

Collegio di
Monza
Architetti e
Ingegnieri

Collegio di Monza degli Architetti e Ingegnieri

1•97 Aprile 1998 numero 5 Notiziario

Semestrale d'informazione per i soci del
Collegio di Monza degli Architetti e Ingegnieri

Direttore
Redattori

*Michele Faglia
Michela Genghini
Romeo Paleari*

Segretario di redazione
Progetto grafico
Segreteria: via D. Alighieri 2
tel 039 387385

*Enrico Testa
Paolo Bartoli*
20052 Monza
fax 039 323987

Notiziario

Incontro con i candidati Sindaco

In data 10.11.'97, nella Sala presso il teatrino della Villa Reale ebbe luogo l'incontro organizzato dal nostro Collegio, con i Candidati Sindaco alle elezioni amministrative del nostro comune, tenutesi in data 16.11.'97 e successivamente in data 30.11.'97.

A questa tavola rotonda hanno aderito tutti e cinque i candidati: Clemencigh, Colombo, Mariani, Moccia e Peronetti. In quanto alla loro partecipazione, per dovere di cronaca, si deve segnalare una fugace apparizione di Colombo, una breve assenza di Mariani, l'anticipato abbandono di Moccia, il tutto dovuto a pressanti impegni elettorali; costante la presenza di Clemencigh e Peronetti.

Intento di questo incontro stimolare riflessioni, su temi così drammaticamente attuali per la nostra città e così vicini alla sensibilità della nostra categoria professionale, in persone che, pur non avendo competenza in materia, sono istituzionalmente chiamate ad interpretare le esigenze della città e ad assumere le conseguenti responsabilità decisionali in piena fase di recepimento delle osservazioni allo strumento urbanistico ormai adottato ma così lacunoso.

A tale scopo i quesiti sono stati sottoposti ai candidati con notevole anticipo rispetto alla data dell'incontro, questo anche nella speranza di ottenere un ponderato impegno elettorale e dei "lumi" per noi elettori.

Per quanto attiene a giudizi globali e nello specifico, sul PRG Benevolo: Colombo ne apprezza l'impostazione culturale; Mariani lo definisce lavoro interessante corretto da 130 emendamenti e ancora da verificare; Moccia, dopo aver denunciato un difetto nella genesi, lo ritiene recuperabile per emendamenti non, da stravolgere.

Più negativi i giudizi di Clemencigh che lo definisce datato, e di Peronetti che lo ritiene privo di strategia. Tutti d'accordo, comunque, nel denunciare le grosse lacune del P.R.G. sul tema della viabilità e della mobilità in genere.

Dei sette temi proposti durante l'incontro sono stati trattati più o meno ampiamente i primi quattro, tralasciando, per mancanza di tempo, gli ultimi relativi alla valorizzazione del Parco e della Villa Reale, al recupero e al riuso del patrimonio edilizio esistente e quello relativo al coinvolgimento delle forze culturali e professionali attraverso l'istituto del Concorso di idee e dei Concorsi di Progettazione.

Riguardo al primo tema di riflessione, quello relativo all'interrelazione di Monza con le realtà territoriali circostanti: Peronetti individua per Monza il ruolo di capoluogo della provincia della Brianza; analogamente Colombo ne prevede il ruolo di città di servizi per la futura provincia; Clemencigh quello di traino per l'intera Brianza.

Differente la visione di Moccia che, pur non indivi-

duando per Monza il ruolo di periferia della metropoli milanese e neppure quello di città giardino, ne intravede una vocazione di polo propulsivo più che di capitale dell'area brianzola.

Per quanto attiene il tema della mobilità: Colombo auspica collegamenti ciclopedonali, la metropolitizzazione della linea ferroviaria per Lecco o un suo nuovo tracciato, nonché la realizzazione della metropolitana brianza. Moccia nel ritenere fattibile e auspicabile l'interramento di viale Lombardia è critico riguardo l'opportunità di realizzare la prevista metropolitana a fune. Clemencigh propone di decongestionare il traffico in centro mediante busnavetta che colleghino in modo continuativo i parcheggi esistenti o da realizzare con il centro storico stesso. Il costo del parcheggio dovrà essere contenuto e comprensivo del servizio bus. Ritiene inoltre auspicabile la realizzazione di sottopassi sotto la linea ferroviaria per Lecco in quanto i tempi per l'interramento sarebbero troppo lunghi (oltre 10 anni); a questo riguardo, parere coincidente hanno Mariani e Peronetti. Mariani mette altresì in guardia dai danni che potrebbe provocare l'allontanamento della linea ferroviaria. Ritiene inoltre opportuno l'interramento del posteggio esterno al nuovo ospedale per poter realizzare al di sopra una stazione per autobus prossima alla linea metropolitana che collegherà l'ospedale alla stazione ferroviaria centrale. La tangenzialina di collegamento tra le vie Monte Cervino e viale Lombardia, attraverso viale Europa, viene ritenuta dannosa per i quartieri di Triante e San Giuseppe da Clemencigh e Mariani.

Mariani manifesta infine l'utilità del prolungamento di viale delle Industrie.

Peronetti oltre a sostenere la necessità di un attraversamento sotterraneo del parco, auspica per Monza la partecipazione al Piano intercomunale Brianza anziché a quello Milanese.

Riguardo la dotazione di servizi per la città e il territorio circostante:

Moccia si dice contrario alla creazione dell'inceneritore e di servizi tecnologici, auspica la concentrazione degli istituti scolastici nell'ospedale vecchio, la realizzazione della Casa della Cultura nell'ex seminario liberatosi dopo lo spostamento del liceo Zucchi, la realizzazione di tre centri sportivi decentrati

Clemencigh sostiene la necessità di realizzare un polo fieristico, un centro per congressi, sedi per corsi di formazione professionale, centri di aggregazione polifunzionali. Ritiene infine necessario lo spostamento dell'Istituto d'Arte e il riuso della Villa Reale come museo.

Peronetti sostiene l'opportunità di realizzare la Cittadella Giudiziaria a nord della città, verso la Brianza e non dove attualmente prevista.

Mariani invece, dopo aver evidenziato come sede ideale per servizi come ufficio IVA, ufficio del Registro e Tribunale le servitù militari ormai dismesse, rileva come i tempi lunghissimi per l'acquisizio-

ne di dette aree dal Demanio, ne esclude la fattibilità.

Infine le proposte per il riutilizzo delle aree dismesse.

Secondo Clemencigh in esse, oltre all'insediamento di nuovi servizi decentrati deve prevedersi l'edificazione di nuovi alloggi a prezzi accessibili per i giovani.

Peronetti sostiene che per il riuso di dette aree sarebbe opportuno prevedere piani particolareggiati e indire concorsi di idee.

Moccia sostiene invece la necessità di conservare un ruolo industriale per Monza se si vuole mantenere un ruolo propulsivo verso la Brianza.

L'incontro si è concluso con brevi interventi da parte del pubblico.

Sono intervenuti: l'arch. Viganò, il consigliere Baiocchi, l'ing. Borgonovo, il signor Angelillo, l'arch. Biffis

L'arch. Viganò ha denunciato la mancanza di ogni strategia e di una visione intercomunale riguardo la viabilità nel P.R.G. Benevolo.

La consigliere Baiocchi ha stigmatizzato come a far emergere una città non sia il P.R.G. ma la qualità delle persone che vi abitano.

L'ing. Borgonovo ha disquisito riguardo il Piano Intercomunale Brianteo.

L'arch. Biffis ha interrogato i candidati riguardo il parco sud previsto nell'area della Cascinazza. A tale proposito: Clemencigh ha detto che vigilerà affinché gli interessi privati coinvolti non facciano perdere questa opportunità alla città; Peronetti ha sottolineato la necessità di conciliare i legittimi diritti della proprietà con quelli della collettività.

Maurizio Ceruti

Ripensando all'incontro con i sindaci

Ho partecipato alle riunioni per la redazione degli osservazioni al piano Benevolo. Nelle stesse occasioni mi è capitato di partecipare anche ad alcuni preparativi per l'organizzazione dell'incontro con i candidati sindaci. Penso sia utile richiamare a questo proposito due considerazioni, fatte con il senno del poi.

Evidenziai allora come la scelta di esporre ai candidati, in anticipo assieme alle domande, le opinioni ed il pensiero del Collegio sugli stessi argomenti, potesse indurre i candidati a deviare o correggere le vere finalità dei programmi, in nome del consenso, col risultato di vanificare lo scopo dell'incontro: conoscere le direttive e i contenuti urbanistici di ciascun programma.

Quale candidato in campagna elettorale sarebbe disposto a rinunciare a qualche "ritocco" nell'esposizione del proprio programma disponendo in anticipo dell'opinione del potenziale elettorato che lo ascolterà?

Suggerii dunque, per il futuro, di rinunciare ad anticipare qualsiasi opinione.

In realtà poi assistendo al dibattito, altre considerazioni emersero. Mancò l'opportunità di entrare nel merito degli aspetti squisitamente urbanistici di ciascun programma per l'assenza dei veri interlocutori: i consulenti tecnici.

Ai candidati sindaci, per quanto disponibili, almeno in parte, mancò in realtà il supporto tecnico per poter sviluppare considerazioni d'ordine urbanistico. L'esposizione in generale si è mantenuta sempre sul piano delle direttive di programma.

Se a fianco di ciascun candidato si fossero seduti anche i consulenti tecnici, oltre ad ottenere qualche

maggior approfondimento, probabilmente avremmo disposto di un'opportunità in più per verificare la congruenza di ciascuno. L'identificazione e la conoscenza della squadra dei consulenti del candidato è dunque da ricordare per analoghe eventualità, nel futuro.

Elena Valentini

Corso di formazione Coordinatori per la sicurezza nei cantieri

Decreto Legislativo 494 del 14/08/1996 e successive modifiche ed integrazioni

Il 10 novembre scorso iniziò il corso di formazione coordinatori alla sicurezza nei cantieri edili. (seconda edizione). I partecipanti sono sessanta oltre l'osservatore del Collegio: tra questi circa un trentina sono tecnici del Comune di Monza, quattro tecnici Agam, i restanti sono liberi professionisti e imprenditori, ingegneri, architetti geometri e periti edili. Ringraziamo l'Agam e il Comune di Monza che hanno offerto la sala riunioni e le attrezzature per lo svolgimento del corso.

Anche per questa edizione il Collegio ha preferito il percorso formativo proposto dal Comitato Paritetico Territoriale di Milano: 28 moduli da quattro ore ciascuno di cui 23 come lezioni ex-cathedra e 5 di esercitazione in collettivo; il programma prevede inoltre otto ore di esercitazione individuale svolte in sede separata, a completamento della formazione. L'esercitazione è parte fondamentale per la formazione: è occasione di sintesi, di verifica, di confronto e di apprendimento; partendo da un progetto architettonico, anche reale, si sperimenta un piano di sicurezza attraverso la simulazione: dalla fase progettuale, alla fase contrattuale, al momento esecutivo.

A marzo si concluderà questa seconda edizione.

Le richieste pervenute alla segreteria del Collegio sono numerose e sufficienti per organizzare una terza edizione, che secondo gli accordi preliminari interscisi, avrà inizio il 21.04.1998 e terminerà il 23.07.98 con frequenza due pomeriggi la settimana, il martedì e il giovedì, dalle 17.00 alle 21.00.

Chi fosse interessato a questa nuova edizione del corso, e intendesse ricevere copia del bando con le ulteriori informazioni relative a costi e modalità di iscrizione dovrà inviare alla Segreteria del Collegio a mezzo fax (039/323987) le seguenti informazioni: nome cognome titolo recapito telefonico, recapito fax, recapito corrispondenza postale.

Enrico Testa

Il Coordinatore per la sicurezza

Nei prossimi mesi sarà inevitabile ricorre a questa figura professionale. Immaginare ora come questo ruolo si innesterà nel processo edilizio consolidato, non è facile.

Chi sarà il coordinatore? Lo stesso progettista? Forse. La legge lo consente. Gli esperti in giurisprudenza lo sconsigliano: scissione di ruoli e competenze quale ulteriore garanzia per l'osservanza delle impartizioni del progetto di sicurezza, e quale opportunità per la verifica e il confronto.

Il coordinatore deve confrontarsi con le imprese,

ma anche con gli altri professionisti: progettisti e direttori dei lavori.

Il coordinatore può esprimere le considerazioni di progetto e suggerire o richiedere varianti, soprattutto sul piano esecutivo e/o di particolari costruttivi: la realizzazione di particolari costruttivi complessi o non comuni, la manutenzione e la conservazione di alcuni manufatti, sono argomenti d'interesse particolare per il coordinatore che deve accertare con il progettista le modalità esecutive e pianificarne la sicurezza attraverso la determinazione di modalità costruttive e/o la predisposizione di opere particolari, magari non contemplate dal progetto originale.

Separazione di ruoli e confronto professionale certamente costituiscono occasione per il superamento dei vizi progettuali insiti nella cultura progettuale di ciascun buon professionista (anche del più capace o del più esperto), ma quanto questo possa concretizzarsi nella gestione quotidiana degli esercizi professionali, evitando la polemica, quella sterile e non costruttiva, non è facile da immaginare. Diventa indispensabile riconoscere questa nuova competenza come specialistica.

Resta il fatto che la pianificazione della sicurezza parte contestualmente dal progetto, e lo strumento concreto d'attuazione oltre al piano è il capitolato contratto per l'appalto delle opere.

La stretta collaborazione tra coordinatore e progettista è presupposto fondamentale per il progetto della sicurezza. Così come è indispensabile la verifica e il confronto con le imprese esecutrici per ottimizzare la pianificazione impostata con le realtà produttive di ciascuna impresa che concorre alla esecuzione dell'opera.

Il costo della sicurezza, oltre ad essere una competenza obbligatoria per il progettista della sicurezza, costituisce un riferimento utile per cogliere nel concreto i cambiamenti introdotti dal D.Lgs 494/96. Il costo della sicurezza deve essere stimato. Le opere necessarie al conseguimento della sicurezza, quelle considerate per la stima, dovranno essere determinate ed introdotte nella descrizione delle opere con apposite specifiche. Così come nel capitolato contratto sarà utile introdurre in appositi articoli richiami a diritti doveri e sanzioni di ciascun soggetto attore nel processo edilizio.

La sicurezza in via teorica non induce a nuovi costi, in quanto criteri e norme per la sicurezza nei cantieri esistono da più antica data. In realtà la logica economica del settore edilizio fino ad oggi ha praticato la regola del maggior profitto a basso investimento. Le gare d'appalto sono dominate dal criterio del ribasso in senso assoluto: la recente normativa sull'aggiudicazione degli appalti pubblici ne è ulteriore conferma. Ecco perché invece nella prassi l'osservanza delle norme in materia di sicurezza facilmente comporterà una lievitazione dei costi. E questo è certamente l'aspetto più imbarazzante del ruolo del coordinatore per la sicurezza. Far capire al committente/finanziatore dell'opera, all'investitore, che la sicurezza oltre ad essere una pianificazione ed una prassi obbligatoria si tradurrà quasi certamente in costo aggiuntivo rispetto alla consueta stima delle opere. E comunque il maggior onere non solleverà il committente/investitore dagli obblighi e responsabilità a lui attribuiti.

L'attuazione e l'introduzione di questa nuova disciplina è ancora incognita.

Un altro esempio delle incertezze che accompagnano questa fase sono i criteri emanati fino ad oggi dagli organi istituzionali preposti per la determinazione degli onorari professionali corrispondenti alle prestazioni in materia di sicurezza; in proposito si sono espressi in forma esplicita e determina-

ta il CNA, il CNI, l'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Milano e l'Ordine degli Architetti della Provincia di Milano come critica alla formula proposta dal CNA.

I criteri ispiratori non sono univoci: CNA e CNI vedono la prestazione, pur distinta, ma analoga ed equiparabile alla prestazione progettuale per le diverse classi e categorie d'intervento con l'applicazione delle maggiorazioni previste già dalla Tariffa per quelle prestazioni che necessitano di particolare attenzione e assistenza superiore all'ordinario (art.21 Il comma); L'Ordine degli Ingegneri ha invece definito una categoria apposita per questo tipo di prestazione con tante aliquote, tante quanto sono le prestazioni appositamente individuate dall'Ordine. Alla fine comunque i due criteri, se pur diversi, approssimano entità estimative pressoché analoghe.

Dunque in questo mare di incertezze non resta che provare. E anche in questa esperienza buon senso e analogie faranno da guida.

Enrico Testa

Ordini professionali: soppressione e libera concorrenza

Finalmente qualche nota di dissenso alla proposta della commissione antitrust di soppressione degli ordini professionali e all'idea di equiparare l'attività professionale all'attività d'impresa. In questo senso ha espresso il proprio giudizio il sottosegretario alla giustizia, Antonio Mirone, in un articolo pubblicato su Il Sole 24 ore di Sabato 10 gennaio 1998, che vale la pena di richiamare. Mirone evidenzia come le attività intellettuali spesso non possano essere equiparate ad attività d'impresa. L'impresa per vocazione come referente ha il consumatore, il professionista ha il cittadino e non è detto che la tutela di queste due entità non possa creare conflittualità. Ed anche in merito all'abolizione dei tariffari Mirone sottolinea come una totale liberalizzazione possa essere occasione per la squalifica dell'esercizio professionale.

Evviva, evviva! Finalmente qualche autorevole voce evidenzia che le finalità di un libero professionista non possono essere confuse con quelle dell'imprenditore: per quest'ultimo il profitto è l'unica meta. Per il professionista dovrebbero esistere anche altre motivazioni. Ma altri concetti distinguono fondamentalmente l'attività imprenditoriale da quella professionale: consumo e produzione contrapposti a evoluzione, trasformazione, riqualificazione, nel nostro caso.

E che dire sull'idea di sopprimere il tariffario? Già oggi, nonostante l'esistenza del tariffario e la vigilanza degli ordini (anche se con molte perplessità), assistiamo ormai con sempre maggior frequenza a spiacevoli e sconvenienti episodi di scorretta concorrenza imperniata su lo sconsiderato ribasso dell'onorario, ormai disinvoltamente definito in tutta naturalezza: sconto; questo sconto non è però legato al concetto di saldo o liquidazione di fine stagione, come commercialmente inteso, dove lo scopo è evitare la perdita indotta dalle rimanenze di magazzino. I professionisti non hanno progetti da liquidare. E lo "sconto" sulla parcella innesca un riprovevole processo sostenuto dall'investitore (o imprenditore) che cogliendone il vantaggio, se ne è subito appropriato. Costui sarà sempre capace di insinuare la formula ricattatoria del: "...ne trovo 100 di professionisti disposti a farlo per meno della metà, ...di un terzo, ..." e via dicendo. Ed in questo

modo il meccanismo esce dal controllo di qualsiasi professionista, anche di quello più furbo, sempre disposto ad offrirsi a meno. L'unico a trarne vantaggio resta l'imprenditore (o investitore) che ormai, salvo rare ed apprezzabili eccezioni, ha trasformato lo sconto in fonte di maggior profitto, naturalmente a scapito della qualità.

Ma guardiamoci attorno ed osserviamoci: la media degli studi professionali di progettazione e veramente poco dignitosa, ancora molto bohémien: la dimensione più diffusa si attesta tra i due a tre componenti, i più nel ruolo di titolari o collaboratori. Nel ruolo di subordinati ne troviamo uno quando le cose vanno molto bene: a gonfie vele. Se poi consideriamo le attrezzature ci accorgiamo che gli studi di progettazione si sono dotati di mezzi informatici di recente: negli ultimi due o tre anni. Ritenere disinteresse e diffidenza quali motivazioni per questa tardiva introduzione diffusa è poco credibile.

Pensare invece ai costi forse è congruente. Solo di recente l'investimento necessario l'acquisto di macchine e programmi ha raggiunto soglie molto contenute.

Non riesco ad individuare un altro settore professionale che versi in analoghe condizioni.

Avvocati, commercialisti, medici, notai, non ritrovo in queste categorie le stesse difficoltà.

Ma torniamo a noi, nonostante la concorrenza sleale (svendita delle prestazioni professionali), nonostante la scarsità di risorse e attrezzature, nonostante gli ordini professionali appaiano avvolti in una inestricabile nebbia di problemi e questioni così lontani da quelli che ciascuno quotidianamente deve risolvere, la libera professione sembra resistere. Ma ancor di più resiste e sopravvive proprio il principio di libera concorrenza: la convinzione, e l'occasione concreta, che l'offerta delle prestazioni, (pensiero, cultura, conoscenza, creatività) ed il riconoscimento si possa conseguire sulla base delle proprie qualità personali e delle risorse individuali, anche se modeste, senza obbligatoriamente soggiogare alla mercé di un'impresa, nata e sostenuta (vedi legge Merloni) per l'incetta di incarichi; l'impresa infatti, per concetto, nasce motivata dalla ricerca del maggior profitto, ossia dello sfruttamento: nel caso specifico, del pensiero, della creatività, delle qualità dell'individuo. Le imprese di progettazione o engineering non si faranno scrupolo a privare l'autore dei suoi diritti in nome della stessa impresa. Ma allora a quali pari opportunità e maggiori garanzie per la libera concorrenza fa riferimento la commissione antitrust? Occorrerebbe saperne di più. Entrare meglio nel merito di una proposta così "rinnovatrice".

Ma dov'è il pensiero della nostra categoria? Dove lo posso ritrovare? Chi sono i rappresentanti dei liberi professionisti e con chi a livello governativo interloquiscono?

Chi sono i nostri referenti?

C'è qualcuno che vuole o può rispondere?

Elena Valentini

Concorsi per conferimento di incarico professionale: che immoralità!

commento ad un bando di gara, secondo le disposizioni della Merloni, per assegnazione di incarico professionale.

Finalmente è giunta al Collegio copia di un bando di concorso per "assegnazione" (non a caso non si parla più di conferimento, ma di aggiudicazione) di incarico professionale:

Ente: Azienda Ospedale San Gerardo di Monza
Servizio: Direzione lavori con assistenza e contabilità opere di completamento Ospedali di Monza e Lissone, per £.47.110.684.928 in 4 distinti appalti; presunto corrispettivo £.1.800.000.000 più C.I.C.P.I.A. ed I.V.A.

L'incarico potrà essere affidato a:

- professionisti iscritti ai rispettivi albi professionali; prima menzogna: vedi successivo requisito stabilito in riferimento ai fatturati da attività professionale; meglio sarebbe dire per pochi e rari professionisti
- ad associazioni permanenti o temporanee di professionisti
- società di ingegneria
- associazioni temporanee di ingegneria

Lo svolgimento dell'incarico dovrà essere effettuato da un professionista nominalmente individuato...

Ma allora le società non sono riconosciute garanti per il loro prodotto? La certificazione di qualità del prodotto (progetto o prestazione) è dunque negata e occorre ancora rifarsi al concetto di professionalità individuale?

Struttura necessaria: almeno un ingegnere e un architetto...

Richiamo solo alcune delle condizioni per la determinazione dei soggetti ammessi a presentare domande di partecipazione, a mio giudizio molto eloquenti su cosa è in realtà la nuova normativa per gli appalti di opere pubbliche e l'assegnazione di incarichi professionali di opere pubbliche:

Cauzione provvisoria richiesta £.54.000.000; cauzione definitiva £.180.000.000;

Documentazione d'accompagnamento richiesta e da allegare alle domande d'invito:

capacità finanziaria ed economica:

- idonee dichiarazioni bancarie in buste chiuse sigillate dagli stessi istituti bancari;

dichiarazione concernente l'importo globale dell'attività prestata negli esercizi 1994/1995/1996 non inferiore a 10 miliardi;

Ovvero fatturato medio dei liberi professionisti italiani = Prima menzogna vedi sopra elenco dei soggetti ammessi.

capacità tecnica: elenco dei principali servizi di direzione lavori prestati negli ultimi tre anni con l'indicazione degli importi dei lavori diretti, date e destinatari, pubblici o privati; l'importo dei lavori pubblici diretti nel triennio non potrà essere inferiore complessivamente a £.100 miliardi, con almeno la direzione di un appalto di opere di importo non inferiore a £.50 miliardi...

Seconda menzogna: praticamente gli incarichi pubblici di questa entità possono essere affidati solo a chi ha già espletato incarichi pubblici, cioè gli incarichi per opere pubbliche di importanza europea si possono affidare solo a coloro che abbiano svolto in precedenza analoghe esperienze oppure gli incarichi pubblici possono essere affidati più facilmente a tutti quei professionisti che ebbero occasione di "servire" i partiti nella così detta "prima repubblica".

Terza menzogna: l'esperienza di direzione lavori di opere per 100 o 50 miliardi è significativamente diversa se acquisita con riferimento ad opere pubbliche o ad opere private.

Insomma chi non ha fatto opere pubbliche analoghe per esperienza ed entità economica dell'intervento se la scorda un'opportunità in "prima perso-

na”, però può confidare nel ricambio generazionale, previo pagamento di un necessario tributo, ai soggetti in possesso dei requisiti di idoneità, nell'auspicio di poter sopravvivere a loro.

Le qualità personali in questo mare di falsità certo contano proprio poco. Proprio non sembrano considerate.

Però sono riusciti a garantire continuità alle società di ingegneria.

E come mai le qualità personali ed individuali non sono considerate? Dove erano o dove sono i rappresentanti dei liberi professionisti? O farei meglio a dire chi sono stati fino ad oggi i rappresentanti dei liberi professionisti preposti per la tutela dei diritti individuali?

Per caso qualcuno di loro non ha una società di ingegneria?

Elena Valentini

Il Passante Ferroviario a Milano

Il 21 dicembre scorso è stato inaugurato a Milano, anche se non ancora completato, il “passante ferroviario”. Sono state ultimate le stazioni sotterranee di Lancetti, Garibaldi, Repubblica, Venezia, oltre a quella in superficie di Bovisa (la prima ad essere stata realizzata).

Dal 21 dicembre circolano quindi treni navetta tra la stazione di Bovisa e quella di Venezia, con interscambi in corrispondenza di P. Garibaldi con la linea 2 della metropolitana milanese, in corrispondenza di Repubblica con la linea 3 ed in corrispondenza di P. Venezia con la linea 1. Si tratta di treni delle Ferrovie Nord ogni convoglio è costituito da una motrice ad uso viaggiatori e da tre carrozze a 2 piani) gestite dal Consorzio “Ferrovie Lombarde”. La frequenza delle corse è di un treno ogni 15 minuti per ogni senso di marcia (4 treni all'ora) con inizio del servizio alle 6.50 e termine alle 20.35. L'intero percorso Bovisa-Porta Venezia con le fermate intermedie Lancetti, Garibaldi, Repubblica, è coperto in 10 minuti.

Da marzo verranno aggiunte delle corse effettuate da treni F.S. e la frequenza passerà da 4 a 6 treni all'ora. Sono ammessi viaggiatori in possesso di biglietti F.S. e F.N.M. nonché quelli validi per le corse ATM. Per l'inserimento diretto nel “passante” dei treni delle Ferrovie Nord e delle dello Stato si dovrà attendere almeno la primavera del 1999 quando arriveranno i primi treni ad alta frequentazione e verrà ultimata la della fermata di Villa Pizzone (che sarà realizzata con il piano del ferro superficie ed il manufatto di stazione in sotterraneo) con i relativi allacciamenti con Lancetti e Certosa. Alla stazione di Lancetti confluiscono 2 linee a doppio binario, una da Bovisa per i treni delle Ferrovie Nord provenienti da Saronno (e Malpensa) e da Seveso, l'altra da Certosa per i treni F.S. provenienti da Gallarate e da Novara.

Verranno allora istituiti dei collegamenti diretti tra Saronno e Seveso e tra Gallarate e Novara con la tratta urbana sotterranea del “passante” Lancetti-Venezia (Venezia sarà ancora da considerarsi provvisoriamente stazione di testa).

Il completamento dell'intera opera è previsto per il 2003 con la realizzazione stazioni sotterranee di Dateo e P. Vittoria e dei relativi allacciamenti con la rete F.S. Dalla stazione di P. Vittoria a 4 binari si diramano due linee: la prima verso Rogoredo per collegarsi ai binari delle linee per Bologna e

Genova, la seconda verso Pioltello per collegarsi con la linea Milano-Venezia. Dopo il 2003 il “passante” sarà pienamente funzionante con una frequenza di 20 treni all'ora per senso di marcia.

Alcuni dati tecnici

Il volume di una stazione del passante equivale a quello di 5 stazioni della metropolitana, con una lunghezza delle banchine di 250 m, più che doppia rispetto a quelle del metrò. La tratta urbana comprende una galleria da 10,4 km completamente in sotterranea, con 6 stazioni sotterranee e una (quella di Bovisa) in superficie. La distanza media tra le stazioni è di 1650 m. La linea corre a livelli altimetrici oscillanti tra i 9 ed i 20 m. sottoterra con pendenze che, in alcuni tratti, raggiungono il 18 per mille. Passa sotto la linea 2 della metropolitana a P. Garibaldi, la 3 a P. Repubblica e la 1 a P. Venezia. Il tracciato planimetrico (per garantire stazioni in rettilineo) comprende raggi di curvatura minimi di 325 m. La velocità prevista è di 60 km/h. L'alimentazione elettrica è data da linee di contatto aeree a 3000 V in C.C. in uso alle F.S. Il sistema di distanziamento consente caratteristiche di esercizio simili per la frequenza a quelle di una metropolitana.

Costi del passante

I lavori per la costruzione del passante iniziarono nel 1984. Il progetto originario prevedeva 8,5 Km. di linea in sotterraneo e 4 stazioni sotterranee (P. Garibaldi, Repubblica, Venezia, Dateo) per un costo complessivo di 437 miliardi e una durata dei lavori di 6-7 anni. La rivalutazione monetaria, le varianti al progetto, la discontinuità dei finanziamenti (oltre alle note vicende di Tangentopoli) sono tra le cause principali della lievitazione dei costi e dello slittamento dei tempi rispetto alle previsioni.

Il costo finale delle opere finora eseguite è di 1520 miliardi. Occorrono ancora 300 miliardi circa, per cui ad opera completata il costo totale si aggirerà intorno ai 2000 miliardi.

Obiettivi del passante

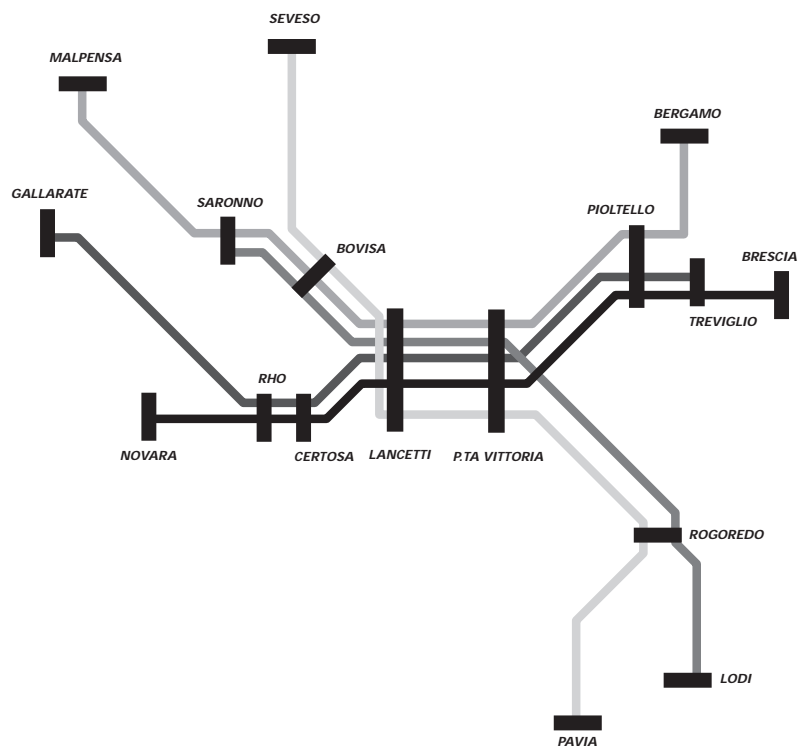
Scopo del passante è di realizzare una nuova linea ferroviaria che, attraversando in sotterranea la città di Milano, colleghi le linee provenienti da Nord-Ovest (delle Ferrovie dello Stato e delle ferrovie Nord) con quelle provenienti da Sud Est (F.S.).

Tale collegamento permetterà di alleggerire il traffico concentrato oggi in stazioni (Cadorna per le FNM, Milano Centrale e Milano P. Garibaldi per le F.S.) di distribuire i viaggiatori nell'area urbana attraverso stazioni connesse con le linee della metropolitana, da cui riceverà altri viaggiatori, di snellire la circolazione dei treni eliminando le manovre nelle stazioni necessarie per invertire il senso di marcia, di incrementare il numero dei treni locali confluenti su Milano e di trasferire (si spera) una quota notevole di pendolari (200-300 mila al giorno) dall'auto al mezzo pubblico ferroviario. Si stanno fin da ora definendo ipotesi di itinerari secondo le esigenze di traffici comprensoriali e regionali (es. Novara Piacenza, Novara Brescia, Gallarate Treviglio, Saronno Lodi, Seveso, Pavia, Malpensa Bergamo, ecc.)

Considerazioni

Per Monza il passante ha riflessi modesti. Si può ipotizzare un aumento (per ora non quantificabile) del numero dei treni pendolari e non diretti a Milano, grazie alla maggior ricettività delle stazioni di Milano Centrale e Milano P. Garibaldi, una volta liberate dai treni che saranno dirottati sul passante. Ma dal passante Monza potrebbe trarre un altro vantaggio, se decidesse di collegarsi con la linea 3 della metropolitana milanese e quindi attraverso la stazione di Repubblica, col passante (che tra l'altro permette fin da ora di raggiungere rapidamente la stazione di Bovisa, vicino alla quale è in corso di realizzazione il nuovo Politecnico). Milano ha un programma di 3000 miliardi di investimenti per prolungare la linea 3 da Zara a Cinisello (che permetterà anche di raggiungere la nuova sede dell'Università presso la Bicocca) e per avviare la costruzione di una quarta linea metropolitana.

Perché allora Monza non si inserisce nel progetto



per realizzare un metrò leggero inteso anche come metrotranvia che in proseguimento della linea 3 a Cinisello (che permetterà anche di raggiungere la nuova sede dell'Università della Bicocca) raggiunga Monza attraverso Viale Lombardia (e che successivamente potrà essere prolungato fino alla Villa Reale, all'Ospedale Nuovo e oltre)?

Invece, a quanto pare, Monza pensa ancora una volta a chiudersi su se stessa preferendo un suo metrò, a mio avviso sterile di vantaggi e scollegato con Milano.

Renato Violante

La carenza normativa italiana in materia di moderazione del traffico

In tema di sicurezza stradale, si ritiene che la causa principale degli incidenti, sia determinata dalla imprudenza nei comportamenti di guida degli automobilisti, dalla velocità dei veicoli, dal non rispetto delle norme del Codice della Strada.

Si attribuisce cioè al comportamento scorretto dell'automobilista la causa principale degli incidenti stradali.

Raramente vengono presi in esame altri fattori che concorrono al verificarsi degli incidenti stessi.

Tali concause vanno ricercate nella forma stessa della strada; cioè nelle sue geometrie, nel suo tracciato, nelle sue sezioni che consentono di raggiungere velocità elevate anche in ambito urbano, a discapito della sicurezza degli utenti deboli (pedoni e ciclisti).

La strada, secondo i principi normativi che ne hanno ispirato le realizzazioni degli ultimi decenni, ha in sé una visione trasportistica in termini di capacità e velocità dei veicoli in transito.

Il parametro di maggiore capacità della strada è considerato dai progettisti, l'elemento necessario per rendere più fluido e scorrevole il traffico.

L'aumento però dei livelli di traffico determinato dallo sviluppo economico, ha portato come conseguenza saturazione per livelli d'intasamento e occupazione di notevoli quantità di suolo pubblico. A portare a tale situazione ha contribuito anche una visione normativa della strada dove la mobilità veicolare ha la massima priorità, senza considerare anche gli aspetti della mobilità lenta.

La normativa tecnica conseguente a questa visione è espressa nelle "caratteristiche geometriche delle strade", raccolte nelle Norme CNR n°60 del 1978; queste "regolano gli elementi relativi alle caratteristiche di progetto delle strade urbane, in rapporto alle funzioni che esse sono chiamate a svolgere nella pianificazione urbanistica ed ad una più specifica pianificazione del traffico".

Il principio guida di tali norme, è di rendere il più possibile scorrevole gli spostamenti da un luogo all'altro del territorio anche in ambito urbano, strade con ampie sezioni stradali.

L'intento di fluidificazione del traffico ha trascurato fattori di sicurezza, di qualità e di accessibilità dell'ambiente urbano da parte degli utenti deboli della strada (pedoni e ciclisti).

Negli schemi grafici delle "Strade di scorrimento" e delle "Strade di quartiere" (strade di carattere urbano), riportati nelle norme CNR n°60/1978, si prevedono sezioni tipo con carreggiate a due o tre corsie per senso di marcia, che vanno dai 3,20 ai 3,50 per ogni corsia; mentre, gli accessi ai passi carrabili sulle strade locali, "strade interamente a servizio diretto degli insediamenti", si prevedono ampi

raggi di curvatura, per consentire il disimpegno della strada principale nel minor tempo possibile.

La concezione a cui la normativa CNR si ispira è in termini di capacità e velocità di progetto; di massima fluidificazione del traffico in movimento e di massimo stazionamento delle auto in sosta.

Tutto ciò a discapito di una risorsa limitata quale il territorio.

Inoltre, il loro linguaggio burocratico, le rende spesso di scarsa comprensione agli stessi tecnici e progettisti del settore, vanificandone la loro utilità di strumento professionale.

Il considerevole aumento dei veicoli in circolazione; i relativi problemi di intasamento nelle aree urbane con i conseguenti problemi di inquinamento acustico ed atmosferico; i relativi problemi di degrado della qualità urbana dovuta all'invasione dei veicoli parcheggiati ovunque su suolo pubblico, compreso i marciapiedi, hanno posto l'interrogativo di come risolvere i problemi di accessibilità e sicurezza stradale e di come riqualificare lo spazio pubblico della strada.

Per rispondere a tali interrogativi può risalire alle prime esperienze di moderazione del traffico, che in Olanda attraverso i "Woonerf", o in Germania con le "Wohnstrasse", hanno dalla metà degli anni '60 cominciato a ridare un nuovo volto alle strade urbane.

La traduzione di questi due termini sta per "Strade residenziali"; strade cioè non più a carattere prettamente automobilistico, ma strade e quindi spazi ad uso promiscuo a priorità pedonale, in cui la circolazione e la sosta dei veicoli viene consentita solo ai residenti e subordinata ad altre attività che si svolgono sulla stessa sede, quali il gioco dei bambini, le attività ricreative per gli adulti, attività varie di socializzazione che si possono creare grazie alla nuova caratteristica della strada.

Questa interpretazione polifunzionale della strada, consente in parte il recupero della vita sociale dei quartieri densamente abitati ma privi di luoghi di incontro e socializzazione.

L'attenzione crescente verso le esperienze di moderazione del traffico del nord-Europa, ha posto l'attenzione per la realizzazione di una normativa specifica per la creazione di strade accessibili alle diverse utenze.

A tale proposito si può dire che il caso svizzero delle "Norme VSS" sono l'esempio più significativo nel campo della moderazione del traffico.

Realizzate dall'Associazione Svizzera dei Professionisti delle Strade nel 1985, rappresentano un caso di normativa specifica sui diversi aspetti tecnici e progettuali, al cui interno si trovano delle precise indicazioni tecniche.

Esse costituiscono un valido strumento per la pratica progettuale, nella quale vengono indicate le caratteristiche dimensionali e strutturali degli interventi, quali per esempio: restringimenti di carreggiata, disassamenti orizzontali e/o verticali, creazione di isole centrali spartitraffico per la canalizzazione del traffico, realizzazione di incroci rialzati a livello marciapiede per il rallentamento dei veicoli agli incroci.

La caratteristica peculiare di queste norme è la semplicità espositiva riportata negli esempi grafici e nelle tabelle presenti, che rendono la consultazione delle stesse di immediata comprensione sotto il profilo tecnico e progettuale.

L'Italia rispetto ai temi della moderazione del traffico soffre della mancanza di una normativa specifica quali le VSS svizzere, e tale carenza si ripercuote

sugli operatori del settore trovando difficoltà operative nel realizzare correttamente interventi di riqualificazione urbana.

La normativa italiana vigente non prevede interventi di questo tipo, e per questo gli operatori e i professionisti si trovano spiazzati nelle fasi progettuali di interventi di moderazione.

Da parte degli amministratori pubblici, la insufficiente conoscenza della materia, porta questi ad accogliere con diffidenza proposte di interventi di moderazione del traffico, in quanto ritenute penalizzanti per alcune categorie quali automobilisti, commercianti, artigiani, ecc.

Una maggiore conoscenza del tema, nonché la possibilità di adottare anche in Italia una normativa quale quella svizzera, colmerebbe il vuoto di conoscenze di cui ancora la legislazione italiana soffre, mettendo altresì in grado gli operatori del settore di operare nel pieno rispetto di una norma legalmente riconosciuta.

Gabriele Lamera

Ricordo di Massimo Pellacini

Massimo non avrebbe gradito una celebrazione e neanche una presentazione; ci si deve limitare a ricordare qualcosa di Lui. Carattere schivo e tuttavia irridente di ogni occasione, anche professionale, non potendo esimersi, approfittava di ogni occasione di un suo coinvolgimento nel pubblico, per provocare un'atmosfera di partecipazione emotiva tale da trasformare quanto lui veniva enunciando in una propria scoperta e in un valore di chi lo ascoltava.

Così, all'inaugurazione del suo ultimo lavoro, la Residenza assistita dell'Opera Pia Bellani, a fine giugno scorso, fece scoprire, con molto garbo e candore, come la struttura realizzata fosse da riferire a un archetipo del Pizzocaro, già realizzato nel '700 con tutte le connotazioni funzionali appena da riprendere e traslare. In realtà era stato un progetto fortemente voluto e sofferto, che per essere realizzato, pur nel rispetto di tutta la normativa in materia, aveva dovuto combattere per una variante di P.R.G.

Massimo Pellacini è stato infaticabile e tenace al momento di realizzare e costruire per poi ritirarsi nell'ombra al momento dell'evidenza dei risultati. Il Friuli intero ricorda la sua gestione dell'emergenza e del volontariato negli anni 1976 e 1977, lo ha visto invece allontanarsi al momento di conseguire ambiziosi incarichi; tra gli Alpini circolano leggende sulla sua onnipresenza in tutti i cantieri di risanamento: il "Forno di Forgaria" è una realtà che ha portato a realizzare un intero fabbricato ex-novo in forma gratuita e volontaria nel tempo di pochi mesi.

Nell'ambito dei rapporti di lavoro, tutta la sua opera, a volte anche fortemente segnata dalla mano abile e intelligente, si è identificata nel lavoro di gruppo in cui ha sempre creduto condividendo, prima con compagni di liceo e di università, poi con altri colleghi tutto l'arco della sua attività professionale, iniziata, in Monza, nella Torre di Via Lambro ed ora immaturamente interrotta.

Ha lasciato molti lavori, preceduti da migliaia di disegni in cui elaborava, incontentabile, tutte le varianti possibili, tutti bellissimi e da collezionare che però finivano ogni giorno, per suo volere, nei sacchi a buttare. Di famiglia veneta, proveniente da

Marostica, ottimo pittore e bravissimo disegnatore, gran cultore di Vicenza e dell'architettura palladiana, non poteva che laurearsi a Venezia con Carlo Scarpa. Nel 1970, pur di avere occasione di ritornarci, ha aperto la strada alla colonia di monzese che si sono laureati all'Università di Venezia in Urbanistica, portando a termine tutti gli esami ma senza laurearsi perché l'importante era "solo vedere come era fatto il corso di laurea".

Questa breve occasione ci consente di sentirci vicini alla Sua famiglia: le figlie Valentina e Veronica e la moglie, Signora Mirella, che lo sentono quotidianamente presente nella sua casa interamente tappezzata di tutti i libri possibili.

Gerardo Genghini

Rinnovo del Consiglio dell'Ordine degli Architetti di Milano

Il Consiglio del Collegio ringrazia i colleghi architetti che hanno dato la loro disponibilità come presidenti o scrutatori di seggio nelle giornate del 12,13,16,17,18,19, 20, 23, 24, 25, 26, 27 dalle ore 10 alle ore 12 presso la biblioteca del NEL: Marialuisa Biffis, Annalisa Cairo, Michela Genghini, Sandro Gnetti, Fabrizio Guccione, Piero Malvezzi, Vittorio Mariani, Guido Paleari, Romeo Paleari, Giovanna Perego, Matilde Ruol, Raul Zacché.

Primo congresso regionale degli Architetti Lombardi

Nelle giornate di 27-28 marzo si terrà a Milano presso l'Hotel Executive il 1° Congresso regionale degli Architetti Lombardi dal tema: "Il lavoro dell'architetto: l'acquisizione, l'operatività, la verifica ed il giudizio".

La situazione evolutiva in atto di riforma e cambiamento degli Ordini e della stessa professione (Legge Quadro, normative Europee, Antitrust), richiede una partecipazione attiva al dibattito in corso da parte di tutti.

E' in gioco il futuro della nostra professione!

Adeguamento dei compensi a vacazione per le prestazioni professionali degli Architetti e Ingegneri

D.M. Grazia e Giustizia n.417 del 03.09.1997 (G.U. ...283 serie generale del 04.12.1997)

art.1 "i compensi a vacanza previsti dall'art.4 della legge 2.3.1949, come modificati da ultimo decreto ministeriale del 11.06.1987 n.233, sono fissati in ragione di £.110.000 per ogni ora o frazione di ora per il professionista incaricato, di £.73.500 per aiuto iscritto all'albo e di £.55.000 per ogni altro aiuto di concetto"....

Elena Valentini

D.Lgs. 494/96 e tariffa professionale

Abbiamo preso in considerazione i diversi criteri proposti dagli Ordini professionali della provincia di Milano, rispettivamente Ingegneri e Architetti e da C.N.A. e C.N.I. per la valutazione degli onorari professionali relativi all'espletamento di prestazioni in materia di sicurezza nei cantieri temporanei e mobili.

Ciascuno di essi conduce ad una quantificazione sostanzialmente diversa, che abbiamo riepilogato in una apposita tabella.

E' legittimo domandarsi quali siano le motivazioni che supportano valutazioni così disparate.

Auspicabile è credere che le stesse non siano frutto di una volontà strategica volta alla salvaguardia della concorrenzialità. Sancire che la stessa prestazione professionale espletata da un ingegnere o da un architetto costa il doppio o la metà a seconda del titolo preso a riferimento è una scelta discutibile, per entrambe le categorie: la prestazione è la stessa, la formazione in materia di sicurezza è la stessa, garanzie e responsabilità non possono differenziarsi.

Se l'obbiettivo è tutelare veramente la concorrenzialità delle prestazioni, è legittimo, congruente e appropriato chiedere che la concorrenza di misuri sul piano delle prestazioni e non dello "sconto". Ma allora Ordini e Collegi, devono aprirsi al dialogo, al reciproco confronto per la definizione di un criterio univoco, accettabile per tutte le categorie legittimate allo stesso esercizio. Di fatto la Tariffa Nazionale per la determinazione dei compensi è unica e non contempla mai alcun distinguo con riferimento al titolo del professionista che esercita la prestazione. Praticare criteri di valutazione diversi per la stessa prestazione, al contrario, equivale ad asserire che esistono prestazioni di serie A e di serie B, oppure che le stesse prestazioni possono essere più o meno "care" a seconda del titolo a cui si fa riferimento.

Sulle precisazioni fatte dall'ordine degli Architetti di Milano in merito alla tariffa per prestazioni professionali definite dal D.Lgs.494/96, e pubblicate a pag.16 del n.10 di A.L.ottobre 1997:

- la proposta di prendere a riferimento per il valore dell'opera i costi della sicurezza non è una strada attualmente praticabile; la valutazione dell'onorario e del costo della prestazione viene richiesto all'atto dell'approccio preliminare, prima del conferimento d'incarico, quando cioè facilmente non è disponibile una documentazione di progetto attendibile per effettuare "la depurazione" del costo dei materiali dal costo globale dell'opera. Non dobbiamo dimenticarci che ruolo del coordinatore nella fase di progetto è interloquire con il progettista ed eventualmente integrare il progetto con contenuti volti alla tutela della sicurezza. Contenuti che si possono estrinsecare ancora con una progettazione esecutiva non sempre distinta da quella esecutiva finalizzata alla costruzione del manufatto. I costi della sicurezza vengono stimati dal coordinatore in fase di progetto come atto conclusivo del processo progettuale e/o di pianificazione, anche per la redazione del documento di piano.

Attualmente non sono neppure disponibili riferimenti statici a cui eventualmente ricorrere: rilevamenti sistematici dei costi cognitivi relativi alla sicurezza in generale; anche la determinazione delle opere da considerare per la stima dei costi di sicurezza attualmente è ancora in fase di sperimentazione e la codifica, non è operazione determinata e nemmeno di immediata risoluzione. Dove incomincia e dove fine il "costo" della sicurezza è ancora una strada da percorrere.

Lascia quindi grosse perplessità la proposta di identificare il valore delle opere di sicurezza con il concetto di *valore dell'impianto di cantiere*.

- *Può il valore dell'impianto di cantiere coincidere con il costo globale dell'opera depurato dal costo dei materiali che comporranno l'opera??* Ma cosa resta? Il costo della manodopera e ed il costo delle macchine ed attrezzature? Ma siamo sicuri che questo corrisponda al valore delle opere di sicurezza? Resta comunque il fatto che oggi determinare questo valore in anticipo, prima della progettazione finale esecutiva dell'opera, ovvero senza il computo metrico estimativo, non è praticabile, nemmeno in forma di incidenza percentuale.

Di fatto tutta l'argomentazione sulla stima dei costi della sicurezza è ancora oggetto di dibattito.

Non sembra felice presupporre tutta la valutazione degli onorari ad una valutazione I cui criteri non sono determinati.

Non abbiamo neppure tanto ben capito perché l'applicazione dell'articolo 21 sia inadeguata, così come formulata dal C.N.A.,; così come l'applicazione alla lettera dello stesso abbia costituito motivo d'osservazione da parte dell'Ordine degli Architetti di Milano. Trattasi comunque di "altra" prestazione professionale, ossia, la progettazione ed il coordinamento alla sicurezza anche se espletate dallo stesso professionista sono due ruoli diversi e distinti, per competenze e responsabilità.

La proposta dell'Ordine degli Ingegneri che ha definito una nuova categoria per la determinazione delle aliquote parziali, specifica per le prestazioni di sicurezza appare invece molto sensata e congruente con lo spirito originario delle prestazioni da valutare a percentuale, istituito dalla tariffa nazionale. Sugeriamo la determinazione di una nuova classe d'opera a completamento di questo criterio, per la definizione dei costi di riferimento: l'aliquota percentuale da applicare al costo complessivo dell'opera risolverebbe in sé, attraverso l'incidenza percentuale, la determinazione del costo di sicurezza.

Testa Enrico

Il testo soprariportato è stato inviato alle seguenti persone: ai Direttori di Redazione del Notiziario dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Milano, dell'Ingegnere Italiano, A.L., de Il Giornale dell'Ingegnere, e ai Presidenti e alle Commissioni Parecelle degli Ordini degli Architetti di Milano e degli Ingegneri di Milano.

Incontro con il Sindaco e l'Amministrazione Comunale

Lunedì 2 febbraio uno scambio di idee con l'assessore Tomé (Programmazione urbanistica) che ci ha investito delle problematiche politico-giuridiche per mantenere in vita il PRG, delle varianti che sono in

CITTA'

fase di elaborazione sugli edifici storico-testimoniali, sulla normativa e sugli interventi pubblici non compatibili.

Superata questa prima situazione di "emergenza" l'assessorato procederà speditamente all'esame delle osservazioni.

Abbiamo esposto le nostre preoccupazioni per come stanno procedendo alcune scelte della prece-

dente amministrazione nel campo della mobilità e trasporti (metropolitana) e dei servizi (cittadella giudiziaria ecc.), senza un chiaro quadro generale di riferimento.

L'assessore si è dichiarata disponibile ad incontrarci a cadenza quindicinale per un momento di interscambio di informazioni e per raccogliere i reciproci pareri su questioni attinenti la pianificazione della città.

Il Sindaco e l'Assessore Honorati (Edilizia Privata) hanno registrato il nostro giudizio negativo per come sono state effettuate le nomine di Commissione edilizia, senza una consultazione degli Ordini e senza valutare ruolo e competenze specifiche dei membri in relazione agli esclusivi compiti di valutazione di impatto ambientale di pertinenza della Commissione stessa.

E' da superare la concezione di Commissione Edilizia come un parlamentino di minoranze e maggioranze: il suo compito è tipicamente disciplinare, esprimendo giudizi nel merito qualitativo del progetto e del suo inserimento ambientale, suggerendo interventi migliorativi, contribuendo con quel "valore aggiunto" che l'istruttoria d'ufficio non è in grado né ha competenza di svolgere.

Abbiamo insistito sull'opportunità di promuovere "concorsi di progettazione" in tutti i casi di interventi di rilevante impatto urbanistico con particolare attenzione a favorire l'inserimento di giovani all'interno di gruppi di lavoro pluridisciplinari.

A proposito, che fine ha fatto il concorso di progettazione per il Museo della città di Monza nella casa degli ex-Umiliati, già definito nel bando e nei contenuti con la precedente Amministrazione?

Nessuno ne sapeva nulla.

Il Collegio è disponibile a fornire il proprio contributo ed auspica che vengano costituiti gruppo di lavoro e di studio nei vari settori, per le tematiche emergenti, raccogliendo idee e contributi da parte di chi si occupa, con passione e competenza, della propria città.

Michele Faaglia

Concorso di idee per restauro dell'ex-casa degli Umiliati a sede del Museo civico della città di Monza

Dopo la fretta e furia della precedente Amministrazione che, con il contributo del Collegio ed il parere favorevole dell'Ordine degli Architetti di Milano ha elaborato il bando di concorso a tempo record, abbiamo chiesto ai vari uffici competenti che fine abbia fatto questo concorso. Nessuno ne sa più nulla.

Poiché si tratta della prima iniziativa di concorso di progettazione in Monza, iniziativa alla quale teniamo molto perché costituisce nel metodo e nelle finalità l'esempio di procedura corretta e trasparente per l'assegnazione degli incarichi pubblici, in linea con i paesi Europei (in Francia si promuovono 6000 concorsi di progettazione all'anno), chiediamo all'Assessore competente (Lavori Pubblici) di rispolverare l'iniziativa e pubblicare il bando al più presto. Le aspettative sono tante.

Michele Faaglia

Dove mettiamo i rifiuti per la raccolta?

Forse non tutti avranno avuto modo di osservare come la raccolta dei rifiuti per il successivo prelevamento e smaltimento sia del tutto casuale e lasciata all'improvvisazione.

Parlo delle campane per la raccolta del vetro: dove sono ubicate? Solitamente ce le ritroviamo sui marciapiedi o agli angoli delle strade e comunque e posizione sconveniente e di disturbo sia per i pedoni che per i conducenti di automezzi; senza contare che quando la campana è sottostimata per la raccolta i rifiuti vengono giustamente sparpagliati nell'intorno, con tutte le conseguenze che possono solo peggiorare una collocazione poco felice.

E che dire sui cassonetti per la raccolta dei rifiuti organici prodotti dalle attività di ristoro? Oltre ad essere anch'essi in posizioni del tutto casuali, nella maggior parte dei casi sono accompagnati dal percolato delle sostanze in decomposizione. Percolazione che allaga l'intorno e contribuisce alla propagazione di maleodoranti esalazioni.

E il giorno della raccolta dei rifiuti definiti "riciclabili" (quelli nel sacco rosa)? I cittadini, anche detti contribuenti visto che ciascuno paga per questo servizio scadente, sono costretti, almeno per un giorno prima della raccolta, a fare gincane per evitare di inciampare in montagne di rifiuti accatastate lungo i marciapiedi o in prossimità dei cancelli carrai, eccetera.

Ma tutto questo non è evoluto. E nemmeno civile. E allora perché si verifica? La raccolta dei rifiuti va bene così? Non credo! La raccolta dei rifiuti non è tema d'interesse per chi gestisce e organizza "la cosa pubblica" (in questo caso la spazzatura, ma anche il suolo pubblico dove viene depositata)?

Eppure qualche paesino della Liguria, che considera il cittadino diversamente, in quanto turista, fonte di risorse e guadagni, ha risolto meglio il problema pensando alla predisposizione dei punti di raccolta, e proponendo una soluzione interrata. La circolazione pedonale e veicolare è rispettata. Il percolato dei rifiuti organici è previsto e risolto. Le montagne di rifiuti non si incontrano mai, nemmeno durante i giorni che precedono la raccolta.

Chissà se anche a Monza qualcuno ci vorrà pensare?

Elena Valentini

Stage di centoventi ore alla Scuola Paolo Borsa

La scuola Paolo Borsa, che si occupa di formazione professionale, si è rivolta al Collegio chiedendo collaborazione per reperire studi professionali disposti ad accogliere disegnatrici Autocad 12 e 13 formate dalla scuola con un corso promosso dal Comune di Monza, dalla Regione Lombardia e dal Ministero del Lavoro e sostenuto col fondo sociale europeo. Gli studi dovevano offrire e mettere a disposizione delle corsiste le proprie attrezzature e la propria esperienza consentendo il completamento del processo formativo attraverso uno stage di 120 ore per ciascuna corsista. Le corsiste in cambio avrebbero messo a disposizione degli studi le conoscenze acquisite durante il corso.

Gli stage hanno avuto corso dal 01.12.97 al 19.12.97 e dal 07.01.98 al 14.01.98.

La Scuola Borsa ci ha ringraziato, confermando che tanti colleghi hanno aderito al nostro invito. Ringrazio tutti coloro che hanno accolto l'iniziativa, per la generosa disponibilità.

Ringrazio la Scuola Borsa per aver riposto fiducia

nel Collegio.

Bilbao 14/17 maggio

Si è organizzato il terzo viaggio in Spagna e più precisamente a Bilbao ove potremo ammirare sia il nuovo Museo che l'Esposizione Internazionale.

La partenza è prevista venerdì 15 Maggio da Milano Linate, il rientro avverrà lunedì 18.

La quota di partecipazione è di £ 1.000.000 per i

VIAGGI

soci del Collegio e di £ 1.100.000 per i non soci; per le camere singole, contattatemi direttamente.

La quota di partecipazione comprende:

- 3 pernottamenti a Bilbao, presso l'hotel Hervion (3 stelle);
- prima colazione;
- volo aereo Milano/Bilbao e Bilbao/Milano;
- trasferimenti dall'aeroporto all'hotel con pullman e guida;
- tasse aeroportuali;
- bus per due mezza giornate di cui una con guida.

Pregherei tutti coloro che intendessero confermare la partecipazione al viaggio, di mettersi in contatto al più presto con me allo 039-325311 e fax 039-2300425; l'adesione deve essere accompagnata da un acconto di £. 500.000.

Si ricorda che i posti a disposizione sono 60.

Giovanni Grassi

Il concorso European: una opportunità per tutti gli architetti europei "under 40"

European è un programma di ricerca per nuove architetture, comune a tredici paesi europei, che organizza concorsi di idee seguiti da realizzazioni. Aperti ai giovani architetti con meno di quarant'anni

CULTURA

di tutta Europa, i concorsi hanno cadenza biennale. Gli obiettivi sono: raccogliere nuove idee su temi comuni alle città europee, facilitare il conferimento di incarichi professionali a giovani progettisti capaci e, più in generale, animare il dibattito fra le reti di professionisti e le Amministrazioni locali.

Il concorso europeo di architettura European è giunto alla sua quinta edizione. Il tema scelto per questo anno è "nuovi panorami dell'edificazione / il viaggio e la prossimità".

Negli ultimi cinquant'anni le città europee hanno avuto uno sviluppo consistente, sfruttando grandi superfici periferiche, da destinare alle infrastrutture di trasporto. Questa evoluzione ha provocato la frammentazione del tessuto urbano periferico e la creazione di vuoti urbani in seguito all'abbandono di questi siti quando le relative funzioni sono diventate obsolete.

La questione che viene posta dal concorso è come

sia possibile riappropriarsi di questi spazi interstiziali per trasformarli in aree residenziali. Come è possibile inventare nuovi panorami residenziali? E' possibile creare delle opportunità per migliorare la qualità urbana? Le strutture urbane, il paesaggio, le entità urbane e residenziali possono essere ricreate all'interno di questo paesaggio discontinuo?

European 5 pone alcuni temi ai concorrenti, da sviluppare nei siti europei scelti per il concorso:

- Natura e residenza;
- Trasporto e accessibilità urbana;
- Nuove logiche urbane di interconnessione;
- Nuove forme residenziali;
- Intensificazione degli usi;
- Progetto come strumento per gestire la complessità.

Il concorso è stato lanciato ufficialmente il 6 aprile 1998. Si sono candidate in totale sessantasette città, in diciannove nazioni europee. I concorrenti sono liberi di iscriversi in una qualunque delle città candidate, indipendentemente dal paese di appartenenza.

Il calendario del concorso:

- 6 aprile-6 luglio 1998: iscrizioni
- 30 settembre 1998: termine per la consegna degli elaborati
- ottobre-novembre 1998: preselezione elaborati da parte delle giurie nazionali
- febbraio 1999: giurie nazionali
- 28 febbraio 1999: comunicazione degli esiti

Ulteriori informazioni si possono trovare consultare i siti Internet di:

European Francia
(<http://www-european.gamsau.archi.fr>),
European Olanda
(<http://www.archined.nl/european-nl/>) e
ArchiWorld Network
(<http://www.archiworld.it>),

oppure direttamente al

Secrétariat européen d'europan

(La Grande Arche, Pilier nord, 92044 Paris la
Défense Cedex 41- tel. ++33-1-40812447 fax 33-1-
40812458/40812446)

Paolo Bartoli

Libri

Titoli estratti dal catalogo del Sistema Bibliotecario di Monza, di recente acquisiti e disponibili per la consultazione.

Monza e L'Europa: da Monza a Coira per la Brianza la strada del lago di Como, dello Spluga e della valle del Reno nelle stampe dell'Ottocento; a cura di Francesco de Giacomini.

Monza Associazione Pro Monza 1997

La chiesa di Santa Maria di Carrobiolo: itinerario

storico artistico; a cura di Paola Magnani Pucci, Mariaebe Colombo, Giulia Marsili Università popolare di Monza 1997

Il Mulino Colombo e il fiume Lambro; M.E.M.B. Museo etnologico Monza e Brianza Monza M.E.M.B. 1997

Tutela del territorio: il piano 1997-98 per la rinascita del Parco di Monza: le iniziative della Regione e degli enti locali per il recupero ecologico-ambientale e la valorizzazione storico-monumentale del Parco recintato più grande d'Europa.

Deliberazione della Giunta Regionale n. 23922 in attuazione della L.R. 31 luglio 1995 n. 40 Regione Lombardia. Milano Regione Lombardia Assessorato all'urbanistica e al territorio 1997

La Valle del Lambro da Monza a Merone; testi Laura Caprio, Domenico Flavio Ronzoni. Missaglia Bellavite 1997

Capolavori dell'800 napoletano: dal Romanticismo al Verismo, dalla Reggia di Capodimonte alla Villa Reale di Monza. Milano Mazzotta 1997

Cinque secoli di pittura a Monza: opere d'arte restaurate 1980-1995: Monza Serrone della Villa Reale e Duomo 7 novembre 1997 - 31 gennaio 1998; a cura di Roberto Cassanelli e Roberto Conti. Milano G. Mondadori 1997

Le immagini della fantasia: 14° mostra internazionale d'illustrazione per l'infanzia: 20 settembre - 19 ottobre 1997 Monza Arengario. Milano Provincia di Milano 1997
Monza Comune di Monza

VIDEO

Un'autostrada tra due quartieri: S. Fruttuoso e Triante. 1 videocassetta (VHS) color. son. Monza 1997

Un recupero: il Polittico del Duomo; riprese Corrado Fontana; testo Camillo Agostoni; voce Umberto Tabarelli; montaggio rvm Corrado Fontana; regia Camillo Agostoni 1 videocassetta (VHS) color. son. Monza 1997

Mostre

Elliott Erwitt - 101 photos centouno foto del celebre fotoreporter americano Galleria Carla Sozzani corso Como 10 - Milano

Jasper Jones dipinti del maestro della Pop Art alla Galleria Marino alla Scala

piazza Scala 5 - Milano

I grandi temi del Futurismo
Boccioni, Carrà, Depero, Sironi, Balla e Farfa
Fondazione Antonio Mazzotta
Foro Bonaparte 50 - Milano

Architetture a confronto (4° incontro IN/ARCH) intervengono Achille Castiglioni, Philippe Stark e Gianpiero Bosoni
Triennale di Milano
16 aprile ore 20,45

Architetture a confronto (5° incontro IN/ARCH) intervengono Guido Canali, Rafael Moneo e Luca Molinari
Triennale di Milano
28 maggio ore 20,45

XVIII Premio Compasso d'oro - organizzato dall'ADI i risultati della 18° edizione del premio di design più importante d'Italia, esposto nuovamente nella sua sede storica
Triennale di Milano
dal 14 aprile al 24 maggio

Collegio di Monza degli Architetti e Ingegneri

Quote annue di iscrizione:

neolaureato	£ 30.000
ordinario	£ 70.000
sostenitore	£ 150.000

Consiglio direttivo del biennio 1997/1998:

Presidente	Michele Faglia 039 325311 2300425 fax
Vicepresidente	Vittorio Mariani 039 2752830 470067 fax
Segretario	Enrico Testa 039 387385 323987 fax
Consigliere	Maurizio Ceruti 039 368036 362109 fax
Consigliere	Michela Genghini 039 389753 324251 fax
Consigliere	Giovanni Grassi 039 325311 2300425 fax
Consigliere	Romeo Paleari 039 383822
Consigliere	Franco Gaiani 039 323408 2300349 fax