



nienza di costruire autoalveari sarà mediocre nelle zone dove le aree fabbricabili costano poco (periferia e piccoli centri), mentre invece sarà notevole colà dove le aree disponibili sono scarse e costano parecchio (zone centrali urbane).

Occorrerà aggiungere che al vantaggio del costo di edificazione, si sommerà il vantaggio nelle spese di esercizio.

Negli autoalveari privati (da piazzarsi in qualche angolo di cortile delle case di abitazione) non occorrerà alcun servente in quanto una tastiera con chiavi multiple darà ad ogni singolo boxista la possibilità di disporre sempre e solo del proprio box.

Negli autoalveari pubblici di tipo massimo o doppio massimo il servizio per 72 box potrà essere comodamente disimpegnato da un solo servente, il quale praticamente dovendo soltanto comandare una serie di pulsanti su tastiera, avrà altresì modo di disimpegnare qualche altro servizio (distribuzione carburanti ecc).

L'economia di personale sarà notevole in confronto alle normali autorimesse, ove per 70 macchine necessitano almeno tre serventi per ogni turno.

Per autoparcheggi pubblici, un sistema totalmente automatico, che elimini il servente, potrà essere ottenuto mediante comandi di apertura a gettoni (uno da introdurre per poter fare entrare la macchina nel box ed altri da introdurre per il ritiro, in numero uguale alle ore di permanenza segnate sul contatore del box).

Nel caso di autorimesse private si potrà ridurre l'automatizzazione di qualche parte non indispensabile (apertura automatica delle porte; segnalazione automatica di box vuoto, ecc.) con conseguente riduzione del costo dell'alveare.

A seconda delle necessità, si potranno cioè studiare quegli speciali accorgimenti onde avere un sistema che al minimo costo associ la miglior utilizzazione.

In quanto all'ubicazione, come già più sopra si è accennato, non ci sono speciali

controindicazioni, potendosi l'autoalveare sistemare sia in aree libere, sia in aree ristrette e con ristretti accessi.

Per zone in terreni fortemente inclinati le porte d'ingresso all'alveare potranno essere disposte a varie quote, conforme alle possibilità degli accessi, e ciò senza che venga a complicarsi il meccanismo di comando dell'alveare stesso.

In paesi particolarmente freddi non sarà difficile ottenere un discreto riscaldamento con modica spesa, dato il piccolo volume dell'alveare.

In paesi caldi ed ove le esigenze estetiche non lo vietino, si potranno studiare involucri esterni in materiali leggeri poco costosi.

Per casi speciali potrebbe anche essere escluso l'involucro esterno, per tutta la parte fuori terra.

Sarà la pratica e la genialità progettuale dei costruttori che faranno scegliere di volta in volta, la posizione planimetrica ed altimetrica, il tipo di alveare, e il tipo di involucro esterno più conveniente, senza che in conseguenza di detta scelta debba variare il complesso meccanico dell'alveare.

Questo potrà quindi essere standardizzato nelle sue parti elettromeccaniche e nella carpenteria, con conseguente vantaggio nei costi di produzione, ricambi, ecc. e quindi ancora con vantaggio per la sua diffusione, che ci auguriamo ampia in ogni parte del mondo e da ogni parte apportatrice di lavoro alle nostre maestranze.

P. S. — Quando già la presente memoria era alla stampa, ci giunse notizia che la costruzione del prototipo si sta orientando su un tipo con box adatti per vetture medie di tipo europeo (pedana larga 1,95 anziché 2,10) mentre inizialmente era stata studiata con box per i massimi ingombri delle grosse vetture americane.

Conseguentemente per gli alveari da 6-18-36 posti saranno sufficienti camere con diametri di 6,70; 11,10; 15,50 anzi-

chè di 8,10; 13,70; 19,00 come sopra-detto.

Ne risulta un risparmio di area coperta di circa il 20 % e un risparmio nel volume della costruzione e quindi sul suo costo di circa il 33 %.

Il costo per box che nell'analisi sopra esposta si aggirava intorno alle 500.000 lire potrà quindi sicuramente esser ridotto al di sotto delle 400.000.

Ed è questa indubbiamente una notizia che, se anche giunge all'ultimo momento, sarà certo accolta da tutti con soddisfazione.

Giuseppe Trincherò

A proposito dell'esecuzione e progetto di opere in conglomerato cementizio semplice ed armato

La Presidenza dell'ANIAI comunica che in seguito all'azione da essa svolta a tutela dell'esercizio professionale dell'Ingegneria e dell'Architettura il Ministero dei LL. PP. ha diramato ai competenti dipendenti uffici la seguente circolare (n. 3351, Gabinetto, 18 dicembre 1951) di osservanza delle norme per la esecuzione delle opere in conglomerato cementizio semplice ed armato.

« In considerazione che possono ritenersi superate le necessità contingenti, a finalità autarchiche, in base alle quali era stata emanata la circolare 6 maggio 1941 n. 2046, si richiamano gli Uffici dipendenti alla osservanza delle norme contenute nel R. D. 16 novembre 1939 n. 2229 per la esecuzione delle opere in conglomerato cementizio semplice od armato ».

« Pertanto, ai sensi dell'art. 1 del citato Decreto: " Ogni opera in conglomerato cementizio semplice od armato, la cui stabilità possa comunque interessare la incolumità delle persone, deve essere costruita in base ad un progetto esecutivo firmato da un Ingegnere, ovvero da un Architetto iscritto all'Albo, nei limiti delle rispettive attribuzioni " ».