

VERDEVERO

Periodico di informazione della Cooperativa di Costruzioni di Modena

Anno 6 - n. 2/2008

Poste Italiane spa • Spedizione in Abbonamento postale - 70% - DCB Modena



In questo numero

Inaugurazione nuova sede	pag. 3
Assemblea bilancio consuntivo 2007	pag. 4
Candidati al Consiglio di Amministrazione	pag. 5
Cantiere C2 del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale tratta 6: Mestre > Castelfranco Veneto	pag. 6
Torneo Würth a Baiso di Reggio Emilia	pag. 10
8 marzo tutte insieme!	pag. 11
I Sistemi Informativi	pag. 12

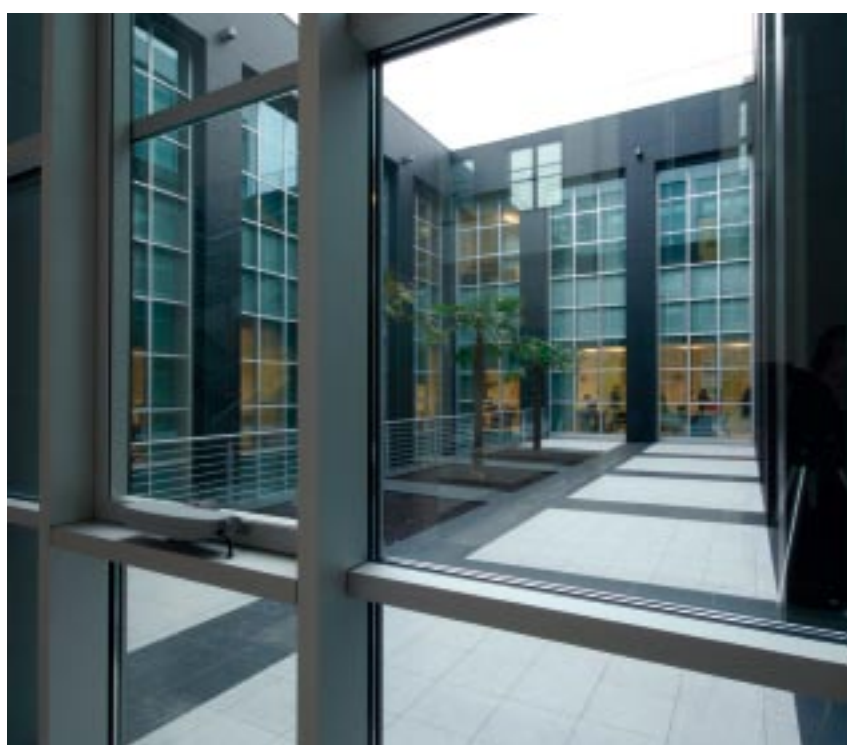


Intervento 6.01i
Viadotto ferroviario Mestre - Castelfranco Veneto

Venerdì 13 giugno 2008
alle ore 11,00



vi aspettiamo
all'inaugurazione
della nuova sede!



Assemblea Bilancio consuntivo 2007

avviso di convocazione

I soci sono convocati in Assemblea Ordinaria presso
l'Auditorium della Fondazione Marco Biagi
in Largo Marco Biagi 10, Modena

per il giorno giovedì 12 giugno 2008 alle ore 11,00
in prima convocazione ed occorrendo, per il giorno

**venerdì 13 giugno 2008,
alle ore 15,30**

stesso luogo, in seconda convocazione, per deliberare
sul seguente **ordine del giorno**:

- 1) Presentazione del Bilancio al 31/12/2007,
Nota Integrativa, Relazione del Consiglio
di Amministrazione e del Collegio Sindacale;
- 2) Approvazione dell'importo imputato a titolo
di ristoro nel Bilancio chiuso al 31/12/07;
- 3) Nomina degli Amministratori;
- 4) Proposta di conferimento dell'incarico per la revisione
e la certificazione del Bilancio civilistico e consolidato
relativo agli esercizi 2008-2009-2010 ai sensi
e per gli effetti dell'art. 15 della Legge 59/1992 e per il
controllo contabile, ai sensi dell'art. 2409 e seg. del C.C.;
- 5) Regolamento Commissione Elettorale: approvazione;
- 6) Approvazione del Bilancio consuntivo 2007,
della Nota Integrativa e della Relazione sulla Gestione;
delibere conseguenti;
- 7) Varie ed eventuali.

Per il Consiglio di Amministrazione
il Presidente
Ing. Ivano Malaguti

Assemblea Bilancio consuntivo 2007 - 13 giugno 2008

Candidati al Consiglio di Amministrazione

In occasione dell'Assemblea di Bilancio dovrà essere eletta una parte del Consiglio di Amministrazione.
I candidati sono:



Carlo Addrizza
43 anni
Capocommessa
in Cooperativa dal 1999



Alessandro Boni
49 anni
Responsabile di area
in Cooperativa dal 1979
Consigliere uscente



Romano Braidì
47 anni
Ufficio clienti
in Cooperativa dal 1983



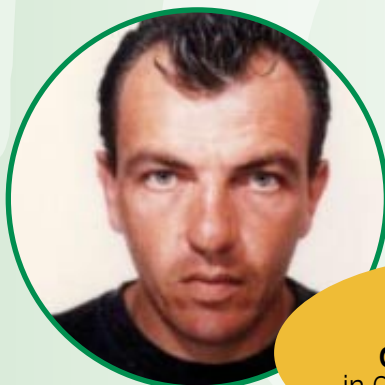
Franco Garavello
40 anni
Capocantiere senior
in Cooperativa dal 1994



Daniele Ghidoni
47 anni
**Resp. servizi tecnico
commerciali**
in Cooperativa dal 1980
Consigliere uscente



Carlo Pignatti
42 anni
Resp. gestione personale
in Cooperativa dal 2001



Daniele Turci
44 anni
Capocommessa
in Cooperativa dal 1989
Consigliere uscente

Cantiere C2 del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale - tratta 6: Mestre > Castelfranco Veneto

Committente: Regione Veneto,
Direzione dell'Infrastrutture di Trasporto
Progettista e DL: NET Engineering
Monselice (PD)



Stazione Spinea (VE)

L'appalto denominato C2, indetto dalla Regione Veneto nell'ambito del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (da cui l'acronimo S.F.M.R.), riguarda la **realizzazione delle opere civili e dell'armamento della nuova tratta ferroviaria di collegamento fra le stazioni di Maerne Martellago e Mestre, e prevede, tra l'altro, la costruzione della Fermata di Spinea.** L'importanza dell'opera e l'assoluta priorità dell'intervento, con tempi assegnati di appena 540 giorni, deriva dalla necessità di innestare il percorso ferroviario del S.F.M.R. nel Sistema Alta Velocità della linea Padova-Mestre, di cui si prevede l'attivazione entro il 2008. Infatti, il passaggio del primo treno è previsto per il 10 giugno 2008, data in cui diventeranno pienamente operativi il nuovo raccordo e la Fermata di Spinea.

In sintesi l'opera comprende **7 km di nuova linea ferroviaria a doppio binario**, di cui 1 km completamente in viadotto di 40 campate. Nell'appalto sono ricompresi, inoltre, la menzionata Fermata di Spinea ed una

complessa rete di viabilità urbana ed extraurbana che si conetterà con il sistema di svincolo del Passante Autostradale di Mestre in costruzione. Senza esagerare, e con giusto orgoglio, si può affermare che l'appalto è stato realizzato dalla nostra Cooperativa in tempi da record: si pensi, infatti, che per la **costruzione dell'intero raccordo ferroviario, sono stati impiegati soli 16 mesi**, da settembre 2006 a dicembre 2007 (pari a 480 giorni naturali), facendo sì che ci venisse riconosciuto il significativo Premio di Acceleramento previsto dal Capitolato d'appalto.

Le opere sono state progettate da NET Engineering di Monselice, una delle maggiori società di ingegneria italiane, la quale ha curato anche la direzione dei lavori (ing. A. Giaretta D.L., ing. R. Gia e geom. R. Furian D.O.).

La realizzazione di questo appalto, che in termini economici, **costituisce l'opera di maggior valore mai realizzata singolarmente dalla nostra impresa**, ha richiesto l'approntamento di un vasto impianto di cantiere, costituito da un campo base - dove sono stati collocati gli uffici della direzione

lavori e della direzione cantiere, i baraccamenti di servizio e deposito, i dormitori (15 unità per 30 posti letto) e i refettori - e da diversi campi operativi situati lungo il tracciato ferroviario ed in corrispondenza della Fermata di Spinea.

L'importo complessivo dell'appalto, a lavori definitivamente ultimati, si avvicinerà a circa 50 milioni di euro, gran parte dei quali sono relativi ad opere già ultimate e consegnate alla Regione Veneto, mentre una quota residua, che sarà completata entro i primi mesi del 2009, riguarda opere aggiuntive, disposte dalla Committenza per la connessione dell'infrastruttura alla grande viabilità regionale e per ulteriori interventi destinati alla mitigazione dell'impatto ambientale.

Punto sicuramente qualificante dell'appalto, come in precedenza detto, è stata l'assoluta celerità di esecuzione, che ha superato le migliori aspettative da parte della Committenza e della stessa R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana.

Posto infatti che uno degli obiettivi essenziali che ci si prefiggeva inizialmente era il rispetto dei termini contrattuali - pena una pesantissima penale pari a 30.000 euro per ogni giorno di ritardo - la conduzione del cantiere è stata da subito scissa in una duplice gestione:

- da un lato la realizzazione del viadotto ferroviario di 40 campate, della tipologia cosiddetta T.A.V (alta velocità);
- dall'altro la realizzazione degli scavi e delle movimentazioni per la formazione del corpo stradale ferroviario e delle opere di viabilità urbana ed extraurbana di complemento.

Va sottolineato che la realizzazione del viadotto ha richiesto, in ossequio alle norme antisismiche di recente introduzione, una nuova completa caratterizzazione geo-sismica dei terreni interessati per la quale ci si è avvalsi della collaborazione dell'Istituto Nazionale di Oceanografia e Geofisica Sperimentale di Trieste, uno dei più qualificati in Europa.

Il cantiere ha dovuto fronteggiare inoltre una serie di complessità realizzative legate alla preventiva demolizione e bonifica di una precedente linea ferroviaria dismessa, all'esecuzione di una serie di opere d'arte accessorie (sottovia, tombamenti, arginature), alla necessità di eseguire la viabilità urbana di progetto in compresenza dell'intenso traffico della via Miranese.

Discorso a parte merita la realizzazione della Fermata di Spinea, dove ci si è trovati ad affrontare un'imprevedibile caratterizzazione geologica dei suoli, costituiti da limi sciolti nella falda acquifera, risolta utilizzando un mix di esperienze e tecnologie diversificate (palancolati, jet grouting, sistemi well-point, consolidamenti con resine), che si può definire la raccolta dello scibile costruttivo per l'emergenza "sabbie mobili".



Viadotto ferroviario, Mestre



Stazione Spinea (VE)

Qualsiasi azione tecnologica sarebbe comunque risultata vana se alla soluzione degli innumerevoli problemi insorti durante i lavori - che per essere chiari non intendiamo più di tanto enfatizzare essendo propri della sgradevole, ma inevitabile, routine della nostra attività di costruttori - non avessero contribuito la competenza e l'impegno straordinario dell'intero staff di direzione di cantiere, delle nostre maestranze e, perché no, dei subappaltatori coinvolti. Riteniamo inoltre che, vista la "particolarità" del momento che attraversa il nostro paese, un ringraziamento specifico vada espresso a favore dei numerosi lavoratori rumeni, che si sono adoperati al pari di tutti per il compimento dell'opera.

Non da ultimo ha giovato al conseguimento del risultato (non lo diciamo per piaggeria poiché non "leggono per conoscenza") il rapporto di costruttiva collaborazione instaurato con lo staff di direzione lavori che, nell'ambito della massima correttezza, ha saputo interpretare con responsabilità e professionalità il ruolo istituzionalmente antagonista.

Decisamente positivo, infine, l'assiduo rapporto con l'Amministrazione Comunale di Spinea, sul cui territorio vogliamo ricordare si è svolto

il 90% dell'intervento, e che ha avuto il merito di rispondere con efficienza alle problematiche emerse di volta in volta.

Vogliamo concludere questa breve illustrazione citando (come consuetudine nei discorsi celebrativi) alcuni numeri che riteniamo diano l'esatta prospettiva dell'opera realizzata:

Il Viadotto Ferroviario a doppio binario

segue un tracciato in curva e scavalca tramite una galleria artificiale la linea A. V. Padova-Mestre:

- lunghezza 1000 m.l., distribuiti su 40 campate;
- impalcato su travi in c.a.p. tipo T.A.V. e una campata in acciaio su un sottovia stradale.

La Fermata di Spinea:

- a doppio binario posta nella tratta di blocco tra la stazione di Maerne e la stazione di Mestre; nell'appalto è stato realizzato anche il Fabbricato ACEI che ospita gli Apparatii Statici di controllo itinerario;
- lunghezza delle banchine 150 m.l., di cui 60 m.l. provvisti di pensilina di copertura in acciaio, vetro e legno;
- dotazione di 2 parcheggi per un complessivo di 380 posti auto, con piazzale per la connessione internodale.

Le opere d'arte nel complesso:

- 60.000 mc di calcestruzzo gettati
- 7.500 t. di acciaio posato.

La linea ferroviaria:

- 12 km di binario fornito e posato, compresi 8 deviatori;
- 32.000 mc di pietrisco per ballast ferroviario fornito e posato;
- 5.000 m.l. di barriere antirumore posate.

La viabilità:

- 60.000 mq di asfaltatura per la nuova viabilità;
- 15 nuovi manufatti idraulici sotto la ferrovia;
- 400 nuove essenze poste a dimora per la mitigazione dell'impatto ambientale.



Parcheggio Stazione Spinea (VE)

Lo staff:

Capo commessa: geom. Danilo Bussandri

Direttore di cantiere: ing. Paolo Bocchi

Vice direttore di cantiere ed assicurazione qualità: ing. Andrea Bertacchini

Capo cantiere operativo: geom. Luca Chiozzini

Responsabile contabilità: ing. Ilaria Ferro.



Sottopasso ferroviario Spinea (VE)

Torneo Würth a Baiso di Reggio Emilia

Grande prestazione della squadra di calcetto della Cooperativa al Torneo organizzato da Würth Italia srl nello splendido scenario appenninico di Baiso (RE).

Il team neroverde abilmente gestito dall'inossidabile coppia Fausto Alessio-Mauro Tioli, una sorta di Capello-Moggi di bianconera memoria (oppure Oronzo Canà-presidente Bortolotti, a voi la sentenza), si è classificato al **secondo posto garantendosi l'accesso alla fase successiva di Bolzano del 17 maggio 2008.**

Il ritrovo a Campogalliano alle 8 di sabato mattina ha proposto facce difficilmente presentabili, soprattutto tra i più giovani, ma una volta giunti in quel di Baiso la truppa della Cooperativa si è svegliata alla grande! Nel primo dei tre match del girone i nostri hanno affrontato la squadra più forte, detentrica del titolo di due anni fa, la Fanfoni Impianti di Parma, e infatti dopo pochi minuti ci si è ritrovati sotto 1-0. Il pareggio di Masselli a metà tempo ha riequilibrato la gara e nella fase successiva ha visto i nostri ragazzi "in trincea" portare a casa un punto d'oro.

La seconda partita è stata contro la più modesta Legnami Malugani, e il risultato finale di 3-0 (doppietta di Bocchi e gol di Masselli) ha mostrato un divario evidente confermato sul campo.

L'ultima gara, decisiva per la qualificazione è stata contro la Cornelli Elisa srl, formazione di pari livello e il risultato finale di 1-1 (reti di Masselli per i nostri e di tale Marco Sala, omonimo del nostro collega, per gli avversari) è parso giusto e ha permesso alla Cooperativa di passare in semi finale.

Gli organizzatori della Würth Italia premiano i nostri Mauro Tioli e Fausto Alessio

Il break del pranzo ha visto i nostri decisamente protagonisti con tanto di complimenti dagli anziani cuochi montanari, tra gnocco fritto, grigliate e lambrusco si è tornati al campo di gioco "leggermente" appesantiti.

L'unica speranza di vittoria a questo punto era legata a una prestazione simile dei nostri avversari nella tavola imbandita dalle "rezdore" con le loro torte di altra categoria!

I nostri scendono in campo assennati ma tenaci e riescono nell'impresa: vittoria per 2-1 contro la Maber Impianti con reti di Bocchi e Ferriani e ciao ciao Baiso... andiamo a Bolzano!

Ancora "ubriachi" di gioia per la vittoria appena ottenuta, la finalissima ripresenta il match di prima mattina contro i campioni della Fanfoni Impianti, e forse con la testa già alla serata di venerdì 16 maggio 2008 in terra altoatesina e accompagnati da mille acciacchi, i nostri giovini vengono sommersi 5-0 dalla maggiore verve degli avversari.

Ma alla fine va bene così, l'importante era passare il turno e ce l'abbiamo fatta!





La formazione della Cooperativa scesa in campo è stata:

in piedi da sinistra: F. Deiana, A. Paganini, M. Tioli, M. Masselli, F. Alessio

in basso da sinistra: N. Bordonaro, S. Antonucci, F. Ferriani, M. Mauri, P. Bocchi



8 marzo tutte insieme!

Come è ormai tradizione, anche quest'anno la Cooperativa ci ha omaggiato con un pranzo al "Red Planet" e un fantastico bouquet di fiori in occasione della Festa della Donna, consentendoci di ritrovarci al di fuori dell'ambiente di lavoro e di trascorrere alcune ore in piacevole compagnia delle nostre colleghe romane e fuori sede, che non abbiamo l'opportunità di vedere quotidianamente.

Ringraziamo la Cooperativa per la gradita attenzione che sempre ci riserva e rivolgiamo un grazie particolare agli organizzatori dell'iniziativa.



I Sistemi Informativi

Il "Ced" è costituito da tre persone: Cristiano Sighinolfi, Marco Mauri, Simona Pedrazzi, quest'ultima in dolce maternità e attualmente sostituita da Giandomenico Bertini.

Noi del Ced diamo supporto e gestiamo la maggior parte degli aspetti ove è sempre più necessario attingere a soluzioni nelle quali la tecnologia diviene ormai uno strumento quotidiano al servizio dell'azienda.

Col passare degli anni l'informatica non abbraccia più solamente gli aspetti classici, come l'area amministrativa ma si è espansa a sempre più settori, portando integrazione ed uniformità. Si è passati dall'inizio degli anni '90, in cui vi era un elaboratore centrale con alcuni terminali "stupidi" e qualche raro personal computer, ad una realtà odierna costituita da una rete che non ha più solo connotazioni locali ma geografiche, formata da un parco macchine che annovera diversi server e circa 160 personal computer fra desktop e notebook distribuiti sul territorio.

Le tre sedi principali della Cooperativa di Costruzioni, Modena, Campogalliano e Roma sono costantemente collegate fra loro condividendo in tempo reale informazioni e risorse, lavorando come un'unica entità.

Inoltre una sempre più alta percentuale di commesse ha la possibilità di collegarsi alla rete aziendale permettendo di fatto di operare come se si fosse in sede, con conseguente condivisione delle informazioni e delle risorse, il che significa unicità dei dati e notevole risparmio di tempo.

Questa integrazione permette a chi lavora in azienda di utilizzare sempre informazioni aggiornate ed univoche apparentemente banali, come ad esempio l'apertura del modello della carta intestata in Word o l'interrogazione da parte di un tecnico dei propri costi registrati sulla commessa.

Sino a pochi anni fa l'unico modo per ottenerli era richiederli al controllo di gestione che una volta elaborati consegnava i tabulati; ora il tutto si può in parte semplificare ad una interrogazione eseguita in locale o da remoto in completa autonomia, dove l'output è costituito da tutto ciò che è stato registrato sino a quel momento.

Tutto ciò è reso possibile da strumenti e soluzioni di cui l'azienda si è dotata che la portano certamente ad essere al passo con i tempi, eccellendo in taluni aspetti come l'adozione dell'ERP aziendale Sap R3 o di Str Vision, procedura aziendale di produzione di prossima implementazione di cui siamo fra le prime installazioni in Italia.

I sistemi informativi col passar del tempo si sono trasformati da un'entità specializzata in poche procedure, ad un servizio in grado di fornire, coordinare, proporre soluzioni ove gli aspetti tecnologici utilizzati rappresentano spesso e volentieri gli strumenti ed il "collante" tramite il quale si possono eseguire le funzionalità di settore, rapportandole automaticamente in un contesto generale più ampio che è quello aziendale.

Strumenti e soluzioni quali personal computer, internet, posta elettronica, prima considerati d'élite, non solo sono divenuti indispensabili in ambito lavorativo ma sempre di più fanno parte del nostro quotidiano.



*A sedere da sinistra:
Giandomenico Bertini, Cristiano Sighinolfi
in piedi: Marco Mauri*