

Provvidenza, per la concorde volontà dei popoli e per lo splendido valore degli eserciti ».

A questo punto, ci si perdoni l'infelice espressione, la vita politica del Palazzo Carignano si può dire conclusa e fu vita che racchiude un così fulgido tesoro di gloria, quale ben pochi palazzi italiani possono vantare. Non si concludono, però, le sue vicende edilizie, per le quali basterà un fuggevole appunto.

Riprendendo il filo del discorso ricorderemo come nel 1861 deliberandosi di innalzare il monumento a Carlo Alberto, opera del Marocchetti, venissero sacrificati i giardini, e si aprisse una piazza intitolata al Re del '48. La costruzione del Peyron poi, venne demolita nel 1865; essa era infatti di natura del tutto provvisoria dato che il nuovo parlamento avrebbe dovuto sorgere nell'ala rivolta verso piazza Carlo Alberto. Ai lavori di ampliamento si era dato mano nel 1863, ad opera del bolognese Gaetano Ferri, che tracciò i disegni, e di Giuseppe Bollati, novarese, che curò soprattutto la costruzione, previa una intesa tra il Ministero ed il Comune, che prevedeva il passaggio della proprietà del Palazzo al Municipio di Torino, nell'ipotesi, poi divenuta realtà, di un trasferimento della capitale.

L'aggiunta ottocentesca sviluppa una cubatura pressoché equivalente a quella dell'edificio gariboldiano, ed è agevolmente individuabile osservando il colore più vivace del laterizio nuovo, nonché la

maggior freddezza geometrica dei particolari decorativi. Sulla piazza Carlo Alberto domina la monumentale facciata di granito, alta quaranta metri, concepita nelle forme maestose del Barocco francese, rivissute nello spirito di quell'ecclettismo che allora imperava. Nell'interno, un grandioso scalone d'onore ci conduce all'ampia aula già destinata a sede del Parlamento italiano, rimasta poi inutilizzata in seguito al trasporto delle Camere a Firenze.

Attualmente il Palazzo Carignano ospita il Museo Nazionale del Risorgimento, precedentemente ordinato nei locali della Mole Antonelliana. Questa nuova sistemazione del Museo è altamente encomiabile, giacché preserva l'insigne monumento da qualsiasi banale uso utilitaristico assegnandogli la nobilissima funzione di sacrario di memorie storiche. Memorie che vanno dalla vecchia aula del Parlamento Subalpino alla stanza ove, ad Oporto, nella villa del Douro, morì Re Carlo Alberto, stanza che possiamo qui ammirare ricostruita nella sua integrità, così come lo studio del Conte di Cavour, le cui suppellettili vennero trasportate dal Palazzo della Prefettura. E ciò per tacere di numerosissimi altri cimeli, quadri, documenti, molti dei quali ci richiamano a fatti ed eventi dell'Epopea Nazionale che ebbero per teatro quelle stesse mura che ora li custodiscono per la fierezza della Nostra Gente.

Davide Giovanni Cravero

NOTIZIARIO DEGLI ORDINI DEL PIEMONTE

Assemblea ordinaria dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Torino

La sera di lunedì 5 febbraio alle ore 21 nella Sede di Piazza Carignano 5, si è tenuta in seconda convocazione l'Assemblea Ordinaria annuale dell'Ordine Ingegneri della Provincia di Torino essendo andata deserta per mancanza del numero legale la prima convocazione del giorno 31 gennaio 1951.

L'Ordine del Giorno era il seguente:

- 1) Approvazione bilancio consuntivo 1950;
- 2) Conferimenti di incarichi nella provincia a Professionisti di altre Regioni;
- 3) Proposta di Cassa Mutua per gli iscritti;
- 4) Varie.

La seduta venne aperta alle ore 21 alla presenza di 62 iscritti, sotto la Presidenza dell'Ing. Prof. Zignoli, fungendo da Segretario l'Ing. Achille Goffi.

Il Segretario Achille Goffi diede lettura del Bilancio consuntivo della gestione 1950, trascritto in calce. Per illustrare l'avanzo attivo conseguito negli anni 1949-1950, che permette di aprire la gestione 1951 con un notevole

fondo cassa, ricordò le economie conseguite per la larga gratuita ospitalità concessa all'Ordine per oltre 2 anni dal Collegio Costruttori Edili di Torino. Il fondo cassa attuale permetterà di affrontare senza aumentare le quote sociali le future più larghe spese dipendenti dalla presente sistemazione in unione alla Società Ingegneri e Architetti e alle altre Associazioni Tecniche nei locali di Palazzo Carignano.

Il Presidente Zignoli dopo aver rivolto un vivo ringraziamento al Collegio dei Costruttori di Torino per la lunga ospitalità signorilmente offerta all'Ordine, aprì la discussione sul Bilancio stesso, e mise in votazione il Bilancio consuntivo per la gestione 1950. Con prova e controprova il Bilancio venne approvato all'unanimità.

Il Presidente in seguito illustrò i rapporti intervenuti fra la Presidenza e il Comitato di attuazione del Piano di Incremento Disoccupazione Operaia (INA-CASA) a proposito di incarichi di progetto e di collaudo per opere da costruire nella nostra Provincia passati a Professionisti di altre Regioni. I carteggi intervenuti fra l'INA-CASA e il nostro Ordine servirono però a chiarire la situazione, come appare dalla seguente lettera inviata all'Ordine dall'Ing. Ferdinando Guala, Presidente del Comitato di Attuazione del Piano Fanfani:

Torino, 29 gennaio 1951.

« Caro Presidente, ritengo doveroso riassumerle per iscritto i chiarimenti già forniti verbalmente: 1) purtroppo: valorosi colleghi torinesi non hanno inizialmente curato la partecipazione al concorso nazionale 1949 per essere inclusi nell'elenco dei progettisti della INA-CASA, e siccome il successivo concorso locale non è sinora stato perfezionato non è ancora avvenuta l'immissione nell'elenco di altri colleghi (il cui numero potrebbe anche essere illimitato); - 2) nel maggio 1950 il Piano Fanfani ha ritenuto doveroso, nell'interesse delle costruzioni, regolare la scelta dei progettisti unicamente attraverso concorsi. Perciò ora, dopo aver assegnato la maggior parte degli incarichi del Piemonte ai pochi colleghi piemontesi inclusi nell'elenco, gli incarichi residui hanno dovuto essere assegnati a progettisti di altre regioni; - 3) questa limitazione si riferisce unicamente al progetto e non alla direzione dei lavori, che verrà affidata dalla stazione appaltante a persone di sua fiducia; - 4) l'INA-CASA ha previsto anche per il solo progetto una forma di collaborazione fra progettista designato e professionista locale, abbinando il contributo del primo, chiamato a sviluppare ed adattare al caso pratico un tipo di progetto già approvato in precedenza dal Piano, con la specifica conoscenza delle esigenze e possibilità locali del secondo; - 5) il Piano offre inoltre una larga possibilità di collaborazione per i collaudi: anche

su questo punto sarebbe forse opportuno invitare coloro che hanno un'esperienza specifica a presentare domanda. Cordialmente. F.to: Filiberto Guala. — Prof. Ing. Vittorio Zignoli - Presidente dell'Ordine degli Ingegneri - Piazza Carignano, 5 - Torino ».

A conclusione delle discussioni che seguirono il Presidente invitò tutti gli iscritti che abbiano avuto od avranno rapporti con l'Ina-Casa a presentare all'Ordine le loro osservazioni o proposte in merito ai rapporti fra l'Ina-Casa e Professionisti, assicurando che l'Ordine se ne farà immediata ed energica eco presso il Comitato Ina-Casa.

Circa il punto 3° della proposta di una Cassa Mutua per gli iscritti agli Ordini il Presidente dopo avere indicato le direttive che secondo il Consiglio dovrebbero presiedere tali situazioni, pur non nascondendo le difficoltà che ne possono nascere di vario genere, assicurò che il Comitato Direttivo dell'Ordine si farà premura di studiare a fondo l'argomento e di presentare proposte concrete, eventualmente istituendo una Commissione apposita per lo studio dell'argomento.

In seguito si addivenne alla nomina dell'Ingegnere Giovanni Cenere quale rappresentante dell'Ordine nella Commissione nominata dalla Società Ingegneri e Architetti di Torino per l'esame della proposta delle nuove tariffe professionali che l'ANIAI intende presentare alle Autorità Governative in sostituzione di quella vigente.

Esaurito l'Ordine del Giorno la seduta venne chiusa alle ore 24.

BILANCIO CONSUNTIVO 1950

ATTIVO

Residuo attivo al 31-12-1949	615.035,90
Incasso quote anni arretrati 1947-1948-1949	84.700,—
Incasso quote anno 1950	675.600,—
Incasso anticipato per anno 1951	18.000,—
Incassato dalla Soc. Ingegneri e Architetti in Torino e dall'Ordine Architetti a rimborso spese fatte in comune nel 1950	46.864,—
Per interessi sul cc./pp. anno 1949	10.067,60
Incassato per vendita tessere, Albi, tariffe e rimborsi vari, liquidazione parcelle	95.509,—

1.545.776,50

PASSIVO

Spese postali, telefoniche, stampati e cancelleria	153.131,50
Costo stampa dell'Albo aggiunto 1950	30.500,—
Versamenti per sussidi, obbligazioni e contributi vari	125.219,—
Rimborso alla Società Ingegneri e Architetti quota parte spese in comune per	

308.850,50

Riparto illuminazione, calore, sl-pendio fattorino e varie fino al 1° semestre 1950	308.850,50
Per stipendio, contributi assicurativi e tredicesima mensilità impiegata	94.066,—
	327.376,—
	730.292,50
Importo quote 1951 già incassate da passare alla gestione 1951	18.000,—
Somme accantonate per: trattamento quiescenza impiegata e fattorino a tutto il 1950	130.000,—
rimborso non ancora liquidato da farsi alla Soc. Ingegneri e Architetti per spese in comune 2° semestre 1950	300.000,—
	1.178.292,50
A pareggio residuo attivo al 31 dicembre 1950	367.484,—
	1.545.776,50

CONCORSI

Costruzione della civica galleria di Arte moderna in Torino

Il Comune di Torino ha indetto un concorso in due gradi fra gli ingegneri e gli architetti italiani iscritti nei rispettivi albi per la costruzione della Civica galleria di arte moderna in Torino, nell'area compresa fra il corso Galileo Ferraris e le vie Vela, Fanti ed Assietta.

Scadenza del concorso del primo grado: 26 giugno 1951.

Per il concorso di secondo grado la Commissione giudicatrice sceglierà alcuni progetti, fra quelli presentati, che riterrà degni di essere ampliati.

Il bando è visibile presso la Segreteria della Società.

RECENSIONI

" Rinnoviamo le strade „ (a cura dell'AN.F.I.A.A.)

L'ANFIAA che l'anno scorso ci ha dato un prezioso volumetto di dati statistici economici e tecnici sull'automobile (*L'automobile in cifre*, 1950 Torino) che ogni studioso della materia conserva nella sua biblioteca, offre oggi a tutti coloro che si interessano, o dovrebbero interessarsi alla viabilità italiana un volumetto di tipo più divulgativo intitolato: « Rinnoviamo le strade ».

La pubblicazione tende a fermare l'attenzione particolarmente di coloro che per il loro ufficio possono utilmente

influire sulle decisioni delle Autorità centrali, sulla imprescindibile necessità di riprendere in esame il problema al punto nel quale il regime precedente lo aveva lasciato. Mentre non si può negare a coloro che ebbero il compito del ripristino delle opere d'arte distrutte dalla guerra il merito di averlo fatto con una rapidità e un'efficienza che in molti casi, tenuto conto delle nostre condizioni del primo dopo guerra, merita ogni elogio, non si può d'altro lato disconoscere che per quanto riguarda strade nuove, miglioramento e manutenzione di quelle esistenti, poco o nulla si sia fatto.

Ciò dipende soprattutto dalle modeste disponibilità dei nostri bilanci e forse anche dalla utilizzazione delle poche risorse disponibili verso settori economicamente meno interessanti, ma sta di fatto che mentre le strade deperivano, e per 10 anni nulla praticamente si poteva fare per migliorarle, il progresso correva. Ci troviamo così oggi con la circolazione quasi triplicata e con la rete stradale meno efficiente che nel 1938.

Così la maggior parte delle arterie che nel 1938 si potevano ritenere adeguate al bisogno è oggi saturata, anche le strade che allora erano considerate fra le migliori sono oggi tecnicamente superate e dal punto di vista della viabilità completamente sature. Ottimo esempio è la camionale Genova-Serravalle per la quale già si studiano accorgimenti per adeguarla alla meglio all'aumento continuo del traffico.

E intanto la larghezza limitata delle nostre strade che si può ritenere in media di m. 5,78 per la rete statale, di metri 5 per quella provinciale e di metri 4 per quella comunale, oltre a rendere malagevole il transito a veicoli che raggiungono, a norma di legge, larghezze di metri 2,50, attribuiscono all'Italia il triste primato dei sinistri circolanti in proporzione ai veicoli circolanti (0,62 % per l'Italia e 0,07 % per gli Stati Uniti d'America).

A nome dei molti milioni di proprietari d'auto, autisti, costruttori e manutentori di autoveicoli, che dalle strade traggono le ragioni di vita e la possibilità di fornire all'economia nazionale i mezzi per mantenere i prezzi delle merci entro limiti accettabili malgrado le eccezionali distanze dei nostri mercati, l'ANFIAA chiede che se non tutti, almeno buona parte dei 112 miliardi di tasse che lo Stato introita a causa degli autotrasporti, venga spesa per il ripristino, il miglioramento e il completamento della nostra rete stradale. Sarebbe questo, per lo Stato Italiano, un ottimo affare, perchè l'incremento di commercio, di traffico e di occupazione che sarebbe possibile in tal modo realizzare finirebbe per rendere ad esso ben più di quanto avrebbe speso. (*Rinnoviamo le strade*, ANFIAA, Torino, Via S. Teresa 23. È inviato gratuitamente a chi ne fa richiesta).

V. ZIGNOLI

Direttore responsabile: **AUGUSTO CAVALLARI - MURAT**

Autorizzazione Tribunale di Torino n. 41 del 19 Giugno 1948

STAMPERIA ARTISTICA NAZIONALE - TORINO