

Verbale dell'adunanza del 4 gennaio 1908

ORDINE DEL GIORNO :

1. Presentazione dell'Ordine del giorno relativo alla memoria sui Contatori d'acqua, letta dal socio ing. Francesetti nell'adunanza del 28 dicembre 1907 ;
2. Discussione dei progetti di riordinamento delle stazioni ferroviarie di Torino, di prossima presentazione al Consiglio Comunale ;
3. Relazione del socio ing. Bianchini sull'ultimo Congresso internazionale d'igiene tenutosi a Berlino.

PRESIDENZA REYCEND.

Sono presenti i Soci: Accusani, Albenga, Banaudi, Barosi, Benazzo, Bianchini, Bonelli Eugenio, Borella, Borioli, Branchinetti, Casati, Chiaves, Cocito, Corradini, Davicini, De Bartolomeis, Facchini, Folia, Francesetti, Frizzoni, Ganna, Gatti Giuseppe, Girola, Guastalla, Guidi, Hendel, Imoda, Jorio, Lombroso, Magnani, Martorelli, Mazzini, Molli, Montù Carlo, Moschetti, Novelli, Nuvoli, Penati Cesare, Poma, Prandi, Reycend, Roissard, Sacheri, Salomone, Sclopis, Sincero, Soldati Ermanno, Soldati Roberto, Vanni, Vicari.

Si approva il verbale della seduta precedente, letto dal segretario uscente ingegnere Benazzo al quale il Presidente, interpretando i sentimenti dei Colleghi, rivolge parole di saluto e di ringraziamento per l'opera intelligente prestata, parole che sono accolte dall'assemblea con unanimi applausi.

Il Presidente con elevate espressioni di vivo compiacimento per la recente nomina del Senatore Casana, nostro socio, a Ministro della Guerra, propone di inviargli i rallegramenti della nostra Società sotto forma di lettera o di telegramma; la proposta è accolta dall'assemblea con approvazioni.

Francesetti legge il suo ordine del giorno riassumendo i concetti espressi nella memoria esposta la seduta precedente, avvalorandoli con ampie spiegazioni dopo le quali viene aperta la discussione. Vi prendono parte Vicari e Mazzini per modificazioni di forma soltanto e non di sostanza, sembrando a quest'ultimo poco opportuno far rientrare nel voto un progetto che già fu ritirato e che non si sa come verrà ripresentato. Gli risponde Francesetti che giustifica il suo accenno al progetto di legge, ma che tuttavia si dichiara dispostissimo ad accettare la modificazione di Mazzini.

Corradini avanza la proposta radicale di abolire il nolo sui contatori, come è stato fatto a Firenze. Gli risponde Francesetti dimostrando a quali gravi inconvenienti conduce il sistema di includere nel prezzo dell'acqua, che a Firenze è di cent. 35 al m³, il nolo del contatore; d'altronde come osserva il Presidente, la proposta Corradini non rientra nell'ordine del giorno in discussione e potrà essere trattato un'altra volta.

Bianchini vorrebbe che fosse messo maggiormente in evidenza il pericolo a cui ci esporrebbe l'imposizione della tassa di verifica sui contatori, di farci cioè ritornare a sistemi di distribuzione dell'acqua più infelici ed antigienici di quello a contatore e dopo alcune osservazioni di Francesetti per dimostrare come questo pericolo, specie fuori di Torino, sia tutt'altro che apparente, l'ordine del giorno viene approvato in questi termini:

« *La Società degli Ingegneri e degli Architetti in Torino*, preoccupata della possibilità che si proponga di sottoporre alla verifica obbligatoria i contatori d'acqua; considerando :

« Che la distribuzione dell'acqua potabile con misura a contatore è la sola finora rispondente alle esigenze dell'igiene e dell'equità; e che sarebbe quindi da deplorare che tali apparecchi fossero colpiti da una tassa, necessariamente assai onerosa in confronto del valore dell'acqua misurata, col pericolo di favorire sistemi di distribuzione antigienici;

« Che la spesa della verifica d'ufficio non sarebbe giustificata di fronte alla scarsa utilità che essa avrebbe per l'utente dell'acqua, il quale può facilmente accertarsi che le registrazioni del contatore non siano errate per eccesso, ed ha la sicurezza che un errore di tal natura non può prodursi coll'uso ;

« Che i contatori sono invece soggetti a perdere la loro sensibilità coll'uso, cosicchè le registrazioni vengono ad essere errate per difetto; onde nei rapporti del fornitore dell'acqua il bollo di verifica costituisce una garanzia illusoria, ed anzi sarebbe cagione di ingiusto e grave danno;

« Fa voti:

« Che sia esclusa la verifica obbligatoria dei contatori d'acqua e qualsiasi tassa su tali apparecchi ;

« Ed appoggia il voto espresso dall'XI Congresso degli Ingegneri ed Architetti Italiani, riunitosi in Milano nel 1906, perchè siano istituiti presso i Politecnici e le Scuole di Applicazione per gli Ingegneri dei laboratori per la verifica facoltativa dei contatori d'acqua ».

Montù ha da fare una dichiarazione per rettificare quanto alcuni giornali hanno riferito di lui facendo il resoconto di una adunanza fra proprietari di case, ove era stata ventilata la proposta di un contatore d'acqua per ogni inquilino, contro la quale egli sostiene la convenienza di un solo contatore per ogni casa, data la gravosa manutenzione dei contatori, che si logorano rapidamente coll'uso ed a danno sempre dell'Ente concessionario.

Poscia invitato dal Presidente prende la parola Vicarj il quale fatta rapidamente la storia della questione del riordinamento delle stazioni ferroviarie di Torino e detto come si sia addivevuto ai due progetti A e B preparati dalla Direzione delle ferrovie, li illustra ampiamente e li mette in confronto colla scorta di disegni avuti dalla cortesia del Comm. Ing. Berrini, Direttore compartimentale di Torino delle ferrovie di Stato. In essi si rispecchiano due soluzioni che hanno comuni le stazioni di P. N. Dora e Cimitero, ma differiscono circa la stazione di P. S. abolita completamente nel pro-

getto A, col quale si crea, una grande stazione Ovest all'incontro dello stradale di Francia col prolungamento del corso Vittorio Emanuele II a servizio delle merci e dei viaggiatori rilegandola colle stazioni P.N. e Dora; mentre invece col progetto B è mantenuta la stazione di P. S. attuale, ma soltanto a servizio dei viaggiatori a grande velocità e si propone per il servizio delle merci esclusivamente, una stazione Ovest nella località già designata ma non rilegata per ora colla stazione Dora: in entrambe le soluzioni è poi contemplato l'abbassamento del piano del ferro fra i cavalcavia Sommeiller e piazza S. Martino. Fa presente come la Giunta Municipale e la Commissione ferroviaria interpellate in proposito abbiano data la preferenza al progetto A e come il Consiglio Comunale debba ancora pronunciarsi sopra questi due progetti donde l'importanza che può avere un voto della nostra Società.

Il relatore si schiera senz'altro dalla parte dei fautori del progetto B opportunamente modificato, al quale anche il Comm. Bianchi avrebbe manifestato la sua preferenza e ne spiega ampiamente le ragioni, dimostrando di quanta utilità possa essere per Torino la conservazione di P. S. per la sua posizione centrale, tanto più che continuando l'abbassamento del piano del ferro sotto al corso Principe Oddone e fin sotto al corso Regina Margherita si potrebbe ridurre la stazione di P. S. ad avere due facciate Est ed Ovest a servizio delle due parti vecchia e nuova di Torino. Altra considerazione importante per cui è da preferirsi il progetto B, secondo il relatore si è che colla stazione Ovest del progetto A e colla conseguente abolizione di P. S. si verrebbe ad avere un maggior percorso per tutti i treni da e per Milano non solo, ma anche per le diramazioni di Ivrea, Aosta, Casale, Biella e del Canavese frustrando per tal modo i sacrifici che si fanno per avvicinare sempre più Torino ai piccoli centri.

Si apre quindi la discussione con la proposta di Roissard, che appoggiando il progetto A vorrebbe collegate le stazioni eccentriche con una ferrovia elettrica metropolitana, ma Vicarj gli contrappone l'esempio di tutte le grandi città che fanno sacrifici pecuniari enormi per conservare nel centro le stazioni ferroviarie.

Nuvoli accenna all'idea già da qualcuno messa innanzi di una galleria che passando sotto i corsi Vittorio Emanuele ed Oporto colleghi direttamente P.N. con P. S. Ma gli osservano il Presidente e Vicarj che conviene restringere la discussione poichè il Consiglio Comunale è chiamato a pronunciarsi soltanto sui due progetti A e B.

Borioli, a parte la considerazione che il Consiglio Comunale potrebbe rifiutarsi di approvare tanto l'uno come l'altro dei due progetti A e B quando fossero riconosciuti non abbastanza studiati nell'interesse di Torino dà la preferenza al progetto A con qualche modificazione perchè più grandioso e più moderno: vorrebbe anzi a questo proposito far presente al Governo la necessità di un largo campo di smistamento a Sud del Cimitero per l'eventuale collegamento di quella stazione con un futuro porto sulla Dora; appoggia infine la proposta Roissard di una ferrovia di cintura elettrica.

Montù è contrario al progetto A perché con esso si verrebbero ad avere nuove

stazioni (quella di Dora e del Cimitero) di testa anzichè di transito: l'agitazione per la conservazione di P. N. poi ha già dimostrato che i Torinesi sono conservatori e perciò è favorevole al progetto B che ci conserva una delle maggiori comodità.

Vicarj, dopo aver osservato che l'esempio delle grandi città dimostra come le stazioni di testa non siano da posarsi a quelle di transito, descrive le modificazioni che verrebbero apportate a P. N. in cui sarebbero situati ben 18 binari.

Borgatta vuol dimostrare l'impossibilità di attuare l'idea a cui accennava Nuvoli, ma al richiamo del Presidente che gli fa osservare come le sue osservazioni esulino dal campo della discussione, conclude raccomandando di non prendere una deliberazione troppo precipitata in questione di importanza così capitale.

Prandi preferisce alla grandiosità del progetto A la comodità che ci presenta il progetto B e dimostra il vantaggio grandissimo di una stazione centrale a confronto di una periferica.

Vicarj osserva a Borioli come anch'egli si preoccupi dello sviluppo e del grande avvenire di Torino tant'è che vorrebbe Porta Susa con due facciate: Est ed Ovest e fa rilevare a Borgatta l'urgenza di prendere una deliberazione perchè il Municipio provveda all'esproprio dei terreni sui quali dovranno più tardi essere posati i binari prima che essi vengano altrimenti impegnati.

Barosi crede che la Società dopo il voto già altra volta emesso favorevole al progetto Borgatta, si dimostrerebbe di essere ora poco coerente a sè stessa dichiarandosi per il progetto A o per il progetto B e dietro questo concetto presenta un ordine del giorno pel quale la Società si asterebbe da ogni formale giudizio pur dimostrando le sue simpatie per il progetto A.

Replicano Roissard, Borgatta e Borioli il quale rileva come nessuno dei due progetti presentati risolve la questione edilizia dell'avvicinamento di Borgo S. Salvaio e Borgo S. Secondo per cui si era tanto preoccupati quando sorse la questione del riordinamento delle stazioni ferroviarie, ma Sincero obietta che bisogna pur tener conto del lato amministrativo e non soltanto tecnico del problema per cui volendo la fortuna che l'Amministrazione ferroviaria ci offra, quantunque secondo Vicarj non se ne possa ancora fare sicuro affidamento, una soluzione che se pur non rappresenta l'ideale dal lato tecnico, si può dir buona, crede sia venuto il momento di deciderci e per questo appoggia il progetto A, che risolve meglio il servizio delle merci più importante di quello dei viaggiatori.

Cocito in unione a Francesetti, Montù e Nuvoli, presenta un ordine del giorno in cui fa voti per la conservazione di P. S. ridotta ad avere due facciate Est ed Ovest e per la posa di N. 4 binari sotto il corso Principe Oddone incassati in modo da togliere ogni ostacolo alla viabilità: Borgatta insiste perchè sia sospesa ogni deliberazione perchè ne possa venir fuori un voto più ponderato e solenne ed a questa proposta finisce per associarsi anche Francesetti dopo avuta assicurazione dai Consiglieri comunali presenti che un nostro voto emesso in principio della settimana prossima sarebbe anteriore ad ogni deliberazione del Consiglio Comunale.

Montù insiste per votare subito ma la sospensiva è approvata a grande maggioranza e la continuazione della discussione rinviata all'adunanza di martedì sera per la quale si faranno gli inviti per mezzo dei giornali.

Il Segretario

Ing. M. VANNI.

Il Presidente

Ing. REYCEND.



Verbale dell'adunanza del 7 gennaio 1908.

Continuazione della discussione dell'ordine del giorno della seduta del 4 gennaio.

PRESIDENZA REYCEND.

Sono presenti i soci: Accusani di Retorto, Albenga, Bairati, Banaudi, Barosi, Benazzo, Bianchini, Bologna, Bonelli Eugenio, Borgatta, Borioli, Branchinetti, Casati, Cocito, Corradini, Danusso, Demorra, Durandi, Errera, Facchini, Ferraris Lorenzo, Fontana, Francesetti, Ganna, Giay, Giovara, Girola, Lombroso, Magnani, Martorelli, Mazzini, Molli, Montù Carlo, Nicoletto, Novelli, Nuvoli, Pagani F. D., Pavia, Polone, Poma, Prandi, Prinetti, Regis, Reycend, Roissard di Bellet, Sascheri, Salomone, Sbarbaro, Sclopis, Sincero, Soldati Roberto, Tedeschi Massimo, Tommasina, Vaccarino, Vanni, Vicarj.

Letto ed approvato il verbale della seduta precedente, il *Presidente* richiama brevemente i concetti svolti la volta scorsa intorno alla questione del riordinamento delle stazioni ferroviarie e ne riapre la discussione dal punto in cui era rimasta interrotta.

Francesetti dà ragione della sua adesione all'ordine del giorno firmato da Cocito, Montù e Nuvoli favorevole al progetto B e spiega come trovi ingiustificata la proposta dell'ing. Barosi di astenersi dal pronunciarsi in favore di uno dei progetti A e B per l'affidamento che tanto dell'uno come dell'altro ne può dare oltre che la competenza dei rispettivi fautori Sincero e Vicarj, il fatto soprattutto che entrambi furono studiati dalla Direzione delle ferrovie dello Stato. Ritenendo quindi che, premesso questo, ambedue risolvano il problema sotto ogni punto di vista è da preferirsi il progetto B che soddisfa meglio ai comodi dei viaggiatori per la vicinanza della stazione di P.S.; combatte le osservazioni addotte da Roissard e da Borioli contro questo progetto e dimostra come il raccordo della stazione Ovest colla ferrovia di Milano, il quale basterebbe ad evitare l'inconveniente rilevato da Sincero nel progetto B, sia reso più facile dal corso progettato nel piano d'ingrandimento.

Nuove ragioni in favore del progetto B adduce pure il socio Montù dimostrando come si renderebbero vani, adottando il progetto A, i miglioramenti che proprio di questi giorni si stanno studiando dalle ferrovie dello Stato nel servizio dei treni diretti di Milano.

Sincero dichiara che in coscienza si sentirebbe di votare l'ordine del giorno di Francesetti, Montù, Cocito e Nuvoli perchè risponde alla premessa da lui fatta che nè A nè B così come sono risolvono completamente il problema, ma, giacchè B pure nel concetto dei proponenti l'ordine del giorno, ha bisogno di essere migliorato e col prolungamento della trincea e col raccordo tra la stazione Ovest e la ferrovia di

Milano ed il conseguente esproprio dei terreni, ritiene si debba appoggiare A che compenserebbe l'incomodità dei viaggiatori col risparmio dei milioni che si realizzerebbe nel servizio delle merci.

Borioli riassume le sue osservazioni sui due progetti A e B esaminati sotto l'aspetto tecnico, economico e sotto l'aspetto della viabilità cittadina nelle seguenti considerazioni che presenta sotto forma di ordine del giorno :

« 1° Entrambi i progetti non corrispondono al miglioramento della viabilità tra le regioni di S. Salvario e di S. Secondo inquantochè conservandosi la stazione di P. N. al livello attuale resta impossibile raggiungere quei miglioramenti nella viabilità cittadina per i quali soprattutto e da tanto tempo si è motivato il bisogno di un riordinamento ferroviario in Torino;

« 2° Entrambi i tracciati non eliminano l'inconveniente della percorrenza viziosa per i treni percorrenti le linee al Nord di Torino; e di conseguenza non eliminano quella maggiore spesa di trasporto per le merci e per i viaggiatori, la quale come per il passato continuerà a gravare a tutto danno della cittadinanza torinese;

« 3° Per entrambi i progetti si constata la mancanza di raccordo diretto tra la stazione dell'Ovest e quella di Dora lungo il fiume Dora; e sopra tutto la mancanza di raccordo diretto fra la linea del Frèjus e la stazione Ovest;

« 4° Per entrambi i progetti si constata la mancanza di un fascio di binari in precedenza all'importantissimo punto di biforcazione della linea del Frèjus scendente a P. N. con il raccordo diretto sulla stazione Ovest. Detto fascio di binari servirebbe all'ordinato e celere istradamento delle merci provenienti e destinate le une alle linee al Nord, le altre alle linee del Sud di Torino;

« 5° Il progetto B riesce poi indiscutibilmente inferiore al progetto A inquantochè in esso non è previsto nè l'impianto della stazione di smistamento al ponte Stura nè il collegamento della stazione merci Ovest con la linea di Milano, nè l'impianto della stazione viaggiatori al Nord di Torino, la quale è invece prevista nel progetto A. Presenta inoltre l'inconveniente del transito dei treni merci percorrenti le linee a Nord di Torino attraverso la stazione di P. S., la quale una volta trasformata nel fabbricato, dovrebbe necessariamente risultare ancora assai più ristretta di quanto lo sia oggi rispetto al numero dei binari di corsa.

« In conseguenza delle suesposte considerazioni l'assemblea propone che i due distinti progetti presentati dalle ferrovie dello Stato siano conglobati in un unico progetto da ridigersi sulle basi seguenti :

« 1° Resti conservata la linea attuale interna alla città trasformando la stazione di P. S. per l'esclusivo servizio viaggiatori ed abbassando il piano del ferro della linea in modo da eliminare tutti i passaggi a livello compreso quello sul corso Regina Margherita ;

« 2° Sia data attuazione agli impianti previsti col progetto A contemplandosi per ora il solo servizio merci per la stazione Ovest. La nuova linea esterna all'Ovest di Torino venga per altro studiata in guisa da riuscire alquanto più vicina alla barriera di Francia, e nella sua altimetria tale da escludere qualsiasi passaggio a livello. Nel contempo saranno da colmarsi le deficienze in ordine tecnico constatate ai comma 3° e 4° delle precedenti osservazioni;

« 3° Quanto alla stazione principale per viaggiatori è da ottenersi che l'attuale dannosissimo incaglio alla viabilità cittadina cagionato dagli impianti ferroviari che si sviluppano a raso suolo fra le regioni di S. Salvario e S. Secondo, venga assolutamente eliminato e non solo rimosso e trasportato coll'arretramento dell'attuale stazione, arretramento che da solo darebbe luogo al ripetersi in avvenire, in località

sia pure più a sud della presente, di un incaglio del tutto analogo a quello che da tempo soffre la viabilità cittadina nei pressi di P. N. ».

Barosi, richiamata brevemente la discussione svoltasi su questo argomento nella seduta del 29 gennaio 1906 della nostra Società, e letto l'ordine del giorno allora votato propone il seguente :

« Ritenuto che il progetto B col quale verrebbe abbassata la stazione di P. S. è pressochè identico a quello dell'ing. Michele Fenolio :

« che tale progetto unitamente ad altri sei presi in esame dalla Commissione tecnica incaricata di riferire sul problema delle stazioni ferroviarie di Torino, non venne dalla nostra Società approvato perchè lascia insoluta la tanto discussa e desiderata comunicazione fra i borghi S. Salvario e S. Secondo ;

« ritenuto che il progetto A porterebbe la ferrovia colle sue nuove stazioni alla periferia aumentando così più del doppio le percorrenze attuali senza d'altra parte apportare nessun vantaggio alla città di Torino ;

« ritenuto che dal nostro voto favorevole al progetto Borgatta in poi lo stato delle cose non è cambiato;

« la Società degli Ingegneri ed Architetti riconferma la sua votazione del 29 gennaio 1906 ridando così la sua approvazione al progetto Borgatta ».

Roissard non comprende che vi sia una ragione per insistere su quel voto dal momento che oggi ci è offerto un progetto più grandioso che non ci costa niente.

Regis afferma la necessità grande che il tragitto tra P. N. e P. S. sia il più breve possibile in rapporto alla linea Parigi-Milano che secondo quanto verrà in altra seduta dimostrato è conveniente far passare per il Moncenisio.

Salomone, dopo alcune spiegazioni avute da Vicarj intorno alle spese richieste per l'attuazione del progetto B spese sulle quali Vicarj riferisce che non si sa ancora nulla di preciso presenta un altro ordine del giorno favorevole al progetto A come quello che meglio risponde alle future esigenze dello sviluppo edilizio della città ed ai voti già emessi dal collegio.

Novelli ritiene opportuno che la Società accenni ai miglioramenti da apportarsi alla comunicazione tra i borghi S. Salvario e S. Secondo visto che questa parte del problema è stato affatto trascurata nelle due soluzioni A e B.

Borgatta deve dichiarare come egli sia assolutamente estraneo agli articoli recentemente comparsi su qualche giornale ed agli ordini del giorno a lui favorevoli e finalmente dopo un ultimo ordine del giorno presentato dal socio Lombroso che dà pure la sua preferenza al progetto A si viene alla chiusura.

È messo subito in votazione l'ordine del giorno dell'ing. Barosi il quale ottiene soltanto quattro voti favorevoli ed è pure respinto quello dell'ing. Borioli.

Prima di mettere in votazione gli altri ordini del giorno il *Presidente* ritiene opportuno di fare subito una distinzione tra i fautori del progetto A e quelli del progetto B. La grande maggioranza dei soci si dichiara favorevole al progetto B ed a grandissima maggioranza è pure approvato l'ordine del giorno degli ingegneri Francesetti, Nuvoli, Cocito, Montù, con un'aggiunta proposta dall'ing. Novelli in questi termini :

« La Società Ingegneri ed Architetti di Torino chiamata a dare il suo giudizio sui due progetti A e B è d'avviso che nel riordinamento delle stazioni ferroviarie non convenga sopprimere la stazione di P. S., la quale opportunamente modificata con due facciate Est ed Ovest potrebbe conservarsi a servizio dei viaggiatori incasando i quattro binari in modo da togliere ogni ostacolo alla viabilità.

« Epperò dà il suo voto al progetto B integrato possibilmente coll'acquisto delle aree necessarie al raccordo della stazione Ovest colla ferrovia di Milano.

« Contemporaneamente rilevando che il progetto B non elimina gli inconvenienti della difficoltà delle comunicazioni tra i borghi S. Secondo e S. Salvario, fa voti che a mezzo di cavalcavia o passerelle opportunamente situati si riducano al minimo tali inconvenienti » .

Dopo una raccomandazione di Francesetti di trasmettere al Sindaco ed ai Consiglieri comunali l'ordine del giorno approvato è tolta la seduta rinviando ad una prossima adunanza la continuazione dell'ordine del giorno.

Il Segretario

Ing. M. VANNI.

Il Presidente

Ing. REYCEND.

Verbale dell'adunanza del 24 gennaio 1908.

ORDINE DEL GIORNO :

1. Votazione per l'ammissione di Soci;
2. Comunicazioni della Presidenza;
3. Relazione del socio ing. Bianchini sull'ultimo Congresso Internazionale d'igiene tenutosi a Berlino;
4. Memoria del prof. ing. Domenico Regis sul Valico del Piccolo S. Bernardo e sulla Galleria succursale inferiore al Fréjus.

PRESIDENZA REYCEND.

Sono presenti i soci : Albenga, Ambrosetti, Artom Augusto, Audoli, Bairati, Baudi di Vesme, Bianchini, Bonelli Eugenio, Borgatta, Bottino Barzizza, Branchinetti, Casati, Corradini, Errera, Ferraris Lorenzo, Francesetti, Gallarini, Ganna, Giovara, Girola, Imoda, Jorio, Lombroso, Magnani, Marcenati, Mazzini, Nuvoli, Oggiano, Pagani F. D., Pavia, Poma, Prinetti, Regis, Reycend, Roissard, Soldati Roberto, Tedeschi Massimo, Vanni.

Letto ed approvato il verbale della seduta precedente, si procede alla votazione per l'ammissione dell'ing. Lattes a socio residente effettivo, che ottiene l'unanimità dei voti.

Il *Presidente* comunica la risposta del ministro Casana in ringraziamento delle congratulazioni da lui inviategli a nome della Società ; quindi invita il socio Bianchini a svolgere la sua relazione sul Congresso di igiene tenutosi a Berlino ove in unione coll'ing. Vicarj ebbe a rappresentare la nostra Società per incarico del *Presidente*.

Il resoconto sommario ed interessantissimo dei lavori del Congresso e dell'Esposizione d'igiene insieme colle impressioni ricevute dal relatore durante alcune visite fatte in quell'occasione ad edifizii pubblici di Berlino è seguito dall'uditorio colla più viva attenzione e col massimo compiacimento di cui sono prova gli applausi che salutano l'oratore alla fine del suo dire.

Prende quindi la parola il prof. Regis che legge la sua memoria sul « Valico del Piccolo S. Bernardo e sulla Galleria inferiore al Fréjus » accolta col massimo interesse e con generale approvazione ; dopo di che è tolta la seduta.,

Il Segretario

Ing. M. VANNI.

Il Presidente

Ing. REYCEND.