



Il tracciato del progetto Orlandini-Quaglia per la valle del Caraman  
ed traforo della collina (intersezione di Pino)

2° Essi devono corrispondere ad una giusta visione dello sviluppo regionale in quanto la viabilità ed il movimento urbano sono funzione del traffico regionale.

3° Soltanto un buon piano regolatore regionale può, con una buona sistemazione della rete stradale, assicurare il razionale sviluppo della Città principale e dei centri satelliti.

(Col traforo della collina Chieri viene ad essere collegata con Torino con strada della pendenza massima del 4 % e percorso di soli Km. 12).

4° Il movimento di transito attraverso i grandi centri deve essere disciplinato *da lontano*. Così nel caso particolare, è dal bivio di Villanova che il traffico di Asti-Alessandria-Genova può essere smistato per Torino nord (via Chieri) o per Torino sud (via Moncalieri) in modo da evitare un inutile anzi dannoso transito attraverso la città, con maggior percorso.

5° Le moderne strade di grande comunicazione devono avere sedi separate pel traffico a trazione meccanica e per quello ordinario in modo da formare, con le autostrade e camionabili, una rete di arterie adeguate alle esigenze della circolazione veloce di oggi e di domani ».

Già in allora il progetto presentato era favorevolmente accolto anche come elemento risolutivo particolare del problema del piano regionale torinese venendo a inserirsi nel complesso delle nuove grandi radiali torinesi che l'azione lungimirante del Podestà S. E. Paolo Thaon di Revel aveva tracciato.

Commentava in proposito l'ing. Civico sull'Ingegnere: « Il problema del « piano regionale » comincia ad essere sentito, specialmente nelle grandi città; si comincia a comprendere che questi grandi organismi hanno bisogno, per vivere ed incrementarsi, di disciplinare organicamente tutta la regione d'influenza nei traffici, nella edilizia, nelle industrie, nei commerci, nel turismo, ecc. ».

Il Sindacato Provinciale Fascista Ingegneri, preso in attento esame il progetto, lo ha ripetutamente segnalato alle Superiori Autorità per la sua realizzazione.

La « Commissione municipale per le grandi vie di comunicazione interessanti la Città di Torino » (1) istituita dal Podestà Ing. Sartirana, che ad essa deferiva gli studi per risolvere il problema di meglio inserire Torino nel sistema delle grandi comunicazioni nazionali ed internazionali superando le difficoltà derivanti dalla sua posizione geografica, prendeva in esame il progetto Orlandini-Quaglia e concludeva la sua relazione del 3 giugno 1936 -XIV proponendo per primo:

« la costruzione del raddoppio della Padana inferiore nel tratto Torino-Villanova d'Asti con un tronco a carattere camionale, che da Sassi, attraverso la valle Cartmann sottopassi il crinale della collina in galleria nei pressi di Pino. Tale raddoppio verrebbe a costituire il tronco termi-

(1) Presidente: On. Ing. Giovanni Bernocco - Membri: On. Avv. Gino Olivetti, On. Conte Carlo Pava, On. Giovanni Vianino, Ing. Guido Garelio, Ing. Luigi Odiard des Ambrois, Ing. Cesare Tavella - Segretario: Dott. Giuseppe Perucca.