

altro i lavori preparatori, e continuare lo studio dei progetti esecutivi delle quattro derivazioni.

I rilievi del terreno erano quasi ultimati ed i progetti esecutivi erano a buon punto; quello della derivazione dell'Orco fra Ceresole Reale e Rosone era compilato ed erano in corso quelli per le derivazioni dal Piantonetto e dall'Orco fra Rosone e Bardonetto Inferiore.

I parcellari per gli espropri per le opere di derivazione e per la linea elettrica erano pronti.

Il disciplinare per la concessione delle derivazioni d'acqua del torrente Orco, fu approvato dal Consiglio comunale in seduta 31 gennaio 1921, e firmato il 22 febbraio successivo.

Per gli sbarramenti, ed anzitutto per quello di Ceresole Reale, la redazione del progetto esecutivo, doveva essere preceduta dagli accertamenti delle condizioni del terreno di fondazione. Infatti il disciplinare prescriveva che al progetto esecutivo doveva allegarsi una relazione sulla estensione ed entità dei depositi detritici sul fondo e sulle sponde ed i profili geognostici del terreno in corrispondenza delle dighe, ottenuti mediante le risultanze di appositi scavi o pozzi. Detti studi ed accertamenti geognostici delle località in cui erano progettate le dighe di sbarramento e dove avrebbero dovuto svolgersi le opere idrauliche, vennero affidate al prof. Alessandro Roccati, della Scuola di Ingegneria di Torino, con deliberazione in data 16 aprile 1921.

La Giunta, con deliberazione 16 giugno stesso anno, autorizzava il completamento degli studi delle derivazioni e l'esecuzione degli assaggi per la diga di Ceresole Reale. Con successiva deliberazione 23 luglio 1921 approvava il capitolato per l'esecuzione di scavi di assaggio per la fondazione della diga in località Pis a Ceresole Reale e il 1° settembre stesso anno provvedeva all'affidamento dei lavori di scavo e di quelli di sondaggio.

Mentre si procedeva al completamento del progetto di esecuzione si ritenne opportuno prevedere l'esecuzione di quei lavori stradali che

dovevano essere eseguiti prima della costruzione degli impianti idroelettrici, affinché nessun ostacolo venisse poi a frapporsi al trasporto dei materiali e dei macchinari ai cantieri di lavoro.

I lavori preparatori di sistemazione stradale si rendevano necessari per tutto il tratto di strada che da Pont Canavese risale la valle fino a Ceresole Reale. Ed invero, fino a Pont giunge la ferrovia del Canavese e l'ottima strada provinciale di Torino, mentre a monte di Pont la strada doveva essere sistemata e trovarsi fin dall'inizio dei lavori in condizioni da rispondere alle esigenze di un traffico piuttosto intenso.

Le condizioni di detta strada erano assai deficienti sotto tale punto di vista, per la limitata larghezza della sede (in molti tratti appena superiore ai tre metri) per le numerose e sensibili pendenze e contropendenze, per gli infelicissimi attraversamenti degli abitati, ecc.

I Comuni di Locana, Sparone, Pont, Noasca e Ceresole Reale, avevano prima della guerra iniziato le pratiche per la sistemazione della strada, ed i lavori vennero divisi in cinque tronchi.

Il progetto relativo al primo e secondo tronco da Prà Lilla al confine con Sparone, di ml. 12.637, venne approvato con decreto prefettizio 3 gennaio 1910 ed ammesso al sussidio del 75% con R. D. 8 maggio 1913 (sussidio del 50% dello Stato e del 25% della Provincia).

Con decreto prefettizio 14 marzo 1914 venne approvato il progetto per i lavori del 3° e 5° tronco — cioè dal confine Locana-Sparone all'abitato di Sparone, ml. 3002, e dal confine Sparone-Pont all'abitato di Pont, ml. 2795 — ed ammesso al sussidio del 45% in base al D. L. 19 agosto 1915, n. 1371, trattandosi solo di sistemazione non di costruzione di strada.

Il progetto, relativo al 4° tronco comprendente il tratto fra l'abitato di Sparone ed il confine con Pont, venne approvato con decreto prefettizio 12 maggio 1911 e con decreto 10 marzo