

strategie
amministrative

Supplemento al Mensile Strategie Amministrative
anno XIII numero 4 > Maggio 2014
www.strategieamministrative.it

Speciale

arredo urbano e infrastrutture

NUOVE STRADE E CITTÀ PIÙ VIVIBILI



TUTTO SOTTO CONTROLLO CON LA PIATTAFORMA
ECOLOGICA INFORMATIZZATA

ADESSO SI PUÒ!



SISTEMI EVOLUTI PER L'AMBIENTE

Ecologika propone sistemi costruiti ad hoc per soddisfare le particolari esigenze che si riscontrano in una piattaforma ecologica o in un centro di raccolta. L'esperienza maturata negli anni lavorando insieme a piccole e medie realtà

anche associate tra loro, come anche in grandi Comuni e consorzi ci permette di fornire sempre la soluzione più adatta alle singole esigenze con sistemi evoluti e fortemente integrati tra loro.

Speciale

arredo urbano e infrastrutture

- 04 Arredo urbano, l'estetica delle città - Sergio Madonini
- 05 Corridoi europei e infrastrutture in Lombardia - Sergio Madonini
- 06 Quando la pubblicità è al servizio della cultura
- 08 Case dell'acqua, ristoro e socialità - Davide Pasquini
- 10 Un unico soggetto per la manutenzione "globale"
- 12 Il futuro della viabilità lombarda oltre l'Expo
- 14 Brebemi, premi internazionali per un'opera lombarda
- 16 Un'autostrada al servizio di chi viaggia, sempre e comunque
- 18 Quanti vantaggi nella costruzione di scuole in legno
Antonello Corrado



Supplemento a Strategie Amministrative,
mensile di notizie e commenti per
amministratori e funzionari degli enti locali

Anno XIII numero 4 > Maggio 2014

Direttore responsabile
Ferruccio Pallavera

Vicedirettori
Matteo Rossi, Sergio Tabacci

Hanno collaborato a questo numero
Antonello Corrado, Paolo Covassi,
Sergio Madonini, Davide Pasquini,
Lauro Sangaletti

Per contattare la redazione
redazione@strategieamministrative.it
tel. 02.26707271 - fax 02.25362042

Edizioni on-line
www.strategieamministrative.it

Direttore responsabile
Ferruccio Pallavera

Redazione
Sergio Madonini, Lauro Sangaletti,
Massimo Simonetta

Pubblicità
Concessionaria esclusiva
Ancitel Lombardia srl via Meucci, 1
Cologno Monzese tel. 02. 26707271
info@strategieamministrative.it

La rivista si vende solo per abbonamento
Abbonamenti annuali Singoli: euro 40,00
Cumulativi: (minimo 10 copie): euro 20,00

Modalità di sottoscrizione
presso le librerie specializzate, o direttamente
presso l'editore telefonando al n. 02.26707271

Editore
Ancitel Lombardia srl
Piazza Duomo, 21 - 20121 Milano

Progetto Grafico
Manuel Bravi, Francesco Camagna

Impaginazione
Manuel Bravi

Stampa
Cpz Spa
Via Landri, 37/39
24060 Costa di Mezzate
Bergamo

Distribuzione
La rivista viene inviata in 30.000 copie
agli amministratori, ai segretari
e ai dirigenti degli Enti Locali

Registrazione
Tribunale civile di Milano
n. 114 del 18/02/2002

Chiuso in redazione il 30 maggio 2014

Design, architettura, arte, pubblicità per abbellire i centri urbani

Arredo urbano, l'estetica delle città

di Sergio Madonini

Che cos'è l'arredo urbano? Una definizione semplice e chiara possiamo trovarla nell'Enciclopedia Treccani: "Complesso di interventi di progettazione e costruzione relativi alla qualificazione estetica e funzionale dello spazio urbano". Da questa definizione consegue un'altra domanda: cos'è lo spazio pubblico? Ricorriamo ancora alla Treccani: "Con l'espressione spazio pubblico si intende in prima istanza quell'insieme di strade, piazze, piazzali, slarghi, parchi, giardini, parcheggi che separano edifici o gruppi di edifici nel momento stesso in cui li mettono in relazione tra di loro. Si tratta di un sistema di vuoti urbani di diverse forme e di dimensioni anch'esse variabili che rappresentano, per così dire, il negativo del costruito".

di Urbanistica di Lucca del 1957, il grande architetto Bruno Zevi. Questi, peraltro, introdusse il termine "urbatettura" (urbanistica e architettura) espressione con cui intendeva identificare la continua concomitanza tra spazio urbano e costruito. Di spazio pubblico se ne parla per la prima volta nel 1748 nella "Nuova pianta di Roma", pubblicata da Giovanni Battista Nolli, anch'egli architetto, ma anche ingegnere, incisore e cartografo. Va detto, a onor del vero, che il termine spazio pubblico si riferisce a un concetto più ampio, in cui rientra anche lo spazio urbano, inteso come sistema di vuoti urbani. Spazio pubblico è anche l'insieme di luoghi cui possono liberamente accedere i cittadini e in questi si possono annoverare anche spazi di proprietà privata

urbani degradati e con l'introduzione di elementi di arredo urbano capaci di restituire una giusta immagine alla città.

Come il termine spazio pubblico, anche quello di arredo urbano fa riferimento a un concetto più ampio. Da una parte abbiamo gli elementi dell'arredo, come l'illuminazione pubblica, le panchine, i semafori, le fioriere, i chioschi, negli ultimi anni le case dell'acqua, persino i cartelloni pubblicitari e così via. Molti di questi elementi di uso pubblico sono stati oggetto del lavoro di designer famosi, come per esempio Philippe Starck. Altri hanno lo scopo di rendere meno invadente la presenza di oggetti di disturbo come per esempio i ponteggi per un restauro coperti da cartelloni pubblicitari.

Il design del prodotto introduce l'altra faccia dell'arredo urbano, quella che ha punti di contatto e di interazione con la progettazione urbana e con l'arte.

Gli interventi sulle infrastrutture urbane, in particolare la viabilità, introducendo per esempio dissuasori di velocità, elementi che definiscono o delimitano le zone a traffico limitato, possono rientrare in processi di progettazione (e riqualificazione) urbana. Sculture, mosaici, monumenti, persino fontane monumentali sono opere d'arte che sempre più possiamo ammirare nelle nostre città.

L'arredo urbano è, dunque, una disciplina complessa, articolata, con diversi obiettivi e diverse forme. Resta aperta una questione: qualunque sia l'intervento, dai nuovi cestini per i rifiuti alla scultura, dalla panchina al restauro, è fondamentale la manutenzione, una voce di bilancio e attività che i Comuni, stante le difficoltà in cui si trovano, fanno sempre più fatica a coprire.



Si tratta di definizioni importanti, cui hanno contribuito studiosi che hanno lasciato un segno nella storia dell'architettura e dell'urbanistica. A utilizzare per la prima volta in Italia il termine arredo urbano fu, nel corso del Convegno dell'Istituto Nazionale

aperti al pubblico. Al di là delle definizioni, un fatto è certo: da un po' di tempo, sottolineano gli studiosi, c'è una riscoperta dello spazio urbano come luogo di relazione tra individui e questo è in gran parte dovuto al processo di riqualificazione degli spazi

La mobilità nella nostra regione in vista di Expo e oltre

Corridoi europei e infrastrutture in Lombardia

di Sergio Madonini

L'Osservatorio territoriale infrastrutture (Oti) del Nordovest, istituito da Assolombarda, Unione Industriale di Torino e Confindustria Genova, al fine di monitorare le opere infrastrutturali necessarie al rafforzamento del sistema dei trasporti in quest'area del Paese, ravvisava a fine 2013 come il perdurare della crisi incidesse negativamente sulla realizzazione delle infrastrutture. Crisi che, ancora oggi, si caratterizza principalmente per l'eccessiva burocratizzazione delle procedure, per i contenziosi amministrativi tra i soggetti coinvolti e la difficoltà di erogazione del credito. Questi e altri elementi hanno comportato rallentamenti e in taluni casi il rinvio a tempi indefiniti delle opere ferroviarie e autostradali. Scrive l'Osservatorio: "la mancata o parziale realizzazione di un'opera facente parte di un unico sistema infrastrutturale rischia di comprometterne l'efficacia complessiva: per il Nordovest questo vale soprattutto per gli interventi ricompresi nei corridoi europei e nei nodi metropolitani".

Ma quali sono questi corridoi? E quali fra questi interessano l'Italia e in particolare il Nordovest? La risposta ci viene dalla mappa pubblicata nell'ottobre scorso dalla Commissione europea che individua 9 corridoi, di cui 4 interessano il nostro Paese e precisamente i corridoi Baltico-Adriatico, Mediterraneo, Scandinavo-Mediterraneo, Reno-Alpi.

Il corridoio Baltico-Adriatico collega il Mar Baltico al Mare Adriatico attraversando zone industrializzate ivi

compresa l'Italia settentrionale. La sua realizzazione comprende importanti progetti ferroviari.

Il corridoio Mediterraneo collega la Penisola iberica con il confine tra Ungheria e Ucraina e attraversa le Alpi nell'Italia settentrionale in direzione est. A parte il fiume Po e qualche altro canale nel Nord Italia, il corridoio è essenzialmente stradale e ferroviario. I principali progetti ferroviari lungo questo corridoio sono i collegamenti Lione-Torino e la sezione Venezia-Lubiana. Il corridoio Scandinavo-Mediterraneo è un asse nord-sud cruciale per l'economia europea. Attraversando il Mar Baltico dalla Finlandia e dalla Svezia e passando per la Germania, le Alpi e l'Italia, collega i principali centri urbani e porti della Scandinavia e della Germania settentrionale ai centri industrializzati di produzione della Germania meridionale, dell'Au-

Mediterraneo a Genova attraversando la Svizzera e passando per alcuni fra i principali centri economici della Ruhr renana, le regioni del Reno-Meno-Neckar e l'agglomerazione di Milano. È un corridoio multimodale che include il Reno come via navigabile interna. I principali progetti sono le gallerie di base in Svizzera, in parte già completate, e le loro vie di accesso in Germania e in Italia.

Nella realizzazione di questi corridoi si inseriscono opere ferroviarie, autostradali e stradali che insistono sul territorio della regione Lombardia e che sono cruciali anche per l'evento del prossimo anno, l'Expo. Fra queste le più note sono indubbiamente Pedemontana, Brebemi e il nodo viario di Milano, comprese le linee metropolitane. Per molte l'Osservatorio rileva criticità che renderanno impossibile la loro realizzazione per Expo. Per



stria e del Nord Italia e quindi ai porti italiani e della Valletta. Fra i progetti più importanti di questo corridoio rientra la Galleria di base del Brennero. Il corridoio Reno-Alpi costituisce una delle rotte merci più trafficate d'Europa: collega i porti del Mare del Nord di Rotterdam e Anversa con il Mar

altre, come per esempio Brebemi, il 2014 sarà l'anno dell'inaugurazione. In generale, le aspettative sono che tutte le opere vedano la luce prima o almeno in contemporanea al completamento dei corridoi europei, fissato per il 2030. Come si suol dire in questi casi, ai posteri l'ardua sentenza.

Il restauro di monumenti e palazzi storici a costo zero per i Comuni

Quando la pubblicità è al servizio della cultura

Il 15 aprile 2015, in base al bando di gara del Comune di Milano, il restauro di 15 monumenti sarà concluso. "Rispetteremo quel termine" ci dice Giovanni Mongini, direttore generale di TMC pubblicità, la società che si è aggiudicata il bando nel febbraio del 2013, e questo a dispetto del fatto che gli altri concorrenti abbiano presentato, all'indomani dell'aggiudicazione, ricorsi al Tar che hanno ritardato la firma del contratto, avvenuta solo nel dicembre 2013, e di conseguenza l'inizio dei lavori.

Non tragga in inganno il nome della società. La pubblicità c'entra, è vero, ma la mission aziendale della società milanese è il restauro di monumenti e palazzi, pubblici e privati, grazie alla collaborazione con un'équipe di esperti del Politecnico di Milano. "Restauro" precisa il direttore Mongini "che al Comune non costa un euro. Paghiamo tutto noi e copriamo i costi con la pubblicità, con i maxi teli che coprono i ponteggi. Ovviamente siamo una società privata e quindi traiamo il nostro guadagno da queste affissioni, versando come previsto l'imposta di pubblicità al Comune". Dunque, in questi casi la pubblicità, molte volte demonizzata, è l'anima del restauro,

oltre che del commercio. Ciò non significa che senza la pubblicità non si possano restaurare i monumenti, ma i numerosi lavori realizzati dalla TMC dalla sua costituzione nel 2000 a oggi sono stati possibili grazie alla sinergia tra restauratori e pubblicitari.

"All'inizio è stato molto difficile far accettare questo connubio" prosegue Mongini, "e ancora oggi molti Sindaci con cui siamo entrati in contatto considerano la pubblicità solo un mezzo speculativo a favore dei pubblicitari. La nostra attività è decollata solo nel 2003, quando abbiamo vinto una gara del Comune di Milano per il restauro di sei monumenti, fra cui il Palazzo e la loggia dei Mercanti, le statue di Parini e Cattaneo e la Colonna del Verziere. Da quel momento e negli anni successivi ci siamo cimentati con opere di varia entità, di cui la più importante è stato il restauro delle Mura spagnole di Milano. Abbiamo messo mano al Sottopasso Duomo, conosciuto come il sottopasso della vergogna, a Palazzo Litta, alle facciate del '400 e del '600 dell'Università statale e alla facciata di Santa Maria delle Grazie. Ci occupiamo anche di palazzi privati, ma oggi il nostro sforzo maggiore è concentrato sul restauro dei 15 monumenti in previsione dell'Expo.

Questi monumenti dovevano essere la prima tranche di un lavoro molto più ampio, ma i ritardi per i ricorsi hanno frenato un po' l'azione del Comune". Non possiamo fare a meno di esternare al direttore Mongini una nostra perplessità: in un Paese come il nostro, da sempre definito un museo a cielo aperto, la sinergia tra restauro e pubblicità sembra essere una prerogativa milanese. La risposta è immediata: "La pubblicità con maxi teli sui ponteggi richiede la presenza di una massa critica che in questi casi è data principalmente dalla viabilità. Inoltre, Milano offre la possibilità di individuare diversi target. Per esempio sulla statua di Costantino che si trova in una zona, le Colonne di San Lorenzo, molto frequentata da giovani abbiamo la pubblicità di una nota birra, mentre in altre zone frequentate da professionisti, come l'Arco di Porta Nuova, la pubblicità può essere quella di una compagnia aerea. Nella scelta e nella proposta agli inserzionisti teniamo anche conto della presenza turistica. La statua di Leonardo in piazza della Scala, dove ci sono sempre molti turisti, è stata prenotata, per esempio, da un famoso produttore di caffè. Queste caratteristiche non sono presenti in tutte le città. Indubbia-



mente, fra i capoluoghi più interessanti ci sono Roma e Firenze, ma sono mercati difficili. Qui hanno funzionato fino a ora le sponsorizzazioni. Più interessanti, e qualcosa stiamo facendo, Torino e Bologna. Nelle altre città più piccole, come Brescia, Bergamo, Mantova, Varese e gli altri centri della Lombardia il problema è sempre quello: la viabilità, la massa critica. Cambiano i valori e quindi le tariffe, ma il costo del restauro è lo stesso. Certo, è possibile che un grande inserzionista possa essere interessato, ma si tratta di casi in cui quell'inserzionista intende aprire in una città una propria postazione, per esempio una catena di negozi. Potrebbe essere una soluzione costituire un circuito

fra i diversi centri per il restauro di monumenti. Per noi sarebbe più facile da vendere, ma è necessario l'accordo fra le diverse amministrazioni." Mongini non nasconde un certo interesse per la Città metropolitana. In questo caso, si verrebbe a creare il circuito cui accennava e anche i piccoli centri, avendo come perno Milano, potrebbero fruire del servizio.

Altri soggetti hanno provato a inserirsi in un mercato che, come ci dice Mongini, ha avuto in questo inizio 2014 un risveglio dopo due anni di stasi o peggio. Le multinazionali e i grandi investitori sono tornati a investire e anche soggetti da anni assenti dal mondo della pubblicità outdoor si sono rifatti vivi. Nonostante gli ottimi risultati di fatturato, le lungaggini burocratiche e l'atteggiamento ancora un po' restio delle amministrazioni rispetto alla presenza di pubblicità sui ponteggi dei cantieri sono ancora ostacoli allo sviluppo del settore. "La pubblicità è uno strumento che ha la sua dignità e la sua cultura. Sappiamo come usare questo mezzo e non proporremo mai inserzionisti che possano in un certo senso offendere l'opera da restaurare e l'ambiente circostante. Considerati i costi abbiamo un portafoglio clienti di alto livello a cui proponiamo anche installazioni tecnologiche come i videoled o teli retroilluminati o tridimensionali. Va

detto però che le nuove tecnologie costano poiché richiedono ulteriori elementi come l'assicurazione contro i furti e una regia. Inoltre, gli spot si possono trasmettere solo in aree pedonali. Per il traffico veicolare i video devono essere intervallati da un'immagine fissa ogni dieci secondi e questo impedisce la trasmissione continua dello spot".

Nel salutarci il direttore di TMC pubblicità ci tiene a ribadire alcuni concetti chiave: "Siamo al momento gli unici a offrire un servizio di questo genere e per farlo ci avvaliamo da molti anni di un'equipe esperta e ci accolliamo l'intera spesa del restauro, coprendone i costi con la pubblicità e non chiedendo contributi al Comune, a cui versiamo l'imposta di pubblicità. Crediamo nella logica del circuito, che già applichiamo a Milano e che può essere la base per offrire i nostri servizi anche a Comuni più piccoli. Senza la pubblicità almeno metà dei restauri di Milano non sarebbe stata possibile. Devo però rilevare un aspetto negativo da milanese amante della sua città. Manca totalmente la manutenzione dopo il restauro e capita così che dopo un po' di anni si debba procedere a un nuovo restauro".

INFO
www.exponsor.it



Acqua: ridurre lo spreco, abbattere l'inquinamento e offrire un buon prodotto

Case dell'acqua, ristoro e socialità

di Davide Pasquini

In base all'elaborazione dei dati del Rapporto Beverfood 2012-2013 presentata da Legambiente e Altreconomia nel dossier "Acque in bottiglia, un'imbarazzante storia italiana", nel nostro Paese vengono imbottigliati oltre 12 miliardi di litri, di cui 11,3 consumati in Italia nel 2011. L'80% è confezionato in bottiglie di plastica. Si legge nel rapporto: "Facendo una stima, e considerando che l'imbottigliamento dei 9 miliardi di litri di preziosa acqua di sorgente sia solo in bottiglie di plastica da 1,5 litri, sarebbero state prodotte circa 6 miliardi di bottiglie, per 240 milioni di chili di plastica, pari a circa 540 milioni di litri di petrolio utilizzati, con un impatto nelle emissioni in atmosfera pari a circa 1,2 milioni di tonnellate di CO2 per la sola produzione delle bottiglie".

A questo impatto si aggiunge poi quello legato ai trasporti. L'85% delle bottiglie viaggia da nord a sud su camion coprendo una distanza media di circa 400 chilometri con punte massime di 1300. Come evidenzia il rapporto, 100 litri d'acqua che viaggiano per 100 chilometri producono emissioni pari a 10 kg di CO2, oltre le emissioni di sostanze inquinanti provenienti dai motori diesel dei camion come PM10, ossidi di azoto e così via.

Sull'ambiente incide poi la destinazione delle bottiglie dopo l'uso. Per quanto si stia sempre più affermando il ri-



ciclo, solo il 36% delle bottiglie prende questa strada, mentre il restante 64% finisce invece in discarica, in inceneritori o disperso nell'ambiente.

Al di là delle questioni ambientali, l'acqua è un bene sempre più prezioso, tanto da essere definito l'oro azzurro, e nel mondo si sono moltiplicati in questi anni dibattiti e iniziative per ridurre lo spreco.

Sotto questi profili, ambientale in primis e di riduzione dello spreco, possono giocare e di fatto giocano un ruolo significativo le casette dell'acqua. Lo confermano gli esperti di IMSA, azienda di Garlate, in provincia di Lecco,

che con il progetto Aqvagold installano ormai da anni queste "fontanelle" tecnologiche. "In effetti" ci dicono in IMSA, "le casette dell'acqua negli ultimi anni hanno avuto un vero e proprio boom, soprattutto in Lombardia. La nostra azienda ha da poco inaugurato la numero 150".

Restando in tema ambientale, quali vantaggi offrono le vostre casette?

I vantaggi delle casette possono essere rilevati immediatamente con una importante riduzione dei volumi di raccolta differenziata. Abbiamo calcolato che mediamente si risparmiano più di 700 bottiglie di plastica da un litro e mezzo per casetta. Oltre a questo bisogna tenere in considerazione i trasporti su mezzi pesanti che vengono evitati nel portare le bottiglie d'acqua dalla fonte fino ai negozi dove abitualmente vengono vendute.

Perché, secondo voi, le persone sono ancora abituate per la maggior parte ad acquistare le acque imbottigliate?

La scelta dell'acqua in bottiglia nasce, in molti casi dal fatto che il consumatore non gradisce l'odore del



Città di Monza MB, Controllo accessi in Piattaforma Ecologica con carta C.R.S.

Città di Monza MB, Controllo accessi in Piattaforma Ecologica con carta C.R.S.



cloro presente nell'acqua potabile. Ricordiamo che il cloro garantisce la "sicurezza" dell'acqua lungo tutto il percorso della rete di distribuzione. Altri sistemi, come le lampade a raggi ultravioletti, hanno il vantaggio di non rilasciare alcuna sostanza all'acqua e proprio per questo vengono apprezzate per il loro impiego al "punto d'uso", ovvero appena prima di utilizzare l'acqua, ma poco adatte per l'uso acquedottistico in quanto non mantengono, al contrario del cloro, la loro azione lungo tutta la rete.

Da dove arriva l'acqua erogata e come viene trattata?

L'acqua proviene dalla rete idrica co-

munale, è buona e sicura come quella che arriva nelle nostre case. Nella casetta l'acqua viene microfiltrata per rimuovere possibili depositi solidi che possono formarsi nelle tubature mentre la presenza di un filtro a carboni attivi contribuisce ad eliminare il sapore di cloro che alcune volte potrebbe risultare sgradevole al palato. L'impianto filtri è completato da speciali lampade UV. L'acqua erogata viene sempre refrigerata e, su richiesta, gassata.

I lavori di installazione sul territorio comunale occupano spazio e durano molto?

Produzione e collaudo avvengono in

fabbrica, ragion per cui l'installazione e la messa in funzione avviene in una sola giornata. La casetta rimane funzionante ma non accessibile al pubblico, in attesa di organizzare l'inaugurazione con l'Amministrazione.

La manutenzione come avviene?

Ci occupiamo direttamente di questa fase che è senza dubbio molto delicata. A tal proposito abbiamo sviluppato un sistema di telemetria che ci consente di ottenere informazioni puntuali, indispensabili per svolgere l'attività con la massima tempestività. Periodicamente ci preoccupiamo di raccogliere dei campioni d'acqua da far analizzare a dei centri specializzati.

Con le vostre casette cittadini e Comune hanno anche vantaggi economici?

Il vantaggio principale per il Comune corrisponde alla riduzione di rifiuti sul territorio, con evidenti vantaggi ambientali ed economici. In quei Comuni dove abbiamo informatizzato l'isola ecologica è stato possibile riscontrare la riduzione di rifiuti.

La casetta dell'acqua non è solo riduzione di spreco, abbattimento dell'inquinamento, sicurezza e bontà del prodotto. È anche un ritorno al rito dell'acqua che si andava a prendere al pozzo o alla fontanella, incontrando i vicini, socializzando, scambiandosi notizie e informazioni. Un momento di vita della comunità attorno a un bene prezioso.

INFO

www.eco-logika.eu
www.aqvagold.it

> L'informatizzazione al servizio dell'isola ecologica

IMSA insieme a Sielco e Gbcom, hanno stretto una forte collaborazione per fornire un servizio unico nel settore delle casette dell'acqua, delle isole ecologiche e di sistemi per l'ambiente in generale. "Ecologika" ci dicono in IMSA, "è il brand del nostro gruppo che identifica dei sistemi costruiti ad hoc per soddisfare le particolari esigenze che si riscontrano in una piattaforma ecologica o in un centro di raccolta. Abbiamo una notevole esperienza nel settore e possiamo contare su numerose installazioni sia in piccole e medie realtà, anche associate tra loro, che in grandi Comuni come per esempio la Città di Monza ed anche consorzi come il Consorzio dei Comuni dei Navigli. Su <http://www.eco-logika.eu> è possibile ottenere qualche informazione di base e soprattutto prendere contatti con i nostri consulenti".

A Urgnano i cittadini partecipano alla manutenzione con segnalazioni

Un unico soggetto per la manutenzione “globale”



Efreem Epizoi

Un sinonimo spesso utilizzato in sostituzione di arredo urbano è decoro urbano. A nostro avviso tuttavia i due termini differiscono tra loro e il decoro urbano at-

tiene soprattutto alla manutenzione. In effetti, inserire elementi di arredo prodotti da design, restaurare monumenti e palazzi storici, rischiano di restare meri esercizi di stile se non si provvede alla loro manutenzione o se rientrano in un contesto di degrado. Panchine rotte per l'incuria (a volte par vandalismo), lampioni che non funzionano, strade e marciapiedi costellati di buche, scritte sulle mura, sterpaglie che invadono le aiuole sono l'esatto opposto del decoro. Da qui l'importanza della manutenzione, che



tuttavia è una voce di bilancio e di attività del Comune piuttosto pesante, vuoi perché, seppur programmabile, presenta spesso caratteristiche di

straordinarietà, vuoi perché richiede interventi su una molteplicità di elementi che richiedono competenze spesso specifiche. Una soluzione sarebbe quella di affidarsi a un unico soggetto multitasking, ovvero in grado di agire su tutte le problematiche con la medesima professionalità. È quello che offre Global Service, divisione di Arca srl, i cui servizi coprono praticamente tutte le necessità di manutenzione di un Comune: strade e suolo pubblico, verde pubblico, illuminazione pubblica, segnaletica stradale, pulizie, sistemi antincendio, impianti elevatori, centrali termiche, parti edili, elettriche, idrauliche, fabbro, spurghi, servizi e gestioni cimiteriali, arredo urbano e parchi gioco. Sono sempre più numerosi i Comuni che fanno riferimento a questa società, come per esempio Urgnano, Comune di poco meno di 10mila abitanti in provincia di Bergamo.

Abbiamo sentito il Sindaco Efreem



Epizoi per sapere come e perché sono arrivati a scegliere Global Service. “Il servizio è partito circa 2 anni fa” ci dice il Sindaco. “inizialmente i problemi da affrontare erano la manutenzione del manto stradale e degli edifici pubblici, ma a causa del blocco di assunzioni, a seguito dello sfioramento del patto di stabilità per due anni consecutivi, ci siamo trovati nella condizione di dover esternalizzare il servizio di manutenzione”. Lo start up è durato 6 mesi e in questo periodo Global Service si è concentrata sulla manutenzione di base. “Come detto”, ribadisce il Sindaco Epizoi, “il punto zero sono stati le strade e gli edifici pubblici, in particolare le scuole. Un aspetto che fin da subito ci ha convinti della bontà del servizio è stata l’interfaccia con il cittadino che può segnalare un problema via telefono o via mail. Anche l’ufficio tecnico del Comune è in costante contatto con il call center dell’azienda e le risposte alle diverse segnalazioni sono state sempre puntuali. Per esempio, rispetto alla situazione precedente, inter-

venti che avrebbero richiesto tempi lunghi, avendo a disposizione un solo operaio per tutto il Comune, si sono risolti in tempi brevissimi. Dopo questa fase di start up abbiamo elaborato un report da cui sono risultati 350 interventi e 250 segnalazioni. Inoltre abbiamo lanciato un questionario presso le scuole per verificare nelle famiglie il livello di soddisfazione del servizio offerto. Le risposte sono state tutte pressoché positive”.

Il contratto prevede una serie di interventi, ma anche in caso di segnalazioni che riguardano interventi al di fuori di quelli sottoscritti, l’interazione con la Società è assicurata. “In questi casi la centrale operativa risponde con una mail indirizzata al cittadino che ha fatto la segnalazione e all’ufficio tecnico del Comune, cui spetta la decisione se autorizzare o meno l’intervento. In ogni caso, la Società è allertata. Le chiamate, inoltre, sono tracciate online e c’è un monitoraggio diretto e colui che ha chiamato, nel caso in cui non veda il risultato, può richiamare. Va detto che

la stessa Società prevede un controllo in tempo reale di tutti gli interventi”. Sul fronte economico, il Sindaco Epizoi ci evidenzia i vantaggi per il bilancio. “Il servizio è a canone e questo ci dà certezza dei costi. Indubbiamente si tratta di una scelta di forte impegno, ma del resto non possiamo tagliare sul capitolo manutenzione, fondamentale soprattutto per la sicurezza e la qualità della vita. D’altra parte, questa scelta, che, ripeto, è stata importante e coraggiosa, ha ricadute anche su altre voci di bilancio. Per esempio, abbiamo ottenuto una riduzione del premio assicurativo che dobbiamo pagare per le polizze che coprono i danni ai mezzi dei cittadini causati eventualmente dal manto stradale dissestato”. Problema che, leggendo tra le righe le parole del Sindaco, non sembra essere più presente a Ugnano grazie agli interventi di Global Service. “Siamo pienamente soddisfatti del servizio” conclude il Sindaco Epizoi “e intendiamo proseguire su questa che credo sia la strada giusta per il nostro Comune”.



Pedemontana e Tangenziali Milano: a che punto siamo

Il futuro della viabilità lombarda oltre l'Expo



Marzio Agnoloni

Fra le opere infrastrutturali che l'Osservatorio territoriale infrastrutture del Nordovest, istituito dalle Associazioni industriali, considera cruciali per il

futuro dell'area, non solo in vista di Expo 2015, rientrano indubbiamente l'ormai nota Pedemontana e il sistema viario di Milano. Per avere un quadro di quanto sta accadendo a queste opere abbiamo rivolto alcune domande a Marzio Agnoloni, Presidente Milano Serravalle-Milano Tangenziali e Amministratore Delegato di Autostrada Pedemontana Lombarda.

Qual è lo stato di avanzamento dei lavori?

Il sistema Serravalle, che comprende anche le società Pedemontana, Tem e Brebemi, sta procedendo con i cantieri secondo i cronoprogrammi stabiliti. È normale che quando si realizzano opere di certe dimensioni ci possano essere difficoltà, spesso non solo di natura tecnica, anzi. Devo però dire che gli oltre 3000 addetti impegnati sui cantieri e le 270 aziende coinvolte nel progetto Pedemontana stanno lavorando con grande professionalità. Nello specifico, oggi i cantieri di Autostrada Pedemontana Lombarda si stanno concentrando su tre opere significative: la prima è la tratta A che va dall'A8 all'A9 e sostanzialmente collega Cassano Magnago a Lomazzo. L'apertura di questa importante tratta è prevista entro il corrente anno; la seconda riguarda

le due tangenziali di Como e Varese, che saranno aperte al traffico entro il 2014; la terza è la tratta B1, snodo strategico, che collega la superstrada Milano - Meda con l'autostrada A8 e la tratta A (Pedemontana) tramite lo svincolo di Lomazzo. Il termine dei lavori è previsto prima dell'apertura di Expo2015.

Con la stessa determinazione Milano Serravalle-Milano Tangenziali procede con il progetto di riqualifica della SP46 Rho-Monza in autostrada urbana, che permetterà di collegare direttamente la Tangenziale Nord con l'Autostrada dei Laghi. Questo intervento, che vede Milano Serravalle coinvolta insieme a Autostrade per l'Italia, 2/3 di competenza Serravalle e 1/3 di Autostrade, diventa fondamentale perché consentirà di chiudere l'anello delle tangenziali milanesi. Intervenire inizialmente, come abbiamo fatto, su queste opere è stata una scelta di responsabilità verso Expo, i suoi futuri visitatori ma soprattutto, lo ribadisco, un'occasione per i territori attraversati da queste infrastrutture di "ripensarsi", in quanto la nuova viabilità che sta nascendo metterà in condizione il

traffico pendolare, merci e turistico proveniente da Nord-Ovest di Milano di poter scegliere un percorso alternativo all'attuale tratto urbano della A4, congestionato molte ore al giorno.

Il fatto che l'opera non sarà completata per maggio 2015 avrà un'incidenza negativa sui collegamenti per Expo?

Come dicevo queste opere sono funzionali a Expo2015, ma daranno benefici ai territori anche dopo. Da uno studio socio-economico realizzato su Pedemontana, i dati evidenziano come l'impatto generato sul territorio, dalla realizzazione completa dell'infrastruttura, sia pari a circa 2 miliardi di euro. Il sistema di collegamento al polo fieristico di Expo2015 è multipolare; Milano Serravalle, Pedemontana, Brebemi, Tem, le altre autostrade si sommano alla rete ferroviaria e del trasporti locale, oltre naturalmente al network aeroportuale che gravita su Milano. Quindi il sistema sarà messo alla prova, Milano Serravalle e Pedemontana dal canto loro stanno lavorando perché tutte le opere concertate nei tavoli dedicati alle infrastrutture siano re-





alizzate. Siamo in un sistema in cui ognuno deve fare la propria parte perché tutto funzioni per il meglio e si raggiungano gli obiettivi comuni.

Una volta completate, quale sarà l'importanza delle opere che state realizzando per lo sviluppo dei collegamenti non solo di Milano, ma di tutto il nord Italia in un'ottica di collegamento anche con l'Europa?

Una volta che Brebemi, Tem, Pedemontana e Milano Serravalle avranno completato i loro interventi infrastrutturali, l'area metropolitana di Milano vedrà cambiata la concezione di mobilità. Per imprese e cittadini gli spostamenti non saranno più un fattore negativo, nel senso che per esempio Pedemontana, una volta completata l'intera infrastruttura, vedrà una riduzione del traffico locale pari all'8%; nel contempo si registrerà un aumento del traffico sull'autostrada stessa pari al 5%, con una conseguente e consistente riduzione dei tempi di percorrenza tra le città di Bergamo e Varese, facilitando tra l'altro il collegamento con l'aeroporto di Malpensa. Questo impegno si traduce in importanti ricadute occupazionali per il territorio e le imprese: migliaia di persone impegnate sui cantieri e oltre mille aziende coinvolte, un impatto importante sul sistema economico lombardo e non solo.

Quali sono i principali problemi nel progettare un'opera all'inter-

no di territori così fortemente antropizzati?

Questo è un tema molto importante, in ogni progetto infrastrutturale portato avanti da Milano Serravalle, come da Pedemontana, c'è spazio anche per questi aspetti. Dobbiamo tenere conto che il nostro territorio proprio perché è fortemente antropizzato necessita di interventi migliorativi. Con un esempio provo a spiegare quanto forte sia il nostro impegno nel realizzare infrastrutture che soddisfino da un lato la tutela del territorio e dall'altro forniscano ad imprese e persone infrastrutture efficienti. La riqualifica della SP46 Rho-Monza in autostrada urbana prevede, oltre a interventi dedicati al miglioramento della sicurezza stradale, lavori di posa di barriere antirumore, posa di alberi ad alto fusto, dune verdi, la realizzazione di una galleria fonica, nonché la posa di asfalto fonoassorbente, tutte migliorie di cui oggi i cittadini non possono beneficiare.

Qual è stato il rapporto con i Comuni e le comunità locali nella definizione e nell'avanzamento dei lavori delle opere?

Sia Milano Serravalle sia Pedemontana in questi anni hanno dialogato costantemente con i territori e le istituzioni. A tal proposito, vorrei citare il Comune di Segrate, la Provincia di Milano e Regione Lombardia che sul cantiere dedicato alla riqualificazione dello svincolo di Lambrate

e al collegamento con il centro intermodale di Segrate hanno dato e continuano a dare un supporto importante per la realizzazione completa del progetto. In particolare, la riqualificazione dello svincolo di Lambrate è funzionale al potenziamento dell'interconnessione tra la Tangenziale Est ed il sistema viabilistico nell'area a est di Milano, che sta vivendo una fase di notevole espansione grazie alla realizzazione della nuova autostrada Brebemi e della Tangenziale Est Esterna. Per permettere al traffico proveniente da queste nuove infrastrutture di accedere alla città di Milano, attraverso la SP103 Cassanese, è necessario che siano realizzate due tratte che bypassano il centro intermodale di Segrate, note come Cassanese bis. Una è oggetto di un accordo di programma tra Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comune di Segrate e un privato, che sarà finanziata dai soggetti sottoscrittori, e un'altra di competenza Serravalle. Quanto alla tratta di competenza di Serravalle è già in corso la gara per l'assegnazione dei lavori che inizieranno entro il corrente anno e che sono interamente finanziati dalla stessa Serravalle grazie all'inserimento dell'intervento nel Piano Economico Finanziario in corso di approvazione da parte del CIPE. Come vede tutti lavoriamo a un unico risultato, ovvero realizzare infrastrutture che migliorino il nostro territorio.

A luglio verrà inaugurata l'autostrada Brescia-Bergamo-Milano

Brebemi, premi internazionali per un'opera lombarda



Francesco Bettoni

All'inizio di luglio verrà inaugurata la Brebemi. Nel frattempo l'autostrada che da Brescia, via Bergamo, corre fino a Milano lungo un tracciato di 62,1 chilometri,

ha ricevuto un premio internazionale, il Project finance international 2014, che ogni anno viene assegnato dall'omonima rivista ai migliori progetti, uno per continente, realizzati con lo strumento della finanza di progetto. E a rap-

presentare fra i premiati l'Europa è toccato proprio all'autostrada Brebemi. Un premio di cui va giustamente orgoglioso il presidente della società, la Brebemi spa, Francesco Bettoni. "L'investimento per realizzare l'autostrada è stato di oltre 2,4 miliardi di euro" ci dice il presidente Bettoni, "ed è stato coperto per 520 milioni dai soci e i restanti 1.820 milioni sono stati reperiti attraverso un contratto di finanziamento della durata di 21 anni stipulato con un pool di banche. Tutto capitale privato per un'opera pubblica che interessa 5 province (nдр: Bergamo, Brescia, Cremona, Lodi e Milano), 43 Comuni, compresa la viabilità di connessione e la viabilità compensativa, 5 parchi (nдр: Parco Oglio Nord, Parco del Serio, Parco Agricolo Sud

Milano, Parco Adda Nord e Parco Adda Sud) e attraversa 4 corsi d'acqua (nдр: i fiumi Oglio, Serio e Adda e il Canale della Muzza)".

Il progetto è partito 15 anni fa, ma le lungaggini burocratiche ("le scartoffie", come le chiama il presidente Bettoni) hanno portato all'apertura dei cantieri solo nel 2009. Poco meno di 5 anni di lavoro dunque per realizzare l'autostrada e non solo.

"In effetti" ci dice ancora Bettoni, "l'autostrada è stata pensata soprattutto in funzione di uno sviluppo del territorio, per dare competitività alle piccole e medie imprese presenti e migliorare le possibilità turistiche che le città e i luoghi attraversati possono offrire, sia per le bellezze naturali presenti, pensiamo per esempio ai



Automazione, sicurezza e basse tariffe per la A21

Un'autostrada al servizio di chi viaggia, sempre e comunque



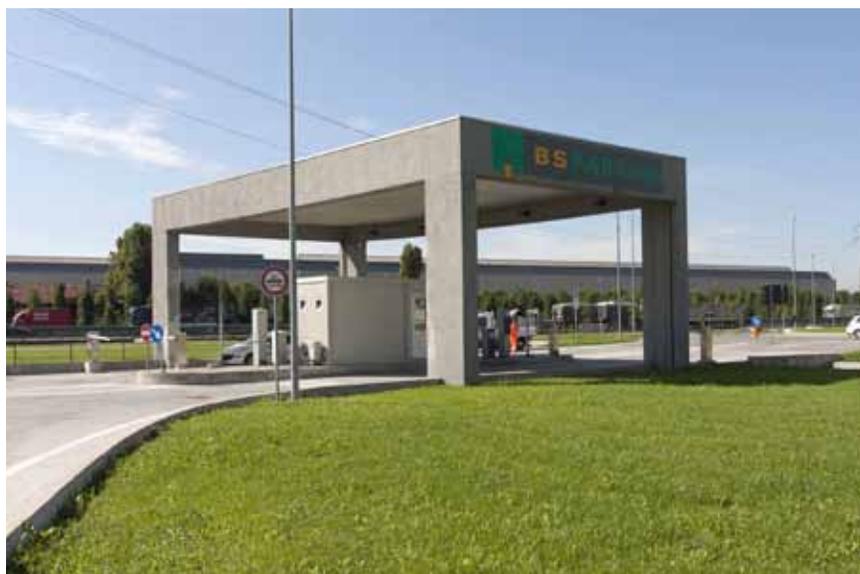
Incontriamo a distanza di un anno il direttore generale di Autostrade Centropadane Spa, Francesco Acerbi. Allora, parlando del peso della crisi economica sul comparto delle infrastrutture, il direttore ci diceva: "Per una società autostradale in questo momento si evidenzia in modo macroscopico l'arretramento della nostra economia. Siamo tornati al traffico del 2005, a otto anni fa. C'è uno stretto rapporto tra Pil (Prodotto interno lordo) e trasporto: ogni punto di Pil il trasporto cresce del 2%, quindi il calo della produzione del nostro

paese ha praticamente arretrato il trasporto di circa il 17-18% in questi anni. Questo significa che un'attività come la nostra deve privilegiare la gestione a discapito degli investimenti, privilegiare tutti quegli interventi manutentivi che possono consentire anche un incremento della sicurezza e, per quanto ci riguarda, un forte aggiornamento professionale del personale, per averlo ancora più preparato nel momento in cui la situazione tornerà a migliorare. Infine ci si concentra sulla progettazione di nuovi investimenti per essere pronti a mettere sul mercato in ripresa del futuro

l'ampliamento o l'ammodernamento della rete.

Per noi il punto focale è che il costo del denaro in questo momento è proibitivo. Se non si stabilizza il mercato finanziario e non si favorisce l'accesso al credito e la defiscalizzazione di chi si occupa di grandi opere e infrastrutture che hanno una vita di 40-50 anni e tempi di ritorno lunghissimi, procedere diventa estremamente arduo".

Oggi la situazione non è mutata più di tanto. Eppure la società ha continuato a operare sull'Autostrada A21, che va da Piacenza a Brescia, con gli interventi manutentivi cui accennava il direttore Acerbi e con l'aggiornamento professionale dei suoi 220 dipendenti. Questo al fine di garantire quegli elementi che hanno caratterizzato la A21: alta automazione (l'88% dei pagamenti ai caselli avviene con sistemi elettronici), tariffe più basse dell'Italia settentrionale, percentuale di incidenti inferiore ad altre grandi direttrici. Automazione, sicurezza, economicità non sono i soli tratti caratteristici di questa autostrada. "Grazie all'integrazione con il sistema viario locale" ci dice oggi Acerbi, "e alla realizzazione di opere pensate ad hoc per la tipologia di utenti che utilizza la A21, ovvero il traffico commerciale e pesante, abbiamo avuto una crescita della presenza industriale sul territorio circostante". Crescita che i tecnici di autostrade valutano



tra i 2 e i 4 milioni di metri cubi industriali. Fra le opere di servizio, il direttore ci segna il BS Parking e il Punto Affari. All'uscita del casello di Brescia Centro, tra il centro di Brescia e l'autostrada A4, è collocato il BS Parking, un parcheggio per mezzi pesanti e leggeri gestito direttamente da Centropadane completo di servizio di protezione video, servizi alla persona, tavola calda e assistenza clienti Punto Blu. L'area dispone di 154 stalli per mezzi pesanti, anche dotati di prese per alimentazione elettrica, e posti auto coperti e scoperti.

Il Punto Affari, invece, vuole essere una risposta concreta della Società alle esigenze dei clienti, in particolare a chi utilizza l'autostrada per motivi di lavoro. I clienti possono organizzare riunioni o incontri a carattere commerciale presso le stazioni della tratta in concessione, vista anche l'oggettiva difficoltà di accesso ai centri storici delle città. Negli edifici delle stazioni autostradali, i clienti possono trovare piccole sale riunioni, personal computer con possibilità di collegamento a internet e servizio di posta elettronica, possibilità di collegarsi alla rete con un computer personale, fax e fotocopiatrice, mini-bar, servizio catering (su prenotazione) e parcheggio riservato.

Nonostante questi servizi e nonostante la Società continui a gestire con professionalità l'autostrada, la



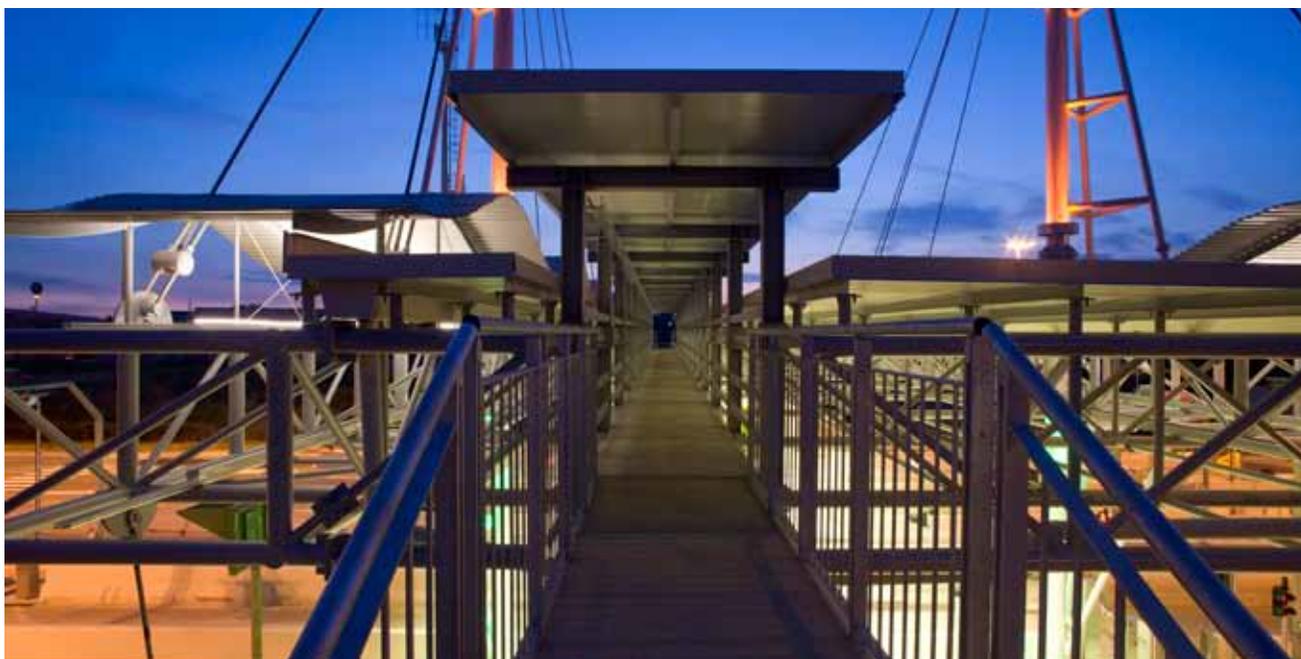
situazione che Centropadane vive è paradossale. Le parole del direttore Acerbi ricalcano quel che ci disse un anno fa: "abbiamo dovuto chiudere tre cantieri tra cui la prosecuzione della bretella di collegamento con la Brebemi a sud di Brescia perché non c'erano più le condizioni finanziarie per portarla a termine e, purtroppo, chi doveva garantire la continuità delle opere era un nuovo concessionario, ma lo Stato in modo abbastanza incomprensibile non ha portato a termine la gara della concessione né tanto meno è subentrato direttamente, quindi abbiamo dovuto sospendere i lavori".

Già, la concessione è scaduta tre anni

fa e non è stata ancora rinnovata. Inoltre, la Società vanta un credito nei confronti dello Stato di 260 milioni, più Iva e interessi. Una situazione che Acerbi definisce congelata, con i cantieri chiusi e l'autostrada regionale Cremona-Mantova ferma ai blocchi di partenza. "Nel frattempo", conclude il direttore Acerbi, "continuiamo a garantire ai clienti dell'A21 tutti i servizi, come abbiamo sempre fatto. Per il resto, non posso che concludere come lo scorso anno: aspettiamo di vedere cosa succederà".

INFO

www.centropadane.it



A Milano un interessante accordo tra Comune e Federlegno

Quanti vantaggi nella costruzione di scuole in legno

di Antonello Corrado

Progettisti, architetti e imprese rivolgono da un po' di tempo la loro attenzione per la costruzione di edifici a un materiale nobile: il legno. Anche gli uffici tecnici delle amministrazioni comunali stanno sempre più prendendo in considerazione questo materiale. Il 27 febbraio scorso Federlegno ha firmato un accordo con il comune di Milano per la costruzione di edifici scolastici in legno. Abbiamo chiesto a Emanuele Orsini, presidente di Assolegno di spiegarci nel dettaglio in cosa consiste l'accordo e i tempi di realizzazione. "L'accordo tra il Comune di Milano e FederlegnoArredo prevede una stretta sinergia al fine di facilitare il lavoro dei tecnici dello stesso Comune nell'approccio alle tecnologie costruttive in legno. In altre parole, l'accordo intende fornire indicazioni per la progettazione di edifici lignei secondo la normativa vigente (Eurocodici e NTC) con particolare riferimento agli aspetti di resistenza al sisma ed a quelli tecnico-costruttivi. Il fine, naturalmente, è quello di trasferire un certo know-how alla pubblica amministrazione per cercare di diffondere l'utilizzo del materiale legno quale elemento strutturale dell'opera da realizzare".

Quali caratteristiche avranno questi edifici.

Le caratteristiche degli edifici saranno: modularità, velocità di realizzazione, risparmio energetico e sostenibilità ambientale. Vorrei soffermarmi sulla sostenibilità delle opere in legno per sgomberare il campo da speculazioni negative. La costruzione di una abitazione di 100 m2 richiede l'impiego di 30-40 m3 di legno e materiali a base di legno. Ciò equivale al taglio di circa 120 abeti. Il medesimo quantitativo corrisponde alla crescita annua media di 7 ettari di foresta. La super-

ficie boschiva italiana è di 8,8 milioni di ettari e produce quindi ogni anno circa 90 milioni di metri cubi di legname, di cui la metà utilizzabile per realizzare materiale da costruzione. Ogni secondo le foreste italiane producono quindi circa 3 metri cubi di legno. Per la produzione di un edificio di 100 m2 di superficie abitabile il bosco italiano impiega circa 15 secondi. Si calcola che ogni metro cubo di legno utilizzato, in sostituzione di un altro materiale da costruzione, riduce le emissioni di CO2 nell'atmosfera di una media di 1,1 t.

usufruire delle scuole.

L'occasione di incrementare ulteriormente la diffusione in contesto urbano di tali tipologie costruttive permetterà di sgombrare molti dubbi sull'utilizzo del legno, in particolare sulla sicurezza nei confronti del fuoco. Sottoposto all'azione del fuoco, infatti, il legno dimostra un comportamento prevedibile e facilmente riconducibile a regole di progettazione. È noto che il legno è un materiale combustibile, questo però non significa che le strutture di legno non pos-



Conferenza stampa di presentazione dell'accordo Comune di Milano e Federlegno. Da sinistra il Sindaco Giuliano Pisapia, il direttore generale di Federlegno Giovanni De Ponti e il presidente di Assolegno Emanuele Orsini

Quali sono i vantaggi degli edifici in legno rispetto alle costruzioni tradizionali?

Non vorrei mettere a confronto sistemi costruttivi realizzati con materiali diversi. Mi preme sottolineare che attraverso l'utilizzo di soluzioni costruttive in legno, l'ossatura dell'opera, oltre a svolgere la funzione strutturale, contribuisce a farsi parte attiva nell'abbattere sensibilmente le dispersioni di calore con conseguenti risparmi sia durante la fase estiva che invernale. Inoltre, le caratteristiche del legno assicurano il controllo igrometrico, essenziale per garantire il comfort ambientale di chi poi dovrà

siedano resistenza al fuoco e che siano più vulnerabili rispetto alle strutture realizzate tramite sistemi costruttivi tradizionali. Gli accorgimenti tecnici, frutto di ricerca ed esperienza, fanno sì che le strutture in legno non siano mai esposte direttamente agli agenti atmosferici grazie a pacchetti di copertura, cappotto, facciata ventilata e materiali di protezione.

Questo è un periodo di bilanci ristretti per gli enti pubblici. È d'obbligo quindi chiederle se al di là dei vantaggi, costruire in legno non comporti un incremento dei costi.

Il mercato mostra chiaramente che

Ente Capofila



Ente coordinatore



Comune di Bollate
Comune di Cinisello Balsamo
Comune di Corbetta
Comune di Crema
(come Aggregazione di più comuni)
Comune di Corsico
Comune di Melzo
Comune di Monza
(come Aggregazione di più comuni)
Comune di Novara
Comune di Pavia
Comune di Sesto San Giovanni
Comune di Varese
Comune di Vicenza
Comune di Vigevano
Comunità Montana della Valle Sabbia
Comunità Montana Valli del Verbanò

Per aderire: info@retecomuni.it

UN SISTEMA DI RELAZIONI TRA I COMUNI



ENTRATE LOCALI



GESTIONE DEL TERRITORIO



INNOVAZIONE TECNOLOGICA



LEGALITÀ



l'edificio di legno non è più costoso dell'edificio realizzato con altri materiali. L'edificio di legno offre sempre una capacità di coibentazione maggiore dell'edificio realizzato con altri materiali, in quanto il legno è di per sé un materiale isolante. Pertanto, uno dei risparmi che permette tale sistema costruttivo è, a parità di prestazione, la riduzione degli spessori dei materiali isolanti. Un altro fattore da tener presente riguarda i tempi di costruzione. L'edificio di legno presenta tempi di cantiere pari a circa 1/3 di quelli necessari con le normali tecniche costruttive. Considerando che il 40% del costo di costruzione è imputabile al costo della manodopera, è evidente che i minori tempi di costruzione equivalgono a minori risorse necessarie e, di conseguenza, corrispondono ad un risparmio nel costo della costruzione che va a bilanciare i maggiori costi di industrializzazione e trasporto del materiale.

Un esempio su tutti, il nuovo polo di Corporeno (Cento - Ferrara), uno dei

primi complessi scolastici non temporanei post-terremoto in Emilia, comprendente scuola media, elementare, refettorio e palestra, che vanta una superficie di 6.200mq, è stato realizzato interamente in legno e consegnato in soli 78 giorni.

Qual è il ruolo di Federlegno e di Assolegno in questo accordo? Al di là del supporto tecnico avete previsto anche un supporto all'amministrazione e alle imprese anche in termini di finanza di progetto?

A oggi l'accordo è mirato al trasferimento di conoscenza dalla Federazione verso il Comune. Eventualmente, qualora l'Amministrazione Comunale lo desiderasse, e in accordo con la direzione di FederlegnoArredo, lo stesso protocollo di intesa potrebbe essere integrato con ulteriori voci.

Avete intenzione di utilizzare l'accordo come modello per altri progetti in altre realtà.

L'intenzione dell'Associazione è quella di poter diffondere tale accordo, che vede soggetti di natura pubblica e privata uniti con per ammodernare e rendere efficiente il panorama edile del nostro Paese. Una bella sorpresa riguarda il fatto che alcuni piccoli Comuni della Lombardia abbiano già contattato spontaneamente l'ufficio tecnico della Federazione e si stiano già creando i presupposti per una collaborazione simile a quella finalizzata con il Comune di Milano. Del resto, credo che i piccoli Comuni dovrebbero essere i soggetti maggiormente interessati a questa forma di collaborazione, affidando alla struttura tecnica di FederlegnoArredo sia la fase progettuale, che quella di elaborazione dei documenti tecnici destinati alla gara d'appalto. In questo modo le pubbliche amministrazioni andrebbero sicuramente a risparmiare su incarichi che altrimenti dovrebbero affidare esternamente.

> Il legno, materiale futuro dell'edilizia residenziale

Milano non pensa solo ad asili costruiti in legno, ma ha rivolto la sua attenzione anche all'edilizia residenziale. Non a caso, nel capoluogo lombardo è stato ultimato il più grande progetto residenziale realizzato in Europa che utilizza un sistema di strutture portanti in legno promosso dalla Fondazione Housing Sociale (Fhs) di Fondazione Cariplo, Regione Lombardia e Anci per il Comune di Milano. Abbiamo chiesto a Fabio Carlozzo, ingegnere e amministratore delegato di Polaris Sgr che ha promosso per Fhs questo intervento di spiegarci le caratteristiche.

"Siamo partiti quasi per caso. Nelle specifiche del bando per il concorso di progettazione dell'intervento di via Cenni avevamo richiesto una particolare attenzione per l'innovazione nel campo dei materiali, l'attenzione all'ambiente e l'isolamento degli edifici.

Molti progetti utilizzavano il legno per rispondere a questi obiettivi e quindi abbiamo deciso di provare a fare qualcosa di nuovo dal punto di vista tecnico. Non c'erano infatti esperienze per l'utilizzo di legno per edifici più alti di quattro-cinque piani. Abbiamo quindi dovuto creare competenze che non esistevano, collaborando con i progettisti e i fornitori. Il nostro gruppo di lavoro si è interfacciato per un anno con gli esperti Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che non prevedeva materiali diversi dal calcestruzzo armato o dall'acciaio per costruzioni di altezza superiore a quattro piani.

Il risultato sono le torri di via Cenni (n.d.r.: 9 piani). Pensi che un anno fa i canadesi sono venuti a vedere la nostra realizzazione per capire come poter fare a realizzare qualcosa di simile.

Comunque le prestazioni del legno sono uguali o superiori a quelle del calcestruzzo armato. I nostri edifici hanno superato i test simici e le performance di resistenza al fuoco sono migliori rispetto al calcestruzzo e all'acciaio. Il fuoco carbonizza lo strato esterno del legno che protegge lo strato interno e non fa crollare le strutture dando tempo alle persone di mettersi in salvo. Noi poi abbiamo aggiunto piastre ignifughe nei pannelli per ulteriore sicurezza.

Le prestazioni ambientali poi non hanno paragoni: il legno ha una funzione positiva per l'effetto serra perché assorbe e immagazzina la CO₂; in poche ore le foreste italiane rigenerano il materiale che abbiamo utilizzato in via Cenni. Quanto al confort non abbiamo ancora dei dati omogenei (n.d.r.: gli appartamenti sono occupati da pochi mesi) ma alcuni inquilini ci hanno detto che quest'anno non hanno utilizzato il riscaldamento. E' stato vero un inverno mite ma gli edifici promettono davvero una buona performance".

APPassionatamente liberi.



Con le nostre APP i cittadini sono liberi di fare pagamenti, consultare estratti conto, avere le informazioni che servono sempre e ovunque. Con **La mia Città** il Comune apre un dialogo con i cittadini per informarlo di tutto ciò che c'è da sapere, i servizi, gli uffici comunali, i trasporti, gli eventi. **PayUP** permette di effettuare con grande praticità e soddisfazione i pagamenti alla Pubblica Amministrazione in modo veloce e sicuro; se invece vuoi prenotare i pasti nelle scuole basta **MealUP**, uno smartphone o un tablet e il pranzo è servito! Se vuoi dare ai cittadini la possibilità di verificare in tempo reale la situazione dei consumi e debitoria dei bambini per mensa, pre e post scuola e trasporti c'è **Spazio Scuola**. Insomma con le nostre APP tutto quello che prima sembrava noioso è diventato appassionante.



C'è un modo
di far strada,
che resta.



centropadane

l'esperienza si fa strada

autostrade centro padane spa

26100 cremona - località s. felice

tel. +39.0372.4731 - telefax +39.0372.473401 - e-mail: info@centropadane.it