 ( 18.1). Percorsi ciclopedonali tra i tratti considerati in B3 e C1 ed il resto del territorio agricolo..**

Rispetto ai percorsi menzionati nell'intervento precedente (C1), sono indicate altre connessioni, integrative, rispetto a quelle descritte negli interventi B3 e C1. quei percorsi potrebbero essere definiti facente parte della viabilità ciclabile di “primo livello, finalizzata oltre che a fruire del territorio attraversato, a collegare anche le principali aree del sistema del grande verde e quindi a consentire altresì gli spostamenti casa - lavoro, casa – scuola etc. i percorsi qui trattati invece costituiscono la viabilità ciclabile, che si può definire di secondo livello, finalizzata prevalentemente alla fruizione delle emergenze, presenti nelle aree agricole: emergenze naturalistiche, paesaggistiche, storico architettoniche e produttive, quali possono essere le aziende agricole, in grado di offrire servizi ricettivi e prodotti locali.

alcune, a partire dall'intorno della Frazione Tetti Neirotti scendono verso sud, attraverso il Parco Agrario e giungono rispettivamente: alla Cappella di San Vittore l'una;

alla confluenza con la S.P. 175 l'altra. Quelle connessioni, rispetto ai percorsi principali, di cui alla **Figura 7**, svolgono un ruolo integrativo, E' da rimarcare che tali connessioni, in modo particolare quella che da Tetti Neirotti giunge alla Cappella di San Vittore, attraverso i percorsi interni all'abitato di Rivalta, in genere facenti capo alla Cappella San Sebastiano, possono essere posti in collegamento con i percorsi ed i sentieri (vedi la **Figura 8**), che da Rivalta salgono sulla collina, cioè verso l'ambiente paesisticamente qualificato della collina morenica Rivoli Villarbasse.

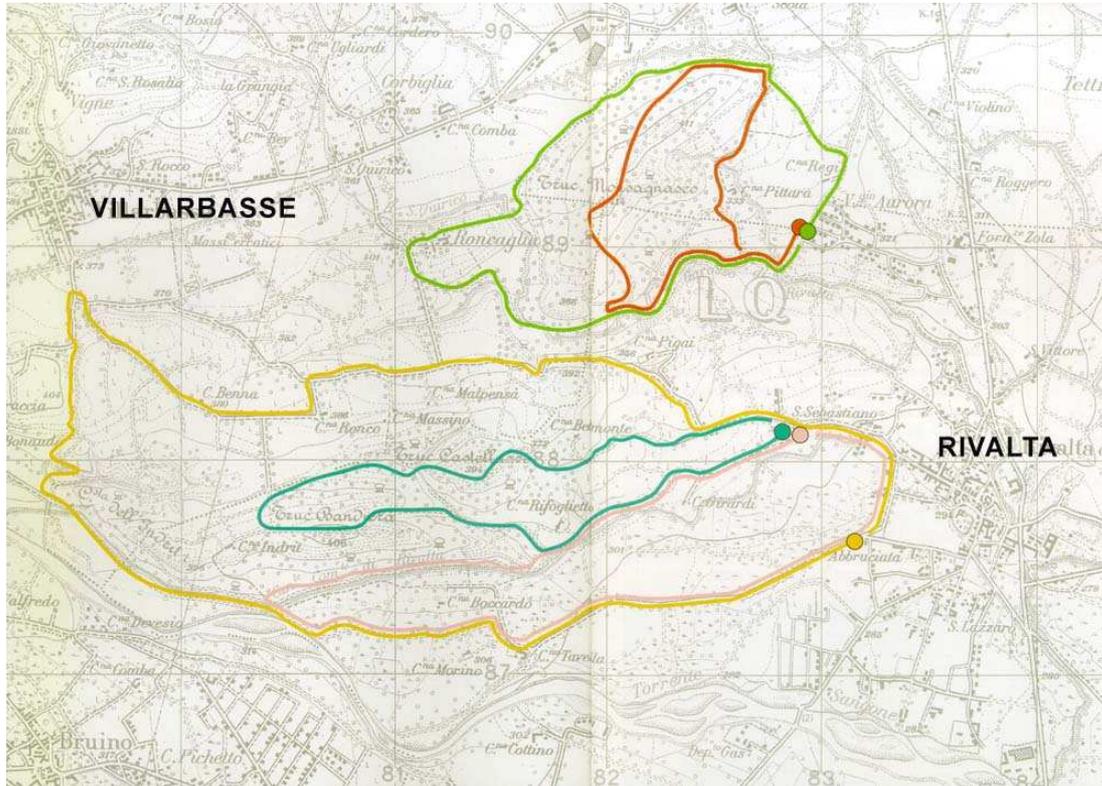
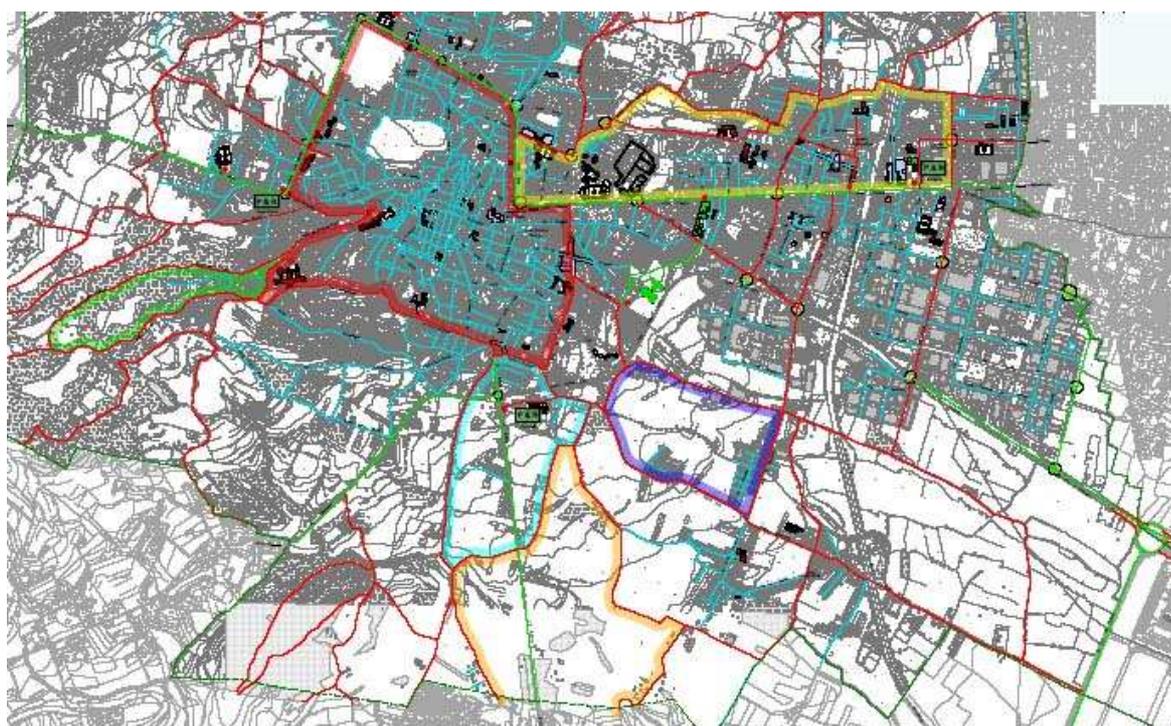


Figura 8. Sentieri di accesso alla collina morenica di Villarbasse, indicati dal Comune di Rivalta.

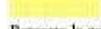
Si deve inoltre sottolineare il fatto che le connessioni individuate nel Parco Agrario Grugliasco Rivoli Rivalta, seppure in parte coincidenti con i percorsi individuati dal Comune di Rivoli (vedi la **Figura 8**) rivelano tuttavia un carattere nettamente diverso. I primi infatti rispondono a criteri di connessione di rilievo territoriale; essi, come si è detto, tendono a collegare luoghi anche distanti, in ragione di movimenti ciclabili, diretti a località del lavoro, dello studio, oltre che dello svago e dello sport; i secondi, impostati eminentemente su circuiti ad anello, rispondono prevalentemente alla esigenza di offrire occasioni di svago e di accesso a luoghi di interesse eminentemente paesistico ed ambientale. In un programma di maggiore dettaglio per la realizzazione dei percorsi ciclabili, pare opportuno ricercare elementi di integrazione fra i circuiti individuati sulla base dei due criteri esposti.



#### PISTE CICLABILI

-  Pista Ciclabile Esistente in sede propria
-  Pista Ciclabile in Progetto in sede propria
-  Pista Ciclabile in viabilità campestre esistente
-  Pista Ciclabile in Progetto su strada
-  Strade Locali con convivenza cicli / auto (Vmax < 30 km/h)
-  Parcheggi coperti e protetti per cicli
-  Parcheggio di interscambio
-  Regolamentazione intersezione con rotondina

#### PERCORSI CICLABILI PROPOSTI

-  **PERCORSO ROSSO - Rivalta Centro**  
Circoscrive il Centro Storico della Città, zona a naturale vocazione ciclabile, e si raccorda con gli altri percorsi per raggiungere gli altri punti della Città, od uscire da essa.
-  **PERCORSO GIALLO - Cascine Vica**  
Percorre la zona a Nord di corso Francia, permettendo di raggiungere il Centro attraverso il raccordo con il "Percorso rosso", oppure di uscire dalla Città verso Collegno.
-  **PERCORSO VERDE - Collina Morenica**  
Partendo direttamente dal Centro città, si possono raggiungere i sentieri panoramici della Collina Morenica in un percorso lievemente impegnativo ma certamente appagante paesaggisticamente.  
Attraverso delle deviazioni è possibile proseguire la perlustrazione della Collina attraversando gli altri comuni della stessa.

 **PERCORSO AZZURRO - strada Appennini**  
Altro percorso di allenamento, che si differenzia dal precedente per la quasi totalità del tracciato su sentieri agricoli non trafficati che lo rendono particolarmente sicuro.

 **PERCORSO BLU - Tetti Neirotti**  
Forma una specie di circuito di circa tre chilometri, che può essere utilizzato principalmente per allenamento e per gare a cronometro, ma può anche servire come percorso per gruppi familiari. Munito di apposita segnaletica, il circuito sarebbe sufficientemente sicuro, dal momento che verrebbe percorso sempre in senso orario, evitando così ad ogni incrocio l'attraversamento della strada.

 **PERCORSO ARANCIONE - Rivalta - Rivalta**  
Percorso ad elevato contenuto paesaggistico, sempre su sentieri agricoli esistenti, che consente di raggiungere il comune di Rivalta attraverso strade secondarie, o di tornare invece a Rivalta.

Attrattori della mobilità (provvisi di parcheggi a rastrelliera per cicli)

-  Attrezzature Collettive
-  Attrezzature Collettive Private
-  Commerciali
-  Mercati
-  Uffici Pubblici
-  Scuole
-  Impianti Sportivi

Figura 9. Estratto dal Piano Urbano del Traffico del Comune di Rivalta Tav. P-07, Percorsi ciclabili (originariamente in scala 1: 5.000), adottato con D.G.C. n. 465 del 5/12/2001.

### **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 10**).

In aggiunta e ad integrazione dell'intervento ritenuto risolutivo, ora delineato, la **Figura 10** 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".

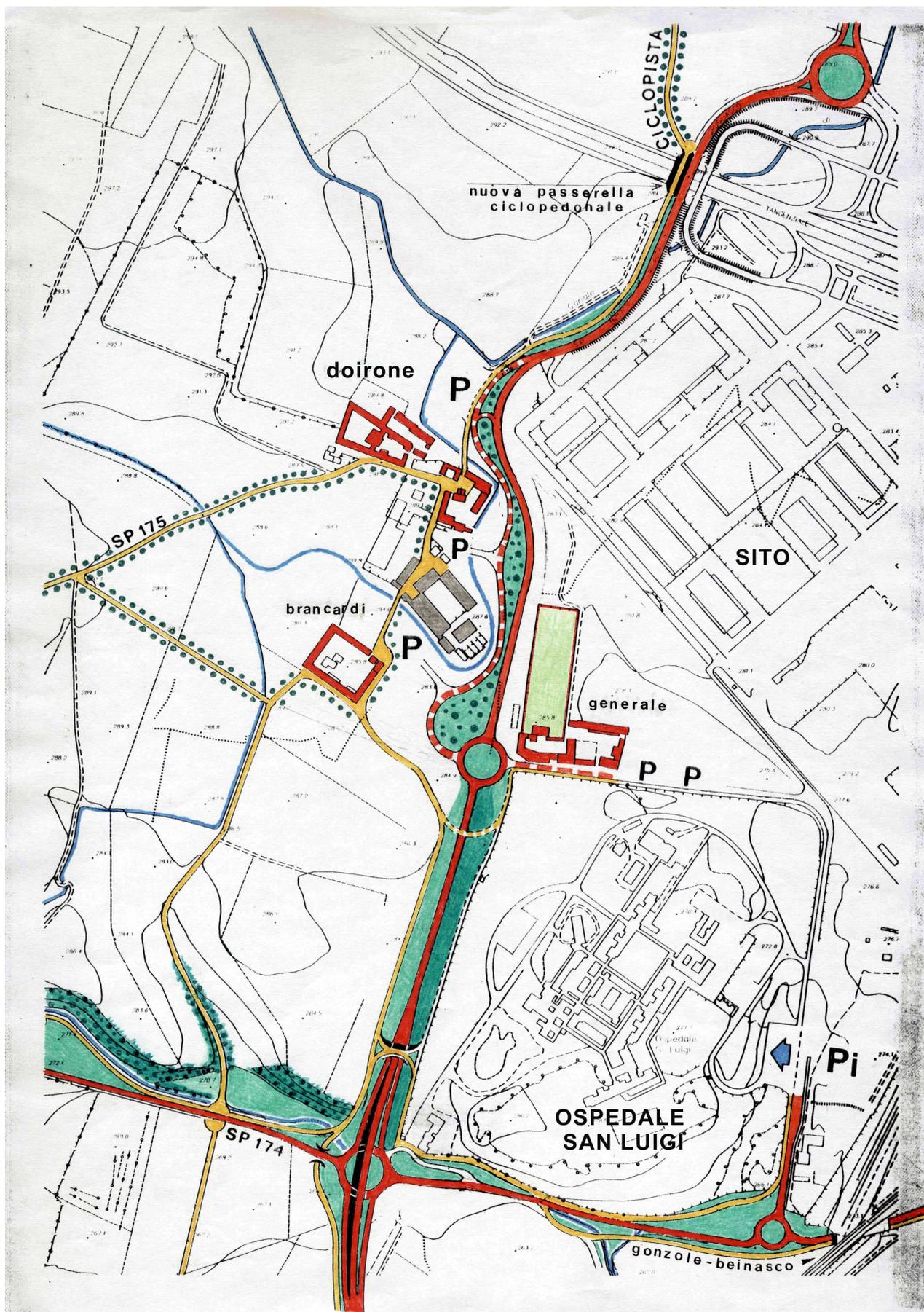


Figura 10. Proposte di intervento per il potenziamento della variante Pasta, per l'accesso al complesso del Doirone, per la tutela del tronco della S.P. 175 fra l'abitato di Rivalta ed il complesso del Doirone.