

**Scheda 1 Fiume Dora Riparia****Il passato**

La Dora Riparia nasce dalle Alpi Cozie nell'alta Valle di Susa e percorre 125 Km attraversando l'abitato torinese prima di confluire in Po all'altezza del Parco della Confluenza. Nella zona di immissione la Dora quasi si affianca alla Stura di Lanzo formando il grande invaso artificiale antistante la diga del Pascolo costruita negli Anni Cinquanta per produrre energia elettrica.

La Dora torinese è detta Riparia ad indicare la sua prossimità alla Città ed anche per distinguerla dalla Dora Baltea che bagna Aosta ed Ivrea; la sua portata d'acqua è solitamente ridotta (con una media di 26 metri cubi al secondo) ma si caratterizza per piene devastanti (nel 2000 e nel 2008 la portata superò i 700 metri cubi al secondo) quindi si tratta di un fiume con un regime torrentizio che fin dall'antichità più remota ha creato problemi nella vasta pianura ai piedi del terrapieno naturale su cui è sorto e s'è sviluppato l'insediamento romano di Augusta Taurinorum.

Grandi costruttori di Città i Romani hanno costruito la loro nuova città fortificata sfruttando un terrapieno sopraelevato che dominava dall'alto sul fiume e favoriva la difesa dell'abitato ma anche la sua salubrità ed un buon rifornimento d'acqua.

Questo lontano passato è testimoniato dall'area archeologica delle Torri Palatine con resti di torri e di cinta muraria oltre all'anfiteatro ed ancora oggi se si guarda dal selciato del Duomo verso la Dora si nota un significativo dislivello verso la Dora che fin dall'epoca romana è stata utile per il trasporto di persone e cose.

Si ha notizia certa di un antico porto fluviale e dell'esistenza di una villa posta a metà strada fra fiume e città i cui muri perimetrali sono venuti alla luce durante gli scavi per il parcheggio di corso 11 Febbraio dove sono stati preservati e resi visitabili.

Nei secoli l'originario perimetro urbano ha subito molte modificazioni ed espansioni spesso per motivi d'ordine militare; la Città è lentamente cresciuta e la Dora ha svolto sempre il ruolo di limite fisico all'espansione urbana ed allo stesso tempo ha costituito un punto di forza in quanto fornitore d'acqua ed ulteriore ostacolo da superare per chi minacciava la Città.

Avvicinandosi alla valle del Po la Dora comincia a scendere di quota all'altezza dell'attuale Parco della Pellerina dove, fin dall'epoca romana, sono stati realizzati canali e prese d'acqua per rifornire la città; anche l'acqua potabile estratta dai pozzi cittadini era quella della falda di Dora.

Per la Città le prese ed i canali avevano una funzione strategica ed erano quindi oggetto di grandi studi, cure e lavori; per secoli questa è stata l'acqua di Torino perché quella del Po era lontana e troppo in basso per essere utilizzata; solo dopo l'abbattimento delle mura la Città è cresciuta e s'è avvicinata al Po ed alla Collina fino ad integrare entrambe nel suo tessuto urbano.

La rete dei canali (le "doire") era molto ben organizzata e svolgeva una funzione fondamentale per la Città che dopo averne utilizzata l'acqua la ributtava fuori delle Mura nell'area di Borgo Dora da dove confluiva nuovamente nel sottostante fiume.

In questa zona la presenza di una naturale pendenza del terreno conferiva all'acqua in uscita grande forza e questo ha favorito la costruzione delle prime ruote idrauliche in Borgo Dora; l'acqua faceva ruotare le ruote e il movimento era trasmesso ai primi rudimentali apparati produttivi. Sulle sponde della Dora è sorta la grande tradizione industriale torinese.

Sulle sponde di Dora si è gradualmente sviluppato un grande e moderno comparto produttivo che comprendeva aziende siderurgiche, tessili, conciarie, chimiche, meccaniche, motoristiche, farmaceutiche, alimentari, militari con decine di migliaia di addetti.

## **Le cause lontane di alcune difficoltà d'oggi**

Il comparto industriale di Dora ha raggiunto la sua massima espansione produttiva ed occupazionale nel periodo fra la Prima e la Seconda Guerra Mondiale da cui uscito semidistrutto dai devastanti bombardamenti angloamericani che hanno colpito l'intera Città.

Subito ricostruiti e rimessi in funzione questi stabilimenti hanno contribuito alla rinascita industriale della Città ma erano ormai vecchi, soffocati dalle case e soprattutto privi di spazi per ulteriori ampliamenti ed ammodernamenti.

Vecchie negli edifici e negli impianti tecnologici, assediate dalle abitazioni, prive di aree dove potersi espandere o modernizzare le aziende sulle sponde della Dora nell'ultimo trentennio sono entrate progressivamente in crisi e sono iniziate le chiusure od i trasferimenti nei Comuni della prima e seconda cintura.

In molte crisi aziendali ha certo pesato l'alto valore immobiliare dei terreni che una volta liberati potevano essere destinati all'edilizia residenziale ma non v'è dubbio che la convivenza fra aree residenziali ed aree industriali era diventata sempre più difficile perché le abitazioni erano soffocate da polveri, rumori, odori, vibrazioni, fumi e dal passaggio dei treni e dei camion che rifornivano di materie prime e di merci gli stabilimenti.

Una convivenza sempre più difficile con le aziende ormai assediate dalle case e nell'impossibilità di ampliarsi o ristrutturarsi e spesso alle prese con pesanti crisi di settore (tessile, siderurgia, gomma, motoristica, chimica), inevitabile un lento ma costante avvitrimento delle varie crisi aziendali con caduta degli investimenti, dell'occupazione, della manutenzione degli edifici.

La chiusura delle fabbriche ha avuto un impatto pesantissimo sul tessuto socioeconomico di molte borgate perché scomparse le maestranze il commercio e l'artigianato sono entrati in crisi seguiti dal mercato immobiliare perché molte famiglie hanno lasciato le vecchie case per alloggi in quartieri più moderni o per avvicinarsi ai nuovi stabilimenti.

Le fabbriche sopravvissute si sono allontanate dalla Città ed è cresciuta una nuova periferia urbana che s'è allargata ai paesi vicini mentre le vecchie barriere operaie sulla Dora sono entrate in una grave crisi; la popolazione è inoltre invecchiata e s'è complessivamente impoverita perché spesso chi si allontanava è stato sostituito da persone e famiglie con redditi più bassi fra cui nell'ultimo decennio migliaia di immigrati provenienti da paesi e continenti lontani.

Con l'arrivo delle famiglie immigrate ha ripreso quota la natalità ma sono anche cresciute le difficoltà e criticità aggravate dalla pesante crisi economica ed occupazionale. Portatori di criticità ma anche di legittimi diritti ed esigenze gli immigrati hanno in primo luogo occupato spazi urbani lasciati liberi dai precedenti residenti in aree già affaticate ed in difficoltà strutturale.

## **Il fiume imprigionato**

Fiume con andamento torrentizio e capace di forti piene la Dora ha sempre rappresentato per Torino una grande opportunità ma anche un grave problema perché ha sempre creato problemi alle case, alle attività agricole ed alle industrie esponendole ad inondazioni.

Torino, fin dall'antichità ha cercato di controllare la Dora ed ha realizzato opere imponenti per "rettificare" il letto del fiume e contenerlo dentro nuovi argini artificiali in muratura e pietra in modo da impedirgli di sondare ma anche di cambiare il proprio alveo.

Rettificato e "raddrizzato" il percorso spontaneo del fiume con dighe le acque sono state utilizzate attraverso un complesso sistema di canali al servizio delle fabbriche e dei campi; alcuni di questi manufatti sono ancora visibili sulle sponde del fiume, anche se inutilizzati da decenni, mentre alcuni canali corrono sotto vie e piazze.

L'intervento più importante è stato quello fatto per raddrizzare una delle anse terminali della Dora che minacciava il nuovo Cimitero Generale della Città. Il fiume, nella zona dell'attuale Colletta, curvava a sinistra e correva poi parallelo al Po avvicinandosi alla zona del Regio Parco prima di confluire in Po nei pressi della foce della Stura.

Per salvare il principale Cimitero della Città è stato scavato un canale artificiale parallelo al corso Belgio in modo da incanalarvi la Dora e farla confluire in Po nell'area antistante il Galoppatoio militare di Sassi.

E' utile ricordare, a testimonianza di una grave sottovalutazione del ruolo urbano della Dora e della sua natura di fiume, che oltre ai molti interventi correttivi effettuati ad un certo punto s'è seriamente progettato di incanalarla prima di Torino per farla confluire nella Stura eliminando il suo tratto urbano.

La Dora, raddrizzata e chiusa fra alte sponde, è così diventata per i torinesi un "canale" che nella vastissima area degli stabilimenti siderurgici è stato anche "tombato" e cioè coperto da una soletta in calcestruzzo.

## **Il fiume Dora è stato rimosso**

Nel tempo i Torinesi hanno perso la percezione dell'importante funzione urbana svolta dalla Dora e dalle sue aree spondali e la loro attenzione s'è concentrata esclusivamente sul Po su cui la Città ha fatto grandi investimenti rendendolo più bello e maestoso e valorizzando le sue sponde con parchi, monumenti luoghi di svago e sport, mentre i privati vi hanno costruito ville e palazzi di pregio.

Nell'immaginario collettivo il Po è diventato il fiume di Torino per eccellenza, l'unico vero fiume, mentre la Dora, piccola, murata, circondata da stabilimenti e da quartieri operai, con poco verde e pochi spazi fruibili è stata dimenticata anche se ha sempre svolto una fondamentale funzione cittadina ed ha mantenuto scorci urbani di grande fascino e suggestione.

## **I Lungo Dora visti come luoghi pericolosi**

Per apprezzare un fiume occorre percorrerne le sponde ma per decenni le attività dell'uomo sono giunte fin sul limite dell'acqua e quindi non si poteva accedere a gran parte dei tratti di sponda; la

Circoscrizione 7 ha sempre lavorato per rendere le sponde del Po e della Dora interamente percorribili ed oggi non vi sono più ostacoli od impedimenti.

Se lungo alcuni tratti del Po erano le bocciofile e gli orti, spesso abusivi, ad impedire il passaggio dei cittadini sui Lungo Dora erano gli edifici destinati ad attività, produttive o commerciali ad affacciarsi fin sul fiume impedendo l'accesso ed il transito alle persone.

Residenti e lavoratori utilizzavano i tratti di lungofiume percorribili solo per andare a casa, al lavoro, al mercato ma non per passeggiare, svagarsi o divertirsi.

Abbruttite dagli stabilimenti, con pochissime aree verdi e pochi locali di svago le sponde della Dora sono state sempre più disertate dai torinesi a differenza delle sponde del Po ch'erano ben più ricche di bocciofile e di impianti ricreativi o sportivi; solo in Aurora/Borgo Dora le Bocciofile del Fortino e del Mossetto testimoniano ancora un'attività associativa e sportiva ch'è stata un tempo intensa e florida .

In via Cigna sorgeva il Kursaal Durio un grande locale-birreria dei primi del 1900 con “giuoco boccie” (com'è ancora scritto sul muro) per il gioco del pallone elastico e “scivolodromo” (per pattinare sul ghiaccio d'inverno) mentre all'incrocio del lungo Dora col corso Belgio sorgeva il vecchio Cral dell'ATM.

La Circoscrizione 7 ha affrontato e risolto il problema della percorribilità delle sponde della Dora e del Po che oggi sono transitabili sui due lati a pedoni ed a ciclisti ma sul Po v'era l'esigenza di collegarsi direttamente con Barca-Bertolla.

Da un lato occorre superare il Ponte-diga e lo si è ottenuto restringendo la carreggiata veicolare e realizzandovi un tratto di ciclopista, sulla sponda destra era invece necessario superare il Rio di Costa Parigi e lo si è ottenuto con una nuova passerella sul rio ch'è stata intitolata ad Alex Langer.

Al confine con le Circoscrizioni 4 e 5 ad ultimazione dei lavori sul passante sarà possibile il collegamento con i percorsi ciclopedonali nel nuovo Parco Dora.

## **Criticità d'oggi**

I residenti evidenziano che oggi la principale criticità sulle sponde della Dora è dovuta ad addensamenti molesti di persone che sostano e “bivaccano” in alcuni tratti lasciandosi dietro rifiuti d'ogni sorta con l'aggravante che spesso assumono comportamenti incivili o molesti verso i passanti.

Particolarmente critica è la situazione del tratto di sponda destra fra Oddone e Cigna e fra le bocciofile Fortino e Mossetto dov'è stato realizzato un lungo ed alto muro in cemento con funzione di sponda antiesondazione. Purtroppo questo lungo muro viene utilizzato nel tratto antistante l'Istituto Albe Steiner come riparo da sfaccendati d'ogni risma.

La conseguenza è che questo tratto di ciclopista è infrequentabile perché vi si incontra tossicodipendenti ed ubriachi e persone che la utilizzano come latrina.

Poiché lo spazio è ridotto la ciclopista è molto stretta e le auto delle Forze dell'Ordine ed i mezzi dell'Amiat non possono transitarvi in sicurezza per cui le operazioni d'ordine pubblico e di pulizia ed igienizzazione incontrano gravi difficoltà.

Si è realisticamente giunti alla conclusione di chiedere al Comune di chiudere al transito il tratto di ciclopista fra la passerella dell'Albe Steiner ed il ponte Carpanini mediante una cancellata; si tratta di una scelta dolorosa ma ineludibile in attesa di poter aprire un passaggio diretto fra strada del Fortino e la ciclopista (in asse con la passerella dell'Albe Steiner) in modo da aprire un collegamento diretto fra la popolosa sponda sinistra e l'area mercatale (baloon e Porta Palazzo) posta in sponda destra.

L'unico modo per allontanare gli sfaccendati che creano disagi e problemi è quello di rompere l'isolamento di questo lungo tratto di ciclopista incrementandone l'utilizzo da parte della cittadinanza; l'apertura di un accesso in posizione mediana favorirà anche le operazioni delle Forze dell'Ordine e di Amiat per cui si può ragionevolmente pensare ad una chiusura temporanea.

Anche i due tratti spondali fra i corsi Giulio Cesare ed XI Febbraio registrano problemi legati alla presenza di sporcizia ed allo stazionamento di persone problematiche ed a volte moleste ma in questi se non altro i mezzi di servizio possono accedere con facilità.

E' importante intervenire e risolvere alcune gravi, ma circoscritte, situazioni spondali perché perpetuano ed amplificano una percezione negativa dei Lungo Dora ormai da decenni vissuti come luoghi degradati e da evitare perché pericolosi e mal frequentati.

Si tratta di una percezione negativa che va contrastata monitorando meglio i luoghi critici e contrastando le situazioni che facilitano un uso improprio e molesto dei lungofiume perché il diritto di tutti ad accedere ai lungofiume, ai parchi ed ai giardini non può essere disgiunto dal dovere d'ognuno di garantire comportamenti rispettosi del vivere civile.

Questo vale per tutti, indipendentemente dalla condizione sociale e dal paese d'origine; occorre far crescere consapevolezza e senso civico ma anche potenziare l'azione di controllo e repressione verso chi deturpa, vandalizza, sporca, schiamazza o, peggio ancora, delinque.

## **Ponti e passerelle**

Nel territorio della circoscrizione 7, la Dora è scavalcata da 10 ponti, 4 passerelle ed un ex ponte ferroviario, sono 15 strutture con caratteristiche diverse ma complessivamente il superamento del fiume comporta ancora difficoltà, rallentamenti e code veicolari.

Partendo da corso Principe Oddone troviamo:

Ponte Re Alberto	(corso Principe Oddone)
Ponte Duca degli Abruzzi	(via Cigna)
Passerella Albe Steiner	(via Mondovì)
Ponte Domenico Carpanini	(corso Vercelli)
Ex ponte ferroviario Torino – Ceres	(inutilizzato)
Ponte Mosca	(corso Giulio Cesare)
Ex ponte del Carbone	(trasformato in passerella)
Ponte Bologna	(via Bologna)
Ponte Regio Parco	(corso Regio Parco)
Ponte Rossini	(via Rossini)
Passerella all'ex Italgas	(corsi Verona/Farini)
Ponte Carlo Emanuele	(corsi Novara/Tortona)

Ponte Emanuele Filiberto	(vie Fontanesi/Nievo)
Ponte Washington	(corso Brianza via Carcano)
Passerella Colletta	(corso Cadore)

Questo significativo numero di attraversamenti non deve trarre in inganno, perché sono pochi i ponti (Carlo Emanuele, Regio Parco e Mosca) che hanno dimensioni adeguate all'attuale traffico veicolare mentre la maggior parte hanno dimensioni inadeguate e di conseguenza in prossimità dei ponti si creano rallentamenti ed ingorghi che penalizzano le zone residenziali e le attività commerciali in affaccio creando rallentamenti al transito dei veicoli pubblici e privati ed un significativo inquinamento da traffico senza considerare la scarsità di parcheggi.

Non solo gli automobilisti ma anche i pedoni trovano difficoltà perché spesso la distanza fra due ponti è significativa ed il fiume diventa un ostacolo quasi insormontabile per chi risiede nelle zone in affaccio ed anche l'accesso ai servizi ed alle attività commerciali od artigianali risulta penalizzato.

Per questi motivi le passerelle ciclopedonali stanno assumendo un importante ruolo di connessione fra le aree residenziali in affaccio sui due lati del fiume e la Circoscrizione 7, d'intesa con la Città ha lavorato per realizzarle dov'erano più necessarie.

A volte si è trattato di riutilizzare, è il caso del "ponte del carbone", un vecchio ponte ferroviario in disuso trasformandolo in una passerella ciclopedonale. Costruito per far passare i treni che rifornivano di carbone i Gasometri prima posizionati in Borgo Dora e successivamente in Vanchiglia l'antico ponte in ferro è oggi diventato anche un luogo di incontro per gli anziani della zona e costituisce una bella memoria del passato industriale.

V'era in Circoscrizione 7 la preoccupazione che con la sua presenza ed i suoi massicci piloni potesse aggravare il rischio di esondazione al ponte di corso XI Febbraio (con arcate troppo basse sul fiume) ma i tecnici hanno chiarito che la vecchia struttura in realtà "protegge" il nuovo ponte perché intercetta e blocca prima alberi e tronchi trasportati dalle piene.

Altre passerelle sono moderne o recentissime come quella Verona-Farini: la passerella dello Steiner è ancora sottoutilizzata ma con l'apertura verso strada del Fortino assumerà una importanza rilevante per i residenti nella zona di via Cecchi.

Davanti alla nuova Università nell'area ex Italgas (ospiterà le facoltà di Legge e di Scienze Politiche) la realizzazione di una bella passerella in asse con i corsi Verona e Farini è destinata a dar ossigeno all'area di Rossini ch'era molto isolata e faciliterà l'espandersi delle ricadute positive legate alle attività universitarie.

Sia Vanchiglia che Rossini trarranno grandi benefici e potranno trasformarsi in vivaci quartieri con forte presenza giovanile e studentesca.

L'ultima passerella, quella in asse col corso Cadore è uno dei principali e frequentatissimi accessi al Parco della Colletta.

La Circoscrizione 7 sollecita al Comune la progettazione e realizzazione di una nuova passerella a lato della Biblioteca Italo Calvino con l'obiettivo di facilitare sia l'accesso alla biblioteca circoscrizionale che l'interscambio pedonale fra le due aree residenziali sulle opposte sponde del fiume.

## **Le ricadute dei lavori sul passante ferroviario**

Per capire gli sviluppi futuri delle sponde di Dora occorre partire dai lavori d'interramento della Ferrovia che hanno già portato all'abbattimento della massicciata di corso Principe Oddone e vedranno la realizzazione di un grande asse viario d'attraversamento Nord-Sud della Città.

L'abbattimento della massicciata consentirà di riaprire le comunicazioni viarie fra zone residenziali che per 150 anni sono state separate dalla Ferrovia; per questa vasta parte di Torino, dopo decenni di disagi e di difficoltà, si apre una fase di rinascita perché queste zone acquisiranno una straordinaria centralità urbana.

Importanti per l'uso industriale ed in crisi per il declino di questa antica vocazione manifatturiera questi territori stanno gradualmente acquisendo una eccezionale centralità urbana essendo a ridosso del principale asse di collegamento ferroviario e veicolare Nord-Sud della Città.

Nella Città del futuro la presenza di una efficiente rete di trasporto pubblico urbano e di trasporto ferroviario per le medie/lunghe distanze è un requisito fondamentale che, nel caso del nostro territorio è ulteriormente valorizzato dall'essere a ridosso del nucleo aulico della Città.

E' emblematico il fatto che la Dora sbuchi dal ponte Re Alberto dopo aver percorso un lungo tratto sottoterra perché era stata intubata per ospitare l'ex area siderurgica; in passato tutto è stato sacrificato alle esigenze tecniche della produzione industriale ora possiamo porre al centro dell'attenzione la qualità di vita dei residenti e la valorizzazione delle opportunità rivolte al settore commerciale e terziario.

Non solo dobbiamo pensare alla ricucitura delle sponde di Dora ma all'unitarietà complessiva di un vasto territorio al limite del centro città che stato spezzato in due 150 anni fa per realizzare una rete ferroviaria all'ora di assoluta avanguardia.

Questa storica ferita verrà sanata e dobbiamo lavorare perché i torinesi riscoprano la bellezza e le potenzialità della Dora e delle aree residenziali in sponda; non si tratta solo di valorizzare un territorio ricco di storia e di fascino ma soprattutto di guardare al futuro con fiducia perché le prospettive sono molto favorevoli ed occorre sfruttarle.

## **Percorrendo il lungofiume**

Nel caso di Dora è utile procedere da ponte a ponte esaminando contestualmente entrambe le sponde.

## **Tratto fra i ponti Re Alberto e Duca degli Abruzzi**

### **Sponda destra**

(Lungo Dora Agrigento)

A lato del ponte Re Alberto del Belgio (è del 1873) si apre un breve tratto iniziale del Lungo Dora Agrigento che è aperto al transito ed alla sosta delle auto ma è stato lungamente penalizzato da un cantiere edile ch'è finalmente stato ultimato per cui si può ora accedere a piedi od in bicicletta dal corso Principe Oddone all'area della Biblioteca Calvinò.

L'intera zona in affaccio su strada del Fortino, un tempo destinata ad attività produttive, è stata oggetto di un grande intervento di edilizia con nuove residenze ed importanti presenze quali un Hotel ed un market che hanno aperto alla cittadinanza un'area prima preclusa.

Purtroppo si registrano sulle due piazzette seri problemi dovuti al bivaccamento di ubriachi con comportamenti incivili e molesti.

La vegetazione sulle sponde è da riprogettare perché è carente a causa di alberi cresciuti spontaneamente ed in parte incongrui in quanto spesso si tratta di alberi non di fiume; vi sono anche brevi tratti di siepe in parte ammalorati e, verso via Cigna, un breve tratto di viale con fondo in sterrato. In questo tratto le sponde sono alte e non risultano esservi rischi d'esondazione, ma si registrano serie difficoltà di convivenza a causa delle persone che bivaccano nelle piazzette e sulle sponde.

Cresce l'esigenza di uno studio sulla situazione delle alberate lungo le sponde di Dora per poterne monitorare lo stato di salute e procedere ad interventi mirati di riqualificazione dove la situazione del verde è più compromessa.

Completati i lavori sulla ferrovia servirà uno studio complessivo sul verde presente, sull'arredo, sul fondo delle ciclo piste, sull'illuminazione, sulle protezioni lato fiume e sulla pulizia delle sponde di Dora; lungo il nostro tratto di fiume gli spazi fruibili, su ambo i lati, sono solitamente ridotti ma è importante che la percorribilità sia già garantita.

Più crescerà il numero dei cittadini che utilizzano le sponde della Dora e più sarà agevole garantirne una corretta gestione.

## **Sponda sinistra**

(Lungo Dora Napoli)

Il Lungo Dora Napoli svolge una prioritaria funzione di viabilità veicolare, la sponda ha dimensioni ridotte ed ospita un percorso ciclopedonale con fondo in discrete condizioni così come lo steccato lato fiume mentre gli alberi sono radi con esemplari spesso belli ma isolati e con brevi tratti di vecchi filari.

Con l'apertura verso l'area oltre la ferrovia e corso Principe Oddone e la realizzazione del Parco Dora assumerà crescente importanza la percorribilità ciclistica che oggi risulta ancora ridotta.

Sono presenti seri problemi di igiene per cassonetti strapieni e soprattutto per l'abbandono di arredi domestici; v'è anche in questa zona la presenza di persone dedite ad uso e spaccio sostanze ed anche al bivaccamento molesto.

## **Progettualità in questo tratto di Dora:**

La presenza in posizione mediana fra i due ponti e su sponde opposte della nuova Biblioteca Calvino e del grande complesso religioso del Cristo Re, attorniato da aree densamente abitate e prive di spazi di socializzazione, motivano la richiesta di una nuova passerella ciclopedonale in asse alla via Cuneo.

Dopo il successo della passerella Chiaves-Carrara e di quella Verona-Farini nei pressi della nuova Università all'ex Italgas, occorre verificare la fattibilità di una nuova passerella in Aurora posta in posizione mediana fra i ponti di Principe Oddone e di via Cigna.

Per la Circostrizione 7 quest'opera assume carattere di priorità rispetto a quella prevista fra i parchi Colletta e Meisino all'altezza del Cimitero di Sassi. Una priorità che nasce dal fatto che la passerella sulla Dora migliorerebbe in modo significativo la vivibilità e le interconnessioni fra due aree oggi in difficoltà ancorché densamente abitate (non solo favorendo l'accesso alla biblioteca ma anche all'area scolastica di corso Ciriè).

Nel caso della struttura ipotizzata sul Po a collegamento fra due parchi si tratterebbe invece di favorire ed ampliare un'utenza che già oggi fruisce di ampi spazi verdi cui verrebbero garantite ulteriori variazioni nell'utilizzo di una rete di percorsi e spazi fruibili già molto ricca.

## **Tratto fra i ponti Duca degli Abruzzi e Carpanini**

### **Sponda destra**

Non esiste un vero e proprio Lungo Dora perché l'area fino a poco tempo fa era totalmente interdetta alle persone e costituiva il retro sul fiume di vecchi edifici produttivi in affaccio su Strada del Fortino.

L'intero tratto di percorribilità è caratterizzato da un muro antiesondazione che protegge una ciclopista con fondo in buone condizioni su cui si affacciano pochi edifici (la sede dell'Aism, due antiche Bocciofile, l'istituto scolastico Albe Steiner alcuni magazzini privati).

La fruibilità del tratto è totale ma è penalizzata dalle condizioni di sporcizia e soprattutto di igiene dovute all'utilizzo come latrina con l'aggravante di tossicodipendenti che utilizzano il muro quale barriera per stazionare o nascondersi.

Si è già intervenuti sul retro della Bocciofila Mossetto rimuovendo totalmente siepi ed aree in sterrato ma il tratto nascosto dal muro risulta troppo lungo e non è accessibile né dai mezzi delle Forze dell'Ordine né dalle macchine pulitrici per cui è difficile garantirne condizioni accettabili sia sotto il profilo della sicurezza che della pulizia e dell'igiene.

Stiamo aspettando venga consegnata alla Città un appezzamento di terreno a lato dell'edificio scolastico dello Steiner per realizzarvi un collegamento ciclopedonale fra l'inizio di strada del Fortino (dal piazzale di San Pietro in Vincoli) ed il Lungo Dora quasi in asse con la passerella dell'Albe Steiner.

L'obiettivo è quello di aprire una percorrenza ciclopedonale dalla passerella dell'Albe Steiner in direzione di strada del Fortino/Canale dei Molassi/Balon/Porta Palazzo per far crescere la frequentazione della ciclopista per migliorare la vita dei residenti delle aree vicine.

Il maggior utilizzo della ciclopista e della passerella ha anche funzione di deterrenza verso le presenze indesiderate, inutile dire che per le Forze dell'Ordine le operazioni di controllo risulteranno facilitate così come le operazioni di pulizia da parte di Amiat; questo intervento di apertura da strada del Fortino alla passerella risulta prioritario.

## **Sponda sinistra**

(Lungo Dora Napoli)

Anche questo tratto di Lungo Dora Napoli svolge prevalentemente funzione viabilistica e la ciclopista spondale si presenta in discrete condizioni ma è penalizzata da sporcizia diffusa con abbandono di materiali ed oggetti vari a lato dei contenitori Amiat.

Particolarmente critico è l'incrocio nei pressi del ponte Duca degli Abruzzi del corso Emilia con via Cigna e con i Lungo Dora; mentre è migliorata, grazie a lavori per regolamentare ed incanalare i flussi veicolari, la situazione dell'incrocio fra via Cigna e strada del Fortino/via Urbino.

Sulle sponde le alberate presenti sono irregolari con esemplari spontanei anche di pregio ma v'è bisogno di un censimento degli alberi presenti per verificarne le condizioni ed approntare un progetto intervento di riqualificazione complessiva delle alberate anche in questo tratto di fiume.

## **Tratto fra i ponti Carpanini e Mosca**

### **Sponda Destra**

(Lungo Dora Agrigento)

E' un tratto spondale breve ma reso critico dalla vicinanza all'area mercatale e dallo stazionamento molesto di persone problematiche con la presenza nella sponda sotto il Ponte Mosca di tossicodipendenti e spacciatori.

L'altra grave criticità della zona era legata al rischio esondazione.

Borgo Dora sorge in una conca naturale e la Dora vi è più volte esondata arrecando gravissimi danni; la massima criticità era rappresentata dai due ponti, il Principessa Clotilde (travolto dalla piena del 2000) e quello a traliccio della Torino-Ceres .

Le due strutture, poste ad alcune decine di metri di distanza erano troppo basse sull'acqua e facilitavano il fermarsi di tronchi e quindi facevano da diga al deflusso dell'acqua; questo pericolo è stato scongiurato posizionando martinetti idraulici che sollevano i due ponti di oltre un metro evitando l'effetto diga mentre tutti gli argini in sponda destra sono stati rialzati.

Ad ogni piena occorre garantire un assiduo monitoraggio di tutto il tratto spondale.

## **Un breve tratto di fiume con tre ponti:**

### **Ponte Carpanini**

È stato costruito in sostituzione del vecchio ponte abbattuto dalla piena del 2000 ed è una moderna struttura in ferro che si appoggia su un sistema idraulico di sollevamento che lo innalza d'oltre un metro in caso di piena.

A centro ponte scorre il traffico veicolare, su un lato v'è un passaggio ciclopedonale mentre sull'altro una gradinata guarda al ponte Mosca; questa gradinata (in legno) è molto utilizzata per la sosta ma favorisce anch'essa bivaccamenti e diventa ricettacolo di immondizie e rifiuti.

### **Ponte della Torino-Ceres**

Si tratta del vecchio ponte ferroviario che scalcava la Dora per far terminare i convogli della Torino-Lanzo nella Stazione di Porta Palazzo. Il ponte, in ferro ed a un solo binario, è tuttora gestito da GTT e sbarrato ai due accessi, nell'alluvione del 2000 è stato coinvolto nell'alluvione per cui è stato dotato di martinetti di sollevamento che hanno eliminato il rischio esondazione.

Strutturalmente serve a nulla perché non ha funzione di transito ciclopedonale e non ha più una funzione ferroviaria perché la tratta su via Saint Bon è scollegata dalla rete dei binari dopo che quest'ultima è stata abbassata di alcuni metri per un lungo tratto urbano proprio per sottopassare la Dora.

Questo ponte risulta un inutilizzabile reliquato del passato ed occorre interrogarsi su cosa farne in futuro considerando i costi di manutenzione ed il residuo (ancorché ridotto) rischio idraulico rappresentato dai suoi massicci piloni posti nell'alveo del fiume.

### **Ponte Mosca**

Inaugurato nel 1830 è un ponte-capolavoro realizzato in conci di pietra ed in un'unica campata; l'intera struttura del ponte ha una lunghezza complessiva di circa 130 metri e sorge nei pressi del luogo dove anticamente v'era l'unico ponte di attraversamento della Dora.

Il Ponte Mosca è un'opera elegante e possente ma soprattutto funzionale che andrebbe meglio valorizzato e fatto conoscere perché oltre alla sua eleganza strutturale ed alla funzionalità viabilistica non crea alcun problema durante le ricorrenti piene di Dora.

Questo perché con accortezza l'ingegner Mosca nella sua realizzazione ha mantenuto una quota elevata per il sedime stradale per cui il ponte risulta molto alto sulla Dora e la campata unica non ha richiesto piloni d'appoggio dentro l'alveo.

L'elevata quota del ponte ha reso necessario un significativo innalzamento del sedime stradale e questo spiega perché il corso Giulio Cesare corre alto sul fiume ed i Lungo Dora e le vie laterali al corso abbiano significative pendenze.

## **Un'area socialmente difficile**

Questo breve tratto di sponda presenta serie criticità sociali perché funziona da zona di raccordo fra il corso Giulio Cesare, la sottostante piazza Borgo Dora e le vicine zone di Porta Palazzo e del Balon.

In particolare la piccola area verde in sponda e le basi delle arcate in sponda destra offrono riparo a sbandati e tossicodipendenti.

Si è già intervenuti sistemando il tratto di strada in salita, creandovi un parcheggio per le auto ed eliminando siepi ed alberi ammalorati ma i problemi restano gravi perché l'area continua ad essere lo sbocco verso il fiume di una vasta e frequentatissima area mercatale ed è inevitabile che Piazza Borgo Dora e gli spazi lungo il fiume attirino persone in difficoltà e sbandati che creano poi disagio nella cittadinanza e pongono seri problemi di decoro, igiene, sicurezza.

A queste situazioni si è risposto potenziando l'azione di controllo e di repressione e realizzando primi interventi di riqualificazione strutturale ma la situazione permane critica; in particolare vanno avviati interventi di recupero su edifici fatiscenti od in abbandono (ex caserma Cavalli) e cresce l'urgenza che anche l'area della Stazione ferroviaria Torino- Ceres in gestione a GTT sia oggetto di un piano di recupero e di miglior utilizzo funzionale.

La piazza ed il parcheggio sono stati riqualificati ma resta una zona critica difficilmente gestibile, emblematica è la situazione del WC all'angolo con la Bocciofila del Mossetto.

### **Sponda sinistra**

(Lungo Dora Napoli).

Sul Lungo Dora Napoli lato fiume la ciclopista sale verso corso Giulio Cesare ed è in discrete condizioni ma presenta solitamente accumuli d'immondizia a lato dei contenitori dell'Amiat.

Lungo le sponde il problema dei rifiuti, spesso ingombranti, abbandonati a lato dei contenitori, od addirittura direttamente sulle sponde o nell'alveo, è particolarmente grave perché dopo traslochi o semplici sostituzioni di arredo domestico o di elettrodomestici sulle sponde Dora si ritrovano accumuli d'ogni sorta.

Il Lungo Dora Napoli svolge con efficacia la sua funzione per il traffico veicolare ma sul ponte Carpanini l'intersezione coi binari dell'ex To Ceres e col corso Vercelli crea difficoltà al traffico mentre verso Giulio Cesare la semaforizzazione rende più scorrevole la situazione.

### **Tratto tra i ponti Mosca e Bologna**

#### **Sponda destra**

(Lungo Dora Savona)

#### **Il rischio esondazione**

Questo tratto di sponda comincia alto sul fiume e scende poi verso il ponte Bologna dove si presenta ancora una significativa criticità durante le piene della Dora; la zona è bassa ed il ponte Bologna, costruito nel 1911 in cemento armato con travate rettilinee su tre campate di circa 15 metri l'una, risulta a sua volta piuttosto basso sull'acqua.

V'è necessità non solo di tenere il ponte sotto controllo durante le piene (spesso è stato necessario chiuderlo al traffico) ma anche di predisporre barriere in modo da impedire esondazioni sui lati; l'area di criticità è concentrata proprio sul ponte perché le sponde precedenti e quelle successive garantiscono buoni margini di sicurezza.

Il fatto che poche decine di metri prima del ponte Bologna sorga il Ponte del Carbone aveva fatto crescere ulteriori preoccupazioni ma i tecnici del settore hanno chiarito che in questo caso la presenza del vecchio ponte ferroviario in ferro è utile perché impedisce un urto diretto dei tronchi sulla struttura del ponte Bologna..

La ciclopista in sponda è stata rifatta e presenta un buon fondo anche se sono presenti problemi di pulizia; sul lato strada una piccola striscia in terra e rada erba crea problemi di dilavamento e di fango ma v'è un complesso problema di radici degli alberi che crea difficoltà ad uno spostamento dei cordoli in pietra.

Un piccolo slargo in prossimità del ponte del Carbone è diventato spazio d'incontro di molti pensionati mentre sono stati rifatti i marciapiedi sul lato opposto del Lungo Dora; le alberate presenti sono in condizioni accettabili ma si è dovuto rimuovere le siepi che sono state sostituite con transenne in legno anch'esse esposte a periodici vandalismi.

### **Sponda sinistra**

(Lungo Dora Firenze)

Il lungofiume è in pendenza dal corso G. Cesare verso la via Bologna; la viabilità veicolare è scorrevole anche se all'intersezione con via Bologna si registrano accodamenti; lato fiume v'è una ciclopista in discrete condizioni ma con problemi di sporcizia (a partire da una latrina a lato del ponte G. Cesare) ed un improprio uso a bivacco di molte panchine.

La zona di maggior criticità è quella dell'ex ponte del carbone dove con molta fatica s'è impedito l'utilizzo a giaciglio permanente di uno spazio sottostante la prima campata ma restano spazi marginali che sono utilizzati come giaciglio da parte di persone in condizioni molto problematiche.

Anche sulla sponda sinistra si presenta un rischio esondazione per cui è stato realizzato un tratto di muro/argine ma tutta l'area intorno al ponte Bologna richiede grande attenzione perché v'è il rischio che la Dora esondi allagando una vasta area.

Antistante l'inizio del Lungo Dora Firenze v'è la vasta area inutilizzata di proprietà della Provincia, dopo anni di progetti e discussioni il Comune ha predisposto una variante urbanistica che la destina a terziario in modo che la Provincia possa indire una gara ed assegnarla ad un operatore privato per un intervento che recuperi l'intera area. L'ideale è che anche in quest'area si insedi una grande Azienda (come la Lavazza in via Bologna) ed in ogni caso la presenza di aziende ed uffici contribuirà a vitalizzare questa parte di territorio.

## **Tratto fra i ponti Bologna e Regio Parco**

### **Sponda destra**

(Lungo Dora Savona)

Il Lungo Dora Savona costituisce un importante segmento viabilistico su cui s'affacciano importanti strutture socio-sanitarie della Circostrizione 7 e dell'ASL TO2. Il lungofiume è stato interamente riprogettato, si sono razionalizzati i parcheggi, si sono ripiantate le alberate e curato il verde residuale, si è sistemato la ciclopista collocando in zona un moderno chiosco-bar

Nell'alveo del fiume è stato realizzato un largo basamento in pietra che sorregge un alto argine in mattoni e pietra e con questa sistemazione delle sponde non si presentano rischi idraulici; merita ricordare che antistante gli ex stabilimenti Ceat v'è una "traversa" costruita per l'adduzione d'acqua ai vecchi canali in sponda sinistra di cui restano alcune vecchie prese. In questo tratto del fiume non si evidenziano problemi particolari.

### **Sponda sinistra**

(Lungo Dora Firenze)

Anche in questo tratto è prioritaria la funzione veicolare svolta dal Lungo Dora Firenze. Lato fiume è stata interamente rifatta la ciclopista e sono state piantate nuove alberate; questo tratto verrà ulteriormente valorizzato dalla costruzione all'inizio di via Bologna del nuovo Centro Direzionale dell'azienda Lavazza mentre una scuola materna e gli edifici dell'ex Ceat riqualificati e riutilizzati dalle Poste e dall'Italgas costituiscono un significativo polo di servizi con importanti ricadute occupazionali.

### **Tratto fra i ponti Regio Parco e Rossini**

#### **Sponda destra**

(Lungo Dora Siena)

Superato il ponte di corso Regio Parco ( costruito nel 1843 e detto "delle benne" venne demolito e ricostruito nel 1967 ) il primo tratto del Lungo Dora Siena ha dimensioni analoghe a quello Savona, ma all'intersezione con via Ricotti si restringe creando intasamenti verso il ponte Rossini; oltre a ridursi la carreggiata per i veicoli diventa minimo lo spazio per i marciapiedi che tuttavia garantiscono una percorribilità in sicurezza.

Il Ponte Rossini costituisce il principale raccordo sul fiume fra due zone densamente abitate e quindi registra alti livelli di traffico veicolare che trovano difficoltà di smaltimento sia sul Lungo Dora Firenze che sul Lungo Dora Siena.

Nel fiume passato il ponte v'è un piccolo "salto" che stabilizza il livello dell'acqua nel tratto a monte.

#### **Sponda sinistra**

(Lungo Dora Firenze)

Questo tratto è dominato dalla presenza dell'Ospedale Maria Adelaide che è un forte attrattore di traffico veicolare per cui in zona è predominante una vocazione di accesso alla struttura sanitaria e di sosta/parcheggio dell'utenza. La percorribilità lato fiume è sempre garantita ma la pressione delle auto è notevole e rende difficoltosa la fruizione ciclabile o pedonale di questo tratto di sponde.

## **Tratto fra i ponti Rossini e Carlo Emanuele**

### **Sponda destra**

(Lungo Dora Siena)

Stretto nel breve tratto dopo il Ponte Rossini (è del 1927) il Lungo Dora Siena s'allarga poi all'altezza dei giardini dell'ex Italgas dove inizia l'area delle nuove Facoltà di Scienze Politiche e di Giurisprudenza che valorizzeranno sempre più l'intera zona.

La presenza dell'Università porta molti benefici ma risulta anche da forte attrattore di traffico veicolare che solo in parte viene smaltito nei pur capaci parcheggi interni. Per evitare l'aggravarsi della situazione, oltre ai parcheggi interrati dell'Università, si è già intervenuti sistemando l'area in sponda per razionalizzare la sosta ma risulteranno essenziali i parcheggi previsti nella zona in costruzione.

Oltre all'area a parcheggio, s'è risistemato il viale e la pista per pedoni e ciclisti ma soprattutto s'è costruita una nuova passerella ciclopedonale in asse ai corsi Farini e Verona per porre in comunicazione diretta le due sponde e facilitare studenti e residenti nelle borgate in affaccio sul fiume.

L'obbiettivo è quello di rendere l'Università meglio accessibile a piedi, in bicicletta o con il mezzo pubblico, non solo per attenuare la pressione delle auto ma anche perché il Borgo Rossini e le aree vicine possano beneficiare, al pari di Vanchiglia, della presenza dell'Università.

La sponda di destra, pur presentando un minimo di naturalizzazione, resta una sponda "costruita" ed artificiale; non v'è una significativa valenza paesaggistica sul fiume ma il contesto visivo è piacevole perché è libero ed ampio ed è meno oppresso dalla cortina dei palazzi che solitamente incombono sui Lungo Dora.

La nuova Università svolgerà sempre più la funzione di grande attrattore di giovani con importanti ricadute sui vecchi quartieri; al tempo stesso gli universitari avranno a disposizione una modernissima Sede ed una estesa rete di percorsi ciclopedonali all'interno di un vasto sistema di spazi verdi pubblici di facile accesso e di libera fruizione.

Non si segnalano particolari problemi e non sono emersi rischi d'esondazione.

Il Ponte Carlo Emanuele I (detto del Colombaro) ha un'interessante storia perché costruito nel 1902 (in cemento armato e su due campate di oltre 22 metri di luce) all'origine aveva una larghezza di soli 14 metri e risultava inadeguato al traffico per cui nel 1967 lo si è allargato agli attuali 41 metri mantenendo il modello costruttivo originale. Oggi il ponte svolge efficacemente la propria funzione servendo il trafficatissimo asse Tortona/Novara/Vigevano.

## **Sponda sinistra**

(Lungo Dora Firenze)

Questo lungo tratto di Lungo Dora ha avuto sempre una prevalente funzione viabilistica (ma anche di parcheggio autobus) e la sponda si allarga un po' ma mantiene una sezione ristretta mentre il lungofiume offre un contesto naturale gradevole con una ciclopista funzionale ed utilizzata.

In zona v'è una struttura per anziani non autosufficienti mentre i residenti di un grande palazzo in affaccio segnalano che l'illuminazione (ancorché l'impianto sia recente) è resa inadeguata dalla presenza delle alberate.

La passerella Farini/Verona ch'è posta in posizione centrale tra i due ponti ha accresciuto molto la fruizione ciclopedonale della zona specie da parte della popolazione universitaria che frequenta le nuove facoltà nell'ex Italgas.

Quasi in affaccio sul fiume il Cineporto, il Caffè Basaglia, L'Espace Teatro costituiscono il primo nucleo di un piccolo polo culturale che dall'apertura dell'Università e grazie alla passerella ciclopedonale potrà trarre ricadute positive.

## **Tratto fra i Ponti Carlo Emanuele I ed Emanuele Filiberto**

### **Sponda destra**

(Lungo Dora Voghera)

Il Lungo Dora mantiene dimensioni accettabili sia sotto l'aspetto della viabilità veicolare che di quella ciclopedonale lato fiume; v'è un viale in discrete condizioni vegetative ed una pista ciclabile con fondo in sterrato che è poco utilizzata e richiede interventi migliorativi.

In questo tratto di fiume la criticità principale è nel rischio di esondazione per cui si è costruito in sponda destra un argine in terra inerbata che penalizza esteticamente la zona ma ha messo in sicurezza le aree circostanti densamente costruite.

Un punto critico è rappresentato dal ponte Emanuele Filiberto ch'è stato costruito nel 1915 in asse sulla via Fontanesi. La struttura del ponte risulta piuttosto bassa sul fiume ed in caso di forti piene rischia d'innescare un'esondazione sui lati.

Per ridurre questo rischio si è intervenuti rialzando le sponde perché è sempre doveroso anteporre le esigenze della sicurezza a considerazioni d'ordine estetico.

Passato il ponte l'alveo scende di quota e cessa quindi il pericolo anche se un "salto" d'acqua crea durante le piene onde di ritorno impressionanti.

### **Sponda sinistra**

(Lungo Dora Colletta)

E' la zona in cui la Dora s'avvicina al Cimitero Generale per poi allontanarsene nuovamente grazie ad un vecchio intervento di "raddrizzamento" del suo alveo. Il fiume, in origine, curvava verso l'area del Cimitero percorrendo un lungo tratto quasi parallelo al Po in direzione della Stura.

Nel 2009 sulla sponda sinistra per evitare il rischio di esondazione si è realizzato un muro sul limite della sponda perché mancava lo spazio per innalzare un argine in terra. Il muro, ancorché rivestito in mattoni, non ha certo un bell'impatto visivo ma la gravità del rischio ne giustifica la costruzione a lato della pista ciclopedonale.

Sul lato del Cimitero (ex piazza d'armi di Vanchiglia) il Parco Crescenzo offre spazi verdi ed una buona impiantistica sportiva (Palestra, bocciodromo, bocciola) oltre a spazi ludici e formativi per bimbi (piastra d'insegnamento del codice stradale).

## **Tratto fra i ponti Emanuele Filiberto e Washington.**

### **Sponda destra**

(Lungo Dora Voghera)

Superato il ponte Emanuele Filiberto la Dora s'avvicina al corso Belgio per poi curvare nuovamente ed il Lungo Dora Voghera mantiene una prevalente funzione di transito veicolare proprio perché si raccorda col corso Belgio; il problema principale in questo tratto è quello dell'eccessiva velocità dei veicoli in prossimità di aree residenziali o d'attraversamenti pedonali verso il fiume.

Lato fiume continua la pista ciclopedonale in sterrato con un buon fondo ed anche le siepi laterali e le alberature sono in discrete condizioni; la fruizione di questo tratto non è particolarmente intensa ma vi è comunque una discreta presenza di ciclisti e pedoni.

Non risultano rischi di esondazione

### **Sponda sinistra**

(Lungo Dora Colletta)

La sponda lungo il fiume mantiene un'ampiezza limitata ma il contesto è naturale e piacevole mentre la pista ciclopedonale in asfalto è funzionale ed utilizzata.

Il Lungo Dora Colletta costeggia una piccola ma efficiente area di attività produttive con un discreto numero d'eccellenti aziende che operano in un contesto gradevole e funzionale senza produrre ricadute negative sull'ambiente circostante ed anzi con interessanti risultati d'ordine economico ed occupazionale.

Quest'area produttiva, sorta in modo un po' caotico, necessiterebbe di un intervento di riordino complessivo per essere resa più funzionale e meglio integrata col contesto spondale; una notevole eccellenza della zona è rappresentata dal 1° Liceo Artistico su via Carcano..

## **Tratto tra il ponte Washington e la foce**

### **Sponda destra**

(Lungo Dora Voghera)

Oltre il ponte Washington (costruito nel 1932) la Dora percorre un ultimo tratto prima di sfociare nel Po, quasi alla foce, all'altezza del corso Cadore, una passerella ciclopedonale collega la zona residenziale di Vanchiglietta/San Giulio D'Orta con l'antistante Parco della Colletta.

In questo tratto l'area spondale ha dimensioni ridotte con una ciclopista su fondo in asfalto, proprio per favorire un maggior uso della bicicletta come mezzo di trasporto e non solo di svago o sport, si

sta completando un progetto che prevede la realizzazione di lunghi tratti di ciclopista su asfalto a lato di quella in sterrato riservata ai pedoni.

Utilizzando in ogni tratto un unico lato spondale del Po e della Dora si sta ultimando un percorso ciclabile su asfalto che partendo dal ponte di piazza Vittorio in sponda destra del Po raggiunga il ponte di corso Regina Margherita per passare sulla sponda sinistra e proseguire sul LungoPo Antonelli (con separazione tra il percorso pedonale e quello ciclabile) fino al ponte di Sassi.

Dal ponte di Sassi già si può proseguire sull'asfalto, passando anche in sponda sinistra, fino alla passerella dell'Italgas e quindi all'Università ed, eventualmente fino a corso Principe Oddone) in questo modo verrà facilitato l'uso quotidiano della bicicletta evitando rischi per i pedoni.

## **Area verde di snodo**

La funzione principale di questa zona spondale è quella di fungere da snodo nei collegamenti fra il sistema di verde della Confluenza (parchi Colletta e Meisino) con le lunghe e vaste aste fluviali del Po, della Dora, della Stura. Le varie amministrazioni stanno congiuntamente lavorando perché i Torinesi possano disporre di un'estesa rete di percorsi e di aree verdi poste lungo i fiumi da possano anche accedere a strutture di grande importanza quali quelle universitarie, scolastiche, sportive, ludiche ed associative.

Nel tratto finale della Dora grazie alla vicinanza della foce ed al sistema di argini non vi sono rischi di esondazione, semmai è critica la sponda del Po antistante l'area di immissione della Dora perché quest'ultima in caso di forte piena esercita una forte pressione idraulica sulla sponda antistante.

Interessante, e pericolosa, è la crescita, sul lato del Camposanto di Sassi, di un ampio "sabbione" che favorisce il popolamento dell'avifauna ma riduce ed innalza l'alveo del Po con conseguente rischio idraulico.

La sistemazione complessiva di quest'ultimo tratto spondale di Dora risulta accettabile ma v'è la criticità rappresentata da un fatiscente chiosco di frutta e verdura (con lavori iniziati, ma inspiegabilmente abbandonati, per un vicino e nuovo chiosco).

## **Sponda sinistra**

(Parco Colletta)

Il lungofiume è parte integrante del Parco di cui costituisce uno degli accessi ed è un tratto di ciclopista in sterrato molto ampia e frequentata da pedoni e ciclisti anche perché al Ponte Washington vi si inserisce il tratto di ciclopista di corso Brianza che si raccorda direttamente con LungoPo Antonelli e col viale Michelotti tramite la passerella Carrara-Cadore.

Trattandosi di un parco l'ambiente è di grande valenza paesaggistica e naturalistica mentre vicino alla sponda sorge la storica sede del Vanchiglia Calcio cui è stato realizzato un accesso da via Ragazzoni evitando così ogni interferenza delle auto; nel parco v'è anche la pista di pattinaggio a rotelle e gli impianti sportivi circoscrizionali della Colletta (Piscina, palestra, campi calcio).

## **Sintesi**

Nel tratto circoscrizionale della Dora Riparia è stato raggiunto l'obiettivo di garantire percorribilità piena sulle due sponde del fiume; vi sono significative differenziazioni fra tratto e tratto ma in

prevalenza le sponde di Dora offrono ridotti spazi fruibili di verde spondale; in alcuni tratti sono anzi in artificiale in quanto interamente costruiti dall'uomo in muratura e pietra.

La Dora nel tratto d'attraversamento della Città mantiene un significativo livello di pericolosità per il rischio esondazione e richiede quindi un monitoraggio attento in caso di forti piogge.

Per questi motivi, sulla base di un'attenta osservazione del fiume, sono stati individuati i punti di maggior criticità e si è intervenuti ove possibile, restano alcuni interventi da fare ma soprattutto in caso di durature precipitazioni (anche nel tratto alpino del fiume) occorre sempre tenere alta l'azione di monitoraggio e vigilanza.

Una ulteriore criticità deriva dal fatto che il fiume è a ridosso dell'area centrale della Città ed attraversa zone densamente abitate ma molti sui ponti risultano inadeguati all'attuale intenso traffico veicolare.

Poiché è difficile ipotizzare nuovi ponti destinati alle auto ( od anche un ampliamento di quelli inadeguati) occorre lavorare per controllare e, se possibile, ridurre i flussi veicolari in attestamento sulle aree limitrofe al fiume.

Nel quadro di una concreta azione di disincentivazione dell'uso dell'auto e di rafforzamento dell'utilizzo dei mezzi pubblici nel cuore della Città la realizzazione di passerelle ciclopedonali in posizione intermedia fra due ponti assume una valenza strategica.

Sulla Dora, se collocate in posizioni funzionali, le passerelle ciclopedonali possono svolgere un ruolo importante nel miglioramento della vivibilità e quindi nella rinascita delle zone residenziali in affaccio sul fiume creando contestualmente un deterrente contro l'addensarsi di brutte frequentazioni nei luoghi ora isolati e poco frequentati.

Occorrerà anche esaminare con rigore la situazione del ponte ferroviario in disuso dell'ex Torino-Ceres per verificarne la destinazione futura così come per alcune "traverse" e per le vecchie prese d'acqua di ex canali ad uso industriale.

Preoccupa la condizione del manto vegetale perché solo in alcuni tratti le alberature sono state riqualificate; la situazione dei singoli alberi, delle siepi e dei tratti d'alberata presenti lungo il fiume richiede uno studio complessivo sulla salute del verde e delle alberate in sponda Dora, sulla vegetazione spontanea (anche in alveo) su siepi, transenne, fondo delle ciclopiste.

Vanno poi individuate ed eliminate le situazioni che favoriscono usi impropri o pericolosi delle sponde; molte segnalazioni denunciano situazioni di scarsa illuminazione anche per la presenza delle chiome degli alberi:

La convivenza delle alberate con i punti luce è sempre delicata e richiede in alcune specifiche situazioni una verifica della rispondenza ai parametri di legge nell'illuminazione pubblica; anche la pulizia e la rimozione di tronchi e rami in alveo va potenziata così come l'azione di controllo e repressione nelle zone in maggior criticità.

Infine va ricordato che con l'interramento della Ferrovia e l'abbattimento della massicciata dei binari in corso Principe Oddone la Dora e le sue sponde riacquisteranno una unità fisica persa 150 anni fa ed occorrerà lavorare per far sì che i torinesi possano percorrerle in tutto il lungo ed affascinante tratto urbano.

Vi sono le premesse perché, terminato il ciclo della crisi innescata dalla chiusura delle fabbriche, il territorio cittadino in sponda Dora veda avviarsi e consolidarsi un ciclo positivo di valorizzazione del proprio patrimonio edilizio e soprattutto della propria qualità di vita.

La collocazione di queste aree in prossimità del centro cittadino va sfruttata così come le nuove grandi opportunità legate al trasporto pubblico ed alla riorganizzazione dei flussi veicolari innescati dall'interramento sotto la Dora della Ferrovia, dalla variante 200 e dal tracciato della futura Metro 2.