



Gli schemi qui raffigurati illustrano un tipo di soluzione adottata.

Per i canali sono state scelte sei sezioni unificate che consentono, in relazione a possibili pendenze, portate da 50 a 600 l/s. I canali sono previsti in pareti sottili il cui spessore varia da 30 a 45 mm.; l'estremità in corrispondenza all'apertura presenta un lieve ririgrosso. I canali vengono posti in opera sopra supporti atti a favorire la giun-

zione ermetica tra gli elementi accostati, e a lor volta montati su basamenti.

Le dimensioni dei supporti e dei basamenti sono anch'esse unificate, così da consentirne la costruzione con criterio industriale.

L'altezza H degli appoggi varia da m. 1 a m. 2,50; le dimensioni g ed d dei basamenti, da m. 0,60 x m. 1,20 a m. 0,65 x m. 1,40. Quando si richieda una altezza sugli appoggi normali superiore al consentito, si fa luogo a plinti.

La costruzione dei canali in elementi della lunghezza di m. 5, è stata realizzata col trattamento a vuoto del calcestruzzo (vacuum concrete), unitamente a vibrazione.

Per i basamenti e gli appoggi si è fatto luogo alla sola vibrazione.

I primi impieghi di tali strutture hanno confermato le eccellenti doti delle medesime che il progettista si riprometteva.

Riccardo Gramigna

La Direzione e la Redazione della Rivista ringraziano vivamente il dott. Stefano Casana per la Sua preziosa collaborazione nell'opera di raccolta e di riordino degli articoli di questo fascicolo.

NOTIZIE VARIE

COMMISSIONE PER LO STUDIO DEI PROGETTI DI COMUNICAZIONI STRADALI E FERROVIARIE TRA LA VALLE DI SUSÀ E LA VALLE DELL'ARCO

La Commissione era formata dai signori Prof. Becchi, Ingg. Boido, Coccino, Ganna, Lingua, Mesturino, Mossi, Nasti, Orlandini, Perdomo, Pilutti e Sclopis, assisteranno alle sue sedute, come osservatori, il Presidente della Società, Ing. Dezzutti e l'Arch. Melis per l'Istituto Nazionale di Urbanistica.

La Commissione ha voluto in un primo tempo rendersi edotta di tutti i precedenti studi, ed ha pregato l'Ing. Giuseppe Sclopis, che già aveva compiuto altre ricerche in merito, di raccogliere gli elementi necessari. L'Ingegnere Sclopis ha compilato un esauriente rapporto,

nel quale, oltre a riassumere chiaramente i quattro progetti di nuovi tracciati ferroviari compilati dagli ingegneri Bianchi e Cauda, Quaglia, Regis e Merlini, e la proposta dell'ing. Savoja, ha pure riportato tutte le deliberazioni prese in passato dai vari Enti, e delineato una breve storia del movimento che anni or sono aveva propugnata l'idea di un nuovo traforo ferroviario. Questo rapporto, unito agli atti della commissione, potrà venire proficuamente consultato da quei tecnici, che desiderano mettersi al corrente della questione.

In seguito la Commissione ha convo-

cato i due progettisti dei trafori stradali. Essi fornirono a voce o per iscritto alcune precisazioni sui loro progetti, però non presentarono nè grafici, nè uno studio di massima.

A questo punto dei suoi lavori la Commissione ha pregato il prof. Becchi e gli ingg. Coccino e Perdomo, di procedere ad un raffronto tra i diversi progetti, e specialmente tra la soluzione prospettata dall'ing. Savoja e le altre. I tecnici incaricati hanno presentato una diligente e dotta relazione, corredata anche da calcoli e grafici originali, che ha avuto gran peso sulle conclusioni della Commissione.

Intanto l'ing. Boido aveva illustrato accuratamente il problema della ventilazione delle grandi gallerie percorse da automezzi, dimostrandone la possibilità e la sicurezza. In un secondo tempo egli ha trattato in modo particolareggiato delle condizioni sportive della valle e dei relativi impianti, nonché documentata la corrente turistica internazionale

che sfocia in essa, dimostrando il danno che deriverebbe da una sua anche parziale deviazione.

I Commissari, ad evitare errori d'interpretazione, hanno desiderato compilare e rispondere ad un questionario, che verteva sui diversi punti controversi.

Raccolte le risposte e dopo un'ultima discussione interpretativa, la Commissione ha espresso i seguenti pareri:

1) All'unanimità ha ritenuto essere urgente nell'interesse sia della provincia di Torino, che delle altre regioni italiane e francesi poste sulla direttiva Parigi-Torino-Roma che si addivenga allo studio ed alla scelta definitiva di un traforo per strada ordinaria, che unisca le valli di Susa e quella dell'Arc.

2) A grande maggioranza ha opinato che il punto più adatto per tale traforo sia da ricercarsi nella zona di Bardonecchia e nelle vicinanze dell'attuale galleria ferroviaria, tanto per considerazioni di altitudine, quanto per l'attuale esistente attrezzatura turistica ed alberghiera.

3) A maggioranza ha giudicato che, pur essendo possibile, con una ulteriore maggiore spesa, adattare al servizio stradale l'attuale galleria ferroviaria, come suggerito dall'ing. Savoja, cedendo invece alle ferrovie la nuova costruenda galleria, ciò non rappresentasse dal punto di vista stradale una soluzione inte-

ramente soddisfacente, che potesse ottenere il consenso e l'appoggio degli Enti maggiormente interessati.

Che inoltre dal punto di vista ferroviario questa sostituzione pregiudicherebbe l'auspicata, anche se remota soluzione integrale, in merito alla quale, pur manifestando la sua preferenza per il progetto Bianchi Cauda o Bianchi Quaglia, la Commissione non riteneva doversi pronunziare, dipendendo la scelta da troppe considerazioni economiche, commerciali e politiche, continuamente mutabili nel tempo.

Esplicitamente ha voluto affermare il suo timore che la proposta dell'ing. Savoja, la quale mentre apporta un certo beneficio al servizio merci, quasi nessun vantaggio arreca a quello viaggiatori, impedisca poi per sempre od almeno per un lunghissimo numero di anni la desiderata più efficiente opera. Essa crede che come costo possa in definitiva venir ragguagliata alle altre soluzioni, richiedendo essa in un ulteriore sviluppo, la sistemazione e la correzione di tutto l'attuale tronco Torino-Bardonecchia. Crede infine che per il raggiungimento dello scopo principale, comunicazioni stradali, l'introdurre nelle difficili necessarie trattative altri due organismi per loro natura giustamente non troppo elastici, quali le ferrovie francesi ed italiane, possa riuscire più d'impegno che di aiuto.

gruppi di abitazioni, che per un certo tempo almeno non saranno autosufficienti. A rimediare a tale gravissima lacuna, la Gestione INA-casa dovrebbe supplire ottenendo armi legislative tali che le permettano di devolvere a pubblici servizi parte dei fondi disponibili..

« 6) L'assegnazione degli alloggi nei costruendi nuclei residenziali, da farsi a norme di vigenti regolamenti, porterà inevitabilmente ad un accentramento di masse, nella stragrande maggioranza operaia, specie per i nuclei attigui alle grandi città industriali del Nord.

« Questi accentramenti di migliaia di famiglie, appartenenti ad un unico ceto sociale, forzate contro voglia a risiedere in zone, che per molti anni saranno praticamente estraniare dalla vita e dalle comodità e dalle civili provvidenze e servizi delle città viciniori, non potranno che provocare situazioni disagiate per le famiglie stesse e complicati problemi sociali per la collettività.

« Per rimediare a tale destino la Gestione INA-casa dovrebbe ottenere una regolamentazione d'assegnazione degli alloggi, con la quale attraverso un frazionamento di quote di assegnazione a varie categorie di cittadini, sia possibile ottenere una popolazione residente nei costruendi nuclei il più stratificata possibile.

« È quindi raccomandabile che: Il Comitato di attuazione dei programmi di costruzione INA-casa riesamini tutto il problema e per quei casi dove esistesse difficoltà di modificare decisioni già prese, ne subordini l'esecuzione all'attuazione delle provvidenze generali sopra esposte per rendere civilmente abitabili le zone ».

NOTIZIARIO DEGLI ORDINI DEL PIEMONTE

Il Gruppo Ingegneri Urbanisti dell'Ordine di Torino per le unità presidenziali dell'INA. - Casa

Il Gruppo Ingegneri Urbanisti costituitosi in seno all'Ordine Ingegneri della Provincia di Torino ha iniziato la sua attività esaminando il programma dell'INA-casa per la costruzione di unità residenziali in località vicine alle maggiori città italiane (un complesso di oltre 60.000 vani ed una spesa di circa 30 miliardi).

Dopo alcune sedute ha creduto di potere compendiare i pareri degli intervenuti nel seguente Ordine del Giorno votato nella seduta del 6 febbraio 1952:

« Si delega il Capo del Gruppo Ingegneri Urbanisti ad esporre al Presidente del Comitato di attuazione dell'INA-casa, le osservazioni fatte dai colleghi ed in particolare quanto segue:

« La creazione ex novo di quartieri INA-casa, all'infuori dei difetti e pregi propri dei nuclei satelliti ai grandi centri urbani, presenterà due inconvenienti particolari che qui si illustrano:

« a) La Gestione INA-casa in base a leggi e regolamenti vigenti, mentre può costruire grandi raggruppamenti di alloggi, non ha la possibilità di costruire i servizi indispensabili (acqua, gas, stra-

de, mezzi di trasporto, edifici pubblici, alloggi per medici, levatrici, artigiani, negozi, ecc.) e di sopperire alle spese per illuminazione, manutenzioni stradali, nettezza urbana, vigilanza ecc. È prevedibile che l'iniziativa privata non soccorrerà a tali deficienze se non con ritardo e quindi avranno buona riuscita solo quei quartieri che stanno sorgendo in vicinanza di strade e zone abitate (esempio i quartieri di S. Paolo al Valco e Tiburtino in Roma) e per i quali i servizi suddetti o già esistono o sono facilmente incrementabili.

« L'iniziativa da parte di industrie interessate a che i nuovi quartieri abbiano vita agevole, potrà sperarsi intervenga per quei nuclei creati appositamente nelle vicinanze delle industrie stesse.

« Negli altri casi invece ed in particolare per quei quartieri da crearsi ex novo in zone vergini ed isolate dalla città (esempio il quartiere Falchera presso Torino) la deficienza dei servizi sarà inevitabile.

« Chi dovrà quindi intervenire saranno i Comuni, se e quando le possibilità di bilancio lo permettano e comunque con ritardo e con grave sforzo finanziario, dato l'enorme costo per costruire a nuovo tali servizi ed i relativi collegamenti alle lontane reti di servizi cittadini.

« Si rischia quindi di creare grandi

CONCORSI

Concorso Nazionale Jucker-Domus fra Ingegneri, Architetti e Costruttori per i migliori esempi di applicazioni dei Convettori Radianti Clima - Scadenza: 31 gennaio 1953 - Numero due premi da L. 300.000 ciascuno - terzo premio da L. 250.000 e quarto premio da L. 150.000.

Comune di Genova: Concorso per la sistemazione di Piazza Acquaverde. È stato comunicato che all'art. 9 di detto Bando dopo la dicitura « I concorrenti devono presentare i seguenti elaborati in scala 1:200 » devono considerarsi aggiunte le seguenti parole: « una o più planimetrie ». Tale Bando è prorogato alle ore 17 del 15 maggio 1952.

Concorso per il progetto della Civica Galleria d'Arte Moderna. Invito alla gara di Secondo Grado. La Commissione Giudicatrice del Concorso per il progetto della Civica Galleria d'Arte Moderna, ha scelto per l'invito ad una gara di secondo grado i progetti contraddistinti con i motti: « Toro Museo 9967 », « Antigone 51 », « Continuità 72 ».

Direttore responsabile: **AUGUSTO CAVALLARI - MURAT**

Autorizzazione Tribunale di Torino n. 41 del 19 Giugno 1948

STAMPERIA ARTISTICA NAZIONALE - TORINO