

LE STRADE A TORINO

Per la stasi subita da ogni lavoro nel periodo bellico ed il poco impulso che per innumerevoli ragioni era stato possibile dare ai lavori pubblici nell'immediato dopo guerra la situazione delle strade di Torino era, negli anni in cui il Regime assunse il potere, delle meno confortanti.

Il notevole aumento del traffico, il continuo progresso dei veicoli nei riguardi della velocità, le rinnovazioni dell'armamento e delle vetture tramviarie, lo sviluppo edilizio ed il conseguente estendersi della Città, ma soprattutto lo spirito innovatore apportato dal Fascismo, determinarono, anche in questo campo, un fervore di iniziative, di esperimenti e di realizzazioni che ebbero a Torino le loro prime efficaci estrinsecazioni nell'anno 1924.

L'insieme delle vie cittadine contava allora una superficie di circa 6.000.000 mq. e di questi soltanto 220.000 mq. sistemati con pavimentazioni permanenti.

L'esame generale dello stato di manutenzione poneva il problema nei suoi veri termini: urgeva la pavimentazione di un complesso imponente di vie, corsi e piazze: la sistemazione di numerose strade periferiche per dare accesso alle molte costruzioni che andavano sorgendo; l'esecuzione di opere complementari, quali marciapiedi rialzati, banchine, spartitraffico, aiuole, nell'interesse e per la disciplina della circolazione dei pedoni e dei veicoli.

Non essendo possibile affrontare d'un colpo la totalità delle opere necessarie, si cercò la soluzione più adatta a realizzare rapidamente e con mezzi in proporzione limitati i più sensibili vantaggi per la circolazione.

Oggi la superficie complessiva delle vie sistemate è salita da 6 a 10.000.000 di mq. ed i 220.000 metri quadri con pavimentazione permanente del 1924 sono ora 2.000.000; ad essi si aggiungono 3.500.000 mq. sistemati in mac-adam trattati.

I provvedimenti adottati possono essere suddivisi in tre categorie:

1^a impiego su larga scala di leganti a base di catrame e bitume;

2^a rinnovazione delle pavimentazioni nelle arterie di maggior traffico;

3^a apertura e sistemazione di nuove vie.

IMPIEGO DI LEGANTI A BASE DI CATRAME E BITUME

L'impiego di leganti a base di catrame e bitume nei trattamenti superficiali è stato iniziato quasi contemporaneamente sia nella formazione di nuove massicciate, sia per migliorare il piano di scorrimento di massicciate esistenti.

Con tali trattamenti dal 1924 ad oggi sono stati ricoperti mq. 3.505.213 di carreggiate e cioè il 43 % della superficie totale.

L'imponente sviluppo dei suddetti trattamenti è stato principalmente determinato dall'urgenza di ottenere, con disponibilità di fondi relativamente modeste, con mezzi semplici ed in un tempo relativamente breve, una rete abbastanza estesa di vie e corsi percorribili agevolmente anche dai veicoli veloci e cioè con carreggiate a pavimentazione uniforme e compatta, che sotto l'azione del traffico presentassero notevole resistenza, senza dar luogo a formazione di polvere, fango, ecc.

Tali trattamenti superficiali sono stati considerati come una via di mezzo tra le pavimentazioni vere e proprie ed i mac-adam all'acqua o i ciottolati e pertanto sono stati adottati normalmente in vie e corsi di scarsa o media importanza e, soltanto per ragioni di urgenza o di economia, ma sempre con carattere provvisorio, nelle carreggiate di alcuni grandi corsi.

Normalmente nella formazione di nuove massicciate in pietrisco sono stati eseguiti due trattamenti: il primo con catrame (circa Kg. 3,5 per mq.) non appena ultimati i lavori di cilindatura del pietrisco; il secondo con bitume o emulsione bituminosa (Kg. 1,2 di emulsione o Kg. 1 di bitume per mq.) dopo una decina di giorni. Nel periodo intermedio tra i due trattamenti, si è dato il transito sulle massicciate.

Nelle strade in pendenza e specialmente in quelle della zona collinare, è stato quasi sempre eseguito un solo trattamento con catrame o bitume all'atto della formazione della massicciata, allo scopo di evitare un'eccessiva levigatura superficiale.

La manutenzione delle carreggiate in mac-adam trattati è stata effettuata mediante piccoli rappezzi e spandimenti di bitume o di emulsione bituminosa. Il numero di tali spandimenti, i quantitativi di leganti impiegati, l'intervallo di tempo tra un trattamento e l'altro variano per ciascuna strada. Alcune vie soggette a transito relativamente intenso sono state bitumate a caldo o a freddo almeno una volta all'anno, mentre altre vie si presentano ancora in ottime condizioni dopo circa 4 anni dall'ultima spalmatura.

L'affidamento dei lavori di catramatura (provvista, riscaldamento e spandimento del catrame) è stato, fino ad oggi, fatto a trattativa privata alla ditta che utilizza i prodotti delle Officine del Gas di Torino.

I prezzi hanno subito notevoli oscillazioni. Il migliore è stato ottenuto per i lavori eseguiti nel 1935-36 con L. 0,37 al Kg. di catrame, fornito, scaldato e disteso con apparecchi della ditta in qualsiasi punto della Città.

I lavori accessori e cioè: copertura, cilindatura, ecc. sono stati eseguiti in economia.

I lavori di bitumatura venivano un tempo affidati ad asta pubblica; da alcuni anni si è ritenuto conveniente affidarli a ciascuna delle ditte appaltatrici dei lavori di ordinaria manutenzione del suolo pubblico dei sette lotti in cui è divisa la Città.