

urban 20 promo 12.....

INU INIZIATIVE NUOVE
di Urbanistica

MIT Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

rigenerazione urbana

Bologna 7_10 novembre

IX
edizione

Atti Convegno MIT - OICE

“CITTA’ INNOVATIVE”

Rigenerazione urbana : strumenti per uno sviluppo competitivo e sostenibile
un convegno a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e di OICE

oice

Associazione delle organizzazioni di ingegneria
di architettura e di consulenza tecnico-economica



*una forza trainante
per lo sviluppo
e l'internazionalizzazione
delle società di ingegneria*

OICE
Via Flaminia, 388 00196 Roma
Tel. 06/80687248 - Fax 06/8085022
email: info@oice.it - <http://www.oice.it>

oice



Associazione delle organizzazioni di ingegneria,
di architettura e di consulenza tecnico-economica

L'OICE è l'Associazione di categoria, aderente a Confindustria, che rappresenta le organizzazioni italiane di ingegneria, architettura e consulenza tecnico-economica. Costituita nel 1965 come Associazione libera, apartitica e senza fini di lucro, l'OICE riunisce gli associati in uno spirito di collegialità e di mutua cooperazione, contribuisce alla promozione e alla tutela dei diritti e degli interessi legittimi della categoria.

Possono far parte dell'OICE le organizzazioni italiane di ingegneria, architettura e consulenza tecnico-economica (o analoghe organizzazioni dell'Unione Europea che svolgano significative attività nel territorio italiano), comunque costituite e dotate di: capacità operativa autonoma; mezzi e strutture adeguati; competenze intellettuali e tecniche idonee a svolgere, in modo indipendente ed a condizioni economiche remunerative, prestazioni e servizi professionali per clienti esterni.

OSSERVATORIO SUGLI APPALTI PUBBLICI D'INGEGNERIA

Dal 1994 l'OICE conduce un monitoraggio analitico del mercato dei servizi di ingegneria, architettura e consulenza tecnico-economica oggetto di bandi di gara emessi da Amministrazioni Pubbliche in Italia e nell'Unione Europea.

AVVISI E BANDI DI GARA NAZIONALI E INTERNAZIONALI

Notiziario quotidiano sulle gare pubblicate, sui progetti e finanziamenti internazionali. Archivio dei bandi di gara non scaduti accessibile agli Associati dal sito internet dell'Oice www.oice.it.

PROGETTO INTERNAZIONALIZZAZIONE

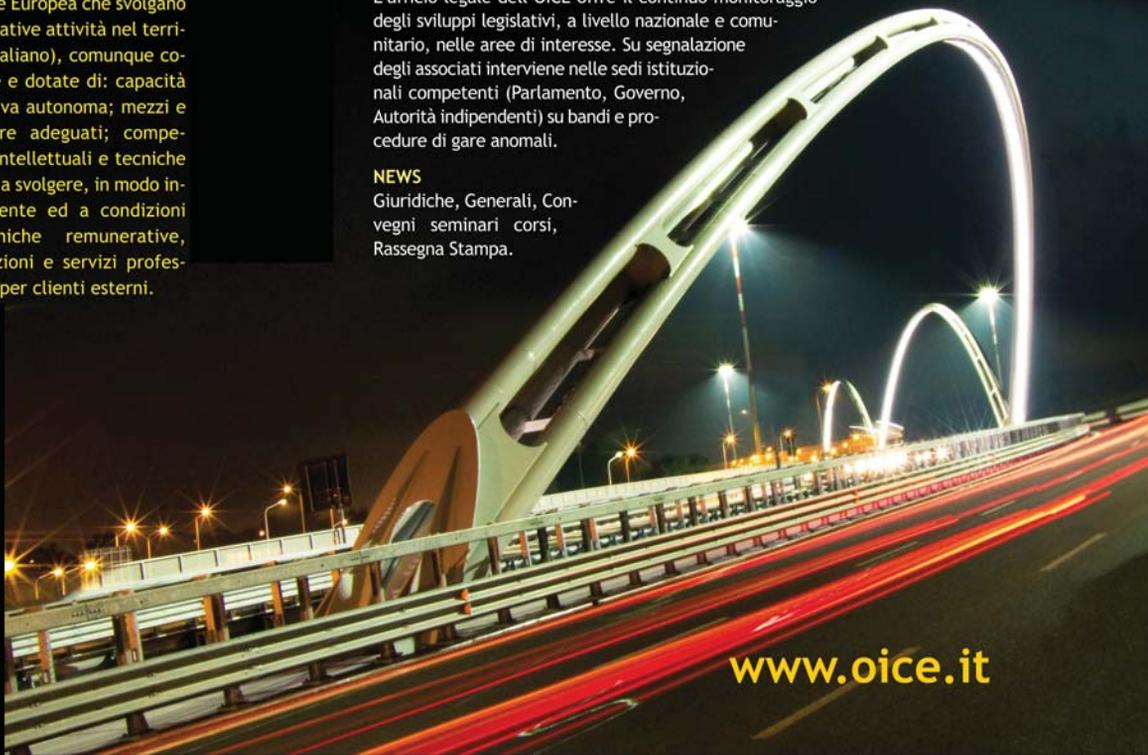
Il progetto si sviluppa tramite un accordo di programma con il Ministero dello Sviluppo Economico. Sono inoltre operative partnership di filiera con l'ANCE e con l'Ordine degli Architetti di Roma, ed una stretta collaborazione su vari temi con il Ministero degli Affari Esteri. Grazie al progetto, gli associati OICE possono usufruire di una serie di servizi e di sostegno, per allargare all'estero il loro campo di azione.

AREA LEGISLATIVA

L'ufficio legale dell'OICE offre il continuo monitoraggio degli sviluppi legislativi, a livello nazionale e comunitario, nelle aree di interesse. Su segnalazione degli associati interviene nelle sedi istituzionali competenti (Parlamento, Governo, Autorità indipendenti) su bandi e procedure di gare anomali.

NEWS

Giuridiche, Generali, Convegni seminari corsi, Rassegna Stampa.



www.oice.it

ME
MEDITERRANEA
ENGINEERING

STUDIO COMETTO

SOCIETÀ DI INGEGNERIA


METRO

Società di Progetto S.p.A.
SOCIETÀ DI PROGETTO

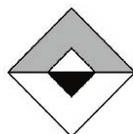

FCRR


AiSTUDIO


POLIS

 **Architettura Ingegneria P&CM**

STUDIO AMATI ARCHITETTI

 **SERVIZI INTEGRATI S.r.l.**
Engineering Services

 **INTEGRA A·E·S**
architectural & engineering services

 **ingegneri riuniti**
Ingegneria Architettura Ambiente
- MODENA -

 **POLITECNICA**
INGEGNERIA E ARCHITETTURA

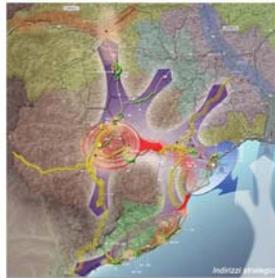
Introduzione

L'OICE ha attivamente partecipato alla IX edizione di Urban Promo 2012, che si è svolta dal 7 al 10 novembre a Bologna e che è stata dedicata alla rigenerazione urbana, al marketing territoriale ed al partenariato pubblico privato. La partecipazione dell'associazione si è concretizzata attraverso due momenti specifici, entrambi di particolare rilievo.

Il primo momento è stato caratterizzato dalla mostra di progetti realizzati, coerenti con i temi della manifestazione, esposti da 12 società OICE a testimonianza della loro elevata qualità progettuale. Le 12 società sono: Al Studio, Ingegneri Riuniti S.p.A., Integra AES S.r.l., Mediterranea Engineering S.r.l., Metro C S.p.A., Polis S.r.l., Politecnica - Ingegneria ed Architettura - Società Cooperativa, Servizi Integrati S.r.l., STS Servizi Tecnologie Sistemi S.p.A., Studio Amati S.r.l., Studio Cometto S.r.l. Società di Ingegneria e Studio FC & RR Associati.

Il secondo ha riguardato l'organizzazione, insieme al MIT, di un convegno dal titolo "Le Città innovative - rigenerazione urbana: strumenti per uno sviluppo competitivo e sostenibile", che si è svolto il 9 novembre nella prestigiosa sala Farnese di palazzo d'Accursio a Bologna, e al quale sono intervenuti come relatori il vicepresidente vicario ing. Luigi Iperti, il consigliere ing. Franco Cavallaro e l'avv.to Andrea Mascolini.

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti



Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti coordina la partecipazione dei progetti di Comuni e Provincie:

Comune di Ancona, Piano di Sviluppo dell'Area Vasta

Comune di Benevento, Progetto di Territorio/2

Comune di Caserta, Comune di Cuneo, progetti strategici per l'agroalimentare cuneese

Comune di Genova, Pianificazione strategica e integrata

Comune di Jesi, Nuovo centro intermodale passeggeri

Comune di Messina, Azioni Integrate Innovative

Comune di Palermo, POI per lo sviluppo del Sistema territoriale

Comune di Ravenna, POC "Darsena di città"

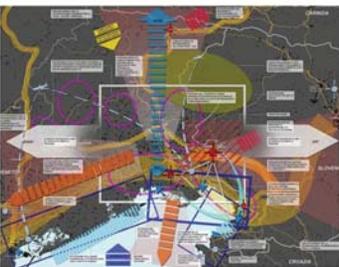
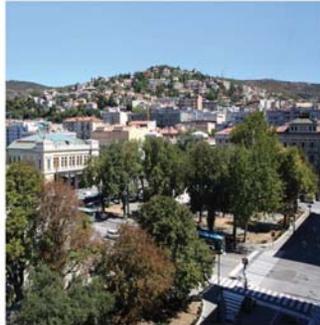
Comune di Siracusa, contratto di valorizzazione urbana

Comune di Taranto, Comune di Trieste, Programma Innovativo "Riquilificazione Trieste Nord"

Comune di Venezia, Riquilificare e allargare il centro storico di Mestre

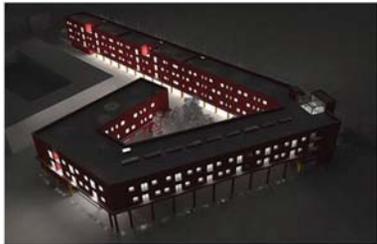
Provincia di Gorizia, Le progettualità della provincia e i programmi innovativi

Regione Abruzzo, Il progetto di Territorio snodo 2



OICE

L'OICE coordina la partecipazione di dodici società associate con un'ampia varietà di progetti: la Pianificazione e attuazione urbanistica di basi militari in teatri operativi in Afghanistan, il progetto capostipite di 30 anni di riqualificazione nato nel 1979 dall'emergenza del terremoto dell'Umbria, il piano di recupero dell' Ex Complesso Sanitario "Clinica Colucci" a Napoli, i Piani di Recupero ExMOF – Darsena e Ex AMGA nella città di Ferrara, il programma integrato per la riconversione dell'area industriale ex-Alenia a Torino con un quartiere interamente pedonale, la realizzazione di una piattaforma logistico/distributiva nella zona Sud del territorio del Comune di Messina, l'inserimento di un'unica intersezione rotatoria tra strade regionali in Valle d'Aosta che diventa occasione di riqualificazione ambientale e lo sviluppo della nuova linea C della metropolitana di Roma, la più importante opera pubblica in fase di realizzazione in Italia.



oice

Associazione delle organizzazioni di ingegneria,
di architettura e di consulenza tecnico-economica



LA RAPPRESENTANZA

L'OICE è stata costituita nel 1965 come Organizzazione di Ingegneri Consulenti operanti all'Estero.

Oggi è l'Associazione di Confindustria che rappresenta le organizzazioni italiane di ingegneria, architettura e consulenza tecnico-economica.

OICE raggruppa grandi società di ingegneria e la maggior parte delle più qualificate piccole e medie aziende del settore.

OICE sostiene la cultura del progetto, la trasparenza e la concorrenza nel mercato dei servizi.

Rappresenta gli Associati verso tutti gli interlocutori istituzionali, contribuisce alla promozione e alla tutela dei diritti e degli interessi legittimi della categoria.

OICE è socio fondatore dell'EFCA (European Federation of Engineering Consultancy Associations), con sede a Bruxelles, che riunisce 28 Associazioni nazionali europee e rappresenta a livello internazionale il settore dell'ingegneria organizzata.

L'EFCA ha un accordo permanente con FIDIC, la Federazione mondiale del settore.

OICE ha contribuito a fondare in ambito confindustriale Federcostruzioni e Federprogetti, le due federazioni che aggregano rispettivamente le filiere delle costruzioni e dell'impiantistica industriale.



Sommario

1. Saluti ing. Luigi Iperiti, vicepresidente vicario OICE	02
2. Intervento avv.to Andrea Mascolini, dir. uff. leg. OICE	03
3. Intervento ing. Franco Cavallaro, consigliere delegato OICE	07
4. Conclusioni ing. Gabriele Giacobazzi, past-president OICE	11
5. Gli associati OICE a Urbanpromo 2012	13
5.1 AI Studio	14
5.2 Ingegneri Riuniti S.p.A.	16
5.3 Integra AES S.r.l.	18
5.4 Mediterranea Engineering S.r.l.	20
5.5 Metro C S.p.A.	22
5.6 Polis S.r.l.	24
5.7 Politecnica - Ingegneria ed Architettura - Soc. Coop.	26
5.8 Servizi Integrati S.r.l.	28
5.9 STS Servizi Tecnologie Sistemi S.p.A.	30
5.10 Studio Amati S.r.l.	32
5.11 Studio Cometto S.r.l. Società di Ingegneria	34
5.12 Studio FC&RR Associati	36



Saluti ing. Luigi Iperiti, vicepresidente vicario OICE

Desidero prima di tutto esprimere grande apprezzamento al Ministero delle Infrastrutture ed all'arch. Francesco Giacobone per aver voluto, anche quest'anno, organizzare questo convegno su un tema di grande attualità ed un sentito ringraziamento per aver coinvolto l'OICE come partner dell'evento.

Le Città innovative, la rigenerazione urbana e gli strumenti per uno sviluppo competitivo e sostenibile rappresentano un tema o meglio una pluralità di temi sui quali come OICE ci sentiamo pienamente disponibili a dare il nostro contributo. Infatti dobbiamo ormai andare oltre l'utilizzo intelligente dell'energia nelle città e negli edifici, e affrontare la "Sfida Smart", un progetto ben più vasto, dove il tema dell'energia rimane, ma l'obiettivo principale, se vogliamo esprimerlo in modo semplice, è quello di rendere le città più vivibili e con minore consumo di risorse.

Le idee guida sono il riutilizzo del costruito, evitando la cementificazione di nuovo suolo agricolo, e grande attenzione all'ambiente. Quindi meno produzione di CO₂, utilizzo di energie rinnovabili, riduzione dei consumi energetici, lotta alle polveri sottili e gestione intelligente del traffico automobilistico e delle reti. Si tratta quindi di un insieme di progetti ai quali si può applicare la parola inglese "smart". Si parla quindi di smart city, di smart building, di smart grid e così via. Come spesso avviene, con nuovi concetti e nuove visioni, la parola smart è inflazionata.

L'Unione Europea, il Governo Italiano, la Confindustria, sono seriamente impegnati a dare concretezza e sviluppo al tema della "Sfida Smart". Vorrei ricordare i sei tavoli di lavoro di Confindustria che sono stati aperti su questi temi a metà anno.

Come OICE, come tecnici, possiamo dire orgogliosamente che ormai da anni molte nostre società hanno affrontato, con grandi capacità innovative, i temi basilari del risparmio energetico, delle energie rinnovabili e degli edifici intelligenti. Ma ora ci rendiamo conto che le prospettive si stanno allargando, le richieste si fanno più sofisticate e concrete. Si parla di sistemi complessi e cominciano ad essere stanziati risorse economiche importanti. E' quindi necessario dare solidità, qualità e veste ingegneristica a questi temi. Allo stesso tempo dobbiamo essere ben coscienti che il problema non è solo ingegneristico. Bisogna infatti trovare gli strumenti giuridici e contrattuali più adeguati a far sì che le idee si concretizzino e le esigenze dei cittadini trovino piena soddisfazione. Le risorse pubbliche e quelle private devono essere convogliate verso obiettivi condivisi e che garantiscano un ritorno degli investimenti non necessariamente solo economico ma anche sociale.

E le società di ingegneria dell'OICE desiderano e sono in grado di dare il loro contributo in modo globale, come si può notare dai progetti che sono presentati nella parte espositiva di questo convegno. Il rapporto con il MIT ci onora, ma ci rende consapevoli che ci viene richiesta una responsabilità più vasta, responsabilità alla quale non intendiamo sottrarci.

In questa responsabilità vedo il nostro affiancamento ai partner pubblici, e in particolare ai sindaci, per agevolare nella definizione dei progetti, negli studi di fattibilità delle iniziative, nella ricerca degli strumenti di finanziamento, nella gestione dei progetti, quello che con termine inglese chiamiamo project management, con garanzia di controllo efficiente di programmi e costi.

Un'ultima considerazione. Sentiamo molta preoccupazione perché tutto il settore delle infrastrutture e della costruzione si è fermato con gravi problemi occupazionali. Ecco quindi un altro motivo per cui dobbiamo affrontare la "Sfida Smart" e dare il nostro contributo.



Intervento avv.to Andrea Mascolini, dir. uff. leg. OICE

Gli strumenti contrattuali che si possono utilizzare nell'ambito del partenariato pubblico-privato, al netto evidentemente del PPP istituzionale e quindi le società miste ecc., sono variegati e particolarmente articolati. Vorrei soffermarmi soprattutto sul contratto di disponibilità che è lo strumento di più recente introduzione nel nostro ordinamento, inquadrandolo all'interno della figura del PPP.

Mi ha colpito in questi giorni, andando a rivedere le carte sull'argomento, il documento che fece la Commissione Europea nel 2004: fu la prima volta che si tentò di inquadrare tutti i vari rapporti di collaborazione tra soggetto pubblico e soggetto privato all'interno di un documento riassuntivo che cercava di mettere un po' insieme tutti questi strumenti, partendo dal discorso societario fino ad arrivare agli strumenti contrattuali. In quel documento si leggeva sostanzialmente che l'utilizzo del PPP non può rappresentare una scelta incondizionata, ma deve essere esclusivamente legato alla possibilità di limitarne l'utilizzo e non deve essere utilizzato soltanto per limitare l'uso delle risorse pubbliche.

A distanza di otto anni è avvenuto esattamente il contrario: oggi gli strumenti contrattuali del partenariato pubblico-privato rappresentano una scelta condizionata per la stazione appaltante in un momento di risorse pubbliche così carente e allora quali sono gli interventi che il Governo in quest'ultimo periodo ha fatto per cercare di favorire l'utilizzo di questi strumenti?

Innanzitutto va rilevato come il Governo sia intervenuto in maniera a dire poco torrenziale, se soltanto consideriamo che nell'ultimo anno sono state toccate 120 norme del Codice dei contratti; il che significa perdersi all'interno di questa produzione infinita e caotica.

Se poi andiamo a vedere qualitativamente quali sono gli interventi effettuati, in larga parte possiamo notare che riguardano le concessioni e il rapporto tra soggetto pubblico e soggetto privato, al fine di consentire a quest'ultimo di realizzare opere di interesse pubblico.

Si punta, anche recentissimamente con il disegno di legge infrastrutture, sul tema della bancabilità dei progetti perché si è visto evidentemente, nel corso dell'applicazione operativa dei diversi strumenti operativi del PPP, a partire dall'introduzione della figura del promotore nel '98 fino ad oggi, che è questo uno dei problemi irrisolti che spesso rischia di fare naufragare anche importanti iniziative. La scelta fatta è quindi quella di un maggiore coinvolgimento dell'istituto finanziario all'interno della proposizione di questi interventi; si prevede quindi che già in sede di offerta occorra presentare una manifestazione di interesse vincolante per la fase contrattuale e comunque si cerca di semplificare le procedure in maniera da renderle meno incerte e fornire un quadro giuridico il più possibile consolidato all'operatore privato, con il fine ultimo di attrarre capitali anche esteri nel nostro Paese.

Sempre sul tema del PPP contrattuale vi erano (e vi sono) però anche altri problemi da risolvere: consentire l'utilizzo di questi strumenti non solo per le opere calde, quelle che hanno evidentemente un rientro con le tariffe, ma anche per le opere fredde; coniugare tutto questo all'interno di un quadro europeo che, con i vincoli dettati dalla decisione Eurostat 2004, fa sì che si debbano rispettare alcuni parametri ben precisi al fine di non far rientrare questo intervento all'interno dei vincoli di bilancio del patto di stabilità. Sotto quest'ultimo aspetto il contratto di disponibilità rappresenta l'esempio più evidente di come si sia operato cercando di risolvere i problemi evidenziati poc'anzi. La fonte normativa è il decreto-legge 1/2012, convertito nella legge 27/2012 "sulla concorrenza", che ha introdotto l'art. 160 ter nel Codice dei Contratti, prevedendo il contratto di disponibilità all'interno del PPP.

I PPP, come è noto, hanno ad oggetto una o più delle seguenti prestazioni: progettazione, costruzione, gestione o manutenzione, fornitura per un servizio compreso il finanziamento totale e parziale dell'intervento a carico del privato e, inciso non da poco, allocazione dei rischi ai sensi delle prescrizioni e degli indirizzi comunitari vigenti (esattamente i contenuti delle decisioni Eurostat che hanno cambiato effettivamente un po' il quadro degli interventi di collaborazione tra pubblico e privato).

Quale è l'ambito obiettivo del contratto di disponibilità? Si tratta di un contratto che ha ad oggetto un'opera privata, quindi di proprietà privata, che è però destinata all'esercizio di pubblico servizio cioè serve a svolgere funzioni di interesse pubblico. Principalmente si tratta di opere "fredde", cioè di opere in cui manca una fase di gestione, che però rivestono un interesse per l'Amministrazione in quanto vengono ritenute utili al fine di soddisfare servizi pubblici.

Quali sono gli obblighi del soggetto privato? Il soggetto privato deve costruire, a proprio rischio, l'opera e reperire i finanziamenti necessari alla sua costruzione e successivamente metterla a disposizione del soggetto pubblico. Per "messa a disposizione" dovrebbe intendersi la costante fruibilità dell'opera nel rispetto dei parametri di funzionalità previsti dal contratto, garantendo allo scopo la perfetta manutenzione e la risoluzione di tutti gli eventuali vizi anche sopravvenuti.

Si tratta quindi di una vera e propria gestione tecnica dell'opera, per tutto il periodo di messa a disposizione stabilita nel contratto.

Il soggetto privato ha anche a suo carico il rischio della mancata o ritardata approvazione da parte di soggetti terzi di varianti al progetto (questo significa che siamo all'interno di quei rischi che, in base alla decisione Eurostat consente all'Amministrazione di ritenere "off balance" quel determinato intervento).

Il privato quindi costruisce e mette a disposizione l'opera, ma in cambio cosa ha?

A questo proposito la legge prevede tre ipotesi:

- la proprietà dell'opera rimane in capo al soggetto privato. In questo caso al privato viene corrisposto un canone di disponibilità o di utilizzazione, che viene erogato soltanto in corrispondenza dell'effettiva disponibilità dell'opera. Il canone, peraltro, può essere ridotto o annullato nei periodi in cui è nulla o relativamente disponibile l'opera per vizi di manutenzione o altro genere. Anche in questo caso si evidenzia come vi sia una corrispondenza diretta fra entità del canone e disponibilità, nel senso che il canone di disponibilità non è fisso e invariabile ma deve essere commisurato, per Eurostat, all'effettiva disponibilità dell'opera (altrimenti sarebbe, in sostanza, un finanziamento puro). Importante è anche la precisione dettata dalla legge per cui il contratto individua, anche a salvaguardia degli enti finanziatori, il limite di riduzione del canone di disponibilità superato il quale il contratto viene risolto (anche qui si deve tutelare il soggetto finanziario).

Il contratto di disponibilità, per come è definito nella legge, lascia una ampissima autonomia contrattuale alle parti (si è parlato di negozio con cause plurime, il che significa che, anche dal punto di vista della disciplina applicabile, bisogna andare a vedere caso per caso come si atteggia la fattispecie contrattuale).

- il secondo caso è quello in cui la proprietà passa all'amministrazione aggiudicatrice. In questa ipotesi, oltre al canone di disponibilità, può essere riconosciuto un contributo in corso d'opera, comunque non superiore al 50% del costo di costruzione. Anche questa precisazione inerente l'entità del finanziamento deriva dalla decisione Eurostat: in ogni caso il contributo pubblico non può superare il 50%.
- nell'ultimo caso previsto dalla legge si prevede un eventuale prezzo di trasferimento alla fine del periodo di disponibilità, che deve essere parametrato ai canoni di disponibilità già versati, all'eventuale contributo in corso d'opera ed al valore di mercato residuo dell'opera.

Questa è la parte più delicata dal punto di vista contabile perchè tutte queste variabili devono essere evidentemente prefigurate dalla stazione appaltante, il che comporta un approfondimento tecnico-finanziario particolarmente accurato in capo alla stazione appaltante.

Ciò detto, quali sono quindi gli oneri della pubblica amministrazione?

Innanzitutto, prima dell'avvio della procedura di scelta del contraente (la stipula del contratto di disponibilità avviene infatti a valle della procedura ad evidenza pubblica di scelta del privato), occorre definire un capitolato prestazionale molto accurato. Questo è un punto molto delicato perché occorre definire le caratteristiche tecniche e funzionali che deve assicurare l'opera e le modalità per determinare la riduzione del campo di disponibilità. Praticamente l'Amministrazione deve procedere allo sviluppo di una sorta di quello che, negli appalti tradizionali, si chiama DPP (documento preliminare alla progettazione); in realtà si tratta di una via di mezzo fra uno studio di fattibilità e un DPP che serve anche ad indicare la messa a punto dei requisiti di qualificazione per svolgere l'attività progettuale e dei requisiti di qualificazione per l'esecuzione dell'opera. E' forse la parte più delicata perché è a partire da questi dati che si gioca la gara.

Predisposta tutta la documentazione di base, occorre svolgere la gara (è previsto che si aggiudichi con l'offerta economicamente più vantaggiosa), anche se non ci sono particolari indicazioni specifiche, il che fa presumere che si applichino tutte le norme del Codice e del Regolamento.

Successivamente si deve svolgere l'attività di collaudo (la legge stabilisce che debba essere finalizzata alla verifica della realizzazione dell'opera per accertare il puntuale rispetto del capitolato prestazionale e delle norme e disposizioni cogenti). In questo ambito possono essere proposte all'Amministrazione, da parte del privato, in forma di varianti ovvero come riduzione del canone di disponibilità.

La gara per la scelta del soggetto privato avviene, se non ci sono particolari indicazioni, nel rispetto del Codice (l'unico richiamo è quello al rispetto dei requisiti di qualificazione previsti per le ordinarie gare di appalto).

Il privato presenta in sede di gara un progetto preliminare corrispondente alle caratteristiche indicate nel capitolato e, a quel punto, quel progetto viene valutato, insieme agli altri elementi presenti nella gara, con l'offerta economicamente più vantaggiosa. Le offerte sono garantite dalla cauzione provvisoria.

L'amministrazione aggiudica combinando i vari elementi (una ulteriore delicata fase sarà quindi quella della definizione dei pesi e subpesi dei vari elementi di valutazione).

Una volta stipulato il contratto l'aggiudicatario avrà l'onere di predisporre tutta la progettazione definitiva ed esecutiva, svolgere eventuali varianti in corso d'opera. La cosa interessante, è che l'approvazione dei progetti viene effettuata direttamente dallo stesso soggetto privato, ovviamente previa comunicazione all'amministrazione aggiudicatrice e alle eventuali terze autorità competenti, laddove ci debbano essere dei nulla osta, dei pareri o delle autorizzazioni da rendere.

Quindi il progetto definitivo, esecutivo e le eventuali varianti sono tutte a carico del soggetto privato unitamente anche al rischio della mancata o ritardata approvazione dei progetti.

Diciamo che in questo caso possiamo fare un parallelo con l'affidamento a contraente generale e, addirittura, possiamo dire che al privato si affidano compiti anche più ampi, nel senso che nell'ambito della disciplina dei contraenti generali l'approvazione rimane sempre in capo al soggetto appaltante, mentre in questo caso siamo addirittura all'"auto-approvazione" dei progetti; è evidente che ciò è possibile in quanto l'opera è di proprietà privata e viene messa a disposizione del soggetto pubblico.

A seguito di tutte le approvazioni ovviamente il soggetto privato deve eseguire i lavori, prendendosi anche carico degli eventuali imprevisti derivanti dal rischio dei costi e quindi deve prestare anche autonoma garanzia, con penali relative al mancato adempimento di tutti gli oneri contrattuali.

Nella sostanza si tratta di uno strumento contrattuale che si avvicina al leasing operativo perché anche qui c'è un soggetto che mette a disposizione di un altro un determinato bene dietro pagamento di un canone. La differenza rispetto al leasing operativo tradizionale è quella che nel caso del contratto di disponibilità si tratta di beni che tendenzialmente hanno una durata lunga mentre nel leasing operativo, in genere, vengono ad essere considerati beni di consumo abbastanza rapido e non duraturo. La cosa importante da segnalare è che questi contratti, essendo contratti che stipula la stazione appaltante, per essere fuori dal bilancio, ai sensi delle decisioni Eurostat, devono essere verificati con molta attenzione da parte delle stazioni appaltanti affinché il rischio di costruzione, uno dei due rischi di disponibilità o di domanda siano assunti comunque dal privato.

E' evidente quindi che con il rischio di costruzione e quello di disponibilità abbiamo due rischi assunti dal privato che pongono questa tipologia di contratti tendenzialmente fuori dal patto di stabilità interno. Su questo punto vale la pena di citare due recenti delibere, una di luglio e una di una decina di giorni fa, con le quali la Corte dei Conti ha precisato che bisogna fare molta attenzione affinché non si aggirino i principi Eurostat prevedendo ad esempio forme di trasferimento della proprietà a seguito del pagamento di alcuni canoni, come previsto nel caso della cessione di proprietà degli immobili al settore pubblico, non parametrati agli effettivi valori di mercato, che possono quindi rendere la corresponsione del canone come una sorta di finanziamento pubblico che a quel punto ricondurrebbe all'interno del bilancio dell'ente l'intera operazione.

Per come è impostato il contratto di disponibilità nella legge ciò non dovrebbe poter accadere, ma è evidente che, come tutte le fattispecie normative è poi l'applicazione concreta e pratica che ne fanno gli operatori a determinare la buona riuscita del dettato normativo, ma questa è una valutazione ex post che si potrà fare fra qualche tempo.



Intervento ing. Franco Cavallaro, consigliere delegato OICE

Città innovative e imprese innovative: i due attori sono fortemente legati, perché non ci può essere una città innovativa se non ci sono imprese innovative e quest'ultime hanno bisogno di contesti e di ambienti innovativi per svilupparsi. Mi sembra inoltre importante anche concordare con quanto afferma il Sindaco di Cuneo che mi ha preceduto, sulla visione del ruolo dei cittadini, la cui percezione dell'economia sana e dell'impresa innovativa contribuisce a costituire il capitale umano e sociale delle città.

Nel mio intervento cercherò, in maniera molto sintetica, di declinare che cosa noi come Associazione pensiamo sia l'innovazione e qual è il campo su cui ci vogliamo confrontare con i rappresentanti delle città.

Noi pensiamo che l'innovazione, vada declinata in tre grandi "famiglie" di azioni che riguardano:

1. l'innovazione dei contenuti
2. del processo
3. della governance

Nel saluto del presidente OICE che ha aperto i lavori sono stati richiamati alcuni dei temi sull'innovazione dei contenuti: l'attenzione alla sostenibilità, l'inserimento nel contesto fisico e quindi il rispetto del paesaggio e dell'ambiente, la strategie per l'abbassamento delle polveri sottili, tutti argomenti che rappresentano i vari aspetti della qualità della vita nelle città, che deve essere posta al centro per tutti i cittadini che se non vivono in condizioni ottimali di qualità urbana non partecipano allo sviluppo di imprese competitive.

Noi oggi assistiamo nel mondo globale ad una intensa competizione tra le città per l'attrazione di imprese, che si impegnano per migliorare la qualità del contesto in cui l'impresa opera, ed in cui operano i "cervelli" delle imprese, quindi di chi concretamente sviluppa l'innovazione e la ricerca scientifica. È ovvio che questo diventa un elemento di valutazione fondamentale, perché significa ribaltare alcune delle convinzioni che noi abbiamo ereditato dal passato e sulle quali ci dobbiamo misurare, che sono quelle del primato della produzione materiale spesso intesa soltanto come quantità di prodotto materiale manifatturiero che viene prodotto ogni giorno, e che diventa oggi insufficiente per esprimere una valutazione sullo sviluppo economico, tema che molti studiosi iniziano a indagare in maniera un po' più ampia. Da ciò discende che l'inserimento nel contesto vada visto non soltanto come contesto fisico (che è un limite spesso per noi addetti ai lavori, ingegneri, architetti, economisti che pensiamo soprattutto al contesto fisico produttivo). In realtà alcuni esperti e soprattutto i sociologi sanno perfettamente cosa significa in termini di maggior valore per le imprese condividere questo processo di innovazione insieme ai cittadini.

Secondo aspetto dell'innovazione è l'innovazione del processo. Il processo è fondamentale perché non ci può essere città innovativa se non c'è un Piano della città innovativa e il piano deve essere processuale e non statico. È irragionevole concentrarsi solo sulla individuazione degli investimenti da fare, perché questo è un modo per correre il rischio di sperperare le risorse finanziarie e creare conflitti. Spesso su grandi opere a rete importanti, per l'assenza di una pianificazione, nazionale, regionale, si consumano conflitti che potrebbero essere facilmente risolti attraverso un accorto uso della pianificazione. Il problema è che noi purtroppo non abbiamo innovato nell'ambito della pianificazione e l'innovazione nel processo non ha ancora prodotto risultati apprezzabili. I sindaci sono costretti a confrontarsi con piani regolatori urbanistici che appartengono alla preistoria, ma poi in realtà guardano con interesse ai piani strategici perché si rendono conto che è quello lo strumento di processo su cui avrebbe un senso decidere le cose da fare in una cornice più generale, con attenzione alle singole cose da fare, ma con una valutazione della complessità e delle interrelazioni che ci sono tra l'ambito fisico delle trasformazioni e l'operato degli attori di esse.

Infine il terzo aspetto, che noi, come associazione, pensiamo sia fondamentale, è la governance: l'innovazione della governance. L'avv.to Mascolini lo ha affermato nel suo intervento e io voglio amplificare il concetto: disilludetevi operatori pubblici che il partenariato pubblico-privato sia un modo per trovare i soldi pubblici di cui non disponete, perché un approccio di questo genere è profondamente sbagliato.

Il partenariato pubblico-privato è una scelta politica, in cui la Pubblica Amministrazione, quindi chi rappresenta il consenso dei cittadini, decide di condividere e di aggregare nelle scelte e nella gestione delle decisioni anche i soggetti economici, quelli che hanno interessi economici sul territorio e che legittimamente li vogliono inserire in una dinamica di mercato sano, a vantaggio anche questo dei cittadini. Per cui è da escludere l'utilizzazione del partenariato pubblico-privato come una sorta di taxi (si scende e si sale), perché guardare ad esso quando non si dispone di sufficienti risorse pubbliche significa sbagliare clamorosamente e ovviamente non raggiungere risultati. A questo punto diventa fondamentale capire che il partenariato pubblico-privato lo si può accettare in forma contrattuale (si fa un contratto usa e getta e si utilizza un partenariato specifico per la singola infrastruttura), ma bisogna chiedersi quando tale modello mostra limiti.

In effetti per affrontare i temi della rigenerazione urbana, che sono complessi in quanto interessano persone, imprese, attività dismesse o meno, è molto complicato farlo attraverso un partenariato pubblico-privato contrattuale ma bisogna rivolgersi al partenariato istituzionale.

Il partenariato istituzionale significa costituire società veicolo, significa far nascere soggetti che meglio delle sole Pubbliche Amministrazioni, che non si dovranno assumere rischi, mettano insieme le capacità del privato con gli interessi generali.

Noi, come OICE, su questi temi ci candidiamo per offrire un contributo del nostro sistema fatto di aziende, di esperti, di professionisti. Visto che la città è complessa, l'approccio deve essere multitasking, il che vuol dire che le competenze devono essere competenze complesse, articolate, che spaziano dall'ambiente fisico, all'ambiente sociale, all'ambiente economico, e con un alto livello di integrazione. Le nostre società sono normalmente, soprattutto quelle che lavorano all'estero, correntemente e quotidianamente impegnate a utilizzare provenienze, profili e approcci che si integrano tra di loro perché i clienti internazionali spesso affidano alle società di ingegneria la responsabilità del risultato: "utilizza le competenze che vuoi basta che tu mi porti un risultato; sono problemi tuoi se non raggiungi il risultato!".

Per cui darò voce a quelle che sono le convinzioni di molti dei nostri associati sui temi del progetto, del suo costo, e degli orientamenti futuri sulla disponibilità di risorse finanziarie.

Un primo aspetto importante è quello della complessità del progetto, mentre al contrario l'attuale emergenza finanziaria lo fa considerare la prima cosa su cui fare risparmi, (se possibile da eliminare o di ridurre al minimo) e invece la necessità di approfondimenti progettuali gradualmente è fondamentale e la conseguente necessità di disporre di risorse autonome rispetto all'investimento che si progetta. È impensabile concentrarsi sulla mancanza di risorse finanziarie per gli investimenti quando c'è la mancanza di progetti, perché anche ammesso che si riescano a trovare risorse finanziarie importanti se non ci sono i progetti queste risorse finanziarie non vengono utilizzate in modo accorto, mentre le risorse finanziarie vanno reperite gradualmente man mano che il processo di approfondimento progettuale procede.

Costo del progetto: chiaramente questo vuol dire un costo per la pubblica amministrazione da anticipare, che non è forse un problema per le grandi istituzioni di interesse nazionale, ma lo è per i Comuni, per il comune di Cuneo, per il comune di Ciampino, per i sindaci che tutti i giorni hanno un budget e devono stabilire come utilizzare, dove tagliare, dove riuscire a trovare risorse finanziarie. La risposta a questa criticità costituita dalle difficoltà a reperire le risorse finanziarie per lo startup, si potrebbe superare con l'approccio nei confronti della rigenerazione urbana di tipo economico complessiva che ragiona sul distretto da rigenerare in analogia a un investimento industriale. Andrà quindi definito un business-plan in cui ogni socio interviene sul capitale e sull'equity dell'investimento. Per cui va trovato un promotore che si assume l'onere del progetto, ovviamente ci vorranno anche delle risorse umane messe a disposizione da parte della Pubblica Amministrazione, ma non ci sarà la necessità del costo dell'esborso del progetto, che nel caso in cui si utilizza una società veicolo, può anche essere parzialmente messo a capitale. Quindi una parte del progetto diventa una parte del capitale della società di rigenerazione urbana e non è un esborso da parte del soggetto pubblico che avvia il processo di rigenerazione.

Orientamenti futuri, sui quali approfondiremo nel pomeriggio, ma che saranno sicuramente all'insegna della condizione di una disponibilità di risorse finanziarie più limitate che nel passato, sia quelle pubbliche che quelle private, con la conseguente necessità che vadano usate con grande oculatezza. Dirò di più, l'Unione Europea sta elaborando strategie di intervento che ridurrebbero i trasferimenti europei ai paesi membri in forma di investimento a fondo perduto.

In parte nell'attuale ciclo di programmazione la Commissione con il Fondo Jessica, che è un acronimo che vuol dire Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas, ha avviato una sperimentazione. Infatti il fondo prevede che le risorse finanziarie per lo sviluppo regionale che l'Unione Europea destina, devono essere utilizzate come fondi di rotazione. Significa che le città si attrezzano per lo sviluppo urbano (e quindi per la rigenerazione urbana) ma poi devono restituire i soldi che ottengono in prestito. Il che vuol dire che le città devono fare un grosso sforzo nel pensare a progetti che alla fine devono aver un margine di rendimento. Ovviamente quando le risorse sono di provenienza pubblica il margine può essere molto basso, in quanto il differenziale viene coperto con risorse pubbliche, ma un margine di rendimento ci deve essere. Non è più pensabile che vengano messi soldi nelle mani a sindaci (anche onesti, anche perbene), che, anche se coinvolgono i cittadini nelle decisioni che comportano scelte, non abbiano comunque accanto ai principi della democrazia anche i principi del buon padre di famiglia nella gestione delle risorse. Infatti questi soldi vanno restituiti, e non all'Europa, ma al paese, e in futuro probabilmente la Commissione Europea sempre più chiederà agli stati membri di utilizzare strumenti del genere. Sempre meno risorse a pioggia, sempre più risorse finalizzate.

Altro elemento di valutazione per le strategie future riguarda il Fiscal Compact meglio noto come Patto di Stabilità.

Eurostat ha chiarito, e l'avv.to Mascolini lo ha tratteggiato nel suo intervento, che se le opere vengono organizzate con un rischio da parte del Comune nel caso in cui durante la costruzione ci siano problemi di appalto o non si è certi del livello di servizio raggiunto dopo, quell'investimento entra nel Patto di Stabilità. Quindi i Comuni hanno il problema del budget annuale, e se non sono riusciti a tagliare sufficientemente i costi di gestione corrente (stipendi, servizi sociali, mense, servizi pubblici locali, etc.) alla fine che cosa tagliano, cosa sono costretti a tagliare? Gli investimenti.

I sindaci non sono così incoscienti da non capire che gli investimenti sono fondamentali, ma non hanno gli strumenti per fare altrimenti e quindi dobbiamo lavorare tutti insieme per trovare un modo per tirare fuori i sindaci dalle secche di questo problema, che ovviamente loro subiscono e di cui non sono ovviamente fieri (vi è stato qualche sindaco che per polemica e protesta addirittura ha violato scientemente il Patto di Stabilità, ma questa non è una risposta coerente, perché l'Europa in questo momento sul Fiscal Compact non sembra che abbia deciso di cambiare strategia sul debito pubblico e sul pareggio di bilancio).

Siamo noi che dobbiamo proporre una formula che ci permetta, attraverso i principi Eurostat di tirare fuori dal Patto di Stabilità alcuni investimenti. Il che significa che vanno incentivati i soggetti (che sia un soggetto misto quindi istituzionalizzato, una società mista o un concessionario è irrilevante) che si assumono il rischio di costruzione. L'altro rischio che si dovranno assumere è il rischio di vendita o il rischio di effettivo livello del servizio reso. Sono due elementi che portano a dover pensare che il soggetto dovrà avere anche capacità commerciali, quindi non può essere la Pubblica Amministrazione. Eurostat afferma anche che gli enti pubblici non possono fornire neanche garanzie bancarie pubbliche (quindi nella governance delle società veicolo la politica ci dovrebbe entrare poco anzi direi quasi per niente): ciò significa che il management di queste società deve essere un management che dialoga col sistema bancario. Deve dare fiducia al sistema bancario, deve ricevere fiducia dal sistema bancario e con tutta la buona volontà la politica non ha queste caratteristiche. Infine il finanziamento pubblico complessivo deve essere inferiore al 50% (qua ci stiamo perché con un investimento di rigenerazione urbana, oggettivamente la maggior parte delle attività che producono la rigenerazione sono tutte rivolte al mercato privato, al mercato delle imprese).

Su questi temi oggi cercheremo di fare il punto, tra esperienze di società, esperienze di città e soprattutto la cosa importante che cerchiamo di porre come nostro obiettivo insieme al MIT e che queste tematiche entrino nell'agenda politica e diventino una piattaforma su cui coinvolgere l'ANCI (che è la rappresentanza istituzionale dei Comuni).



Conclusioni ing. Gabriele Jacobazzi, past-president OICE

La giornata di oggi, che merita anche da parte mia un sincero ringraziamento a tutti i partecipanti, dimostra ancora una volta quanto sia pregnante lo slogan della “centralità del progetto” che OICE ha fatto proprio da decenni e difende nella burrascosa vicenda normativa che ha interessato il mondo dei lavori pubblici negli ultimi anni. Più complessi (inevitabilmente) diventano i processi regolatori della trasformazione delle città più importanza ha il “luogo” nel quale le abilità creative, le conoscenze disciplinari, le risorse disponibili e le capacità organizzative devono incontrarsi costruttivamente.

Il progetto (urbano) è una prefigurazione comunicabile e fattibile; immagina la città migliore per i suoi abitanti la sa rendere comprensibile e condivisibile, ne determina la concreta realizzabilità nei limiti economici che la società esprime. Per poterlo fare servono risorse economiche e competenze professionali, organizzazione, formazione, innovazione, investimenti, rischi e responsabilità; l'attività del progetto è sempre più simile all'attività d'impresa; come l'impresa il progetto è fondativo, anticiclico, proiettivo, definisce obiettivi e traiettorie, si regge su una visione positiva del futuro comune.

Se ci chiedessimo se questa attività, centrale nei processi di riqualificazione delle città, abbia adeguata considerazione nei programmi e nei comportamenti delle istituzioni e della politica dovremmo rispondere decisamente di no. Un mercato inesistente a causa di forme estese di competizione impropria, nessun accenno di politica industriale del settore a favore della crescita e qualificazione degli operatori, nessun vero aiuto per l'internazionalizzazione; queste sono le condizioni reali in cui si muovono gli operatori del progetto.

Però qualche segnale diverso si coglie. Nella grande crisi che attraversiamo la qualità edilizia (che nasce nel progetto) è sempre più fattore di competizione, da quando la domanda ha recuperato grandi spazi di manovra su una offerta sovrabbondante. Inoltre crescono i casi in cui il mondo del progetto, forse a causa delle difficoltà e degli spazi lasciati da altri, può assumere un ruolo attivo nella promozione di proposte di valorizzazione e di trasformazione urbana.

Più iniziativa e più qualità, sono a mio parere gli ingredienti per riprofilare un ruolo delle nostre organizzazioni in un mercato che non sarà più quello che abbiamo conosciuto e che dovrà necessariamente riconoscere alla complessità del progetto peso e valore adeguati.

Le nostre città avranno bisogno di Promotori di Progetti credibili, competenti, indipendenti. Per esserlo, sempre di più, dovremo esercitarci in faticosi percorsi di razionalizzazione e ristrutturazione, dovremo applicare su noi stessi immaginazione e capacità di visione.

In fondo, dice Camus, “creare è dare una forma al proprio destino”.

Gli associati OICE a Urbanpromo 2012 e i loro poster *

Al Studio	via Lamarmora, 80 - 10128 Torino 011/5814511
Ingegneri Riuniti S.p.A.	via Pepe, 15 - 41100 Modena 059/335208
Integra AES S.r.l.	via Giovanni Bessarione, 8 - 00165 Roma 06/97279576
Mediterranea Engineering S.r.l.	largo Montalto, 7 - 90144 Palermo 091/6205000
Metro C S.p.A.	via di Torre Spaccata, 172 - 00169 Roma 06/45497100
Polis S.r.l.	via Margutta, 51/A - 00187 Roma 06/32111326
Politecnica - Ing. ed Arch. - Soc. Coop.	via Galileo Galilei, 220 - 41100 Modena 059/356527
Servizi Integrati S.r.l.	Riviera di Chiaia, 105 - 80122 Napoli 081/660172
STS Servizi Tecnologie Sistemi S.p.A.	via dell'Arcoveggio, 70 - 40129 Bologna 051/6381211
Studio Amati S.r.l.	viale Bruno Buozzi, 77 - 00197 Roma 06/3223905
Studio Cometto S.r.l. Società di Ingegneria	via Chambery, 51 - 11100 Aosta 0165/40159
Studio FC&RR Associati	via Palermo,332 - 98121 Messina 090/361967

*per una lettura con maggiore definizione tutta la pubblicazione sarà scaricabile dal sito OICE www.oice.it

5.1 AI Studio

AI Studio opera dagli inizi degli anni '70 ed è composto da due strutture:

AI Engineering, Società di Ingegneria, ed AI Studio, Associazione tra Professionisti con sede principale a Torino.

AI interviene nei vari settori dell'ingegneria, sviluppando studi di investimento e fattibilità, valutazione e studi di impatto ambientale, piani territoriali ed urbani, progettazioni preliminari, definitive, esecutive e costruttive, stime e contabilità, direzioni lavori, assistenza e programmazione di cantiere, servizi per la sicurezza, project management, project control e construction management.

AI lavora in modo integrato e con competenze multidisciplinari, fornendo una completa assistenza tecnica nell'impostazione, progettazione e realizzazione di opere complesse.

AI fattura oltre 10,0 milioni di Euro all'anno.

AI occupa complessivamente più di 100 persone tra soci, dipendenti e collaboratori altamente specializzati.

AI applica un Sistema Qualità certificato ai sensi della Norma ISO 9001.

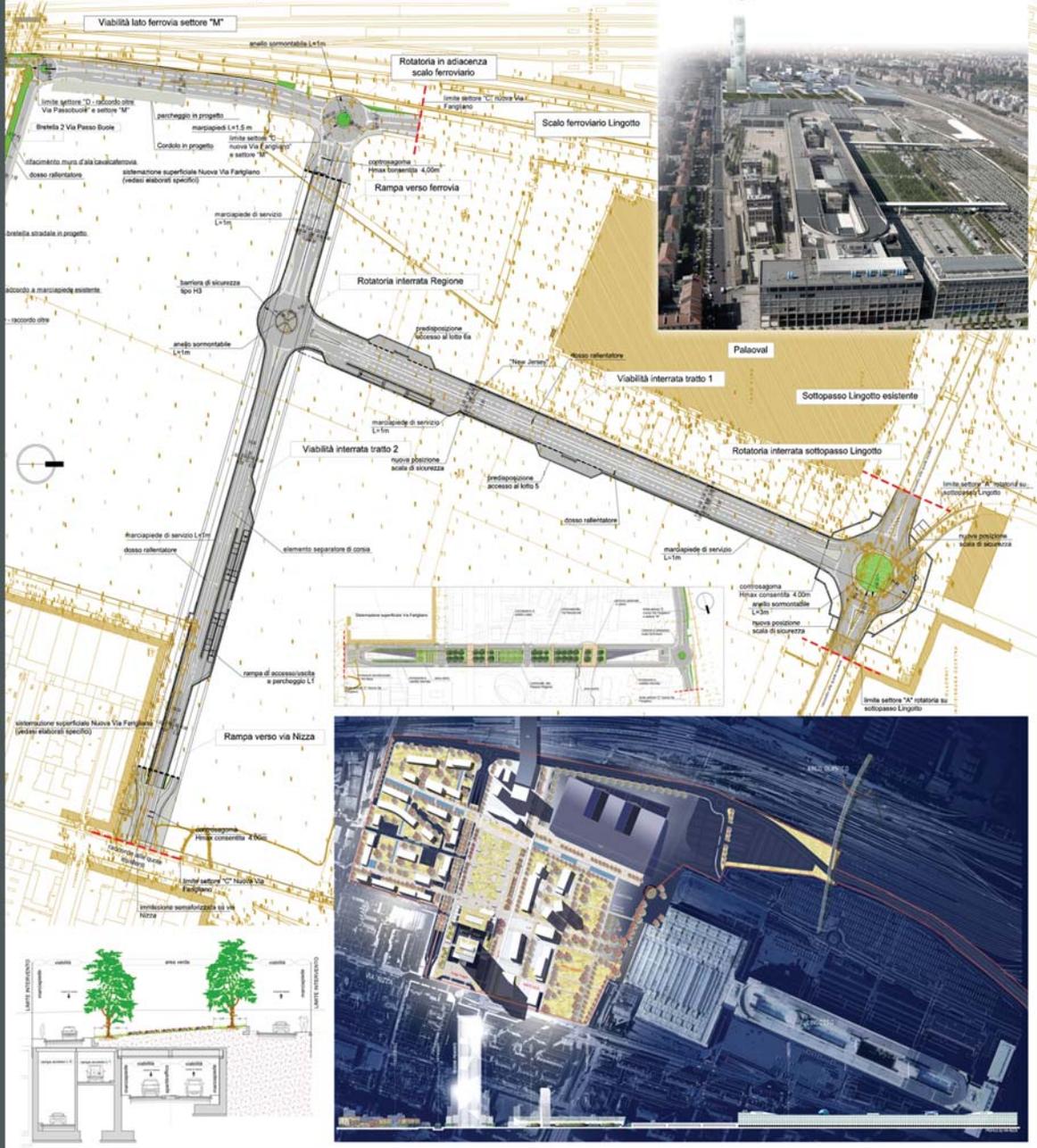
AI opera in maniera globale nel campo dell'ingegneria ed architettura e fornisce, con i suoi progettisti, ingegneri, architetti, urbanisti ed esperti, un vasto ventaglio di servizi professionali.

L'approccio fortemente integrato consente la piena fusione di competenze e di conoscenze per affrontare ogni problematica progettuale.

AI è composto da più settori (Urbanistica, Architettura ed Edilizia, Strutture e Fondazioni, Impianti Tecnologici, Viabilità e Trasporti, Infrastrutture ed Idraulica, Ambiente e Territorio, Project & Construction Management e Sicurezza nei Cantieri) e l'approccio multidisciplinare adottato implica che ogni progetto può coinvolgere specialisti di uno qualsiasi dei settori o di tutti.

Obiettivo fondamentale è quello di riunire i migliori professionisti per soddisfare al meglio le esigenze della clientela.

Un quartiere senza auto e ad alta efficienza energetica



REALIZZAZIONE NUOVO PALAZZO DELLA REGIONE PIEMONTE E INTERVENTI CONNESSI

Architettura di M. Fuksas

Area complessiva: 250.000 mq
 Uffici della Regione: 95.000 mq
 Torre di 205 mt (42 piani)
 Residenziale, terziario: 158.000 mq

Progettazione: 2000 - 2009
 Costruzione: 2011 - 2014

Studio Fuksas
 Ai Engineering S.r.l.
 Ai Studio

Manens Intertecnica S.r.l.
 Geodata S.p.A.

Progetto urbano, architettonico ed edilizio

Opere strutturali in c.a., impianti (lotto 1 e 3) opere stradali, acquedotti e fognature, strutture in carpenteria metallica, fondazioni speciali, fattibilità ambientale, analisi energetiche, pratica antincendio, valutazioni acustiche, sicurezza in fase di progetto
 Impianti (lotto 3)
 Geologia e geotecnica

5.2 Ingegneri Riuniti S.p.A.

Costituita nel 1965, Ingegneri Riuniti è tra le prime società di progettazione indipendenti in Italia. Certificata per il Sistema di Qualità secondo la Norma ISO 9001:2000 e successivi fino alla ISO 9001:2008, socia del Green Buiding Council Italia e di AUDIS, Associazione Aree Urbane Dismesse. La società è partecipata esclusivamente da Ingegneri e architetti abilitati. Nel team attuale 17 ingegneri, 3 architetti, 3 tecnici e 4 disegnatori progettisti, cui si affiancano 4 addetti per segreteria, amministrazione e area commerciale.

Dal 2002 si è integrata con Progetto Ambiente S.r.l., per dare origine alla propria Divisione Architettura. Nel 2003 fonda Leonardo - Consorzio Europeo per l'ingegneria e l'architettura a cui partecipano altre sei società di progettazione distribuite sul territorio nazionale.

Risale al 2009 la partnership con Politecnica per la nascita di Afea S.r.l., società di Ingegneria che progetta impianti di termovalorizzazione ed affini nel settore della produzione di energia.

Nel 2012 crea una struttura indipendente per la validazione dei progetti fino a 20 milioni di Euro.

Sempre nel 2012 viene costituita la società Ingenia-Progetti Integrati con sede a Taranto ed il Consorzio Leonardo apre una filiale con sede a Sofia che opera sul mercato bulgaro, serbo e macedone.

La missione

Ingegneri Riuniti si rivolge ad una committenza privata e pubblica alla quale offre servizi professionali e consulenze nel campo dell'architettura ed dell'ingegneria civile. Un approccio multidisciplinare che integra professionalità interne e competenze specialistiche, proponendo soluzioni complete grazie alle più avanzate tecnologie dalla progettazione alla realizzazione, per risolvere problemi progettuali di cantiere e di sicurezza ad ogni grado di complessità. Più di trenta tecnici specializzati con un unico referente responsabile della gestione tecnica complessiva.

2008 - in corso - EMILIA-ROMAGNA - COMUNE DI CASTELNUOVO RANGONE (MO) Ricerca sulle modalita di rigenerazione di comparti residenziali/industriali costruiti tra gli anni 50-80 in fase di degrado ma ancora abitati e attivi con particolare attenzione per il recupero ambientale. Il layout urbano - soluzioni innovative per la viabilita'. L'utilizzo di energie alternative coordinate con edifici passivi, l'eliminazione delle isole di calore e con l'obiettivo di mantenere in loco gli abitanti e le imprese integrando nuovi servizi e attivita' per il sostegno e lo sviluppo di quelle esistenti ed evitando l'espansione degli abitati. Promotore CSM Progettazioni e DL Ingegneri Riuniti Superfici ha 20,00 mc 107000 previsti Finanziamento privato con premialita' Avanzamento dal 2010 in corso.



1994 - 2006 EMILIA-ROMAGNA - COMUNE DI CASTELVETRO (MO) RESTAURO E RIFUNZIONALIZZAZIONE PER LO SVILUPPO DI ATTIVITA' ATTE A RIPORTARE LA POPOLAZIONE NEL CENTRO STORICO Promotore P.A. Progettazioni e DL Ingegneri Riuniti Superfici ha 3,31 mc 67557 Finanziamento pubblico (buoni casa e opere pubbliche) € 1.800.000. Ultimazione dal 1988 al 2004



1986 - 2004 EMILIA-ROMAGNA - COMUNE DI SAVIGNANO SUL PANARO (MO) RESTAURO E RIFUNZIONALIZZAZIONE PER LO SVILUPPO DI ATTIVITA' ATTE A RIPORTARE LA POPOLAZIONE NEL CENTRO STORICO Promotore P.A. e Privati Progettazioni e DL Ingegneri Riuniti Superfici ha 6,50 mc 67557 Finanziamento regionale (buoni casa e opere pubbliche) € 1.800.000. Ultimazione dal 1988 al 2004



1990 - 2011 EMILIA-ROMAGNA - COMUNE DI CASTELFRANCO EMILIA (MO) - RECUPERO DI COMPARTO INDUSTRIALE DISMESSO " EX VEDOVA BINI" INSERENDO LE FUNZIONI PUBBLICHE E PRIVATE TIPICHE DI UN "PEZZO DI CITTA' CON RESTAURO DI ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE E NUOVI INSERIMENTI A COMPLETAMENTO DEL QUADRANTE STORICO Promotore Privato Progettazioni e DL Ingegneri Riuniti Superfici mq 11011 residenza, mq 2690 centro commerciale integrato, mq 3414 uffici privati mq 1922 attrezzature pubbliche, in totale mc 62245. Finanziamento privato € 16.000.000. Ultimazione dal 1992 eseguito al 90%.



1981 - 1994 UMBRIA - COMUNE DI VALLO DI NERA (PG) - SISMA DEL 1979, RESTAURO SOTTO TUTELA DELLA SOPRINTENDENZA CON ADEGUAMENTO ANTISISMICO E RIFUNZIONALIZZAZIONE PER LO SVILUPPO DI ATTIVITA' E RITORNO DEGLI ABITANTI NEL CENTRO STORICO Promotore P.A. e privati - Progettazioni e DL artistica Ingegneri Riuniti - Finanziamento pubblico per € 8.500.000. Ultimazione 1994



5.3 Integra AES S.r.l.

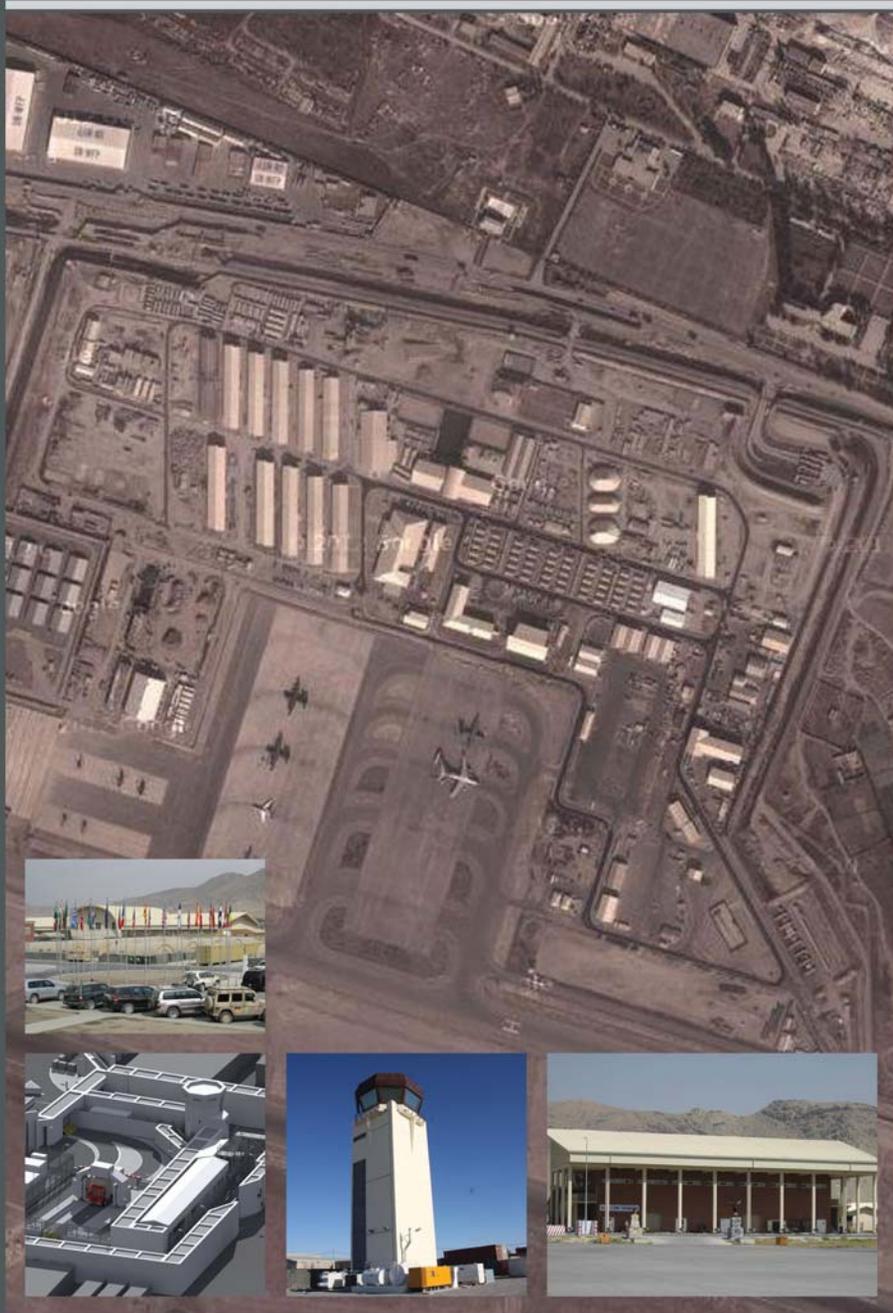
Integra AES svolge costantemente servizi di progettazione nel campo dell'urbanistica, architettura e ingegneria civile.

Lo staff tecnico si distingue per la capacità di saper affrontare temi di vario genere in settori così vasti (compreso quello militare) ottenendo risultati di accertata qualità. Nel campo dell'urbanistica, Integra AES vanta esperienza in progetti che vanno dalla pianificazione per nuovi insediamenti a quelli di recupero e riqualificazione urbana, con competenze che consentono l'approfondimento fino al livello di dettaglio delle singole opere di urbanizzazione (strade, piazze, fogne, acquedotti, ecc.). In merito all'edilizia civile, i progetti spaziano dal restauro e risanamento conservativo (anche di carattere monumentale) a quelli più impegnativi di progettazione di edifici pubblici (nuove sedi comunali, scuole, ecc.) definendo nei minimi dettagli tanto gli aspetti architettonici quanto quelli più tipicamente ingegneristici.

Nella gestione dei processi interni, la società pone sempre particolare attenzione al linguaggio architettonico, alle scelte tecnologiche e al budget, con la logica di interpretarli in base all'aspettativa del Cliente. La pianificazione della realizzazione delle opere è basata sulla profonda conoscenza della gamma di materiali e tecniche di costruzione oggi disponibili, considerando gli aspetti fondamentali della sicurezza e della cantierabilità.

Attraverso gli Uffici di Project Management, Direzione dei Lavori e Coordinamento della Sicurezza, i tecnici di Integra AES hanno condotto la realizzazione di numerosi cantieri, portandoli a termine con continuità, senza incidenti e con trasparenza della situazione contabile. Questo anche per effetto di una attenta politica di comunicazione e gestione delle relazioni con i Committenti e Imprese Esecutrici. La Direzione Tecnica di Integra AES è spesso chiamata a rappresentare soggetti sia pubblici che privati fornendo consulenze determinanti per la soluzione di diverse problematiche, sia in tribunale che in ambito extragiudiziale.

In questa breve panoramica delle funzioni esercitate si ricordano anche le attività di sviluppo e promozione culturale, condotte anche con il patrocinio di Università, Enti Locali e Associazioni Private culminate in mostre e pubblicazioni di settore. Infine, la società è dotata di un Sistema di Gestione per la Qualità certificato ISO 9001:2008 ed è associata all'OICE l'associazione di categoria delle società di ingegneria aderente a Confindustria, consociata a EFCA, European Federation of Engineering Consultancy Associations. La società vanta anche una specifica competenza nel campo della verifica dei progetti ai fini della validazione ed è certificata in armonia con i disposti della norma UNI CEI EN ISO/IEC 17020:2005.



Fin dall'antichità, le milizie hanno lasciato segni del loro passaggio, determinando le scelte urbanistiche future. Le installazioni militari, infatti, si realizzano in base a criteri funzionali a cui l'urbanistica moderna, spesso involontariamente, si ispira.

Le basi ISAF nelle quali INTEGRA AES ha operato, sono state pianificate fondendo preminentemente i criteri urbanistici in uso nelle nostre città moderne con quelli tipici della città del medioevo. Infatti, le peculiarità di questi insediamenti, di fatto enclave, sono determinate da confini fisici fortemente definiti e dall'autonomia delle opere di urbanizzazione. L'acqua è quindi estratta dal sottosuolo, trattata, accumulata e distribuita localmente; i liquami sono indirizzati a impianti interni di trattamento prima dello smaltimento definitivo; l'energia elettrica è prodotta e distribuita nel perimetro delle basi, così come gli altri impianti tecnologici. Le strade sono l'unica connessione con il territorio circostante e, per questo motivo, richiedono apposita protezione attuata mediante entry control point. L'attuazione dello "strumento urbanistico generale" si realizza attraverso la costruzione di edifici con funzioni assimilabili a quelle delle comuni città: residenze (temporanee); uffici (di comando e operativi); negozi; spazi per la ristorazione; aree sportive, sociali e per il culto; strutture sanitarie; servizi operativi funzionali alle attività della base.

Soggetto Promotore:

NSPA
NATO Support Agency
L-8325, Capellen-Luxembourg

Progettista:

 **INTEGRA AES**
architectural & engineering services

Contatti:

ing. Luca Montesi
e-mail l.montesi@integra-aes.com
via Giovanni Bessarione, 8 00165 Roma (RM), Tel. +39 06 97279576

5.4 Mediterranea Engineering S.r.l.

La Mediterranea Engineering S.r.l. è una società di ingegneria e consulenza tecnico-economica con sede a Palermo, Largo Montalto n. 7. Costituita nel 1997 per iniziativa di un gruppo di architetti ed ingegneri, con lo scopo di mettere a disposizione degli Enti Ecclesiastici, una struttura che fornisca servizi di carattere ingegneristico sfruttando al massimo l'integrazione delle singole e specifiche capacità professionali.

Successivamente l'evoluzione del mercato di riferimento ha comportato l'acquisizione di una diversa tipologia di clientela quali Istituzioni Pubbliche e Istituti di Credito.

I suoi progetti hanno come obiettivo l'estrema funzionalità, la massima sicurezza e la proposizione di soluzioni estetiche compatibili con l'ambiente in cui le opere vengono realizzate. La Società offre due distinte categorie di servizi: la prima di tipo ingegneristico (Riqualificazione ambientale; Restauro; Edilizia pubblica e privata; Energia; Impianti di Ingegneria idraulica e sanitaria).

La seconda di tipo consulenziale con competenze multidisciplinari (Assistenza tecnica a programmi di sviluppo e Progettazione integrata territoriale; studi di fattibilità; Assistenza tecnica e Tecnico-Economica agli Istituti Bancari Concessionari per la valutazione ex-ante di progetti richiedenti agevolazioni e l'esecuzione delle conseguenti attività di monitoraggio e collaudo; Sicurezza nei luoghi di lavoro, ai sensi del D. Lgs. 81/2008).

Quartiere Lenza - Orologio - Localizzazione degli alloggi

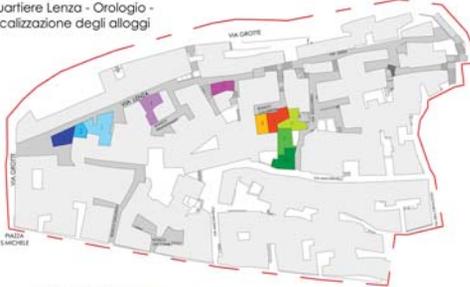
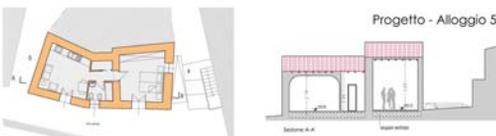
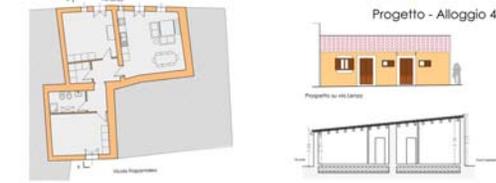


TABELLA DEGLI ALLOGGI		PROGETTO		
ALLOGGIO	S.utile (mq)	S.N.R. (mq)	S.lordia (mq)	n.piani
1	46,44	0,00	72,33	1
2	71,16	19,26	128,34	2
3	72,37	34,19	114,69	2
4	78,49	0,00	107,37	1
5	37,55	0,00	61,18	1
6	48,75	0,00	45,18	2
7	56,20	0,00	76,01	1
8	57,20	16,05	86,39	1
9	52,26	13,69	76,65	1
10	51,26	0,00	88,36	1
totale	571,68	83,19	856,50	

Il progetto prevede la riqualificazione urbana dell'intero quartiere Lenza Oronzo, attraverso la ristrutturazione e l'infondatazione di alcuni edifici in esso ubicati.

Stato in area collinare, il territorio del comune di Palazzolo Acreide, sorge al centro della provincia di Siracusa e ricopre un vasto ed affluente dal punto di vista economico e culturale nei confronti dei vicini comuni. Posto al margine del centro storico di Palazzolo Acreide, il quartiere Lenza Oronzo si estende per un'area di circa 14.000 metri quadrati ed è delimitato in nord da via Garibaldi, a sud da via Conte Alberti, ad est e a ovest rispettivamente da via Oronzo e da Piazza San Michele. L'ambito urbano del quartiere Lenza - Oronzo è caratterizzato da un tessuto tessuto edilizio, permeato da un insieme di strade vicine, scalinate, vicoli, orticello con un ordine preciso rispetto alle curve di livello e si presenta ancora oggi come una sorta di isola nella città, dove il degrado sociale, rappresentato dal nucleo edilizio in gravi condizioni di disagio economico e occupazionale, è sovrastato e inglobato da un decadimento fisico delle strutture abitative, riciclaggio delle tipologie edilizie del patrimonio spontaneo, e degli usi abitativi che conferiscono a tutto l'area una valenza di negatività e marginalità.

Si è osservato, dunque, come obiettivo principale, quello del recupero funzionale del patrimonio abitativo rappresentativo della storia e dell'evoluzione di Palazzolo Acreide, tenendo conto, al contempo, che questo obiettivo è in stretta relazione con il problema della riqualificazione del tessuto urbano stesso soprattutto sotto l'aspetto connotativo e crea di vita sociale.



Quartiere Lenza - Orologio - Interventi di riqualificazione urbana



Oggi il quartiere viene percepito dal resto della cittadina come un luogo di degrado ambientale e sociale, tanto da giustificare il continuo abbandono degli abitatori verso altre zone della città, dove migliori restano le condizioni di vita. L'intervento di recupero tende, quindi, al ripristino e all'infondatazione delle forme e dei significati urbani preesistentemente connessi con l'esistente culturale di cui l'insediamento è portatore.

Nelle strutture del quartiere sono ancora oggi leggibili le "case terrame", costruite da due o più nuclei, con coperture a tetto, che presentano un ordine murario realizzato con l'impiego di calcinacci squadrati. Inoltre, alcune parti del quartiere presentano una ristrutturazione o almeno realizzate in corso di questa muratura squadrata. Altre zone sono invece occupate e sovrapposte, per rispondere a molte esigenze di vita in relazione alla funzionalità abitativa. La realizzazione del progetto, quindi, si concentra nel completamento del recupero e nell'aggiornamento, relativo allo stato della cultura materiale, espresse nelle varie fasi di costruzione del paese.

L'edificio guida delle scelte progettuali, è pertanto quello di restituire il complesso del configuration più coerente, ed oggettivo rispetto all'originario destinazione funzionalista. Come detto, dal recupero e infondatazione di una serie di abitatori in stato di abbandono e l'intervento si configura, quindi, quale adeguamento funzionale di una serie di piccoli edifici a stesso stato ambientale nel quale possono essere realizzate attività a servizi.

L'intervento è finalizzato alla realizzazione di 13 alloggi da adattare ad edificio residenziale convenzionato e da locare a canone sostenibile, attraverso il recupero di fabbricati degradati e abbandonati. Gli alloggi si inseriranno nell'ambito delle esistenti originali e manterranno il carattere tipologico originario di case terrame. Alcuni alloggi più piccoli saranno destinati a nuclei familiari di due o tre persone. Altri, di altri, invece, saranno capaci di accogliere almeno quattro persone e saranno composti da un soggiorno, una cucina, due camere da letto, un WC, un bagno, un riparo e un terrazzo.

Gli interventi previsti sul fabbricato comprendono il consolidamento delle fondazioni e delle murature, la sostituzione del tetto, il rifacimento delle coperture, la sostituzione dell'impianto di risalita, il rifacimento degli interni e la sostituzione degli infissi e degli impianti.

Particolare attenzione è stata rivolta al controllo energetico, prescrivendo oggi indispensabile per l'ottimizzazione dei consumi e il miglioramento delle condizioni di vita abitativa, dell'isolamento acustico e termico, l'installazione di pannelli solari fotovoltaici e il controllo della qualità dell'aria.

Alcuni alloggi più piccoli saranno destinati a nuclei familiari di due o tre persone. Altri, di altri, invece, saranno capaci di accogliere almeno quattro persone e saranno composti da un soggiorno, una cucina, due camere da letto, un WC, un bagno, un riparo e un terrazzo.

Particolare attenzione è stata rivolta al controllo energetico, prescrivendo oggi indispensabile per l'ottimizzazione dei consumi e il miglioramento delle condizioni di vita abitativa, dell'isolamento acustico e termico, l'installazione di pannelli solari fotovoltaici e il controllo della qualità dell'aria.

Alcuni alloggi più piccoli saranno destinati a nuclei familiari di due o tre persone. Altri, di altri, invece, saranno capaci di accogliere almeno quattro persone e saranno composti da un soggiorno, una cucina, due camere da letto, un WC, un bagno, un riparo e un terrazzo.

- Il rifacimento delle pavimentazioni stradali degradate esistenti, eseguito mediante l'impiego di materiali granulari, massetto e pavimentazione in pietra locale e coccia;
- un intervento di manutenzione del manto in bituminoso;
- la realizzazione di un impianto fidei (candore) di 8 metri delle sedi stradali esistenti, con forme ad anello e da collegare nei nodi all'acquedotto cittadino, completo di sfioratori;
- predisposizione di arredi stradali per il passaggio delle reti tecnologiche pubbliche quali illuminazione, rete telefonica e rete elettrica, mediante caschetti interrati;
- collocazione di elementi di arredo urbano quali panchine, fontane, portacorredi, discariche.

Mediterranea Engineering
 Palermo, Largo Montalto 7 - c.a.p. 90144
 Tel. +39 091 6205000 Fax. +39 091 6205024
 e-mail. info@mediten.it www.mediten.it
 Direttore Tecnico
 Arch. Giovanni Di Fisco

Impresa aggiudicataria
COLNISA Costruzioni s.r.l.
 Sant'Agata li Battati (CT),
 Via Lorenzo Gemmellaro 1 - c.a.p. 95030
 Tel. +39 0957 256895 Fax. +39 0957 250273

Amministrazione Comunale di Palazzolo Acreide
 Piazza del Popolo, 1
 Tel. 0931 871111
 Fax. 0931 875685

5.5 Metro C S.p.A.

Metro C S.p.A. è una società di progetto formata da 5 importanti società che operano a livello internazionale nel settore delle grandi infrastrutture: Astaldi S.p.A. (mandataria), Vianini Lavori S.p.A., Consorzio Cooperative Costruzioni, Cooperativa Muratori e braccianti di Carpi e Ansaldo Trasporti Sistemi Ferroviari.

La società è incaricata della costruzione della Linea C per il tratto compreso tra il capolinea Monte Compatri/Pantano e la Stazione Fori Imperiali/Colosseo e della fornitura dei primi 13 treni driverless. Opera per conto del Committente Roma Metropolitana, società al 100% del Comune di Roma Capitale, che è di fatto il Committente di Metro C S.p.A. e svolge il ruolo di Alta Sorveglianza su tutte le attività, dalla progettazione all'esecuzione, esprime inoltre la figura del RUP, responsabile unico del procedimento.

La formula scelta per realizzare la Linea C è la formula del General Contractor (art. 9 del D.Lgs. 190/2002): lo strumento organizzativo più flessibile per realizzare opere civili complesse e grandi infrastrutture con un rapporto ottimale tra tempi, costi e qualità.

Il General Contractor è un insieme articolato e complesso di risorse professionali e finanziarie che si costituisce come interlocutore unico del Committente per realizzare il progetto, garantendo qualità, tempi di realizzazione e costi.

La nuova Linea C della metropolitana di Roma è la più importante opera pubblica attualmente in fase di realizzazione in Italia.

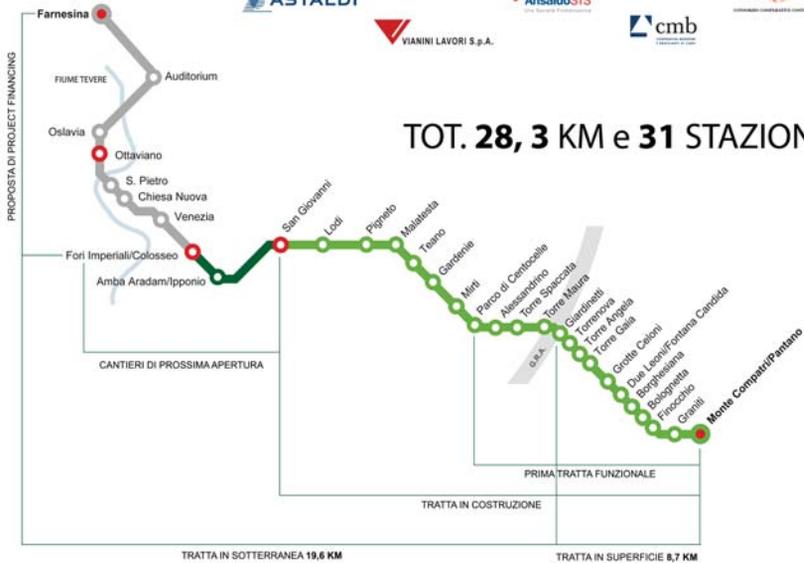
La terza metropolitana di Roma, quando sarà completamente realizzata raddoppierà lo sviluppo della rete metropolitana esistente, avvicinando sempre di più la città allo standard delle altre capitali europee e con la conseguente riduzione del traffico automobilistico, dell'inquinamento e dei tempi di spostamento. Porterà quindi concreti e significativi benefici alla città, che si rifletteranno sia sul sistema dei trasporti sia sulla qualità della vita dei cittadini.

La sua progettazione e la sua costruzione rappresentano una vera e propria sfida ingegneristica in quanto la nuova linea:

- ha caratteristiche uniche al fine di salvaguardare il patrimonio storico-monumentale e archeologico delle aree percorse, patrimonio che ha richiesto accurate indagini preventive propedeutiche alla realizzazione delle stazioni;
- attraversa la città da nord-ovest a sud-est incontrando situazioni e problematiche di varia natura che necessitano soluzioni specifiche e difficilmente standardizzabili;
- è realizzata per tratte con fasi di finanziamento, progettazione e costruzione differenziate.



Metropolitana di Roma LINEA C



Treno



Stazione Granelli



Stazione Alessandrino



Stazione Parco di Centocelle



Stazione Parco di Centocelle



Stazione San Giovanni

La società Polis è una società di ingegneria operante nel campo dell'architettura, dell'urbanistica, della riqualificazione urbana, e del restauro.

L'attività comprende tutte le fasi del progetto e della sua realizzazione, dai rilievi e studi. La Polis è stata fondata nel 1998, assorbendo una ricca esperienza accumulata dal 1976 dal fondatore, nonché presidente, architetto Gennaro Farina (www.gennarofarinarchitetto.it), che ha lavorato intensamente oltre 30 anni in Italia ed all'estero.

In particolare l'arch. Farina ha curato i progetti, nonché le realizzazioni del: Castello Colonna di Genazzano; recupero della Baimixiejie a Pechino; Palazzo Doria Pamphilj in Valmontone e del Complesso Termale di Stigliano.

Nell'ultimo decennio, ha curato molti progetti e realizzazioni nel Comune di Roma, tra i quali il Complesso museale dell'Ara Pacis, il recupero dell'Ex Mattatoio a Testaccio, gli ex Mercati Generali all'Ostiense.

Inoltre, si è dedicato particolarmente alle problematiche della pianificazione urbana della Città Storica di Roma, coniugando i temi della integrazione funzionale e sociale con quelli della riqualificazione degli spazi urbani.

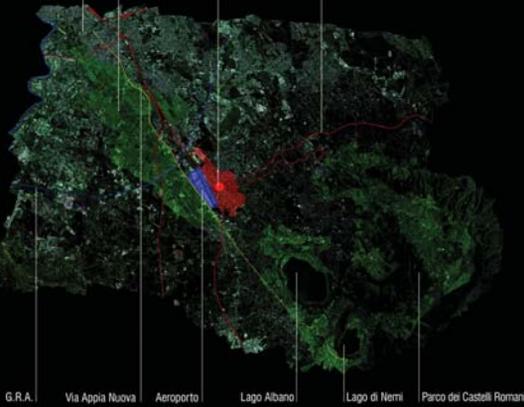
Questo bagaglio di esperienza ha permesso alla Polis, in questi anni, e per via dei progetti che ha completato con successo, (dalla nuova sede dell'ADISU dell'Università degli Studi di Roma "Tor Vergata", alla progettazione e realizzazione di un complesso parcheggio interrato a Piazzale Clodio, alla trasformazione e riuso di un ex stabilimento industriale situato ad Ostia, alla trasformazione in attività ricettiva di un complesso industriale nei pressi della Nomentana ed alla valorizzazione dell'area sacra settentrionale del santuario di Ercole Vincitore a Tivoli) di consolidare la propria presenza sul territorio.

La società ha svolto numerose consulenze, continuative, per enti locali, regione Lazio e provincia di Roma. La Polis inoltre, ha partecipato con successo a numerosi concorsi in ambito nazionale ed internazionale per la progettazione di edifici residenziali e di servizio.

Pianificazione strategica: le emergenze del centro urbano

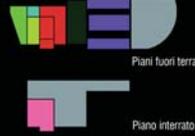
ROMA

Parco Appia Antica Ciampino Sistema ferroviario



Ciampino funge da cerniera tra l'area romana e l'ambito territoriale dei Castelli Romani. Il suo territorio è sede di importanti infrastrutture di area vasta (come le ferrovie, il G.R.A. e la Via Appia Nuova) che facilitano gli spostamenti mentre la presenza dell'aeroporto consente una comunicazione di scala internazionale, facendo di questa Città uno dei punti nevralgici del sistema di mobilità dell'area metropolitana romana. La storia recente di Ciampino vede la trasformazione da "città dormitorio" in "centralità metropolitana", che interagisce con le centralità urbane individuate dal PRG di Roma.

EX CANTINA SOCIALE
Schema funzionale planimetrico



- Sala consiliare + spazio espositivo
- Biblioteca
- Teatro/sala convegni
- Piazza pubblica
- Uffici comunali
- Verde attrezzato
- Underground
- Parcheggi

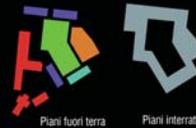


EX CANTINA SOCIALE (Underground)

L'Ex Cantina sociale rappresenta il polo istituzionale, amministrativo e culturale della città ed ha già impegnato il Comune con finanziamenti pubblici per un importo di circa 20.000.000€ mentre per la creazione dell'Underground, attivazione del complesso, sono stati richiesti 3.535.000€ nel 2012 attraverso il Piano delle Città (PUC) del MIT.



AREA EX IGDO
Schema funzionale planimetrico



- Verde attrezzato
- Servizi sanitari + uffici
- Piscina + fitness
- Edifici esistenti da restaurare
- Residenza studentesca
- Verde attrezzato
- Parcheggi

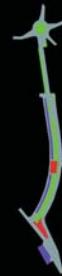


AREA EX IGDO

Il programma di riqualificazione dell'Ex IGDO prevede il recupero urbanistico di un comparto di circa 16.900m² situato nel centro abitato. Il costo dell'intervento è stato stimato in 31.000.000€, sarà finanziato al 50% dalla proprietà e al 50% dal finanziamento statale ex L. 338/2000.



COPERTURA VALLO FERROVIARIO
Schema funzionale planimetrico

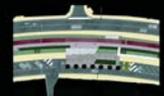


- Verde pubblico
- Piazza
- Parcheggi
- Viabilità



COPERTURA VALLO FERROVIARIO fase 1

La copertura del Vallo Ferroviario consiste nella realizzazione di un nuovo suolo che ricomprende parti del centro città vicine spazialmente ma separate funzionalmente. Ha un costo totale di 27.840.722€ ed è diviso in 3 fasi. La prima fase ammonta a 8.500.000€ di cui il Comune finanzierà 2.000.000€. Per l'importo residuo è stato chiesto un finanziamento attraverso il PUC del MIT.



Pianta piazza centrale

Nell'ambito di questa trasformazione strategica, sono stati concepiti tre progetti, tra loro complementari, non solo per la prossimità dei sedimi, ma anche per le loro sinergie funzionali, economiche e sociali. Questa riqualificazione del centro urbano è in corso di realizzazione con la riconversione dell'Ex Cantina sociale da stabilimento vinicolo ad uffici e spazi culturali, con il recupero dell'area dell'IGDO per residenze studentesche e servizi infine con la copertura del vallo ferroviario. Il completamento della ex Cantina Sociale, la ricucitura del tessuto urbano sulla ferrovia e la riqualificazione del complesso ex IGDO comportano una previsione di investimento di circa 82.000.000€ realizzati parte con risorse pubbliche (Ciampino) e parte con risorse private (l'ex IGDO).

Architetto Gennaro Farina > Progetto Ex Cantina Sociale
 Architetto Ugo Tagliaferri > Progetto Ex IGDO
 Tecno Engineering - STIPE > Progetto Copertura Vallo Ferroviario

Inquadramento strategico:



Via Margutta 51/a 00187 Roma | tel. 06 32111326 | mail: polis.ingegneria@tin.it

5.7 Politecnica - Ingegneria ed Architettura - Soc. Coop.

Siamo una delle società indipendenti più importanti nel panorama italiano dell'architettura e dell'ingegneria. Oltre 150 professionisti organizzati in 4 sedi: Modena, Bologna, Firenze e Catania, con due Branch Office uno a Malta e uno a Prishtina. Dal 1972, il nostro anno di costituzione, realizziamo progetti in più di 50 Paesi.

Politecnica: un progetto che si realizza da 40 anni

E' la visione che i 37 soci di Politecnica hanno in comune e che trasmettono, ogni giorno, a tutti i collaboratori. E' ciò che ci tiene uniti e che ci rende consapevoli del ruolo che abbiamo nella Società. Ogni nostro lavoro è sempre teso a costruire o a migliorare il mondo in cui viviamo, lavoriamo o ci muoviamo. Questo spieghiamo e condividiamo con i nostri clienti. Tutti i valori e le responsabilità che Politecnica riconosce, accetta e condivide, al suo interno e verso l'esterno, dal 2010 sono stati definiti in un Codice Etico.

Progettare per vivere meglio

Il lavoro in team per Politecnica non è un'opzione ma una necessità. Solo il Progetto Integrato può fornire risposte ad esigenze sempre più complesse e combinate tra loro. Da sempre Politecnica crede nel Progetto come un processo di ottimizzazione delle risorse economiche e delle tecnologiche disponibili. Per questo le abilità espressive ed inventive dei suoi progettisti non sono il fine, ma uno dei mezzi per comunicare ed ottenere la condivisione delle soluzioni proposte.

Un grande gruppo di lavoro al vostro servizio

Per Politecnica è il lavoro di tutti i giorni. Una forte attenzione all'ambiente guida tutte le nostre idee e le nostre realizzazioni. E' per questo che siamo soci del Green Building Council Italia e aderiamo al progetto Impatto Zero di LifeGate, compensando le emissioni di CO2 generate dalla produzione di materiale cartaceo con la creazione di foreste in crescita.

Collegare la città storica al fiume, valorizzare il patrimonio delle mura

Masterplan e Piani di Recupero per Ferrara



DAL MASTERPLAN AI PIANI DI RECUPERO

Il Comune di Ferrara sta avviando percorsi urbani integrati volte a migliorare la visibilità complessiva della città esistente anche attraverso la rigenerazione di alcune grandi aree dismesse in ambito urbano. Nel 2007 ha costituito una Società di Trasformazione Urbana con il compito di affrontare il processo di recupero di alcune grandi aree, in particolare ex mercato ortofrutta (MOP) e darsena ed ex officine del Gas (OMGA). Behnisch Architekten e Politecnica Ingegneria e Architettura in associazione, sono stati incaricati di sviluppare la progettazione urbanistica delle aree.

La prima fase di lavoro ha riguardato la redazione di un Masterplan, con il compito di definire un disegno urbano e complessivo dei nuovi tessuti urbani. Il Masterplan ha ricevuto nel 2009 una menzione speciale nell'ambito del Premio Sostenibilità Pianificazione e Architettura riconoscibili nella regione Emilia-Romagna organizzato da Biosocità.

Successivamente, sono stati redatti i Piani di recupero approvati nel dicembre 2010. Il Comune di Ferrara, in accordo con la STU, ha approvato nell'ottobre 2012 la proposta di Contratto di Valorizzazione Urbana al fine di partecipare al bando " Piano

nazionale per la Città del 132/2012". Particolare attenzione è stata dedicata nel progetto alla costruzione dello "spazio urbano" attraverso una diversificata rete di spazi pubblici che rafforzano il carattere delle aree (il sistema delle piazze, le aree a verde, il rapporto con le Mura esistenti). L'area ex MOP-Caserna costituirà nel futuro la principale connessione urbana fra il centro della città ed il fiume, ospiterà uffici pubblici, residenze ed altre attività urbane ed un verde a proprio diritto per il tempo libero.

Nell'area ex OMGA, situata nelle vicinanze di Porta Poeta, il principale ingresso sud al percorso lungo le Mura, si propone la creazione di un nuovo lungo paesaggio pedonale attrezzato a verde che colleghi il sottopasso tra la rotonda tra via Bologna e via Kennedy e consenta di riconnettere la struttura verde attorno alla città.

Per ricevere il dibattito tra il sottopasso e il piano stradale, viene proposta una serie di scollinamenti verde ad ogni grande attraversamento che potrà raggiungere anche una piattaforma dalla quale si avrà la vista del parco sottostante. La soluzione proposta prevede quindi una riorganizzazione dell'attuale profilo dell'area verso le mura con una scavo di circa 3 m fino al suolo e la realizzazione di un

piano inclinato che da via Bologna consentirà l'accesso al parco delle mura.

Vengono previsti edifici di altezza limitata (massimo 4 piani su via Bologna e massimo 2 piani nella parte prospiciente le mura). Le norme di attuazione dell'incarico urbane cui la progettazione deve fare riferimento sia rispetto all'obiettivo di efficienza energetica e sostenibilità ambientale, sia rispetto alla creazione di un ambiente urbano che favorisca la socialità e la sicurezza dello spazio urbano (ad esempio nei piani terra dovrà essere rispettata la quantità di superficie destinata ad uso diverso dalle residenziali). La progettazione degli edifici deve avvenire in modo da migliorare l'aspetto percettivo del verde, utilizzando, ad esempio, una tipologia a gradoni o altre soluzioni di parti affiancate.

Il Piano prevede l'addebiatamento alle reti di infrastrutturamento urbano per la fornitura di acqua calda e come fonte integrativa per la climatizzazione invernale in quanto a prevede l'installazione di sonde geotermiche (e il cui ingombro di massima è indicato nelle tavole di piano) come fonte primaria per la climatizzazione invernale.

EXMOP-DARSENA

SUPERFICIE AREA LORDA 4,8 ETTARI
SUPERFICIE UTILE LORDA 5150 mq
Di cui 2000 mq per residenza e
1000 mq per terziario prevalentemente pubblico
Spazi pubblici ed a verde 21000 mq
Parcheggio pubblico interrato

EXAMGA

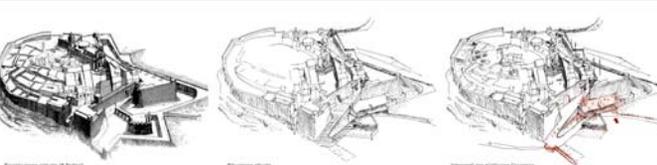
SUPERFICIE AREA CIRCA 1 ETTARO
SUPERFICIE UTILE LORDA 5700 mq e destinazione prevalentemente residenziale
Spazi pubblici ed a verde 3000 mq circa

Tutelare e valorizzare la Cittadella ed il Borgo

Masterplan Cittadella Fortificata di Gozo (Malta)

Capital of a Newborn State

Piano Strutturale della città di Pristina, Kosovo (in corso)



Credito Masterplan Cittadella Fortificata di Gozo (Malta)



Credito Masterplan e Piani di Recupero per Ferrara



Credito Piano Strutturale, Pristina, Kosovo (in corso)



Politecnica Ingegneria e Architettura
Tel. +39 059 356227 - Fax +39 059 356287 - politecna@politecnica.it
Società verificata UNI EN ISO 9001:2008

Politecnica aderisce al progetto Impetto Zero! di LiviGate. Le emissioni di CO2 generate dalla produzione e stampa di tutto il materiale cartaceo sono state compensate contribuendo alla creazione e tutela di foreste in crescita.

Politecnica è socia del Green Building Council Italia.

5.8 Servizi Integrati S.r.l.

La Servizi Integrati S.r.l. è una realtà che nasce nel 1988 in Napoli con l'ing. Nicola Salzano de Luna e con altri soci che si aggregano intorno ad un'iniziale struttura professionale che da tempo sviluppava ingegneria organizzata.

La struttura inizia la sua attività progettando opere nel settore del ciclo integrato delle acque con la partecipazione e l'aggiudicazione di numerosi Appalti Concorso.

Nell'ambito delle opere civili realizza, sia per committenza pubblica che privata, opere di edilizia civile ed industriale con i relativi impianti tecnologici, nonché strutture polifunzionali. Si concretizzano esperienze nel campo della progettazione di complessi residenziali, di opere speciali in c.a. e soprattutto si realizzano progettazioni di infrastrutture stradali e ferroviarie.

La Servizi Integrati S.r.l. vanta numerose esperienze nel campo del consolidamento e restauro con riqualificazione funzionale di edifici monumentali; qui la società è oggi in grado di fornire direttamente qualificati interventi di progettazione e consulenze specialistiche con competenza e profonda conoscenza su importantissimi monumenti dell'intero territorio nazionale.

La Servizi Integrati, con la propria struttura organizzativa multidisciplinare, dotata di qualificati progettisti, consulenti e controllori di esecuzione delle opere, dà una risposta completa alle richieste nel campo della progettazione integrale di costruzioni complesse e di infrastrutture, dalla fase di analisi e di ideazione, alle valutazioni economiche dell'intervento, al controllo e al management di realizzazione, fino alla consegna dell'opera compiuta all'utente finale.

La società dispone di sofisticate e moderne attrezzature hardware e software per la progettazione; dispone di strumentazioni di controllo qualità dei componenti costruttivi e dall'aprile 2002 è certificata sulla base delle norme UNI EN ISO 9001:2000, e successivamente secondo la normativa UNI EN ISO 9001:2008. E' iscritta all'OICE – Associazione delle Organizzazioni di Ingegneria, Architettura e di Consulenza Tecnico Economica ed all'Unione degli Industriali della Provincia di Napoli - Sezione Terziario Avanzato.

Tra le commesse più significative si citano: il recupero del complesso villa Doria D'Angri a Posillipo dell'Università Parthenope, la sede del CNR nel compendio Olivetti di Pozzuoli, la direzione del centro orafo Tari a Marcanise, il recupero dell'Ex Cinema Teatro Metropolitan a Napoli.

Attualmente nell'area di Bagnoli, la Servizi Integrati S.r.l. sta sviluppando la progettazione del Polo Tecnologico dell'Ambiente, dopo aver diretto i lavori di costruzione della "Porta del Parco" per cui ha anche implementato un importante progetto di variante ai fini energetici; nonchè progettato l'edificio "Turtle Point ed esposizione del Mare".

Ulteriori esperienze possono essere vantate anche nel campo delle infrastrutture portuali, dove negli ultimi anni la società è protagonista del Piano di ammodernamento e rafforzamento del Porto di Napoli, con la progettazione di interventi fondamentali quali l'adeguamento dei bacini di carenaggio 2 - 3, della Darsena di Levante, del Molo S.Vincenzo e del Molo del Piliero, nonché del sistema tecnologico di sicurezza per l'intera area portuale.

5.9 STS Servizi Tecnologie Sistemi S.p.A.

STS ha sviluppato la propria attività principale, fin dalla sua costituzione, in qualità di concessionaria di servizi per conto di aziende sanitarie, curando la realizzazione di programmi di edilizia ospedaliera e per la sanità. STS partecipa a società di scopo finalizzate alla realizzazione di programmi di investimento pubblico - privato nei quali, oltre a svolgere le attività di ingegneria connesse con la propria presenza societaria, contribuisce alla gestione tecnica ed alla bancabilità degli interventi. Grazie alla esperienza consolidata, STS ha potuto orientare recentemente la propria attività verso servizi di project e construction management, introdotti in Italia con la formula del “supporto al responsabile del procedimento”, in attuazione dell’art. 16 della Legge n.109/94 e smi.

Attività importanti vanno sotto il nome di “Project and Construction Management” (P&CM) e riguardano i servizi di direzione della commessa, di controllo della progettazione, di supervisione dei lavori, di gestione e controllo di cantieri, manodopera, forniture.

Il Settore opera, inoltre, nell'erogazione diretta di Servizi specifici ad Enti territoriali e non, ad Aziende Sanitarie, ad Imprese del terziario, nella fornitura di servizi di Facility Management in fase di gara ed in fase operativa a raggruppamenti di imprese.

In tutti i casi esposti STS si propone come integratore tecnico ed organizzativo, come pianificatore e gestore in termini economico-finanziari di servizi: Manutentivi dei Patrimoni Immobiliari; Alberghieri (pulizie, mensa, etc.); di Sorveglianza ed Accoglienza; di Gestione ed Archiviazione documentale; di Manutenzione e Gestione di Attrezzature.

Il settore Ingegneria e Architettura ha trasferito l'esperienza maturata nel settore sanitario, ampliando la propria sfera di competenza all'ambito delle opere pubbliche e degli investimenti privati di edilizia dedicata al terziario, uffici e residenziale.

Punti di forza del settore Ingegneria e Architettura sono: una competenza operativa approfondita sulle normative tecniche e procedurali; una competenza specialistica nell'offrire garanzie professionali sulla completezza, la cantierabilità e la “bancabilità” dei progetti; architetti, ingegneri e tecnici di provata esperienza sviluppano progetti integrati attraverso un approccio esigenziale - prestazionale per ciascun obiettivo; un pool di direttori dei lavori, coordinatori per la sicurezza e direttori operativi che seguono l'esecuzione di cantiere, potendo disporre di sedi operative nelle aree di intervento.

Il settore “Infrastrutture e ambiente” promuove e sviluppa azioni di pianificazione ambientale, legate sia ad “aree vaste” che ad “infrastrutture puntuali”, nel rispetto delle regole dello sviluppo sostenibile. Tali azioni richiedono partecipazioni multidisciplinari che spaziano dai tradizionali campi dell'ingegneria e dell'architettura a quelli economico finanziari e giuridico amministrativi con l'introduzione di supporti e strumenti decisionali, quali ad esempio il Life Cycle Assessment, per integrare criteri di ecosostenibilità.

BOLOGNA europea e competitiva

People Mover

Il People Mover è un sistema di trasporto pubblico di tipo innovativo a guida vincolata, con alimentazione elettrica e ad automazione integrale, senza conducente a bordo, che utilizza due rotabili su gomma su, una unica "rotaia" metallica. Questa "metropolitana leggera" collega l'Aeroporto alla Stazione Ferroviaria, scaricando una importante quota di traffico veicolare dalla strada, con risparmio di emissioni dannose. La monorotaia dedicata al People Mover è separata e sopraelevata dall'ambiente circostante. E' prevista una passerella lungo il tracciato, per servizio, manutenzione ed emergenza. Nelle stazioni la banchina è separata fisicamente dalla via di corsa con "porte di banchina", che si aprono automaticamente quando i rotabili si arrestano in fermata. Il rotabile è in grado di trasportare fino a 50 passeggeri e viaggiare ad una velocità massima di 70 km/h, con un tempo di percorrenza tra il Capolinea Aeroporto ed il Capolinea Stazione FS pari a 7,5 minuti. Alle estremità del rotabile è presente una cabina di guida con una consolle operativa per consentire l'eventuale azionamento manuale del veicolo da parte di un conducente. E' previsto un veicolo di soccorso e manutenzione. La gestione e l'esercizio della linea sono demandati ad un'unica base operativa situata presso il Posto Centrale di Controllo, all'interno dell'edificio della fermata Lazzaretto.

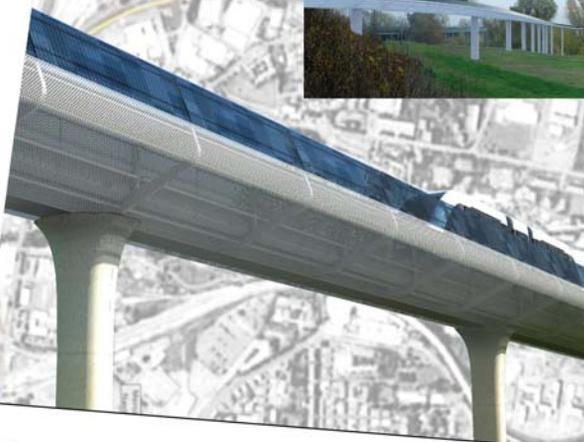
Progettazione coordinata
STS Bologna.



Concept Architettonico
Iosa Ghini Associati



Concessionario
Marconi express



5.10 Studio Amati S.r.l.

Fondato nel 1963, lo Studio Amati Architetti è uno studio di architettura con sede a Roma. Nel corso degli anni lo studio ha realizzato opere su tutto il territorio nazionale, dagli interventi per la cultura e per il sociale fino all'edilizia terziaria ed industriale, seguendo quasi sempre sia la progettazione che la direzione dei lavori.

Rispetto all'ambito della riqualificazione urbana, è in corso il progetto di trasformazione urbanistica dell'ex area industriale di Alenia Aeronautica in corso Marche a Torino che prevede la creazione di un nuovo quartiere pedonale, luogo di transito e di passaggio che potrà favorire l'incontro e le relazioni sociali. Pensato come un nuovo polo attrattivo della città in cui possano coesistere funzioni residenziali, terziarie e commerciali, il quartiere si sviluppa lungo un ampio viale pedonale centrale delimitato da due piazze.

Nelle piazze sorgono i due edifici simbolo del nuovo quartiere. Il primo, è una torre alta 150 metri, il secondo, è la sede del distretto aerospaziale di Torino. La scelta di rendere il quartiere interamente pedonale, di portare i parcheggi sotto terra, di sviluppare parte della densità edilizia in verticale, di dotare i nuovi edifici di fonti energetiche rinnovabili ed intelligenti, la decisione di creare un vasto parco urbano di 4,5 ettari sono tutte risposte all'esigenza di raccogliere la sfida eco-sostenibile del XXI secolo e di generare all'interno del nuovo quartiere un rapporto di complementarità tra ambiente e architettura.

Il progetto esemplifica il metodo di lavoro dello Studio Amati, nel quale l'integrazione tra la fase di concepimento dell'opera e quella della sua realizzazione determina l'interazione, il confronto e lo scambio di know-how dei vari settori in cui lo Studio è strutturato. L'architetto Alfredo Amati, a capo della società, con i quattro managers, gli architetti Giuseppe Losurdo, Romina Sambucci, Francesco Abbati e Federica Finanziari, coordinano il team di professionisti interni e la rete dei consulenti esterni.

Tra i clienti con cui lo Studio intrattiene rapporti consolidati nel tempo ci sono: la Banca d'Italia, i Ministeri dell'Economia, della Difesa e delle Infrastrutture, il gruppo Sviluppo Italia, la Banca Nazionale del Lavoro, Alenia Aeronautica, Finmeccanica e numerose Amministrazioni pubbliche, tra cui Comuni, Province, Regioni, Università, Autorità Portuali, Consorzi Industriali.



PLANIMETRIA

Il quartiere di Corso Marche a Torino propone un modello di riqualificazione urbana a misura d'uomo: vitale come un centro storico e innovativo per l'attenzione alla sostenibilità delle sue componenti. Due interventi distinti caratterizzano l'intervento: il primo riguarda il Distretto High Tech, un centro di ricerca e sviluppo di 25.000 metri quadrati; il secondo riguarda la realizzazione di un quartiere di nuova concezione nel quale verde, viali e piazze interamente pedonali integrano differenti funzioni e tipologie edilizie: senza traffico veicolare, con molteplici ed ampi spazi di relazione, una straordinaria quantità di parcheggi interrati e la concentrazione di parte della densità edilizia in verticale. Una torre inserita all'interno del parco potrà ospitare un albero di livello internazionale e spazi per uffici. Il quartiere si pone come polo attrattivo alternativo al centro della città, funzione favorita da una posizione strategica all'incrocio di Corso Marche e Corso Francia, due importanti assi viari, ed in corrispondenza di una fermata della Metropolitana. Il progetto raccoglie la sfida eco-sostenibile del XXI secolo, ovvero la proposta di una progressiva densificazione delle città e la riduzione dello spreco di territorio e di energie disponibili.



PLASTICO



IL VIALE PEDONALE



IL DISTRETTO AEROSPAZIALE



IL PARCO E LA TORRE

STUDIO AMATI ARCHITETTI

Viale Bruno Buozzi, 77 - 00197 Roma
 t (+39) 06 3223905 f (+39) 06 3215157
 mail@studioamati.it www.studioamati.it

Coordinamento: Studio Amati Architetti
 Architettura: Studio Amati Architetti, AT Studio Associato, Arch. Paola Rossi, SMT STUDIO, Arch. Nigel Ryan
 Urbanistica e Mobilità: Prof. Arch. B. Winkler, München
 Paesaggismo: PROAP, Lisboa
 Supporto operativo: IBB Studio, TO

5.11 Studio Cometto S.r.l. Società di Ingegneria

La Studio Cometto S.r.l. nasce nel gennaio 2003 sulla base dell'esperienza professionale del suo direttore tecnico, ing. Corrado Cometto, e si propone per la progettazione di opere per la viabilità, i trasporti, l'architettura, il restauro statico di edifici vincolati ed in particolare:

- infrastrutture per la viabilità e i trasporti, viabilità extraurbana, viabilità e sosta in città, trasporto pubblico,
- scuole e altri edifici,
- strutture speciali,
- opere per garantire il corretto regime delle acque,
- opere per la tutela, il riassetto e la difesa del suolo,
- recupero e ripristino della qualità ambientale e paesaggistica,
- valutazioni di impatto ambientale.

Nell'ambito di una struttura di recente ristrutturazione che ospita, oltre al titolare, altri due ingegneri, un architetto e due segretarie, è in grado di fornire una consulenza progettuale completa nelle sue diverse fasi, nonché nell'ambito della direzione lavori.

la razionalizzazione di intersezioni come occasione di riqualificazione ambientale



Forse bisognerebbe iniziare a pensare alle strade, soprattutto in ambito urbano e suburbano, in maniera diversa, con grande attenzione alla qualità ed all'estetica di ogni singolo manufatto e dettaglio; devono funzionare, ma possono anche avere un aspetto piacevole.

L'obiettivo dell'intervento, su iniziativa dell'Amministrazione comunale di Charvensod (AO), era principalmente la sistemazione dell'intersezione tra le strade regionali in loc. Pont Suaz in modo da incrementarne la sicurezza e la capacità di smaltimento di traffico.

Approvato il progetto preliminare in sede comunale, l'Amministrazione regionale della Valle d'Aosta si è fatta carico del completamento dell'iter di progettazione, del finanziamento e dell'appalto dei lavori. I lavori in oggetto hanno previsto, in sintesi, la realizzazione di un'unica intersezione rotatoria con precedenza all'anello, con un investimento complessivo di circa 2,5 milioni di euro.

Dal punto di vista ambientale l'opera ha contribuito alla riqualificazione di un'area che, pur essendo densa di servizi di interesse pubblico e di attività commerciali, si presentava fortemente degradata. Un'idea di strada ove si manifestano, insieme alle esigenze di mobilità, le relazioni sociali. Una strada che, anche per chi la percorre solo in auto, diviene un luogo in cui si trascorre una parte del proprio tempo, dove si percepisce in ogni istante la qualità dell'ambiente costruito.



Ente committente e finanziatore:
REGIONE AUTONOMA
VALLE D'AOSTA

progettista e direttore dei lavori:
ing. corrado cometto

riferimenti per contatti: corrado cometto - studio cometto srl
via Chambéry, 51 - 11100 Aosta
Tel. 0165 40159 fax 0165 238664 e-mail: info@studiocometto.it

5.12 Studio FC&RR Associati

Lo Studio FC & RR Associati, vanta oltre 25 anni di esperienza nel campo della pianificazione strategica territoriale intesa come strumento per lo sviluppo dei territori. La società ha sviluppato negli anni le conoscenze per saper interpretare le necessità del territorio, selezionare le priorità di intervento sostenibili e guidare intorno a queste le risorse pubbliche e private. L'obiettivo è la costruzione di una visione condivisa e la realizzazione di un percorso che tenga conto dell'interesse generale della comunità di riferimento.

Una visione condivisa per lo sviluppo del territorio

Una visione diversa di concepire la gestione politica e sociale delle problematiche complesse del territorio che non lascia spazi alla vana rincorsa delle responsabilità dirette o indirette delle distorsioni ambientali e sociali, ma obbliga gli uomini ad un'azione mirata a dare risposte immediate e concrete alla collettività. In questo spazio culturale ricco di sensibilità e spinte innovative trova la sua origine il nostro progetto per uno sviluppo concretamente sostenibile.

Qualità del progetto, qualità della vita

Cultura progettuale e flessibilità operativa costituiscono le fondamenta dell'organizzazione dello Studio FC & RR Associati. Una struttura snella, agile e flessibile, capace di mettere a sistema ed integrare le competenze di oltre 20 professionisti per dare risposte e soluzioni chiare ed efficaci alle richieste complesse del mercato.

Il nostro progetto: lavoro, uomo e ambiente

Lo Studio FC & RR Associati, opera nei campi della pianificazione strategica territoriale, dei programmi complessi di sviluppo urbano, della valorizzazione del patrimonio culturale, delle infrastrutture del ciclo dell'acqua e dell'energia.

Contesto territoriale



1 - veduta satellitare dell'area dello stretto, viene evidenziato il ruolo barietrico dell'area per i trasporti di merci e persone.



2 - conografia dell'area della piastra logistica. l'area interragge con il porto di Tremestieri ed è servita da due veicoli autostradali.

L'area di intervento ricade nella zona meridionale del territorio comunale di Messina, definita dal torrente San Filippo, dal torrente Zafferano, dal tessuto edilizio su via costoliera valeria e dalla linea ferroviaria Messina-Siracusa. L'area si presenta pressoché pianeggiante, e degrada lievemente da monte verso mare. La proprietà dell'area è in gran parte privata e in parte afferente a R.F.I. L'area è utilizzata in modo promiscuo, con presenza di capannoni per attività artigianali, spaziosi per lo stoccaggio di autovetture, aree di uso agricolo e forforvaistico ed aree incolte. In zona limitrofa, si trovano degli edifici dismessi ed aree contigue un tempo destinate ad attività di trasformazione agrumaria.

L'area dello stretto rappresenta una zona di grande interesse nel panorama nazionale ed internazionale della logistica e dei trasporti. Il sistema portuale di Messina può assumere una importanza strategica; l'area della piastra logistica è barietrica rispetto alle principali infrastrutture locali, quali il porto commerciale di Tremestieri, le autostrade, la linea ferroviaria e il polo industriale di Larderia. La realizzazione della piastra logistica si inserisce in un sistema di infrastrutture di respiro internazionale costituite dal porto di Gioia Tauro, dagli interporti di Catania Bicocca e Palermo Termini Imerese.

Il masterplan del PIAU



3 - dall'alto in basso, schema funzionale e masterplan del Piau. Viene individuata l'area della piastra logistico-distributiva di Tremestieri.



Con il "Programma Strategico per la valorizzazione urbanistica, economica, sociale e direzionale della porzione di territorio che si estende dalla Zona Falcata allo sviluppo autostradale Tremestieri", d'ora in poi PIAU, Messina pensa al suo waterfront come riorganizzazione funzionale della parte sud della città. Il PIAU è stato concepito nell'ambito della collaborazione tra comune di Messina e il ministero delle infrastrutture e trasporti finalizzato alla diffusione di strumenti di pianificazione innovativi. Il PIAU, condiviso dal comune di Messina, provincia di Messina, autorità portuale e regione Sicilia ha l'ambizione di disegnare una vasta porzione di territorio urbano sul mare, estesa per oltre 7 chilometri con una superficie complessiva di circa 3 Kmq. Il Programma strategico è articolato in 6 Azioni al cui interno, troveranno posto i progetti di trasformazione urbana delle singole porzioni di questo vasto territorio.

5 - a sinistra, le possibili layout della piastra logistica di Tremestieri ipotesi A per ha 05, ipotesi B per ha 15, ipotesi C per ha 35.

Secondo la vision del Programma Strategico, l'area sud della città di Messina deve: "diventare uno dei grandi poli trainanti dello sviluppo cittadino, che valorizzi la vicinanza al centro urbano ed al porto storico sfruttando le importanti potenzialità logistiche nonché il fascino particolare dell'affaccio sullo stretto sviluppando funzioni qualificate ed innovative di servizio rivolte alla città ed alle attività produttive del territorio metropolitano".

Le Azioni individuate dal PIAU sono:

- 1 Ricucitura del territorio;
- 2 Recupero a fini urbani di aree attualmente nella disponibilità di RFI;
- 3 Riqualificazione dell'affaccio al mare e parco urbano fronte mare;
- 4 Sviluppo di funzioni direzionali;
- 5 Sviluppo economico fondato sulla conoscenza;
- 6 Riqualificazione delle zone ZIR e ZIS;

Ogni azione prevede un intervento strategico. Alcuni interventi strategici assumono un ruolo di forte visibilità e devono trascinare l'intera riprganazione dell'area PIAU, costituendo un riferimento "pilota". I primi due progetti pilota su cui concentrare risorse ed attenzioni sono:

→ la Marina, con il porto canale e l'isola in zona Santa Cecilia.

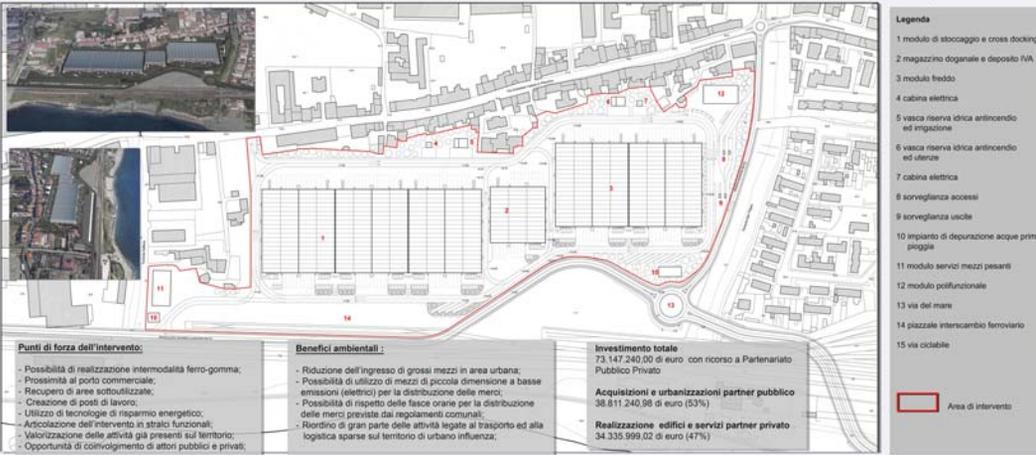
→ la Piastra Logistica localizzata a San Filippo - Tremestieri.

Per quanto riguarda la fattibilità degli interventi strategici, le ferrovie dello stato stanno prevedendo lo spostamento della stazione. Il comune di Messina ha elaborato con l'assistenza tecnica dello Studio FCARR associati il masterplan della piastra logistica.



4- La Partizione di aziende di servizi logistici e magazzinaggio in Sicilia. Fonte: Dati Regione Autonoma SICILIA, Osservatorio Regionale e logistica 2007

Il masterplan della piastra logistica



Punti di forza dell'intervento:

- Possibilità di realizzazione intermodale ferro-gomma.
- Prossimità al porto commerciale.
- Recupero di aree sottoutilizzate.
- Creazione di posti di lavoro.
- Utilizzo di tecnologie di risparmio energetico;
- Articolazione dell'intervento in stralci funzionali;
- Valorizzazione delle attività già presenti sul territorio;
- Opportunità di coinvolgimento di attori pubblici e privati;

Benefici ambientali:

- Riduzione dell'ingresso di grossi mezzi in area urbana.
- Possibilità di utilizzo di mezzi di piccola dimensione a basse emissioni (elettrici) per la distribuzione delle merci.
- Possibilità di rispetto delle fasce orarie per la distribuzione delle merci previste dai regolamenti comunali.
- Riordino di gran parte delle attività legate al trasporto ed alla logistica sparse sul territorio di urbano influenza.

Investimento totale
73.147.240,00 di euro con ricorso a Partenariato Pubblico Privato

Acquisizioni e urbanizzazioni partner pubblico
38.811.240,96 di euro (53%)

Realizzazione edifici e servizi partner privato
34.335.999,02 di euro (47%)

- Legenda**
- 1 modulo di stoccaggio e cross docking
 - 2 magazzino doganale e deposito IVA
 - 3 moduli freddo
 - 4 cabina elettrica
 - 5 vasca riserva idrica antincendio ad iniezione
 - 6 vasca riserva idrica antincendio ad atterzo
 - 7 cabina elettrica
 - 8 sorveglianza accessi
 - 9 sorveglianza uscite
 - 10 impianto di depurazione acque prima pioggia
 - 11 modulo servizi mezzi pesanti
 - 12 modulo polifunzionale
 - 13 via del mare
 - 14 piazzale interscambio ferroviario
 - 15 via ciclabile
- Area di intervento

5 - Il masterplan della piastra logistico-distributiva, in alto a sinistra la ricostruzione fotorealistica della piastra logistica.



Il tavolo dei relatori

oice

Associazione delle organizzazioni di ingegneria,
di architettura e di consulenza tecnico-economica



I SERVIZI

Informazioni sulle società di ingegneria e sull'OICE

Organi dell'Associazione. Il mercato dei servizi di ingegneria.
I servizi di ingegneria.

Informazioni sugli Associati OICE

Elenco degli Associati. Schede informative su ciascuna società.
Ricerche per specializzazione.

News OICE: generali e giuridiche

Convegni, seminari e corsi di formazione

Osservatorio OICE/Informatel - Appalti pubblici d'ingegneria

Pubblicazioni e documenti OICE

Normativa e giurisprudenza

Internazionalizzazione

Eventi promozionali, supporto logistico e informazioni commerciali dalle
antenne OICE all'estero.

Avvisi e bandi di gara

Gruppi di lavoro

Servizi in convenzione

Polizza Assicurativa R.C. Professionale.
Trattamenti preferenziali in vari settori (alberghi, telefonia, trasporti, ecc.).

Collaborazioni/offerte e ricerca lavoro

Rassegna Stampa



oice

Associazione delle organizzazioni di ingegneria,
di architettura e di consulenza tecnico-economica



www.oice.it



www.oice.it

L'OICE on line