

a giorno della valle con raccordo alla via Borgofranco del piano regolatore all'inizio della valle Cartmann.

Le caratteristiche planimetriche ed altimetriche possono così precisarsi:

sviluppo con pendenza del 4% sulla costiera a giorno e poscia a levante del ramo terminale della valle Cartmann sino alla prog. m. 4400 all'imbocco della galleria di Pino; sviluppo in galleria per m. 895 con pendenza 2,10% e quote estreme s. l. m. di m. 425,10 e m. 443,60; discesa lungo la valletta di Pino sulla costiera a giorno con successive pendenze dell'1,42%, 3,50%, 2,70%, 2,26%, 3% fino a raggiungere la stazione prevista per Chieri alla progressiva m. 11.000 q.s.l.m. di m. 271,50.

Nel tratto successivo con grandi rettilinei tocca Riva a sud dell'abitato prog. m. 15.878, q.l.m. m. 259; poscia tenendosi a circa m. 150 a giorno della provinciale Riva-Villanova raggiunge la Padana inferiore alla prog. metri. 22.449,20, q.l.m. m. 257,30 a circa m. 400 prima dell'abitato; in questo tratto l'andamento altimetrico è facile con lievi pendenze.

Assumendo come inizio della strada progettata la piazza Castello, in relazione alla chilometrazione delle strade statali, il tracciato previsto misura al raccordo con la Padana inferiore a Villanova d'Asti m. 27.200, mentre la stessa Padana raggiunge i m. 33.500. L'accorciamento del percorso aumenta naturalmente rispetto al limite nord di Torino raggiungendo i 10 Km. in corrispondenza della Stura.

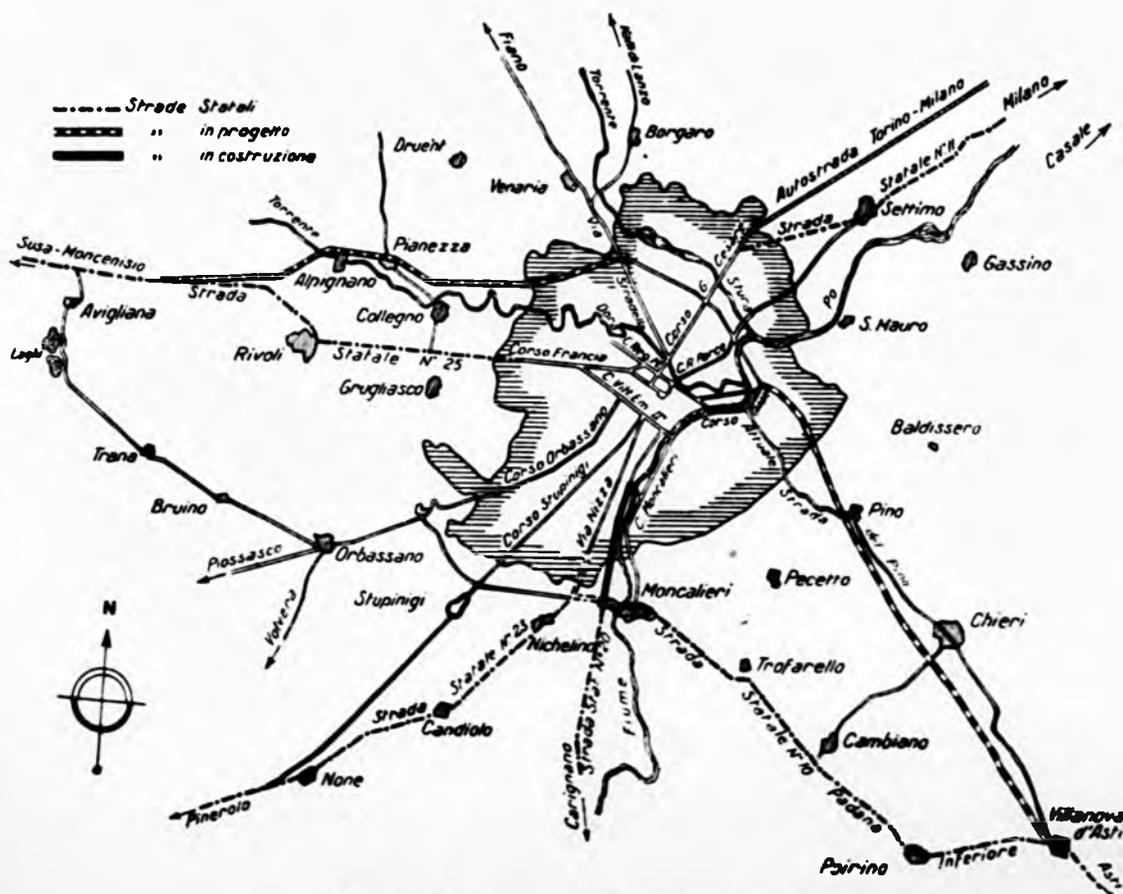
Come già si è accennato i raggi delle curve non scendono al disotto dei m. 100; la larghezza del corpo stradale è al minimo di m. 10 nei rettilivi di cui m. 9 di carreggiata pavimentata; in corrispondenza delle curve di raggio minore di m. 200 è previsto un adeguato allargamento.

La soprastruttura stradale è prevista con un'ossatura di sottofondo in ciottoloni ghiaia su uno strato di sabbia con una soprastante massicciata di pietrisco cilindrato protetto con trattamento superficiale a base di polvere asfaltica.

In corrispondenza dei manufatti e delle gallerie la pavimentazione è prevista in conglomerato cementizio.

Nella galleria di valico, da aprirsi attraverso banchi di marne e di arenarie è previsto il rivestimento in calcestruzzo di cemento dello spessore medio di cm. 70 ed un arco rovescio in muratura di mattoni dello spessore di cm. 50, ricavando tra il piano viabile e l'arco rovescio dei cunicoli per eventuali servizi pubblici sotterranei.

Nella galleria di valico avendo il piano disposto su una livelletta con pendenza del 2,10% è da prevedersi una ventilazione naturale sufficiente; in caso di necessità si potrà migliorare la ventilazione naturale aprendo facilmente nelle arenarie e nelle marne dei pozzi verticali sull'asse delle gallerie i quali, dato il profilo del terreno, possono raggiungere al massimo la profondità di m. 50; oppure utilizzando il cunicolo sotto l'arco rovescio per una ventilazione artificiale.



Come si inserisce la nuova strada nelle reti delle realtà esistenti