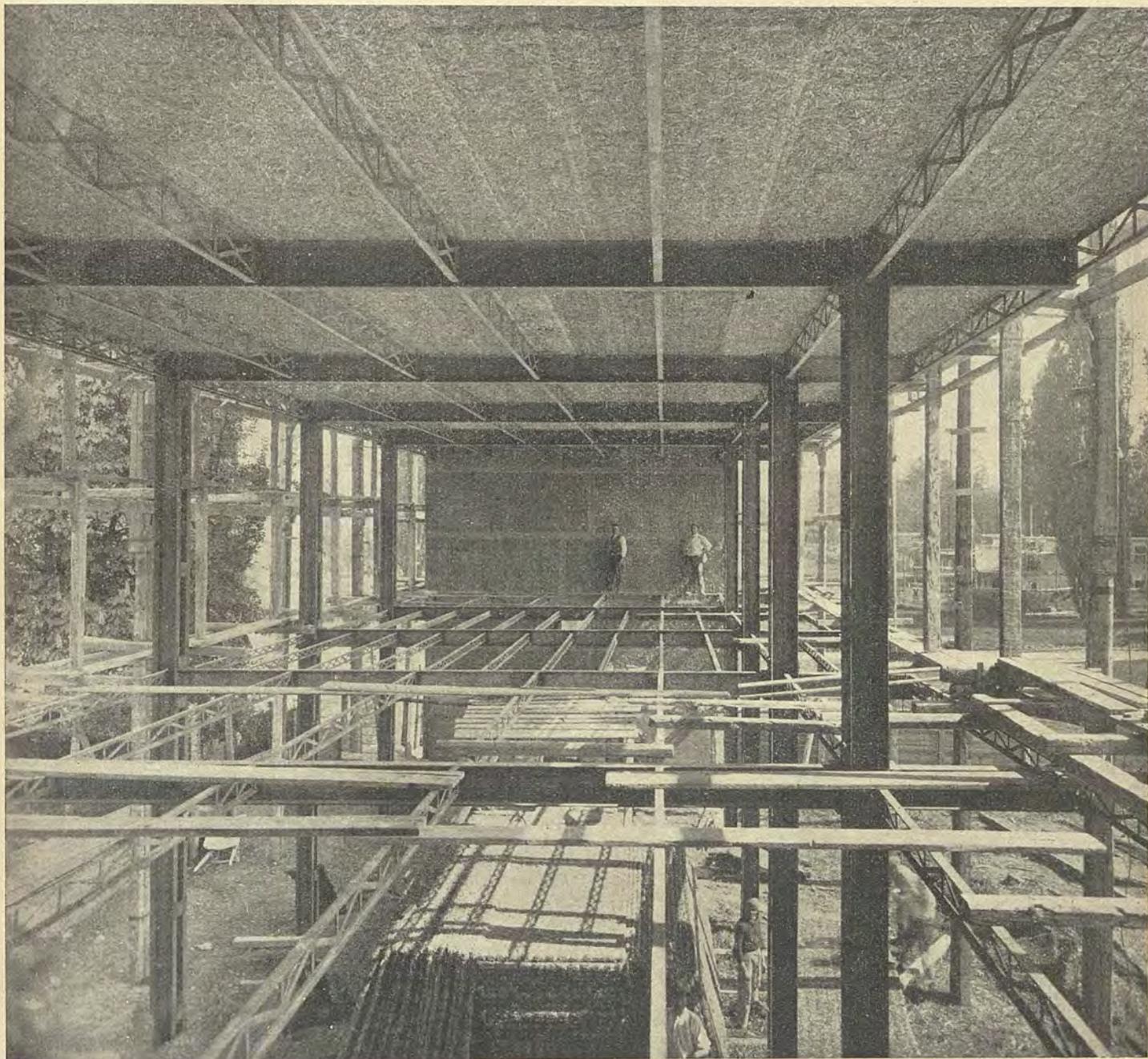


SOCIETÀ NAZIONALE DELLE
OFFICINE DI SAVIGLIANO

DIREZIONE: TORINO - Corso Mortara, 4

Costruzioni metalliche, meccaniche, elettriche, ferroviarie, tranviarie
Impianti idroelettrici e termoelettrici completi con centrali, condotte, dighe, generatori di vapore, ecc.



Padiglione a 4 piani - in ferro saldato elettricamente (Triennale di Architettura - Milano)

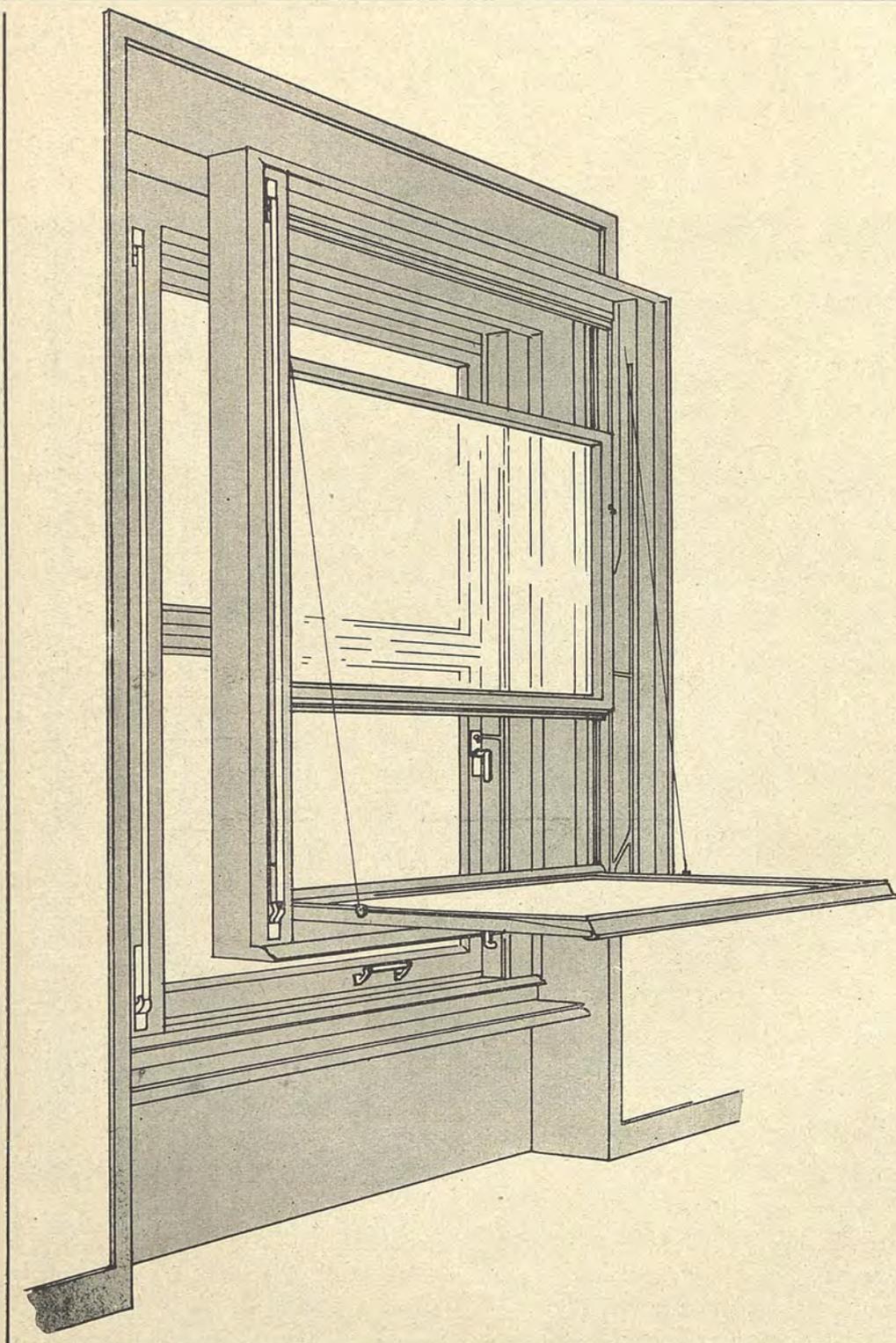
serramento moderno a saliscendi

modello
Esperia

I battenti sono di facile e leggera manovra per tutti i particolari movimenti ☼ Perfettamente equilibrati, sempre scorrenti in apposite guide, rimangono in qualunque posizione ☼ Il comando del battente inferiore si eseguisce con maniglia ☼ Il battente superiore, a sollevamento automatico, ha per l'abbassamento un comando a cinghia [con o senza avvolgitore].



Si eseguisce pure la porta finestra in tre battenti ☼ A richiesta, il battente superiore può funzionare, invece che a saliscendi, a vasistas [modello speciale brevettato], con comando a leva.



GIOACHINO QUARELLO

Corso Vercelli, 144 - Telefono 21-725
TORINO (114)



L.L.L.

SOC. AN.

LAVORAZIONE
LEGHE LEGGERE

SEDE IN
MILANO

VIA PRINCIPE UMBERTO 18

STABILIMENTO
PORTO MARGHERA
(VENEZIA)

Corso Vinzaglio 12 - Telefono 40-373 *Rappresentante*
— TORINO — *per il Piemonte:*

Vasco Salvatelli

TERRANOVA MILANO

INTONACO
MULTICOLORE
INALTERABILE
PER FACCIATE



**NON È
UNA
PITTURA**

ma un intonaco di facile applicazione, con 40 anni d'esperienza, indispensabile all'Architetto e al Costruttore.

Interpellateci

S. A. Italiana Intonaci TERRANOVA

(Direttore Gen. Aristide Sironi)

Via Pasquirolo, 10 - MILANO - Telefono 82-738

RAPPRESENTANTE PER IL PIEMONTE **Dott. Ing. FELICE GOFFI**

Via Avigliana, 26 - TORINO - Telefono 71.311

Brambilla Chieppi & Vaccari MILANO

Via Termopili, 5 bis - Telefono 286-381

FABBRICA ITALIANA

DI

SCALE AEREE

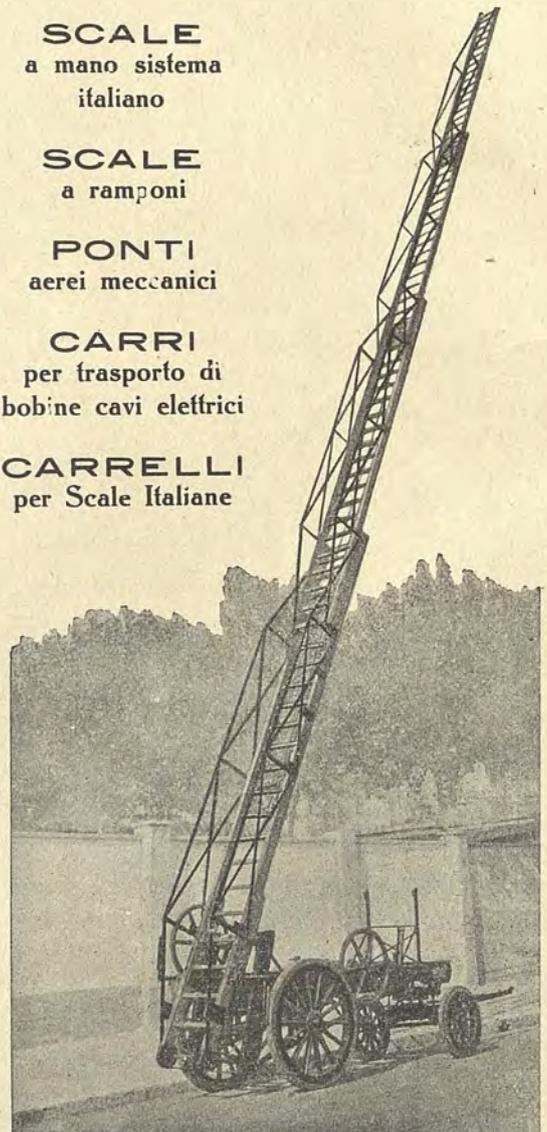
SCALE
a mano sistema
italiano

SCALE
a ramponi

PONTI
aerei meccanici

CARRI
per trasporto di
bobine cavi elettrici

CARRELLI
per Scale Italiane



Spedizione Catalogo a richiesta

OFFICINA MECCANICA DI PRECISIONE

G. ALLEMANO

Galleria Subalpina
Piazza Castello
TORINO

CASA FONDATA NEL 1859

Tecnigrafo e Tavolo "GAT", costituiscono l'attrezzatura ideale del Tecnico Moderno

I Tecnigrafi "GAT", hanno tutti i movimenti su cuscinetti a sfere; le aste tubolari; il goniometro ad arresti automatici registrabile. Di particolare studio è stato oggetto il sistema di controbilanciamento.

Nuove righe con bordo trasparente millimetrato

Il Tavolo automatico "GAT", è il più solido e pratico tavolo da disegno esistente

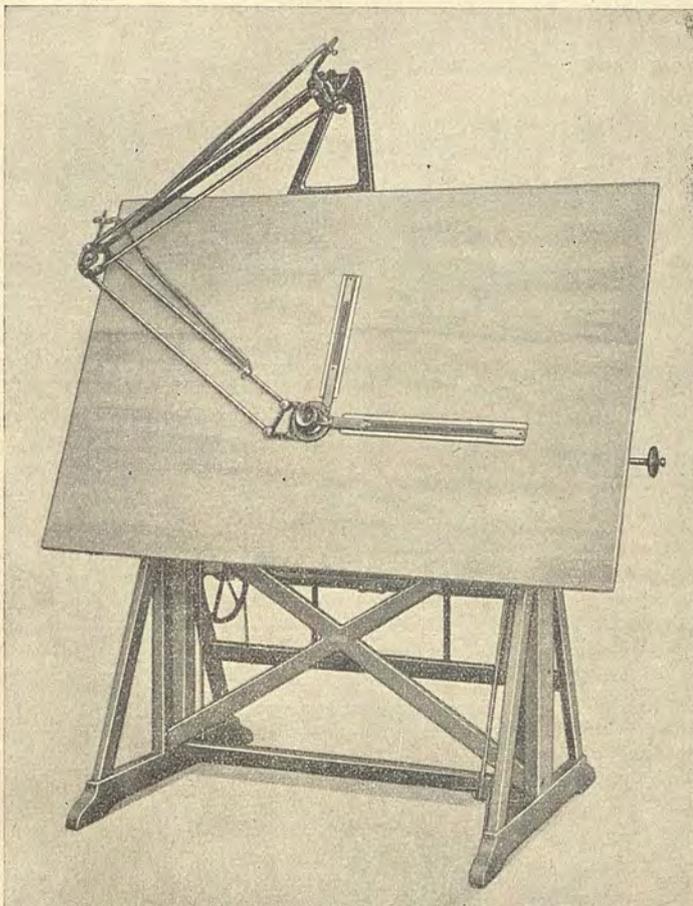
Visitate i modelli

esposti nel nostro Negozio in Galleria Subalpina

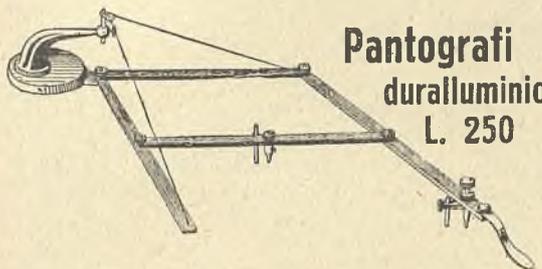
Nuovo Tecnigrafo "Lilliput", L. 300

Vasto assortimento di tavoli da disegno da L. 150 in su

Esaminate i nostri prodotti - Confrontate i nostri prezzi



Tavolo automatico e Tecnigrafo controbilanciato "GAT", metri 1x1,50 **L. 1550**

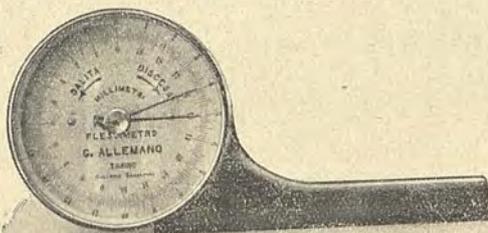


Pantografi
duralluminio
L. 250

FLESSIMETRO — A FILO —

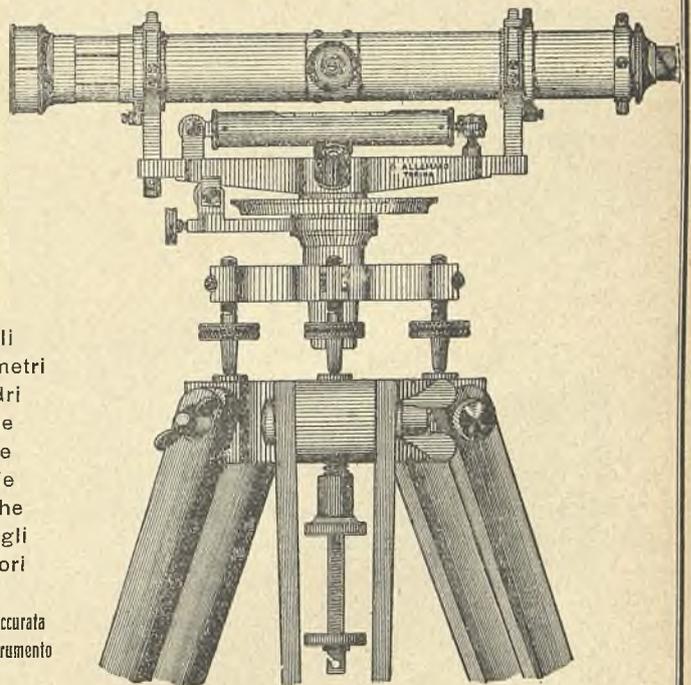
Lettura immediata del decimo di mm. e facile stima del ventesimo, senza alcun nonio.

Applicazione facilissima in tutti i casi.



Livelli
Tacheometri
Squadri
Canne
Paline
Rotelle
metriche
e tutti gli
accessori

Riparazione accurata
di qualsiasi strumento



PLANIMETRI - COMPASSI LIVELLI A BOLLA

Carte sensibili "OZALID", e laboratorio per la riproduzione a secco dei disegni

Brambilla Chieppi & Vaccari

MILANO

Via Termopili, 5 bis - Telefono 286-381

FABBRICA ITALIANA

DI

SCALE AEREE

SCALE
a mano sistema
italiano

SCALE
a ramponi

PONTI
aerei meccanici

CARRI
per trasporto di
bobine cavi elettrici

CARRELLI
per Scale Italiane



Spedizione Catalogo a richiesta

F. MARGARITORA

Casa fondata nel 1870

Decorazioni artistiche in

STUCCHI

PIETRE ARTIFICIALI

LAVORI ACCURATI

TORINO

Via Domodossola, 31 - Tel. 70.181

C. P. E. Torino N. 70536

IMPRESA

Ing. LUIGI RAINERI

COSTRUZIONI

CIVILI

E INDUSTRIALI

TORINO

Via Gioberti, 72 - Telef. 41.314

Per la casa moderna:

RADIATORI D'ACCIAIO

Rendimento elevatissimo. Leggerezza di peso e quindi grande facilità di installazione.

Infrangibili, Lunga durata garantita. Migliaia di impianti eseguiti in Ministeri, Caserme, Ospedali, Istituti, Case private, ecc.

VASCHE DA BAGNO E SANITARI

Costruzione in acciaio finemente porcellanato internamente ed esternamente. Le vasche, le fontanelle, i semicupi, le doccie, i bagnapièdi, ecc. sono eleganti, brillanti e di durata eterna.

CUCINE E FORNELLI A GAS

Dal fornellino alla grande cucina i prodotti a gas "Æquator", hanno montato il nostro nuovissimo bruciatore economico.

Costruzione di acciaio porcellanato con guarnizioni e rbalta cromate. Modelli elegantissimi e diversi.



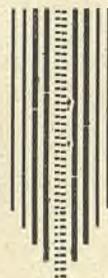
ÆQUATOR



FAVORITA



ÆQUATOR



PRODUZIONE DELLA

S. A. SMALTERIA E METALLURGICA VENETA

BASSANO DEL GRAPPA

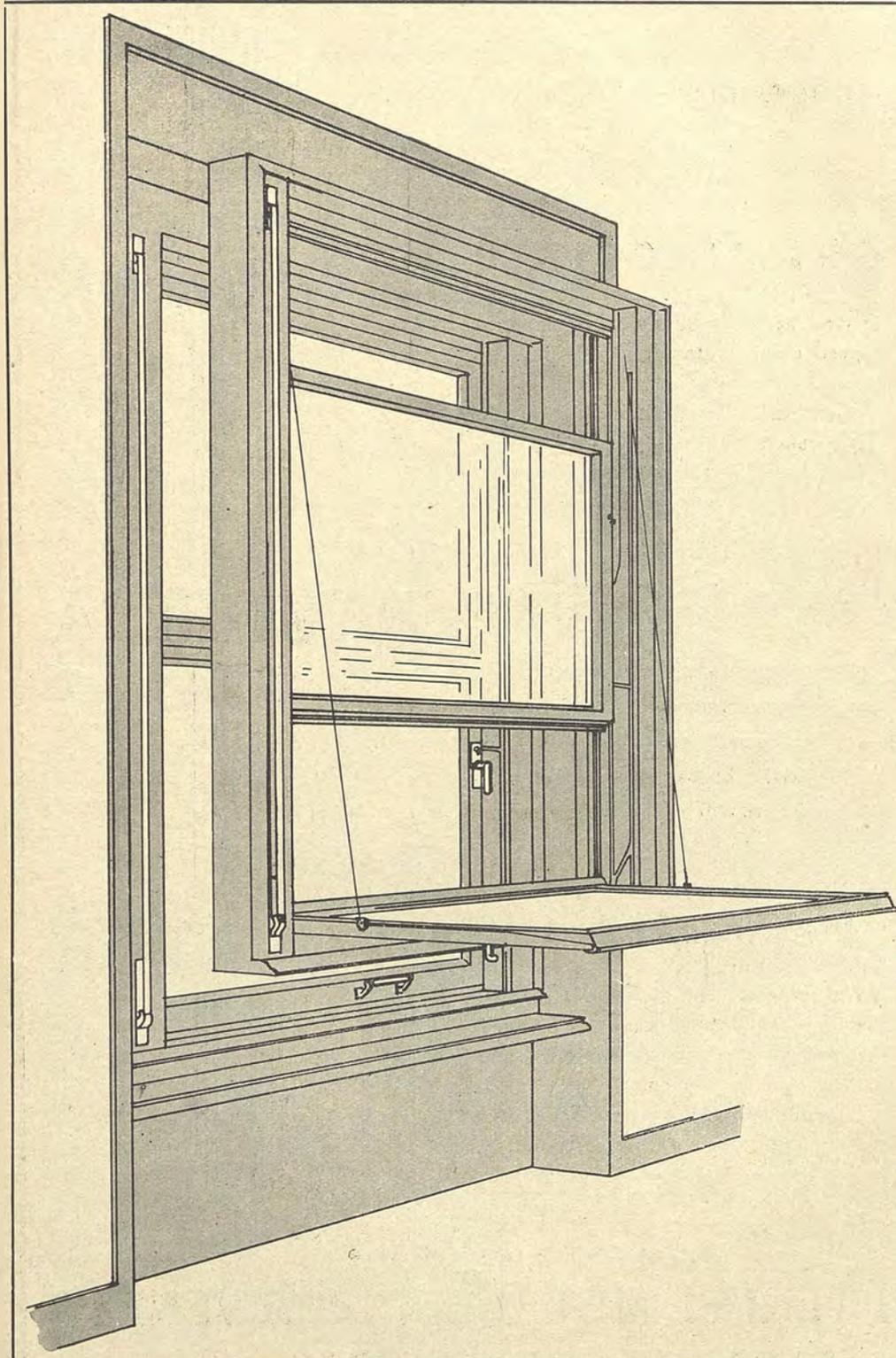
serramento moderno a saliscendi

modello
Eséria

I battenti sono di facile e leggera manovra per tutti i particolari movimenti ☼ Perfettamente equilibrati, sempre scorrenti in apposite guide, rimangono in qualunque posizione ☼ Il comando del battente inferiore si eseguisce con maniglia ☼ Il battente superiore, a sollevamento automatico, ha per l'abbassamento un comando a cinghia [con o senza avvolgitore].



Si eseguisce pure la porta finestra in tre battenti ☼ A richiesta, il battente superiore può funzionare, invece che a saliscendi, a vasistas [modello speciale brevettato], con comando a leva.



GIOACHINO QUARELLO

Corso Vercelli, 144 - Telefono 21-725
TORINO (114)

40.000 metri quadrati di

"SILEXORE"

LA PITTURA PIETRIFICANTE

10.000 metri quadrati di

"SILEXINE"

IL RIVESTIMENTO PLASTICO PERFETTO

impiegati alla V TRIENNALE DI MILANO
danno il tono della DECORAZIONE MODERNA
all'ARCHITETTURA MODERNA

Stabilimenti **L. VAN MALDEREN - S.A.I.**

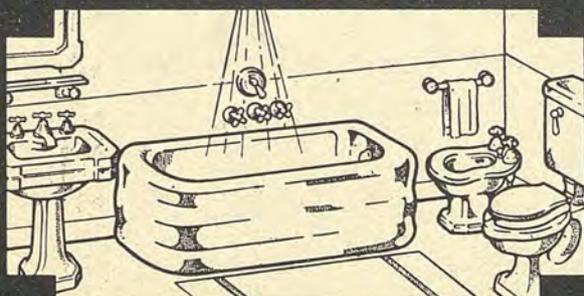
MILANO - Via M. Macchi, 49 - Telef. 25.806

CAMPIONI, CATALOGHI E PREVENTIVI GRATIS A RICHIESTA

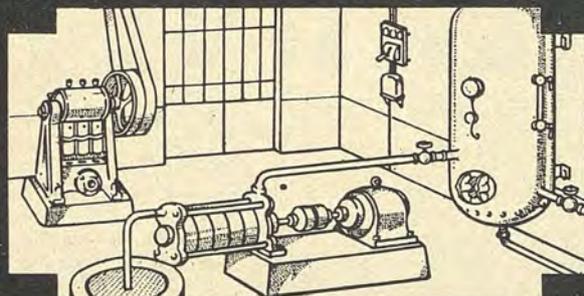
AGENTI IN TUTTE LE CITTÀ D'ITALIA

G. SARTORI & C.

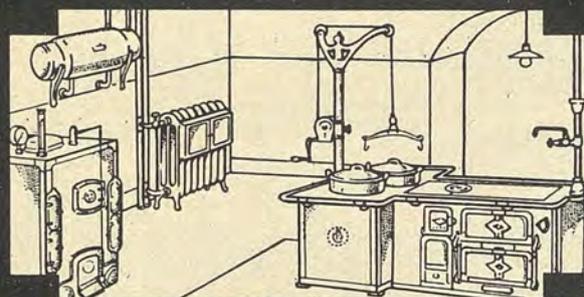
◆ IMPIANTI: ◆



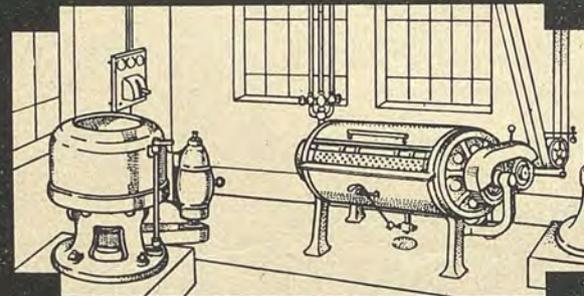
◆ SANITARI ◆



◆ IDRAULICI ◆



◆ TERMICI ◆



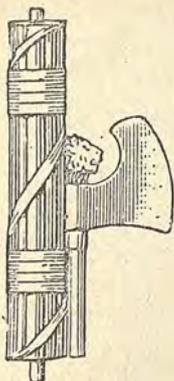
◆ MECCANICI ◆

TORINO
STABILIM^{TO} ED AMM^{NE}
CORSO RACCONIGI, 26
TELEF. 70.149 - 73.649
ESPOSIZIONE
VIA GARIBALDI, N° 5
TELEFONO 46.434

SEDE

ROMA
VIA SAN NICOLÒ
DA TOLENTINO
N° 11 - 11^a - 11^b
TELEFONO 41.303

FILIALE



ATTI

dei Sindacati Fascisti Ingegneri di Torino e Architetti del Piemonte

Direzione, Redazione, Amministrazione: VIA CONTE ROSSO, 1 - TELEFONO 44.947
Anno VII - N. 3 - Marzo 1933-XI

Conto Corrente con la Posta

La civiltà moderna non si spiega se si prescinde dall'opera dell'ingegnere.

MUSSOLINI.

COMITATO DI REDAZIONE:

Dott. Ing. GIOVANNI BERNOCCO, Presidente e Direttore responsabile - Dott. Arch. ARMANDO MELIS DE VILLA, v. Presidente - Dott. Ing. GIUSEPPE POLLONE, Redattore capo - Dott. Ing. GUIDO BENZI, Amministratore - Dott. Ing. GIOVANNI BERTOLDO - Dott. Ing. FEDERICO BRESADOLA - Dott. Ing. ATTILIO CAGLINI - Dott. Ing. CARLO CAMINATI - Arch. VITTORIO MESTURINO - Dott. Ing. ARDUINO QUADRINI, Membri.

SOMMARIO

PARTE I

Ufficiale del Sindacato Provinciale Fascista Ingegneri di Torino

Tariffa nazionale degli ingegneri e degli architetti. — Visita alla Mostra della Rivoluzione fascista. — Concorso ad un posto di assistente ordinario presso la Cattedra di meccanica applicata alle macchine della R. Scuola di Ingegneria di Torino. — Concorso al posto di ingegnere capo dirigente il servizio delle opere pubbliche presso il Governo della Somalia Italiana. — Concorso a 10 posti di ispettore tecnico (Gruppo A, grado 10°) nel ruolo del personale tecnico di vigilanza dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili. — Concorsi per titolo e per esame per conferimento di tre posti nell'Amministrazione dell'Istituto per le Case Popolari di Napoli. — Concorso per l'assegnazione della borsa di studio della Fondazione Alessandro Volta.

PARTE II

Ufficiale del Sindacato Regionale Fascista Architetti del Piemonte

Concorso per il disegno della facciata della Chiesa di S. Petronio. — Concorso a sei posti di architetto aggiunto nel ruolo del personale dei musei, dei monumenti, delle gallerie e degli scavi di antichità.

PARTE III

Attività dei Gruppi Culturali

Il Carburante nero - Conferenza tenuta dall'Ing. Dott. Ernesto De Andreis.

PARTE IV

Rubrica tecnico legale corporativa.

Arbitrario uso del titolo di Ingegnere - Importante sentenza di Cassazione per i titoli conseguiti all'estero.

PARTE V

Rassegna tecnica, notiziario, listino prezzi, appendice bibliografica.

Bando di concorso per la redazione di progetto di un palazzo per sede del Consiglio e dell'Ufficio Provinciale dell'Economia Corporativa di Teramo. — Concorso per il progetto della Caserma RR. CC. in Brindisi.

Le opinioni ed i giudizi espressi dagli Autori e dai Redattori non impegnano in nessun modo i Direttori dei Sindacati, nè i Sindacati stessi

Il presente Bollettino viene inviato gratuitamente a tutti gli iscritti al Sindacato Provinciale Fascista Ingegneri di Torino ed al Sindacato Regionale Fascista Architetti del Piemonte

CASA FONDATA NEL 1820



MARMI - PIETRE DECORATIVE

CATELLA FRATELLI

DITTA DI CATELLA ORESTE

CAVE PROPRIE - STABILIMENTI E SE-
GHERIE: TORINO - MONDOVI - CESANA

TORINO

DECORAZIONI PER PALAZZI -
APPARTAMENTI - CHIESE E NEGOZI

Gli ingegneri hanno una funzione prevalente nella Società moderna per ragioni evidenti, e meritano di avere quel prestigio che tutti riconoscono, perchè dalle Scuole Italiane, dai Politecnici sono usciti ingegneri di marca, ingegneri di prima classe.

MUSSOLINI.

TARIFFA NAZIONALE DEGLI INGEGNERI E DEGLI ARCHITETTI

E' stata recentemente posta in distribuzione la nuova tariffa professionale in vigore dal 1° gennaio 1933 (XI), approvata con Decreto Ministeriale del 1° novembre 1932 (XI).

Essa viene rilasciata agli iscritti contro pagamento dell'importo di L. 5.

Per i non appartenenti al Sindacato, il prezzo è di L. 7,50.

In tema di applicazione di tariffa la Segreteria Nazionale nel numero di febbraio c. a. de « L'Ingegnere » pubblica:

« Ci è stato denunciato da più parti che alcuni « professionisti offrono ribassi sulla tariffa professionale, facendo pubblicare i loro nomi e « indirizzi in giornali e bollettini.

« Di più, facendo tali concessioni ad Enti di « alta importanza e valore morale, abusano della « buona fede degli Enti stessi e vengono così a « dare apparenza di simpatico gesto a quella « che è invece una forma di antipatica pubblicità « e di non lodevole concorrenza, a scapito spesso « del profondo studio dei progetti che sono loro « affidati.

« Preghiamo i Segretari Provinciali di richia- « mare severamente, in merito, gli iscritti, te- « nendo presente che il concedere facilitazioni « o ribassi sulle tariffe professionali è di loro « spettanza (e non dei singoli) e che ogni ac- « cordo al riguardo deve essere poi ratificato da « questa Segreteria Nazionale ».

Riportiamo ancora quanto sul medesimo argo- mento è comparso nel numero di ottobre scorso anno, della stessa Rivista:

Il Segretario Nazionale, interpellato in merito a diminuzioni che alcuni apportano alle tariffe

vigenti, così si è espresso, chiedendo a S. E. il Presidente della Confederazione conferma a tale principio d'indole generale.

« I singoli non possono, come tali, concedere « riduzioni di sorta sulle tariffe professionali « inquantochè ciò costituirebbe ILLECITA CON- « CORRENZA ED AVVILIMENTO della pro- « fessione perpetrato da chi, non avendo altro « modo di imporsi, cerca procurarsi lavoro ridu- « cendo il compenso che legalmente gli spett- « erebbe.

« Credo però che i Sindacati Provinciali pos- « sano, salvo approvazione di quello Nazionale, « che salvaguardi gli interessi generali e quelli « delle altre Province, stipulare speciali accordi « con Enti locali, apportando anche riduzioni alle « tariffe, riduzioni che, del resto, sono pure in « certo modo giustificate dalla quantità di lavoro « e dalla sicurezza di pagamento ».

S. E. il Presidente della Confederazione ha con- fermato tale modo di vedere, che deve quindi ritenersi come assioma in materia, scrivendo quanto appresso al nostro Segretario Nazionale:

« Circa gli sconti sulle tariffe professionali, « le comunico che questa Confederazione conviene « col parere espresso da codesto Sindacato Na- « zionale, ritenendo che, mentre la riduzione fatta « dal singolo è atto di CONCORRENZA SLEALE, « siano invece consentibili gli accordi sindacali in « materia stipulati con le necessarie garanzie.

f.to: BODRERO ».

Le superiori Gerarchie parlano chiaro. Non è possibile fraintendere. Diffidiamo ch'unque tenti « l'illecita concorrenza » ed invitiamo i Colleghi, a volerci informare delle eventuali trasgressioni a questo preciso dovere sindacale.

VISITA ALLA MOSTRA DELLA RIVOLUZIONE FASCISTA

25 - 26 FEBBRAIO 1933 - XI

Nei giorni 25 e 26 febbraio un gruppo composto di una quarantina di Ingegneri appartenenti al nostro Sindacato, insieme alle rappresentanze degli altri Sindacati Professionisti ed

Ingegneri di Roma, Ing. Napoli, e da numerosi colleghi romani, fra i quali l'Ing. Maccagno, Presidente della Commissione di Organizzazione, Propaganda e Stampa di quel Sindacato, gli in-

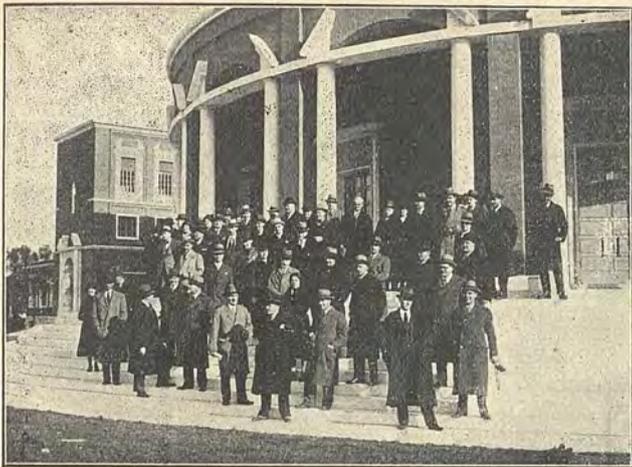


ALLA « MOSTRA DELLA RIVOLUZIONE »

Artisti di Torino, convennero in Roma per la visita alla Mostra della Rivoluzione Fascista.

Cordialmente ricevuti alla stazione di Roma Termini dal Segretario Nazionale On. Del Bufalo, dal Segretario Provinciale del Sindacato

tervenuti nel pomeriggio del giorno 25, dopo aver rapidamente visitato, sotto la guida dell'Ing. Maccagno, le più importanti opere realizzate dal Fascismo, importantissime fra le altre il Foro Mussolini e l'Aeroporto del Littorio, si recarono alla



AL « FORO MUSSOLINI »

Mostra della Rivoluzione, ricevuti all'ingresso dall'On. Del Bufalo.

Il giorno 26 è stato dedicato alla visita alle opere di bonifica dell'Agro Pontino, ed in special modo alla zona in cui sta sorgendo il nuovo Comune di Littoria. Il viaggio, in comodi torpedoni, fu interrotto, nell'andata, a Genzano, per la visita al Lago di Nemi.

Nel ritorno, dopo aver sostato ad Anzio per

la colazione, la comitiva raggiungeva Roma nel tardo pomeriggio, percorrendo l'antica Via Appia.

In serata si è iniziato il ritorno della maggior parte dei partecipanti, nei quali rimarrà certamente indelebile l'impressione suscitata dalla ric-

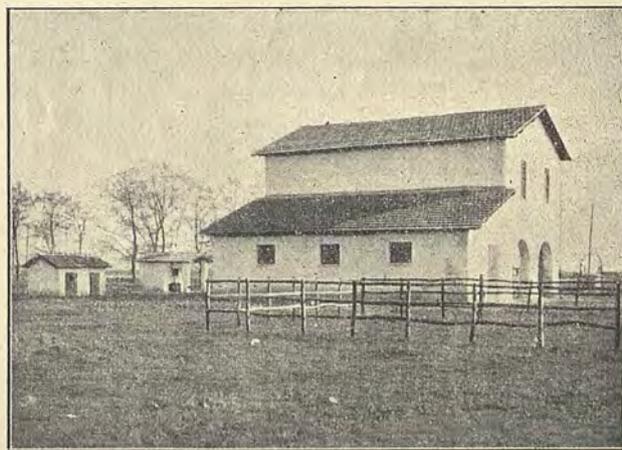


CASA COLONICA TIPO V° (PROSPETTO ANTERIORE)
BONIFICA AGRO PONTINO

vocazione dell'ora eroica del Fascismo e del radioso sviluppo successivo, culminante nelle grandiose opere di bonifica in atto.



SEDE DIREZIONE AZIENDA AGRARIA « PONTINA DEL PIAVE »
BONIFICA AGRO PONTINO



CASA COLONICA TIPO 1°
BONIFICA AGRO PONTINO

Ditta AUGUSTO MARTINI

PAVIMENTI E RIVESTIMENTI IN GRANIGLIA E MOSAICI

Corso Belgio, 2 - TORINO - Telefono 23.135

Il 26 marzo è deceduto in Firenze, all'età di 97 anni, il

N. U. Marchese Cav. Ing. Prof. PIETRO CAMINATI
Emerito Professore di Matematiche

Di lui il « Popolo d'Italia » del 28 marzo scrive:
« Di nobile famiglia ligure di cui fece parte
« Papa Giovanni XVIII ed il colonnello Davide,
« l'eroe della Battaglia di Solferino, fu insigne
« patriota e fervente animatore di giovani, ser-
« vando in fedeltà ed umiltà la Scuola e la
« Patria.

« Dai primi episodi del Risorgimento alle

« guerre dell'indipendenza sino alla grande Rivo-
« luzione Fascista, si è sempre dimostrato uomo
« di profondi sentimenti patriottici con ferma
« convinzione della sempre crescente grandezza
« e potenza d'Italia. Nell'estremo momento del
« trapasso, con lucida serenità non mai abban-
« donata, benedicendo figli, nipoti e pronipoti,
« le sue ultime parole furono: « Mussolini è
« grande, ascoltatelo, seguitelo e servitelo per
« l'Italia e per il Re ».

Al figlio Carlo nostro valoroso Collega e Col-
laboratore, così duramente colpito, la Redazione
esprime vivissime condoglianze.

(dal Bollettino Ufficiale del Ministero dell'Educazione Na-
zionale - Parte II - del 9 Marzo 1933-XI N. 10).

CONCORSO
a un posto di assistente ordinario
presso la Cattedra di meccanica ap-
plicata alle macchine della R. Scuola
di Ingegneria di Torino.

Visti gli articoli 64 del R. D. 30 settembre 1923,
N. 2102; 105 del Regolamento Generale Universitario,
approvato con R. D. 6 aprile 1924, N. 674 e 26 del
R. Decreto Legge 28 agosto 1931 - N. 1227;

Viste le conformi deliberazioni del Consiglio della Scuola
e di quello di Amministrazione;

E' bandito un concorso per esami ad un posto di
Assistente ordinario per la cattedra di Meccanica applicata
alle macchine presso la R. Scuola di Ingegneria di
Torino, per l'anno scolastico 1932-33, con decorrenza dal
giorno della nomina e con lo stipendio in ragione di annue
lorde L. 9.300, più lire 1.800 di supplemento di servizio
attivo, più l'aggiunta di famiglia in misura identica a
quella corrisposta dallo Stato ai suoi dipendenti e sotto
deduzione del 12% a termini di legge.

Per concorrere al posto suddetto si dovrà presentare
istanza, su carta legale da L. 3 al Direttore della Scuola
entro un mese dalla data di pubblicazione del presente
avviso sul Bollettino Ufficiale del Ministero della Edu-
cazione Nazionale, corredandola dei seguenti documenti:

1) atto di nascita (legalizzato) da cui risulti che
il concorrente non ha superato i 30 anni di età, od i
35 se ex combattente od i 39 se invalido o mutilato di
guerra;

2) certificato di cittadinanza italiana di data non
anteriore a tre mesi (legalizzato);

3) certificato di buona condotta civile, morale e
politica di data non anteriore a tre mesi (legalizzato);

4) certificato generale penale di data non anteriore
a tre mesi (legalizzato);

5) certificato medico rilasciato dall'Ufficio d'igiene
municipale (su carta legale da L. 3 e legalizzato dal
Podestà) da cui risulti che il concorrente è di sana e
robusta costituzione ed esente da imperfezioni o malattie
che possano influire sul rendimento del servizio, (art. 1°
del R. D. 30 dicembre 1923, N. 2960);

6) certificato di avere adempiuto agli obblighi di leva;

7) diploma o certificato di laurea in ingegneria con-
seguita presso una R. Scuola d'Ingegneria del Regno e

ISIDORO MARTINA

VIA MARIA VITTORIA, 24 - TORINO (102) - 24, VIA MARIA VITTORIA

STRUMENTI DI OTTICA E TOPOGRAFIA

documento ufficiale contenente le indicazioni dei voti riportati negli esami speciali e in quello generale di laurea;

8) iscrizione al Partito Nazionale Fascista;

9) dichiarazione in carta libera da cui risulti che il concorrente non ha relazione di parentela o di affinità, fino al quarto grado incluso, col professore ufficiale della materia.

La Commissione giudicatrice, che sarà nominata e composta a norma di Legge, proporrà con motivata relazione tre idonei senza graduarli, stabilendo il proprio giudizio, in base ai seguenti elementi:

a) risultato di una prova scritta;

b) risultato di una prova orale.

Il vincitore del concorso prescelto per la nomina dovrà produrre una dichiarazione in carta libera dalla quale risulti che egli non copre altri uffici retribuiti a carico dello Stato, di Provincie, di Comuni, di Istituti Pubblici, di Enti morali e di privati.

Torino, 6 Febbraio 1933 - XI.

Il Direttore: C. MONTEMARTINI

“ETERNIT,, Pietra Artificiale

Filiale per il Piemonte: TORINO - Via Assarotti, 10

Telef. 52-961

TUBI per condotte forzate d'acqua, irrigazione, fognatura, in diametro da mm. 50 a mm. 1000, pressione collaudo atmosfere 5-10-15-20.

LASTRE per copertura, soffittatura, rivestimento, ecc.

Depositi in Torino:

Filiale “ETERNIT,, - Via Miglietti 17 - Tel. 41-276

Ing. CASTAUDI & SERRA - Via Papacino 1 bis - Tel. 42-045

G. VOGLIOTTI - Corso Chieffi 5 - Tel. 25-510

MINISTERO DELLE COLONIE

CONCORSO

al posto di ingegnere capo dirigente il servizio delle opere pubbliche presso il Governo della Somalia Italiana.
(G. U. N. 58 del 10 marzo 1933 - XI).

IL MINISTRO PER LE COLONIE

DI CONCERTO CON

IL MINISTRO PER LE FINANZE

Vista la legge 26 febbraio 1928, n. 355;

Visti i decreti Ministeriali 30 aprile 1929, n. 129, e 27 dicembre 1929, nn. 345 e 346;

Ritenuto che su richiesta del R. Governo della Somalia occorre provvedere d'urgenza alla nomina dell'ingegnere capo dirigente il servizio delle opere pubbliche in quella Colonia;

Considerato che trattandosi di tecnico che deve disimpegnare funzioni di particolare responsabilità ed importanza, si rende necessario provvedere alla nomina mediante scelta da effettuarsi per mezzo di pubblico concorso per titoli ed a particolari condizioni in deroga alle norme vigenti per l'assunzione del personale a contratto, giusta quanto è previsto dall'art. 22 del contratto tipo approvato coi decreti ministeriali sopracitati;

Visto il foglio n. 7525-1-3-1 del 16 febbraio 1933-XI dell'on. Presidenza del Consiglio dei Ministri, col quale si comunica che S. E. il Capo del Governo ha autorizzato la procedura d'urgenza prevista dall'art. 2 del proprio decreto in data 16 giugno 1932-X;

Udito il parere del Consiglio superiore coloniale;

DECRETA:

Art. 1. — E' indetto un concorso per titoli al posto di ingegnere capo dirigente il servizio delle opere pubbliche presso il Governo della Somalia italiana.

Art. 2. — Al vincitore del concorso sarà corrisposto lo stipendio iniziale di L. 19.000 oltre l'indennità di servizio attivo di L. 5200 annue, da ridurre l'uno e l'altro del 12 per cento ai sensi del R. decreto 20 novembre 1930, n. 1491. Gli competeranno inoltre una indennità coloniale nella stessa misura di quella concessa agli impiegati di ruolo della Colonia (pari cioè, secondo le norme in vigore, all'intero ammontare dello stipendio aumentato di un quarto) nonchè tutti gli altri assegni di carattere continuativo che, previsti dall'art. 15 del contratto tipo approvato con i decreti Ministeriali del 30 aprile 1929, n. 129, e 27 dicembre 1929, nn. 349 e 346, o comunque estesi al personale a contratto, risulteranno a lui applicabili.

Art. 3. — La nomina sarà fatta per un sessennio, ma il primo anno di servizio verrà considerato come periodo di prova a tutti gli effetti dell'art. 2 del contratto-tipo.

Per l'eventuale conferma in servizio e per il licenziamento del medesimo saranno rispettivamente applicabili le disposizioni degli articoli 6 e 2 del contratto tipo sopradetto.

Art. 4. — Il concorrente che abbia ottenuta la nomina sarà iscritto al grado 7° della tabella (n. 1) allegata ai decreti Ministeriali approvanti il contratto-tipo. Egli potrà inoltre conseguire, durante il servizio, aumenti periodici quadriennali di stipendio nelle misure e nei limiti stabiliti dal contratto-tipo, e altresì, ove ne sia riconosciuto meritevole, la promozione al grado 6°.

In ambedue i casi varranno, per lui, le disposizioni comuni al personale a contratto della categoria a cui il nominativo è equiparato.

Art. 5. — Per tutto quanto non è stato più sopra specificato varranno le disposizioni del contratto-tipo, delle quali si richiamano in modo particolare quelle contenute negli articoli 4 (ultimo capoverso), 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17 e 18.

Art. 6. — Il vincitore del concorso al momento dell'accettazione della nomina dovrà sottoscrivere il contratto che sarà costituito:

a) da un atto di sottomissione specificante le proprie generalità e portante la dichiarazione di accettazione e di riconoscimento delle norme previste dal presente decreto;

b) da un esemplare del presente bando di concorso;

c) da un esemplare del contratto-tipo per le norme a cui il presente decreto specificamente si riporta.

Art. 7. — Possono partecipare al concorso tutti coloro che abbiano conseguito la laurea in ingegneria presso una Regia università del Regno e che dimostrino di aver almeno dieci anni di esercizio professionale, dovendosi per esso intendere l'attività del candidato svolta nell'effettiva direzione od assistenza di lavori od esecuzioni di progetti o servizio tecnico di ingegnere quale libero professionista, o presso aziende private o pubbliche.

Per coloro che già si trovano in servizio dell'Amministrazione coloniale o siano funzionari di ruolo di altre Amministrazioni dello Stato il periodo di esercizio professionale è ridotto ad anni 8, intendendosi in esso compreso il servizio prestato presso l'Amministrazione a cui appartengono purchè in funzioni corrispondenti al titolo di studio richiesto.

Art. 8. — Chiunque intenda concorrere dovrà far pervenire al Ministero delle colonie (Ufficio del personale)

entro 60 giorni dalla data di pubblicazione del presente bando di concorso sulla *Gazzetta Ufficiale* del Regno, domanda su carta bollata da L. 5 scritta e sottoscritta di proprio pugno facendo espresso riferimento al presente bando di concorso ed indicandovi il nome, il cognome, la paternità, il luogo e la data di nascita nonchè il domicilio al quale dovranno essere indirizzate le occorrenti comunicazioni.

La data di arrivo della domanda è stabilita dal bollo a data apposto dal competente ufficio del Ministero e non saranno ammessi al concorso quei candidati le istanze dei quali ed i relativi documenti perverranno dopo il termine stabilito, anche se presentati in tempo agli uffici postali.

I concorrenti che risiedono in Colonia possono far pervenire, non oltre la data sopracitata, le proprie domande documentate alla sede del Governo della Colonia ove risiedono per l'invio al Ministero delle Colonie.

Art. 9. — Alla domanda i candidati debbono unire i seguenti documenti e certificati:

a) certificato del podestà del Comune di origine, legalizzato dal presidente del Tribunale, in data non anteriore a tre mesi da quella del presente decreto, dal quale risulti che il concorrente è cittadino italiano ed ha il pieno godimento dei diritti civili e politici. Sono equiparati ai cittadini dello Stato, agli effetti del presente concorso, gli italiani non regnicoli e coloro per i quali tale equiparazione sia riconosciuta con decreto Reale.

b) atto di nascita, legalizzato dal presidente del Tribunale, comprovante che il concorrente ha compiuto 21 anni di età e non oltrepassati gli anni 45 alla data del presente decreto;

c) certificato di moralità, rilasciato dal podestà del Comune di attuale residenza e legalizzato dal Prefetto, in data non anteriore a tre mesi a quella del presente decreto. Per i residenti nelle Colonie italiane tale certificato sarà rilasciato e legalizzato dalle competenti autorità amministrative della Colonia;

d) certificato generale rilasciato dal casellario giudiziale del Tribunale civile e penale del luogo di nascita e legalizzato dal presidente del Tribunale, in data non anteriore di tre mesi a quella del presente decreto;

e) la prova che il concorrente ha adempiuto gli obblighi di leva;

f) certificato rilasciato da un medico provinciale o militare o dall'ufficiale sanitario del Comune o dal Direttore della sanità della Colonia di residenza, in data non anteriore a tre mesi a quella del presente decreto il quale comprovi che l'aspirante è di sana e robusta costituzione, capace di affrontare qualsiasi clima, ha l'attitudine fisica a disimpegnare convenientemente il servizio in

Colonia, non è affetto da imperfezioni fisiche visibili non derivanti da ragioni di guerra. La firma del medico provinciale deve essere autenticata dal Prefetto, quella del medico militare dalla superiore autorità militare, quella del sanitario comunale dal podestà, la cui firma deve essere a sua volta autenticata dal Prefetto, quella del direttore della sanità della Colonia dal segretario generale;

g) diploma originale o copia autentica della laurea in ingegneria conseguita in una Regia università del Regno;

h) attestati di speciali esami sostenuti presso Università, ed eventualmente la prova degli studi speciali compiuti e di lavori pubblicati, nonché tutti gli altri documenti professionali che il candidato riterrà di esibire nel suo interesse per comprovare i servizi eventualmente prestati, gl'incarichi esperiti, con indicazione di data e località, ed in genere l'esercizio professionale richiesto dal comma 1° del precedente art. 7.

i) documenti che comprovino il possesso di requisiti i quali conferiscano eventualmente ai candidati ex combattenti e agli invalidi di guerra diritti preferenziali per l'ammissione agli impieghi;

l) certificato d'iscrizione al Partito Nazionale Fascista, rilasciato dal segretario federale della provincia nella quale l'aspirante risiede.

I documenti di cui alle lettere a), b), c) ed l) nonché quelli indicati alla lettera h) dovranno essere su carta da bollo da L. 3.

Non si terrà conto delle domande che non siano corredate di tutti i documenti sopra elencati.

I concorrenti che dimostrino di essere attualmente impiegati di ruolo in servizio attivo di una Amministrazione dello Stato, od impiegati a contratto presso l'Amministrazione coloniale, potranno esimersi dalla presentazione dei documenti di cui alle lettere a), c) ed e).

Le legalizzazioni non sono necessarie se i certificati vengono rilasciati dalle autorità amministrative residenti nel comune di Roma.

L'ammissione o meno degli aspiranti al concorso, sarà decisa dal Ministro per le colonie con provvedimento definitivo ed insindacabile.

Art. 10. — Il giudizio sui concorrenti sarà dato da una Commissione giudicatrice presieduta dal direttore generale per le Colonie dell'Africa Orientale e composta dal capo del personale del Ministero delle colonie, da un

ispettore del Genio civile designato dal presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, dall'ispettore superiore del Ministero dei lavori pubblici distaccato a prestar servizio presso il Ministero delle colonie e dal capo ufficio Affari civili della Direzione generale dell'Africa Orientale del Ministero delle colonie.

Funzionerà da segretario un funzionario del ruolo della carriera direttiva dell'Amministrazione coloniale avente grado non inferiore al 9°.

Art. 11. — La Commissione di cui all'articolo precedente pronuncerà il suo giudizio valutando distintamente i titoli di studio e i titoli professionali.

Ogni commissario dispone di trenta punti distribuiti nel massimo di 12/30 per titoli di studio e 18/30 per i titoli professionali.

Per raggiungere l'idoneità ogni concorrente deve avere raggiunto nella votazione almeno 20/30.

Sarà dichiarato vincitore del concorso il candidato idoneo che abbia il maggior numero di punti.

Per la graduatoria, a parità di merito saranno applicate le preferenze di cui all'art. 21 del R. decreto 11 novembre 1923, n. 2395, nonché quelle stabilite dalle disposizioni legislative a favore degli orfani di guerra, dei mutilati, invalidi e orfani della causa nazionale ed a quelle relative all'incremento demografico.

Art. 12. — In caso di rinuncia alla nomina da parte del candidato dichiarato vincitore il Ministro per le colonie potrà, a suo giudizio insindacabile, o aprire altro concorso, o procedere alla nomina di quel candidato idoneo che sussegue in graduatoria il concorrente che abbia rinunciato al posto.

Art. 13. — Qualora entro venti giorni dall'invito rivolto al candidato prescelto non abbia provveduto alla firma del contratto di cui all'articolo 6 del presente decreto, s'intende decaduto per tacita rinuncia e l'Amministrazione potrà procedere, senza alcun avviso al decaduto, all'apertura di nuovo concorso ed alla nomina di altro concorrente secondo quanto è descritto dal precedente articolo 12.

Il presente decreto sarà comunicato alla Corte dei conti per la registrazione.

Roma, addì 25 febbraio 1933 - Anno XI.

Il Ministro per le finanze: JOUNG.

Il Ministro per le colonie: DE BONO.

VETRI - CRISTALLI - SPECCHI
PICCO & MARTINI

VETRATE ARTISTICHE
CRISTALLI DI SICUREZZA

TORINO - Via Ariosto, 1 - Telefono 21.732

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI

CONCORSO

a 10 posti di ispettore tecnico (gruppo A, grado 10°) nel ruolo del personale tecnico di vigilanza dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili.

IL MINISTRO PER LE COMUNICAZIONI

Visto il R. decreto 11 novembre 1923, n. 2395, sull'ordinamento gerarchico delle Amministrazioni dello Stato, e successive estensioni e modifiche:

Visto il R. Decreto 30 dicembre 1923, n. 2960, recante disposizioni sullo stato giuridico degli impiegati civili dello Stato;

Visto il R. decreto 3 gennaio 1926, n. 48, riguardante provvidenze a favore del personale ex combattente delle Amministrazioni dello Stato;

Vista la legge 6 giugno 1929, n. 1024, concernente provvedimenti a favore dell'incremento demografico;

Visto il R. decreto 26 giugno 1927, n. 1570, convertito nella legge 6 dicembre 1928, n. 3045, concernente il passaggio dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili dal Ministero dei lavori pubblici al Ministero delle comunicazioni;

Visto il R. decreto 14 ottobre 1932, n. 1516, che istituisce i ruoli organici del personale dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili alla dipendenza del Ministero delle comunicazioni;

Visto il decreto del Capo del Governo in data 16 giugno 1932-X, con cui vengono stabilite norme per l'espletamento dei concorsi di ammissione agli impieghi statali;

Ritenuto che l'art. 7 del R. decreto 14 ottobre-X sovra citato, stabilisce che al primo concorso per esami da bandire, dopo la data del R. decreto stesso e non oltre il 30 giugno 1933, per l'assunzione di personale al grado iniziale delle qualifiche tecniche (gruppo A - tabella 1ª annessa al R. decreto in parola) dei ruoli organici dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili, saranno applicate le disposizioni transitorie di cui al R. decreto 18 dicembre 1930, n. 1733;

Visto il R. decreto 18 dicembre 1930, n. 1733, con il quale sono state dettate norme transitorie per i passaggi a categoria superiore e la sistemazione in ruolo del personale in servizio delle Amministrazioni statali;

Vista la lettera n. 7371/1-3-1 in data 30 novembre 1932-XI con la quale la on. Presidenza del Consiglio dei Ministri ha comunicato, tra le altre, anche l'autorizzazione data da S. E. il Capo del Governo a bandire nel 1933 e secondo le norme di cui al ripetuto R. Decreto 18 di-

cembre 1930, n. 1733, un concorso a 10 posti nel grado iniziale delle qualifiche tecniche di cui sopra;

DECRETA

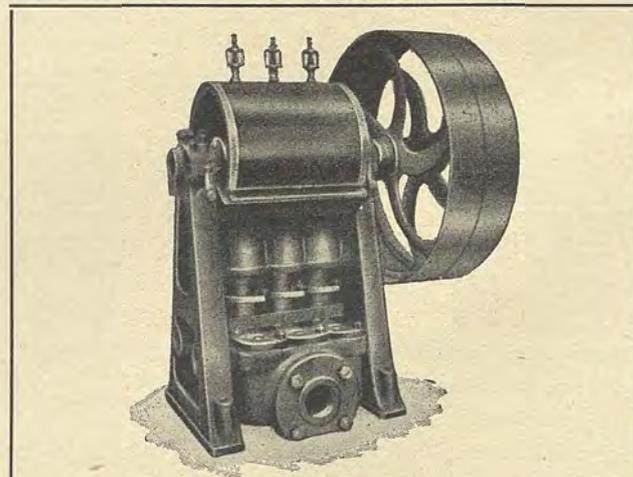
Art. 1. — E' indetto un concorso per esami a 10 posti di ispettore tecnico (gruppo A - grado 10°) nel ruolo del personale tecnico di vigilanza dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili.

Art. 2. — Possono essere ammessi al suddetto concorso:

1° gli impiegati che alla data del 18 dicembre 1930 appartenevano ai ruoli del gruppo B delle Amministrazioni dello Stato considerati nell'ordinamento gerarchico di cui al R. decreto 11 novembre 1923, n. 2395, e successive modificazioni;

2° il personale che presti ininterrotto servizio, almeno dal 31 dicembre 1928, presso l'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili od anche presso il Ministero dei lavori pubblici, in qualità di avventizio, diurnista, giornaliero, cottimista od altra non di ruolo comunque denominata, esclusa quella di salariato, e che eserciti alla data del 18 dicembre 1930, le funzioni proprie del gruppo e del ruolo per il quale il concorso è bandito.

L'allontanamento dal servizio a causa di obblighi militari non costituisce interruzione.



La più antica Casa costruttrice specializzata di

Pompe a Stantuffo

S. A. Ingg. GIORDANA GARELLO
TORINO - Corso Peschiera, 280

Impianti completi di attrezzatura meccanica per mattatoi

Migliaia di referenze — Cataloghi a richiesta

Per gli aspiranti di cui al presente articolo si prescinde dal limite massimo di età, fissato dai singoli ordinamenti ma è necessario il possesso, alla data predetta del 18 dicembre 1930, del titolo di studio indicato al successivo art. 4.

Art. 3. — I posti messi a concorso verranno conferiti:

1° sino al raggiungimento delle proporzioni stabilite dall'art. 8 della legge 21 agosto 1921, n. 1312, in rapporto al totale dei posti del ruolo, ai candidati di cui nel precedente articolo, che siano invalidi di guerra o minorati per la causa nazionale.

2° in ragione di quattro quinti dei rimanenti, ai candidati che siano ex combattenti compresi quelli che abbiano preso parte ai fatti d'armi nelle Colonie italiane o nelle località indicate nell'articolo 15 del R. decreto 17 maggio 1923, n. 1284, oppure siano orfani, o vedove non rimaritate, o sorelle nubili di caduti in guerra o per la causa nazionale.

3° per l'altro quinto, unitamente a quelli di cui ai precedenti numeri 1° e 2°, che eventualmente restino disponibili, agli altri candidati.

Le nomine ai posti messi a concorso sono conferite nell'ordine di graduatoria formata in base alle votazioni riportate e con l'osservanza del disposto degli articoli 21 del R. decreto 11 novembre 1923, n. 2395, e 1 della legge 6 giugno 1929, n. 1024.

Art. 4. — Gli aspiranti dovranno far pervenire al Ministero delle comunicazioni - Ispettorato generale ferrovie, tramvie ed automobili (Ufficio affari generali e personale) per il tramite dei capi dell'ufficio dai quali dipendono la relativa domanda su carta bollata da L. 5 non oltre il termine di 60 giorni dalla data di pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno;

A corredo delle domande dovranno essere uniti i seguenti documenti:

1° atto di nascita legalizzato;

2° certificato generale rilasciato dal casellario giudiziario del Tribunale civile e penale del luogo di nascita;

3° certificato della competente autorità municipale, dal quale risulti che il concorrente sia cittadino italiano, e non sia privo del godimento dei diritti politici. Sono equiparati ai cittadini dello Stato gli italiani non regnicoli e coloro per i quali tale equiparazione sia, in occasione del concorso, riconosciuta in virtù di R. decreto ai termini dell'art. 1 del R. Decreto 30 dicembre 1923, n. 2960;

Pei nativi della Tripolitania e della Cirenaica vigono le disposizioni dei Regi decreti 1° giugno 1919, n. 931, e 6 novembre 1919, n. 2401, concernenti gli effetti della

cittadinanza loro conferita ai sensi dei decreti medesimi;

4° certificato del Comune di abituale residenza attestante che il candidato ha sempre tenuto regolare condotta civile e morale;

5° titolo di studio in originale e cioè diploma di ingegnere per coloro che l'ottennero prima dell'applicazione del R. decreto 31 dicembre 1923, n. 2909; per quelli laureati posteriormente l'attestato comprovante di aver superato l'esame di Stato per l'esercizio della professione di ingegnere ai sensi del Regio decreto suindicato;

6° certificato delle votazioni ottenute negli esami delle singole materie di studio dei corsi delle scuole di ingegneria e in quello di laurea.

Coloro che ottennero la laurea anteriormente all'applicazione del R. decreto 31 dicembre 1923, n. 2909, dovranno altresì presentare una dichiarazione in tal senso del direttore della Scuola d'applicazione o del Politecnico.

I candidati appartenenti ai territori annessi al Regno, con le leggi 26 settembre 1920, n. 1322, e 19 dicembre 1920, n. 1778, e che abbiano acquistato la cittadinanza italiana in virtù della sezione 6^a, parte 3^a, del Trattato di S. Germano, dell'art. 7, n. 2, del Trattato di Rapallo, del R. decreto 30 dicembre 1922, n. 1890, e del R. decreto-legge 29 gennaio 1922, n. 43, possono essere ammessi al concorso se risulti che alla data di annessione di detti territori erano in possesso di uno dei seguenti titoli:

a) titolo di ingegnere civile autorizzato;

b) attestato di secondo esame di Stato conseguito in un politecnico della cessata Monarchia austro-ungarica e dell'esame di Stato della Scuola superiore di agronomia di Vienna o delle scuole superiori montanistiche.

Non sono ammessi titoli equipollenti;

7° un certificato del capo dell'ufficio attestante che il candidato ha prestato ininterrotto servizio almeno dal 31 dicembre 1928 e che alla data del 18 dicembre 1930 esercitava le funzioni proprie degli ispettori di vigilanza dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili.

8° foglio di congedo illimitato ovvero certificato di esito di leva. Gli ex combattenti dovranno produrre una copia dello stato di servizio militare, i documenti attestanti le eventuali benemerenze di guerra ed una dichiarazione integrativa, da rilasciarsi dall'autorità militare ai sensi della circolare 588 *Giornale militare* 1922 ed attestante la permanenza, durante la guerra 1915-1918, in zona di operazioni presso reparti operanti o presso i Comandi mobilitati.

Coloro che abbiano preso parte a fatti d'arme nelle Colonie italiane e nelle località indicate nell'art. 15 del

R. decreto 17 maggio 1923, n. 1284, dovranno produrre dei documenti dai quali la suddetta partecipazione possa essere rilevata in modo non dubbio:

9° certificato medico da cui risulti, se il candidato non è ex combattente, che egli è di sana e robusta costituzione fisica esente da imperfezioni ed atto all'impiego cui aspira, e se il candidato è ex combattente o invalido di guerra, che egli è esente da imperfezioni che lo rendono inidoneo all'impiego cui aspira, salvo all'Amministrazione la facoltà di sottoporre in ogni caso il candidato alla visita di un medico da essa delegato.

Per gli invalidi di guerra e i minorati per la causa nazionale, oltre il certificato di cui sopra dovrà essere prodotta un'attestazione da rilasciarsi da un ufficiale sanitario e nella quale venga esplicitamente dichiarato che l'invalido, per il grado e la natura della sua mutilazione od invalidità o per le sue condizioni di salute, non può riuscire di pregiudizio alla salute e alla sicurezza dei compagni di lavoro.

Il medico e l'ufficiale sanitario, prima di rilasciare il certificato e l'attestazione, dovranno farsi esibire dal candidato la carta di identità di cui al testo unico 18 giugno 1931, n. 773, od altro documento equipollente a termini di legge e dovranno fare esplicita menzione di questa formalità nel certificato e nell'attestazione.

Gli invalidi di guerra e i minorati per la causa nazionale dovranno produrre il libretto di pensione privilegiata o il decreto di concessione della pensione. Gli orfani di guerra o per la causa nazionale dovranno produrre un idoneo documento attestante tale loro qualità.

La domanda e i documenti debbono essere conformi alle prescrizioni della legge sul bollo;

10° stato di famiglia da rilasciarsi dal Podestà del Comune ove il candidato ha il suo domicilio;

11° il certificato di iscrizione al P. N. F. da rilasciarsi dal competente segretario federale (con l'indicazione della prima iscrizione).

I certificati di cui ai numeri 2, 3 e 4 dovranno essere di data non anteriore di tre mesi a quella del presente decreto, e quelli di cui ai numeri 1, 3, 4, 9 e 10 dovranno essere debitamente legalizzati.

Sono dispensati dal produrre l'atto di nascita, il certificato generale, il certificato di cittadinanza italiana e i documenti indicati al n. 7 gli impiegati di ruolo i quali, peraltro, dovranno presentare copia dello stato di servizio civile.

Art. 5. — Non saranno ammessi al concorso i candidati la cui domanda perverrà al Ministero delle comunicazioni - Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili (Ufficio affari generali e personale) oltre il termine previsto all'art. 4 del presente decreto.

L'ammissione potrà inoltre essere negata con decreto ministeriale non motivato ed insindacabile.

Art. 6. — La Commissione esaminatrice sarà composta di due ispettori superiori tecnici dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili (il più anziano con funzioni di presidente), d'un ispettore capo tecnico, d'un direttore di Circolo ferroviario d'ispezione e di un professore ordinario di una delle Regie scuole di ingegneria.

Alla Commissione sarà aggregato, con voto consultivo, un professore insegnante per ciascuna delle lingue inglese e tedesca, qualora vi sieno concorrenti che nella domanda di ammissione al concorso abbiano dichiarato di conoscere tali lingue o una di esse. Espletterà le funzioni di segretario un ispettore tecnico dell'ispettorato generale stesso.

Art. 7. — L'esame di concorso conterà di tre prove scritte e di una prova orale sulle materie indicate nel contesto del presente articolo.

Inoltre tutti i candidati dovranno sostenere per iscritto una prova di lingua francese. I candidati che nella domanda di ammissione al concorso dichiareranno di conoscere anche la lingua inglese o tedesca ne daranno prova

<p>DITTA</p> <p>PALMO & GIACOSA</p> <p>TORINO</p> <p>Via Saluzzo, 40 - Telefono 62.768</p>	<p>COPERTURE IMPERMEABILI</p> <p>ASFALTI - CEMENTI PLASTICI</p> <p>Materiali originali di miniera Applicazioni sicure e garantite Sopraluoghi e preventivi a richiesta</p>
---	--

nello stesso giorno mediante traduzione in italiano dalla lingua che avranno dichiarato di conoscere.

Le materie su cui si svolgeranno gli esami sono le seguenti:

A) *Meccanica applicata alle costruzioni:*

1. Calcoli di resistenza e verifiche di stabilità di edifici ferroviari (strutture e solai in ferro e in cemento armato; coperture e incavallature in legno, in ferro e in cemento armato; tettoie, pensiline, ecc.).

2. Calcoli di resistenza e verifiche di stabilità dei ponti in legno, in muratura, in ferro ed in cemento armato. Sovraccarichi di prova; prove statiche e dinamiche.

3. Calcoli di resistenza dei muri di sostegno e dei rivestimenti delle gallerie.

B) *Fisica tecnica:*

1. Principii fondamentali di termodinamica.

2. Principii fondamentali di elettrotecnica. Motori a corrente continua, motori monofasi e trifasi.

3. Calcoli degli impianti di trazione elettrica.

C) *Materiali da costruzione:*

1. Materiali per strutture murarie (mattoni, pietre da taglio, calci, pozzolane, sabbie, malte, cementi ecc.).

2. Materiali per strutture metalliche (ferro, ghisa, acciaio, alluminio e leghe principali).

3. Legnami (essenze principali impiegate nella costruzione delle linee ferroviarie e del relativo materiale rotabile).

D) *Costruzioni stradali e ferroviarie:*

1. Norme per il tracciamento delle ferrovie e delle strade ordinarie.

2. Stabilità delle costruzioni stradali e ferroviarie in relazione alla natura geologica dei terreni attraversati.

3. Limiti di pendenza, raggi delle curve, tipi e dimensioni del corpo stradale per ferrovie a scartamento ordinario, a scartamento ridotto e per tramvie.

4. Movimenti di materie, sterri e rilevati; consolidamenti di terrapieni e di trincee, fognature e drenaggi; opere di difesa dalle corrosioni dei fiumi e dei torrenti.

5. Costruzioni murarie del corpo stradale (tipi principali di muri di sostegno, di tombini, e acquedotti, di ponti e viadotti in legno, in muratura, in ferro, in cemento armato; gallerie).

6. Massicciata ed armamento (tipi principali: traverse, rotaie, deviatori, ecc.).

7. Fabbricati ferroviari (fabbricati per viaggiatori e per merci, magazzini, piani caricatori, rimesse, officine, ecc.).

8. Segnali (dischi e semafori, apparecchi di sicurezza per le manovre dei segnali, sistemi di blocco).

9. Ferrovie speciali: ferrovie a dentiera; funicolari; fu-

nivie per merci e per viaggiatori. Caratteristiche costruttive e calcoli relativi.

E) *Macchine:*

1. Macchine a vapore per locomotive (caldaie, cilindri, stantuffi, sistemi di distribuzione, ecc.; potere aderente e sforzo di trazione; tabelle di prestazione).

2. Motori elettrici (vari sistemi di trazione elettrica per ferrovie e tramvie; automotrici e locomotori elettrici).

3. Motori a scoppio per autoveicoli (organismi che costituiscono il motore a scoppio e loro funzionamento; ciclo Otto; carburazione e accensione; lubrificazione e raffreddamento del motore).

4. Motori Diesel per autoveicoli (organismi che li costituiscono e loro funzionamento; ciclo Diesel; pompe d'iniezione).

F) *Materiale rotabile per ferrovie, tramvie e trasporti automobilistici:*

1. Veicoli ferroviari e tramviari (carrozze viaggiatori, carri merci, sistemi di frenatura).

2. Veicoli automobili (organi di trasmissione; frizione, cambio di velocità, differenziale; meccanismo di sterzo; sistemi di frenatura; gomme, accessori. Tipi principali di autoveicoli per trasporto pubblico di viaggiatori e loro costo di esercizio. Autoveicoli per trasporto di merci).

3. Funzionamento delle officine per la riparazione del materiale ferroviario, tramviario e automobilistico.

4. Principali lavori di riparazione alle locomotive e ai veicoli ferroviari, tramviari e automobilistici (grandi riparazioni, medie e piccole riparazioni, visite periodiche ecc.)

G) *Legislazione:*

1. Leggi sull'amministrazione e sulla contabilità generale dello Stato e nozioni di statistica.

2. Leggi sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.

3. Leggi e regolamenti sulla concessione di ferrovie tramvie e servizi pubblici automobilistici.

4. Leggi e regolamenti sull'esercizio delle ferrovie, tramvie e servizi pubblici automobilistici.

5. Leggi sulla circolazione stradale.

H) *Relazione tecnica in lingua francese (o inglese o tedesca).*

Art. 8. — Le prove scritte avranno luogo a Roma nei giorni 5, 6, 7 e 8 giugno 1933 - XI; la prova orale avrà luogo presso l'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili in giorno che verrà fatto conoscere tempestivamente agli interessati.

Art. 9. — Saranno ammessi alla prova soltanto i concorrenti i quali avranno ottenuto una media di almeno sette decimi nel complesso delle prove scritte purché in nessuna di queste conseguano meno di sei decimi.

La prova orale si intenderà superata se i candidati otterranno in essa la votazione di almeno sei decimi.

La votazione complessiva sarà stabilita dalla somma della media dei punti riportati nelle prove scritte e dei punti ottenuti nella prova orale.

Per le prove che verranno date nelle lingue, la Commissione aggiungerà alla votazione definitiva un coefficiente che in ogni caso non potrà superare un ventesimo.

Art. 10. — I vincitori del concorso che si trovino nelle condizioni previste dagli articoli 2, ultimo comma del R. decreto 10 gennaio 1926, n. 46 e 5 del R. decreto 18 dicembre 1930, n. 1733, conseguiranno la nomina ad ispettore tecnico (grado 10°).

Coloro invece che non si trovino nelle condizioni stabilite dalle disposizioni suindicate, saranno assunti in prova per il periodo di sei mesi.

Art. 11. — Gli aspiranti riceveranno l'avviso dell'esito della loro domanda a mezzo di lettera raccomandata.

Art. 12. — I candidati dovranno presentarsi agli esami forniti della carta d'identità personale o di altro documento equipollente a termini di legge.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei Conti.

Roma, addì 22 febbraio 1933 - Anno XI.

Il Ministro: CIANO.

SOCIETA' REALE MUTUA DI ASSICURAZIONI

Fondata in Torino nel 1828 - Sede Sociale: TORINO

**Incendi - Vita e rendite vitalizie - Infortuni
Responsabilità civile - Furti - Cristalli
Rischi accessori**

Polizze plurime che, con un solo contratto, consentono la copertura di rischi diversi:

**PLURIMA DELL'AUTOMOBILISTA - DEL PROPRIETARIO
DI FABBRICATI - DEL CAPO FAMIGLIA - DEL COM-
MERCIANTE - DELL'ENTE ECCLESIASTICO -
DEL CACCIATORE**

Alla fine del 1932 i soci della Mutua erano oltre 400.000 - i valori assicurati oltre 35 miliardi - le riserve Stafutarie e i Fondi Patrimoniali oltre 85 milioni - i sinistri pagati dalla fondazione oltre L. 315 milioni - i risparmi liquidati dalla fondazione L. 53 milioni.

Agenzie e Rappresentanze nei principali centri d'Italia

CONCORSI

per titolo e per esame per conferimento di tre posti nell'Amministrazione dell'Istituto per le Case Popolari di Napoli, per

PRIMO SEGRETARIO CAPO SERVIZIO con lo stipendio mensile di L. 1.300,

INGEGNERE CAPO SERVIZIO con lo stipendio mensile di L. 1.300,

RAGIONIERE CAPO SERVIZIO con lo stipendio mensile di L. 1.200.

I predetti assegni sono suscettibili di cinque aumenti quadriennali di un decimo; nelle ricorrenze del Natale e della Pasqua sarà corrisposta un'assegnazione straordinaria pari ad una mensilità di stipendio, ed i funzionari saranno iscritti al Fondo di Previdenza per il quale l'Amministrazione corrisponde una quota del 14% dello stipendio suddetto. Essi saranno iscritti altresì all'Ente Nazionale Fascista di Assistenza per i dipendenti dagli Enti Parastatali, col concorso da parte dell'Istituto dell'1% dello stipendio stesso.

Ai dipendenti dell'Istituto sono concessi alloggi a condizioni di favore.

Il vincitore del Concorso verrà assunto in servizio per un periodo di prova di due anni e saranno a lui applicabili tutte le norme del Regolamento 30 novembre 1932 (XI) per gli uffici ed il personale dell'Istituto.

Per essere ammessi ad uno dei detti concorsi occorre farne domanda in carta da bollo da L. 3, da presentarsi nell'Ufficio di Segreteria dell'Istituto non più tardi delle ore 19 del giorno 10 aprile p. v.

Alla domanda dovranno essere uniti i documenti appresso indicati:

a) pel concorso al posto di Primo Segretario Capo Servizio la laurea in giurisprudenza o diploma ritenuto equipollente (Istituti di Scienze Economiche, Sociali e Commerciali);

— pel concorso al posto di Ingegnere Capo Servizio la laurea d'Ingegneria od Architettura;

— pel concorso al posto di Ragioniere Capo Servizio il diploma di abilitazione alla professione di Ragioniere.

E per ognuno dei tre concorsi:

b) Certificato di nascita da cui risulti che il concorrente abbia compiuti gli anni 21 e non superato l'età di anni 35 alla data del 1° aprile 1933 (A. XI) salve le disposizioni di Legge a favore degli ex Combattenti, dei Mutilati ed assimilati.

Per coloro che provengono dalle Amministrazioni ci-

vili dello Stato (con esclusione dei pensionati) il limite di età è elevato ad un massimo di 45 anni.

c) Certificato di cittadinanza italiana.

d) Certificato penale generale del Casellario giudiziario non anteriore a due mesi dalla data del presente avviso.

e) Certificato di buona condotta civile, morale e politica, anche esso in data non anteriore ad un bimestre.

f) Stato di famiglia.

g) Certificato di aver adempiuto agli obblighi di servizio militare.

h) Certificato di sana e robusta costituzione fisica.

Ogni candidato può produrre inoltre gli altri titoli che riterrà utili nei suo interesse.

L'Amministrazione si riserva la facoltà di ammettere al concorso i richiedenti a suo insindacabile giudizio e senza essere in alcun modo tenuta a dichiararne i motivi.

Per il concorso al posto di Primo Segretario Capo Servizio l'esame consisterà in una prova scritta ed una orale riguardanti argomenti giuridici ed economici con particolare riferimento all'edilizia popolare ed ai problemi connessi.

Per il concorso al posto di Ingegnere Capo Servizio l'esame consisterà in una prova scritta (con eventuali grafici e calcoli) ed in una prova orale, riguardanti argomenti di tecnica edilizia, con particolare riferimento alle costruzioni economiche e popolari.

Per il concorso al posto di Ragioniere Capo Servizio l'esame consisterà in una prova scritta ed una orale riguardanti argomenti economici e di contabilità che si riferiscono alla gestione di un Istituto per le Case Popolari.

Per chiarimenti e per la consultazione del Regolamento vigente per gli Uffici ed il Personale gl'interessati dovranno rivolgersi alla Segreteria dell'Istituto.

Gli esami avranno luogo in Napoli presso la sede dell'Istituto nel mese di maggio p. v. Dei giorni in cui le varie prove dovranno sostenersi sarà data successiva comunicazione agli interessati.

Napoli, 8 Marzo 1933 - XI.

Il R. Commissario: APERLO.

CONCORSO

per l'assegnazione della borsa di studio della fondazione Alessandro Volta.

1° — E' bandito il concorso per l'assegnazione della Borsa di studio della *Fondazione Alessandro Volta (Alessandro Volta Memorial Fund)* istituita dalla *Italy-America Society*, secondo lo Statuto, a favore di un giovane ingegnere elettrotecnico italiano, perchè possa recarsi negli Stati Uniti e trascorrervi un anno a scopo di perfezionare la sua preparazione scientifica e tecnica.

2° — Il Concorso è bandito dalla Presidenza Generale dell'*Associazione Elettrotecnica Italiana* al cui Ufficio Centrale — in Milano (2/2), Via S. Paolo, 10 — devono essere quindi indirizzate tutte le domande di Concorso, nonchè la corrispondenza relativa.

3° — Il concorrente alla Borsa, entro il prossimo 30 Aprile, dovrà inviare all'Ufficio Centrale dell'*A. E. I. in Milano (2/2), Via S. Paolo, 10*, a mezzo plico raccomandato, i documenti seguenti:

a) Domanda di ammissione al Concorso, colla esplicita dichiarazione che il candidato conosce ed accetta le condizioni tutte del Concorso, quali sono fissate nello Statuto della Fondazione.

b) Fede di nascita.

c) Certificato di cittadinanza italiana.

d) Certificato penale recentissimo.

e) Certificato medico, legalizzato, di sana costituzione.

f) Copie legalizzate del Diploma di laurea e del Diploma di abilitazione all'esercizio professionale.

g) Certificato degli studi compiuti e delle classificazioni riportate negli esami speciali e generali.

h) Tutti quegli altri documenti che il candidato crederà opportuno aggiungere per comprovare la sua preparazione scientifico-tecnica.

4° — Per avere copia dello Statuto, o qualsiasi altro eventuale schiarimento, rivolgersi alla *Associazione Elettrotecnica Italiana - Ufficio Centrale, Via S. Paolo, 10 - Milano (2/2)*.

Il Presidente Generale: L. EMANUELI

Il Segretario Generale: A. BARBAGELATA.

IMPIANTI MODERNI RISCALDAMENTO - IGIENE - IDRAULICA SANITARIA

Ditta EREDI TRASCETTI

Casa fondata nel 1898

TORINO (106)

Via Baretta, 3 - Tel. 60.885

STATUTO

DELLA FONDAZIONE « ALESSANDRO VOLTA »

Approvato con le lettere: del Ministero della Pubblica Istruzione del 23 gennaio 1929 - A. VII - Div. II - Pos. 30 Prot. n. 295 - Modificato il 1° Gennaio 1932.

1° — In occasione del Primo Centenario della morte di Alessandro Volta e per iniziativa della Italy-America Society di New York è stata costituita ed eretta in Ente morale negli Stati Uniti una Fondazione recante il nome di « *Alessandro Volta Memorial Fund* ». Il capitale di questa Fondazione consiste in *dollari venticinquemila*, offerti dalle grandi industrie elettrotecniche e dalle industrie manifatturiere americane.

Scopo della Fondazione è di onorare la memoria di Alessandro Volta e di stabilire sempre più intimi legami fra la terra che diede a Lui i natali e quella dove la sua invenzione ha trovato largo campo di sviluppo e di perfezionamento.

A tal fine la Fondazione assegnerà due *borse di studio* del valore di *dollari milleottocentosettantacinque* cadauna, ogni triennio, a partire dal triennio 1932-1933-1934, a due giovani ingegneri elettrotecnici italiani, per trascorrere *un anno* negli Stati Uniti per il perfezionamento della loro preparazione scientifica e tecnica.

2° — La Fondazione Volta in America sarà amministrata dalla ITALY-AMERICA SOCIETY di New York, e in caso di scioglimento di essa, dall'AMERICAN INSTITUTE OF ELECTRICAL ENGINEERS.

Il concorso in Italia sarà bandito e giudicato dall'ASSOCIAZIONE ELETTROTECNICA ITALIANA. La scelta del candidato sarà fatta da una Commissione di cinque membri, nominata e presieduta dal Presidente Generale dell'A. E. I., il quale, nella designazione degli altri quattro membri, terrà conto delle eventuali indicazioni della ITALY-AMERICA SOCIETY.

3° — Il candidato dovrà: 1° Essere *cittadino italiano*; 2° Aver conseguito la laurea in ingegneria in una *Regia Scuola d'Ingegneria italiana*, ed essere, in ogni caso, *abilitato all'esercizio della professione* nel Regno; 3° Non aver compiuto il 28° anno di età, prima del 1° gennaio dell'anno in cui si svolge il Concorso. A parità di altre condizioni, sarà preferito il candidato che abbia adempiuto gli obblighi militari.

La Commissione farà un'eventuale prima scelta dei candidati da ammettere al concorso. I prescelti saranno invitati a presentarsi personalmente alla Commissione, la quale li sottoporrà ad una prova di lingua inglese e ad una conversazione prevalentemente tecnica (con speciale riguardo all'elettrotecnica), procedendo poi alla de-

signazione de vincitore del concorso. Così nella scelta preliminare, come in quella definitiva, la Commissione giudicherà insindacabilmente, tenendo conto non solo della preparazione linguistica e scientifico-tecnica dei candidati, ma anche di tutti gli elementi, cui la Commissione stessa riterrà di dover dar peso allo scopo di conseguire nel miglior modo i fini della Fondazione.

4° — Il concorso sarà bandito dall'A. E. I. entro il mese di aprile e aggiudicato entro il mese di giugno. Il bando di concorso sarà reso noto in tempo debito mediante pubblicazione sul giornale *L'Elettrotecnica*, ed affissione nelle Prefetture, Sindacati Ingegneri, e Scuole di Ingegneria del Regno.

Il nome del candidato prescelto sarà comunicato alla ITALY-AMERICA SOCIETY, la quale curerà le pratiche per il permesso temporaneo di soggiorno negli Stati Uniti, ed invierà alla A. E. I. una parte dell'assegno annuo, da rimettersi al candidato, per le spese di viaggio e di primo avviamento.

Il candidato dovrà iscriversi per un anno scolastico ad una Scuola superiore di Ingegneria degli Stati Uniti, sottoponendo la scelta della Scuola stessa all'approvazione della ITALY-AMERICA SOCIETY, e dovrà trovarsi in America per la data dell'inizio dei corsi, nel mese di settembre. Il candidato non avrà obbligo di sostenere esami o di conseguire speciali diplomi, a meno che ciò sia un suo desiderio.

Finito l'anno scolastico, cioè nel mese di giugno, il candidato a complemento degli studi eseguiti procurerà di essere ammesso per qualche tempo, e per non più di sei mesi, in una delle grandi Ditte Elettrotecniche Americane. La ITALY AMERICA SOCIETY e l'A.E.I. cercheranno, nei limiti del possibile, di agevolare al candidato le pratiche necessarie.

ITALY-AMERICA SOCIETY - New York.

ASSOCIAZIONE ELETTROTECNICA ITALIANA - Via S. Paolo, 10
- Milano (2/2).

BORELLO MAFFIOTTO & C.^o
TORINO

Via Principe Tommaso, 42 ang. Via Campana, 14
Telefoni 60.618 - 61.718



Raccordi ghisa malleabile
marca +GF+

Accessori per tubi

CARPENTERIA
PAOLO CITTERA

Porte razionali "CIT,,
 per l'edilizia moderna

COSTRUITE IN SERIE
 ASSOLUTAMENTE INDEFORMABILI



10 TIPI STANDARDIZZATI SEMPRE PRONTI

PRONTA CONSEGNA
 anche per Importanti quantitativi

Sede: **LEGNANO** - Telefono 77.30

Succursale: **TORINO**

Via Romolo Gessi, 10 - Telef. 32.167

Richiedere opuscolo "CIT,, che si invia gratis

TERRANOVA
 MILANO

INTONACO
 MULTICOLORE
 INALTERABILE
 PER FACCIATE



**NON È
 UNA
 PITTURA**

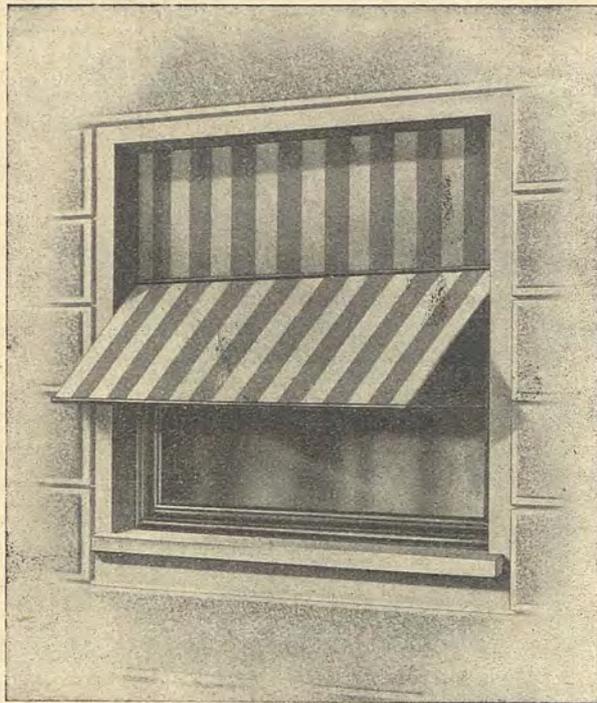
ma un intonaco di facile ap-
 plicazione, con 40 anni d'e-
 sperienza, indispensabile al-
 l'Architetto e al Costruttore.

Interpellateci

S. A. Italiana Intonaci **TERRANOVA**
 (Direttore Gen. Aristide Sironi)

Via Pasquirolo, 10 - MILANO - Telefono 82.738

RAPPRESENTANTE PER IL PIEMONTE **Dott. Ing. FELICE GOFFI**
 Via Avigliana, 26 - TORINO - Telefono 71.311



Tenda brevettata 5 A

F. Pestalozza & C.°

TORINO

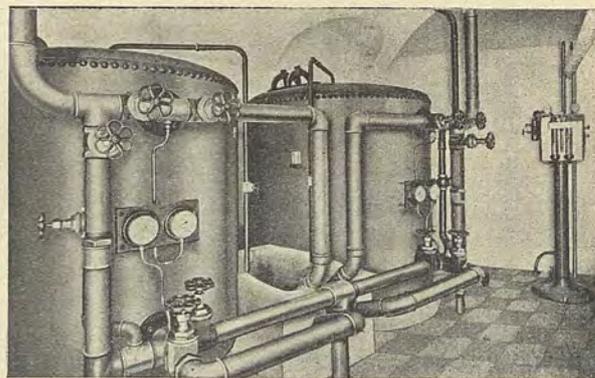
Corso Re Umberto, 68 - Telefono 40.849

**PERSIANE AVVOLGIBILI
TENDE BREVETTATE 5 A
(PER FINESTRE)**

**AUTOTENDE BREVETTATE
(PER BALCONI)**

Aluni impianti di tende 5 A.

Ministero delle Corporazioni (mq. 3000) — Sanatori Cassa Naz. Ass. Sociali (mq. 6000) — Scuole di: Alessandria - Bologna - Trino Vercel. - Carpi - Rivarolo Canav. - Medesano (Parma) - Castel S. Pietro Emilia - Seminario di Salerno - Soc. Funivle Sésstrières ecc.



IMPIANTI COMPLETI PER IL TRATTAMENTO DELL'ACQUA DI
PISCINE NATATORIE

In corso di esecuzione l'impianto per la piscina dello "Stadio Mussolini", in Torino

INGG. ROSSI & CASTAGNETTI - TORINO

Via S. Dalmazzo, 24 - Telefono 46 257 - Telegrammi ZEROLIT

Dalle cifre non si disgiunge un ideale di armonia, tanto è vero che Pitagora fonda il suo sistema filosofico sui numeri.

MUSSOLINI.

CONCORSO per il disegno della facciata della Chiesa di S. Petronio.

Il giorno 31 gennaio dell'anno 1390 il Consiglio Generale de' Seicento del Comune di Bologna deliberava con voti unanimi di edificare una « bellissima ed onorevole Chiesa » quale solenne attestazione di dovere riconoscere da Dio il dono della Libertà Comunale, restituita anche per l'intercessione dei suoi Protettori, e in particolare di San Petronio, « il Vescovo del Secolo V, che « in tempi tristissimi aveva esercitato l'azione sapiente « di governo insieme al ministero Pastorale », al quale la Chiesa doveva essere dedicata, come Patrono perpetuo.

Vicende politiche imperiose si sovrapposero alla ferma volontà cittadina e la forzarono a subire l'impossibilità di proseguire la struttura del Monumento. Ma questo è tuttavia espressione grandiosa di un'idealità conservata nei secoli e oggi permanente come permanente è rimasto nel popolo il desiderio di dare compimento alla sua facciata.

Oggi pertanto si fa appello agli architetti italiani per invitarli a studiare il grave argomento, con la speranza che essi, guidati dal massimo rispetto al Monumento della Libertà bolognese, sospinti dalla nobiltà del fine, pervengano a fare rivivere il concetto di origine nel nuovo aspetto frontale, illuminato dalla dignità dell'arte.

NORME DEL CONCORSO

Art. 1. — E' aperto il *Concorso Nazionale* per il nuovo disegno della Facciata della Chiesa di San Petronio in Bologna.

Art. 2. — E' in facoltà dei concorrenti di giovarsi, o meno, degli elementi monumentali che esistono nella facciata incompiuta sussistente, tra i quali però è obbligatoria la conservazione delle parti dovute a M.^o Antonio Di Vincenzo, primo architetto, e a Jacopo della Quercia.

Art. 3. — I concorrenti dovranno presentare:

a) un disegno d'assieme della facciata nella scala di cm. 2 per metro (da 1 a 50).

b) un disegno del fianco limitato alle due campate iniziali, allo scopo di raccordare la facciata al fianco (scala come sopra).

c) uno schizzo prospettico preso dal punto PV segnato nella planimetria della Piazza Vittorio Emanuele II, a cui si aggiunge la veduta fotografica dell'aspetto presente. Tale disegno avrà l'orizzonte all'altezza dell'occhio umano e il quadro quale risulta dalla detta planimetria.

Il disegno dovrà misurare *un metro* nel lato maggiore.

d) alcuni dei particolari decorativi più interessanti, nella scala di cm. 5 per metro (da 1 a 20).

e) una relazione che giustifichi la scelta del concetto architettonico e dei particolari, secondo la traccia storica e stilistica impressa nel monumento.

Art. 4. — I disegni, di cui all'art. 3 (a-b) saranno eseguiti a semplice contorno, con le proiezioni delle ombre a tinta piatta.

Per gli altri disegni (art. 3 c-d) dovendo questi presentare l'effetto reale presunto dei materiali diversi, la tecnica sarà libera.

I disegni altimetrici saranno integrati dalle sezioni orizzontali e verticali, corrispondenti alle misure delle navate e delle cappelle.

I disegni saranno presentati fissi su telai, escluse le cornici con vetro.

Art. 5. — All'autore del disegno *giudicato eccellente e degno dell'esecuzione* sarà assegnato un premio di lire 50.000 (cinquantamila). Premi minori per un complesso di lire 30.000 (trentamila) potranno essere assegnati quale riconoscimento graduale di merito. Il giudizio sull'eccellenza del disegno distinto col primo premio e sul merito degli altri lavori, come pure la ripartizione delle 30.000 lire, sarà a discrezione della Commissione giudicatrice a ciò deputata, la quale giudicherà definitivamente e insindacabilmente, ed esclusa ogni possibilità di qualsiasi azione o reclamo contro il suo operato e le sue decisioni.

Art. 6. — La Commissione giudicatrice sarà nominata dal Comitato, composta di *tre* membri, uno dei quali ne sarà Presidente ed uno relatore.

Art. 7. — Il Comitato si riserva la facoltà di procedere, o meno, ad una prova suppletiva, se ed in quanto ne sia riconosciuta l'opportunità dalla Commissione giudicatrice, fra quei concorrenti che eventualmente fossero da questa indicati. Alla stessa Commissione sarà deferito il mandato di disciplinare la prova suppletiva con norme, le quali tutelino l'interesse del Concorso ed i diritti dei concorrenti rispetto alla proprietà artistica.

Art. 8. — Il disegno distinto col premio massimo diverrà proprietà del Comitato esecutivo dell'Opera della facciata di San Petronio, il quale avrà il diritto di trarre copia fotografica di tutti gli altri disegni presentati al Concorso, al solo fine di conservarne memoria per la propria storia.

Art. 9. — L'assegnazione del premio massimo non vincola il Comitato all'esecuzione dell'opera. Qualora il Comitato, d'accordo con la Fabbriceria della Chiesa, deliberasse tale esecuzione l'autore del disegno sopra detto avrà la direzione artistica dei lavori, ed anche la direzione tecnica se consti al Comitato la sua abilitazione a costruire. In ogni caso egli dovrà fornire tutti i tracciati e i disegni nelle varie scale inerenti, ricevendo compenso speciale.

Art. 10. — *I disegni saranno presentati anonimi, contraddistinti da un motto ripetuto sopra una busta suggellata*, contenente il nome, il cognome, il recapito del concorrente. E' data facoltà di consegnare altra busta chiusa, all'ufficio ricevente dei disegni, segnata fuori col motto di cui sopra, contenenti il nome e il documento d'identificazione di un fiduciario dei singoli concorrenti per verificare lo stato dei disegni al loro arrivo alla sede del Concorso.

Art. 11. — Il Concorso avrà la scadenza il 30 settembre 1933 alle ore 19. Entro questo termine i disegni dovranno essere consegnati al *Comitato esecutivo dell'Opera della Facciata di San Petronio, presso la Segreteria del Municipio di Bologna*. Il termine è perentorio e sarà cura esclusiva dei concorrenti provvedere all'uopo.

Art. 12. — Il Comitato farà esposizione pubblica dei disegni presentati al Concorso in tempo utile; gli autori dei quali, meno quello distinto col premio massimo, dovranno ritirare le opere non oltre *40 giorni* dalla chiusura

della Mostra; dopo questo termine il Comitato sarà esonerato dall'obbligo della conservazione.

Art. 13. — L'osservanza assoluta di tutte le norme espresse diverrà obbligatoria a tutti i concorrenti, per il solo fatto della loro presentazione in gara, e le inosservanze determineranno l'esclusione dal giudizio di merito.

Art. 14. — Il Comitato mette a disposizione dei concorrenti il materiale necessario allo studio dell'argomento cioè:

1) - La monografia: «La Basilica Petroniana», compilata dal prof. Angelo Gatti per incarico del Comitato, contenente i dati storici e grafici necessari (volume di pag. 348, cm. 23x32, 64 figure intercalate, 4 tavole fuori testo).

2) - Quattro tavole sciolte (scala da 1 a 100) coi rilievi e le misure (facciata, fianco e sezioni).

3) - La planimetria della Piazza Vittorio Emanuele II° necessaria al tracciato prospettico della facciata.

4) - La fotografia della facciata e del fianco a ponente (cm. 21x27) per la veduta prospettica.

Questo materiale è in deposito presso la Segreteria del Comune di Bologna.

Prezzo complessivo lire 50, franco di porto.
Bologna, 28 febbraio 1933.

IL COMITATO

NUOVA TARIFFA PROFESSIONALE. -
Presso la Segreteria è posta in distribuzione la nuova tariffa al prezzo di L. 5 per i Soci e L. 7,50 per i non Soci.

QUOTE SOCI 1933. - Si rinnova invito ai Colleghi che ancora non vi hanno provveduto a voler versare le quote dovute per il corrente anno nella misura di L. 50 per iscrizione al Sindacato Architetti - L. 30 per iscrizione all'Albo degli Architetti.

**MATTEODA
SECONDO**

TAPPEZZERIE IN CARTA

LINCRUSTA - LINOLEUM - STUCCHI

Piazza Saluzzo, 4 - TORINO - Telefono 62.045

SCONTI SPECIALI AI SIGG. ARCHITETTI, INGEGNERI, GEOMETRI, COSTRUTTORI

MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE

CONCORSO

a sei posti di architetto aggiunto nel ruolo del personale dei musei, dei monumenti, delle gallerie e degli scavi di antichità.

IL MINISTRO PER L'EDUCAZIONE NAZIONALE

Veduti i Regi decreti 11 novembre 1923, n. 2395, e 30 dicembre 1923, n. 2960, e successive modificazioni;

Veduto il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3164, e successive modificazioni;

Veduto il R. decreto 2 giugno 1932, n. 690;

Veduto il decreto del Capo del Governo in data 16 giugno 1932, contenente le norme per l'espletamento dei concorsi di ammissione ad impieghi statali;

Veduto il decreto del Capo del Governo in data 17 dicembre 1932 (pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 21 dicembre 1932, n. 293) e l'elenco ad esso allegato;

DECRETA:

Art. 1 — E' indetto un concorso, per titoli ed esami, a sei posti di architetto aggiunto (grappo A - grado 10°) nel ruolo del personale dei musei, dei monumenti, delle gallerie e degli scavi di antichità.

Art. 2 — La domanda di ammissione al concorso, redatta su carta da bollo da L. 5, dovrà pervenire al Ministero (Direzione generale delle antichità e belle arti) entro il termine di sessanta giorni dalla data di pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e dovrà essere corredata dai seguenti documenti:

1° — atto di nascita, comprovante che il candidato ha compiuto i 18 anni di età e non ha superato i 35 anni alla data del presente decreto;

2° — diploma di una Regia scuola superiore di architettura o diploma di architetto o d'ingegnere civile conseguito in una scuola d'applicazione per gl'ingegneri o altro titolo equipollente.

E' ammessa, in luogo del diploma originale, la presentazione di una copia autentica notarile;

3° — certificato di cittadinanza italiana da cui risulti il pieno godimento dei diritti politici;

4° — certificato di regolare condotta civile, morale e politica rilasciato dal podestà del Comune ove il candidato ha il suo domicilio o la sua abituale residenza;

5° — certificato penale generale negativo, da rilasciarsi dal competente ufficio del casellario giudiziale;

6° — certificato di un medico provinciale o militare o dell'ufficiale sanitario del Comune, da cui risulti che il candidato è di sana costituzione fisica ed esente da difetti

od imperfezioni che influiscano sul rendimento del servizio.

Gl'invalidi di guerra o minorati per la causa nazionale dovranno produrre i documenti necessari a comprovare la loro qualità e la loro idoneità al servizio, secondo gli articoli 2 e 15 del R. decreto 29 gennaio 1922, n. 92.

L'Amministrazione potrà sottoporre eventualmente i candidati alla visita di un sanitario di sua fiducia;

7° — foglio di congedo militare o certificato di esito di leva. Gli ex combattenti, gli invalidi di guerra, gli orfani, e le vedove e le sorelle nubili di caduti in guerra, i figli d'invalidi di guerra e gli invalidi per la causa nazionale, produrranno i documenti necessari a comprovare la loro rispettiva qualità;

8° — stato di famiglia da rilasciarsi dal Comune, nel quale il candidato ha il suo domicilio.

9° — fotografia con la firma autenticata dal podestà o da un notaio, quando il candidato non sia provvisto del libretto ferroviario;

10° — certificato d'iscrizione al Partito Nazionale Fascista o ai Fasci giovanili di combattimento.

I documenti sopra elencati ai numeri 1, 3, 4, 5, 6 e 8 dovranno essere conformi alle prescrizioni delle leggi sul bollo e legalizzati nei modi e nelle forme prescritti.

I certificati di cui ai numeri 3, 4, 5 e 6 dovranno essere di data non inferiore di tre mesi a quella del presente decreto.

I concorrenti che siano impiegati di ruolo dello Stato sono esonerati dalla presentazione dei documenti di cui ai numeri 3, 4, 5 e 6. Essi però sono tenuti a presentare copia dello stato matricolare, rilasciato dall'Amministrazione dalla quale dipendono.

Non è consentito di far riferimento a documenti presentati ad altre Amministrazioni dello Stato.

Art. 3 — Fermi restando i benefici stabiliti dalle disposizioni vigenti, per i limiti di età, a favore degli ex combattenti, dei decorati al valor militare, degli invalidi di guerra e degli invalidi per causa nazionale, è concessa, per coloro che risultino regolarmente iscritti nel Partito Nazionale Fascista prima del 28 ottobre 1922, una proroga sul limite massimo di età pari al tempo per cui essi, anteriormente al 28 ottobre 1922, appartennero al Partito.

Art. 4. — Il concorrente che intenda presentare i titoli di cui sia provvisto, dovrà unirli alla domanda, accompagnati da un elenco in carta libera e raggruppati nel seguente modo:

1° titoli accademici e scolastici;

2° titoli specifici (pubblicazioni, progetti ecc.);

3° titoli amministrativi.

Art. 5 — Non saranno ammessi al concorso i candidati le cui domande non risultino presentate nel termine fissato

dall'art. 2 e i candidati che invieranno i documenti incompleti o irregolari.

Inoltre l'ammissione potrà essere negata con decreto, non motivato ed insindacabile, del Ministro.

Art. 6 — Gli aspiranti dovranno dichiarare in modo esplicito nella domanda di esser disposti a prestar servizio in qualsiasi residenza del Regno o delle Colonie, a cui vengano ora e in seguito destinati.

Art. 7 — Gli esami consisteranno negli esperimenti indicati nel programma seguente:

1° — Esperimento grafico: Schizzi a mano libera e rilievo geometrico di un monumento (tempo consentito: otto ore).

2° — Esperimenti scritti:

a) progetto di consolidamento di un edificio monumentale (tempo consentito: otto ore);

b) tema sulla storia dell'architettura, con particolare riferimento ai sistemi costruttivi ed alla tecnica caratteristica dei vari stili (tempo consentito: otto ore).

3° — Esperimento orale:

1° discussione del progetto di consolidamento presentato dal concorrente;

2° storia dell'arte con speciale riguardo all'architettura;

3° legislazione sulla tutela del patrimonio archeologico ed artistico e delle bellezze naturali. Organizzazione dell'Amministrazione delle antichità e belle arti (durata minima: un'ora e mezzo).

Art. 8. — Gli esami si terranno in Roma nei giorni che saranno stabiliti dal Ministero e che, a suo tempo, saranno comunicati ai candidati ammessi al concorso.

Per lo svolgimento delle prove si osserveranno le disposizioni del capo VI del R. decreto 30 dicembre 1923, n. 2960.

Art. 9. — Il concorso sarà giudicato da una Commis-

sione, che sarà nominata con successivo decreto.

Art. 10. — Saranno ammessi all'esperimento orale i concorrenti che avranno riportato una media di almeno sette decimi dei punti nell'esperimento grafico e negli scritti e non meno di sei decimi in ciascuno di essi. L'esperimento orale non s'intenderà superato, se il candidato non avrà riportato almeno la votazione di sei decimi.

La votazione complessiva sarà stabilita dalla somma dei punti riportati nei detti esperimenti e nei titoli, e la graduatoria dei vincitori sarà formata dall'ordine dei punti della votazione complessiva.

A parità di merito, avrà la preferenza il candidato più anziano di età, salvi i diritti preferenziali previsti dall'art. 21 del R. Decreto 11 novembre 1923, n. 2395, dall'art. 1 della legge 6 giugno 1929, n. 1024, e dalle leggi 24 marzo 1930, n. 454, e 12 giugno 1931, n. 777.

Art. 11. — I vincitori del concorso saranno nominati architetti aggiunti in prova, a' sensi dell'art. 17 del R. decreto 11 novembre 1923, n. 2395, fatta eccezione per coloro che si trovino nelle condizioni previste dall'art. 2 (ultimo comma) del R. decreto 10 gennaio 1926, n. 46, i quali saranno, invece, nominati architetti aggiunti (gruppo A - grado 10°), con riserva di anzianità rispetto a quelli, sottoposti a periodo di prova, che li precedano nella graduatoria.

Art. 12. — Ai concorrenti residenti in Colonia è consentita l'ammissione al concorso con la presentazione, entro il termine fissato dall'art. 2, della sola domanda, salvo a produrre successivamente i documenti prescritti almeno dieci giorni prima delle prove d'esame.

Il presente decreto sarà comunicato alla Corte dei conti per la registrazione.

Roma, addì 11 gennaio 1933 - Anno XI.

Il Ministro: ERCOLE.

ETERNVO

INTONACO colorato per facciate esterne e applicazioni interne

decorativo - multicolore - inalterabile agli agenti atmosferici - impermeabile

Pavimento SINTEX Monolitico

RESISTENTE all'abrasione ed alle vibrazioni
Ignifugo - Afono - Elastico

Colori diversi - unicolore - chiazato - granito - marmorizzato

PRODOTTI NAZIONALI

SINTEX - Anonima per azioni - TORINO - Via S. Teresa, 21 - Telef. 49.930

Le autostrade sono una grandiosa anticipazione italiana e un segno certissimo della nostra potenza costruttiva non indegna degli antichi figli di Roma.

MUSSOLINI - Roma, 11 ottobre 1925 - Anno V.

IL CARBURANTE NERO

Conferenza tenuta dall'Ing. Dott. ERNESTO DE ANDREIS al Sindacato Fascista Ingegneri

Che cosa è il carburante nero? — Ho voluto chiamare con questo nome, forse per una strana analogia di idee coll'uomo nero, il carburante più misconosciuto, disprezzato e vilipeso, a torto, ai giorni nostri e cioè il carbone.

Che il carbone si possa usare come carburante o cioè impiegare direttamente nell'alimentazione dei motori a esplosione o a combustione interna è noto.

Lasciamo l'iniezione diretta che ha formato la prima idea del Diesel e che oggi è ripresa da Paulikowski, e teniamoci alla forma più facile e semplice di sfruttamento del carbone come carburante, che è quella di usarlo opportunamente gasificato nei motori a scoppio.

Anche qui l'idea non è nuova ed ognuno di noi ricorda per averne studiato sui libri e per averne visti in pratica, i vecchi motori a gas povero, detronizzati dall'avvento del motore elettrico, forse più che del Diesel.

L'idea di utilizzare il carbone come carburante nei motori rapidi e leggeri e di veicoli e fissi, è un'idea che è stata particolarmente sfruttata dal 1921 in poi, e ne vedremo in seguito le cause.

Per ora chiacchiereremo rapidamente e brevemente del come sia possibile ed avvenga in modo utile la trasformazione del carbone in gas in apparecchi semplici e leggeri, tali da poter essere montati a bordo di veicoli.

I vecchi impianti a gas povero li conosciamo tutti per cui è inutile diffondersi, e tutti ricordiamo come essi erano degli impianti enormi anche per piccole potenze, in cui parametro di misura era il metro, di peso il quintale.

Il difficile consisteva, per trasportare il motore a gas nella trazione, nel trovare il modo di poter disporre di piccoli apparecchi leggeri e semplici, di rendimento elevatissimo e che potessero produrre del gas a potere calorifico elevato.

Questa la prima difficoltà.

La seconda assai più grave, ed oggi da pochi ancora risolta, è quella di ottenere un generatore che consenta delle variazioni rapidissime di erogazioni che per dare un'idea, possono passare istantaneamente da 300 a 3000 litri minuto, e questo senza variare la qualità del gas.

E' noto come bruciando in difetto di aria, del carbone, esso si trasformi in ossido di carbonio anzi in monossido di carbonio.

Sul come questa trasformazione avvenga non sono concordi i pareri. La teoria classica di Le Chatelier, di Trenkler, di Strake, ecc. è quella che le reazioni che hanno come risultato la formazione di ossido di carbonio siano 2 e cioè $C + O_2 \rightarrow CO_2 + C \rightarrow 2CO$ e cioè che in un primo tempo si abbia la combustione completa del carbone colla formazione di biossido di carbonio o anidride carbonica, e che in un secondo tempo questa anidride carbonica a contatto col carbone ad alta temperatura dia luogo all'ossido di carbonio.

Viceversa Aufauser, già da tempo ha prospettato l'ipotesi perfettamente opposta e cioè che si formi prima l'ossido di carbonio che se non captato immediatamente si trasforma in seguito in biossido.

Sin da 1927 una serie di accurate osservazioni da me compiute, mi hanno permesso di enunciare

la teoria illustrata nel 1928 in Francia da Gohing, che si possa ottenere in determinate condizioni, direttamente la formazione del monossido di carbonio senza passare per la degradazione del biossido.

La teoria di Le Chatelier porterebbe a concludere che per la formazione dell'ossido di carbonio attraverso a 2 reazioni è necessario disporre di un primo stato di carbone nel quale si forma il biossido, strato che ha un'altezza con velocità normale di gas di circa 15 cm.. Egli chiama questo: zona di ossidazione. Lo strato superiore di pari altezza sarebbe invece la zona di riduzione dove il biossido si trasforma in monossido.

I miei esperimenti mi hanno portato a ottenere il monossido coll'assenza pressochè assoluta di biossido facendo reagire l'aria sul carbone disposto in uno strato di soli 6/7 cm. con velocità di gas fortissima, lo che porterebbe a ritenere e per la velocità del gas e per il piccolissimo strato attivo l'impossibilità del verificarsi delle 2 reazioni.

Gli studiosi francesi sono giunti allo stesso risultato lavorando anch'essi in zone piccolissime di combustibile.

Io credo che la formazione diretta del monossido avvenga nella realtà, semprechè si verifichino le adatte condizioni ambientali e cioè essenzialmente un'altissima temperatura che nella pratica corrente non è facile realizzare per le difficoltà che si frappongono alla creazione di un ambiente che possa resistere durevolmente nel tempo a simile temperatura.

Però il problema della creazione dell'ambiente è stato anch'esso pressochè risolto, non senza fatica.

Come è ben noto il gas d'aria e cioè prodotto colla reazione dell'aria sul carbone ha un potere calorifico assai limitato che si aggira sulle 850 - 900 calorie, lo che è uno svantaggio.

Le reazioni che portano alla formazione del monossido di carbonio sono esotermiche e cioè danno luogo ad uno sviluppo di calore notevole che, mentre aumentano la temperatura del materiale di cui è costituito il focolaio compromettendone l'esistenza, nella applicazione che ci interessa e cioè dell'alimentazione ai motori, dove è necessario raffreddare quanto più è possibile il gas prima dell'introduzione dei cilindri,

rappresenta una perdita di rendimento notevole poichè il gas esce dal gazogeno molto caldo.

Si è quindi pensato all'intervento nel ciclo reattivo di un 3° elemento attivo e cioè: l'acqua.

La reazione dell'acqua col carbone $H_2O + C \rightarrow H_2 + CO$ presenta 2 grandi vantaggi. Infatti mentre dà come risultato la formazione di una molecola di ossido di carbonio e una molecola di idrogeno, e questo in assenza dell'azoto, che nella reazione dell'aria sul carbone costituisce un ozioso, pesante, inutile bagaglio, ha il vantaggio d'essere endotermica con conseguente esaltazione del rendimento del gazogeno e maggiore conservazione dei materiali costituenti il focolaio.

E' per questo che si è tentata e realizzata la produzione (nei gazogeni di cui questa sera ci interessiamo), del gas misto, e cioè gas d'aria e gas d'acqua.

Il gas così prodotto ha un potere calorifico medio di 1100/1300 calorie per mc.

Vantaggio quindi di rendimento, e nel contempo vantaggio economico, poichè se il carbone costa poco, l'acqua costa meno e costituisce un carburante anche più squisitamente nazionale. E l'importanza economica è assai rilevante ove si ponga mente che in opportune condizioni si è riusciti a raggiungere in apparecchi semplici e leggeri, i risultati ottenuti soltanto con grandi apparecchi industriali, e cioè dei consumi di acqua dell'ordine del 60 e anche del 100% del consumo di carbone, naturalmente utilizzando la massima parte del calore che i gas possiedono all'uscita del gazogeno per il preriscaldamento dell'acqua e dell'aria di ammissione.

I tipi di generatori di gas oggi praticamente esistenti si possono dividere in 3 grandi categorie a seconda del loro modo di tiraggio. Si hanno così le categorie dei gazogeni a tiraggio diretto, rovescio e tiraggio orizzontale.

Vediamo in che cosa si differenziano. Fig. 1.

E' questo un gazogeno a tiraggio diretto, gazogeno E. T. I. A. (Francese) L'aria come in qualsiasi stufa entra dal basso reagisce sul carbone e i gas prodotti vengono captati ad una certa altezza. Questo sistema nella trazione è stato pressochè abbandonato per gli inconvenienti che presentava.

Il pulviscolo di carbone che si viene a formare nella tramoggia di riserva, tramoggia che si ha interesse di realizzare di capienza maggiore pos-

sibile, poichè da essa capienza dipende l'autonomia, viene ad essere aspirato verso gli apparecchi di depurazione e i motori.

Non solo.

Nelle zone più vicine alle zone di reazione si ha un processo di preriscaldamento del carbone e di conseguenza ove il carbone contenga siccome nella pratica sempre avviene delle materie volatili, si ha una distillazione vera e propria, e i prodotti della distillazione vengono anch'essi trasportati verso il motore.

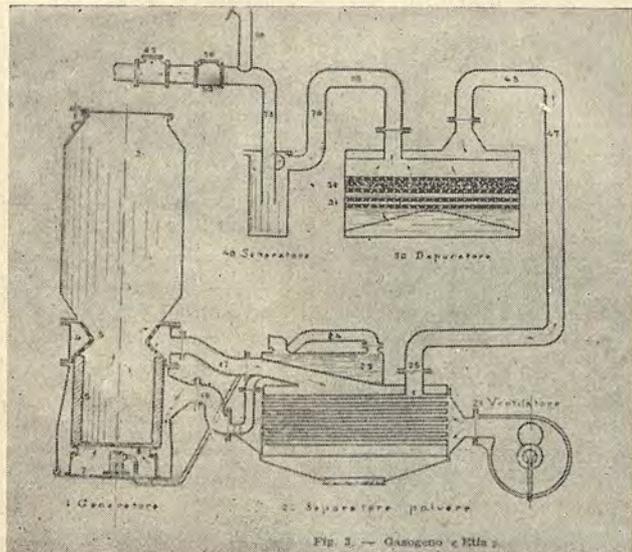


Fig. 1. - Schema di gazogeno a tiraggio diretto.
(Gazogeno E. T. I. A.)

Sono questi prodotti e più particolarmente il catrame allo stato vescicolare, quelli più difficili a fermare con qualsiasi sistema di filtrazione anche nei grandi impianti fissi ove si dispone di depuratori ad acqua di enormi capacità. La questione della captazione del catrame allo stato vescicolare ha sempre presentato delle difficoltà, che i trattati danno come praticamente insormontabili. Questi prodotti vengono irrimediabilmente trasportati al motore dove generano le incrostazioni delle camere, l'inchiodamento delle valvole, ecc.

Il gazogeno Fig. 2 è a tiraggio inverso o a combustione rovescia come abitualmente si dice.
- Gazogeno Panhard francese.

Come si vede l'aria viene introdotta nel gazogeno ad una certa altezza sopra la griglia e i gas sono aspirati attraverso la griglia e cioè la loro marcia è discendente.

Questo sistema presenta lo svantaggio che il gas uscendo attraverso la griglia porta seco forse una maggiore quantità di ceneri, per quanto le velocità dei gas in apparecchi leggeri sono sempre talmente elevate, che anche col tiraggio diretto la cenere viene aspirata, ma in cambio presenta il grande vantaggio che il pulviscolo e gli eventuali prodotti di distillazione sono costretti a passare attraverso la zona caldissima di reazione dove vengono distrutti.

Il gazogeno a tiraggio rovesciato è quello oggi

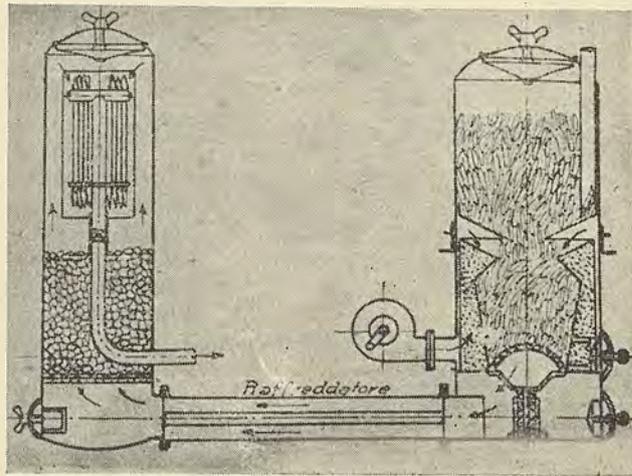


Fig. 2. - Schema di gazogeno a tiraggio inverso.
(Gazogeno Panhard)

pressochè universalmente adottato poichè è il solo che consenta la depurazione a secco.

Il terzo tipo è quello a combustione orizzontale — Gazogeno Barbier della Barbier di Lione - Fig. 3.

Questo tipo, classicamente francese mentre non possiede i pregi singoli del tiraggio diretto, o del tiraggio rovescio, ne unisce i difetti.

Assieme alle ceneri passano i prodotti della distillazione, lo che rende impossibile la depurazione a secco.

Per tali ragioni questo tipo è stato pressochè abbandonato in Francia, e il gazogeno Barbier ribattezzato con nome italianissimo è stato importato in Italia, e decantato come l'ultima espressione della tecnica e dell'italianità.

Mi accorgo di non avere sin qui parlato di quale sia il carbone che viene impiegato in questi gazogeni.

Per consentire una maggiore semplicità dei

gazogeni si è pensato di usare di preferenza il carbone di legna che contenendo un maggior tenore di carbone fisso, e un minor tenore di materie volatili, che non il fossile, consente la produzione di un gas più puro e più facilmente depurabile. Ma siccome il carbone di legna è già un manufatto del prodotto naturale che è la legna, si è pensato di utilizzare direttamente la legna, e non mancano esempi di ottimi gazogeni a legna.

E' bene forse soffermarci un istante a esaminare dettagliatamente quali sono i vantaggi della legna e quali quelli del carbone.

A prima vista la legna si presenta siccome più allettante in quanto essa è un prodotto naturale, mentre invece il carbone di legna è un manu-



Fig. 3. - Schema di gazogeno a tiraggio orizzontale.
(Gazogeno Barbier)

fatto ottenuto a spese di parte delle calorie contenute nella legna stessa.

Occorre però tener presente parecchi altri fattori. La legna contiene sempre un elevato tenore di vapore d'acqua, assai superiore a quello che sia possibile far reagire nel gazogeno.

Una parte di questa acqua passa inerte e viene condensata negli apparecchi di depurazione del gas. Se la depurazione a mezzo di condensazione costituisce un ottimo sistema, il trasportare a bordo prima nella forma di legna e poi nella forma di condensa un notevole peso di acqua costituisce una qualità passiva che si traduce praticamente in questo, e cioè che il numero di chili di combustibile che occorre portarsi a bordo a parità di autonomia è di molto superiore. E' per questo che si preferisce ed anzi si prescrive, l'uso di legna secca, ma pur tuttavia, in peso, l'equivalente al carbone è di 2,5-3.

Coi gazogeni a legna si rende ancora necessaria la erogazione periodica e frequentissima (30/40 Km.) delle acque luride di condensa, e sono molti litri di un'acqua nera e puzzolente, poichè costituita da una soluzione di acido pirolegnoso, che vengono rovesciati sulla strada.

Naturalmente il gas che gorgoglia attraverso le acque di condensa, giungerà al motore, umido, poichè, a parte le goccioline elementari che può trascinare seco, avrà pur sempre un tenore di vapore d'acqua uguale alla tensione di vapore che il gas ha a quella data temperatura.

Anche il fattore economico deve essere considerato nella scelta fra legna e carbone. — Il quantitativo di legna che è necessario impiegare a parità di resa è il 2 a 3 volte quello del carbone.

La legna deve essere ridotta in piccoli pezzi, poco più grandi di un uovo. Se prendiamo ad esempio come base del carbone cent. 30 al Kg. e della legna in cataste lire 10 al q.le si vede chiaramente che aggiungendo la spesa necessaria per segarla in piccoli pezzi e il maggiore quantitativo in peso occorrente, anche economicamente l'impiego della legna non è conveniente.

Il carbone di legna, è però necessario dirlo, presenta anche dei difetti, che sono: la fragilità e la tendenza a formare della polvere, ciò che rende poco simpatica la sua manipolazione. Essendo questi gli unici suoi difetti è perciò di gran lunga preferibile alla legna.

I francesi, che in materia di produzione di veicoli a gas sono molto più avanti di noi (ho detto di produzione perchè come apparecchi noi non siamo per nulla inferiori, ed ho anzi l'orgoglio di ritenere che siamo superiori, specialmente dal punto di vista rendimento) hanno girato la questione della manipolazione col lanciare in commercio il carbone per gazogeni nella pezzatura esatta che è quella dello sfrido del carbone normale, senza polvere, e in sacchi di carta che vengono lacerati al momento della carica.

Essi hanno pure creato il combustibile ideale che è il conglomerato di carbone di legna, che presenta il vantaggio di una densità 1, di una pezzatura regolare, di uno sfrido zero, di una igroscopicità zero, per cui può essere trasportato e conservato in vrac.

Parlato così brevemente del combustibile, ritorniamo ai gazogeni. E' stato necessario questa digressione perchè i sistemi di depurazione sono

differenti a seconda se si tratti di gazogeni a legna o di gazogeni a carbone.

Per i gazogeni a legna si usa in genere come detto, il sistema di depurazione a condensa.

Il gas passa in opportuni recipienti dove si raffredda, raffreddandosi il vapore d'acqua tenuto in sospensione si condensa trascinando con se le impurità.

Nei gazogeni a carbone è ormai universalmente adottata la depurazione a secco che consiste in una prima depurazione per perdita di velocità, in una seconda, per filtrazione attraverso una massa filtrante, ed infine in una filtrazione attraverso speciali tessuti.

Si è riusciti ad ottenere in tal modo una depurazione assoluta come ne fanno fede le analisi dell'olio prelevato da motori dopo migliaia di chilometri.

Oggi con gazogeni modernissimi si è riusciti ad avere una produzione di 3000 litri minuto con un peso complessivo di apparecchio di 294 Kg. ivi compresa la tramoggia nella quale sono contenuti circa 75 Kg. di carbone, tale cioè da assicurare ad un veicolo di 4 tonnellate di carico utile un'autonomia di 150 Km., con un consumo quindi di Kg. 50 ogni 100 Km.

E' adesso interessante vedere quale debba essere o a quale requisito debba rispondere il motore alimentato a gas.

E' questa la questione più interessante, sulla quale tutti quelli che se ne sono interessati, compreso il sottoscritto, hanno cominciato col prendere delle cantonate gigantesche. Dovrà parervi strana questa mia confessione di avere preso delle cantonate, ma occorre ricordare che se non erro S. Benedetto ha scritto che la confessione della propria debolezza e della propria stupidità è certamente da considerarsi siccome spettacolo di forza e di intelligenza, che del resto già i romani dicevano «errare humanum est» e noi siamo essenzialmente degli uomini, e che Cristo poi ha istituito la confessione come massimo sollievo per i peccatori.

L'errore in cui siamo caduti, è stato di credere che il motore da alimentare a gas, fosse il normale motore a benzina, e cioè: che bastasse sostituire al carburatore a benzina, questo enorme carburatore a carbone.

Il risultato è stato disastroso.

La differenza di potere calorifico del gas in

confronto della benzina, e di conseguenza la differenza di numero di calorie contenute in un metro cubo di miscela aria-benzina che sono rispettivamente circa 620 e 750 porta come risultato a una perdita di potenza che è almeno dell'ordine del 40 %.



Fig. 4. - Trattore Pavesi-Fiat con gazogeno Nostrum. Capacità di traino: 12 tonnellate. - Consumo: Kg. 0,650-0,700 di carbone per Km. - Autonomia: Km. 100.

Di conseguenza bisogna o ridurre il carico o ridurre la velocità del veicolo, col risultato che il vantaggio del minor costo del combustibile viene ad essere annullato dalla minorata prestazione.

Come è noto la miscela aria-gas può sopportare senza detondere delle compressioni molto più alte di quelle della miscela aria-benzina. Si è cercato allora di ridurre la perdita di potenza con l'adozione di compressioni più alte, e si è giunti a ridurre la perdita di potenza al 20%.

Questa diminuzione di potenza, ha portato a scrivere dei fiumi di inesattezze e cioè che la trazione a gas non è adatta per percorsi montani, che non sono possibili le riprese, ecc. ecc. Inesattezze che sono state diffuse per l'autorità dei loro firmatari, come spremute di vangelo.

Viceversa il motore a gas deve essere, e questo lo hanno chiaramente compreso per prime le case costruttrici di automobili francesi, un motore apposito, studiato per il carburante che deve alimentarlo.

Era l'uovo di Colombo, ma un uovo difficile a digerire.

Mentre infatti nessun tecnico si sognava di

poter trasformare un motore a benzina in un motore Diesel, vendendo carburatore, magneto e candele, e sostituendoli con una pompa ed un iniettore, questi stessi tecnici avrebbero voluto trasformare il motore a benzina in un motore a gas colla semplice sostituzione del carbone.

Malgrado tutto, la verità, quella verità che Platone dice essere così bella, che se alcuno



Fig. 5. - Autocarro Fiat 632 G con gazogeno Nostrum.
Portata: Kg. 4.000. - Consumo Kg. 0,500 per Km. -
Autonomia: Km. 150.
(Lato gazogeno)

potesse rimirare lo spettacolo della sua nudità più da lei non saprebbe distrarre lo sguardo, si è fatta strada ed oggi il concetto universale è che il motore a gas deve essere appositamente studiato. Le sue caratteristiche debbono essere in confronto ai motori a benzina di pari potenza: una maggior cilindrata, (il rendimento volumetrico essendo minore) un rapporto di compressione maggiore, che la pratica ha indicato di circa 7, valvole di diametro più grande, condotti di ammissione di sezione più grande e non riscaldati dallo scappamento, ed altri dettagli.

Siccome nulla impedisce di costruire un complesso motore gazogeno che dia una potenza grande a piacere, si vede chiaramente come il

famoso appunto di non poter marciare in salita, sia una fola, perchè basterà creare un motore che dia la potenza pari a quella del motore a benzina occorrente per tale prestazione, perchè le prestazioni siano raggiunte; e il motore a gas non viene a pesare molto di più del motore a benzina.

Del resto, abbiamo potuto vedere che per la realizzazione dei veicoli Diesel si è ricorsi a motori di un peso quasi doppio dei motori a benzina, di pari potenza, senza alcun inconveniente. Oso dire che si può giungere a realizzare un motore a gas il cui peso sommato con quello del gazogeno non sia superiore al peso del motore Diesel di pari potenza.

L'avviamento di un motore a gas può essere fatto direttamente sul gas, in genere si preferisce farlo a benzina per maggior facilità.

Viene allora installato sul motore un dispositivo che permette di avere a volontà l'alimentazione a gas o quella a benzina. Tale dispositivo per essere perfetto deve essere congegnato in modo da non consentire la marcia a benzina che a vuoto e al disotto di un certo numero di giri.

Insomma, concludendo, oggi si è venuti finalmente a affermare anche da noi il concetto che il motore a gas è un'unità a sè stante ed altrettanto definita come il motore a benzina o il motore a Diesel.

Come avete visto, quella idea che sorge spontanea in chi sente per la prima volta parlare di veicolo a carbone, idea dovuta a una associazione mentale colla locomotiva, e cioè che si debba trasportare un tender pieno di carbone non è esatta. Nella pratica corrente un'autonomia superiore ai 100 Km. è più che sufficiente. Si tratta infatti sempre di veicoli industriali.

Coll'automobile può capitare di uscire per andare magari alla Sede del Sindacato Ingegneri e viceversa di trovarsi due ore dopo al Sestrières o in un fosso, per aver voluto imitare Plutone rapendo una bella ragazza!

MIARI VETRATE D'ARTE

SACRA E PROFANA

Le migliori Interpretazioni artistiche del genere dagli stili classici al 900

Via Gioberti, 40 - TORINO - Telefono 52.992

Con un camion o trattore questo è più difficile, anche perchè manca il fascino.

Un autocarro o fa un servizio regolare di linea di trasporto, nel qual caso compie delle soste periodiche per il rifornimento o fa un servizio ordinato da... a..., servizio che in genere non supera mai i 100 Km.

Abbiamo visto la possibilità di usare il carbone come carburante, adesso ci rimane di vederne la convenienza.

La domanda che sorge spontanea è questa: — Ma il carburante nero è una cosa seria?

Vi dirò subito che i Tecnici italiani del motore, non hanno mai avuto, e non hanno neppure oggi alcuna fiducia nel sistema, e lo dicono chiaramente.

L'idea di valersi del carbone, cioè di una cosa nera che sporca un po' e ricorda la locomotiva, ingenera in loro un senso di repulsione.

Ciò non toglie che il giorno in cui il sistema si sarà imposto, grideranno ben alto e forte di averlo sempre preveduto e ne rivendicheranno il merito.

Sta di fatto però che i tecnici francesi del motore in questo campo lavorano alacremente da 13 anni; evidentemente sono dei convinti e non sono gentuccia, che rispondono ai nomi di Panhard, Renault, Berliet, ecc. E per finire una buona volta di parlare della Francia, alla quale bisogna riconoscere il merito di avere per prima affrontato seriamente il problema, dirò che la Francia possiede oggi una produzione di veicoli a gas che non ha riscontro in nessun paese. Questo

anche perchè il Governo francese, o meglio il Ministero della Guerra francese da 10 anni segue, spinge in ogni modo l'adozione del veicolo a gas.

Attivamente se ne occupa il Belgio, la Russia si interessa, gli Stati dell'estremo nord d'Europa sono in regolare produzione, ed infine la



Fig. 6. - Autocarro FIAT 6324 con gazogeno Nostrum

Germania, la patria di Diesel, di Bergius, il regno dell'alta chimica, riguadagna rapidissimamente il tempo perduto nel problema dei veicoli a gazogeno.

Come si può spiegare tanto interessamento in tante Nazioni, dal momento che indubbiamente la benzina costituisce un carburante ideale e l'uso della benzina è assai più comodo di quello del carbone, poichè non necessita quei 10 mi-

TREVISO **S. A. L. C.** TREVISO

Società Anonima Lavori in Cemento

Mattonelle in cemento - Pietrini - Marmette
a mosaico decorativo e unicolore di ogni
dimensione - Marmettoni a composizione -
Tubi - Decorazioni - Pietre Artificiali

Asfalti "Sintex", D. C. - Mattonelle d'asfalto
compresso D. C. - Mastici d'asfalto D. C. -
Materiali per lavori edilizi, con proprietà ec-
cezionali di resistenza alla usura ed alla
azione deleteria degli agenti atmosferici

INGG. BALTIERI & REDUZZI

Studio Tecnico Industriale

Via Bonafous, 7 - TORINO - Telefono 45-872

nuti giornalieri di manutenzione che necessita il gazogeno?

La risposta è molto semplice ed è contenuta in una vecchia canzone, che mi ricordo di avere sentita cantare almeno 25 anni fa da contadini. La canzone diceva: « lo sai che la benzina costa cara! ». Ma otrechè costare cara, la benzina ha un grave difetto: non sgorga ovunque, ma è magnifico privilegio di pochi paesi. Nella lista di questi paesi, il buon Dio non ha ammesso a quanto pare l'Italia, come non ha ammesso la Francia e molte altre Nazioni.

L'universalizzarsi del motore a scoppio nelle sue più svariate applicazioni, si da renderlo ormai un fattore indispensabile alla civiltà moderna, ha posto di conseguenza le Nazioni dinanzi al problema di poter disporre di un combustibile più economico ed essenzialmente ottenibile dal proprio suolo. Questo otrechè per motivi di economia per motivi di sicurezza.

Come ho detto a quanto pare l'Italia non possiede petrolio, quindi non possiede benzina e non possiede nafta. La nafta può essere o può essere stata, un carburante non nazionale, ma economico anche se esige per essere utilizzata motori che

hanno un prezzo altissimo in confronto dei motori a benzina. Ma la sua qualità di carburante economico, è essenzialmente dovuta a un migliore trattamento fiscale di quello che non abbia la benzina. Che se un giorno le tasse applicate alla benzina fossero applicate alla nafta, si vedrebbe che forse non è conveniente usare dei motori molto più costosi.

Nè vi è ragione che Amilcare Spellicchia proprietario di un carro a nafta non debba pagare allo Stato ciò che paga Castrizio Fessura, proprietario di un carro a benzina, quando tutti e due usano ugualmente le strade e per di più Spellicchia offusca il bel cielo d'Italia con delle nubi nere e puzzolenti, davanti alle quali il sacro suolo della Patria che saliva al cielo all'epoca delle strade polverose, era una delizia perchè se non altro non puzzava.

Il carburante nero in quanto può essere prodotto in quantità illimitate, pur senza danno di ogni altra cultura costituisce per l'Italia il carburante ideale.

Mi si dirà che c'è l'alcool, ma non credo che il prezzo della caloria dell'alcool agricolo possa raggiungere il prezzo della caloria del carbone.

Col carbone si possono dare 6.000 calorie con 20 cent. sui posti di produzione e 30 nella città.

E' stata leggenda permanente nel tempo, che l'Italia non possedesse carbone di legna e che quindi fosse proprio inutile occuparsi del modo di utilizzarlo. Questa leggenda è stata sfatata recentemente per opera della Milizia Forestale e più precisamente di un suo Ufficiale che è uno dei maggiori tecnici del problema forestale italiano.

Al secondo Congresso Internazionale del carbonio carburante tenutosi recentemente a Milano e al quale partecipavano 24 Nazioni, il Console Merendi ha comunicato in una dottissima relazione, costellata di cifre e di statistiche, che il patrimonio boschivo in ceduo da carbone dell'Italia è tale da poter sopperire senza distruzione, ma con la semplice rotazione, alle esigenze di almeno 30.000 carri pesanti, azionati a carbone. Egli ha aggiunto che questa produzione è in continuo aumento, grazie all'opera intelligente, solerte, infaticabile di rimboschimento fatta dalla Milizia Forestale, mentre l'uso del carbone per scopi domestici tende continuamente a diminuire.

F. MARGARITORA

Casa fondata nel 1870

Decorazioni artistiche in

STUCCHI

PIETRE ARTIFICIALI

LAVORI ACCURATI

TORINO

Via Domodossola, 31 - Tel. 70.181

C. P. E. Torino N. 70536

Il Prof. Ferraguti « magna pars » della campagna del grano, ha calcolato che la sola carbonizzazione dei residui agricoli può mettere a disposizione degli agricoltori 300 milioni di quintali di carburante nero ogni anno.

Proprio in questi giorni alla Camera l'On. Borghese ha sostenuto la stessa cosa.

Il carbone in Italia c'è, ce n'è molto e ce ne sarà sempre di più, poichè la bonifica del piano non sarà certamente sicura, sino a che il retrostante e incumbente monte oggi pelato e sgretolantesi non si sarà rassodato, offrendo alla carezza del vento la sua verde parrucca.

E il carburante nero può giocare una parte importantissima non solo nell'economia nazionale ma anche nella sicurezza nel paese.

Questo ha capito benissimo l'Autorità Militare Italiana, come lo dimostra la dottissima relazione che il Papà dell'automobilismo italiano, Generale Pugnani, ha presentato al Congresso sopra accennato, e le parole che il Generale Piccione ha pronunciato pochi giorni or sono in una riunione del Rotary, tenutasi in Roma, parole che mi è caro riportare in esteso: « Vorrei confortare con taluni miei ricordi personali, l'importan-

za che ai fini militari ha lo sviluppo dell'autotrazione a gazogeno... Nel 1917, per i noti avvenimenti politici, i rifornimenti dalla Russia ci erano mancati in modo che dovevamo contare soltanto sui rifornimenti di oltre oceano. Io nella seconda metà del '17 facevo parte del Comando Supremo, e ricordo di aver passato notti di ansia e di angoscia, quando qualche telegramma ci annunciava che una nave cisterna che trasportava benzina era stata silurata, e noi prevedevamo che dopo qualche giorno ci sarebbe mancato il carburante, e quindi tutti i rifornimenti si sarebbero completamente arrestati. Comprendete facilmente che cosa significa questo per un esercito combattente che consuma, non solo viveri, ma che, secondo diceva Napoleone, è come il serpente che marcia col ventre. Quando un telegramma da Genova ci annunciava l'arrivo di una nave cisterna, questo ci metteva finalmente l'animo in pace. Quindi lo sviluppo di un sistema di trasporti che ci dia la possibilità di utilizzare un materiale che abbiamo a casa nostra, ci dà una grande tranquillità di fronte al rinnovarsi eventuale del pericolo che abbiamo corso nel 1917. Confermo quindi tutta l'importanza che

BENEDETTO PASTORE

SERRANDE
ONDULATE

SERRANDE
"LA CORAZZATA,,

FINESTRE "LA CORAZZATA,,

"LA CORAZZATA A MAGLIA,,

INFISSI METALLICI

FACCIAE COMPLETE DI NEGOZI

la più antica ed accreditata Ditta da oltre 30 anni specializzata nelle Costruzioni Metalliche

300.000 SERRANDE IN FUNZIONE

dalla più piccola finestra alla più grande apertura di 100 metri quadrati

TORINO

Via Parma, 71

Via Modena, 56

Telefono
21-024

il problema degli autotrasporti a gazogeno presenta per la tecnica militare».

Rimane ancora a vedere quale sia il campo di più proficua, facile e migliore utilizzazione del carburante nero.

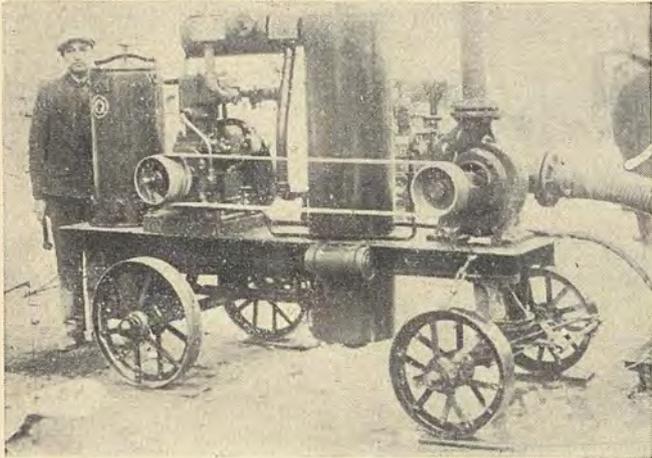


Fig. 7. - Motopompa per agricoltura, con motore da 6 HP - Consumo Kg. 3,5-4 all'ora.

Nel campo delle autovetture non è il caso di pensare a adottare il gazogeno. Se infatti 300 Kg. di apparecchio, sono indifferenti dati i vantaggi economici in un carro che pesa otto o dieci tonnellate, sono proibitivi in una vettura che ne pesa una o una e mezzo, e da cui si esige velocità, ripresa ecc.

L'applicazione che per un costruttore si presenta più allettante perchè porta seco la visione di enorme fornitura ad un meraviglioso quanto solido cliente è l'applicazione ai veicoli militari.

Per quanto possa sembrare strano, considerando che io sono l'anima dell'unica Casa italiana sorta per la costruzione di gazogeni per trazione meccanica, su progetti italiani, io non sono di questa idea, io ritengo che il carbone come carburante possa assai più proficuamente essere impiegato in altri campi e cioè nella vita civile.

Mi spiego.

La guerra è uno stato di eccezione e di anomalità che si fa con dei mezzi eccezionali ed anormali, di conseguenza anche il traino militare può essere soggetto ad impieghi, mi si consenta la ripetizione voluta, eccezionali, si da far preferire i veicoli a benzina che indubbiamente sono più pratici e semplici dei veicoli a gazogeno. D'altra parte ognuno di noi si augura

che la guerra non debba venire mai, perciò dal punto di vista dell'Economia Nazionale pensare all'uso del carbone carburante per scopi militari è come pensare a realizzare un beneficio che si spera di non potere realizzare mai.

Ben differente è il beneficio che all'economia di un Paese privo di petrolio porta seco l'applicazione nella vita civile del carbone quale carburante. In questo caso infatti i vantaggi sono immediati. Se oggi l'Italia comincia usare carbone invece di petrolio, l'Italia comincia oggi a ridurre l'esportazione di oro, dà oggi lavoro ai carbonai italiani, comincia oggi a valorizzare il monte italiano.

L'autocarro a gazogeno può trovare una utilissima applicazione e un diffusissimo impiego nei trasporti civili poichè consente di ridurre al minimo il costo del carburante, vincendo oggi anche la nafta in economia, e davanti al vantaggio economico ogni considerazione di antipatia cade.

Ma io credo che applicazione ben maggiore e più utile possa il gazogeno trovare in agricoltura.

Oggi l'Italia tende, e a ragione, a diventare una nazione essenzialmente agricola e l'agricoltura oggi è motorismo. Col motore si ara, col

G. Buscaglione & F.lli

Casa fondata nel 1830

C. P. E. N. 56859



TORINO

Ufficio: *Via Monte di Pietà, 15 - Tel. 49.278*

Officina: *Corso Brescia, 8 - Tel. 21.842*



IMPIANTI DI RISCALDAMENTO D'OGNI SISTEMA



Cucine - Forni - Essicatoi

motore si falcia, col motore si estrae l'acqua dal suolo, ecc.

Il pio bove che tira l'aratro ha avuto il suo ultimo cantore in Giosuè Carducci che è morto circa 25 anni fa. Me lo ricordo perchè quel giorno si è fatto vacanza, e il giorno dopo il pio bove alla Carducci era il piatto del giorno in tutte le aule dei ginnasi d'Italia.

I motori agricoli funzionano a petrolio. Per favorire l'agricoltura e l'incremento della meccanica agraria, il petrolio è ceduto agli agricoltori a condizioni tutt'affatto di favore e cioè a un prezzo di parecchie volte inferiore a quello del petrolio per altri usi, ciò che significa per lo Stato se non una perdita, almeno un mancato introito doganale, che del resto è confermato da leggi severissime che vietano l'uso del petrolio agricolo (che per riconoscerlo è tinto in rosso), a scopi non agricoli.

Io credo che l'agricoltura sia quella che in modo totalitario debba per prima usare il carbonio carburante.

Se si pensa che il grano estero è colpito da tasse doganali fortissime, per permettere la coltivazione redditizia del grano italiano, si vede

che l'agricoltore che profitta di questo speciale stato di cose non ha il diritto di mandare all'estero denaro per comperare il petrolio necessario per la coltura del grano, quando può trovare in Italia il carburante di cui ha bisogno.

Il grano italiano sarà italiano soltanto il giorno in cui non soltanto sarà coltivato sul suolo italiano da italiani, ma anche con carburante italiano e macchine italiane.

Se vi ha una sola industria che più che il diritto abbia il dovere di essere verticale, questa è l'industria agricola, industria base in ogni Paese in quanto che garantisce l'alimentazione degli abitanti.

A conforto della mia tesi che l'agricoltura dovrebbe adottare come carburante il carbone di legna sta l'autorevolissimo parere del Prof. Ferraguti, il quale ha calcolato che pure col prezzo specialissimo e di favore al quale il petrolio è ceduto agli agricoltori, l'uso del carbone di legna potrebbe permettere una riduzione del 50% nella spesa di carburante, per cui al vantaggio per il paese di usare carburante nazionale si abbinava quello del singolo di realizzare un'economia fortissima.

Compagnia Italiana Westinghouse

FRENI E SEGNALI

SOCIETÀ ANONIMA - CAPITALE L. 25.000.000 INTERAMENTE VERSATO

Sede ed officine: **TORINO - Via Pier Carlo Boggio, 20**

FRENI continui Westinghouse per linee ferroviarie e tramviarie

FRENI ad aria compressa e Servo-Freni a depressione per autoveicoli e treni stradali

RISCALDAMENTO a vapore continuo sistemi Westinghouse e Heintz

COMPRESSORI D'ARIA

SEGNALI OSCILLANTI ottici ed acustici per passaggi a livello (Wig-Wag)

RIPETIZIONI DEI SEGNALI sulle locomotive

BLOCCO AUTOMATICO per linee a trazione a vapore ed elettrica (a corrente continua ed alternata).

RADDRIZZATORI metallici di corrente per la carica delle batterie di accumulatori e per tutte le applicazioni.

MATERIALE DI SEGNALAMENTO per ferrovie e tramvie

Apparati centrali di manovra elettrici ed elettropneumatici, a corrente continua o alternata

Motori elettrici ed elettropneumatici per segnali e scambi

Segnali luminosi - Quadri di controllo - Relais a corrente continua ed alternata - Commutatori di controllo per segnali e scambi

Brambilla Chieppi & Vaccari MILANO

Via Termopili, 5 bis - Telefono 286-381

FABBRICA ITALIANA
DI
SCALE AEREE

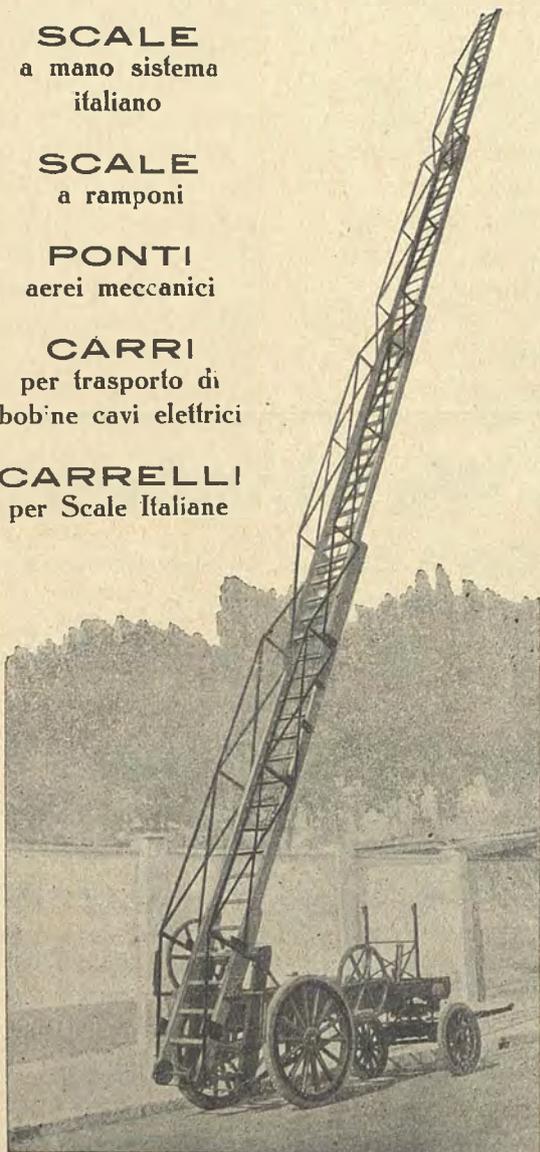
SCALE
a mano sistema
italiano

SCALE
a ramponi

PONTI
aerei meccanici

CARRI
per trasporto di
bobine cavi elettrici

CARRELLI
per Scale Italiane



Spedizione Catalogo a richiesta

Società Anonima

Fabbrica Casseforti e Affini

BREVETTI

FICHET

Società Anonima - Capitale L. 4.000.000 inter. versato

Sede Sociale:

TORINO
Corso Regina Margherita, 242
Telef. Interc. 73.391

Officine:

TORINO
Corso Regina Margherita, 242
e Via Don Bosco, 57, 57^{bis}, 60
C. P. E. Torino 51157

Casseforti di qualsiasi potenza -
Mobili metallici per Uffici - Serrature di Sicurezza - Camere forti -
Impianti di sicurezza per Banche, per Monti di Pietà - Impianti di scaffalature - Impianti per Archivi, ecc. ecc. - Apparecchi speciali per la sorveglianza delle Casseforti

Proprietaria dei Brevetti di "PARKERIZZAZIONE", per rendere inossidabili i metalli.

NEGOZI DI VENDITA:

- TORINO - Via Arsenale, 1
Telef. 48.410
- MILANO - Via Principe Umberto, 2
Telef. 65.477
- GENOVA - Via Giustiniani, 58 rosso
Telef. 24.172
- ROMA - Corso Umberto I, 344
Telef. 65.935
- FIRENZE - Via Lamberti, 5
Telef. 24.248
- NAPOLI - Via Roma, 251
Telef. 25.229
- TRIPOLI - Via Lombardia, 170

Le rappresentanze di coloro che esercitano una libera professione o un'arte, concorrono alla tutela degli interessi dell'arte, della scienza e delle lettere, al perfezionamento della produzione ed al conseguimento dei fini morali dell'ordinamento corporativo.

(CARTA DEL LAVORO).

Arbitrario uso del titolo di Ingegnere

Importante sentenza di Cassazione per i titoli conseguiti all'estero

La Stampa del 26 febbraio pubblica:

Fu già data notizia di una interessante questione proposta al giudizio della Suprema Corte relativamente all'uso del titolo di ingegnere conseguito all'estero. E' stata, oggi depositata la sentenza pronunciata al riguardo dalla seconda Sezione penale della Corte che decidendo la questione ha dettato una notevole massima.

Il Pretore di Firenze, nel novembre del 1931, ebbe a condannare Paolo Cicerone a lire 500 di multa per usurpazione di titolo accademico in base all'articolo 498 del Codice vigente. Il Cicerone, che si era diplomato all'estero, si difese sostenendo che riteneva di poter fare uso della qualifica anche in Italia e che, comunque, egli non aveva usurpato alcun titolo, avendolo regolarmente conseguito. Avverso il giudicato del Pretore egli ricorreva per Cassazione, ma la Corte Suprema, con la sua sentenza, ha confermato la decisione di massima pronunciata dal magistrato fiorentino. La sentenza, della quale è estensore il Consigliere Ravizza, ricordando i precedenti legislativi in materia, rileva che il titolo e l'esercizio professionale dell'ingegnere trovano la loro tutela nella legge 24 giugno 1923, la quale all'articolo 51 espressamente dispone che i titoli accademici conseguiti all'estero non hanno valore legale nel Regno salvo il caso di legge speciale, aggiungendo che « ove tuttavia trattasi di titolo accademico conseguito presso Università o Istituto superiore straniero di maggior fama, il Senato accademico, udita la Facoltà,

la Scuola competente o il Consiglio della Scuola, caso per caso, e tenuto conto degli studi compiuti e degli esami generali e speciali subiti all'estero, può dichiarare che il titolo accademico conseguito all'estero ha lo stesso valore di quello corrispondente conferito dalle Università e degli Istituti del Regno ».

La sentenza ricorda quindi che nelle successive disposizioni e leggi relative alla formazione degli albi professionali, nulla è detto circa i titoli conseguiti all'estero.

La Cassazione, pertanto, in precedente giudicato decise la questione in senso negativo. Senonchè, a seguito delle ultime disposizioni e, precisamente, del R. Decreto Legge 18 febbraio 1929 e 3 luglio 1930, la questione non può essere risolta che in senso affermativo. L'art. 1 del Decreto del 1929 stabilisce infatti che i cittadini italiani che hanno conseguito il diploma di ingegnere all'estero, possono essere iscritti all'Albo professionale degli ingegneri, qualora l'apposita Commissione, tenuto conto della natura del diploma e dell'attività professionale del richiedente, si pronuncii favorevolmente.

La decisione di detta Commissione costituisce titolo per la iscrizione nell'Albo quando sussistano le altre condizioni previste dai Decreti 17 ottobre 1925 e 27 ottobre 1927, ed attribuisce altresì il diritto all'uso della qualifica di ingegnere.

« Dunque — continua la sentenza del Supremo Collegio — in relazione a tali ulteriori disposizioni, il pensiero del legislatore è, in materia, ben

chiarito: quando il titolo di ingegnere sia stato conseguito in una Università straniera, prima dell'entrata in vigore della legge 1923, può essere usato soltanto se vi sia stata autorizzazione da parte della speciale Commissione: quando il titolo stesso sia stato conseguito dopo la entrata in vigore di detta legge, il titolo può essere usato se concorrono gli estremi di cui all'art. 51 (il quale prevede uno speciale elenco di titoli accademici conseguiti all'estero che possono dare diritto a conseguire il titolo corrispondente presso una delle Università o Istituti superiori del Regno, lasciando facoltà al Ministro dell'Educazione Nazionale, per il caso in cui il titolo non sia compreso in detto elenco, di dichiarare che esso ha il medesimo valore di quello conseguito da noi).

“Tranne il caso suaccennato, l'uso del titolo conseguito all'estero è arbitrario e, come ben ha giudicato il Pretore di Firenze nel caso in esame, chi lo usa si arroga un titolo professionale per il quale è richiesta una superficiale abilitazione dello Stato e commette il reato già previsto dall'art. 186 del Codice Penale, abrogato, e 498 del Codice vigente.

“Per aversi il reato, non deve trattarsi soltanto di attribuzione di titolo conseguito, sia pure all'estero, ma che non può essere usato nel Regno se non intervenga una speciale autorizzazione, ciò che non si è verificato nel caso di Paolo Cicerone „.

Impianti Idrico-Sanitari di lusso e comuni
per uso pubblico - civile - alberghiero

IMPIANTI DI RISCALDAMENTO
CLOSET - ORINATOI - LAVABI - LATRINE
BAGNI - DOCCIE
Chioschi orinatoi e latrine pubbliche

DITTA
EDOARDO LOSSA
di ANTONINI Ing. Comm. LUIGI

MILANO - Via Casale N. 5-D
Telegrammi: "LOSSA., - Telefoni 30.219 - 30.645
Casa fondata nel 1870

Nelle vostre richieste pregasi richiamare questa pubblicazione

IMPRESA
Ing. LUIGI RAINERI
COSTRUZIONI
CIVILI
E INDUSTRIALI

TORINO
Via Gioberti, 72 - Telef. 41.314

Il Fascismo interessa tutte le genti civili, dagli uomini di Stato agli uomini di pensiero. - L'Italia ha pronunciato una parola che ha valore non solo nazionale, ma mondiale.

MUSSOLINI.

BANDO
di concorso per la redazione di progetto di un palazzo per sede del Consiglio e dell'Ufficio Provinciale dell'Economia Corporativa di Teramo

E' bandito un pubblico concorso fra gli Ingegneri e Architetti Italiani, iscritti negli Albi e Sindacati professionali, per la redazione di un progetto definitivo di un palazzo per sede del Consiglio e dell'Ufficio Provinciale dell'Economia Corporativa di Teramo, che dovrà sorgere in contiguità con la costruenda sede del Banco di Napoli e prospiciente sul Corso S. Giorgio, la piazza V. E. e la Via del Tribunale, sull'area, di circa mq. 700, indicata nella planimetria posta a disposizione dei concorrenti.

L'edificio dovrà occupare tutta l'area disponibile e dovrà svilupparsi su di un pianterreno di congrua altezza, un ammezzato e tre piani in elevazione. Il piano terra dovrà essere destinato a botteghe; il 2° piano dovrà essere adibito unicamente ad uso del Consiglio e dell'Ufficio: il mezzanino, il 3° e il 4° piano ad uso di Uffici in genere.

L'edificio dovrà inoltre avere un opportuno numero di vani scantinati a corredo delle botteghe, per impianti riscaldamento, per deposito combustibili o destinabili ad altri usi.

I concorrenti dovranno richiedere l'elenco dei locali che dovranno trovar posto nell'edificio tenendo presente che le botteghe dovranno essere, per numero ed ampiezza, tali da consentire il massimo reddito.

L'edificio conterrà due scale indipendenti. Una, decorosa, per accesso agli Uffici Consiglieri ed un'altra di struttura corrente, ma tuttavia sufficientemente ampia e comoda, per gli altri piani.

Lungo i lati prospicienti sul Corso S. Giorgio e su piazza V. E. dovrà essere fornito di portici opportunamente armonizzanti con quelli esistenti nell'edificio del Banco Abruzzese e con quelli del costruendo palazzo del Banco di Napoli.

La concezione architettonica delle facciate dovrà essere

semplice e severa, tenendo presente la località in cui dovrà sorgere, le costruzioni circostanti e la dignità ed esigenze imposte dalla destinazione dell'edificio.

I concorrenti dovranno presentare:

1) Una relazione descrittiva illustrante i criteri seguiti sia per la parte strutturale e costruttiva sia per la parte architettonica.

2) Il computo metrico estimativo e giustificativo della spesa che, in complesso, non dovrà superare le L. 1.000.000 ivi comprese le decorazioni e tutti gli impianti occorrenti (illuminazione, telefoni, ascensore, riscaldamento e servizi igienici).

3) Le planimetrie di ogni piano, dello scantinato e del tetto.

Le planimetrie saranno disegnate alla scala dell'1:100 e conterranno, oltre alla indicazione della destinazione dei singoli ambienti, anche la distribuzione dei servizi accessori.

4) Tutti i prospetti sulle vie alla scala dell'1:100 in bianco e nero escluso l'uso dei colori.

5) Almeno due sezioni trasversali, pure alla scala dell'1:100, di cui una comprendente la scala principale.

6) Una sezione, alla scala dell'1:50, della sala delle riunioni.

7) I principali dettagli architettonici alla scala 1:20.

Il vincitore del concorso, entro un mese dalla comunicazione del risultato del concorso, dovrà presentare al Consiglio i calcoli delle strutture dell'edificio, i capitoli speciali di appalto, i disegni definitivi nelle forme e nei modi necessari per la esecuzione dell'opera, anche apportandovi nei particolari, quelle variazioni e correzioni che eventualmente si rendessero necessari, o che fossero consigliate dalla Commissione giudicatrice o dal Comitato di Presidenza.

I concorrenti che, per maggior conoscenza della località, o per visione della planimetria, dovessero recarsi sopra luogo, dovranno sopportarne le spese.

I progetti dovranno essere inviati a carico e rischio dei concorrenti, e pervenire alla Segreteria del Consiglio non più tardi delle ore 18 del 31 maggio 1933-XI. I

progetti dovranno essere contrassegnati da un motto. Il motto dovrà essere ripetuto sopra una busta chiusa e sigillata che dovrà contenere: il nome e cognome dell'autore o degli autori del progetto, il loro recapito, il certificato di cittadinanza italiana, debitamente legalizzato in data non anteriore a 3 mesi dalla data del presente avviso, i certificati comprovanti la iscrizione all'albo degli Ingegneri e degli Architetti e quello della iscrizione ai relativi Sindacati, entrambi in data non anteriore ad un mese da quella del presente bando e del pari debitamente legalizzati.

Il concorso sarà giudicato da una Commissione nominata dal Comitato di Presidenza.

Sarà in facoltà di S. E. il Prefetto-Presidente del Consiglio di sostituire, ove lo creda opportuno, i membri che, per qualsiasi motivo, fossero assenti nei giorni stabiliti per l'esame dei progetti.

La Commissione presenterà al Consiglio le sue decisioni entro un mese dalla data della chiusura del concorso.

La Commissione giudicatrice indicherà, al Comitato di Presidenza, tre dei progetti presentati che essa ritenga i migliori. Fra questi il Comitato di Presidenza sceglierà quello che emergerà per genialità di concetto e per migliore rispondenza alle condizioni del presente bando.

All'autore del progetto prescelto dal Comitato di Presidenza verrà affidata la direzione dei lavori e gli verrà corrisposto un premio di L. 5000. Agli autori degli altri due progetti indicati dalla Commissione giudicatrice verrà corrisposto, a titolo di rimborso spese, un premio di L. 2000 per ciascun progetto.

Oltre alle somme predette nessun altro diritto, indennità o spettanza alcuna compete agli autori dei progetti.

I tre progetti premiati resteranno di proprietà del Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa.

Tanto la decisione della Commissione giudicatrice che le deliberazioni del Comitato di Presidenza del Consiglio, per quanto si riferisce al concorso in ogni suo stadio, dovranno ritenersi emesse con potere assolutamente discreterivo e quindi insindacabile. Pertanto ai concorrenti non compete alcun diritto di reclamo né verso il Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa, né verso la Commissione giudicatrice.

Il vincitore del concorso è obbligato di apportare, sia nelle strutture che nei dettagli, tutte le correzioni e le variazioni che potranno essere imposte dal Consiglio Superiore dei LL. PP. alla cui approvazione esso progetto dovrà essere sottoposto e quelle che si rendessero necessarie in corso di opera, anche se conseguenti da circostanze che il progettista non poteva prevedere, a giudizio dell'Ente committente. Tali varianti potranno essere

introdotte dal Consiglio servendosi anche dell'opera di altri incaricati.

Qualora per qualsiasi motivo non si potesse addivenire alla costruzione dell'edificio, l'autore del progetto prescelto non avrà diritto ad ulteriore compenso oltre al premio innanzi fissato.

Delle buste sigillate verranno aperte soltanto quelle relative ai tre concorrenti prescelti e dopo che il Comitato di Presidenza avrà scelto il progetto che vorrà fare eseguire.

I concorrenti non premiati potranno ritirare a loro spese ed entro 30 giorni dalla pubblicazione del giudizio i progetti presentati. Trascorso tale termine i progetti si considereranno lasciati in proprietà al Consiglio.

Per ulteriori notizie e chiarimenti rivolgersi alla Segreteria del Consiglio.

25 febbraio 1933 (XI).

Ente Nazionale per l'unificazione nell'Industria (U.N.I.)

UNIFICAZIONE DEI RACCORDI FILETTATI PER TUBI TIPO GAS

L'Ente Nazionale per l'unificazione nell'industria (UNI) sottopone ad inchiesta pubblica i progetti di unificazione dei raccordi filettati per tubi tipo gas.

L'inchiesta è aperta a tutti gli interessati; la relazione coi progetti viene inviata gratuitamente a tutti coloro che ne faranno richiesta alla Segreteria Generale dell'UNI - Foro Bonaparte 16 Milano.

Mazzini, Griffini & C.

IMPIANTI

di riscaldamento e Sanitari Lavanderie - Essicatoi

Via Fontana 12 - MILANO (114) - Telefono 51-503

SILEXORE

LA PITTURA
PIETRIFICANTE

SILEXINE

IL RIVESTIMENTO
PLASTICO
PERFETTO

IL PADIGLIONE DELLA
SOC. ITAL. L. VAN MALDEREN
ALLA FIERA DEL LEVANTE
MILANO: VIA MAURO
MACCHI 49 TEL. 25-806



CONCORSO per il progetto della Caserma dei RR. CC. in Brindisi.

Art. 1. — E' aperto un concorso tra gli Architetti e gli Ingegneri Italiani iscritti nei rispettivi Albi professionali per il progetto di un edificio destinato a Caserma dei Reali Carabinieri, in Brindisi.

Art. 2. — L'area destinata alla costruzione è quella sita tra la Via Circonvallazione e la zona ferroviaria, quale risulta dall'annessa planimetria.

Essa costituisce un pentagono A B C D E:

AB - m. 33,30; — BC - m. 6,40 — CD - m. 77,80; — DE - m. 44,00; — EA - m. 82,35.

Il lato CD, come vedesi in pianta, è leggermente arcuato a circa metri 12,50 dal vertice C.

Il lato AE prospetto Nord-Est; il lato AB prospetto Sud-Est.

Si precisa che il lato AB è prospiciente a strada (Circonvallazione) larga m. 12,00, compresi i marciapiedi larghi ciascuno m. 1,80.

Il lato AB è prospiciente a piccolo giardino pubblico ed al piazzale della Stazione Ferroviaria; i lati BC e CD sono prospicienti alla zona dei binari della Ferrovia Brindisi - Bari ed infine il lato DE confina con cortili e fabbricati privati.

L'edificio dovrà essere costituito da piano rialzato e da piani superiori nel numero massimo di tre, salvo la scuderia e l'autorimessa che dovranno essere a piano terreno.

Lo spazio tra l'edificio ed i muri di cinta AB e DE deve essere carreggiabile e carreggiabile deve essere anche lo spazio tra il fabbricato ed il muro di cinta verso la zona ferroviaria e l'ingresso principale della Caserma.

Sul fronte principale, ossia lungo il lato EA, il fabbricato non potrà sporgere verso la strada oltre l'allineamento dei fabbricati esistenti.

Il fabbricato dovrà essere concepito con criteri di modernità e praticità e dovrà contenere i seguenti Uffici, alloggiamenti e servizi:

A) - Uffici:

- a) - Uffici Comando Divisione 3 locali
- b) - Uffici Comando Tenenze 3 locali
- c) - Ufficio Stazione Principale 3 locali
- d) - Ufficio Stazione Porto 2 locali

B) - Alloggi:

a) - Alloggiamenti per 40 carabinieri, con camere da uno a tre letti, oltre due camerate, capaci ognuno di 14 Carabinieri di passaggio.

b) - Alloggiamento per N. 10 sottufficiali non ammogliati, uno per ogni camera.

c) - N. 6 alloggi per sottufficiali ammogliati, composti ognuno di tre camere, cucina e cesso.

d) - N. 2 alloggi per Ufficiali, composti ognuno di N. 6 camere, ingresso, cucina, cesso, oltre un locale (ripostiglio) a piano terreno.

Uno di tali alloggi può ridursi anche a quattro camere oltre i servizi necessari sopradetti.

Il fabbricato alloggi Ufficiali deve essere anche passibile della sopra elevazione per un terzo alloggio Ufficiali.

N. B. — Gli alloggi degli Ufficiali devono avere ingresso separato da quelli dei sottufficiali ammogliati e dagli alloggi degli Ufficiali deve essere possibile il passaggio diretto nella Caserma senza passare per l'esterno. La scala degli alloggi carabinieri e sottufficiali celibi deve essere separata dalle due anzidette scale. Gli alloggi degli Ufficiali debbono essere prospicienti al giardinetto pubblico ed alla zona ferroviaria.

I Reparti Uffici debbono essere provvisti di cessi ed i reparti alloggiamenti oltre che dei cessi anche dei lavabi.

C) - Magazzini e Rimesse:

- a) - Un magazzino per la Stazione Porto;
- b) - Un magazzino per la Stazione Principale
- c) - Un magazzino per gli effetti e materiali di mobilitazione
- d) - Un'autorimessa capace da tre a sei vetture al massimo.

D) - Locali di sicurezza e di punizione:

- a) - Una prigione per carabinieri
- b) - Una sala per sottufficiali
- c) - Due camere di sicurezza.

E) - Cucina ed accessori:

1. - Una cucina con localetti accessori (acquaio e deposito stoviglie)
 2. - Una sala mensa sottufficiali
 3. - Una sala mensa carabinieri
 4. - Una sala convegno
 5. - Un deposito viveri
- Un locale per legnaia
Una latrina nei pressi della cucina e della sala mensa.

F) - Bagni:

Un locale per bagni a doccia, con annessi locali per spogliatoio per deposito biancheria e per il termosifone.

G) - Scuderia:

Capace di contenere sei box per i cavalli degli Ufficiali e N. 6 quadrupedi truppa divisi da battifianchi. Alla scuderia devono essere annessi il locale per il piantone,

il deposito foraggi, la selleria per gli Ufficiali e quella per la truppa.

N. B. - L'ingresso della Caserma deve essere carreggiabile e deve essere provvisto di un locale per il piantone e di un locale di attesa; al piano terreno vi debbono essere inoltre due o tre locali a disposizione del Comando.

Il fabbricato dovrà risultare provvisto di ampio cortile (per palestra ed altro).

Il numero dei locali sopraindicati non sono assolutamente tassativi, ma possono subire qualche modifica di lieve entità.

Il numero delle scale resta in facoltà del progettista, purchè si abbiano distinte scale per gli alloggi degli Ufficiali, per gli alloggi dei sottufficiali ammogliati e per gli alloggiamenti carabinieri e sottufficiali non ammogliati.

Le altezze dei piani saranno stabiliti dal progettista a suo criterio in relazione anche alle esigenze estetiche dei prospetti.

Per le fondazioni dell'edificio il progettista sarà libero di studiarle a suo criterio. Per notizia si segnala che nella zona dal lato D E sino a m. 20 verso il lato A B, dal piano di campagna sino a m. 1,40 di profondità si rinviene sabbia, indi uno strato di m. 1,10 di roccia calcarea stratificata dura con sabbia poscia uno spessore di cm. 40 di argilla e quindi uno strato di sabbia commista ad elementi di roccia calcarea stratificata di notevole spessore.

Dopo tale zona e fino al lato A B, nel sottosuolo esiste prima uno spessore di terreno di riporto che aumenta gradatamente sino ad interessare la profondità di m. 5,20 nei pressi del lato A B. — Sotto il terreno di riporto si ritrovano gli strati anzi descritti. A m. 1,70 dal piano di campagna si rinviene la falda freatica.

L'importo della costruzione non deve superare la somma di L. 2.500.000, comprese le somme degli imprevisti e del compenso a corpo nella misura rispettiva del 10 e del 3 per cento dell'importo lavori.

I concorrenti se lo credono opportuno potranno chiedere copia degli studi di piante già eseguite dall'Ufficio del Genio Civile di Brindisi, rivolgendosi direttamente a tale Ufficio; di tali studi essi potranno servirsi liberamente senza che ciò possa costituire alcun vincolo nè per essi nè per l'Amministrazione.

Art. 3. — Il progetto comprenderà gli elaborati seguenti tutti a semplice contorno, eccettuate le prospettive che potranno essere eseguite con qualsiasi tecnica:

- a) - Le piante di tutti i piani alla scala di 1:100
- b) - I prospetti esterni dell'edificio alla scala 1:100

c) - Una prospettiva esterna ed una interna presa da un punto reale

d) - Almeno due sezioni principali alla scala di 1:100

e) - Due particolari architettonici alla scala 1:20

I concorrenti dovranno inoltre presentare:

1. - Una illustrazione dei criteri seguiti dal progettista sia per la disposizione degli ambienti sia per il tipo di costruzione e la scelta dei materiali che debbono essere preferibilmente quelli in uso per fabbriche importanti nella Città di Brindisi, con assoluta esclusione dei tufi di S. Vito dei Normanni.

2. - Il computo metrico estimativo.

I progetti firmati dovranno pervenire al Provveditorato alle Opere Pubbliche per la Puglia in Bari, non più tardi delle ore 12 del giorno 25 aprile 1933-XI. I progetti che arrivassero in ritardo saranno esclusi dal concorso.

Art. 4. — Il concorso sarà giudicato da una Commissione nominata dal Provveditore alle Opere Pubbliche per la Puglia, la quale Commissione con giudizio insindacabile sceglierà il progetto che riterrà migliore e al quale sarà assegnato il premio di cui all'articolo seguente.

Art. 5. — E' stabilito un unico premio di L. 15.000, da assegnarsi al progetto dichiarato vincitore.

La compilazione ed approvazione del progetto non con-

PUBBLICITA sulla STAMPA di TUTTO il MONDO

Le migliori
pubblicazioni tecniche
I più diffusi quotidiani

Organizzazione di campagne pubblicitarie, a mezzo di opuscoli, cataloghi, affiches, ecc.

Per preventivi rivolgersi a:

**Studio Tecnico di Pubblicità
e Propaganda**

Arturo Spinola
Via Lazzaretto, 8
MILANO

Telefono 265-288

Rappresentante per la Pubblicità sul presente
Bollettino per Milano e Lombardia

ferisce al progettista vincitore alcun titolo per la direzione o la esecuzione dell'opera.

Art. 6. — Il progetto dichiarato vincitore resterà di proprietà assoluta della Amministrazione che si riserva di dargli o no esecuzione, o di modificarlo a mezzo dei suoi organi tecnici, o di farvi apportare dallo stesso progettista, senza ulteriori compensi, le modifiche che saranno necessarie.

Art. 7. — La partecipazione al concorso implica l'accettazione incondizionata da parte dei partecipanti di tutte le clausole contenute nel presente bando.

I concorrenti sono tenuti a far pervenire al Provveditorato alle Opere Pubbliche per la Puglia, in Bari, in Via Putignani n. 7, insieme al loro progetto un certificato di iscrizione all'albo professionale.

Bari, 18 marzo 1933 - XI.

Il Provveditore alle Opere Pubbliche per la Puglia
C. TIZZANO

INGEGNERI!

ARCHITETTI!

R
I
V
O
L
G
E
T
E
V
I

S. P. E.

Società Poligrafica Editrice

TORINO (104)

Via Avigliana, 19 - Via Principi d'Acaja, 42

Telefono N. 70-651

Dott. Ing. Giovanni Bernocco - *Direttore responsabile*

Dott. Ing. Giuseppe Pollone - *Redattore Capo*

S. P. E. (Società Poligrafica Editrice) Via Avigliana, 19 - Tel. 70-651 - Torino