

(B) PARCO GERBIDO E CONNESSIONI TORINO - PARCO GERBIDO; PARCO GERBIDO – PARCO AGRARIO.

Il lavoro del Programma Strategico di Azione Ambientale (PSAA) ha evidenziato con grande forza l'opportunità che un complesso di grandi dimensioni, quale è il Parco del Gerbido, articolato a favore di numerose funzioni, debba aprirsi alle principali suscettività di ordine territoriale, che tuttora sono riconoscibili nell'ambiente interessato dal PSAA, pure connotato dalla presenza degli insediamenti urbani nelle varie direzioni. E infatti parte significativa del presente lavoro di approfondimento dei principali contenuti del PSAA, per quanto attiene al Parco del Gerbido, verte appunto sulle connessioni fra il Parco del Gerbido stesso e l'intorno territoriale: principalmente verso ovest, in direzione dell'ambiente agrario, esteso su aree di Grugliasco, Rivoli e Rivalta, verso sud est, in direzione del Parco del Sangone, attraverso settori urbani di Torino densamente edificati. Il lavoro delinea altresì indicazioni e suggerimenti a valere per tempi meno immediati, quando siano disponibili risorse integrative per estendere le connessioni del Parco del Gerbido anche verso nord, in direzione della fermata ferroviaria di Grugliasco e di lì, attraverso i Corsi Montello ed Antony, in direzione della Valle della Dora ed inoltre verso nord est, in direzione del Parco Ruffini di Torino.

La rete di relazioni, che si è venuta delineando fra il Parco del Gerbido ed il resto del territorio dell'area torinese, appare perciò di importanza tale da dover essere comunque salvaguardata, in modo tale che nuove decisioni (ad esempio l'insediamento eventuale di impianti per la Sanità e per l'Università torinesi) ne tengano comunque conto e quindi non frappongano ostacoli fisici alla realizzazione di quelle connessioni, tanto più opportune quanto più indispensabile e necessario si rendesse nell'intorno considerato l'insediamento di nuove funzioni di rilievo territoriale.

In ogni caso gli argomenti oggetto di approfondimento, individuabili nella **Figura 1**, riguardano:

- (B1) Il prolungamento di Corso Tazzoli fino al Parco del Gerbido, in connessione con gli interventi realizzati con URBAN 2 nel tratto del medesimo corso compreso tra corso Agnelli e corso Orbassano e realizzazione di schermatura visuale alberata lungo il confine tra le parti edificate ed il Parco del Gerbido;
- (B2) La riqualificazione delle aree a servizi presenti nella Circoscrizione 2 di Torino poste intorno alla Via Gaidano (tratto compreso tra Via Rubino/corso Salvemini e la Borgata del Gerbido) e potenziamento delle connessioni ciclopeditoni tra queste ed il Parco del Gerbido;
- (B3) Le connessioni ciclopeditoni Est/Ovest da Circoscrizione 2/Parco del Gerbido al Parco Agrario Rivoli/Rivalta:
PRIMO TRATTO circa 3 km
Percorso ciclopeditonale da Borgata del Gerbido in Grugliasco (sul confine con la Circoscrizione 2 in Torino) a Villa Claretta in Grugliasco (lungo Via Gaidano, Str. Moncalieri, Via La Salle)
SECONDO TRATTO circa 2 km
Percorso ciclopeditonale in corrispondenza del "bastione" in Grugliasco;
- (B4) La passerella ciclopeditonale sulla ferrovia Torino/Modane per la continuità dei percorsi ciclopeditoni nel Parco del Gerbido
- (B5) Il PARCO del GERBIDO
 - Parco sportivo ricreativo
 - Parco Agronaturale pubblico Nord
 - Parco Agronaturale pubblico Centro
 - Parco Agronaturale pubblico Sud

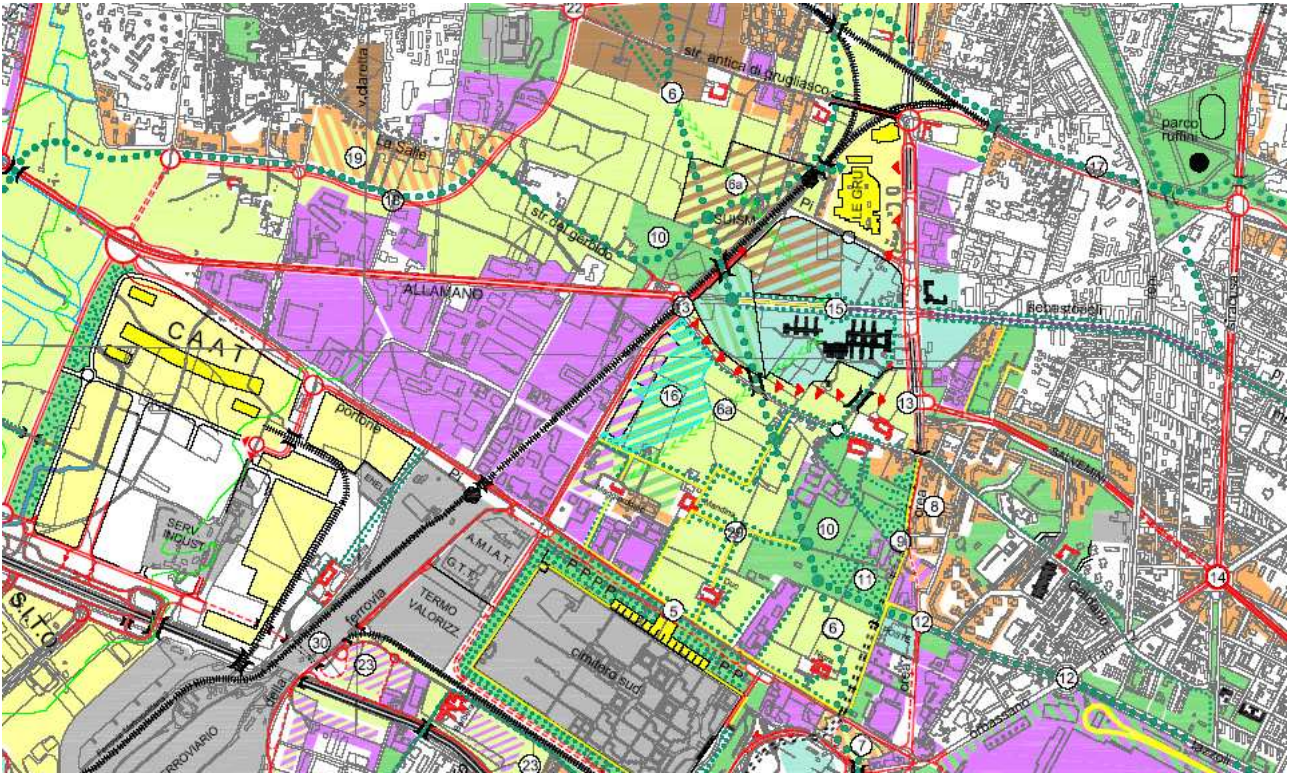


Figura 1 .Estratto dalla Tavola 1a del PSAA.

B1 Prolungamento di Corso Tazzoli fino al Parco del Gerbido.

Una prima fase di intervento in Corso Tazzoli, nel Comune di Torino, è stata realizzata nell'ambito di URBAN 2, nel tratto compreso fra i Corsi Agnelli e Orbassano; l'intervento riguarda innanzi tutto la trasformazione del corso da strada parcheggio ed asse di scorrimento veloce in "parco lineare" (ved. **Figura 2**), sul quale sono collocate aree sportive, verdi e spazi per il gioco.

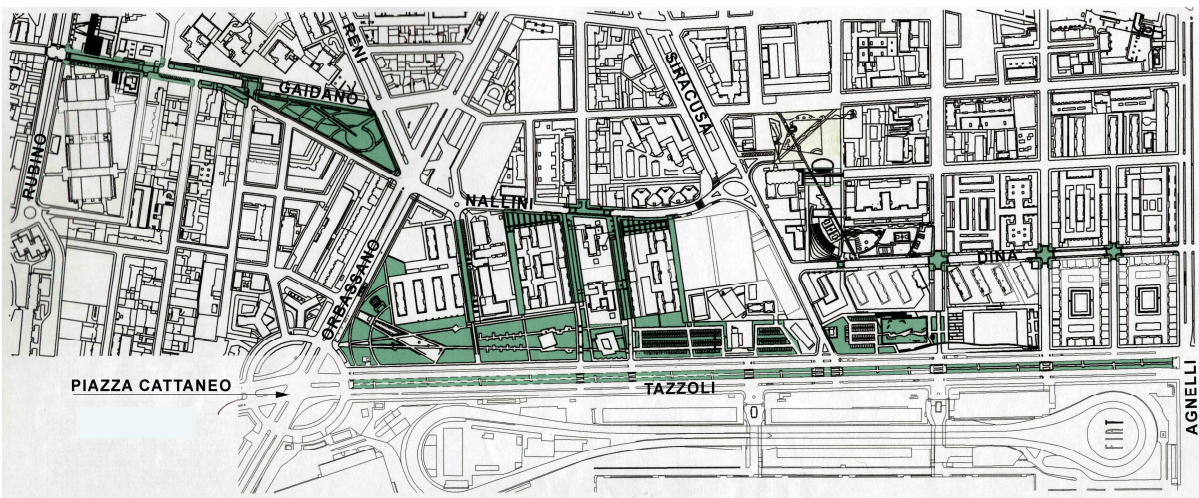


Figura 2 . Estratto dal Progetto URBAN 2.

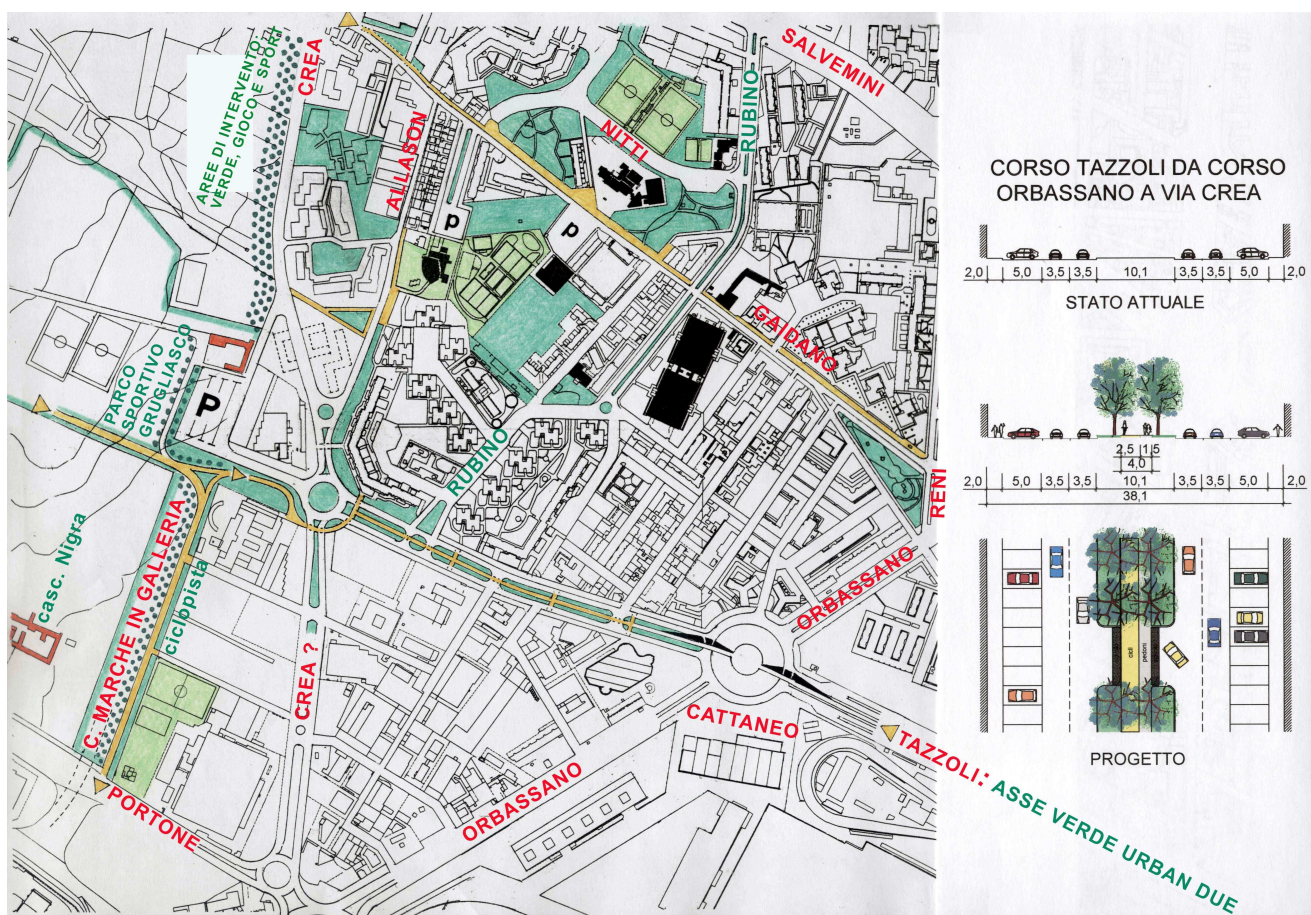


Figura 3. Proposta di sistemazione di Corso Tazzoli fra Corso Orbassano e Via Crea.

La proposta (ved. **Figura 3**) consiste innanzi tutto nel ricercare, attraverso la Piazza Cattaneo, il raccordo con la sistemazione già attuata lungo il Corso Tazzoli, nel tratto Corso Agnelli – Corso Orbassano: nella **Figura 3** è indicato in corrispondenza della Piazza il superamento in sopraelevata del percorso ciclopeditonale e la sistemazione con rotatoria dell'intersezione fra i due corsi (Orbassano e Tazzoli); ne dovrebbe inoltre derivare una riplasmatura degli spazi della Piazza, attualmente sfrangiati in una serie di episodi non coerenti, senza con questo poter ovviamente operare sugli edifici ormai consolidati, che vi si affacciano.

Per il tratto fra Corso Orbassano e Via Crea utilizzando la larghezza complessiva di 38,00 metri, è indicata la formazione di due marciapiedi di 2 metri per parte, due fasce per parte destinate a parcheggio, della larghezza di 5,00 metri ciascuna, due carreggiate per parte della larghezza di 7 metri (3,5 + 3,5), uno spazio centrale di 10,00 metri alberato, all'interno del quale ricavare un viale di 4,00 metri, in cui sistemare la pista ciclabile di 2,5 metri ed un passaggio pedonale di 1,5 metri.

All'intersezione fra Corso Tazzoli e Via Crea è indicata una rotatoria; da quel punto in avanti verso il Parco del Gerbido la sezione del Corso Tazzoli muta radicalmente in quanto non si prevede che proseguano in quella direzione flussi veicolari consistenti. Quindi il Corso è sistemato per accogliere un breve raccordo con aree a parcheggio a servizio del Parco Sportivo in Grugliasco e la prosecuzione dei flussi ciclo pedonali verso est, in direzione del Parco stesso.

Tenuto conto inoltre che un insieme di servizi pubblici (impianti sportivi, scuole dell'obbligo, scuola superiore, attrezzature comuni della Cascina Roccafranca, spazi per verde, etc) sono collocati all'interno del settore urbano delimitato da strade di rilievo quanto meno urbano, quali il Corso Salvemini, il Corso Orbassano, il Corso Tazzoli,

attualmente la Via Crea (quale indicata nella proposta) ed in futuro dal tracciato di superficie del Corso Marche, si propone di depotenziare la viabilità interna a detto settore, escludendo cioè i flussi di attraversamento, destinandola al servizio esclusivo degli insediamenti locali, e di utilizzare i tracciati elencati come assi di scorrimento esterno.

(B2) La riqualificazione delle aree a servizi presenti nella Circoscrizione 2 di Torino poste intorno alla Via Gaidano (tratto compreso tra Via Rubino/corso Salvemini e la Borgata del Gerbido) e potenziamento delle connessioni ciclopedonali tra queste ed il Parco del Gerbido.

Una prima fase di intervento in Via Gaidano nel Comune di Torino è stata realizzata nell'ambito di URBAN 2; essa riguarda la riqualificazione delle Vie Gaidano (fra Corso Orbassano e Via Rubino), Nallino, e Giacomo Dina, e più in particolare (ved. **Figura 4**) :

- la realizzazione di una pista ciclabile;
- la risistemazione dei marciapiedi e della sede stradale;
- l'impiego di materiali che evidenziano gli edifici di maggiore rilievo: la Cascina Roccafranca, la Cappella di Via Gaidano, le case municipali M2 di Via Dina;
- la riorganizzazione degli spazi di circolazione e di sosta veicolare;
- la formazione di nuova illuminazione, di nuove attrezzature ed arredi urbani.

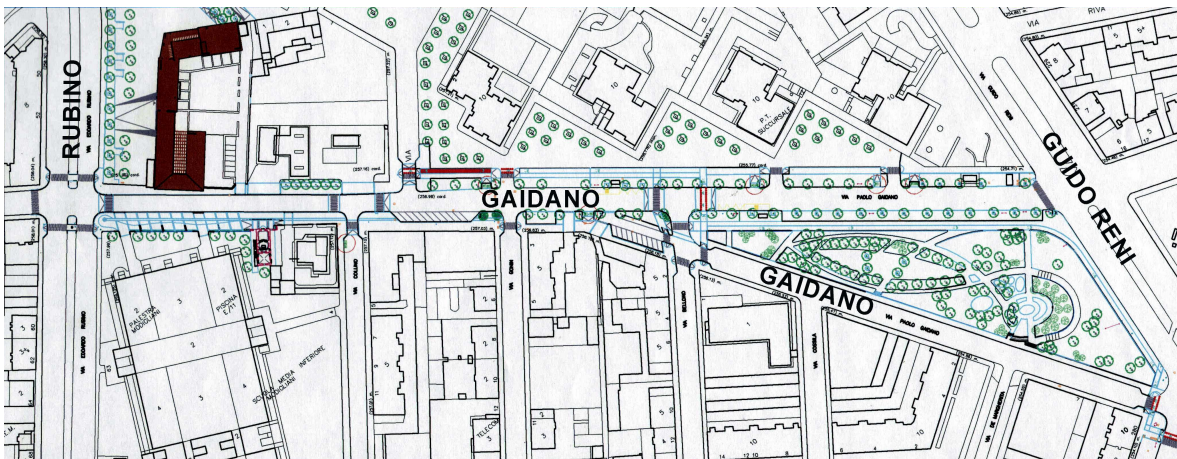


Figura 4 .Estratto dal Progetto URBAN 2

La proposta di sistemazione (ved. **Figura 5**), con riferimento ai tre tronchi in cui è suddiviso il tratto di via fra Via Rubino ed il confine con Grugliasco, prevede:

- tronchi A – B e C – D: a partire dalla sezione attuale di m 16,00, formazione di due marciapiedi, della larghezza di m. 2,00 per parte; formazione di una carreggiata stradale della larghezza di m. 7,00 (due corsie di m. 3,5 ciascuna); formazione di una ciclopista della larghezza di m. 3,00, fiancheggiata da uno spazio per il piantamento di alberi, della larghezza di m 2,00;
- tronco B – C: formazione della pista ciclabile di m. 3,00 e del marciapiede di m. 2,00, all'esterno della sezione viaria attuale di m. 16,00; sistemazione della sezione attuale mediante la formazione di marciapiede di m. 2,00, la carreggiata stradale di m. 7,00 (due corsie di m. 3,5 ciascuna), lo spazio di parcheggio di m. 5,00.

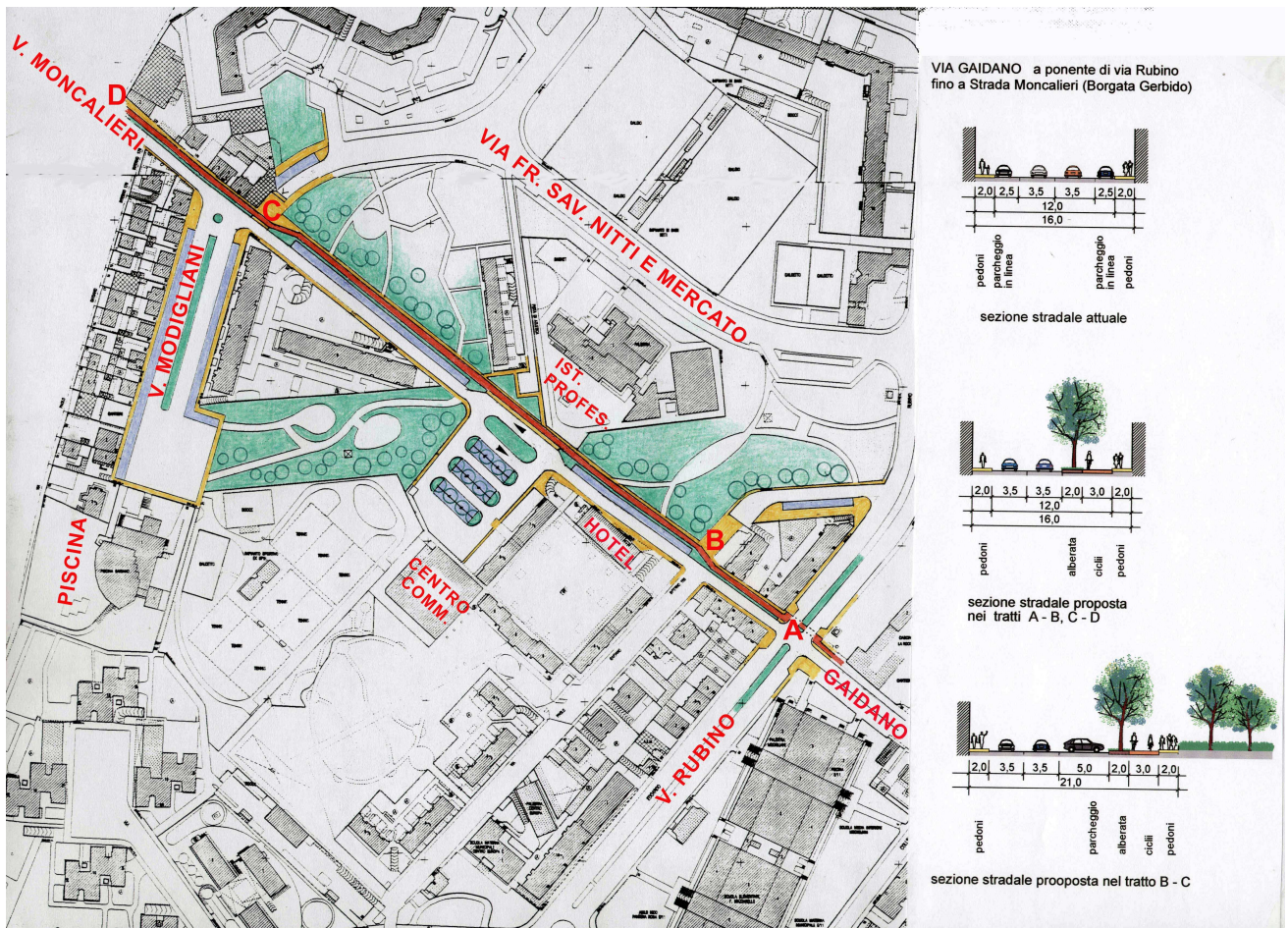


Figura 5. Proposta di sistemazione di Via Gaidano – Via Moncalieri fra Via Rubino e la frazione del Gerbido.

In conseguenza di quanto esposto a proposito della sistemazione di Corso Tazzoli, della Via Gaidano (ed eventualmente di Corso Salvemini), si ottiene la connessione fra un ampio settore sud – ovest di Torino ed il Parco del Gerbido. Conseguentemente si propone di valutare il consenso che potrebbe ottenere la riduzione della superficie destinata a viabilità e sosta dei veicoli lungo la Via Rubino, a vantaggio di aree attrezzate per il gioco, il passeggio, la sosta; in questo modo in Via Rubino si potrebbe lasciare solo una carreggiata per il transito delle auto, mentre il resto dello spazio sarebbe destinato ad alleanza pedonale.

Infine una ipotesi, certo da verificare in termini di possibilità di collaborazione fra i Comuni di Torino e Grugliasco, oltre che di disponibilità delle risorse necessarie, consiste nel prevedere il trasferimento di impianti sportivi, caratterizzati da ridotta entità di investimento per unità di superficie, dall'intorno di Via Gaidano al Parco sportivo del Gerbido, liberando di conseguenza aree, che, seppure destinate ad uso pubblico, costituiscono tuttavia barriere fisiche nei confronti della percorribilità e dell'uso libero degli spazi collettivi.

B3 Connessioni ciclopedonali Est/Ovest da Circoscrizione 2/Parco del Gerbido al Parco Agrario Rivoli – Rivalta:

PRIMO TRATTO circa 3 km. Percorso ciclopedonale da Borgata del Gerbido in Grugliasco (sul confine con la Circoscrizione 2 in Torino) a Villa Claretta in Grugliasco (lungo Via Gaidano, Str. Moncalieri, Via La Salle)

Il tracciato della pista ciclopedonale (ved. **Tavola 3**) è in sede propria con alberature, da Via Gaidano in Torino a Villa Claretta in Grugliasco.

In ragione della intersezione di Strada del Gerbido con il Corso Allamano è indicata una deviazione dal tracciato storico; è necessaria infatti la ridefinizione dello svincolo sul Corso Allamano (ved. nella **Figura 6** il punto 4 della Tavola 04 del Piano Quadro del Sistema dei Parchi di Grugliasco). Sempre con riferimento alla **Tavola 3** il tracciato ciclopedonale subisce una deviazione verso nord, fino ad affiancarsi al Corso Allamano; quindi, superato il tracciato ferroviario di collegamento con il SITO, il percorso ciclabile riprende Strada del Gerbido fino a Villa Claretta. Quel tracciato in ogni caso interseca il percorso ciclabile, che lambisce il “Bastione”, illustrato con riferimento al tratto successivo o **SECONDO TRATTO**.

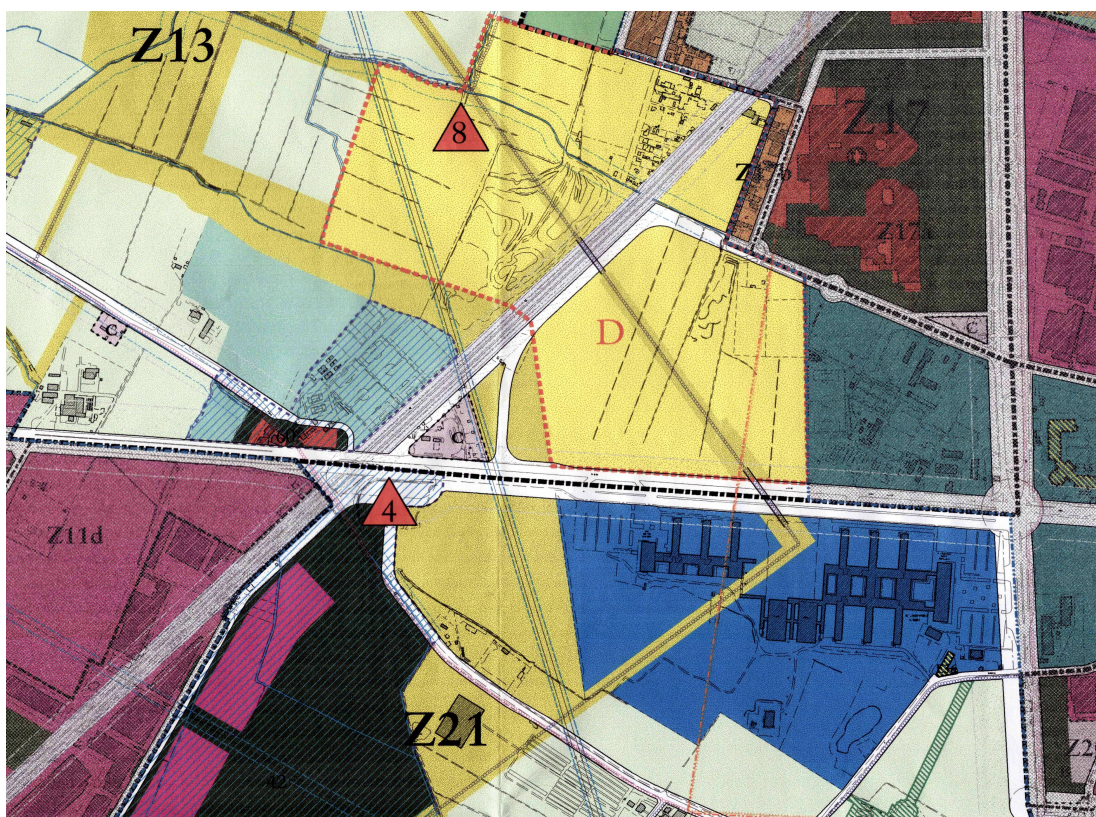


Figura 6. Estratto dalla Tavola 04 del Piano Quadro del Sistema dei Parchi

SECONDO TRATTO circa 2 Km. Percorso ciclopedonale in corrispondenza del “Bastione” in Grugliasco.

Il tracciato in questione è indicato nell'estratto dalla Tav. 1a del PSAA, di cui alla **Figura 7**; esso è compreso fra Strada del Gerbido ad est ed il Corso Allamano ad ovest. In quel tratto la connessione ciclo pedonale, di cui trattasi, corre parallela (o coincide) con la viabilità indicata dal piano regolatore di Grugliasco immediatamente a sud dell'insediamento, denominato “IL BORGO”. Proprio con riferimento a quel tratto si rende necessario entrare maggiormente nel merito.

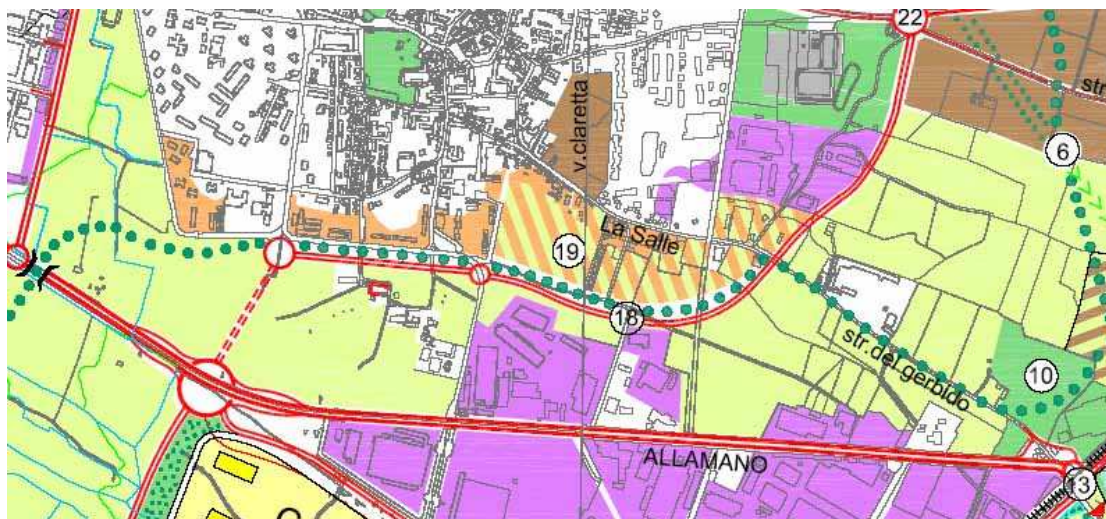


Figura 7. Estratto dalla Tavola 1° del PSAA.



Figura 8. Estratto dal piano regolatore in vigore del Comune di Grugliasco, originariamente in scala 1: 5.000.

Nella **Figura 8**, ove è riportato l'estratto del piano regolatore in vigore nel Comune di Grugliasco, le aree a nord ed a sud della viabilità, tracciata a nord del Corso Allamano, contrassegnata dalla presenza di intersezioni a forma di rotatoria, presentano caratteristiche nettamente differenziate.

- Le aree a nord corrispondono all'area di intervento "IL BORGO" 38, da attuarsi con Piano Esecutivo di iniziativa pubblica, attualmente in formazione da parte del Comune di Grugliasco. L'insediamento, a carattere prevalentemente residenziale, denominato appunto "IL BORGO" è delimitato a sud, verso il

tracciato viario, dal cosiddetto “Bastione”, il cui profilo è riportato nella **Figura 9**, mentre un tratto dello sviluppo planimetrico è indicato nella **Figura 10**.

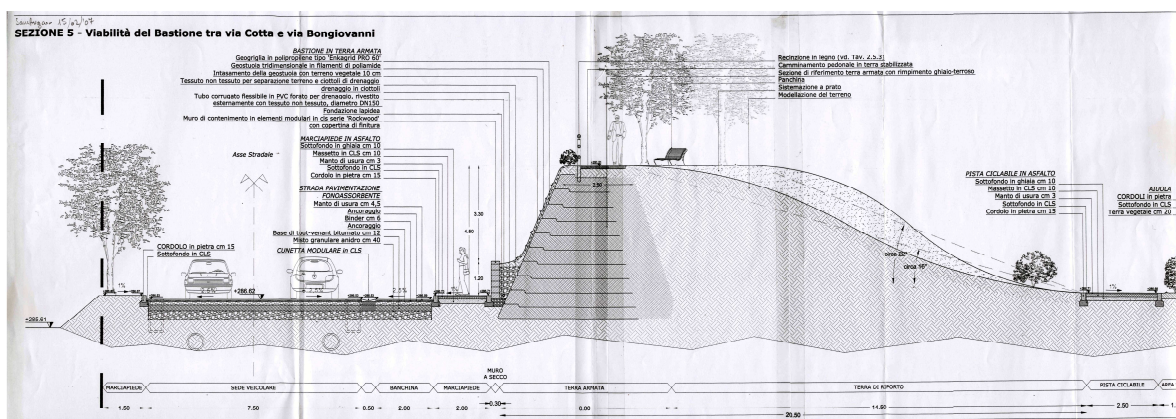


Figura 9. Sezione trasversale del “Bastione” e della viabilità esterna, tratta dal Piano Particolareggiato in formazione da parte del Comune di Grugliasco.

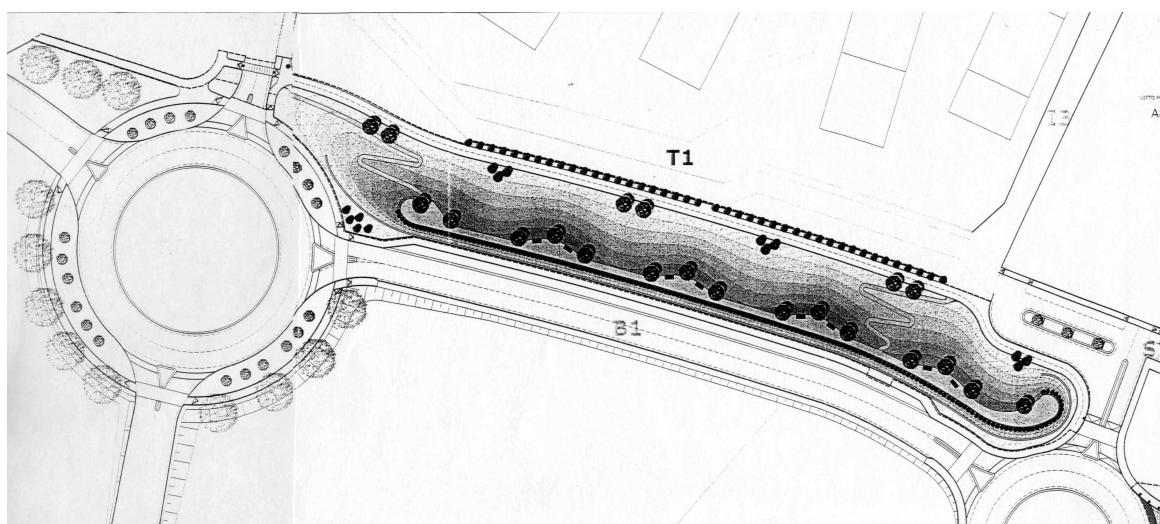


Figura 10. Planimetria di un tratto del Bastione, sito a sud dell'insediamento denominato “IL BORGO” nel piano regolatore di Grugliasco.

- le aree a sud, corrispondono all'area di intervento “SAN FIRMINO”, di cui alla **Figura 11**. L'area, dell'estensione (superficie territoriale) di mq 51.400, è destinata alla rilocalizzazione di attrezzature di servizio al trasporto di “tipo B”, mediante intervento di edilizia privata, da realizzare con Concessione edilizia Convenzionata. In conformità a quanto disposto dall'art. 87 delle Norme di Attuazione, per “complesso di servizio al trasporto di tipo B” si intende l'attrezzatura costituita dalla stazione di servizio (integrata con un locale per gli addetti, per l'ordinaria e minuta manutenzione dei veicoli, impianto di autolavaggio, locali con destinazione d'uso commerciale per la vendita di prodotti) con superficie utile lorda massima mq 50. *“L'attrezzatura costituita dalla stazione di servizio può essere inoltre integrata da officine per la riparazione dei veicoli, autorimesse e rimessaggi, pubblici esercizi (superficie utile lorda massima mq 200), locali con destinazione d'uso commerciale per la vendita dei prodotti secondo quanto disposto con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato (superficie utile lorda massima*

mq 300), un alloggio per il gestore o il custode del complesso (superficie utile lorda massima mq 150)."

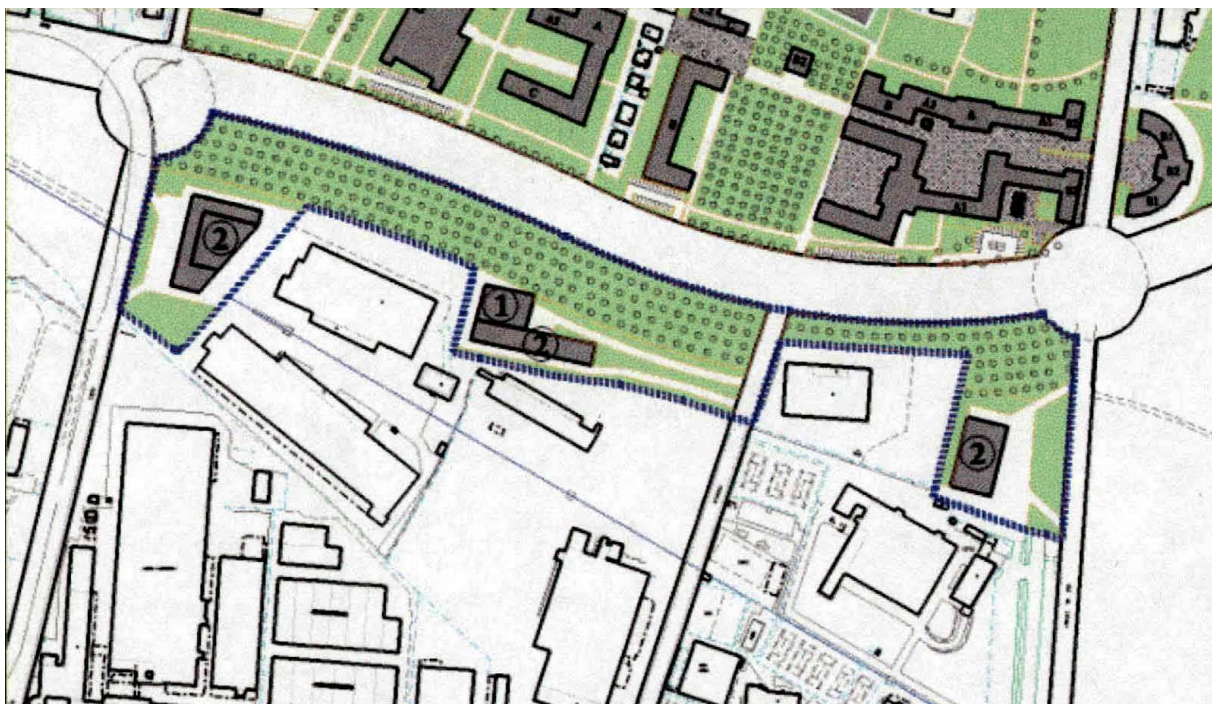


Figura 11. Area d'intervento "SAN FIRMINO" 54; estratto dagli elaborati di PRG del Comune di Grugliasco.

In ragione pertanto di quanto indicato dal piano regolatore e dal piano particolareggiato del "BORGO", in corso di formazione da parte del Comune di Grugliasco, si svolgono le seguenti considerazioni:

1. il percorso ciclopeditonale è indicato in corrispondenza del "BASTIONE"; non si comprende pertanto come a quel percorso sia garantita la continuità necessaria per connettere in tutta la sua estensione il tratto compreso fra Strada del Gerbido e le aree ad ovest, in direzione del Parco Agrario Rivoli – Rivalta;
2. così come progettato nel Piano Particolareggiato del "BORGO", il tracciato ciclopeditonale tende a perdere gran parte delle prerogative di connessione di rilievo territoriale (si veda quanto in premessa al tema C Parco Agrario Rivoli – Rivalta). Indicata infatti al piede della scarpata, lato nord, del "Bastione" (ved. **Figure 9 e 10**) la pista ciclabile risente negativamente delle continue interruzioni, costituite dalle rotonde interposte sulla viabilità veicolare, prevista a sud del "Bastione" stesso;
3. non si può d'altro canto considerare alternativa adeguata il tracciato ciclopeditonale, progettato all'interno dell'insediamento del "Borgo"; perché non solo esso è disposto in posizione nettamente divaricata, rispetto al tracciato di collegamento fra Strada del Gerbido e le aree ad ovest, in direzione del Parco Agrario Rivoli – Rivalta, ma soprattutto detto tracciato, per l'andamento, per le caratteristiche, che lo contraddistinguono, per le funzioni, cui è destinato ad assolvere, costituisce piuttosto importante collegamento interno, a disposizione degli abitanti ed in particolare della popolazione infantile del quartiere.

In conseguenza di quanto osservato si propone che il percorso ciclopeditonale nel tratto V – V (ved. **Figura 12**) debba passare all'interno delle aree indicate con la lettera B, costituenti l'unico "varco verde" di connessione fra il Parco del Gerbido ed il Parco Agrario Rivoli – Rivalta, esistente in particolare fra le aree di espansione di Grugliasco ("IL

BORGIO”) e gli insediamenti industriali, siti immediatamente a sud, affacciati sul Corso Canonico Allamano (ved. **Figura 12**).

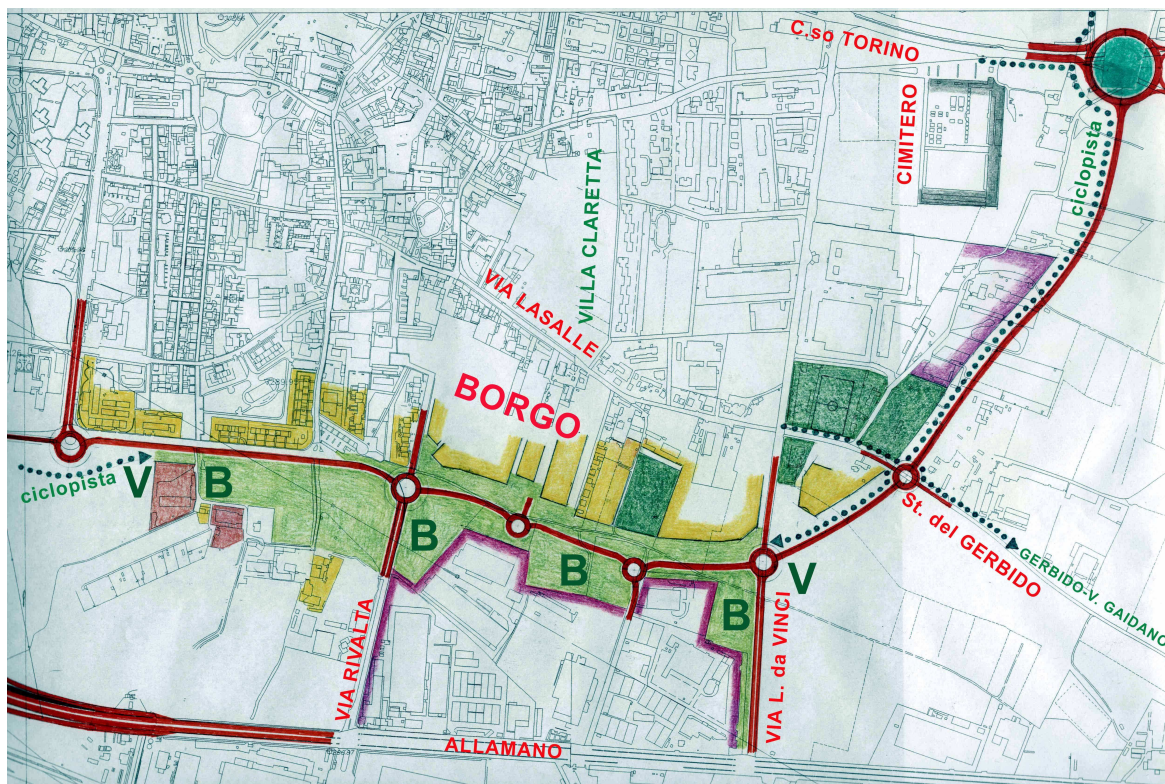


Figura 12 .

In conseguenza si propone che le aree contrassegnate dalla lettera B, previa ovviamente variante di piano regolatore, siano oggetto dei seguenti provvedimenti:

- a. siano acquisite, sistemate a verde e dotate dei percorsi ciclopeditoni;
- b. siano destinate ad ospitare non solo e non tanto le attrezzature di servizio alla circolazione, ma soprattutto quelle funzionali alla presenza del “varco verde”, quali attività di ristorazione, sportive, ricettive etc.

B5 PARCO DEL GERBIDO

- Parco sportivo ricreativo
- Parco Agronaturale pubblico Nord
- Parco Agronaturale pubblico Centro
- Parco Agronaturale pubblico Sud

Quanto segue fa riferimento al “PIANO QUADRO DEL SISTEMA DEI PARCHI” della Città di Grugliasco, approvato con D.C.C. n° 68 del 19/07/05: le indicazioni, contenute in **Tavola 3** in scala 1: 10.000 dotata di relativa Legenda e duplicate nella **Figura 13**, sono riportate sulla base, costituita dalla Tav. 01 “CARTA TECNICA COMUNALE” , facente parte del PIANO QUADRO citato.

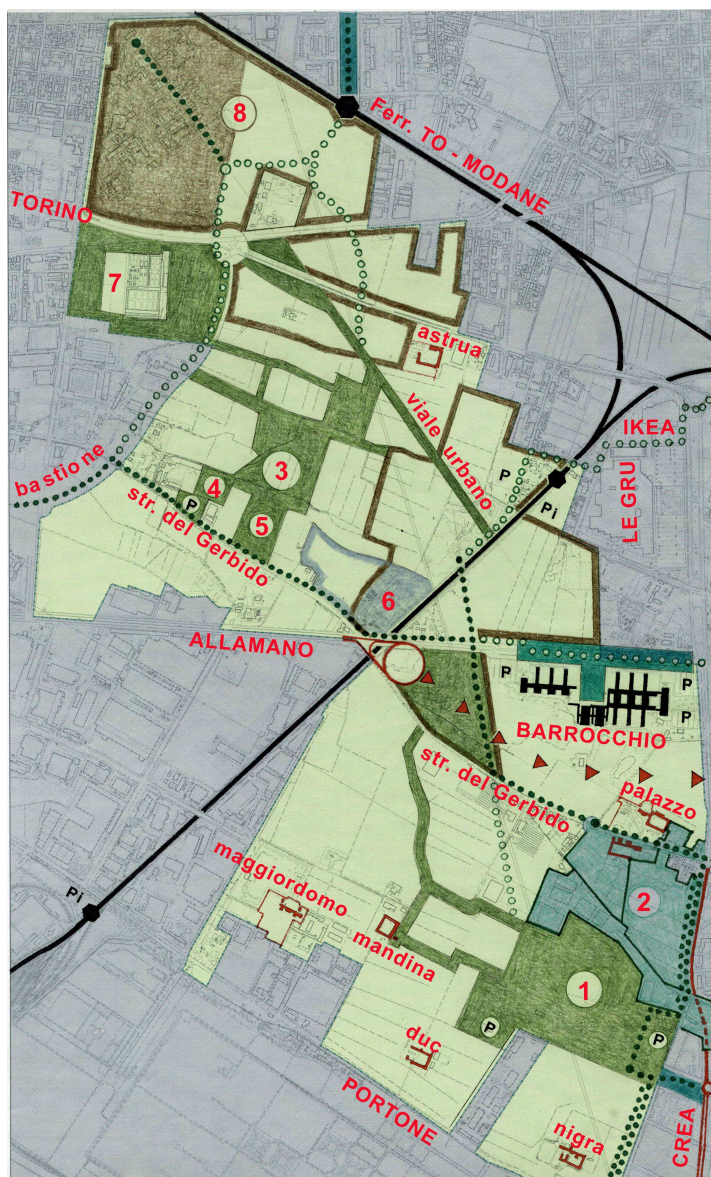


Figura 13. Estratto dalla Tavola 3 “Parco del Gerbido: proposte”, originariamente in scala 1: 10.000.

Le indicazioni (con riferimento alla **Tavola 3**, riguardano:

- **le aree da acquisire**, indicate con tinta verde scuro;
- **la pista ciclopeditonale in sede propria**, da Via Gaidano in Torino a Villa Claretta in Grugliasco (ved. anche l'intervento B3, Primo Tratto);
- **la forestazione di schermatura visuale alberata** lungo il margine urbano edificato sul confine Torino – Grugliasco rispetto al Parco, con dotazione di percorso ciclopeditonale.

Il tema in argomento comporta l'esigenza di evitare che il futuro tracciato del Corso Marche costituisca una pesante barriera fisica fra i quartieri di Torino e le aree libere del Parco del Gerbido in Grugliasco; pertanto:

1. tenuto presente che il Corso Marche è concepito come un'arteria a due livelli (viabilità urbana ed altresì tracciato autostradale di connessione fra Tangenziale nord e sud), per il tracciato autostradale è da verificare la possibilità di realizzare un percorso interrato, dallo svincolo antistante il Cimitero Parco (vedere in particolare l'intervento D1 codice PSAA 7.1), fino al Corso Allamano ed oltre, fino al congiungimento con il tronco già realizzato a nord del Corso Francia, attraverso il territorio di Collegno;

2. per ovviare alla formazione della pesante barriera viaria fra i quartieri di Torino e le aree libere del Parco del Gerbido in Grugliasco, per quanto attiene alla viabilità di superficie del Corso Marche, si propone di riprendere il tracciato della Via Crea, come a suo tempo indicato dal piano regolatore di Torino del 1959. Nei piani regolatori, attualmente in vigore di Torino e di Grugliasco, permane chiara traccia dell'originario tracciato di Corso Marche. Nel PRG di Grugliasco (Area di intervento "ALLASON" 59 **Figura 14**) malgrado l'ipotesi di nuova edificazione prevista, è riservato il varco per il tracciato viario. Nel PRG di Torino è riservato ampio varco viabile a due carreggiate (ora denominato interno 235), che interseca l'ultimo tratto di Corso Tazzoli (non ancora aperto), in prossimità dell'edificio delle Poste Centrali (ved. **Figura 17**).



Figura 14. Area di intervento "ALLASON" 59. Estratto dal piano regolatore di Grugliasco, originariamente in scala 1: 5.000.

Per completezza di illustrazione, estratte dal piano regolatore di Grugliasco, si riportano inoltre le indicazioni di sistemazione delle aree adiacenti alla "ALLASON", denominate rispettivamente "GERBIDO" 58 e "VILLANIS" 45.

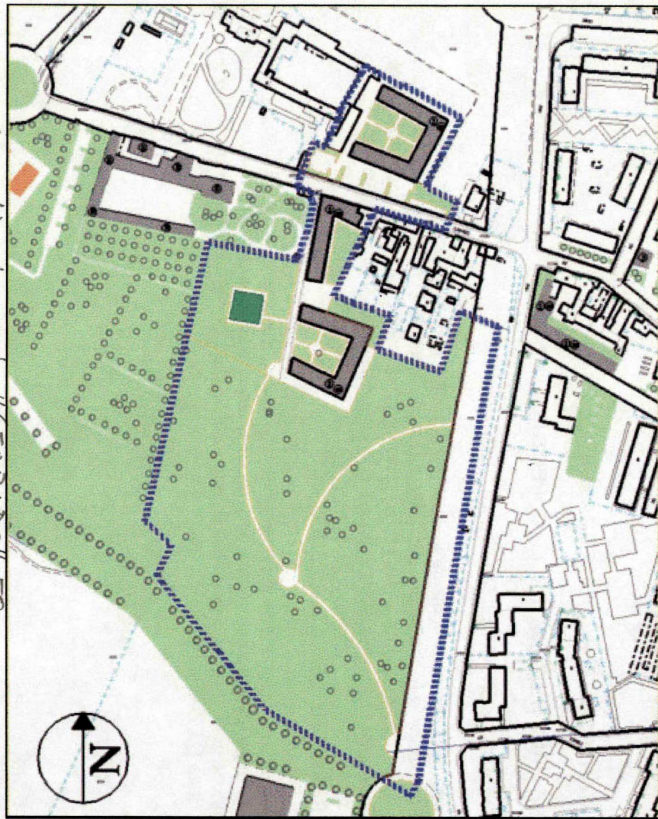


Figura 15. Area di intervento "GERBIDO" 58. Estratto dal piano regolatore di Grugliasco, originariamente in scala 1: 5.000.

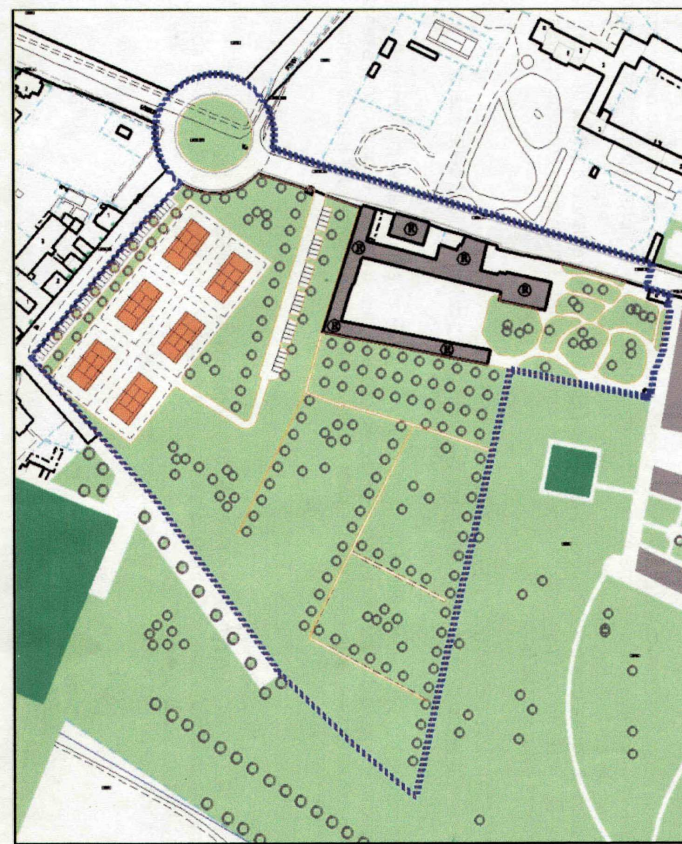


Figura 16. Area di intervento "VILLANIS" 45. Estratto dal piano regolatore di Grugliasco, originariamente in scala 1: 5.000.

3. Nel modo indicato il tracciato di Corso Marche, a partire proprio dall'Area di intervento "ALLASON" in Grugliasco, potrebbe subire uno sdoppiamento, rispetto non solo ai due livelli funzionali (tracciato autostradale – viale urbano), ma anche ai due andamenti planimetrici: uno (di carattere autostradale) interrato, diretto al nodo antistante il Cimitero Parco, l'altro (di carattere urbano) divaricato verso est, coincidente con l'originario tracciato, per altro già aperto, seppure a carreggiata unica, a servizio di insediamenti prevalentemente industriali, innestato su Strada del Portone, in prossimità dell'intersezione con Corso Orbassano;
4. il tracciato viario ora denominato Via Crea (ved. **Tavola 3** e la Legenda relativa), al confine estremo ovest di Torino verso Grugliasco, sarebbe da riservare tuttavia al transito ciclo pedonale, da dotare di cortina alberata, avente la duplice funzione: di schermatura delle parti edificate nei confronti del Parco del Gerbido e di percezione - fruizione della aree della Cascina Nigra ad ovest e degli impianti sportivi ad est, alla confluenza con Strada del Portone.

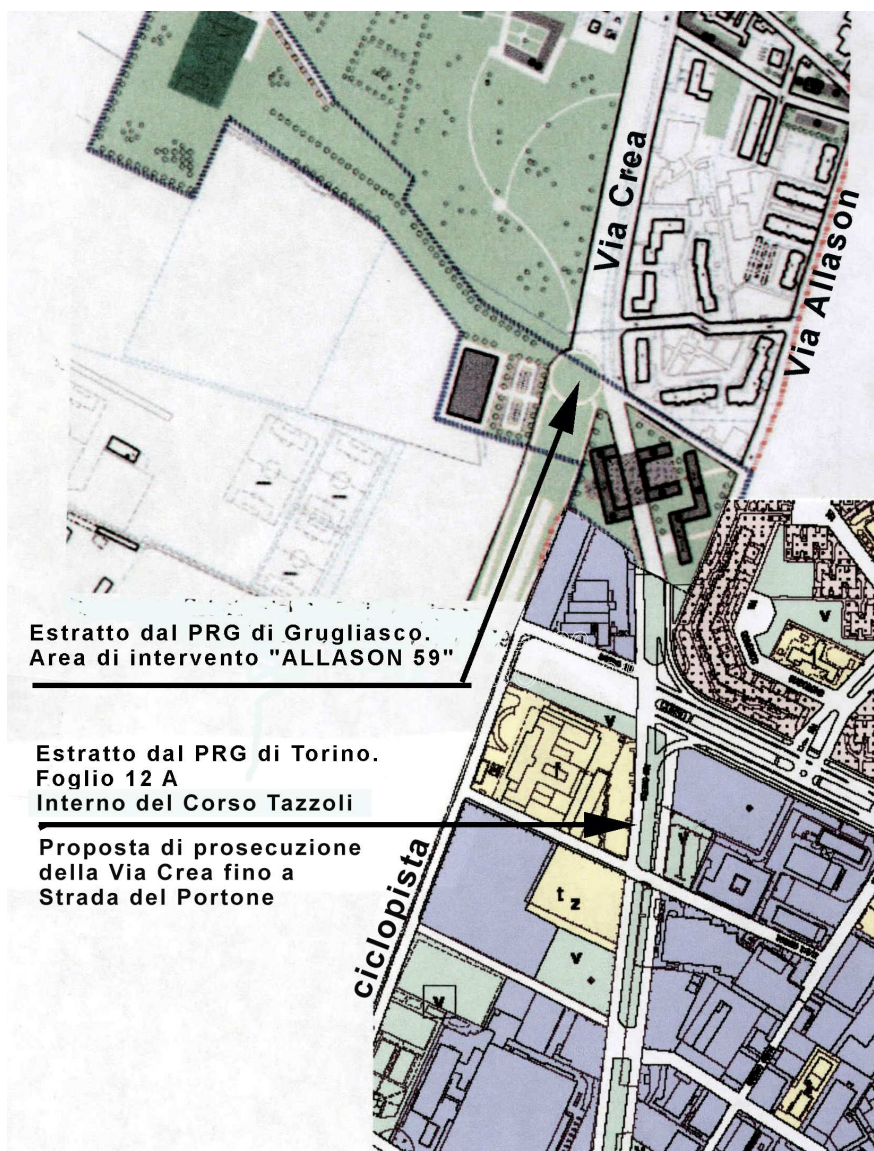


Figura 17. Connessione fra le tavole di piano regolatore di Torino e di Grugliasco, originariamente in scala 1: 5.000.

- **la fermata ferroviaria ed i parcheggi di interscambio** in prossimità degli insediamenti della grande distribuzione “LE GRU” e “IKEA”;
- **gli interventi ipotizzabili di sviluppo e completamento della rete principale di mobilità ciclopedonale e della rete viabile**; essi riguardano:
 1. il percorso ciclabile, che dal “Bastione”, sfiorando l'intorno del Cimitero di Grugliasco, attraverso il PARCO UNIVERSITARIO può connettersi alla fermata della ferrovia sulla To – Modane e di lì verso nord ai Corsi Montello e Antony, alla Valle della Dora etc;
 2. il percorso ciclabile, che dal Corso Allamano, in direzione nord, attraverso i complessi commerciali LE GRU ed IKEA, Può CONNETTERSI CON IL Parco Ruffini in Torino (vedi. **Figura 18**). I numeri (1 e 2) riportati nella **Figura 18** indicano altrettante alternative di superamento del tracciato ferroviario. Il numero 1 rappresenta il tracciato ciclopedonale che corre parallelo al ramo ferroviario divaricato verso ovest, supera i due rami della barriera ferroviaria nel settore sud del nuovo insediamento residenziale di Strada della Pronda, deliberato dal Comune di Torino in sede di Programma integrato in variante di PRG del luglio 2006, ridiscende verso sud – est lungo la TO – MODANE, lato nord, si collega alle aree del Parco Ruffini dopo aver superato l'intersezione con Via Mazzarello e Corso Brunelleschi. Il numero 2 abbandona l'alternativa precedente superando il tracciato ferroviario in corrispondenza del varco esistente fra gli insediamenti commerciali delle GRU e dell'IKEA, lambisce da nord il prestigioso complesso già agricolo fronteggiante Strada Antica di Grugliasco, scavalca il tracciato ferroviario (in **Figura 18** è indicata in termini sintetici un sovrappasso con due rampe) in corrispondenza dell'intersezione fra Strada Antica di Grugliasco e Via Tirreno in Torino per congiungersi con il percorso ciclopedonale indicato con il numero 1.

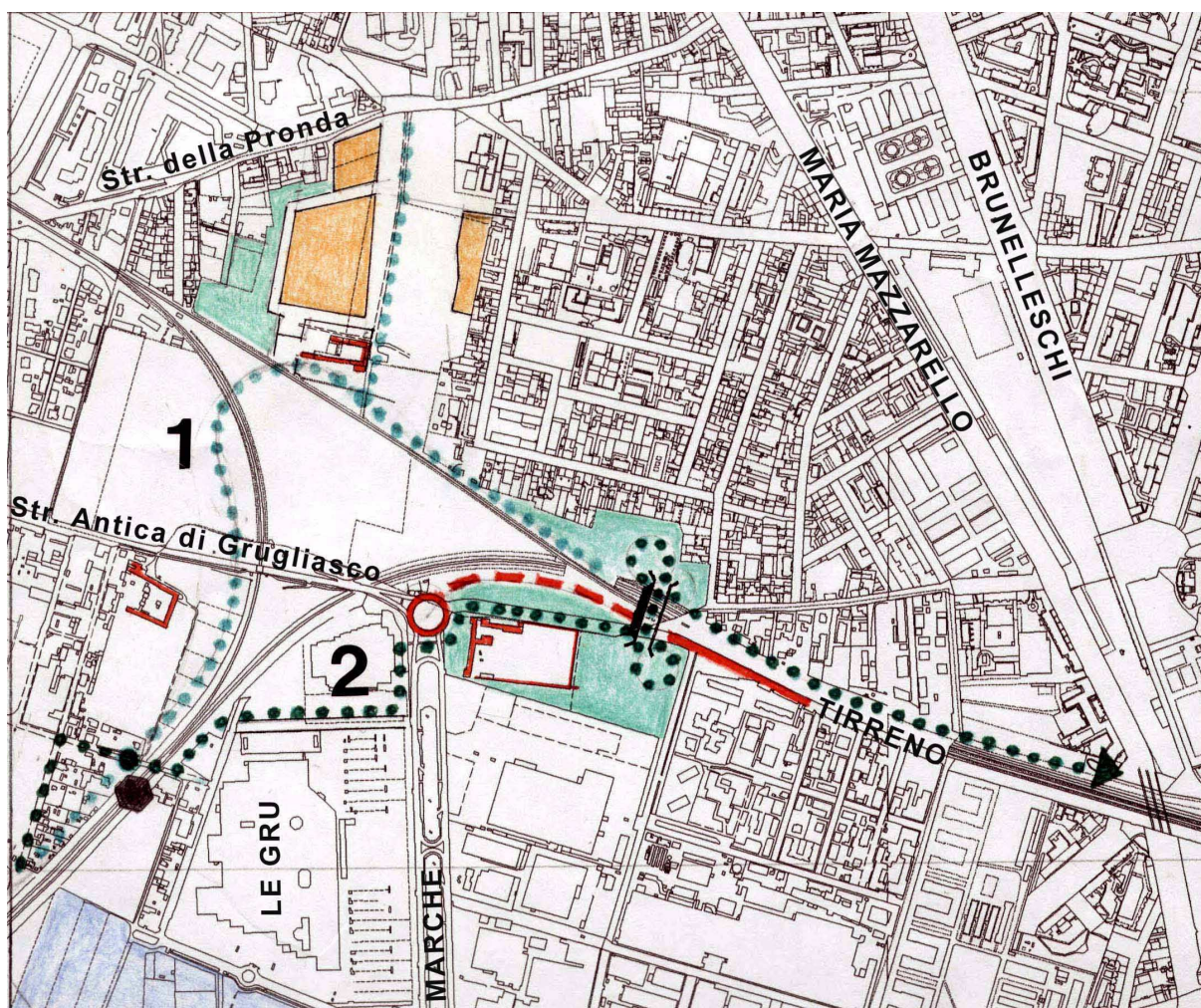


Figura 18. Proposta di percorso ciclopeditonale di connessione con il Parco Ruffini in Torino, integrativo rispetto a quanto indicato per il Parco del Gerbido

3. il tratto ciclabile assai breve, che da Strada del Gerbido, verso sud si collega con il Parco Sportivo (n. 1 indicato nella **Tavola 3**) e di lì con il tracciato ciclopeditonale indicato lungo il bordo alberato sul confine fra i Comuni di Torino e Grugliasco;
4. la proposta di variazione della Via Crea con tracciato diverso da quello previsto e di minore impatto ambientale sul Parco (ved quanto esposto in precedenza a proposito della Forestazione di schermatura visuale del margine urbano edificato);
5. la ridefinizione dello svincolo su Corso Allamano (già trattata al punto 4 della Tavola 04 del Piano Quadro del Sistema dei Parchi, formato dal Comune di Grugliasco, di cui alla **Figura 6**). Unitamente alla ridefinizione dello svincolo è delineata l'ipotesi di raccordo del Corso Allamano con il Corso Salvemini (vedi **Figura 19**) per più ragioni:
 - l'itinerario costituito dai corsi Salvemini, Cosenza, Giambone coincide con un tracciato, in grado di connettere direttamente il settore ovest dell'area torinese con le autostrade sud (Savona da un lato e Alessandria – Genova dall'altro), attraverso il Corso Unità d'Italia – Italia '61.
 - l'itinerario Corso Allamano – Piazza d'Armi – Corso Spezia (a prescindere dal fatto che tale itinerario attualmente è stato interrotto in corrispondenza del tratto Corso Agnelli – Corso Galileo Ferrarsi) coincide

con un tracciato viario di carattere “locale”, non solo perché non collegato direttamente con alcuna direttrice di ingresso – uscita dalla città, ma soprattutto in quanto caratterizzato dalla presenza di insediamenti e funzioni locali: insediamenti residenziali ad elevata densità sui fronti (Corso Sebastopoli), mercato rionale (Corso Sebastopoli), grande infrastruttura sportiva – ricreativa (Piazza d’Armi e Stadio Comunale) etc. per questo motivo quindi la direttrice formata dai Corsi Allamano e Sebastopoli male svolge la funzione di collegamento di rilievo territoriale come invece può garantire la direttrice Salvemini – Cosenza – Giambone – Unità d’Italia;

- la soluzione delineata consentirebbe il depotenziamento del Corso Allamano nel tratto antistante il Barrocchio, con la possibilità di formare una grande alleanza o spazio di relazione a prevalente uso ciclopeditone.

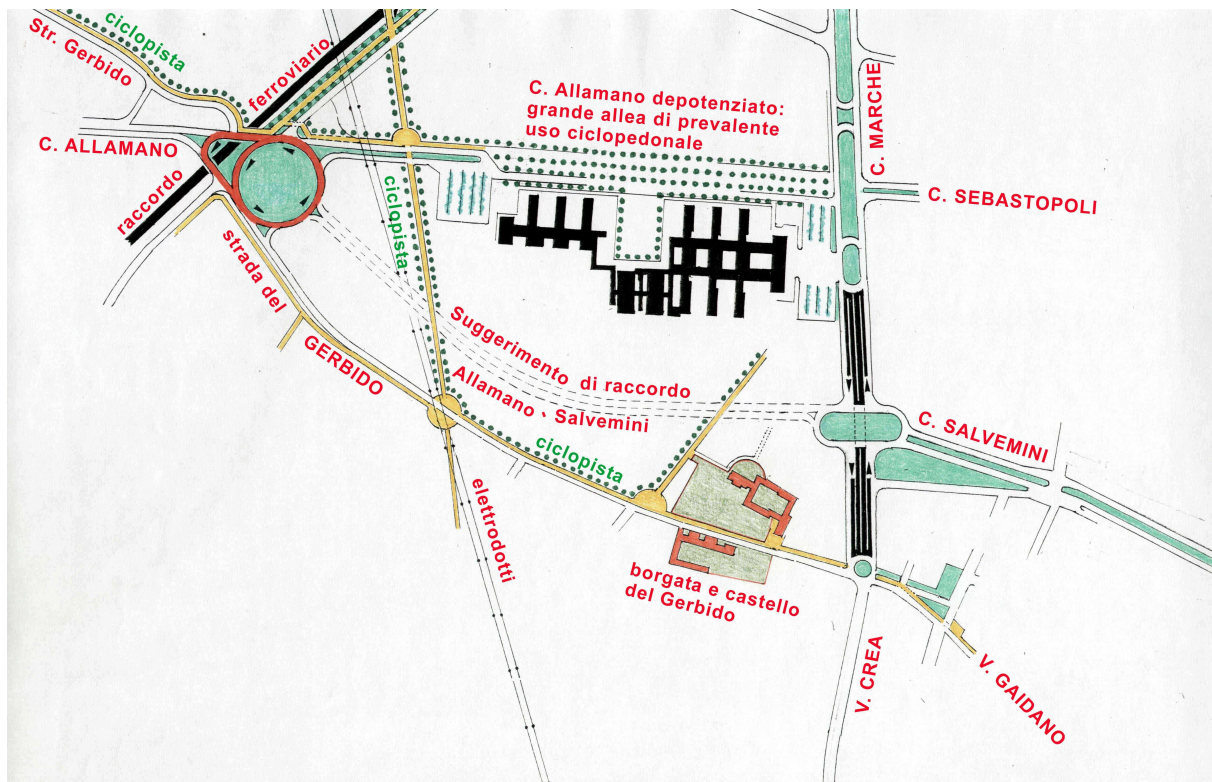


Figura 19. Ipotesi di ridefinizione dello svincolo su C.so Allamano e di raccordo fra i Corsi Allamano e Salvemini.