

Qualità della committenza e del progetto per le opere pubbliche

Questa è la ricetta su cui concordano, nel forum organizzato dall'Oice in vista del traguardo di Torino 2006, esperti, amministratori e aziende del settore

A cura di Francesca Cusumano

Il padrone di casa dell'Oice in Piemonte, **Attilio Bastianini**, di Al Studio, il vice presidente di Confindustria Piemonte e presidente Ance Piemonte, **Maurilio Verna**, il direttore generale dell'agenzia Torino 2006, **Domenico Arcidiacono**, l'ingegnere capo del Comune di Torino, **Giambattista Quirico** e l'assessore all'Urbanistica della Regione Piemonte, **Franco Maria Botta**, l'assessore ai Trasporti della Provincia di Torino, **Franco Campia**, il presidente del gruppo Gtt, **Giancarlo Guiati**, l'ingegner **Piero Cornaglia** dell'Università di Torino e

infine il vicepresidente dell'Oice nazionale, **Vittorio Mosco**. Sono i partecipanti alla tavola rotonda organizzata dall'Oice Piemonte all'interno del convegno che si è tenuto in marzo presso il Lingotto al Salone "Infrastructura", durante il quale è stato fatto un primo bilancio sui lavori in corso per le Olimpiadi di Torino che stanno trasformando il volto della città.

Attilio Bastianini: Il professionista, ingegnere o architetto, se interrogato su cosa serve per garantire il buon esito di un'opera pubblica, risponderà ponendo

l'accento sulla qualità della progettazione e, in via subordinata, sulla competenza della Direzione Lavori. L'Oice Piemonte, nell'organizzare questo Convegno e nel



Attilio Bastianini

mettere a confronto opere di grande complessità tecnologica con il mondo politico-amministrativo della Regione e del Comune di Torino e con i massimi responsabili tecnici delle diverse Amministrazioni, ha provato ad ampliare la prospettiva. Per una buona opera pubblica serve, in primo luogo, una buona Committenza. In altre parole, una Committenza capace di programmare le opere, di collegare saldamente quanto programmato con le disponibilità di risorse finanziarie, di garantire, nelle

Attilio Bastianini: "L'Oice non rinuncia ad affermare la centralità del progetto per una buona opera pubblica, in un momento in cui il ruolo del progetto viene costantemente eroso a vantaggio di procedure apparentemente semplificate, ma in realtà solo più discrezionali, che spostano sull'operatore costruttore sempre maggiori ruoli e funzioni".



diverse fasi, dal progetto alla realizzazione, un continuo e costante rapporto con le professionalità incaricate. In Piemonte le opere presentate in questo convegno lo dimostrano, si ha una buona Committenza, sia per quanto riguarda gli interventi a scadenza non derogabile, come nel caso delle Olimpiadi, sia per quanto riguarda le attività per infrastrutturare il territorio e qualificare la città. La qualità della Committenza è sicuramente migliorata negli anni, consentendo di recuperare ritardi di decenni nel settore della viabilità stradale, del trasporto pubblico di massa e degli interventi di rinnovo e di trasformazione urbana. L'Oice non rinuncia, tuttavia, ad affermare la centralità del progetto per una buona opera pubblica, in un momento in cui il ruolo del progetto stesso viene costantemente eroso a vantaggio di procedure apparentemente semplificate, ma in realtà solo più discrezionali, che spostano sull'operatore-costruttore sempre maggiori ruoli e funzioni. La rassegna delle opere presentate (dagli acquedotti alle metropolitane, dalle discariche alle università, dalla pista di bob all'aeroporto) sono tutte caratterizzate dalla reale e verificata centralità che il progetto ha assunto, centralità non contraddetta neppure quando le procedure di affidamento dei lavori hanno utilizzato l'istituto dell'appalto integrato. Anche in tali opere, infatti, la qualità della Committenza ha evitato il rischio che la spinta degli interessi delle imprese costruttrici deragliasse verso soluzioni di minore qualità. Una buona Committenza e buoni raggruppamenti professionali, responsabili delle prestazioni progettuali, sono in grado di

Maurilio Verna: "Le nostre conferenze dei servizi devono cominciare veramente a decidere con tempi tecnici alla francese: quando si vuole fare una grande opera, si radunano tutti gli aventi causa in una stanza e se ne esce con un sì o con un no definitivi".

garantire, con la centralità del progetto, opere di straordinario livello nel pieno rispetto dei tempi e dei costi. L'Oice non si richiude nella sacralità del ruolo del progetto, ma chiede che le forme innovative per l'affidamento dei lavori (quale appalto integrato, concessione, project financing) mantengano alto il ruolo non surrogabile del progetto, quale garante della qualità dell'opera e della correttezza di spesa delle risorse pubbliche.

Maurilio Verna: Credo che sia un'opportunità importante quella creata dall'Oice. Abbiamo visto degli ottimi progetti, parte realizzati, parte in embrione, parte in fase ormai finale nella regione che ha il più grosso cantiere d'Europa in corso. Un fatto che ricordo sempre con grandissimo orgoglio nel mio ruolo di presidente dell'Ance del Piemonte



Maurilio Verna

perché voi sapete che, se l'industria ha perso 18 mila dipendenti dal settore dell'automobile, l'edilizia è riuscita a creare in questi ultimi quattro anni 25 mila posti di lavoro arrivando a qualcosa come 137 mila occupati stabili. Questo trend positivo deve dire grazie sostanzialmente a una politica intelligente ma anche a una questione fortuita come le Olimpiadi che hanno fatto sì che non si fermassero i cantieri della metropolitana e che la viabilità avesse un grossissimo impulso. Allo stesso tempo, la realizzazione strategica del Corridoio 5 e di quello Nord Sud ha creato delle opportunità che mai più si ripeteranno in questa regione. Per contro devo anche lanciare un grido d'allarme: in una ricerca, l'Ance ha stimato che il Piemonte, che è una delle sei regioni più importanti della nuova Europa, ha a sua disposizione una serie di progetti che coprono importi da 40 a 50 miliardi di euro. Un 30% di questi progetti sarebbero pronti e cantierabili, mentre il restante 70% sono in fase di progettazione, sopra una nuvoletta dove troviamo i desideri delle varie province, delle varie città, delle varie regioni, del capoluogo e dei vari enti che gestiscono la crescita di questa regione. Abbiamo anche stimato

- e questo è un discorso che mi piace fare qui perché lo faccio a delle persone competenti - che i tempi di realizzazione dei progetti, quindi da quando si comincia a essere sulla nuvoletta a pensare, a quando si dà il primo colpo di piccone (ammesso ancora che il piccone si usi perché io sono di quinta generazione di una famiglia di costruttori, ma non ho più nessun manovale) passano circa 40 - 48 mesi. Quel 30% che è cantierabile in Piemonte darà da mangiare a noi, alle società di ingegneria, ai progettisti, ai direttori dei lavori, ancora per circa un anno, un anno e mezzo, quindi fino a metà del 2006, dopo di che, se questi 40 mesi continueranno a rimanere 40 mesi, avremo sicuramente un vuoto che azzererà il trend positivo di questo settore, del settore dell'ingegneria di progettazione e dell'architettura. Dobbiamo cercare, quindi, di lavorare tutti assieme per risolvere i problemi della nostra industria: collegamenti più veloci, in modo che le nostre merci arrivino rapidamente ai punti di smercio e riduzione dei passaggi burocratici. Le nostre conferenze dei servizi, ad esempio, che decidono e non decidono, devono cominciare veramente a decidere con tempi tecnici alla francese, dove in una sala come questa, quando si vuole fare una grande opera, si radunano tutti gli aventi causa, si presenta il progetto come lo si vuole fare nella fase 1, nella fase 2, nella fase 3, nella fase 4, nella fase 10. Quando si esce si mette un sì o un no, senza aspettare che poi ci sia l'ambientalista di turno, ci sia il problema dell'amianto - come è successo a San Sicario - senza che ci sia il problema di spostare un'isola perché la cicogna ci va a nidificare sopra. Solo così riuscire-

mo a mantenere quei 25 mila posti di lavoro che sono stati una validissima stampella alla crisi dell'industria e alla crisi dell'auto che ha attanagliato in particolare Torino.

Giambattista Quirico: La trasformazione di Torino non è iniziata per l'occasione olimpica ma con l'approvazione del piano regolatore del '94, laddove si sono messe le basi per lo sviluppo della città; processo che non si fermerà sicuramente nel 2006, ma andrà oltre perché già stiamo pensando a progetti di sviluppo che portano lontano, nel 2020 - 2025.

Certamente per trasformare una città bisogna coinvolgere molti soggetti, innanzitutto i cittadini e poi il mondo dei professionisti, il mondo delle imprese e poi tutto quello che ruota attorno al sistema.

Dal mio osservatorio posso dire che in questi anni, malgrado tutte le difficoltà che spesse volte



Giambattista Quirico

Giambattista Quirico: "Il programma che stiamo elaborando prevede la realizzazione di altre opere puntuali, in gran parte rivolte alla costruzione di nuove infrastrutture viarie. Si tratta principalmente di interventi sul suolo pubblico: nuovi sottopassi stradali, la sistemazione delle aree superficiali sovrastanti il passante ferroviario e la metropolitana".

durante la giornata noi incontriamo per operare, la collaborazione e la comprensione fra i soggetti interessati ci sono state.

Certamente per i cittadini la trasformazione in corso comporta disagi e debbo dire che purtroppo non abbiamo ancora terminato: il 2005 vedrà una sofferenza molto più marcata rispetto all'anno precedente che si attenuerà soltanto all'inizio del 2006 con la chiusura delle olimpiadi, per poi riprendere nel 2007 con un'altra serie di interventi, specie nel campo della mobilità e delle infrastrutture.

Il programma che stiamo elaborando (2006 - 2007 - 2008) prevede in città - oltre al completamento degli interventi infrastrutturali che qui sono stati ricordati, quali la metropolitana, il passante ferroviario - altre opere puntuali ed in gran parte rivolte alla realizzazione di nuove infra-

strutture viarie. Si tratta principalmente di interventi sul suolo pubblico: nuovi sottopassi stradali, la sistemazione delle aree superficiali sovrastanti il passante ferroviario e la metropolitana. Senza poi dimenticare che stiamo ragionando con le Ferrovie, nostro interlocutore privilegiato in questo momento nella trasformazione urbanistica della Città, sul discorso di Porta Nuova ovvero sull'interramento del fascio dei binari tra Lingotto e Porta Nuova (in tutto od in parte), gli stessi ragionamenti che già facemmo nel 1983 quando abbiamo incominciato a parlare di passante ferroviario.

Si ragiona, ancora, in grande perché c'è ancora molto da fare sul territorio cittadino, ma per realizzare le grandi trasformazioni ci vogliono molti quattrini ed in questo momento c'è una reale carenza di finanziamenti. Il ragio-

namento è questo: per le opere pubbliche la Città non può spendere quattrini in spesa corrente, ma deve indebitarsi attraverso mutui. Negli anni passati l'ente pubblico è stato particolarmente beneficiato in tal senso, oggi questo non avviene più; la stessa Finanziaria 2005 ha messo un freno ai mutui degli Enti Locali, situazione già da noi vissuta negli anni '80.

Tanto per darvi dei numeri, negli ultimi dieci anni mediamente si programmavano opere per 350, 400 milioni di euro all'anno, mentre oggi siamo scesi sull'ordine dei 100, 150 milioni, quindi circa un terzo rispetto al passato (a parte la metropolitana e il passante ferroviario).

Allora, come si fa ad andare avanti e fare nuovi investimenti? Bisogna cercare altre fonti di finanziamento, ad esempio attraverso strumenti come il project financing, che consentono di realizzare opere pubbliche con il coinvolgimento dei privati.

Altro tema è quello della qualità architettonica delle opere che si costruiscono: questo è un discorso particolarmente sentito dai media in questa fase di trasformazione della città.

L'Amministrazione cittadina, attraverso la revisione del regolamento edilizio, ha previsto la costituzione di una nuova commissione igienico edilizia che avrà funzioni sostanzialmente diverse da quella



precedente; non è più una commissione igienico edilizia di tipo tradizionale che guarda più al rispetto della norma e traslascia l'aspetto della qualità del prodotto edilizio. Ora dovrà dare esclusivamente pareri sulla qualità architettonica delle opere private e delle opere pubbliche e questo è un salto in avanti rispetto al passato.

In conclusione riteniamo che gli sforzi compiuti in questi anni portino a risultati apprezzabili non solo da noi addetti ai lavori, ma soprattutto dai cittadini di Torino e da tutti coloro che verranno a visitare la nostra città perché a loro sono rivolti i nostri sforzi.

Franco Campia: Nella nostra città, in campo urbanistico, architettonico ed edilizio, c'è stato un periodo molto lungo in cui è prevalsa la dimensione quantitativa su quella qualitativa. Naturalmente con le debite eccezioni! Non c'è da stupirsi: la città aveva esigenze di crescita veloce e il problema era di dare risposte; allora non sempre la qualità seguiva alla quantità. Non arrivo però a fare mia un'affermazione che pure ho avuto modo di sentire, secondo la quale una certa qual trentennale ingessatura, che Torino ha subito ad opera del vecchio piano regolatore del '59, sia stata proficua, in quanto ha impedito la realizzazio-



Franco Campia

Franco Campia: "Bisogna che si lavori, oltre che per realizzare in tempi brevi ciò che ci viene oggi presentato allo stadio di progetto, anche per predisporre un nuovo insieme di interventi, che impegneranno i prossimi vent'anni".

ne di cose peggiori! Mi sembra, e la rassegna dell'Oice lo dimostra, che la fase che stiamo attualmente attraversando ci ripresenti "della qualità".

Aggiungo che sono lieto che stiano riproponendosi occasioni di confronto sui temi architettonici/urbanistici, dopo una fase che a me è apparsa di relativo silenzio rispetto ai momenti di vivace confronto e dibattito che, ad esempio, hanno accompagnato la stesura del nuovo PRG cittadino. L'Oice ha fatto, dunque, una scelta più che utile con questo convegno e spero che anche la città si attivi molto sotto questo profilo.

Per quanto riguarda il ruolo della Provincia, ricordo che si tratta di un soggetto che studia e realizza una pluralità di opere anche molto importanti ed è inoltre attore di rilievo in processi di messa a punto, esame ed approvazione di grandi progetti infrastrutturali, come è stato ad esempio per la nuova linea AV/AC Torino - Milano ed oggi avviene per la Lione - Torino. Per le opere di nostra competenza abbiamo provveduto, a differenza del passato, in casi di grossi interventi e non solo, ad indire gare di progettazione, che sono state anche appannaggio di società qui rappresentate, nonché ad avvalerci di consulenze significative, attingendo nel mondo del Poli-

tecnico e direi alle migliori capacità tecnico/progettuali che la città esprime.

Sicuramente oggi in cima alla lista delle nostre preoccupazioni c'è l'opera più impegnativa, più problematica, più complessa, che è la Torino - Lione. Si rischia talvolta di vederla troppo facile, non afferrandone, per esempio, gli intricati risvolti di natura economica, ambientale e sociale. Resta tuttora un problema enorme quest'intervento, che pure deve certamente essere realizzato, ed appunto per questo sta in cima alla lista.

Tra gli interventi edilizi di spicco della Provincia non posso non ricordare la *realizzanda* nostra nuova sede, esempio di come un ente pubblico possa virtuosamente comportarsi nella collocazione di un proprio insediamento, fortemente polarizzante in quanto a flussi d'addetti e di pubblico.

Noi abbiamo fatto la scelta di rilevare l'immobile ex Telecom di Corso Inghilterra, scelta che io giudico assolutamente felice al di là delle qualità del fabbricato ed al di là delle condizioni economiche alle quali lo abbiamo acquisito (che comunque a mio avviso sono state buone), per la straordinaria posizione di questo fabbricato nel tessuto della città, collocato com'è letteralmente al di sopra della nuova stazione di

Porta Susa, fulcro in futuro del trasporto pubblico urbano e metropolitano.

Visto che di questo anche mi occupo... come dimenticare che il tema della corretta organizzazione dei trasporti incomincia da una corretta localizzazione degli insediamenti nel tessuto metropolitano, sulla base delle prevedibili condizioni di accessibilità? Concludo con un invito a guardare più lontano.

Bisogna che si lavori, oltre che per realizzare in tempi brevi ciò che ci viene oggi presentato allo stadio di progetto, anche per predisporre un nuovo insieme di interventi, che impegneranno i prossimi vent'anni. La necessità per l'area torinese di reinventarsi un futuro, lasciandosi alle spalle il clima di incertezza che tutti percepiamo, comporta, infatti, un parallelo processo di rinnovo ad adeguamento della propria armatura territoriale. A tal fine si devono considerare i diversi livelli, nel senso che gli interventi che animeranno la scena architettonica, infrastrutturale della nostra area andranno da progetti di livello internazionale o comunque extra cittadino, extra metropolitano, fino a realizzazioni alla scala urbana.

Mi auguro, dunque, che tra un anno, felicemente conclusa la vicenda olimpica, ci si possa ritrovare per esaminare nuovi progetti, quelli appunto della generazione successiva.

Franco Maria Botta: Attraverso la riqualificazione urbana si può cambiare volto alle aree più degradate, combinando la manutenzione, il recupero e la costruzione di nuovi edifici e interventi di carattere ambientale, culturale e sociale. Proprio per questo nel futuro, le società di ingegneria

Franco Maria Botta: "Attraverso la riqualificazione urbana si può cambiare volto alle aree più degradate, combinando la manutenzione, il recupero e la costruzione di nuovi edifici e interventi di carattere ambientale, culturale e sociale. Proprio per questo nel futuro, le società di ingegneria dovranno essere interlocutori privilegiati per la pubblica amministrazione".



Franco Maria Botta

dovranno essere interlocutori privilegiati per la pubblica amministrazione.

A questo riguardo vorrei citare come esempio la trasformazione dell'area delle ex acciaierie Ferrero, a Settimo Torinese. Strategica per la posizione centrale e al tempo stesso connessa con le principali vie di comunicazione, come le autostrade per Milano e per Aosta e in prossimità della stazione ferroviaria, prevede la realizzazione di circa

200 mila metri cubi di residenza e più di 30 mila metri quadrati di attività terziarie, artigianali e commerciali e un grande parco urbano di riordino della viabilità veicolare. Tra i programmi di recupero urbano di maggior rilievo va sicuramente annoverato quello di via Artom a Torino, con cui la città si è proposta di raggiungere una serie di obiettivi. Intanto, di ridisegnare la geografia dei luoghi, quindi di inventare spazi e luoghi di attrazione, di riqualificare l'ambiente, di recuperare la memoria storica del quartiere, di potenziare i servizi e i segni di identificazione collettiva, di innovare l'habitat, di rivitalizzare la vita sociale, favorendo una maggiore animazione e solidarietà del quartiere stesso. A conclusione, il quartiere risulterà composto da 615 alloggi contro gli attuali 780; per favorire ulteriormente la mobilità degli attuali inquilini è stato inoltre pre-

visto l'acquisto di altri 146 alloggi. Un altro programma di recupero urbano, che merita di essere menzionato, è quello nell'ambito di corso Grosseto che interessa due quartieri alla periferia nord ovest della città. In particolare, lo ricordo velocemente, il quartiere Serici si caratterizza per la sua importanza storico architettonica, in quanto è stato costituito nel '29 sul modello delle case viennesi, ma gli edifici non sono mai stati ristrutturati per cui la loro vetustà, nonché la obsolescenza degli impianti interni, oltre alla mancanza di ascensori e di bagni, impongono una ristrutturazione integrale, accompagnata da interventi che rendano il quartiere meno isolato.

Piero Cornaglia: L'Università degli Studi, insieme al Politecnico di Torino, è uno degli assi portanti della formazione nella nostra area metropolitana. Abbiamo un patrimonio immobiliare, messi a disposizione in

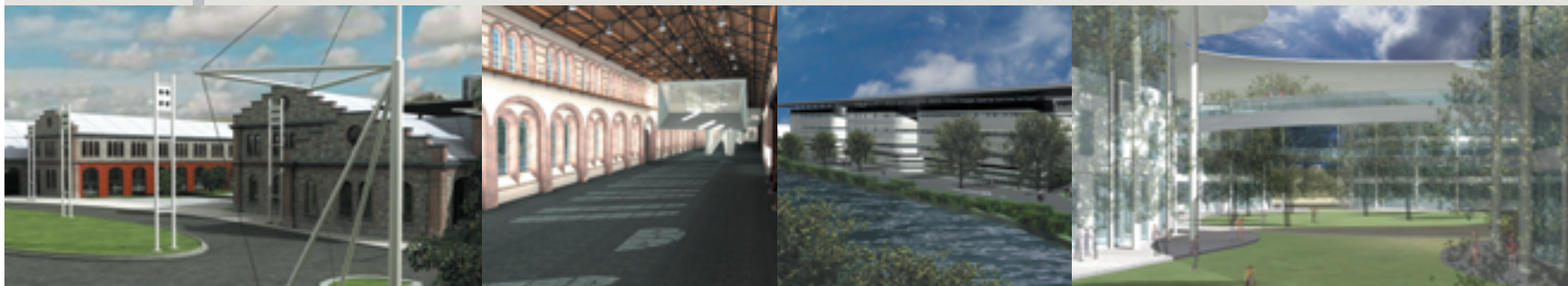


Piero Cornaglia

parte da enti pubblici, in parte direttamente dal demanio e in parte di proprietà nostra, che è quanto mai composito.

L'Università ha comprato tutta l'area Italgas, dividendola in tre parti, una parte è un'anticipazione di un centro interdisciplinare, l'altro è il villaggio olimpico che è un villaggio da 400 posti, che poi sarà una residenza per studenti e l'ultima è il progetto della nuova sede della facoltà di Giurisprudenza. A Torino abbiamo, inoltre, un cantiere molto avanzato, un primo esempio di lavoro rapido che è la Scuola delle Biotecno-

Piero Cornaglia: "L'esperienza dell'Agenzia Torino 2006 e delle modalità sia progettuali sia realizzative adottate rappresentano un risultato molto importante del quale tenere conto assieme alle varie leggi di riforma che hanno creato un nuovo modo di vedere l'Università".



Giancarlo Guiati: "Con la metropolitana la città di Torino si è costruita un complesso di conoscenze che ora è giusto non disperdere. Una strada è già stata percorsa dal Politecnico con il master sullo scavo meccanizzato delle gallerie".

logie in via Nizza, dove c'era in passato la facoltà di veterinaria, realizzato in project financing. Quindi ha avuto tutta un'altra gestione, tutta un'altra rapidità e ci sta servendo un po' come esempio di un modo diverso di approcciare. Altra realizzazione molto importante per l'Università è il polo di Grugliasco. A Grugliasco, negli anni, nell'ex ospedale psichiatrico si sono spostate le facoltà di agraria e veterinaria e sono in funzione lì dal '99 definitivamente. In previsione di uno sviluppo sostenuto e comunque a supporto di questo embrione di polo, è stato fatto sempre a Grugliasco, per l'occasione olimpica, un altro villaggio residenziale, che verrà utilizzato come villaggio media.

Oltre 200 milioni di euro di opera e infrastrutture costerà, poi, lo spostamento dell'intero polo delle facoltà scientifiche, scienze, matematica, fisica, biologia, ecc., una realizzazione veramente imponente.

L'esperienza dell'Agenzia Torino 2006 e delle modalità sia progettuali sia realizzative adottate, comunque, rappresentano un risultato molto importante del quale tenere conto assieme alle varie leggi di riforma che hanno creato un nuovo modo di vedere l'Università.

Giancarlo Guiati: Io vorrei centrare il mio intervento essenzialmente sui lavori della metro-

politana, attesa da sempre a Torino: c'è chi dice da 40 anni. Tra poco sarà realtà. La scadenza olimpica, certo, è servita: devo ammettere che, se non avessimo avuto l'urgenza di mettere in esercizio il primo tratto per la data di inizio delle olimpiadi, i tempi sarebbero slittati. Il grande evento, quello che ha convinto anche i più increduli, è stata la conclusione della galleria fino a Porta Nuova: finita la galleria può dirsi sostanzialmente realizzata anche la metropolitana. L'impegno, per raggiungere questo risultato, è stato molto forte e significativo da parte di tutti i soggetti che hanno partecipato. Vorrei, inoltre, sottolineare un'ultima cosa, immateriale, se volete, ma altrettanto importante. Con quest'opera la città di Torino si è costruita un complesso di conoscenze che ora è giusto non disperdere e non solo per tutti quelli che hanno partecipato alla realizzazione come la nostra struttura (25 persone), piccola se



Giancarlo Guiati

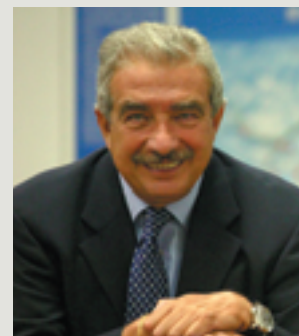
paragonata a quella di altre città europee. Il settore ha ormai acquisito una forte competenza professionale che può essere utilizzata in una fase di deindustrializzazione per realizzare validi sistemi di formazione. Una strada già percorsa con successo dal Politecnico con il master sullo scavo meccanizzato delle gallerie, primo passo per far sì che Torino possa essere un punto di eccellenza anche per la formazione sulla parte tecnologica e di sviluppo dei sistemi metropolitani automatici. Per quanto riguarda la prosecuzione dei lavori che saranno sospesi durante le olimpiadi, è stato appaltato il primo tratto, il primo piccolo tratto, del lotto che va da Porta Nuova fino al Lingotto in prosecuzione. La gara per il lotto più importante, invece, quello che va da corso Marconi fino al Lingotto, si farà entro l'anno per iniziare poi i lavori dopo le olimpiadi. Questa parte è già finanziata, quindi, abbiamo la certezza della realizzazione del sistema fino al Lingotto.

Temporaneamente abbiamo chiesto di accedere ai finanziamenti sulla legge Obiettivo per la prosecuzione dal Lingotto fino a piazza Bengasi, dove si potrà fare un sistema di interscambio molto

forte. Il Vice Ministro Martinat, d'altra parte, ha annunciato che c'è una forte disponibilità al finanziamento sulle metropolitane.

Domenico Arcidiacono: Proverò a concludere questa carrellata di interventi con un bilancio delle cose fatte, dati alla mano.

A un anno dall'evento abbiamo 32 impianti su 65 pronti e testati: un primato ed una novità positiva nel panorama olimpico mondiale, come è stato evidenziato dai vertici del CIO nell'ultima visita di controllo. Sicurezza, miglioramento dei collegamenti viari, in alcuni casi attesi per anni dalle realtà locali, e impianti per lo sci all'avanguardia, garantiranno di trovare a Torino una situazione di eccellenza, al livello dei migliori centri europei per gli sport invernali. Tutti gli interventi principali, inol-



Domenico Arcidiacono

Domenico Arcidiacono: "Per velocizzare le fasi di progettazione abbiamo utilizzato un modello che lo stesso Ministro Lunardi ha auspicato possa estendersi a tutto il settore delle opere pubbliche in Italia. Applicando questo modello di successo siamo riusciti a ridurre, di quasi due terzi, i mesi che separano lo studio di fattibilità dall'apertura del cantiere, senza deroghe di legge".

tre, sono stati studiati per essere integrati alle esigenze della città, sia per la loro funzione, sia per il numero dei posti: dagli stadi del ghiaccio ai villaggi media che permetteranno a Torino di superare le proprie carenze nell'accoglienza universitaria. La realizzazione del villaggio olimpico, invece, ha permesso di riqualificare un'intera area. La gestione ambientale e gli appalti sono i settori cui l'Agenzia ha dedicato la massima attenzione: lo dimostra l'estrema precisione dei documenti preliminari alla progettazione e dei capitolati d'appalto che hanno portato ad un bassissimo livello di contenzioso con le imprese e le severe modalità di selezione delle caratteristiche delle società che avrebbero partecipato alle gare, per garantirne un elevato livello di affidabilità. Per velocizzare le fasi di progettazione abbiamo utilizzato un modello che lo stesso Ministro Lunardi, nei mesi scorsi durante una visita ai cantieri, ha auspicato possa estendersi a tutto il settore delle opere pubbliche in Italia. Tra i punti salienti di questo modello, oltre ad una ottimale gestione sinergica delle Conferenze dei Servizi, la decisione di governare l'intero processo attraverso due strumenti innovativi: la validazione in progress dei progetti estesa, cioè, a tutte le fasi della progettazione ed eseguita parallelamente e non successivamente all'attività di progettazione

Vittorio Mosco: "Sono soddisfatto per la rilevanza data negli interventi alla qualità dell'architettura, alla rinnovata ipotesi di realizzare architettura qualificata anche esteticamente, un'ipotesi che sembrava da tempo dimenticata in Italia".

e il project Control. Uno strumento appositamente creato per pianificare, monitorare, coordinare e tenere sotto costante controllo, giorno dopo giorno, tutti i processi che condizionano la realizzazione del Piano degli Interventi. Applicando questo modello di successo siamo riusciti a ridurre di quasi due terzi (da 42, della media nazionale, a 13) i mesi che separano lo studio di fattibilità dall'apertura del cantiere, senza deroghe di legge.

Vittorio Mosco: Innanzitutto mi congratulo con voi per la qualità degli interventi che ho avuto modo di ascoltare. In tutti ho rilevato la comprensibile ansia di arrivare in tempo all'evento delle Olimpiadi 2006. Il tutto mi ha ricordato, con una certa emozione, i tempi del mio esordio professionale che corrispondevano proprio alle Olimpiadi del '60 a Roma, quando lavoravo per Pierluigi

Nervi al Palazzo dello Sport ed allo Stadio Flaminio di Roma. Torino è una città che ho avuto modo di apprezzare meglio tre anni fa quando ho vinto il Concorso per il Nuovo Edificio Interfacoltà situato nell'area Italgas di Viale Regina Margherita. L'edificio è ora



Vittorio Mosco

costruito e durante tutta la fase di cantiere sono entrato in sintonia con questa città, apprezzandone il sobrio stile, la classica austerità ed il costante sviluppo. Sono andato a rivedere l'edificio, ormai in piena attività, ed ho provato ancora una volta l'emo-

zione di un mestiere il cui fine ultimo è quello di creare luoghi per lo sviluppo sociale ed umano. Sono inoltre soddisfatto per la rilevanza data negli interventi alla qualità dell'architettura, alla rinnovata ipotesi di realizzare architettura qualificata anche esteticamente, un'ipotesi che sembrava da tempo dimenticata in Italia. Noto invece una inversione di tendenza e si iniziano a vedere lavori di notevole interesse come la Fiera di Milano, l'Auditorium di Roma o la Nuova Università di Torino, opere di impatto che però hanno il pregio di non trascurare l'aspetto paesaggistico ed ambientale.

A tale proposito devo osservare che l'architettura è entrata a pieno titolo nell'Oice con la presenza di studi qualificati come quelli di Zaha Hadid, di Massimiliano Fuksas, solo per citare i più noti, giusto riconoscimento per il fondamentale ruolo dell'architettura che rappresenta una straordinaria risorsa per la modernizzazione e lo sviluppo del paese. Concludo rinnovandovi l'invito ad aderire in numero sempre maggiore alla nostra Associazione, in quanto questa rappresenta un mezzo importante per qualificare il nostro lavoro, ovvero l'operare dell'ingegnere e dell'architetto, ormai uniti in una comune visione di intenti.

