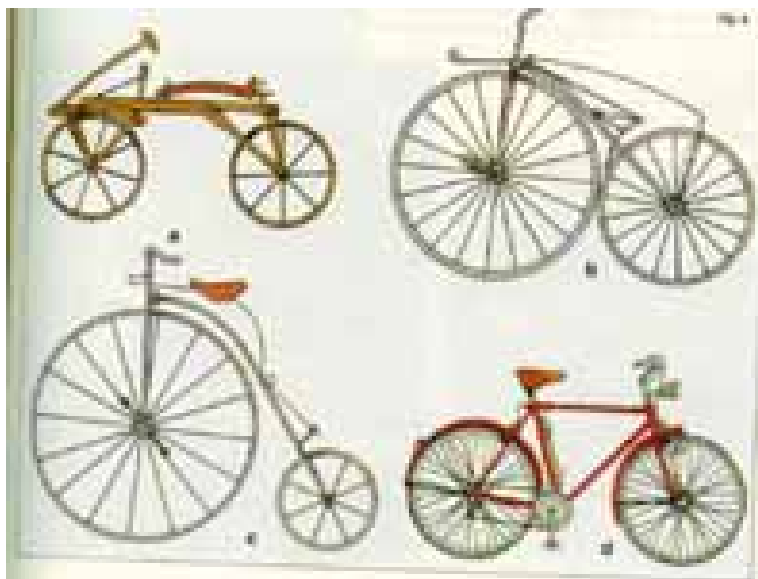




CITTA' DI TORINO

Vice Direzione Generale Ingegneria
Direzione Infrastrutture e Mobilità
SERVIZIO URBANIZZAZIONI

PISU URBAN - Barriera di Milano



PISTA CICLABILE
PROGETTO ESECUTIVO

RELAZIONE GENERALE E TECNICA E QUADRO ECONOMICO - CRONOPROGRAMMA

RL

Giugno 2012

PROGETTISTI:

arch. Carla SUPPO
arch. Maria Teresa MASSA
arch. Ferruccio CAPITANI
dott. Guido GIORZA (opere a verde)
arch. Loris FORGIA (Servizio Mobilità)

COLLABORATORI:

geom. Pietro CAVALLO
geom. Silvio BORGOGNO
arch. Davide AMENDOLA (Servizio Mobilità)
geom. Renato CHIANALE (Servizio Mobilità)

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO - DIRIGENTE SERVIZIO TECNICO

arch. Giuseppe SERRA

COORDINATORE SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE: arch. Alessandro CAPRA

RELAZIONE GENERALE E TECNICA	3
PREMESSA (estratto dal preliminare).....	3
Le proposte progettuali del PISU.....	4
IL PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile -.....	9
La rete ciclabile.....	11
Le proposte di riordino del regime viabile nelle aree di intervento.....	13
LA STORIA: tra la Barriera di Milano, le Maddalene e il Regio Parco	17
Approfondimenti storici	29
La storia oggi: alcuni luoghi degni di nota	31
IL PROGETTO DELLA PISTA CICLABILE	35
Descrizione dell'intervento	43
<i>Vigevano Novara: in bici lungo il viale della Cinta Daziaria</i>	44
<i>Via Aosta: Borgata Maddalene</i>	45
<i>Ponchielli: il viale di collegamento con le trasformazioni</i>	45
<i>In bici nel borgo</i>	46
Caratteristiche tecniche e materiali	47
<i>Vigevano – Novara (umi 1-2-3)</i>	47
<i>Aosta – Bottesini (umi 4-5)</i>	47
<i>Ponchielli (umi 6)</i>	48
<i>Area verde Ponchielli Tamagno (umi 7)</i>	49
RELAZIONE AGRONOMICA	51
L'ASPETTO ATTUALE (stato di fatto)	51
L'ASPETTO FUTURO (il progetto).....	53
LE SCHEDE AGRONOMICHE	55
QUADRO ECONOMICO.....	71
ELENCO ALLEGATI	73
CRONOPROGRAMMA	75

RELAZIONE GENERALE E TECNICA

PREMESSA (estratto dal preliminare)

La Città di Torino è risultata vincitrice del finanziamento per i Programmi Integrati di Sviluppo Urbano (P.I.S.U.) promossi dalla Regione Piemonte nell'ambito dell'Asse 3-riqualificazione territoriale del Programma Operativo Regionale 2007 -2013 per la gestione del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (POR FESR).

Il progetto, denominato "P.I.S.U. Barriera di Milano", interessa un'area che comprende il territorio della Circostrizione 6 "Barriera di Milano/Regio Parco/Falchera" ed è delimitata: a nord-ovest da corso Venezia, a nord dalle vie Gottardo e Sempione, a sud dai corsi Vigevano e Novara e a est da via Bologna.

La logica intorno a cui è stata costruita la candidatura al finanziamento è quella dell'individuazione di un insieme integrato e coordinato di interventi a partire dalle domande e dalle specificità del particolare contesto locale, in grado di agire contemporaneamente nella direzione di un miglioramento della qualità fisico e ambientale (Asse 1), dello sviluppo economico e occupazionale (Asse 2), della coesione sociale e culturale (Asse 3). Lavorando lungo questi tre principali Assi di intervento, l'obiettivo strategico è quello di promuovere la riqualificazione urbana nell'ottica di uno sviluppo sostenibile e di una maggiore competitività territoriale per il quartiere di Barriera di Milano.

Il quadro degli interventi che riguardano il primo Asse - focalizzati sulla dimensione "fisica" del P.I.S.U. e da realizzare entro il dicembre 2014 - si inserisce anche all'interno dello scenario di più lungo periodo tratteggiato dalla Variante 200 per l'area nord di Torino.

I due poli principali della trasformazione e della riqualificazione prevista dalla Variante 200 - il Parco della Spina 4 e l'ex Scalo Vanchiglia -, rappresentano insieme alle previsioni per l'attuale trincea ferroviaria lungo le vie Gottardo e Sempione il confine allargato dell'area del P.I.S.U.

Alla base della Variante 200, e centrale nel processo di riqualificazione del quartiere di Barriera di Milano, è il progetto della nuova Linea 2 della Metropolitana che attraverserà Torino da nord (stazione Rebaudengo in parco Sempione) a sud (in corrispondenza della futura piazza Mirafiori lungo corso Marche).



Inquadramento territoriale

Al quadro tratteggiato dalla Variante 200, si aggiungono altre progettualità che possono contribuire al miglioramento della qualità urbana diffusa di Barriera di Milano: prima fra tutti la valorizzazione delle fasce fluviali di Po e Stura, entro cui si inseriscono progetti come quello del riuso della Manifattura Tabacchi e della riorganizzazione dell'affaccio costruito in corrispondenza di piazza Sofia, oltre a questi si aggiunge l'interramento della linea ferroviaria da e per Milano attraverso le aree del Parco Spina 4 e i nuovi insediamenti del PRIU (Passante).

Le proposte progettuali del PISU

Il P.I.S.U. Barriera di Milano, in coerenza con gli strumenti di programmazione e pianificazione regionale e locale vigenti, è un programma di rigenerazione urbana fondato su un approccio integrato, con interventi di riqualificazione fisica, in primo luogo sullo spazio pubblico e sulle infrastrutture per la socializzazione, azioni di sostegno all'economia e all'occupazione e interventi di accompagnamento sociale e culturale.

Il PISU interessa una porzione di territorio di circa 2,3 kmq nell'area nord di Torino, un'area caratterizzata da rilevanti condizioni di degrado fisico e ambientale, da fenomeni di esclusione sociale e percezione di insicurezza, dal forte impatto del fenomeno migratorio, ma anche da elevate potenzialità legate alla concentrazione in questa parte di città delle trasformazioni urbane del prossimo futuro, a partire dalla Variante 200 al PRG di Torino e dalle previsioni di realizzazione della seconda linea di metropolitana.

L'ambito di riferimento del programma generale rientra nel territorio della Circoscrizione 6 ed è delimitato da corso Vigevano/Novara a sud, via Bologna a est, via Gottardo/Sempione a nord, corso Venezia a nord-ovest.

Lungo questi assi si situano i principali poli della trasformazione prevista dalla Variante 200 e corre il percorso della nuova linea 2 di metropolitana, che rappresenta l'infrastruttura alla base della riqualificazione disegnata nel medio periodo dalle nuove previsioni urbanistiche della Città di Torino. Il Progetto si inserisce pienamente quindi nello scenario di trasformazione dell'area nord, anticipandone alcuni interventi nell'area centrale più densamente abitata.

Il PISU risponde agli obiettivi di migliorare la qualità urbana e stimolare un processo condiviso di miglioramento della competitività, della coesione sociale e della sostenibilità del quartiere Barriera di Milano, attraverso un insieme di interventi coordinati e integrati.

Il PISU è strutturato attraverso 4 assi di intervento: l'asse fisico- ambientale, l'asse economico-occupazionale, l'asse socio-culturale e l'asse trasversale relativo all'accompagnamento e alla comunicazione.



Gli interventi principali nell'asse fisico-ambientale riguardano:



l'area ex-Incet, un insediamento industriale dismesso di grandi dimensioni, situato in prossimità dell'area di Spina 4, che verrà adibito a nuove funzioni di carattere socio-culturale a favore della collettività,



il mercato "Foroni", che sarà interamente riqualificato e ospitato su una piazza pedonale,

La Zona Urbana Storico Ambientale (ZUSA) compresa tra i corsi Vercelli e Palermo, in cui saranno realizzati diversi interventi di qualità urbana diffusa (illuminazione pubblica, mobilità ciclo-pedonale, arredo urbano e spazi verdi),

la Cascina Marchesa, nella quale saranno realizzati interventi sugli spazi sportivi e polivalenti,

la realizzazione del *Parco di Spina 4*,

la realizzazione di un area verde nel cortile *dell'area ex-Ceat* ,

la riqualificazione di un complesso di *aree verdi* (Ponchielli-Tamagno-Leoncavallo) adiacente alla futura via Regaldi e variante 200,

la realizzazione di una nuova *pista ciclabile*. (vedi planimetrie pag 5-6)

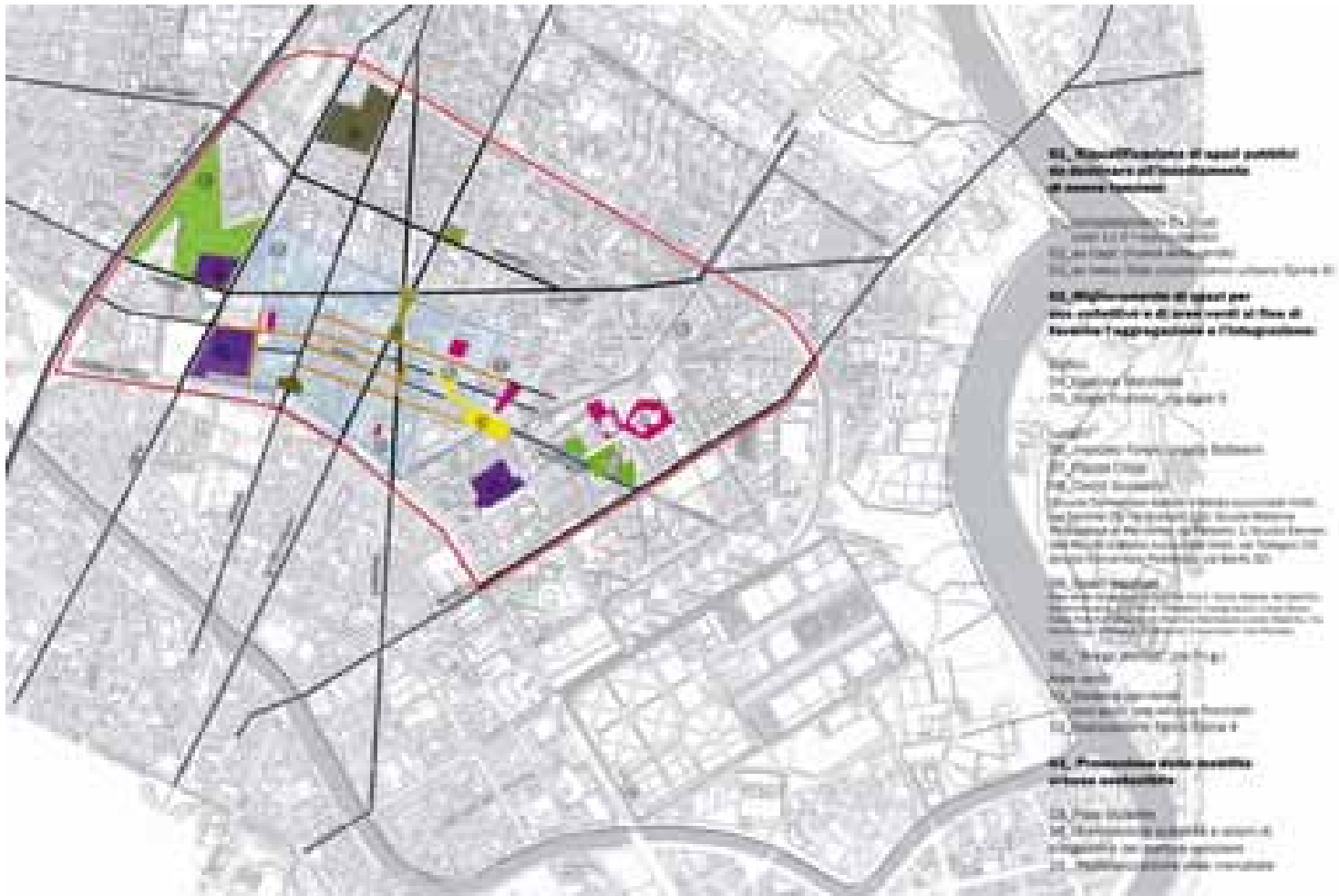
L'asse economico-occupazionale prevede un sistema di progetti a sostegno della formazione professionale, di contrasto alla dispersione scolastica e per

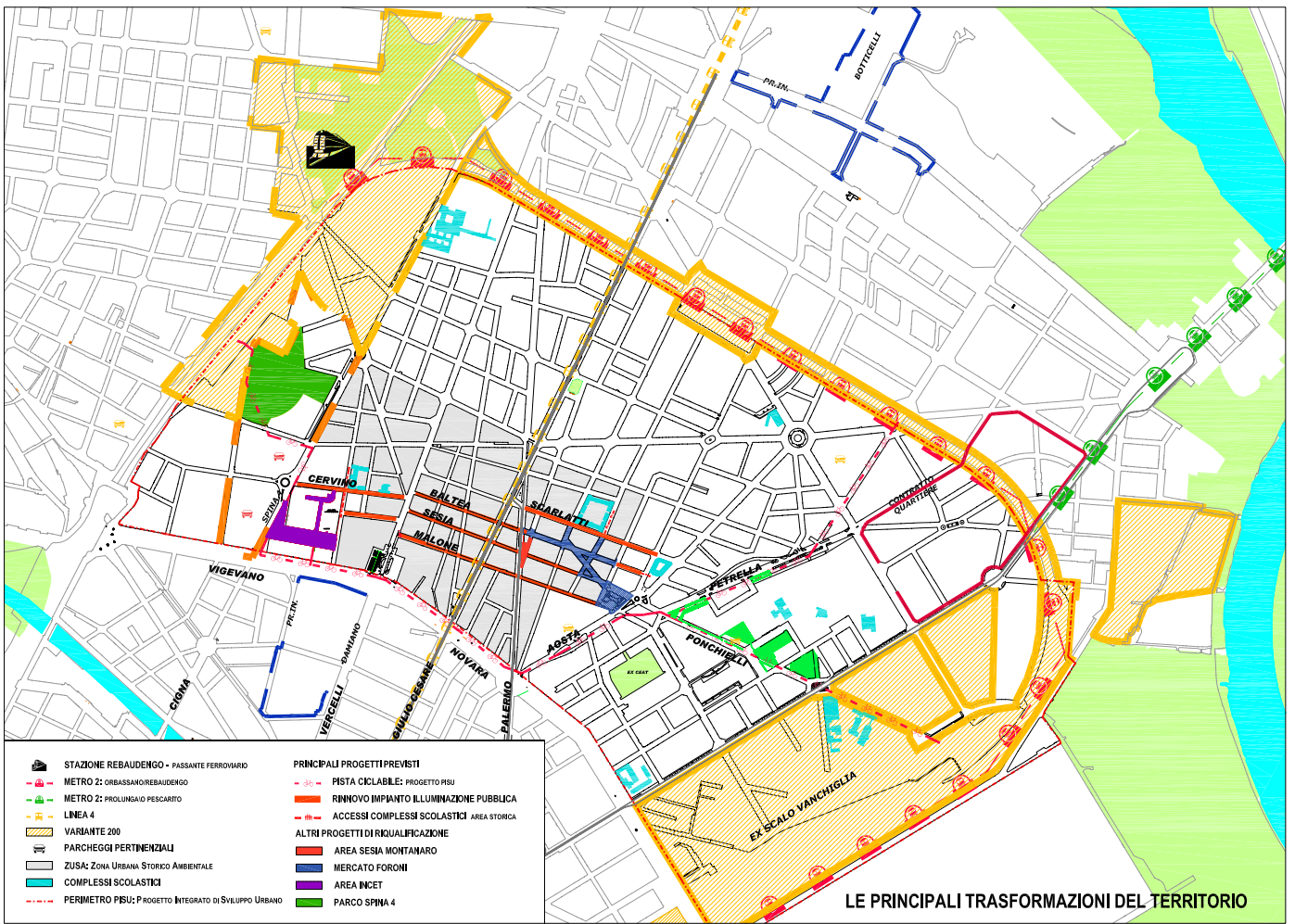
l'integrazione nel mercato del lavoro, mentre l'asse socio-culturale è focalizzato sul miglioramento della coesione sociale, sul rafforzamento delle attività culturali e del polo culturale nell'area di Spina 4 nonché sulla partecipazione attiva degli abitanti. Infine, un aspetto rilevante della programmazione degli interventi su Barriera di Milano riguarda l'impegno della Città di Torino di concentrare in quest'area ulteriori programmi di investimento complementari, finanziati con risorse proprie o con altri finanziamenti regionali o ministeriali, rivolti in primo luogo al sostegno alle attività imprenditoriali e alla valorizzazione delle attività commerciali.

In questo senso, il PISU Barriera di Milano attraversa tutti gli obiettivi definiti dal Disciplinare Regionale: la riqualificazione dello spazio pubblico, la promozione della mobilità urbana sostenibile, lo sviluppo di servizi efficaci, la promozione di attrezzature per valorizzare il patrimonio culturale degli spazi verdi, il miglioramento delle infrastrutture economiche e il sostegno all'economia locale, il miglioramento della coesione sociale.

La definizione delle strategie e delle modalità di intervento sul territorio è stata effettuata attraverso metodi partecipativi di coinvolgimento degli attori locali, dei soggetti istituzionali e imprenditoriali, nella logica della strategia di promozione delle identità locali, di rafforzamento degli strumenti di compartecipazione alle scelte e di cooperazione prevista all'interno dell'Asse III del POR FESR.

IL PISU Barriera di Milano, infine, persegue e realizza l'obiettivo della programmazione integrata previsto dal Documento di Programmazione Strategico Operativa della Regione Piemonte, attraverso l'integrazione settoriale tra le differenti azioni, tra i diversi livelli di governo, tra i diversi attori del territorio e l'integrazione finanziaria, tra i diversi obiettivi e fondi della politica di coesione comunitaria e degli investimenti statali per le aree sottoutilizzate (FAS).





	STAZIONE REBAUDENGO - PASSANTE FERROVIARIO		PISTA CICLABILE: PROGETTO PSU
	METRO 2: OREASSANO-REBAUDENGO		RINNOVO IMPIANTO ILLUMINAZIONE PUBBLICA
	METRO 2: PROLONGAIO PESCARO		ACCESSI COMPLESSI SCOLASTICI AREA STORICA
	LINEA 4	ALTRI PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE	
	VARIANTE 200		AREA SESIA MONTANARO
	PARCHEGGI PERTINENZIALI		MERCATO FORONI
	ZUSAC ZONA URBANA STORICO AMBIENTALE		AREA INCET
	COMPLESSI SCOLASTICI		PARCO SPINA 4
	PERIMETRO PSU: PROGETTO INTEGRATO DI SVILUPPO URBANO		

LE PRINCIPALI TRASFORMAZIONI DEL TERRITORIO

IL PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile -

"La sfida posta dallo sviluppo sostenibile nelle zone urbane è immensa: si tratta di conciliare, da un lato, lo sviluppo economico delle città e l'accessibilità del loro territorio e, dall'altro, la qualità di vita e la tutela ambientale. Una città più accessibile migliora la qualità di vita per tutti". (Commissione delle Comunità Europee Libro verde Verso una nuova cultura della mobilità urbana. Bruxelles, 2007).

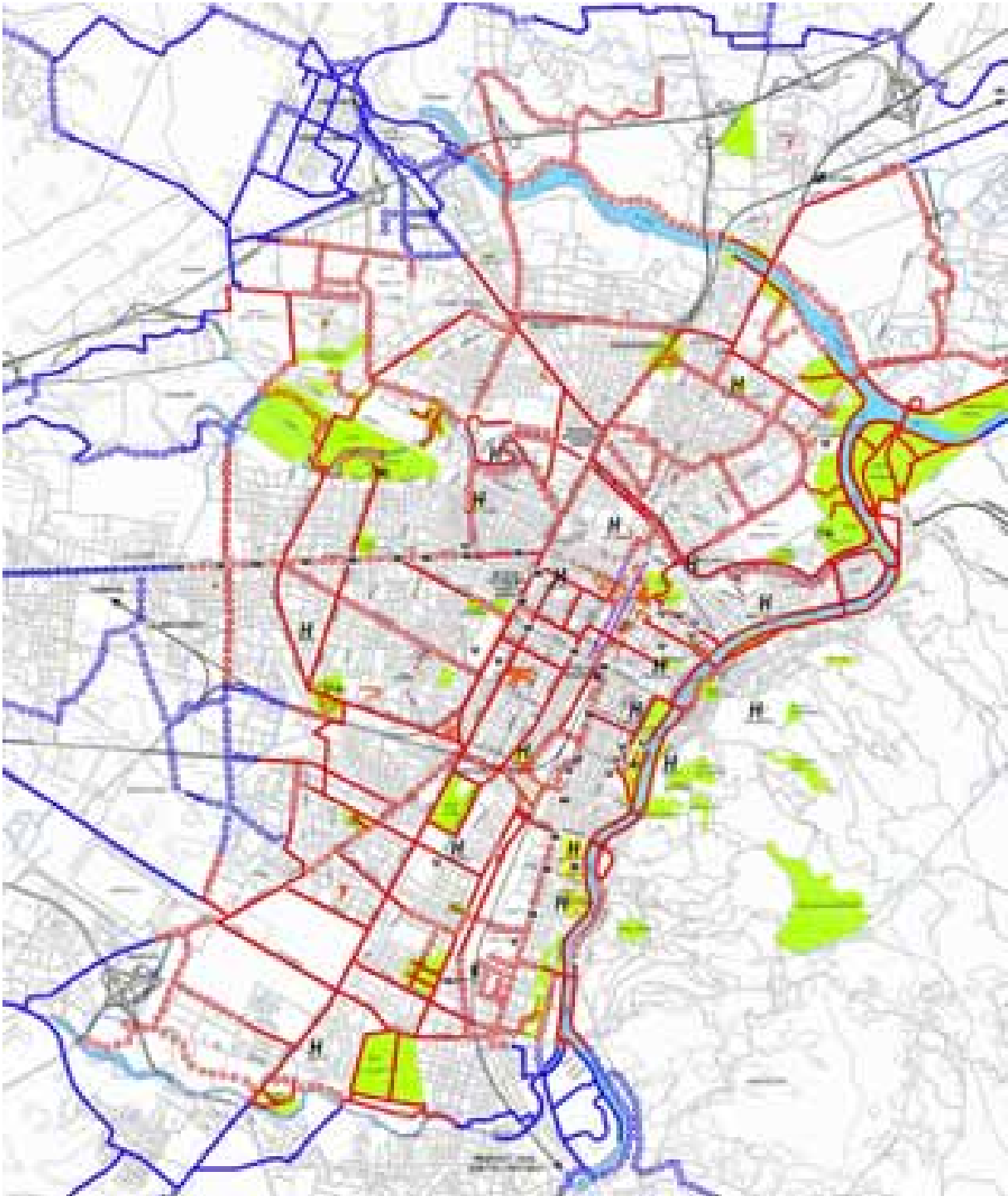
«..... Il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile redatto dalla Divisione Infrastrutture e Mobilità della Città di Torino in ottemperanza alla *"Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Verso una strategia tematica sull'ambiente urbano – Bruxelles -2004"* interessa l'intera area urbana e cerca di ridurre l'impatto negativo dei trasporti, facendo fronte ai crescenti livelli di traffico e di congestione, e deve essere collegato con le strategie ed i piani regionali e nazionali.

Il piano riguarda tutte le modalità di trasporto e cerca di modificare l'equilibrio a favore di quelli più efficienti, come il trasporto pubblico, la bicicletta e gli spostamenti a piedi. Uno degli obiettivi fondamentali è la creazione di un sistema di trasporti più sostenibile dal punto di vista ambientale e posto a servizio di tutti i cittadini, che hanno un ruolo fondamentale da svolgere nelle loro decisioni quotidiane, come la scelta della propria mobilità. Un elemento essenziale del piano è il collegamento con l'assetto del territorio.»

La rete ciclabile

In continuità con il Piano degli itinerari ciclabili si prevede l'ampliamento della rete sul territorio cittadino in modo da sostenere maggiormente gli spostamenti in bici per motivi di lavoro e studio. Sarà favorita l'intermodalità tra bici e altri mezzi di trasporto ampliando l'offerta sul territorio di parcheggi.

In aree ad alta densità abitativa, dov'è elevata l'offerta e concentrazione di trasporto pubblico, è necessario attivare azioni di regolamentazione e contenimento del traffico privato. Quindi riduzione dell'offerta di sosta in superficie favorendo al contempo modalità sostenibili di spostamento: con il trasporto pubblico (aumento di vie e corsie riservate), con la bici (aumento piste ciclabili, posteggi, bike sharing), a piedi (aumento degli spazi/percorsi pedonali).



Estratto del PUMS - rete ciclabile

Le proposte di riordino del regime viabile nelle aree di intervento

E' già stata illustrata nel progetto preliminare la necessità di promuovere una differente mobilità con soluzioni progettuali che favoriscano la condivisione dello spazio pubblico da parte delle varie modalità di spostamento possibili: percorsi pedonali, ciclabili e per le auto.

Nella Zona Urbana Storico Ambientale i differenti progetti di riqualificazione previsti dal PISU richiederanno delle modifiche al sistema della viabilità in termini di pedonalizzazioni, sensi di marcia e riorganizzazione dei parcheggi.

Il progetto della ciclabile anticiperà alcune delle modifiche veicolari previste dal progetto complessivo in particolare l'inversione del senso unico di marcia veicolare da sud verso nord in via Monterosa nel tratto compreso tra corso Novara e via Sesia;

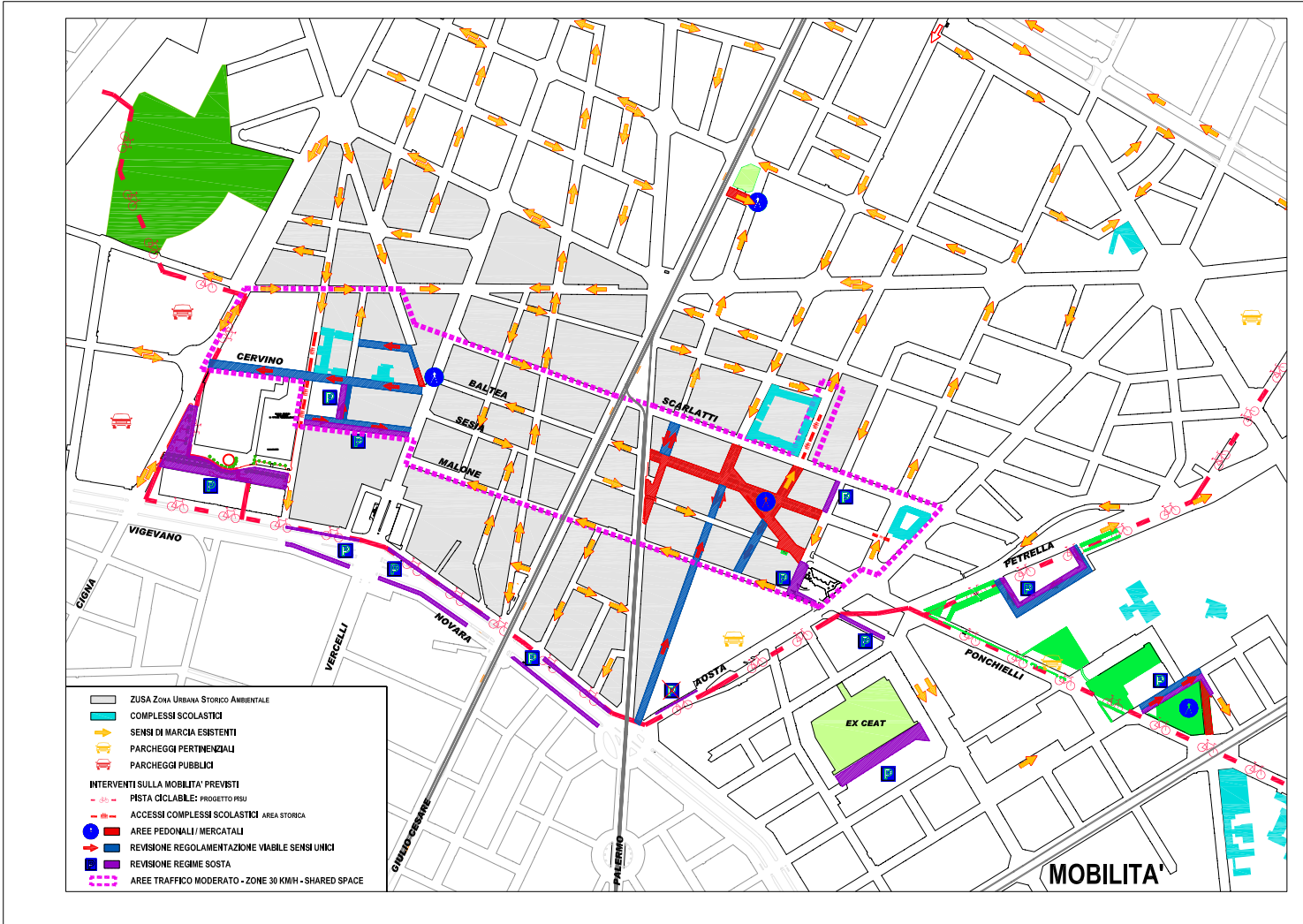
Si segnalano anche alcune variazioni del regime di sosta conseguenti la realizzazione della pista ciclabile in particolare verranno attuate:

- la riorganizzazione del parcheggio sulla carreggiata laterale nord di corso Vigevano - Novara nel tratto compreso tra via Aosta e via Banfo, la nuova sezione stradale consentirà il parcheggio in linea sui due lati della carreggiata;
- la soppressione di alcuni posti auto in via Aosta, nel tratto compreso tra corso Novara e via Clementi, al fine di ampliare la banchina per il passaggio delle biciclette in sede propria;

Tale riorganizzazione verrà compensata parte con l'incremento degli stalli di sosta nelle nuove carreggiate veicolari di collegamento tra la via Banfo e via Cigna (area Ex-Incet), parte con la disposizione a spina anziché in linea della sosta nella corrispondente carreggiata laterale sud di corso Vigevano - Novara nel tratto compreso tra via Cigna e corso Palermo.

Alcuni posti verranno ulteriormente incrementati in piazza Bottesini sempre con la collocazione a spina anziché in linea in corrispondenza della banchina sud-est.

Si evidenzia infine che la ridefinizione delle sezioni stradali con le dimensioni realmente necessarie per il passaggio degli autoveicoli rappresenta un primo intervento di mitigazione della velocità dei veicoli; lungo via Ponchielli verranno anche rialzati gli accessi alle vie Leoncavallo e Tollegno consentendo una continuità in quota del percorso ciclabile e un contemporaneo rallentamento delle auto



LA STORIA: tra la Barriera di Milano, le Maddalene e il Regio Parco

Autunno 1853: a nord della Dora, subito al di là del grande *Stabilimento Sclopis* per la produzione di acido solforico, acido nitrico, allume, solfato di rame, di ferro e di magnesio e vetriolo fondata dal Cavalier *Vittorio Felice Sclopis* nel 1812 a breve distanza da ciò che rimaneva del medioevale *Convento delle Maddalene*, lungo l'attuale via Aosta, è tutto un gran fermento.

Provenienti dai depositi sparsi attorno alla città, sono al lavoro i macchinari e gli operai che stanno costruendo la Cinta Daziaria, manufatto la cui costruzione era stata concessa dal Governo del Regno di Sardegna alla città tre anni prima, affinché quest'ultima potesse godere degli introiti derivanti dall'esazione del dazio sui prodotti in entrata, ottima soluzione per rimpinguare le esauste casse comunali, ormai quasi al collasso.

La possibilità per le città italiane di eseguire direttamente la riscossione e a proprio vantaggio il prelievo dei proventi del dazio era, in realtà, già previsto e stabilito dallo Statuto voluto e sottoscritto dal Re Carlo Alberto nel 1848, ma tra richieste di inserimento nell'elenco delle città autorizzate presentate dall'allora sindaco Luigi *Francesco Demargherita* al Ministero degli Interni, l'attesa delle autorizzazioni, l'esproprio dei terreni per motivi di pubblica utilità, la ricerca delle ditte in grado di realizzare l'opera, era passato un po' di tempo.

Mentre i lavori per la costruzione del muro in mattoni alto tre metri procedevano alquanto spediti (sarebbero comunque terminati sette anni dopo...), giorno dopo giorno accanto a quest'ultimo comparivano nuovi tratti delle due nuove strade che lo costeggiavano, una interna di ronda e una esterna di circonvallazione, percorrendo le quali sarebbe stato possibile andare direttamente dalla parte opposta della città.

Le porte d'entrata di quella cinta, quelle che a breve sarebbero state ribattezzate con il nome di 'Barriere' non erano ancora state aperte, ma intanto si percepiva che qualcosa sarebbe cambiato nel territorio esterno al nuovo manufatto.

In quegli anni, in realtà, l'aspetto del territorio extra-cinta era quello di una classico comprensorio agricolo della pianura torinese, con alcune grosse cascine, altre di dimensioni ridotte, campi coltivati a cereali come frumento, orzo, segale e granoturco intervallati dagli 'alteni' (viti coltivate su alberi da frutta e alberi di utilità come salici, pioppi e ontani), canali irrigui, strade poderali ed interpoderali da cui, al passaggio dei carri, si sollevavano dense nuvole di polvere biancastra, viali alberati che portavano alle cascine, vaste praterie che in primavera si ricoprivano delle fioriture dei fiordalisi, dei ranuncoli, delle margherite, dei trifogli e delle ondegianti spighe delle graminacee da foraggio e che dall'inizio dell'inverno ospitavano le greggi che durante la bella stagione avevano frequentato gli alpeggi delle vicine valli di Lanzo.

All'epoca questa zona del territorio comunale era attraversata da tra strade principali e da una serie di strade secondarie che mettevano in comunicazione le varie cascine.

Tra le strade principali la più frequentata era la *Strada Reale d'Italia*, lungo asse rettilineo alberato nel suo tratto iniziale che dalle sponde della Dora portava alla

Stura, per poi proseguire verso Vercelli, Novara e Milano, seguita come livello di importanza dalla *Strada dell'Arrivore*, strada dall'andamento irregolare che aveva inizio dallo stesso punto sulle rive della Dora da cui partiva la Strada Reale d'Italia e terminava sulla Stura di Lanzo nel luogo ove sorgeva il traghetto che permetteva di attraversare il fiume per dirigersi verso l'Abbadia di Stura, Settimo e Chivasso, e dallo *Stradale del Regio Parco*, l'unico superstite dei cinque grandi viali alberati dell'ormai abbandonato parco reale, asse viario che dal Ponte delle Benne sulla Dora portava alla Manifattura Tabacchi.

Tra le tre strade, un territorio agricolo ben coltivato, solcato dai rami della *Bealera Vecchia di Lucento* e della *Bealera Nuova di Lucento*, punteggiato di cascine (tra cui le più importanti erano la Marchesa, del *Marchese Biandrate Aldobrandini di San Giorgio*, poi della *marchesa Christine Wicardel de Fleury* e dei *conti Coardi di Carpeneto*, la *Mangiarda dell'avvocato Mangiardi*, noto filantropo e benefattore della zona, *il Violino, il Pan e Vin ecc.*) e con i primi nuclei delle borgate che di lì a poco sarebbero sorti al di là della Cinta, la borgata montebianco, la Borgata Monterosa, la Borgata Maddalene e la più lontana Borgata Regio Parco.

A fine Ottocento, lasciata la strada di circonvallazione esterna alla cinta in corrispondenza della Barriera dell'Abbadia (tra gli attuali Corso Novara e via Aosta) per inoltrarsi nella strada dell'Arrivore, nel frattempo ribattezzata '*Strada dell'Abbadia di Stura*', avendo sulla sinistra le case della borgata Monterosa in pieno sviluppo, si costeggiava un nucleo di cucinotti e piccole case di forma allungata, che ancora oggi, pur se circondate da alti edifici moderni, non mancano di attirare l'attenzione per l'aspetto rustico e campagnolo: si trattava della **Borgata Maddalene**, il cui toponimo derivava dalla presenza, nelle vicinanze, del *Convento delle Maddalene*, vasto edificio religioso situato, sino al '700, lungo la strada all'altezza dell'attuale via Lodi, in Borgata Aurora, ma già all'epoca scomparso e sostituito da una ghiacciaia.

Di fronte alle case della borgata, tre grossi cascinali, viste le dimensioni, non passavano di certo inosservati. Si trattava delle cascine *Crocifisso, Valinetto e Dubois*, il cui terreni di pertinenza giungevano sin quasi allo *Stradale del Regio Parco*, lungo il quale c'era la grande *Cascina Verdina*, un tempo racchiusa all'interno della *Tenuta Reale del Regio Parco* e demolita in anni recenti per far posto all'Ufficio delle poste di via Mariani, insieme alla vicina *Cascina Ajrale*, che attualmente versa in condizioni di grave degrado alle spalle del Cimitero Monumentale.

Poco oltre la borgata Maddalene, la strada si divideva in due: a sinistra proseguiva verso l'Arrivore, a sinistra deviava verso la Manifattura Tabacchi, accanto alla quale, proprio in quegli anni e poi anche in tempi successivi sarebbe sorto l'attuale borgo del Regio Parco, meglio conosciuto come '*Borg d'le Tabachine*'.

Il Regio Parco, oggi solo più toponimo riferito ad un quartiere cittadino, era stato, nel '600, la più amata tenuta agricola e di caccia di Casa Savoia, un vastissimo territorio racchiuso tra la Dora, la Stura e il Po destinato inizialmente, per volontà del duca Emanuele Filiberto, alla coltivazione dei gelsi e all'allevamento dei bachi da seta e in seguito, per volontà del duca Carlo Emanuele I, agli svaghi e agli ozi della corte e dei suoi augusti ospiti e alle battute di caccia alla selvaggina,

attorno al mitico ed elegante 'Palazzo del Viboccone', noto nelle corti d'Europa per la sua celebre 'Corte ovata', grande e sontuoso 'Salone delle Feste'.

All'iniziale 'Parco Vecchio' attorno alla residenza, sera stato aggiunto il 'Parco Nuovo' verso la Città, in modo che dal giardino di Palazzo Reale fosse possibile raggiungere agevolmente la vasta tenuta.

Guardando la città moderna, che a partire dall'inizio del '900 ha occupato tutta l'area del parco con le sue case, le sue fabbriche, le sue strade, non è facile immaginare l'aspetto di queste terre, anche se una loro descrizione 'd'epoca' non può che essere interessante e affascinante.

Ne è un noto esempio quella di *Federico Zuccaro*, pittore di corte, in città tra il 1605 e il 1607 per decorare la 'Galleria Grande' di Palazzo Reale, che ci narra che attraversando un ponte di barche sulla Dora situato all'altezza dell'attuale ponte di Corso Regio Parco, poi sostituito dal 'Ponte delle Benne', si poteva giungere ad un'essedra semicircolare alberata da cui si dipartivano cinque grandi viali rettilinei di olmi e gelsi, dedicati alle Scienze ed alle Arti.

Il **primo vialone**, dedicato alle *Arti Liberali*, iniziava con '*...horridezza d'alberi e sterpi...*', continuava, mano a mano che ci si allontana dal fiume, con spalliere di rose e piante rampicanti e terminava in una rotonda con al centro un grande tempio dedicato alle Arti Liberali, tra nicchie e statue di personaggi famosi nelle '*professioni nobili*'.

Il **secondo vialone**, dedicato ai *Sensi*, era invece fiancheggiato da due fossati e conduceva ad un labirinto circondato da precipizi descritti dallo Zuccaro come:

'fossi e precipitii grandissimi che, chi non va accortamente caminando, per esso luogo facilmente precipita, avendo però a luogo a luogo alcuni motti et avvisi di sentenze graziose per fare che l'huomo accorto del luogo possa senza suo danno in esso passeggiare...'

Il **terzo vialone**, l'unico giunto sino a noi (l'attuale Corso Regio Parco), dedicato alle *Virtù Attive* ed alla '*Contemplazione del Cielo e dei misteri divini rivelati dalla sacra Teologia*', era invece affiancato da cappelle e 'luoghi di riposo' per la contemplazione, in un ambiente raccolto e protetto, oltre che da un '*Gran Serraglio*' in cui venivano allevate '*...più sorte di selvaticine*'

Il **quarto vialone** era dedicato agli *Studi Maggiori* e permetteva di passeggiare tra statue e busti di filosofi emeriti.

Infine il **quinto vialone**, dedicato alle *Scienze Matematiche*, lungo la Dora, attraversava vaste praterie aperte e piccole zone boscate e ospitava '*figure con istromenti matematici tessuti delli propri rami degli alberi, come globi, sfere, almanacchi e simili...*'.

Nel 1601, a nord della Dora era stato previsto il tracciamento di un canale, il *Naviglio*, ramo della *Bealera Vecchia di Lucento*, la cui presenza avrebbe reso necessario, per raggiungere il parco e la residenza del Viboccone, da qualunque direzione si giungesse, attraversare un corso d'acqua, per cui la residenza e il parco circostante si sarebbero ritrovate su una grande isola.

Il progetto, però, non venne però mai portato a termine e l'isola non ebbe mai luce.