

I manufatti sono previsti tutti in calcestruzzo semplice od armato; i principali sono sei viadotti progettati in valle Cartmann per l'attraversamento delle convalle.

Per i servizi di sosta e rifornimento degli autoveicoli si prevede, con una modifica del piano regolatore della località, la formazione di un piazzale a Torino in regione Sassi e di sei stazioni di accesso in corrispondenza rispettivamente dell'abitato di Pino, del bivio della comunale di Baldissero colla provinciale Torino - Chieri, dell'attraversamento della provinciale Chieri-Poirino a Chieri, dell'abitato di Riva e del raccordo colla Padana inferiore a Villanova.

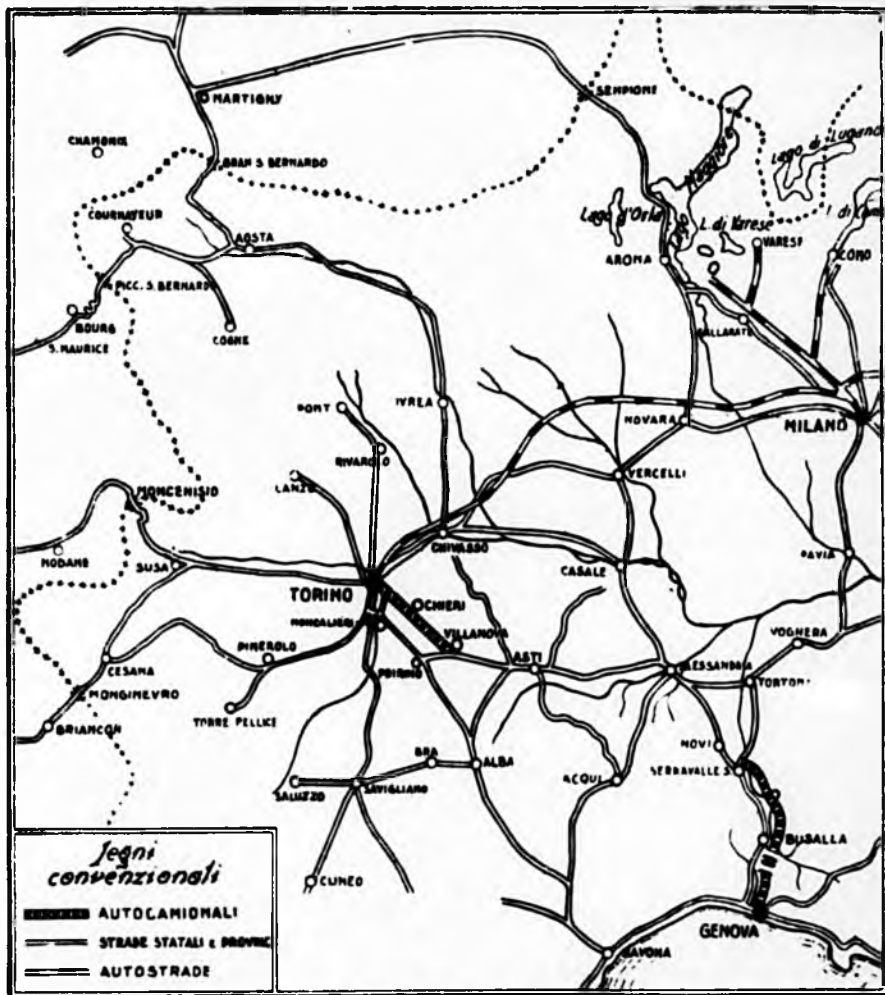
Il preventivo di spesa per l'arteria della lunghezza di m. 22.449 è di L. 20.500.000 corrispondente ad una spesa media chilometrica di L. 4.000.000 circa per la galleria e di L. 760.000 per la strada.

Queste in sintesi le caratteristiche principali del progetto che ha raccolto l'approvazione delle superiori Autorità e che trasformato in progetto esecutivo si avvia alla sua pratica attuazione.

Se i consensi ai progettisti per lo studio intrapreso non sono mai mancati sin dall'inizio è per loro di legittima soddisfazione constatare come l'ardita soluzione da loro prospettata, vincendo gli ostacoli che sempre si frappongono alla realizzazione di una audace iniziativa, trova ora convinti fautori non solo tra il pubblico che, attraverso le numerose pubblicazioni fatte in proposito dai nostri quotidiani e particolarmente dalla « Stampa » ad opera di Francesco Oddone, Podestà di Villanova d'Asti, ha potuto rendersi conto dell'importanza dei problemi affrontati e risolti col progetto in discussione ma, quel che più conta, tra le Autorità cui tocca la responsabilità di decidere e provvedere.

L'azione risolutiva di S. E. Cobolli Gigli Ministro dei Lavori Pubblici, che volle esaminare personalmente il progetto anche sul terreno, e di S. E. Oriolo Prefetto di Torino, non potrà essere dimenticata.

L'opera che si sta per attuare non soddisfa soltanto le necessità regionali ma favorisce gli interessi superiori



La nuova arteria in relazione alla camionale Serravalle-Genova

della Nazione in quanto, come è stato detto nella relazione illustrativa del progetto, la camionale di Torino-Villanova d'Asti costituisce per il collegamento di Genova con Torino il tronco che, superando il bastione della collina torinese, ottiene il più breve percorso e decongestiona il traffico della Padana inferiore nel suo accesso a Torino analogamente a quanto si è ottenuto per l'accesso a Genova colla autocamionale per Serravalle attraverso il bastione appenninico.

Sotto questo aspetto l'importanza dell'opera proposta è stata prontamente sentita dal Ministro dei Lavori Pubblici che tanta preziosa attività dedica al potenziamento della rete stradale dell'Impero. Il concorso diretto dello Stato ne è la prova più evidente.

Come poi la nuova grande arteria rientri nel quadro degli interessi di Torino e della sua zona di influenza è stato da tempo prospettato.

Fin dal marzo 1934 pubblicando sulla rivista « Urbanistica » il primo studio del progetto segnalavo i criteri urbanistici a cui il progetto è stato informato:

1° I piani regolatori e di ampliamento delle grandi Città non devono essere studiati come semplici piani edilizi-architettonici ma anche come disciplinatori del movimento locale e di transito e conseguentemente della viabilità e dello sviluppo dell'abitato.