

# Arteria di attraversamento nord-sud di Torino

Nelle pagine che seguono presentiamo lo studio dettagliato della grande arteria, progettata per risolvere in modo organico ed unitario il duplice problema del collegamento della Città di Torino colle linee di grande comunicazione, che vi fanno capo, e dell'attraversamento rapido della Città nel senso longitudinale. Va premesso che nella impostazione generale questo progetto si inserisce nel quadro del Piano Territoriale di Coordinamento relativo al Piemonte, attualmente allo studio, e costituisce uno sviluppo di seconda approssimazione rispetto a quanto, a questo riguardo, è stato pubblicato nel febbraio di quest'anno su *Metron* 14, e successivamente ristampato nel fascicolo «Il Piano Regionale Piemontese – Roma. Ed. Sandron, 1947»

Rimandiamo quindi il lettore alle citate pubblicazioni per le più ampie giustificazioni dello studio e per il suo inquadramento regionale, ci limiteremo in questa sede ad esaminare essenzialmente gli aspetti tecnici ed economici del tracciato e dell'opera.

Riepiloghiamo innanzitutto brevemente i vari aspetti della situazione esistente:

**1** *Allacciamento Sud della Città.* – Dal nodo di Poirino, in cui convergono la Padana Inferiore (SS n. 10) e la Statale di Col di Cadibona (SS n. 29), l'attuale collegamento con Torino avviene col proseguimento della 10, che nel tratto Trofarello-Moncalieri è attraversato in modo tortuoso e con reciproco danno per l'abitato e per il traffico. Prima di giungere a Torino la 10 riceve gli innesti della 20 (Cuneo-Colle di Tenda) e della 23 (Pinerolo-Colle del Sestriere) in modo assolutamente caotico. La somma dei traffici della 10, 20 e 23 all'imbocco di Torino superava nel 1938 le 30.000 tonnellate medie giornaliere. Questo ragguardevole traffico veniva, e viene tuttora incanalato in Via Nizza, strada cittadina a traffico promiscuo di 21 ml di sezione, che costituisce l'unica via di penetrazione meridionale nella Città. Le proposte, avanzate a suo tempo, sullo stornamento di parte del traffico attraverso il Passo del Pino e lungo la cosiddetta «radiale» per Moncalieri (collegamento sulla sinistra del Po dalle Molinette a Moncalieri) non costituiscono delle soluzioni risolutive. Lo stornamento sul Passo del Pino, sboccando a Sassi, può deviare dall'attraversamento cittadino il traffico diretto ad es. a Ivrea o Aosta, ma non risolve minimamente il problema del traffico diretto al complesso industriale meridionale e occidentale della città (che rispetto ai precedenti è di gran lunga superiore), nè la necessaria razionalizzazione degli innesti della 20 e 23. La radiale neppure è risolutiva, perché costituisce un semplice sdoppiamento, di Via Nizza ed è senza sbocco oltre Corso Vittorio Emanuele.

**2** *Allacciamento Nord della Città.* – La zona settentrionale della città; si trova senza dubbio in condizioni migliori per la coesistenza dell'autostrada Torino-Milano e della Padana Superiore (SS. n. 11). Tuttavia le immissioni in Città, pur potendo avvenire su 3 distinte direttrici, avvengono in realtà quasi unicamente lungo Corso Giulio Cesare (larghezza m. 27) con inconvenienti di promiscuità e di percorso analoghi a quelli di Via Nizza.

**3** *Attraversamento veloce Nord-Sud della Città.* – Le due teste delle direttrici Nord e Sud del traffico richiedono evidentemente di essere tra loro collegate da una linea diretta che formi la spina dorsale del traffico veloce e pesante secondo l'asse longitudinale della Città. Questa linea attualmente non esiste. La Via Nizza dà Sud conduce a Corso Vittorio, Corso Giulio Cesare da Nord conduce corso regina Margherita, ma tra Corso Vittorio e Corso Vittorio e Corso Regina Margherita vi sono tortuosi collegamenti che aggirano il vecchio centro. La città, che ha andamento naturale longilineo, è servita da ottimi condotti trasversali, ma manca completamente di un condotto longitudinale: i corsi longitudinali sono tutti interrotti dallo sbarramento del vecchio centro.

Per l'attraversamento della città sono state da tempo proposte due soluzioni di sventramento: la prima comporta il collegamento di Via Nizza e Corso Giulio Cesare attraverso lo sventramento delle vie Botero e Bellezia (ml. 730 di sventramento); la seconda comporta il collegamento tra Corso Massimo D'Azeglio, sbocco della «radiale», e Corso S. Maurizio, attraverso lo sventramento di Via Calandra (ml. 1135 di sventramento).

Entrambe le soluzioni non solo; o tecnicamente soddisfacenti perché conducono il traffico longitudinale veloce e pesante su Vie che sono frequentemente attraversate da incroci a livello (n. 85 per la prima soluzione e n. 70 per la seconda, su di un percorso complessivo di circa 8 Km.) con tutti gli inconvenienti dei semafori, rallentamenti etc.

## Il tracciato della nuova arteria

Partendo dal nodo di Cambiano (Km. 0 del progetto) la 10 viene deviata dall'attuale sede (che verrebbe declassata a Strada Provinciale) con tracciato indipendente dai centri esistenti. Essa si affianca nella sede ferroviaria e dopo Moncalieri riceve, con incroci selezionati a più livelli, gli innesti

A partire da Moncalieri (Km. 8,7) la 10 assume le caratteristiche di grande arteria cittadina. L'affiancamento alla sede ferroviaria permette di utilizzare una striscia di terreno tuttora inutilizzata, seguendo un tracciato diretto, con curve a grandissimo raggio. Il proseguimento di tale tracciato costituisce la linea di penetrazione meridionale della città, dalla quale si staccano, con incrocio selezionato, la Via Nizza e l'anelare esterna alla città.

La grande arteria prosegue affiancata allo Smistamento e quindi, all'altezza di C. Lepanto si raccorda mediante un viadotto lungo Km. 2,2, a Corso Castelfidardo.

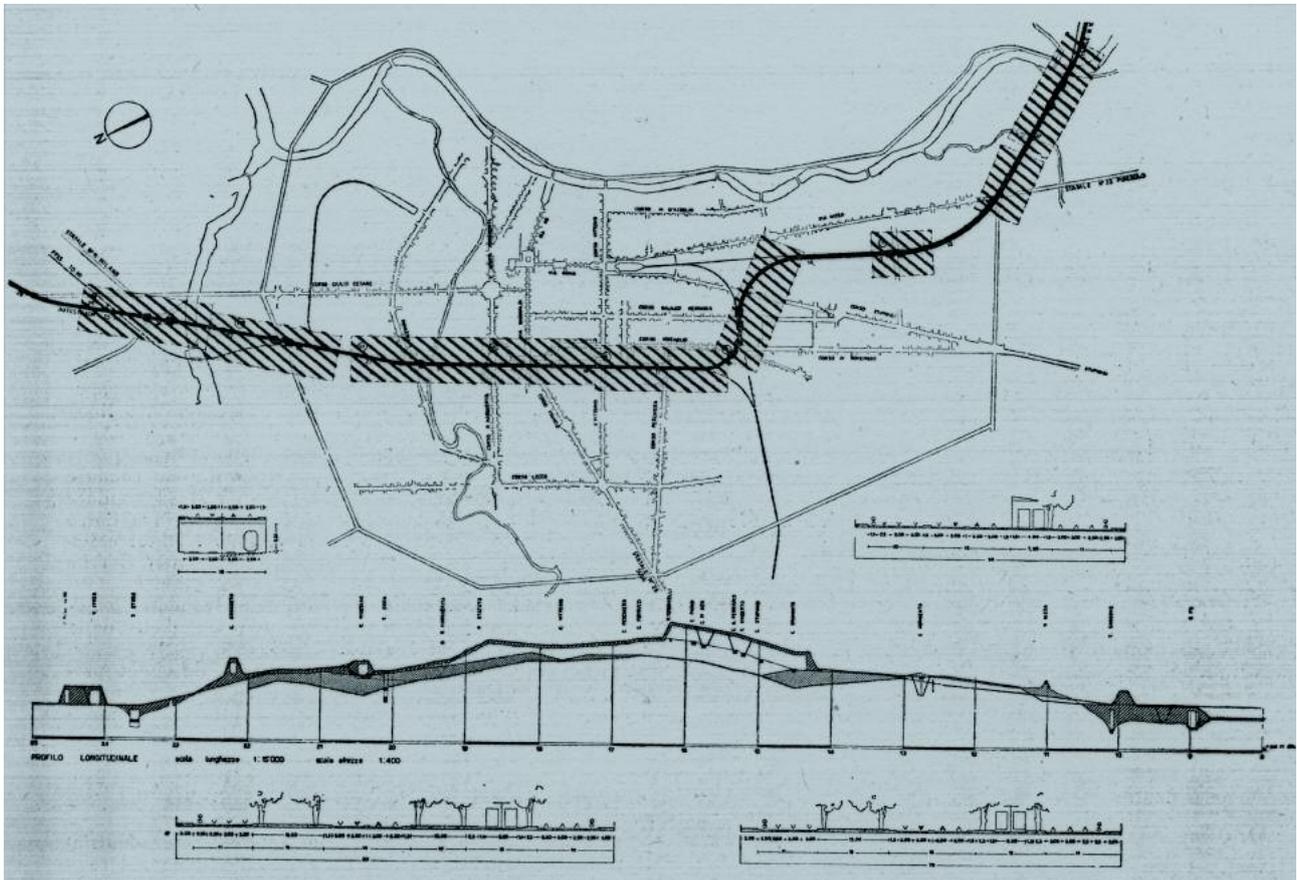
Il viadotto ha funzione di eliminare che gli 8 incroci a livello che si susseguono in così breve tratto: il traffico cittadino si svolge a livello ed è innestato con rampe al traffico. veloce e pesante della grande arteria sopraelevata.

Al Km. 16,4 l'arteria si sovrappone all'attuale sede ferroviaria Torino-Milano, già abbassata rispetto al piano di campagna, e non l'abbandona se non al Km. 22 dopo il completo attraversamento longitudinale della Città.

All'uscita settentrionale, la grande arteria si innesta in un nodo in cui convergono: l'autostrada Torino-Milano, la SS n 11, la strada provinciale per Cuorgnè e la futura direttissima Torino-Ivrea.

Con tale tracciato viene utilizzata una striscia di terreno finora inutilizzata e si crea un grande nastro di penetrazione e di attraversamento veloce a piste separate, e direttrici lineari. Gli incroci sono selezionati a più livelli, ed opportunamente intervallati

in modo da permettere l'irrorazione nei principali condotti trasversali della città. In totale si hanno 2 incroci a livello (a rotazione) e 10 incroci a diverso livello con innesto. La direttrice longitudinale così creata è tangente al nucleo centrale cittadino e può essere ritenuta come l'asse baricentrico maggiore della città.



## Caratteristiche del progetto

L'arteria centrale è di 16 mt. a quattro piste, affiancate da piste laterali per il traffico lento e da larghe fasce di verde. La sezione stradale complessiva ha tre misure: 50, 60, 70 mt., corrispondenti a tre tratti del percorso cittadino.

A commento del progetto illustrato occorre dire che nelle planimetrie il tratteggio incrociato fitto indica costruzioni esistenti, il tratteggio incrociato indica zone da sottoporre a piano particolareggiato per la definitiva sistemazione. Nelle sezioni longitudinali e trasversali, gli sterri sono indicati con grisè ed i riporti con righè.

Nel progetto è prevista la trasformazione ferroviaria secondo illustrati nelle citate pubblicazioni e più diffusamente esposti nell'articolo «Sistemazione Ferroviaria di Torino» in *Cronache economiche* n. 11. Tuttavia è da notare che il progetto è *indipendente dalla sistemazione ferroviaria* e quindi attuabile integralmente anche senza sostanziali modifiche nel tracciato ferroviario. Riportiamo a conclusione la tabella di analisi delle opere e dei costi relativi al tratto cittadino dal Km. 8,7 al Km. 24,6.

In previsione di una eventuale esecuzione, si è proceduto alla suddivisione dell'opere in tre lotti che segnano la progressione dei lavori in ordine di tempo: il primo lotto

(linea di penetrazione Nord) va da Piazza Statuto (Km. 18,9) all'innesto sull'autostrada Torino-Milano (Km. 24,6); il secondo (linea di penetrazione Sud) va da Moncalieri (Km.8,7) a Corso Lepanto (Km. 14,2); il terzo (attraversamento rapido della città), ultimo da eseguire in ordine di tempo, è il tratto di collegamento fra Corso Lepanto Km. 14,2) e Piazza Statuto (Km. 18,9).

Il costo per lotti è il seguente:

1° lotto Km. 18,9 - Km. 24,6 L. 440 milioni

2° lotto: Km 8,7 - Km. 14,2

3° lotto: Km. 14,2 - Km. 18,9 L. 1.505 milioni

Il primo lotto costerebbe in definitiva circa la terza da parte della soluzione di sventramento delle Vie Botero e Bellezia, che dovrebbe risolvere lo stesso problema della linea di penetrazione Nord.

Questa considerazione, unitamente al relativamente basso costo complessivo dell'opera ed ai suoi evidenti vantaggi tecnici generali (che in sede di esecuzione potranno ancora essere ulteriormente perfezionati) costituisce un aspetto decisivo a favore della soluzione prospettata ed ampiamente illustrata nei grafici di progetto, relativi alle parti più interessanti dell'intero percorso.

OPERE	Prezzo unitario 1-9-1947	Quantità	Costo milioni di lire 1-9-1947
Sterro	600	mc. 562.000	337,5
Riporto	600	mc. 306.000	183,5
Muri di sostegno	10.000	mc. 150.000	1.500,0
Manufatti	10.000	mc. 61.000	610,0
Spostamento binari	2.000	ml. 8.300	16,6
Manto stradale	2.000	mq. 213.000	426,0
<b>TOTALE</b>			<b>2.573,0</b>



