

Si faceva ancora presente che, perchè ciò fosse possibile, era necessario che gli impianti della valle dell'Orco fossero eseguiti direttamente dal Comune per poter ottenere un più razionale e più conveniente funzionamento delle Centrali municipali, conseguendo in tal modo, la migliore integrazione nella produzione dell'energia.

Dopo aver dimostrata la bontà del costruendo impianto si accennava ai principali probabili impieghi di così cospicua quantità di energia elettrica.

Nella relazione erano indicati quali erano i lavori più urgenti da deliberare e fra questi la sistemazione della strada fra Pont Canavese e Prà Lilla, per la quale il Governo e la Provincia di Torino, avevano da oltre due anni accordato il sussidio di L. 1.117.835 in base alla legge sulle strade di accesso alle stazioni. Per questa sistemazione il Servizio impianti idroelettrici aveva presentato all'Amministrazione, una apposita relazione coi documenti necessari perchè potesse formarsi un concetto preciso sull'importanza e convenienza dell'opera e sull'entità della spesa.

Inoltre si proponeva l'inizio della costruzione della derivazione sussidiaria per la produzione dell'energia elettrica per l'esecuzione dei lavori. Si prospettava ancora la convenienza di far presentare dal Comune di Ceresole Reale al Ministero il progetto per la sistemazione della strada Ceresole-Noasca con la domanda di sussidio del 25 %, che viene accordato ai Comuni isolati.

Al Ministero dei Lavori pubblici avrebbe poi dovuto essere inoltrata istanza, per ottenere la autorizzazione all'occupazione dei terreni occorrenti per le opere relative all'impianto.

Queste proposte non furono prese in considerazione dall'Amministrazione, la quale si limitò ad autorizzare la prosecuzione degli studi definitivi e preparatori per l'esecuzione dei lavori, all'impianto degli stramazzi per le misure delle portate durante le magre invernali

ed a procedere all'esproprio di un terreno sulla sponda destra dell'Orco in regione Pis, nella località in cui avrebbe dovuto trovar sede la grande diga di sbarramento.

Intanto erano giunte a buon punto le trattative col Comune di Locana, per un concorso del Comune di Torino per i lavori di sistemazione della strada Pont-Prà Lilla.

Infatti il 4 gennaio 1924 l'Amministrazione riconosciuta l'evidente convenienza della sistemazione della strada d'accesso ai lavori, deliberava il concorso di L. 600.000, per la costruzione e sistemazione della strada Pont-Prà Lilla, secondo i progetti approvati dal Governo, da versarsi ratealmente, in proporzione del progresso dei lavori, e previa constatazione da farsi dalla Direzione del Servizio impianti idroelettrici.

Ma in seguito il Regio Commissario del Comune di Locana aveva invitato i Sindaci ed i Commissari Regi dei Comuni dell'alta valle dell'Orco, il Presidente della Deputazione provinciale gr. uff. Anselmi, il consigliere provinciale comm. Chiesa ed il Regio Commissario del Comune di Torino, ad un convegno da tenersi il 19 marzo 1924 per addivenire alla ripartizione, fra i diversi Comuni interessati, del concorso da assumersi nella sistemazione della strada da Pont a Noasca.

Sono intervenuti oltre il gr. uff. Anselmi, il comm. Chiesa, l'ing. Bornati per il Comune di Torino, i Regi Commissari dei Comuni di Locana e Noasca ed i Sindaci di Sparone e Ribordone.

Dalla discussione avvenuta e dalle dichiarazioni dei rappresentanti dei Comuni della valle dell'Orco, è risultato che gli stessi non potevano intervenire nella sistemazione della strada che con un concorso complessivo di L. 132.000, invece che con la somma di L. 264.000 mancante per completare l'importo preventivato. Sarebbero occorsi perciò, per raggiungere il preventivo stabilito, ancora L. 132.000.

Come si è detto, con deliberazione in data