

Il sottopassaggio di corso Regina Margherita

Grandi sono stati i vantaggi che la cittadinanza torinese ha ricevuto dall'abbassamento del piano del ferro, portato a compimento nell'anno quinto della Rivoluzione fascista.

Le comunicazioni della zona periferica della città con il centro si sono sveltite, le lunghe soste innanzi ai vetusti passaggi a livello, quasi nel cuore della città, sono scomparsi: su agili ponti il traffico cittadino svolge ininterrottamente il suo ritmo, mentre, nella profonda trincea, i treni raggiungono indisturbati e signori assoluti la loro meta.

Una zona importante della città, sede di numerose industrie, si trova, per condizioni topografiche, ancora circonscritta dal centro dalla rigida barriera di ferro: il corso Regina Margherita all'altezza della ferrovia di Milano; dove non è stato possibile scavare per il traffico ferroviario una nuova sede, data la configurazione del terreno e le ingenti spese necessarie per attuare un tale progetto.

Ma per agevolare il traffico cittadino ed unire anche tale zona con il centro urbano della città, ha sollecitamente provveduto la civica amministrazione con la costruzione del sottopassaggio di corso Regina Margherita.

* * *

Esso sarà realizzato mediante l'abbassamento della carreggiata centrale del corso per una lunghezza di circa 280 metri, costituendo perciò due rampe in trincea, una sul lato verso piazza Emanuele Filiberto e l'altra sul lato verso il Martinetto. Sopra la trincea verranno gettati tre cavalcavia: quello centrale per la ferrovia Torino-Milano ed i due laterali per le due carreggiate formanti il corso Principe Oddone.

Lo spazio intercedente fra i tre citati cavalcavia risulterà scoperto allo scopo di meglio illuminare il sottopassaggio. Quattro scalinate, due

per ogni lato della ferrovia, serviranno a mettere in comunicazione il corso Principe Oddone colla parte abbassata del corso Regina Margherita. I viali ed i controviali di quest'ultimo resteranno invece al piano attuale, cioè al piano superiore, e serviranno per il mantenimento dell'incrocio dei due corsi. La parte in trincea del corso Regina Margherita misurerà circa 16 metri di larghezza (come l'attuale carreggiata centrale) di cui 13 per la parte carreggiabile e 1,50 per ciascun marciapiede laterale.

I cavalcavia stradali, ciascuno sul prolungamento delle due parti del corso Principe Oddone, misureranno m. 15 di larghezza di cui 12 per la carreggiata e 1,50 per ciascun marciapiede laterale. Il cavalcavia della ferrovia avrà la larghezza di m. 9. Il sottopassaggio sarà diviso in due luci da una fila di pilastri centrali in cemento armato, costituenti un appoggio intermedio degli impalcati. Questi saranno formati con travi di ferro speciali a doppio T, che permetteranno di limitare la parte portante a spessori minimi (appena 45 centimetri) non raggiungibili con alcuna altra struttura, particolarmente in considerazione dell'elevatezza dei pesi che dovranno transitarvi sopra. Questo sistema permetterà di non dover approfondire molto la trincea del corso Regina Margherita, che altrimenti verrebbe ad avere uno sviluppo alquanto maggiore con grave inciampo per le strade trasversali. Per questa ragione sarà attribuita alla rampa la pendenza del 4%, che non è tuttavia eccessiva anche per i carri pesanti. Ne deriverà sotto ai cavalcavia un'altezza netta di 5 metri.

Il costo di tutte le opere si aggira sui due milioni e mezzo, oltre alle spese per la deviazione provvisoria della linea ferroviaria. Questa deviazione è indispensabile per liberare l'area in cui verrà costruito il cavalcavia della ferrovia