

senza sacrificio ed intralcio eccessivo dell'esercizio del traffico. In conseguenza di ciò il progettista ha concepito l'opera come realizzabile in tre fasi successive:

1^a) utilizzazione, ove possibile e conveniente, anche nei riguardi dell'economia del traffico, delle strade ora esistenti in fondo valle, limitando le nuove costruzioni alle sole tratte necessarie ad allacciarle tra di loro;

2^a) sostituzione graduale dei vecchi tronchi fino a formare una sola arteria di caratteristiche omogenee;

3^a) eventuale allargamento della sede su tutto il percorso, da Ceva a Bra, per trasformare la strada in via di grande comunicazione.

* * *

Per quanto riguarda il *tracciato* è stato previsto che la strada si svolga nelle sue linee generali, da Ceva a Bra, tutta nel fondo della valle del Tanaro, fatta eccezione per un breve tratto tra Niella e Bastia, dove è stato necessario valicare lo sperone trasversale di Preosa-Pejroni.

Dalla relazione tecnica del progettista si rileva infatti che il tracciato si attiene dapprima alla sponda destra del Tanaro, uscendo dall'abitato di Ceva, correndo tra la ferrovia Ceva-Bra ed il fiume, per poi attraversarlo con un ponte parallelo a quello ferroviario e portarsi sulla sponda sinistra. Poco prima del ponte si avrà l'innesto della futura strada di Roascio. Presso la stazione ferroviaria di Castellino Tanaro si interseca la strada che ora allaccia Lesegno da una parte e Castellino, Igliano e Marsaglia dall'altra con la stazione medesima. All'Arazza si ritorna per breve spazio in sponda destra, per ricevere la strada di Rocca Cigliè ed anche per evitare la progressiva e minacciosa rovina delle « rocche » determinata dall'ansa del Tanaro sotto i terrazzamenti di Campolungo. Quindi si resta in sponda sinistra fin sotto i Pejroni, dove si attraversa il Tanaro sull'attuale ponte di Cigliè, convenientemente allargato e rinforzato, dopo aver raccolto, presso la stazione di Niella Tanaro la strada scendente da questo centro rurale.

Si lambisce l'abitato di Bastia, dopo aver superato i Pejroni, dove perviene la strada di Cigliè, e si attraversa ancora il Tanaro tornando in sponda sinistra, passando sotto la Pieve e guadagnando Bonde seguendo il piede delle « rocche »

del Villero. Da Bonde, attraversato il Branzola ed il Pesio sugli attuali ponti, allargati e potenziati, si corre a fianco della ferrovia prima a destra e poi, attraversatala su di un cavalcavia, a sinistra, per giungere alla stazione di Carrù. Di qui si diparte l'attuale strada per l'abitato di questa città, situato sul bordo del ciglione una sessantina di metri più in alto.

Passata Carrù, si dirama la strada di Clavesana, dopo di che si hanno tre successivi attraversamenti del Tanaro, per due dei quali si può però approfittare dei ponti esistenti. Raccolta la strada di Naviente e superato Farigliano, si attraversa ancora il Tanaro sotto Piozzo, dove poco oltre si innesta la strada che scende da questo abitato. Ci si mantiene ancora in sponda sinistra fino presso Monchiero, e, dopo aver raccolto le strade provenienti da Costamagna e da Lequio, si oltrepassa il Tanaro sull'attuale ponte della strada per Lequio.

A Monchiero si ha l'innesto della strada di Dogliani e Murazzano, nonché di quella di Monforte e Roddino. Dopo Monchiero, fin sotto Cherasco, ci si attiene alla sponda destra, raccogliendo la strada di Novello e Barolo. A S. Lucia di Cherasco si attraversa per l'ultima volta il Tanaro sull'esistente ponte della strada di La Morra e si scavalca la ferrovia sul cavalcavia attuale. Qui la nuova strada avrebbe termine, allacciandosi alla circonvallazione pedemontana di Cherasco, che immette subito dopo nella strada provinciale per Bra e, quindi, per Torino da una parte e per Alba, Asti ed Alessandria dall'altra.

La strada progettata avrebbe, da Ceva al termine di Cherasco, lo sviluppo di km. 44,650, di cui poco più di 11 chilometri sarebbero costituiti da tratti di strade già esistenti da ampliarsi opportunamente. Tali strade, come si rileva ancora meglio esaminando la carta topografica, sono già aperte al traffico locale nei pressi di Ceva, tra Niella e Bastia, tra Bonde, poco oltre la stazione di Carrù, Naviente e Farigliano, nella Bassa di Piozzo e nella Bassa di Lequio fino a Monchiero, da Monchiero al ponte sul Tanaro presso la stazione di Narzole, fra Meane e la stazione di Cherasco.

Il progettista ha anche previsto di adottare, allorquando l'intensità del traffico futuro lo richiedesse, una variante al tracciato nel tratto da Ceva a Pian di Torre (a nord di Lesegno), va-