

Firenze, Ponte Bologna, Lungodora Savona, Lungodora Agrigento, Piazza Borgodora.

II. INDIVIDUAZIONE E FORMAZIONE STORICA

Area fluviale caratterizzata dalle sistemazioni planialtimetriche conseguenti alla costruzione del Ponte Mosca e alla sistemazione urbana delle aree adiacenti. La zona è caratterizzata dal numero e dal tipo architettonico dei ponti, e dalle sistemazioni della sponda, in parte a murazzo, in parte a scarpata erbosa.

L'attraversamento della Dora da parte della «Strada d'Italia» era costituito fino al primo Ottocento da un guado in prosecuzione di Via Borgo Dora, e da un ponte in legno sito poco più a monte. Dei primi dell'Ottocento è un progetto del Lombardi per la costruzione di un ponte a cinque archi in muratura in asse a Via Borgo Dora. Nel 1813 l'asse dell'attraversamento viene spostato in prosecuzione di Via Milano, precorrendo la costruzione di una espansione urbana attorno a tale nuova arteria. Il ponte corrispondente, a cinque archi obliqui traversanti il torrente regolarizzato, fu progettato dall'ingegnere capo di Ponts et Chaussées, Mallet. Tuttavia venne prescritta dal Consiglio Superiore l'adozione della proposta dell'Ispettore divisionale De-fougères per un ponte a tre archi ribassati, comportante una modifica del tracciato del torrente, da riportare su una direttrice normale al corso. Negli anni della Restaurazione prevalse il progetto dell'ingegnere di ponti e strade Carlo Mosca per un manufatto ad arco unico, retto, realizzato tra il 1823 e il 1830.

Il corso del fiume fu modificato a valle per correggere l'obliquità rispetto al ponte, le cui caratteristiche tipologiche imposero il rialzamento delle sponde fino al livello della sistemazione stradale attuale. Le sponde rimasero prive di una sistemazione, se non nel tratto di Lungodora Napoli, dove fu realizzato nel 1873 il murazzo in pietra (su progetto dell'ingegnere capo municipale Pecco) le cui difficoltà formali dissuasero dalla prosecuzione dei lavori. Accanto al Ponte Mosca vennero realizzati i ponti in ferro della ferrovia Ciriè Lanzo (pregevole testimonianza tecnologica, distrutto nel 1982) e a valle il ponte del raccordo ferroviario con gli stabilimenti del gas («ponte dei Carboni»). Il Ponte principessa Clotilde e il Ponte Bologna completarono il raccordo della viabilità urbana tra le due sponde al livello naturale del suolo.

III. QUALIFICAZIONE

L'area è caratterizzata dalla presenza del Ponte Mosca e dalle relative opere di sistemazione del fiume e del terreno e dalla varia presenza degli altri

ponti, diversi tra loro per tipi e tecniche, che documentano nell'arco di circa ottanta anni.

Area di classe I.1 (di elevato interesse ambientale).

IV. CONNESSIONI

Connessioni funzionali con le contigue aree F17 ed F15.

Dal punto di vista ambientale, il Ponte Mosca costituisce un approccio dominante sul corso del torrente e sull'ambiente urbano contestuale e un punto nodale della percorribilità delle sponde (ruolo che si inquadra in una più generale presenza del ponte come elemento primario della morfologia urbana).

Area fluviale F17 fiume Dora

Quartieri interessati: Q7

Carta tecnica della Città di Torino 1/2000,

tavola n. 33

(cfr. anche schede 7/29, 7/32, 7/33, 7/40, 7/41, e relazione ambito 7/3)

I. DEFINIZIONE

Tratto del torrente Dora compreso tra il Ponte Alberto del Belgio (Corso Principe Oddone), Lungo Dora Napoli, Ponte Clotilde di Savoia, Lungo Dora Agrigento (intervallato dai confini dei lotti di pertinenze degli insediamenti esistenti sul tracciato previsto).

II. INDIVIDUAZIONE E FORMAZIONE STORICA

Area fluviale disomogenea a carattere urbano, caratterizzata in sponda sinistra dalla realizzazione del percorso Lungo Dora Napoli, in sponda destra dalla permanenza di insediamenti produttivi e dalla realizzazione di tratti del previsto Lungo Dora Agrigento. Il corso del fiume interessato è attraversato inoltre dal Ponte Duca degli Abruzzi in cemento armato e dalla recente passerella pedonale in Via Mondovì.

Mentre la sponda sinistra mantiene fino alla seconda metà dell'Ottocento il suo carattere agricolo, la sponda destra, il cui retroterra è costituito dalla stretta fascia definita dall'antico Canale industriale dei Molini («Molassi») diramato dal Canale Pellerina-Martinetto e caratterizzato dagli insediamenti industriali ad esso connessi.