

4 gennaio 1924, il Regio Commissario di Torino approvava il concorso di L. 600.000 nella spesa di costruzione e sistemazione della strada, nell'ipotesi, allora prospettata dal Comune di Locana, che i Comuni avrebbero potuto complessivamente concorrere con la somma di L. 264.000.

Ma purtroppo detta somma era impossibile ottenere dai Comuni, date le loro disponibilità finanziarie; d'altra parte era conveniente per il Comune di Torino l'attuazione della strada nelle migliori condizioni di viabilità e senza ritardo per le seguenti considerazioni:

Il Comune di Torino con una spesa di oltre L. 700.000 e senza il concorso del Governo e della Provincia, avrebbe potuto eseguire soltanto la sistemazione parziale della strada, ma in condizioni di viabilità, non così vantaggiose come quelle che si potevano raggiungere con i sussidi stessi. Il ritardo nell'inizio dei lavori avrebbe potuto avere per risultato la mancanza del concorso governativo e della Provincia e la forzata sistemazione parziale della strada, con la stessa spesa di oltre L. 700.000 e con risultati meno vantaggiosi. Ritenuta pertanto la convenienza per il Comune di Torino di approfittare del concorso del Governo e della Provincia e di elevare il sussidio da L. 600.000 a L. 732.000 per raggiungere la somma preventivata per la esecuzione dei lavori, affinché venisse eseguita senza ritardo una buona strada di accesso alle costruende opere per la derivazione dal torrente Orco:

Deliberava il concorso supplementare del Comune di Torino in L. 132.000 e così, con quello deliberato di L. 600.000, un concorso totale fino alla somma di L. 732.000.

I vari Comuni si erano quotati per un concorso massimo di L. 132.000 complessivamente, dichiarando di non essere in grado di sostenere un maggior sacrificio.

Poichè le pratiche per il conseguimento dei sussidi governativo e provinciale furono svolte a cura del Comune di Locana, che avrebbe do-

vuto appaltare i lavori, la Direzione del Servizio impianti idroelettrici municipali si era messa in rapporto coi rappresentanti di quel Comune per l'esame dei particolari del progetto e per la sua sollecita esecuzione.

Da questo esame era risultata la convenienza di introdurre al progetto una variante, nel senso di scartare l'abitato di Sparone per diminuire l'eccessiva pendenza della strada prevista nel primo tracciato.

Tale variante era stata esaminata e studiata dal Servizio impianti idroelettrici: la lunghezza del nuovo tratto di strada, che va dalla borgata Torri, a valle di Sparone. Il Ponte Nero, a monte dell'abitato di detto Comune, risultava della lunghezza di m. 1341 circa; cioè la nuova strada dal Ponte Nero, abbandonando il primitivo tracciato, doveva proseguire a valle di Sparone fino a raggiungere la strada già sistemata in corrispondenza della frazione Torri, mediante la costruzione, sul torrente Ribordone, di un ponte ad arco in muratura con m. 16 di luce. La larghezza della strada era prevista in m. 5.

Questa variante importava una maggior spesa di L. 275.000, spesa che doveva essere sostenuta dal Comune di Torino. Non era esclusa la eventualità della concessione di un sussidio suppletivo da parte del Governo e della Provincia in sede di approvazione della variante stessa, come pure era lecito sperare una qualche economia nell'esecuzione delle restanti opere, nel qual caso la spesa avrebbe subito una riduzione a favore del Comune.

Comunque il maggior sacrificio che avrebbe fatto la Città di Torino era ampiamente giustificato dal fatto che colla proposta modificazione si riduceva al 2,50 % la pendenza, la quale, nel tratto di accesso al Comune di Sparone, supera il 7 %, si sarebbe scartato l'abitato del Comune stesso, ove il transito è assai malagevole, e si evitavano le sensibili contropendenze dopo l'abitato; e tutto ciò rendeva non solo più sollecito il transito, specialmente dei materiali pe-