

massima redatto dall'Ing. Prof. Aimone Jelmoni del Politecnico di Milano, chiedendo che l'opera venga finanziata adottando le provvidenze di cui alla Legge 10 agosto 1950 n. 647 sulle aree depresse dell'Italia Centrale e Settentrionale.

Avendo poi, in questi ultimi tempi, il Ministero dei LL. PP. assegnato già L. 233 milioni per la attuazione del tratto di tale strada compreso tra Carrù e Bastia, ed avendo a sua volta il Consorzio già dato incarico allo stesso Ing. Jelmoni di compilare il relativo progetto definitivo, si può ben dire che tale opera sia ormai entrata nella fase esecutiva, per quanto si debba prevedere che, per esigenze di bilancio, questa non possa svilupparsi col ritmo accelerato che sarebbe veramente desiderabile.

Ad ogni modo ci sembra sia ormai giunto il momento di far conoscere una buona volta ai cortesi lettori questa nuova comunicazione, di cui da molti si parla senza che per altro ne siano state illustrate le caratteristiche tecnico-costruttive e tanto meno i concetti in base ai quali essa è stata concepita. E noi pensiamo che Torino, come capitale del Piemonte, debba seguire con la massima attenzione ed interesse tutte le questioni attinenti alle comunicazioni principali che la collegano ai vari centri della sua regione e di quelli contermini, con particolar riguardo a quelle lungo le quali si convogliano in maggior misura le varie correnti di traffico.

Diremo subito che, contrariamente a quanto comunemente si crede, non si tratta affatto nel caso nostro, di un'autostrada o di una camionale, in quanto una comunicazione di questo tipo (ossia una strada chiusa destinata ad essere percorsa esclusivamente da autoveicoli sviluppati con completa sicurezza tutte le loro caratteristiche ed in primo luogo quella della velocità), non potrebbe per nulla soddisfare alle attuali pressanti esigenze della attività economica locale.

Questa nuova comunicazione pertanto è stata concepita innanzi tutto come una semplice via di arroccamento, avente funzione parallela a quella della ferrovia in esercizio e destinata a collegare, per il fondo valle Tanaro, i Comuni e gli abitati posti lateralmente ad essa e sull'alto, ossia come una strada di interesse prettamente locale avente il compito di raccogliere e smistare il traffico dei vari Comuni della valle nelle loro reciproche relazioni.

Vista sotto tale luce questa comunicazione si riduce quindi ad avere le caratteristiche di semplice strada intercomunale. D'altra parte però non si può non tenere conto del fatto che il collegamento diretto Bra-Ceva per la valle del Tanaro può pure rivestire una notevole importanza per il traffico di transito, in quanto permetterebbe alle relazioni fra Torino e Savona un cospicuo accorciamento di percorso ed una sensibile diminuzione di lavoro motore rispetto all'attuale itinerario della strada statale che da Carmagnola a Ceva, passa per Savigliano, Fossano e Mondovì. Il potere infatti avvalersi da Carmagnola di una nuova strada che, per Bra ed il fondo Valle Tanaro, consenta di raggiungere direttamente ed ancor più rapidamente Ceva senza dovere superare le contropendenze presentate dall'itinerario per Mondovì, significherebbe percorrere un solo lato del triangolo, di cui la Statale accennata costituisce gli altri due. E poichè ciò rappresenterebbe indubbiamente un elemento di favore ai fini delle preferenze da darsi nella scelta dell'itinerario da parte del traffico di transito, ecco emergere di pari passo la necessità di realizzare questa comunicazione di fondo valle Tanaro con caratteristiche diverse da quelle che potrebbe avere se essa avesse unicamente funzione di strada locale.

In vista di questa duplice e diversa funzione da esplicarsi successivamente, e cioè dapprima di sola strada intercomunale ed in seguito sia di strada intercomunale sia di strada di grande transito, e nella considerazione altresì che, per esigenze di bilancio, il suo finanziamento dovrà essere molto probabilmente scaglionato nel tempo, il progettista ha previsto di attuare all'inizio questa comunicazione di fondo valle Tanaro semplicemente con le caratteristiche di strada adatta al traffico locale, adottando però nel contempo alcune provvidenze di progetto e di costruzione onde essa, allorquando ne sarà giunto il momento, possa facilmente ed economicamente trasformarsi in arteria di grande comunicazione.

A tale scopo pertanto è stato previsto che le espropriazioni, le fondazioni delle opere d'arte, i muri di sostegno vengano predisposti già per la maggior larghezza che sarà in avvenire richiesta, come pure il tracciato è stato studiato, nel suo andamento planimetrico, in modo da poter consentire, a suo tempo, gli allargamenti necessari senza notevoli dispendi di lavoro e di spesa e