

portata dal Comune di Torino nel limite massimo di L. 275.000 ».

Questi accordi furono approvati dall'Amministrazione del Comune di Torino con deliberazione in data 18 giugno 1924.

La strada da Pont fino a Noasca coi provvedimenti adottati con le precedenti deliberazioni sarebbe venuta a trovarsi, in complesso, nelle condizioni richieste dalle necessità dei trasporti.

Al contrario il successivo tratto tra l'abitato di Noasca e Ceresole Reale, si trovava in condizioni poco favorevoli alla viabilità; esso infatti aveva per la maggior parte la larghezza di metri 2,50, il che rendeva impossibile l'incrocio dei veicoli, mentre la sua forte pendenza, che raggiungeva il 17 %, non permetteva che il trasporto di un carico minimo.

Data l'ingente quantità di materiali da trasportare a Ceresole, occorrenti per l'esecuzione delle opere, ed in modo particolare della diga di sbarramento, dell'impianto idroelettrico dell'Orco, era necessario che il traffico potesse svolgersi agevolmente.

Era stata già all'uopo esaminata la convenienza di impiantare una teleferica, ma, date le condizioni della regione, questo mezzo di trasporto veniva a costare una somma rilevante e con risultato molto incerto; tanto più che alcuni materiali pesanti ed ingombranti per i quali non si sarebbe potuto usare la teleferica avrebbero sempre dovuto essere trasportati per via ordinaria.

Perciò per la regolarità del servizio nei trasporti, necessaria per avere la sicurezza della continuità dei lavori, e per ottenere anche una sensibile economia nella spesa dei trasporti stessi, si ritenne indispensabile addivenire alla sistemazione della strada anche nel tratto fra Noasca e Ceresole, portando prima dell'inizio delle opere la sua larghezza a 4 metri, e correggendone, ove erano eccessive, le livellette.

La strada fra Ceresole Reale e Noasca si svolgeva, come la rimanente parte, sulla sponda

sinistra del torrente Orco ed era lunga circa m. 8800; la sua larghezza variava da m. 2,50 a m. 4 ed il dislivello tra l'origine e il suo termine risultava di circa 565 metri.

Il tratto da sistemare era più precisamente compreso fra la regione Broc (Ceresole Reale) e l'abitato di Noasca.

Secondo il progetto allestito dal Civico Servizio impianti idroelettrici la strada si manteneva nel primo tratto, e cioè fino alla progressiva 1454, sulla vecchia sede, allargata ora a valle ora a monte, con diminuzione di pendenza da ottenersi mediante lavori di scavo. In seguito, per circa 500 metri, cioè fino alla regione S. Mainer, abbandonava la vecchia sede per eliminare le contropendenze esistenti in questo tratto.

Da S. Mainer verso valle, per circa 1000 metri, nel periodo invernale la strada veniva ostruita dalle valanghe, dovute al forte declivio montano, alla natura liscia delle rocce ed alla scarsa vegetazione. In questo tratto dalla progressiva 2553 alla progressiva 2930 l'andamento altimetrico della strada raggiungeva la pendenza del 17 %, la maggiore di tutto il tronco; essa veniva perciò ridotta, regolarizzando le livelette al 13,80 %.

A valle esistevano due risvolti che costituivano il tratto più pericoloso di tutta la strada per le forti pendenze ed i piccoli raggi; dovevano perciò essere ampliati i raggi delle curve, diminuite le pendenze e costruiti i parapetti allora mancanti. La strada poi era scavata in galleria larga m. 3,60 e alta m. 3 (in calotta), essa sarebbe stata portata rispettivamente a m. 5 e a m. 4,50.

Si percorreva quindi tutto il tratto fino alla progressiva 3408, confine del Comune di Ceresole con quello di Noasca con una pendenza media del 13 % circa.

Nel territorio di Noasca la strada non si trovava in condizioni migliori: si avevano due serie di risvolti difficili, e tratti nei quali si rendeva necessario abbandonare la sede stradale per