



STUDIO TECNICO DI INGEGNERIA CIVILE
Dott. Ing. Giovanni ROLANDO
Via Roma 119 - 18038 SANREMO IM

Nato a GENOVA il 01.08.1955

Sposato con Licia Corbellati dal 1980

Ha un Figlio, Fulvio architetto con Studio a Bucarest (Romania)

Curriculum scolastico

Liceo Scientifico G. Saccheri – Sanremo 1974

Laurea in Ingegneria Civile Edile Genova 1979

Con 110/110 lode

Professione

Ingegnere Civile Libero Professionista dal 1980

Cariche Istituzionali

L'Ing. Rolando ha coperto e copre tuttora importanti cariche istituzionali che lo mettono giornalmente in contatto con i vertici tecnici e politici delle principali istituzioni. Durante la sua carriera ha coperto le seguenti cariche:

Consigliere dell'Ordine Ingegneri di Imperia dal 1984

Presidente dal giugno 1994 al settembre 2006

Membro della Federazione Regionale degli Ordini degli Ingegneri della Liguria da Gennaio 2000

Consigliere Consiglio Nazionale Ingegneri da settembre 2006

Vice Presidente Consiglio Nazionale Ingegneri da Gennaio 2007 (circa 250.000 ingegneri)

Presidente Consiglio Nazionale Ingegneri da settembre 2009 al novembre 2011

Presidente Federazione Regionale degli Ordini degli Ingegneri della Liguria dal 2017

E' stato altresì:

Membro della Commissione Rischio Sismico della Regione Liguria

Responsabile del Settore Strutture e Sismica del Consiglio Nazionale degli Ingegneri

Membro della Commissione U.N.I. (Ente Nazionale Italiano di Unificazione) su strutture e sismica

Membro del Comitato direttivo Eurocentre European Centre for Training an Research in Eathquake Engineering di Pavia

Responsabile Consiglio nazionale degli Ingegneri di Roma della Commissione Nazionale Opere Marittime che riunisce i principali esperti italiani nei vari campi marittimi quali porti turistici, industriali, pesca, inquinamento marino, navigazione.

Membro Rappresentante per l'Italia del WFEO Word Federation of Engineering Organizations

Membro Rappresentante per l'Italia della FEANI Federation Europeene d'Associations Nationales d'Ingenieurs

Membro Rappresentante per l'Italia del CLAIU Council of Association of Long Cycle Engineers

Membro Rappresentante per l'Italia dell'ECCE European Council of Civil Engineers

Membro Rappresentante per l'Italia dell'ECEC Europeal Council of Engineers Chiambers

Struttura Studio Professionale

Lo Studio Rolando opera dal 1980 nella sede centrale di Sanremo Via Roma, 119 in una struttura integrata composta da 18 persone (8 ingegneri, 2 architetti, 1 geologo, 5 geometri, 2 segretarie) e in una sede distaccata a Bucarest con 6 addetti e dispone di tutte le più moderne attrezzature

Campo di attività e specializzazione

Lo Studio Rolando con sede in Sanremo e filiale a Bucarest, con la presenza continua dell'Architetto Fulvio Rolando, esercita attività professionale da oltre trent'anni sia in Italia che all'Estero.

I principali campi di attività sono: Progettazione, Direzione di Lavori, Contabilità, collaudo e mansioni relative alla Sicurezza di Opere Pubbliche e private ad indirizzo prevalentemente strutturale ed architettonico per grandi opere, ferroviarie, stradali, opere di bonifica, sistemazione di corsi d'acqua, opere idrauliche ed industriali in zone sismiche e non.

Prequalifiche ed attestazioni

- Albo Fornitori di servizi delle FERROVIE DELLO STATO per importo in servizi di Direzione Lavori pari a Euro 258.228.450 di prestazioni professionali.
- Albo Fornitori di servizi dell' ITALFERR per progettazione di edifici e opere d'arte.
- Esperto del Comitato tecnico-Amministrativo del Provveditorato Regionale alle OO.PP. per la Liguria, relativamente all'esame di progetti definitivi inerenti l'attività del Gran Giubileo del 2000 (D.P.R. 30.06.1955 n. 1534 Art.16)
- Responsabile per la sicurezza e la salute sul Lavoro ai sensi del D. Lgs 626/64

- Abilitazione alla mansione di coordinatore in materia di sicurezza per la progettazione e l'esecuzione dei lavori in base alla Norma Transitoria art.19 D. Lgs 494/96 e della Circolare 73/97
- Albo Regionale Collaudatori della REGIONE LIGURIA: Categorie:
 - Edilizia e Forniture connesse
 - Opere idrauliche e opere di bonifica
 - Opere stradali, ponti e gallerie
 - Opere Ferroviarie
- Albo dei Collaudatori delle opere e dei lavori RFI: Categorie: OC Collaudi relativi a opere civili quali ponti, viadotti e gallerie nonché interventi in sede.

Tipi di opere progettate e dirette e/o collaudate

- Strutture normali o speciali in calcestruzzo armato precompresso e strutture metalliche per edifici, sia industriali che di civile abitazione prevalentemente in zona sismica.
- Progettazione architettonica Parcheggi Interrati anche di grandi dimensioni.
- Costruzioni stradali e ferroviarie con relative opere d'arte speciali quali: ponti, gallerie naturali ed artificiali, diaframmi intirantati e su pali, rilevati sottopassi, tombini ed opere similari ed annessi impianti.
- Opere idrauliche semplici e speciali, alveolatura e copertura di fiumi e torrenti, serbatoi, redazione piani di bacino ecc.
- Risanamento di pendii in frana;
- Fondazioni speciali;
- Risanamenti e consolidamenti statici di edifici;
- Edifici pubblici e privati di grande rilevanza: stazioni, ospedali, caserme ecc.
- Piste ciclabili;
- Porti Turistici;
- Parcheggi interrati pluripiano.

AMAIE

L' Ing. Rolando è stato dal 2010 al 2014 Amministratore Unico di Amaie, Azienda Municipale Acquedotto ed Impianto elettrico di Sanremo, che è stata portata in attivo sotto la sua direzione e tale è rimasta fino ad oggi, dopo quasi un ventennio di stato passivo.

Acqua : l'azienda produce circa 20 milioni di mc/annui di acqua distribuita da circa 300 Km di tubazioni.

Elettricità : l'azienda distribuisce corrente a media e bassa tensione circa 100 milioni di Kwh/annuo, con circa 480 Km di linee in parte aeree ed in parte interrate.

INCONTRO CON PRESIDENTE CONSIGLIO SUPERIORE LAVORI PUBBLICI



© ANTONIO CHIARENZA, TORINO
www.notiziefoto.it

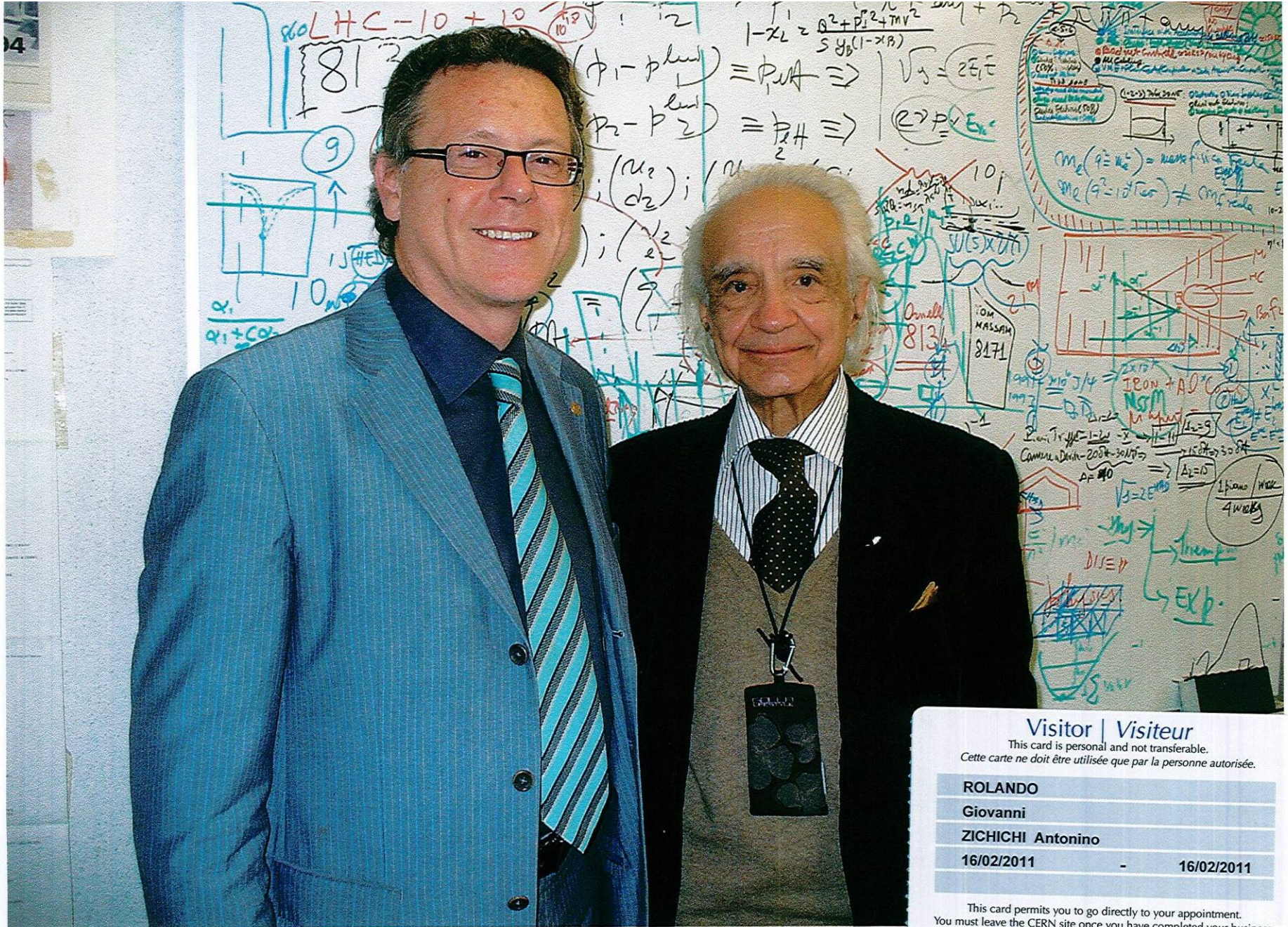
INCONTRO CON PRESIDENTE RFI



INCONTRO CON MINISTRO DEL LAVORO



INCONTRO AL CERN CON PROF. ZICHICHI



Visitor Visiteur	
This card is personal and not transferable. Cette carte ne doit être utilisée que par la personne autorisée.	
ROLANDO	
Giovanni	
ZICHICHI Antonino	
16/02/2011	- 16/02/2011
This card permits you to go directly to your appointment. You must leave the CERN site once you have completed your business. Cette carte vous permet de vous rendre directement à votre lieu de rendez-vous. A l'issue de celui-ci vous devez rejoindre la sortie du CERN.	

20 Mercoledì 19 Gennaio 2011

UN PROFESSIONISTA AL GIORNO

ItaliaOggi

La vita di Giovanni Rolando, presidente Consiglio nazionale ingegneri, titolare dello studio omonimo

Do concretezza alle idee

Potevo scegliere di fare il costruttore come mio padre, ho preferito dire la mia nello sviluppo del sistema Italia

DI IRENE GREGUOLI VENINI



Giovanni Rolando
nato a Genova
1°
1 agosto 1955
professionista
Presidente del consiglio nazionale degli ingegneri e titolare dello studio professionale

Il mestiere più bello del mondo? «Trasformare un'idea in un progetto per poi realizzarlo e vederlo costruito». È questa secondo Giovanni Rolando, presidente del Consiglio nazionale degli ingegneri, l'anima della sua professione. Un lavoro a cui decide di dedicarsi, dopo la laurea ottenuta a 24 anni con il massimo dei voti, quando ha dovuto scegliere se continuare l'attività paterna di costruttore edile o se prendere un'altra strada. Affascinato dalla grande ingegneria, dalle grandi strutture, ha preferito buttarsi a testa bassa nel mondo della professione, racconta Rolando. Dopo un'esperienza fondamentale fuori sede, l'ingegnere torna a Sanremo, città dove vive dalla nascita, e segue, come direttore dei lavori, la costruzione di un grosso parco ferroviario a Ventimiglia. «La vicinanza di esperti nei vari rami dell'ingegneria mi ha permesso di acquisire, pur in provincia, una preparazione specifica che mi ha consentito poi di progettare o dirigere importanti opere ferroviarie e stradali, oltre che numerose strutture. Ricordo i miei primi lavori, quando con mio padre ci alzavamo alle 5 del mattino per visitare qualche cantiere in Liguria o nel basso Piemonte». Un altro passaggio importante è rappresentato dall'entrata in vigore nel ponente ligure delle norme sismiche, a metà degli anni 80. «Per me, ancor giovane ingegnere e fra i pochi muniti di computer, allora un Apple 48k, è stato facile il passaggio alle nuove normative e di conseguenza sono diventato in breve tempo uno dei più gettonati della mia provincia», ricorda.

A 28 anni Rolando si candida come consigliere dell'Ordine degli ingegneri della provincia di Imperia, dando l'avvio a un percorso che oggi lo vede al vertice nazionale della categoria.

Un ruolo che implica affrontare sfide complesse: «L'Italia è in crisi. L'Europa è in crisi e noi non siamo certamente una categoria privilegiata. Purtroppo il numero degli ingegneri nella Penisola supera le 500 mila unità: un ingegnere ogni 120 abitanti.

Questa proporzione è a mio giudizio eccessiva, soprattutto se ci si rende conto che il mercato non offre abbastanza risorse. Bisogna che lo stato capisca l'importanza del mondo dell'ingegneria per lo sviluppo del paese e ne tenga debitamente conto nel prendere le decisioni importanti», dice. Non per nulla, uno degli obiettivi principali di Rolando è far capire «alla società, alla politica, ma anche alla gente comune, l'importanza e la centralità del ruolo dell'ingegnere». Una figura fondamentale perché «l'ingegnere trasforma la scienza in tecnologia e quindi qualsiasi attività tecnica esiste grazie al suo lavoro».

Al ruolo di presidente del consiglio nazionale degli ingegneri Rolando affianca la professione: ha un ufficio integrato in una struttura di 20 persone, lo Studio Rolando con sede a Sanremo; inoltre si occupa della gestione della società locale dell'energia e

acquedotto, della quale è amministratore unico. «I pochi spazi che mi restano li dedico il più possibile allo sport: sono appassionato di canottaggio, che pratico da oltre 40 anni a Sanremo con un gruppo molto affiatato di amici», racconta. «Negli ultimi anni ho partecipato a 10 edizioni della Voga-

longa a Venezia, vincendone una, e a numerosi campionati mondiali master. Ultimamente pratico prevalentemente il Coastal Rowing, un canottaggio da mare altamente competitivo e spettacolare,

del quale quest'anno ho organizzato con la collaborazione di alcuni ordini «marinari», Genova e Napoli, il primo tricolore per ingegneri», racconta Rolando, che raramente si separa dal suo iPhone, che predilige per la sua versatilità. Al polso, l'ingegnere alterna pratici digitali multifunzione con un Rolex Submariner in acciaio e oro per le occasioni istituzionali, che si

accompagna a giacca e cravatta, «d'obbligo per rispetto, non solo in tutti gli incontri importanti, ma anche in tutti i luoghi istituzionali», dice Rolando, che si sposta a bordo di una Bmw 320. In borsa, invece, non manca quasi mai una macchina fotografica compatta, una Pentax, e con sé l'ingegnere ha sempre anche il suo computer portatile, un Asus compatto di 10 pollici,

«rigorosamente dotato di chiavetta internet: visto il poco tempo a disposizione, gran parte del lavoro viene visionato in aeroporto». In fatto di libri, la preferenza va alla fantascienza all'avventura e al fantasy. Fra i suoi preferiti, i romanzi di Dan Brown e Stephen King.

Per quanto riguarda il futuro, fra i desideri di Rolando è «progettare un ponte strallato di grande luce», e un altro sogno riguarda il suo studio sanremese, «che si espanda in ambito europeo con i miei attuali collaboratori e con mio figlio, neolaureato in architettura.

Per quanto riguarda il mondo ordinistico, vorrei vedere nascere la riforma delle professioni e vedere pienamente riconosciuto il centrale ruolo degli ingegneri per lo sviluppo del sistema Italia».

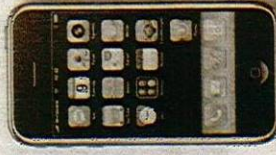
Il computer

Ho sempre con me il mio portatile, un Asus compatto



La tecnologia

Pratiglio l'iPhone per la sua versatilità



La fotografia

In borsa non manca quasi mai una macchina fotografica compatta (nella foto, una Pentax)



L'orologio

Alterno pratici digitali multifunzione con un Rolex Submariner in acciaio e oro (nella foto) per le occasioni istituzionali

L'auto

Mi sposto a bordo di una Bmw 320



— O Riproduzione riservata —



Interviste

UOMINI CHE HANNO FATTO TANTA... STRADA

*Intervista all'Ing. Giovanni Rolando,
Presidente del CNI, il Consiglio Nazionale degli Ingegneri*

L'UOMO IMPEGNATO A METTERE ORDINE... TRA GLI ORDINI

Bruno Amatucci

Il sole ancora caldo dell'Ottobre romano ci accompagna per le vie del centro. Si respira odore di storia, di antichità e, straordinariamente, di poco traffico. Posteggiando il motorino vicino alla Provincia (avete letto che, anche il Presidente della stessa, viaggia in Vespa?) e andiamo nella sede del CNI, il Consiglio Nazionale degli Ingegneri. Veniamo accolti con molta cordialità dalla signora Angela Carruso, assistente del Presidente, che ci accompagna fino alla stanza dell'ing. Rolando. Presentazioni di rito, scambio di biglietti da visita e si comincia con le domande dopo aver ammirato, sulla scrivania, un bellissimo portapenne in radica, con un piccolo stemma. Regalo, veniamo a sapere per soddisfare la nostra curiosità, di un vero amico e ritenuto anche un portafortuna che lo segue da anni in ogni sede di lavoro.

"S&A": "Nel precedente numero di "Strade & Autostrade", abbiamo letto - grazie anche al Suo ausilio - i contenuti delle sessioni del lavoro del 55° Congresso Nazionale degli Ingegneri: quali sono, brevemente, le conclusioni raggiunte?"

"Giovanni Rolando": "Ritengo innanzitutto sia emersa l'esigenza di rafforzare le azioni, presso gli Organi istituzionali e di Governo, dirette a valorizzare il ruolo degli Ordini nella veste di interlocutore autorevole, stabile e continuativo nell'ambito del dibattito istituzionale riguardante la discussione, il confronto e la messa a punto della Legge Quadro sulla riforma delle professioni intellettuali.

Tra i punti fondamentali basilari e irrinunciabili per uno svolgimento delle prestazioni di ingegneria che possa dirsi improntato alla tutela dell'interesse generale:

- la netta distinzione fra attività di impresa e attività intellettuali;
- la netta distinzione fra attività intellettuali tout-court e attività intellettuali coperte da riserve chiaramente espresse per legge, in quanto attività strettamente connesse alla tutela del più generale interesse collettivo con l'assunzione di responsabilità non limitatamente di ordine tecnico ma anche, e non secondariamente, di ordine sociale ed economico;
- il principio secondo cui l'attribuzione delle competenze riguardanti l'esercizio di attività coperte da riserve di legge deve essere con



L'Ing. Giovanni Rolando, Presidente del CNI, il Consiglio Nazionale dell'Ordine degli Ingegneri

chiarezza correlata a un percorso formativo commisurato alla natura e alla portata delle competenze e delle responsabilità evocate dall'esercizio professionale;

- l'opportunità di richiamare l'attenzione del legislatore sulla necessità di rivedere e ampliare l'attuale insieme di attività coperte da riserva di legge in considerazione del rapidissimo moltiplicarsi di attività innovative a rilevante impatto sulla tutela degli interessi della collettività; tra queste l'ingegneria dell'informazione;
- l'istituzionalizzazione, principalmente legata all'esercizio di attività coperte da riserve di legge, della "formazione professionale permanentemente, organizzata e qualificata" la funzione precippua degli Ordini professionali nell'ambito della formazione permanente;
- il principio secondo cui "la professione dell'ingegnere sia declinata dal legislatore in modo unitario, come anche previsto dalla Commissione Europea", sia per i liberi professionisti che per i dipendenti e quindi possa essere esercitata con pari dignità sia in regime di libera professione che di dipendenza;
- l'istituzione in tutti gli ambiti del lavoro dipendente, per gli ingegneri che esercitano attività professionali, del "ruolo professionale" oltre al ruolo tecnico e al ruolo amministrativo;
- la definizione dell'equo compenso, con il ripristino della obbligatorietà del rispetto di minimi tariffari, per chi fornisce prestazioni a carattere intellettuale nelle diverse modalità di espletamento dell'attività professionale (Liberi Professionisti, dipendenti, forme so-



Interviste



cietarie); ciò a garanzia della qualità della prestazione professionale nonché in ottemperanza a quanto sancito dalla Costituzione (quale diritto inalienabile di remunerazione del lavoro) e nel Codice Civile (quale tutela del decoro professionale)".

Ci accorgiamo che, nella stanza ufficio, possiede tra l'altro anche un'indivisibile collezione di macchine da cantiere che rende l'atmosfera decisamente più vivace.

Arriva un ottimo caffè, grazie alla premura della Signora Caruso e ne approfittiamo per sapere il titolo dell'ultimo libro letto dal nostro interlocutore. Si tratta de "Il simbolo perduto" di Dan Brown.

Si prosegue con altre domande...

"S&A": "Ci sono particolari ulteriori contributi che ritiene utile sottolineare?"

"GR": "Tra vari altri temi affrontati in sede congressuale credo sia da sottolineare quello riguardante l'applied ethics e l'environmental ethics poiché oltre a ritenere di sensibile interesse per le attività del Consiglio Nazionale degli Ingegneri, lo ritengo di interesse anche per le attività del comparto stradale e autostradale. Dico ciò in considerazione del fatto che sia ANAS (con il primo resoconto di sostenibilità per il 2008) sia alcune Società Concessionarie autostradali in concessione sono fermamente impegnate, nei contesti in cui operano, a rendere ai propri stakeholder l'impatto sociale e ambientale delle attività svolte".

"S&A": "Da quali presupposti scaturisce l'affermazione di questi ambiti disciplinari entro le attività ingegneristiche?"

"GR": "In linea generale, si deve alla dirompente dilatazione spaziale e temporale degli impatti riguardanti varie applicazioni tecnico-scientifiche l'innescio, negli ultimi decenni, di un fecondo dibattito interdisciplinare incentrato sull'esigenza di delineare nuovi e integrativi modelli etico-culturali atti a fronteggiare inedite problematiche. E infatti, difficilmente si può ormai trovare un'attività professionale a rilevante ricaduta sociale per la quale non sia stata avvertita la necessità di definire un'attinente etica applicata.

Tuttavia, è da segnalare che mentre alcune professioni vantano da decenni il varo di proprie etiche applicate, come si riscontra ad esempio per il settore medico e bioscientifico che vedono nella bio-etica uno dei primi fulgidi esempi, diversamente solo di recente comincia a essere apprezzata entro il mondo dell'Ingegneria Italiana l'environmental ethics, ovvero la disciplina che elabora, discute e propone modelli di comportamento individuali e collettivi improntati alla tutela dei diritti delle generazioni future, dell'ambiente e, più estesamente, della biosfera".

"S&A": "Come spiega il ritardo con cui sia l'etica ambientale sia il concetto di responsabilità intergenerazionale da cui trae il suo principale sviluppo hanno cominciato a fare il loro ingresso nel panorama culturale dell'Ingegneria Italiana?"

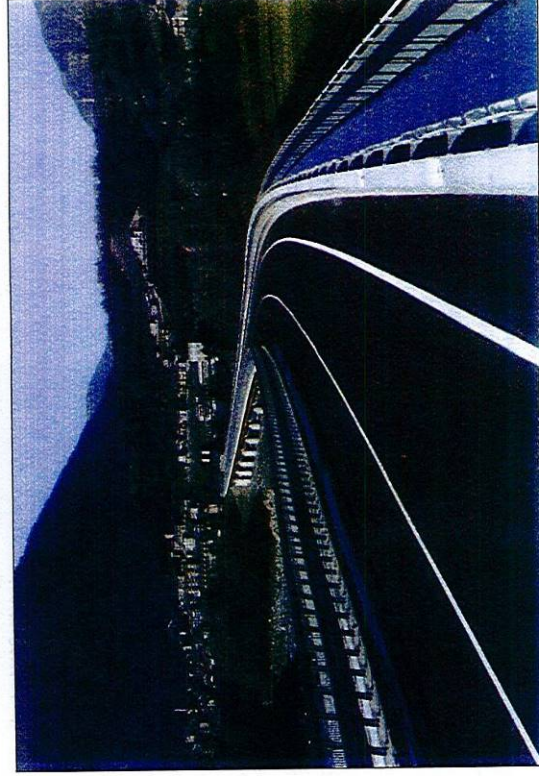
"GR": "In prima battuta ciò è sostanzialmente riconducibile al persistere, in Italia, di un anacronistico stereotipo che una certa agiografia del passato ha fortemente contribuito a radicare presso l'immaginario collettivo; ovvero di attività rigidamente tecnica e, dunque, estranea a interessi e valutazioni di ordine sociologico, etico-filosofico, antropologico.

Nei fatti, diversamente, è ormai ampiamente emerso come negli ultimi decenni il mondo ingegneristico si sia trovato a misurarsi con i molteplici aspetti di problematiche che sempre più frequentemente, nell'applicazione pratica, hanno comportato responsabilità correlate non soltanto all'esigenza di operare per l'uomo, ma anche a quella di tener conto, nel progettare e nel costruire, degli impatti per l'ambiente e per le future generazioni. E questo a seguito della centralità e della rilevanza assunta dall'Ingegneria entro le odierne società del rischio, essendo essa ormai direttamente coinvolta - solo per citare qualche esempio concreto - nell'organizzazione su vasta scala dei processi di produzione energetica, della realizzazione di grandi costruzioni civili e delle infrastrutture di comunicazione, nell'organizzazione urbanistica, nella protezione civile, nella tutela territoriale e ambientale, nella gestione delle risorse naturali.

Altresì, la necessità di accelerare il superamento del predetto stereotipo discende, entro le odierne "democrazie partecipate", dalle prerogative imposte da ciò che gli addetti ai lavori definiscono "razionalità procedurale"; concetto varato al fine di evidenziare come l'atto del prendere decisioni non possa più, in via generale, essere basato sull'individuazione delle soluzioni ottimali presentate da tecnici e deliberate da politici, ma debba essere riferito a "processi dialettici allargati" volti a favorire il dialogo e la convergenza del consenso, fra vari attori sociali (Tecnici, Sociologi, Economisti, Giuristi, ecc.), nell'ambito di un obiettivo esame delle proposte progettuali da realizzare".

"S&A": "Tale cambiamento come viene avvertito dalle Istituzioni comunitarie e nazionali?"

"GR": "Soprattutto le questioni bioetiche ma anche quelle inerenti l'etica ambientale hanno aperto una nuova fase nelle prassi governative, ponendo in rilievo che l'adempimento delle responsabilità in gioco passa anche attraverso il rafforzamento delle istituzioni nazionali e



STRADE & AUTOSTRADE 6-2010



Interviste

internazionali come sedi elette per l'esercizio dei processi dialettici di cui abbiamo parlato. E infatti va sottolineato che, riferendoci in particolare alle problematiche inerenti alla responsabilità intergenerazionale, il varo di "proto-organismi" con caratteri di collegialità e trasversalità non si è fatto attendere, perché già se ne è verificata la comparsa a due distinti livelli: europeo, con l'istituzione presso la Commissione Europea dell'European Group on Ethics in Science and New Technologies, e nazionale, con l'istituzione presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri del Comitato Nazionale per la Bioetica.

Va inoltre detto che l'esame della situazione estera rispetto a questi argomenti rivela l'esistenza di orientamenti e azioni di straordinaria consistenza soprattutto nel Nord America ma anche, di recente, in Paesi europei come Belgio, Francia, Germania, Svezia e Svizzera".

"S&A": "Quale potrebbe essere una proposta concreta per consolidare questa dialettica e favorire la convergenza del consenso fra i vari attori sociali?"

"GR": "Ci troviamo solo agli inizi di un profondo mutamento che si riflette direttamente sul panorama istituzionale e, come accennato, in particolare a fronte delle disomogeneità problematiche etiche e politiche sollevate in ambito bioscientifico e biotecnologico non si è fatta attendere la costituzione dei primi "proto-organismi". Tuttavia, nonostante il segnale positivo, pur trattandosi di istituzioni sensibili ai problemi generali (quindi in via subordinata anche a quelli ambientali), esse hanno finalità e competenze che hanno limitatamente a che fare con la pressante questione dell'ambiente, ormai emersa come problema di vitale importanza per le comunità nazionali e internazionali. Per cui, operando con gradualità, potrebbe essere opportuno provvedere a un'integrazione dei quadri a livello nazionale attraverso l'introduzione, nel Comitato Nazionale di Bioetica esistente (con denominazione aggiornata), di specifiche e ufficiali competenze ambientali. Oppure, preferibilmente, attraverso l'affiancamento allo stesso CNB di un Comitato Nazionale di Etica Ambientale (CNEA). Con competenze da tenere in ogni caso ben distinte tra loro - seppure con indispensabili permeabilità e collaborazioni - sia per la vastità delle problematiche in gioco, che per la frequente differente radice dei problemi e delle conseguenti necessarie preparazioni generali e specialistiche. In analogia a quanto già previsto dal Comitato Nazionale di Bioetica in tema di pratica medica e biologica, fra i compiti dell'eventuale auspicato Comitato Nazionale di Etica Ambientale potrebbero rientrare - in via del tutto indicativa - quelli di orientare gli strumenti legislativi e amministrativi volti a intraprendere possibili azioni di tutela ambientale (e in particolare quelle inerenti alla informazione, formazione, ricerca e sviluppo, prevenzione e precauzione in tema di rischi ed emergenze ambientali)".

Una breve pausa in cui veniamo a sapere che vede poco i programmi televisivi, ama il teatro e, in ambito sportivo, per anni ha praticato con successo il canottaggio.

Riprendiamo con le nostre curiosità...

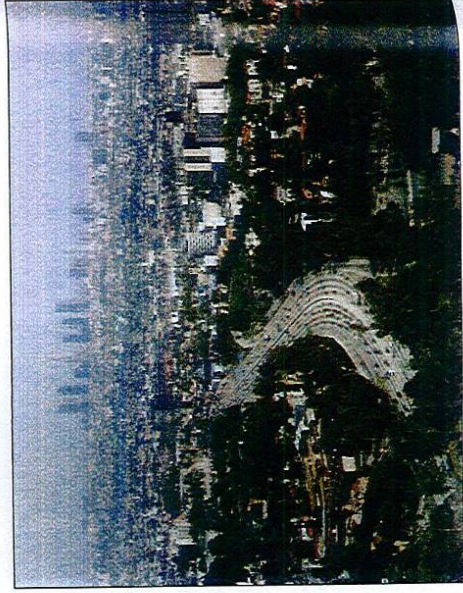
"S&A": "Dopo un lungo periodo in cui il pensiero economico ha manifestato la tendenza a trascurare la dimensione etica, oggi numerosi insigni Economisti si sono fatti portavoce di una innovativa visione secondo cui etica ed economia costituiscono un binomio inscindibile: una nuova espressione dell'economia contraddistinta dalla prospettiva di assumere, in questo terzo millennio, un ruolo

di primo piano nella strutturazione di una convivenza basata sulla ricerca del bene comune inteso in termini sia sociali sia ambientali. Qual è l'intervento delle istituzioni nell'affermazione della responsabilità sociale d'impresa?"

"GR": "Risale alla seconda metà degli anni Settanta il primo documento dell'OCSE con linee guida di orientamento per le attività delle multinazionali, in cui si fa esplicito riferimento all'idea di una responsabilità sociale attiva delle imprese prevedendo, per adesione volontaria, diversi ambiti nei quali l'impresa dovrebbe garantire la massima trasparenza e possibilità di accesso alle informazioni e un corretto comportamento nei confronti dell'ambiente. Ma è nel 1987 che, con la definizione di "sviluppo sostenibile", comincia a delinearsi con chiarezza la priorità di tutele intergenerazionali secondo cui lo sviluppo va inteso non solo dal punto di vista economico, ma anche da quello sociale e ambientale, dovendo la crescita economica mantenersi, sotto quest'aspetto, entro i limiti delle possibilità ecologiche degli ecosistemi e della loro capacità di soddisfare i bisogni delle generazioni presenti e future.

Parallelamente all'affermarsi del dibattito e delle iniziative in tema di sviluppo sostenibile, il tema della responsabilità sociale delle imprese comincia in sede europea a essere considerato di natura così preminente e di applicazione tanto urgente da indurre la Commissione della Comunità Europea a elaborare e pubblicare un importante documento legislativo, il Libro Verde. Promuovere un quadro europeo per la responsabilità sociale delle imprese in cui si definisce il concetto di Corporate Social Responsibility (CSR) come "l'ambito nel quale le Aziende integrano aspetti sociali e ambientali ai loro processi di business e alle interazioni con i propri stakeholder su base volontaria"; intendendo con il termine stakeholder i soggetti portatori di interessi interni all'Azienda (Azionisti, dipendenti, Management) o esterni a essa, ossia mercato (concorrenti, Clienti, Organizzazione dei consumatori), soggetti pubblici e finanziari (popolazione locale, Organizzazioni ambientaliste, Associazioni dei lavoratori, Mass Media, Istituzioni scientifiche, Assicurazioni e Banche), soggetti politici (Legislatori nazionali e internazionali, Amministratori Pubblici).

In questo contesto, come accennavo, sono diverse le Società Concessionarie autostradali che vantano una periodica rendicontazione circa la sostenibilità delle loro attività nell'ambito in cui operano: tra queste Autostrade per l'Italia SpA e Autovie Venete SpA".



Interviste



"S&A": "Mi sembra chiara la sua visione delle performance ambientali e sociali come opportunità per l'economia e per l'impresa e, in particolare, condivido il fatto che l'ambiente non ha bisogno di essere sacrificato sulla strada del progresso economico; per addentrarci un po' il più nel comparto autostradale cosa possiamo dire ad esempio sul tema di sicurezza stradale in relazione anche al ruolo di chi vigila sulle autostrade e quindi l'ANAS attraverso l'Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali?"

"GR": "Vorrei porre l'attenzione alla Direttiva europea 2008/96/CE sulla sicurezza nella gestione delle infrastrutture stradali, che tra l'altro dovrà essere attuata nel nostro Paese entro la fine dell'anno; questa prevede per la rete Trans-europea, che in Italia è coperta per oltre il 75% dalla rete autostradale in concessione, una serie di punti che, a mio avviso, potrebbero definirsi un vademecum delle attività per l'ANAS ed in particolare per l'Ispettorato. Tra queste:

- la valutazione d'impatto sulla sicurezza stradale per le nuove infrastrutture effettuata durante la fase precedente all'approvazione del progetto a mezzo di una analisi comparativa strategica sul livello di sicurezza della rete stradale;
 - controlli della sicurezza stradale nelle diverse fasi del progetto dalla pianificazione alla prima fase di funzionamento a cura di un controllore competente che segnala gli aspetti critici nel corso dell'audit e accoglie le relative giustificazioni lasciando una tracciabilità di tutto quanto messo a punto;
 - la messa a punto di una mappa della rete con evidenziate le tratte a elevata concentrazione di incidenti mortali o gravi al fine di tenere sempre aggiornate le priorità nella scelta degli interventi;
 - lo svolgimento di periodiche ispezioni di sicurezza anche ai fini di individuare i rischi connessi alla sicurezza stradale e con riguardo al controllo del possibile impatto sui lavori stradali programmati.
- Vi risulta che l'Ispettorato di ANAS si sia dotato di specifiche competenze; potrà, pertanto, coniugare le esigenze della Legislazione nazionale a quella della Legislazione comunitaria."

Quest'ultima risposta ci incuriosisce non poco; e allora...

"S&A": "Ci racconta brevemente gli elementi salienti di questa struttura?"

"GR": "E' noto come nell'ambito dell'Ente Concedente ANAS, l'Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali rappresenti l'organismo preposto al controllo del comparto delle autostrade in concessione. Premesso che è possibile avere maggiori approfondimenti anche dalla consultazione del sito dell'ANAS, ricordo molto brevemente che le convenzioni stipulate tra le Società Concessionarie e l'ANAS disciplinano gli obblighi di tali Società che riguardano la costruzione, gestione e manutenzione delle infrastrutture autostradali e le tariffe di pedaggio autostradali.

Nel 2006 il Legislatore ha ridisegnato la funzione di audit del comparto autostradale e con il Decreto Legge 262/2006, convertito dalla Legge 286/2006, ha avviato un processo di revisione che ha condotto alla costituzione in ANAS dell'Ispettorato di Vigilanza Concessioni Autostradali.

Di particolare importanza ai fini dell'operatività che ANAS attua anche con l'ausilio di uffici periferici, è il sistema, introdotto dalla Legge 286/2006, delle sanzioni che devono essere applicate qualora siano riscontrate delle carenze nel sistema autostradale: tale sistema, introdotto solo di recente, è fondamentale per la tutela degli interessi pubblici. Mi risulta che l'Ispettorato, nell'ambito dell'ANAS, dipenda direttamente dal Presidente dell'ANAS e svolga le proprie attività in totale autonomia".

"S&A": "Alla luce di quanto sopra e considerando il ruolo super parte dell'Ispettorato non crede che sarebbe necessario svincolarne le mansioni rispetto ad ANAS?"

"GR": "In effetti, ritengo un'opportunità ricondurre a una Autorità di Vigilanza tutte le attività di audit sul comparto autostradale anche al fine della tutela degli interessi degli utenti stradali".

Torniamo alle strade e autostrade per domandare:

"S&A": "Può darci un'idea della rete autostradale italiana?"

"GR": "E' facilmente reperibile, su diversi siti dell'Aiscat o dell'ANAS o sui resoconti redatti annualmente, l'estensione delle tratte autostradali gestite da ciascuna Società Concessionaria (complessivamente 5.773 km) e quelle in gestione diretta ANAS (904 km) al 31.12.2009; la consistenza in concessione comprensiva dei trafori autostradali è per oltre il 73% a due corsie per senso di marcia, per oltre il 25% è a tre corsie e solo per meno del 2% a quattro corsie. Per effetto di interventi in corso e/o pianificati, come apprendiamo dalla stampa, nei prossimi anni, vedremo aumentare le piattaforme stradali a tre corsie, a quattro corsie e compattiranno anche le cinque corsie.

Forse è meritevole di essere ricordata l'importante consistenza delle gallerie autostradali al solo fine di far comprendere l'enorme impegno dei vari attori nell'esercizio delle stesse; si pensi infatti che la somma complessiva produrrebbe un fornice "teorico unico" di lunghezza tale da coprire la distanza da Napoli a Milano".

Stiamo per chiudere l'intervista; tuttavia, prima dei saluti...

"S&A": "Abbiamo spesso rivolto la domanda di come elevare la sicurezza in galleria alla luce della particolare consistenza italiana: qual è la sua opinione?"

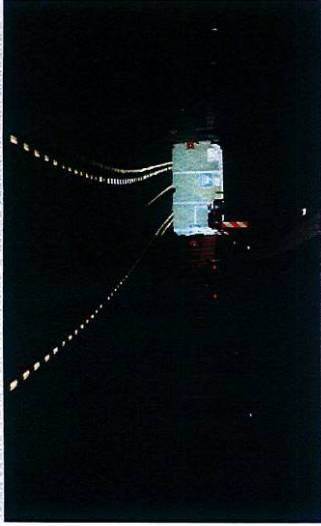
"GR": "Il 90% delle informazioni che consentono la guida è di tipo visivo: pertanto si intuisce come, nell'attraversamento di una galleria, per garantire gli stessi livelli di sicurezza della strada di accesso occorre assicurare condizioni ottimali di visione e di comfort visivo, ad esempio garantendo la percezione di eventuali ostacoli posti davanti a noi e minimizzando lo stress visivo e psicologico dovuto all'influenza dell'ambiente chiuso. Se poi consideriamo le maggiori complicanze e costi di un incidente in galleria rispetto a uno analogo su strada appare evidente la necessità di concentrare gli sforzi, anche economicamente richiesti dalla Normativa) tramite misure periodiche nelle gallerie per l'intera estesa della galleria stessa.

Infatti, con queste considerazioni, l'impianto di illuminazione si configura come un sistema di sicurezza un po' particolare, che deve mantenere le sue funzionalità (requisiti normativi) nella sua interezza. La presenza di un numero, anche ridotto di apparecchi non funzionanti, può creare condizioni di pericolosità superiori alla semplice riduzione del livello di illuminazione in una zona limitata. Metodi a campione o che prevedono una frazione di dispositivi non funzionanti, comuni in altri settori, non sono quindi applicabili per gli impianti di illuminazione per il quali è necessaria la verifica prestazionale per l'intera lunghezza.

Inoltre anche l'aspetto gestionale è di primaria importanza, non intendendo solo le operazioni di manutenzione, ma quelle di adattamento delle prestazioni dell'impianto alle reali necessità della visione con un corretto passaggio dalle condizioni operative diurne e notturne. È esperienza comune a tutti noi il fastidioso abbagliamento che si riscontra entrando di notte in una galleria che, per qualche disguido, è illuminata ai livelli e nelle condizioni diurne".



Interviste



nomico-sociale italiana ed hanno accompagnato lo sviluppo del nostro Paese garantendo la mobilità degli utenti; inoltre tutti i processi coinvolti dalla costruzione, alla manutenzione e all'esercizio delle infrastrutture ma anche alla telematica applicata al traffico e alla progettazione hanno consentito l'attivazione di significative risorse e la creazione di valore per il nostro Paese, l'attesa è certamente quella di superare l'attuale delicato momento economico anche con il contributo, naturalmente, dell'intero comparto autostradale".

"S&A": "Il suo sogno nel cassetto?"

"GR": "Il sogno professionale è quello di progettare e dirigere un ponte strallato, di grande luce; invece, il sogno legato all'Ordine è relativo al vedere, finalmente, una riforma delle professioni moderna e dinamica, che permetta agli Ingegneri di esercitare compiutamente il loro centrale ruolo tecnico nell'interesse della collettività".

Aristotele ha scritto: "La speranza è un sogno fatto da svegli".

Il nostro interlocutore con le sue risposte ci ha riempito di ottimismo: del resto, non è forse vero che sognare costa poco?

Alla prossima!

"S&A": "Non le sembra che, specie nell'attuale momento economico, la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture autostradali, attivando significative risorse economiche, possano dare una spinta concreta all'economia nazionale?"

"GR": "Le autostrade nella loro evoluzione dal Dopoguerra ad oggi, costituiscono indubbiamente un elemento fondamentale della vita eco-

Curriculum Vitae dell'ing. Giovanni Rolando

Nato a Genova il 01.08.1955, è Ingegnere Civile (ha conseguito la Laurea nel 1979 con 110/110 e lode). Le sue cariche istituzionali sono le seguenti: Consigliere dell'Ordine Ingegneri di Imperia dal 1984, Presidente dal Giugno 1994 al Settembre 2006, Membro della Federazione Regionale degli Ordini dal Gennaio 2000, Consigliere del Consiglio Nazionale Ingegneri da Settembre 2006, Vice Presidente del Consiglio Nazionale Ingegneri dal Gennaio 2007. Il campo di attività e di specializzazione riguarda le Commissioni, i Comitati di Progettazione, la Direzione di Lavori, il collaudo e le mansioni relative alla sicurezza di opere pubbliche a indirizzo prevalentemente strutturale, ferroviario, stradale, idraulico ed Industriale in zone sismiche e non. Presidente del Consiglio Nazionale Ingegneri dal Settembre 2009 e Amministratore Unico di Amate, Azienda Acquedotto ed Energia del Comune di Sanremo.

Le pre-qualifiche e le attestazioni sono le seguenti:

- Albo Fornitori di servizi delle Ferrovie Dello Stato per importo in servizi di Direzione Lavori pari a 258.228.450 Euro di prestazioni professionali;
- Albo Fornitori di servizi di Italferr per progettazione di edifici e opere d'arte;
- Esperto del Comitato Tecnico-Amministrativo del Provveditorato Regionale alle OO.PP. per la Liguria, relativamente all'esame di progetti definitivi inerenti l'attività del Gran Giubileo del 2000 (D.P.R. 30.06.1955 n° 1.534 art.16);
- Responsabile per la sicurezza e la salute sul Lavoro ai sensi del D.Lvo. 626/64;
- Abilitazione alla mansione di coordinatore in materia di sicurezza per la progettazione e l'esecuzione dei lavori in base alla Norma



- ma transitoria art.19 D.Lvo. 494/96 e della Circolare 73/97;
- Albo Regionale Collaudatori della Regione Liguria: Categorie: Edilizia e Forniture connesse, Opere idrauliche e opere di bonifica, Opere stradali, ponti e gallerie, Opere ferroviarie.
- Albo dei Collaudatori delle opere e dei lavori RFI: Categorie: OC Collaudi relativi a opere civili quali ponti, viadotti e gallerie nonché interventi in sede.
- Consiglio Nazionale degli Ingegneri: Responsabile della Commissione Sismica;
- Consiglio Nazionale degli Ingegneri: Responsabile del settore geotecnica, sismica e strutture;
- Regione Liguria: membro della Commissione Rischio Sismico - Dipartimento Infrastrutture Trasporti e Protezione Civile;
- Ente Nazionale Italiano di Unificazione UNI: membro della Commissione Strutture e sismica;
- EUC - Eurocentre European Centre for Training and Research in Earthquake Engineering di Pavia: membro del Comitato Direttivo

Tipi di opere progettate e dirette e/o collaudate:

- strutture normali o speciali in calcestruzzo armato precompresso e strutture metalliche per edifici, sia industriali che di civile abitazione prevalentemente in zona sismica;
- progettazione architettonica parcheggi interrati anche di grandi dimensioni;
- costruzioni stradali e ferroviarie con relative opere d'arte speciali quali: ponti, gallerie naturali e artificiali, diaframmi intransitabili e su pali, rilevati sottopassi, tombini e opere similari e annessi impianti;
- opere idrauliche semplici e speciali, alveolatura e copertura di fiumi e torrenti, serbatoi, redazione piani di bacino, ecc.;
- risanamento di pendii in frana;
- fondazioni speciali;
- risanamenti e consolidamenti statici di edifici;
- edifici pubblici e privati di grande rilevanza: stazioni, ospedali, caserme, ecc.;
- piste ciclabili.



STRADE

&

**Speciale
PAVIMENTAZIONI**

Studi e Progetti
Grandi infrastrutture
Canieri Impianti Ambiente
Macchine Tecnologie Materiali

ISSN 1723-2155

n° 84 • anno XIV
NOVEMBRE/DICEMBRE
6 2010

AUTOSTRADE

COSTRUZIONE e MANUTENZIONE di STRADE • AUTOSTRADE • PONTI • GALLERIE



**La variante di
Romagnano Sesia**

Il riciclaggio a freddo
sulla viabilità
provinciale di Ancona

**La manutenzione
straordinaria di
Viale Fermi a Milano**

Storico breakthrough
per il Gottardo

Al via i lavori della
galleria di servizio
del Gran San Bernardo

Giovanni Rolando



L'uomo impegnato a
mettere ordine...
tra gli Ordini

**Manti ultrasottili
polifunzionali**

Il Progetto Pilota
nella Provincia
Autonoma di Bolzano

**Binder e tappeto
"caldo su caldo"**

La garanzia di una
viabilità sicura
nell'emergenza neve

Mitigazione del rumore

Un approccio analitico
ai geosintetici

Carlem
Milano



SOCIETÀ ITALIANA MACCHINE
IMPIANTI PER CONGOMERATI BITUMINOSI



www.simann.it

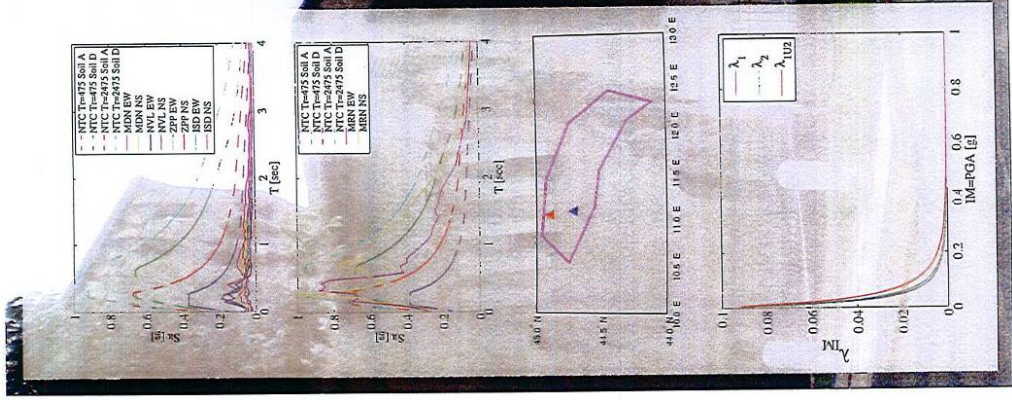


numero 02



PROGETTAZIONE SISMICA

M a g g i o ■ G i u g n o ■ L u g l i o ■ A g o s t o ■ 2 0 1 2



- GEOTECNICA
- STRUTTURE IN ACCIAIO E LEGNO
- NORME DI PROGETTAZIONE STRUTTURALE
- PERICOLOSITÀ, MICROZONAZIONE, INPUT SISMICO
- VULNERABILITÀ E RISCHIO SISMICO
- MODELLAZIONE ED ANALISI NUMERICA
- STRUTTURE IN MURATURA E NON MURATE
- STRUTTURE IN ACCIAIO E LEGNO
- DISPOSITIVI DI ISOLAMENTO SISMICO E DISSIPAZIONE
- PROVE SPERIMENTALI E PROGETTI DI RICERCA
- INFRASTRUTTURE (PONTI, GALLERIE, PORTI, SERBATOI, RETI)
- INDAGINI SULLE STRUTTURE ESISTENTI

IUSS Press
Istituto Universitario di Studi Superiori di Pavia



PROGETTAZIONE SISMICA

Direttore Responsabile
Gian Michele Calvi

Direttore Operativo
Davide Bolognini

Comitato Editoriale Accademico

Stefano Aversa Presidente AGI
Paolo Bazzurro IUSS Pavia
Antonio Barri Università Perugia
Luigi Callisto Università Roma
Donatello Cardone Università Basilicata
Massimo Cocco INGV Roma
Francesca da Porto Università Padova
Gaelano Della Corte Università Napoli
Antonello De Luca Università Napoli
Luigi di Sarno Università Benevento
Ezio Faccioli Politecnico Milano
Luciano Feo Università Salerno
Paolo Franchin Università Roma
Aurelio Gherzi Università Catania
Iunio Iervolino Università Napoli
Sergio Lagomarsino Università Genova
Carlo Lai Università Pavia
Raffaele Landolfo Università Napoli
Alessio Lupoi Università Roma
Giuseppe Mancini Politecnico Torino
Angelo Masi Università Potenza
Federico Mazzolani Università Napoli
Carlo Meletti INGV Pisa
Fabrizio Meroni INGV Milano-Pavia
Claudio Modena Università Padova
Alberto Monti IUSS Pavia
Giorgio Monti Università Roma
Vincenzo Pane Università Perugia
Roberto Paolucci Politecnico Milano
Artur Pinto JRC Ispra
Felice Ponzo Università Potenza
Sebastiano Rampello Università Roma
Paolo Riva Università Bergamo
Antonio Rovelli INGV Roma
Walter Salvatore Università Pisa
Marco Savoia Università Bologna
Giorgio Serino Università Napoli
Massimiliano Stucchi INGV Milano
Paolo Zanoni Università Trento

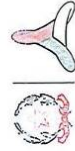
Comitato di Direzione

Edoardo Cosenza
Alessandro Dazio
Mauro Dolce
Francesco Karrer
Guido Magenes
Gaelano Manfredi
Rui Pinho
Paolo Emilio Pinto
Giovanni Ribaldello
Riccardo Zandonini

Comitato Editoriale Professionale

Patrizia Angeli Ordine Ingegneri Ancona
Omara Bassotti Enmedue
Marco Battaini Agom International
Bruno Becchi Finzi-Ceas
Lorenzo Bianco Peikko Italia
Filippo Bovio Boviar
Alberto Calliero SGI - Studio Geotecnico Italiano
Giampiero Canevari Ordine Ingegneri Pavia
Massimiliano Chersic Galileon Plus
Riccardo Chajwa Pizzarotti
Andrea Dori INGENIO
Michele De Lorenzi Ordine Friuli Venezia Giulia
Enrico di Donato Fisher Italia
Vincenzo Fioravanti ISMES Geo
Fulvio Grignaffini Ordine Ingegneri Parma
Donatella Guzzoni Ordine Ingegneri Bergamo
Samuele Infanti FIP Industriale
Agostino Marioni Alga
Matteo Moratti Studio Calvi
Giuseppe Parenti Paver
Luigi Picchi Nooter/Entksen
Alessandra Romano Ordine Ingegneri Avellino
Paolo Sattamino Harpaceas
Paolo Stacchetti Ordine Ingegneri Lecce
Michele Tavilla Ordine Ingegneri La Spezia
Roberto Venco Ordine Ingegneri Pavia
Gianfranco Zucconi Ordine Ingegneri La Spezia

In collaborazione con



PROTEZIONE CIVILE
Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento della Protezione Civile



Consiglio Nazionale degli Ingegneri



Rete dei Laboratori Universitari di Ingegneria Sismica (ReLUIS)



Centro Europeo di Formazione e Ricerca in Ingegneria Sismica (EUCCENTRE)



Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici



*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento della Protezione Civile*



Il Capo del Dipartimento della Protezione Civile

VISTO IL DECRETO DEL SOTTOSEGRETARIO DI STATO ALLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

IN DATA 12 APRILE 2011

RILASCIA

L'ATTESTATO DI PUBBLICA BENEMERENZA

AI SENSI DEL DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 19 DICEMBRE 2008 e s.m.i.

A

Giovanni Rolando

CODICE RLNGNN55M01D969J

BREVETTO N° 155674/121456

DI III CLASSE - 1ª FASCIA

*A testimonianza dell'opera e dell'impegno prestati nello
svolgimento di attività connesse ad eventi della Protezione Civile*

IL CAPO DEL DIPARTIMENTO
Franco Gabrielli

f. Gabrielli



Il Presidente della Repubblica

ha il piacere di invitare

Ing. Giovanni Rolando

*alla cerimonia che avrà luogo al Palazzo del Quirinale lunedì
21 dicembre 2009, alle ore 17.00, in occasione dello scambio degli
auguri di fine anno con le Alte Cariche dello Stato.*

Alto sono



Il Presidente della Repubblica

ha il piacere di invitare

l'Ing. Giovanni Rolando

*alla cerimonia che avrà luogo al Palazzo del Quirinale lunedì
20 dicembre 2010, alle ore 17.00, in occasione dello scambio degli
auguri di fine anno con le Alte Cariche dello Stato.*

Alto sono

PRINCIPALI LAVORI PROGETTATI E/O DIRETTI

Autostrada Salerno-Reggio Calabria Tronco 1-Tratto 4 dal Km 47+800 al km 53+800

Importo Lavori Euro 203.000.000,00





aspmalo.A00 Portsofgenoa - Prot. 01/09/2021.0025840.E

Collegamento Ferroviario Consorzio LAR (GE)
Importo Lavori Euro 190.000.000,00





Nuovo parco ferroviario del Roja – Ventimiglia (IM)
Importo Lavori Euro 56.800.000,00

aspmalo. A00 Portofogena - Prot. 01/09/2021. 0023640.E





Comune di SANREMO: Costruzione Strada Torr. S. Francesco
Importo Lavori Euro 10.000.000,00





aspmalo.A00 Portsofgenoa - Prot. 01/09/2021.0025840.E

Comune di GENOVA: Costruzione Strada in Sponda sinistra Torrente Bisagno
Importo Lavori Euro 12.136.737,00





aspmalo.A00 Portsofgenoa - Prot. 01/09/2021.0025840.E

Comune di SANREMO: Alveolatura, copertura, costruzione strada sul Torrente S. Romolo
Importo Lavori Euro 6.713.939,00





ANAS: Lavori di collegamento tra S.S. 548 e Raccordo Autostradale a Taggia
Importo Lavori Euro 9.296.224,00



ANAS: S.S. 28 Variante di Pieve di Teco
Importo Lavori Euro 56.000.000,00





aspmalo.A00 Portsofgenoa - Prot. 01/09/2021.0025840.E

Costruzione Nuova Stazione di SANREMO
Importo Lavori Euro 46.461.120,00





aspmalo.A00 Portsofgenoa - Prot. 01/09/2021.0025840.E

Costruzione Nuova Stazione di TAGGIA-ARMA
Importo Lavori Euro 10.000.000,00





Autostrada dei Fiori : Collegamento Ventimiglia-Tenda
Importo Lavori Euro 50.000.000,00





aspmalo.A00 Portsofgenoa - Prot. 01/09/2021.0025840.E

AREA 24 : Pista Ciclabile San Lorenzo-Santo Stefano (IM)
Importo Lavori Euro 13.000.000,00





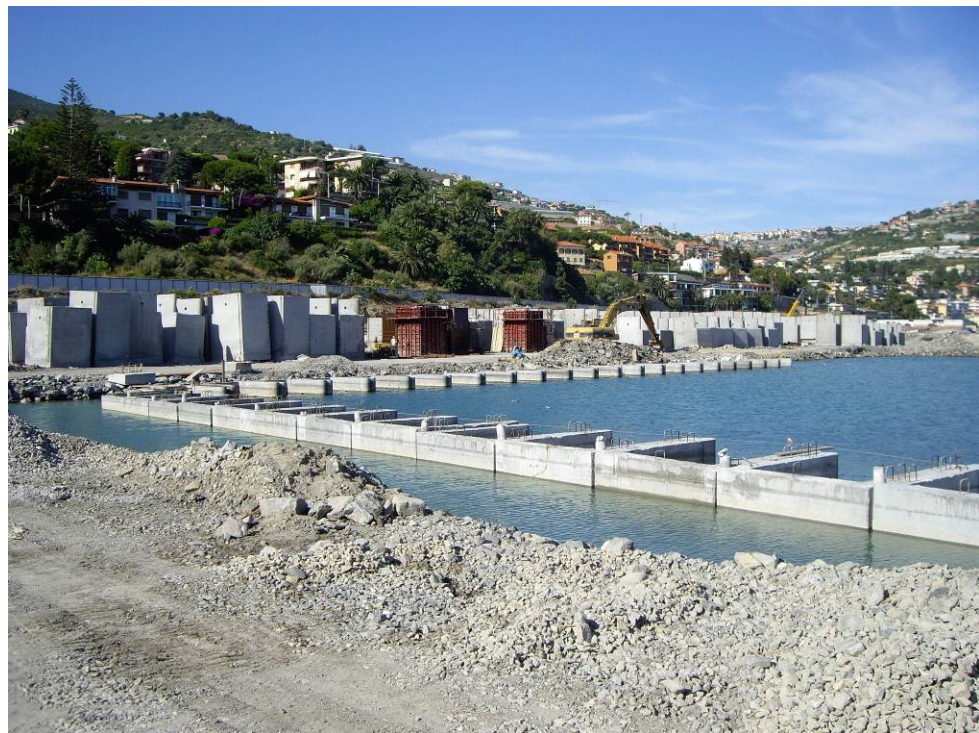
aspmalo. A00 Portsofgenoa - Prot. 01/09/2021. 0025840.E

Porto e complesso Turistico BAIERVERDE Ospedaletti
Importo Lavori Euro 95.000.000,00





aspmalo.400 Portsofgenoa - Prot. 01/09/2021.0025840.E





Costruzione n.2 edifici denominati “le Torri di Colombo” ad Arma di Taggia (IM)
Importo Lavori Euro 20.000.000,00

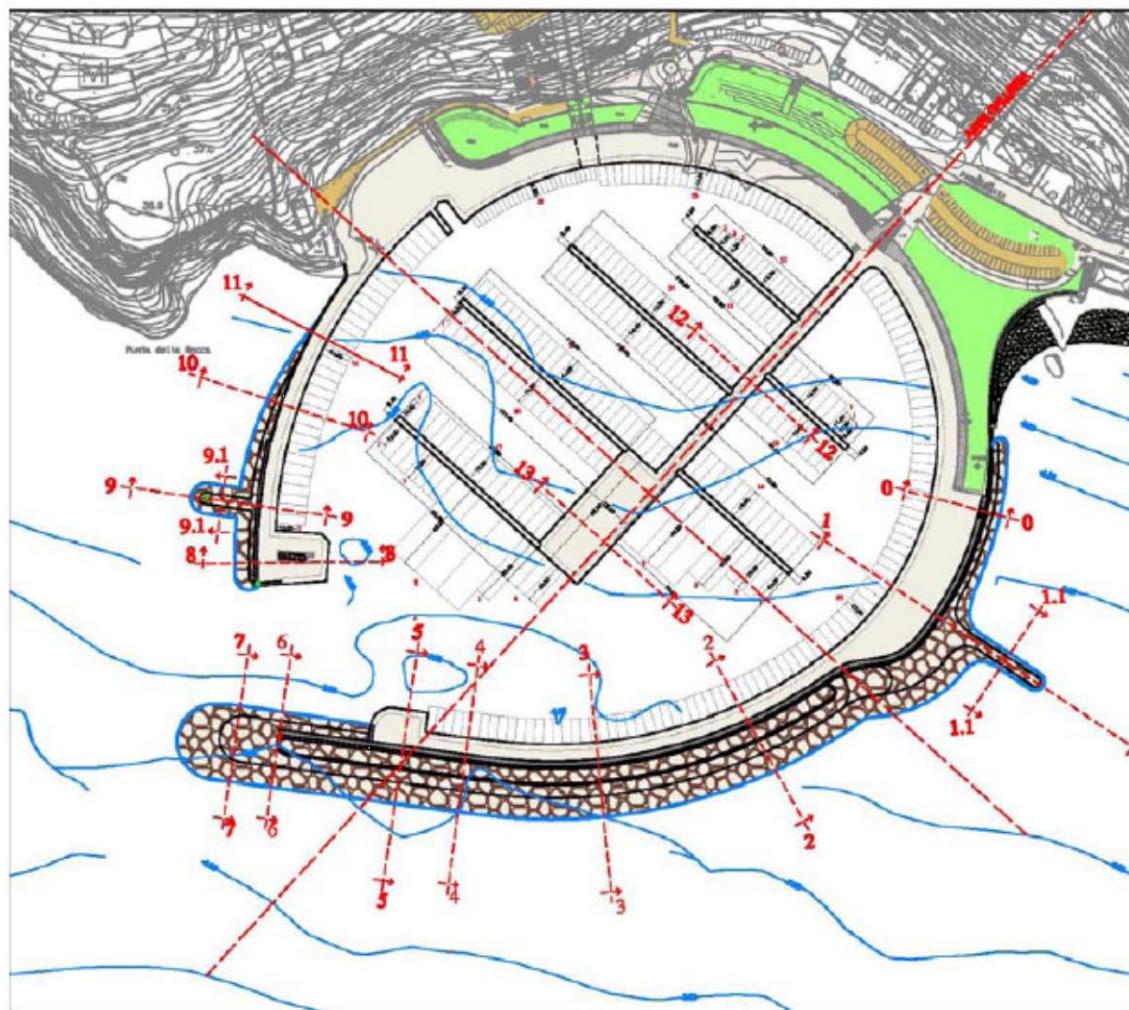




Porto Turistico “Marina di San Lorenzo” (IM)
Importo Lavori Euro 39.000.000,00



Porto Turistico “Santampeglio ” Bordighera (IM)
Importo Lavori circa Euro 61.317.00,00



Lavori di costruzione della discarica pubblica di rifiuti solidi urbani non pericolosi denominata “Lotto 6”
In località Collette Ozotto, nei Comuni di Taggia e Sanremo - *Importo Lavori Euro 21.623.000,00*
Trattasi di discarica di rifiuti solidi urbani e relativi trattamenti dei rifiuti, per il comprensorio imperiese (circa 200.000 abitanti)
Sbancamento mc 368.000 - Tonnellate rifiuti abbancabili in balle preconfezionate 283.000



Direzione Lavori Globale e Progettazione Variante Sbancamento: Ing. Rolando

Costruzione Città Ecologica di 382 Appartamenti a Kribi – Camerun
Progettazione definitiva - Importo Lavori Euro 51.851.936,69





aspmat.000 Portsofgenoa - Prot. 01/09/2021.0025840.E



L'intervento costituisce un esempio di progettazione integrata di tipo sinergico, elaborata dallo Studio Rolando, per la Costruzione di una città ecologica a Kribi, in Camerun. Il progetto, già approvato dal Comune di Kribi, dalla Prefettura, visionato ed approvato in linea di principio dal Governo del Camerun, prevede la costruzione di una piccola città indipendente, all'interno della città di Kribi, costituita da 382 appartamenti, ristorante, Hotel, spazi commerciali, Chiesa, gendarmeria, aree sportive, parcheggi interrati, viabilità ed un piccolo Ospedale.

Il complesso è stato progettato in modo da essere autosufficiente sia energeticamente, con energia solare, eolica e geotermica, che idricamente, con pozzi, depuratori, fitodepurazione etc.

Tutta la progettazione è stata elaborata dallo Studio Rolando e concordata con i tecnici locali a tutti i livelli (Comunale, Regionale, Nazionale), seguendo come riferimento le normative Europee (Eurocodice).

Particolare attenzione è stata data alle problematiche della sicurezza e dell'antincendio di tutto il complesso e delle comunicazioni internet, nonché dell'ottimizzazione di risorse idriche.

PLAN GENERAL DU PROJET

Plaine
que 25 mt.
places verts extérieurs

Eglise
jeux d'eau extérieurs

Hôpital public
Bâtiment 3 étages
30-40 places en lits
ambulatoires
École infirmerie
parking

Services de sécurité privé
Centrale de vidéosurveillance
Contrôle d'accès

Espace commercial
Avec parking souterrain

Batiments type A2
84 Logements total
HAUT STANDINGS

Batiments type B2
88 Logements total
HAUT STANDINGS

Batiments type A1
64 Logements total
HAUT STANDINGS

Stade
Vert public extérieur
Jeux d'enfants

Gratte-ciel
29 Logements Haut
standings.
9 Residences d'hôtes
Restaurant et salle
polyvalente
Hôtel
Espaces commerciales
(banque, salle de
conference)

Batiments type B1
108 Logements total
HAUT STANDINGS



PARKING SOUS-SOL 250 PLACE

Data: Sanremo, 11.02.2021

Dott. Ing. Giovanni ROLANDO