

LA NUOVA ARTERIA TORINO - VILLANOVA D'ASTI



«Un'adunanza è stata tenuta ieri nel palazzo del Governo presieduta da S. E. il Prefetto con l'intervento del Segretario Federale, del Preside dell'Amministrazione provinciale, del Podestà di Torino e dell'Ingegnere Capo del Genio Civile per la costruzione di una nuova arteria tra Villanova d'Asti e Torino (raddoppio della strada statale n. 10 - Padana inferiore) in base al progetto di massima a firma degli ingg. Orlando Orlandini e Andrea Quaglia.

L'attuazione di quest'opera pubblica è stata dal Ministero dei Lavori Pubblici subordinata al concorso degli Enti locali interessati.

I convenuti hanno esaminato la questione e sono pervenuti alla conclusione che sussiste concretamente la possibilità della realizzazione di quest'opera che interessa la regione piemontese, mediante contributi a carico degli Enti locali interessati per la cui determinazione S. E. il Prefetto ha impartito le opportune direttive».

Così il comunicato sulla riunione tenutasi il 20 maggio per iniziativa di S. E. Oriolo ha annunciato che il progetto della nuova grande arteria collegante direttamente Torino con Villanova d'Asti mediante il traforo della collina torinese tra valle Cartmann, Pino e Chieri è entrato nella fase risolutiva.

Dalla prima ideazione dell'opera che risale al 1932, attraverso anni di studi e di elaborazioni si è giunti al progetto di massima che ha ottenuto l'approvazione del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici il quale ha riconosciuto che esso soddisfa una reale necessità nei riguardi del miglioramento delle condizioni del traffico per strada ordinaria tra Torino e Genova.

Delle diverse soluzioni presentate dai progettisti al fine di perfezionare il loro studio tendente a fornire tutti gli elementi di giudizio necessari per la scelta della soluzione meglio rispondente agli interessi generali contingenti, la preferenza è stata data al tracciato con carat-

teristiche di camionale per Valle Cartmann-Pino-Chieri sud-Riva che, secondo il parere dell'autorevole Consiglio, indubbiamente risolve ed in modo soddisfacente, il problema della più rapida comunicazione tra Torino e Genova attraverso le strade statali n. 10 e 35 e l'autocamionale, sia per l'abbreviazione di percorso tra il centro di Torino e Villanova d'Asti, che si realizzerebbe escludendo il tratto iniziale della Padana inferiore fra i predetti abitati, sia per la eliminazione degli attraversamenti degli abitati di Moncalieri, Trofarello e Poirino, le cui traverse interne presentano una congestione di traffico

Caratteristica apprezzata della nuova grande arteria è anzitutto il percorso della valle del Cartmann.

Infatti tra le varie vie che si possono tracciare attraverso la collina dalla pianura di Torino verso la pianura chierese e la Padana inferiore, colle caratteristiche di strada di traffico pesante e veloce, con larghezza di sede di m. 10 di cui m. 9 pavimentati, di pendenza limitata al 4% e curve di raggio superiore ai m. 100 quali si sono fissate per le camionali, la via che segue la direttiva di valle Cartmann sboccante a Torino in regione Sassi appare la meglio consigliabile.

Essa costituisce il percorso più breve per l'accesso alla parte nord dell'abitato di Torino facilitando le comunicazioni delle valli di Susa, di Lanzo e del Canavese verso il Monferrato e la Riviera ligure.:

sbocca a Torino in prossimità del ponte Principe di Piemonte con facile accesso alla zona centrale cittadina a mezzo del corso Birago e della strada automobilistica da costruirsi sul riempito alveo del canale Michelotti;

attraversa la collina nella località ove il diaframma è di minimo spessore;

raggiunge a Villanova la Padana inferiore costituendo con essa il tracciato che più si avvicina alla linea d'aria Torino-Asti.

L'esame orografico della valle Cartmann e della rete del piano regolatore della regione Sassi di Torino ha indotto i progettisti a scegliere il percorso sulla costiera