

**(D) CONNESSIONE PARCO DEL GERBIDO – VIA ANSELMETTI – SANGONE. (2.1; 7.1.)**

Nella **Figura 1** è indicato (con pallini di colore verde) il tracciato di collegamento ciclo pedonale fra il Parco del Gerbido ed il Parco del Sangone, attraverso la Via Anselmetti ed il complesso del Drosso.

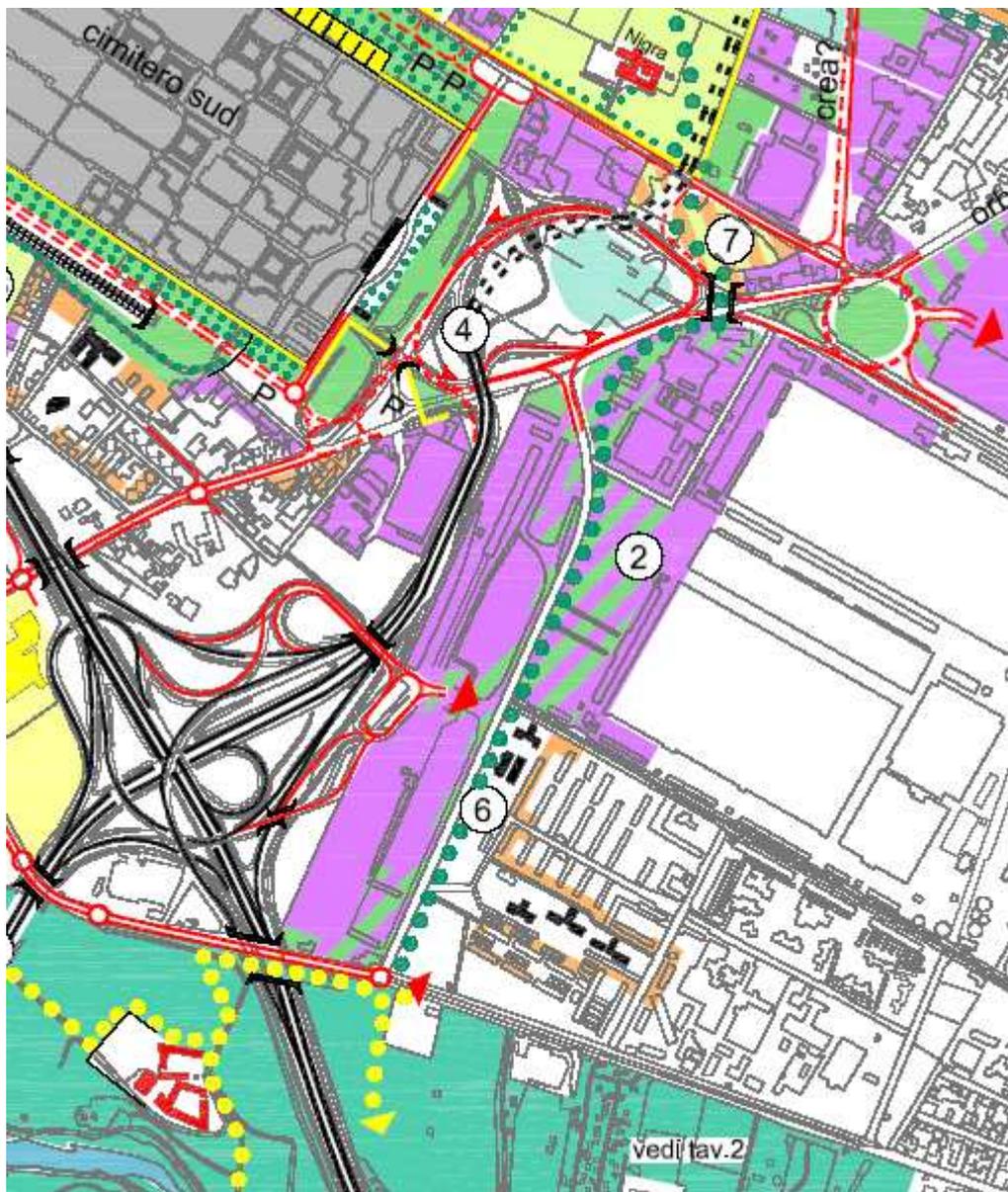


Figura 1. Estratto dalla Tavola 1a del PSAA..

Date le caratteristiche dell'attuale contesto urbano interessato, due sono gli elementi, che richiedono attenzione e specificazioni progettuali:

1. il superamento del nodo viario di distribuzione dei flussi veicolari fra Corso Orbassano, Strada del Portone, Corso Settembrini e le adduzioni alla Tangenziale e all'autostrada Torino – Pinerolo;
2. la riqualificazione di Via Anselmetti.

**Il superamento del nodo viario.**

Le componenti del contesto urbano da prendere in considerazione sono:

- il tronco terminale del tracciato proveniente da nord, costituito dalla Via Crea;

- la Zona Urbana di Trasformazione (ZUT), denominata nel piano regolatore di Torino 16.29, oggetto di Concessione Convenzionata;
- il nodo assai complesso, costituito dalla viabilità esistente, nel quale inoltre è previsto confluisca anche il futuro tracciato del Corso Marche, come dalle indicazioni di del piano regolatore di Torino.

Sull'area di piano regolatore in vigore a Torino, denominata "Ambito 16.29 Portone", collocata fra i tracciati viari di Corso Orbassano, Strada del Portone, tracciato di PRG del Corso Marche, di recente (febbraio 2006) è stata rilasciata dal Comune di Torino concessione convenzionata, ai sensi dell'art. 49, 5° comma della l.r. 56/77 e s.m.i. L'iniziativa, come indicato nella **Figura 2**, prevede:

- la realizzazione di un complesso destinato a residenza, attività di Servizio alle Persone e alle Imprese (ASPI), attività terziarie, per un totale di circa 21.500 metri quadrati di Superficie Lorda di Pavimento, disposto nel settore est del complesso;
- la formazione di uno spazio, destinato a servizi pubblici e di uso pubblico per un totale di circa 22.000 mq, posto nella parte ovest del complesso, a ridosso del varco, riservato dal piano regolatore al passaggio del Corso Marche, che in quel tratto è indicato in impalcato, in sovrappasso al ramo nord di Corso Orbassano ed altresì a Strada del Portone, diretto verso nord, in aderenza al sedime di Via Crea, sulla linea di confine fra i Comuni di Torino e Grugliasco.

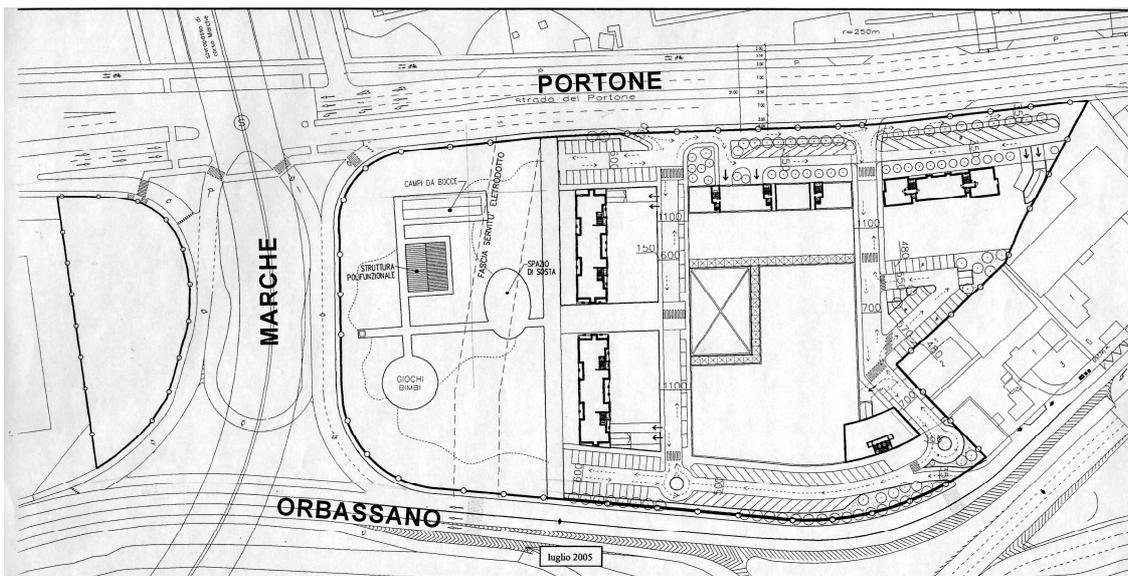


Figura 2. L'insediamento per residenza, ASPI, terziario sull'area compresa fra Strada del Portone, Corso Orbassano, previsione di impalcato del Corso Marche.

Tenuto conto delle condizioni sopra descritte, si propone innanzi tutto l'interramento del tronco iniziale di Corso Marche (ved. **Figura 3**): a partire dall'attuale impalcato, sovrastante in ramo sud di Corso Orbassano, di collegamento con la Tangenziale e con l'autostrada Torino – Pinerolo, il tracciato di Corso Marche anziché sovrappassare sia il ramo nord di Corso Orbassano (direzione Beinasco), sia Strada del Portone, è indicato in sottopasso ad entrambi, utilizzando, per coprire il dislivello (da + 7 a - 7 metri), la lunghezza di circa 500 metri, quanto misura il tronco di Corso Marche interno all'ampia rotatoria, costituita dai due rami (nord e sud) del Corso Orbassano.

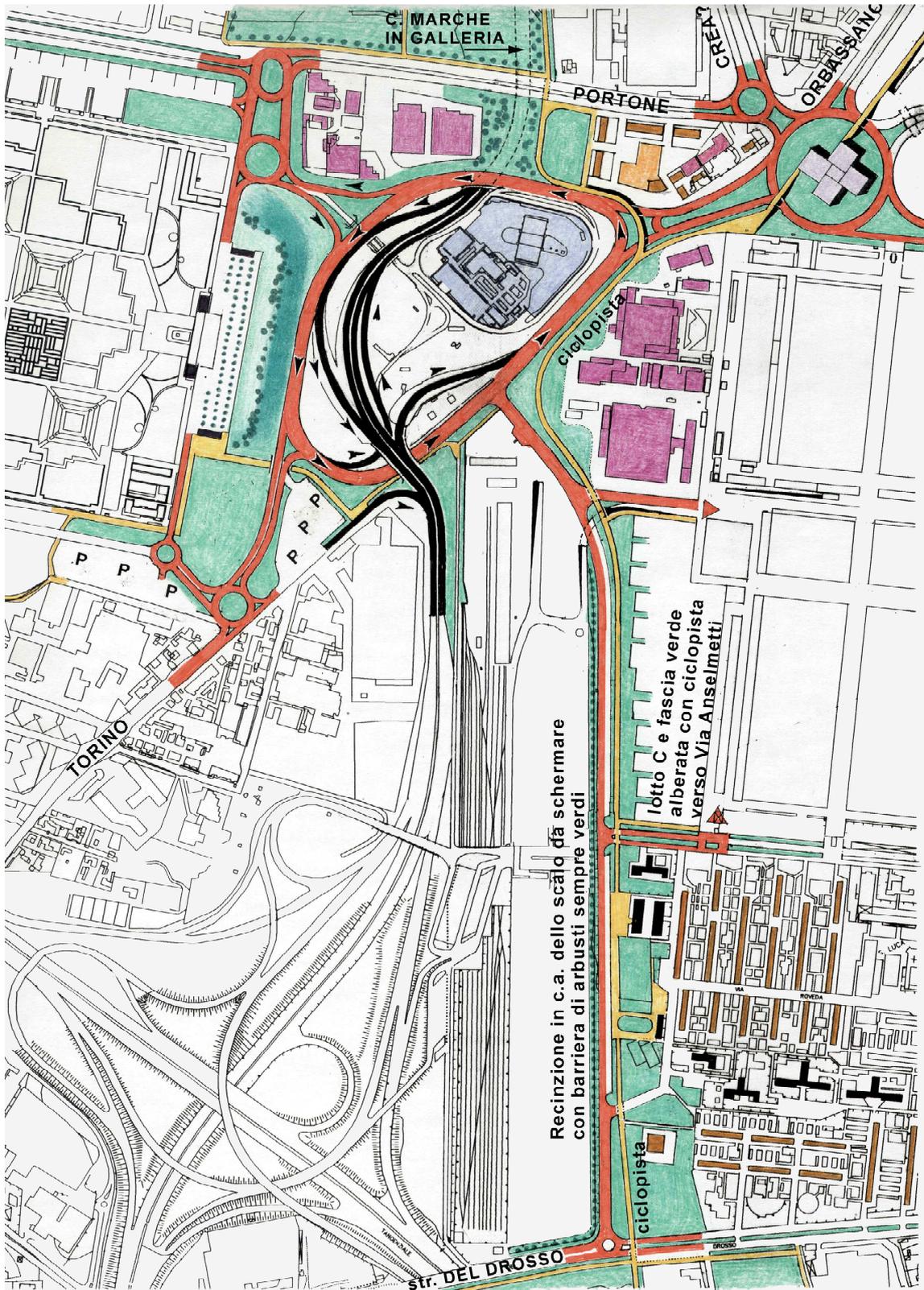


Figura 3. Proposta complessiva per la connessione fra Parco del Gerbido e Parco del Sangone mediante il tracciato ciclo pedonale lungo la Via Anselmetti in Torino.

Nel modo descritto il Corso Marche non si discosterebbe dal tracciato planimetrico, indicato nei piani regolatori di Torino e di Grugliasco; con l'unica differenza di anticipare verso sud il punto di interramento, essendo comunque previsto che l'asse di scorrimento nord – sud (a carattere "autostradale" o di "rapid transit") percorrerebbe in sotterraneo la

totalità (o quasi) della corda fra i rami sud e nord del Sistema Autostradale Tangenziale Torinese (SATT).

L'interramento "anticipato" del Corso Marche presenterebbe il vantaggio di liberare da ogni vincolo di viabilità (sia a raso che in impalcato) l'area posta a confine est della ZUT 16.29, dando luogo ai seguenti vantaggi:

- consentire l'ampliamento verso est, dell'estensione approssimativa di 6.000 mq, degli spazi destinati a servizi pubblici (dotati di "struttura polifunzionale"), derivanti dalla concessione convenzionata in attuazione dell'Ambito 16.29 Portone;
- consentire la prosecuzione verso sud del tracciato ciclo pedonale in provenienza dalla Via Crea. Tale possibilità intanto si avvarrebbe della eliminazione degli attuali collegamenti viari fra Strada del Portone e ramo nord del Corso Orbassano, ora realizzati sull'impronta (prevista in impalcato) del tracciato di Corso Marche. Detto collegamento potrebbe avvenire (come indicato nella **Figura 3**) più ad ovest, in prossimità del Cimitero del Gerbido, concentrando in quel punto sia gli accessi al Cimitero stesso, che gli scambi fra Strada del Portone e la rotatoria di Corso Orbassano. Conseguentemente il tracciato ciclo pedonale (come indicato nella **Figura 4**), lambendo da est l'area a servizi pubblici, piegherebbe verso sud, rimanendo al limitare della parte edificata dell'Ambito 16.29 Portone, trasformandosi successivamente in passerella sopraelevata, sia rispetto al parcheggio pubblico (intaccato in proiezione verticale per una estensione assolutamente marginale), sia soprattutto ai due rami (nord e sud) di Corso Orbassano, per atterrare infine sulle aree ex Fiat, acquisite dal Comune di Torino e cedute in gestione a "Torino Nuova Economia" (TNE).

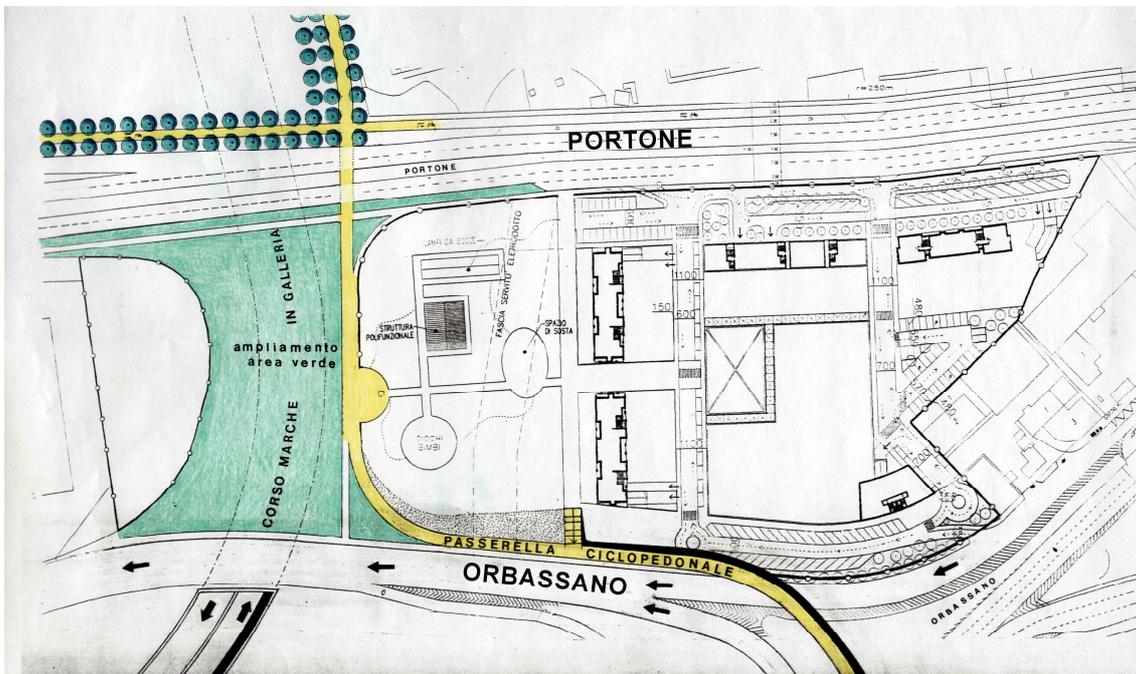


Figura 4. Proposta di connessione ciclopedonale fra il Parco del Gerbido e la Via Anselmetti attraverso l'insediamento residenziale terziario compreso fra Strada del Portone, Corso Orbassano, ipotesi di prosecuzione verso sud del tracciato di Corso Marche.

### La riqualificazione di Via Anselmetti.

L'intervento riguarda un tracciato di ampia estensione (circa 1.500 metri di lunghezza); esso ha come riferimento la Via Anselmetti, ma in realtà attraversa due aree aventi caratteristiche nettamente differenti:

- il bordo ovest, lambito da Corso Orbassano e da Via Anselmetti, delle aree ex Fiat, acquisite dal Comune di Torino e cedute in gestione a “Torino Nuova Economia” (TNE);
- il bordo ovest, lambito da Via Anselmetti, dell’insediamento di edilizia popolare “Mirafiori sud”, fino a Strada del Drosso, al di là della quale si estende il complesso del Castello omonimo.

E’ ovvio che l’importo economico e l’impegno progettuale dell’intervento nella sua configurazione definitiva non possono certo rientrare in quanto stimato e descritto nel PSAA con la finalità di individuare le attuali fonti di finanziamento delle compensazioni ambientali per la realizzazione del Termovalorizzatore del Gerbido.

La fattibilità dell’intervento in oggetto ha come presupposti:

1. l’effettiva realizzazione del percorso ciclo pedonale in superamento del nodo viario di Corso Orbassano sopra descritto;
2. la riqualificazione e la valorizzazione del complesso del Drosso, considerato nel PSAA importante elemento di cerniera appunto fra il tracciato ciclo pedonale nord – sud proveniente dal Parco del Gerbido ed i tracciati individuati (ed in parte realizzati) nel Parco del Sangone, ad andamento est – ovest;
3. la sistemazione (almeno in sede progettuale) delle aree ex Fiat, disposte nel settore orientale del complesso. Sarà infatti cura del progetto di ristrutturazione urbanistica previsto in termini qualificati per quelle aree, inserire il tracciato ciclo pedonale in oggetto, sub parallelo al Corso Orbassano ed alla Via Anselmetti, negli spazi a servizi pubblici (o di uso pubblico), che saranno dimensionati e localizzati in relazione all’entità ed alle destinazioni dei nuovi insediamenti;
4. la sistemazione (anche in questo caso almeno in sede progettuale) di una fascia aderente alla Via Anselmetti, da ricavare nelle aree libere, facenti parte dell’insediamento di edilizia popolare di Mirafiori sud.

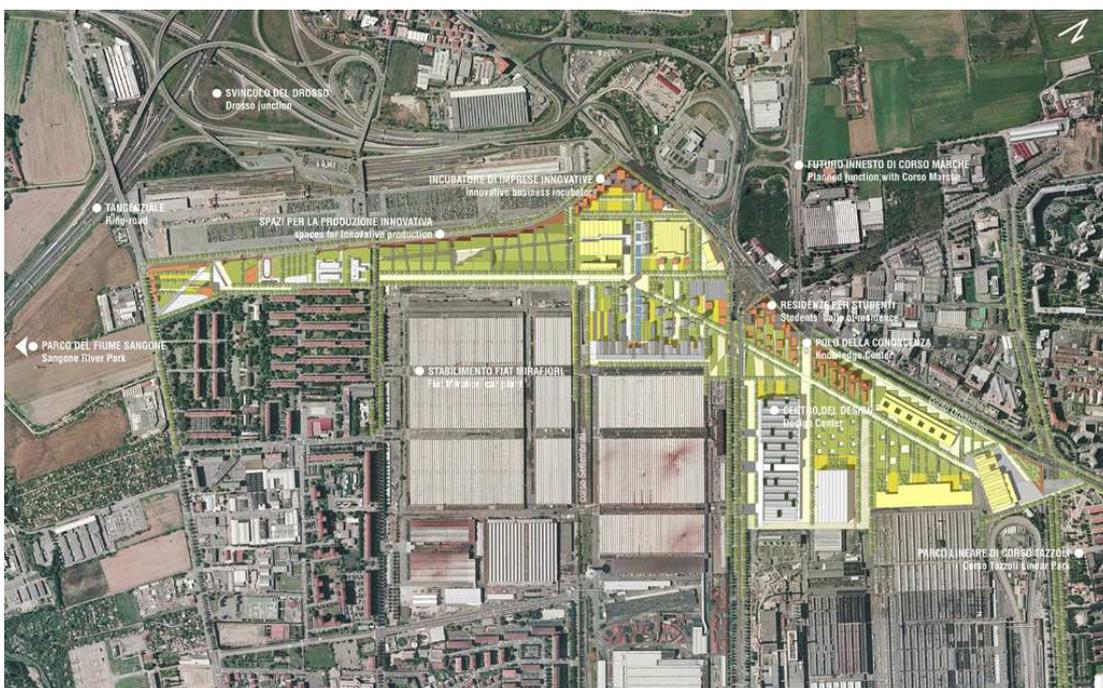


Figura 5. Da “esplorazione morfologica per il riuso delle aree dismesse di Mirafiori”, prodotta dall’Urban Center Metropolitan nel dicembre 2006; planimetria.



Figura 6. Da “esplorazione morfologica per il riuso delle aree dismesse di Mirafiori”, prodotta dall’Urban Center Metropolitano nel dicembre 2006; vista prospettica da sud.

**Intervento ipotizzabile di riordino dell’intersezione del Corso Torino in Beinasco con la rotatoria di distribuzione dei flussi nelle varie direzioni, compresi gli accessi alla Tangenziale e all’autostrada per Pinerolo.**

Nel gennaio 2004 le Amministrazioni Comunali di Torino e di Beinasco (Assessori competenti e tecnici relativi) hanno concordato una proposta progettuale inerente la riorganizzazione della viabilità e la riqualificazione ambientale dell’intersezione viaria, ai confini dei due Comuni, riguardante il Corso Orbassano, lo svincolo della Tangenziale sud, al fine di:

- a. migliorare la sicurezza della circolazione veicolare di tale importante nodo stradale;
- b. di dotare di ampie aree di parcheggio nell’intorno urbano dello svincolo in Beinasco;
- c. migliorare l’immagine ambientale di un contesto periferico completamente urbanizzato.

La proposta progettuale riguarda la realizzazione di una grande “rotatoria” di circa 50 metri di diametro (vedi **Figura 7**), nella quale confluiscono: il Corso Torino, il Corso Orbassano, due raccordi dello svincolo del Gerbido della Tangenziale sud e due raccordi con la viabilità locale del Comune di Beinasco (Via Venezia e Via Padova), contornata da aree verdi da arredare e illuminare adeguatamente.

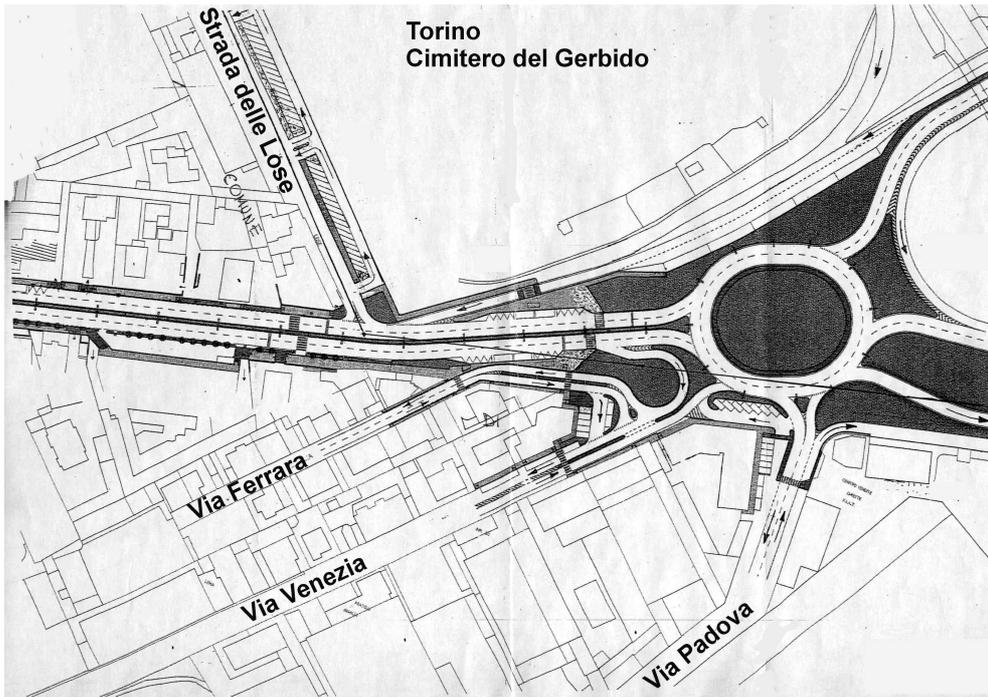


Figura 7. Proposta del marzo 2004, preliminare alla formazione eventuale di Protocollo d'Intesa fra i Comuni di Torino e Beinasco, riguardante il nodo stradale compreso tra il prolungamento sud del Corso Orbassano di Torino, il Corso Torino di Beinasco e lo svincolo della Tangenziale sud.

Nei confronti della soluzione delineata in seguito all'iniziativa progettuale dei due Comuni, riportata nella **Figura 7**, si propongono i seguenti due suggerimenti (tradotti in indicazioni riportate nella **Figura 8** parte superiore):

- a. inserire l'intervento in oggetto in una più generale ipotesi progettuale, riguardante il complesso del nodo cosiddetto del Drosso (intersezione viaria locale con lo svincolo autostradale determinato non solo dalla Tangenziale sud ma altresì dal futuro tracciato del Corso Marche);
- b. tenere maggiormente conto dei fabbisogni di parcheggio, derivanti in particolare dalle attività insediate in Comune di Beinasco sul lato sud di Corso Orbassano, in prossimità delle intersezioni con le Vie Venezia e Padova.

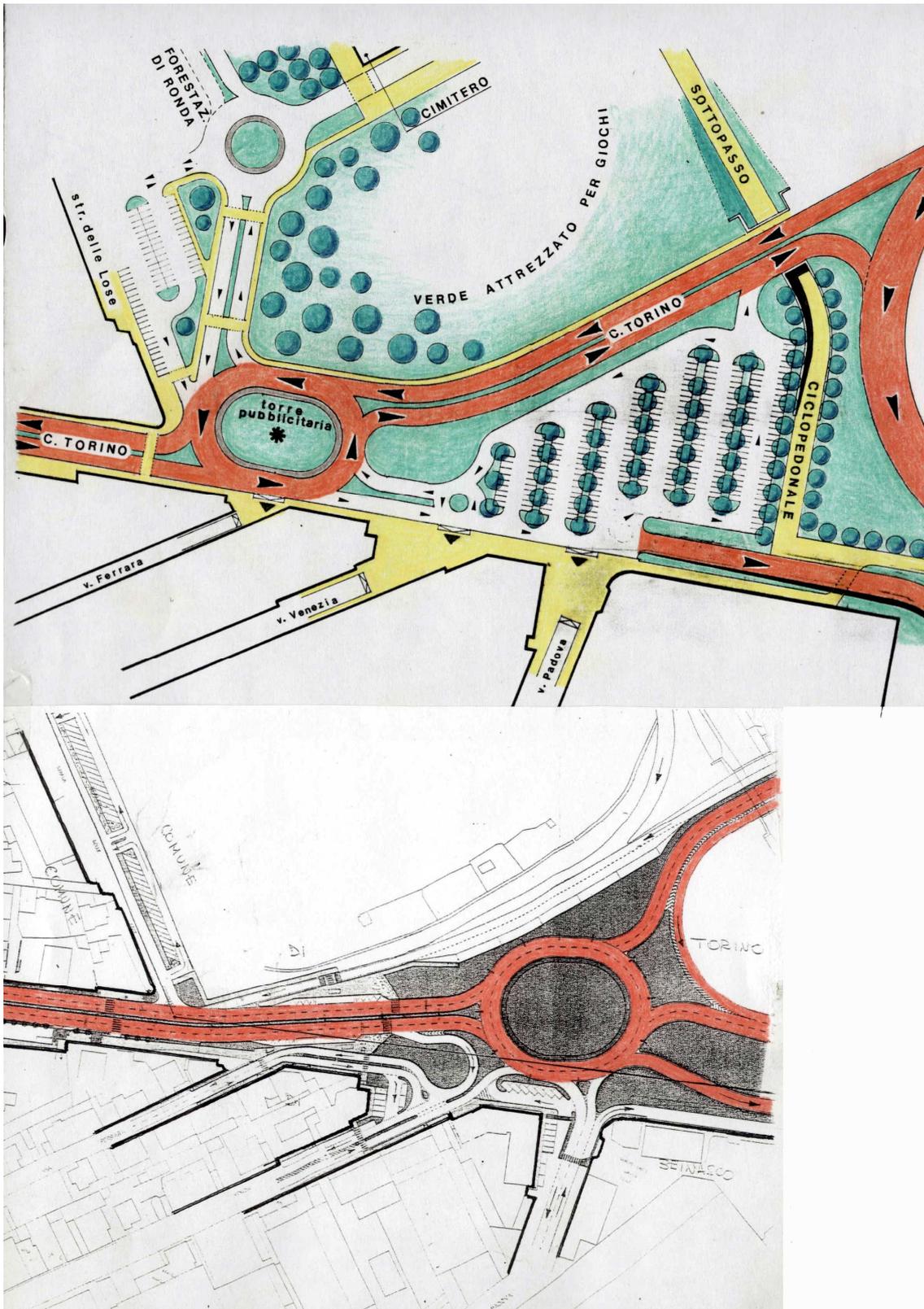


Figura 8. Riordino dell'intersezione del Corso Torino in Beinasco con la rotatoria di distribuzione dei flussi nelle varie direzioni, compresi gli accessi alla Tangenziale e all'autostrada per Pinerolo. Confronto fra la proposta del marzo 2004, preliminare alla formazione eventuale di Protocollo d'Intesa fra i Comuni di Torino e Beinasco e la proposta di inserimento nel quadro complessivo di riordino del nodo viario, tenuto conto delle esigenze di parcheggio, derivanti dall'intorno urbano delle Vie Venezia e Padova in Beinasco.