IdealPark

progettourbano

IL PERIODICO DEI PROFESSIONISTI DEL COSTRUIRE 2010 - anno 4 - numero II

Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 nr.46) art. 1, comma 1, CNS VR - Editrice Gruppo Editoriale omnibus - Piazza S. Benco, 4 - 34100 Trieste

l'intervento

Trabucchi, i ragni marini dei pescatori

Impiegati in Abruzzo e Molise, uniscono ingegno e semplicità

Molte sono le questioni che queste singolari costruzioni in legno, usate dalle popolazioni della costa abruzzese-molisana per la pesca, possono sollevare. Interessante è come siano state concepite per resistere alla forza di mare e vento.

Prof. Franco Laner

continua a pagina 13

Nel bresciano IdealPark ha realizzato 8 parcheggi sotterranei nello spazio pensato per una sola vettura

Sul Garda posti auto invisibili

La struttura è stata integrata all'interno del progetto di recupero della storica Limonaia Bernini

Le tecnologie per realizzare posti auto a scomparsa sono sempre più innovative, perchè spesso devono coniugare la realizzazione di un nuovo progetto su un edificio già esistente senza intaccarne le caratteristiche. Uno degli esempi più eclatanti di progetto di riuso, conservazione e consolidamento è quello della Limonaia Bernini, situata a Gargnano, in provincia di Brescia. Rappresenta uno spettacolare esempio di antichità e tecnologia portate a convivere armoniosamente. Il progetto di conservazione si pone come obiettivo quello di mantenere inalterati i caratteri essenziali dell'edificio, senza tuttavia rinunciare alla realizzazione di un progetto di riuso funzionale e tecnologicamente adeguato.

continua a pagina 5

Rivediamo la cultura dei posteggi

In Italia ne servono all'incirca 350mila, che però non si possono realizzare in superficie

In ottobre IdealPark, azienda veronese leader in Italia nel settore dei parcheggi automatizzati, ha tenuto un convegno con l'obiettivo di promuovere la tecnologia veronese e far conoscere i sistemi di parcheggio. Michele Stevan, A.D. dell'azienda, spiega: "Negli ultimi anni l'impiego di sistemi di parcheggio automatizzati e meccanizzati in Italia è aumentato. Tuttavia restiamo indietro se ci compariamo con Germania, Francia, Gran Bretagna".

continua a pagina 10

La Regione Veneto ha dato l'ok alle nuove prescrizioni tecniche

Ristrutturazioni, ora si cambia

Modifiche per gli ascensori, ma la legge di riferimento è del 1989

Sono state approvate dalla Giunta regionale, lo scorso 2 marzo, le "Prescrizioni tecniche atte a garantire la fruizione degli edifici residenziali privati, degli edifici residenziali pubblici e degli edifici e spazi privati aperti al pubblico". La delibera rientra nell'ambito della legge regionale 16, del 12 luglio 2007, sulle "Disposizioni generali in materia di eliminazione delle barriere architettoniche" in cui si riconosce la competenza regionale a dettare normative tecniche in campo edilizio. In particolare, all'articolo 6, la norma prevede che "i progetti relativi alla costruzione di nuovi edifici e alla ristrutturazione, redatti in osservanza delle prescrizioni tecniche per garantire la fruizione di spazi pubblici e privati nel rispetto dei principi fondamentali, siano desumibili dalla legislazione statale". Per quanto riguarda il nuovo ordinamento degli ascensori, spiegato nell'articolo 21 della legge regionale, le disposizioni in materia di accessibilità, visitabilità ed adattabilità sono disciplinate dagli articoli 4.1.12 e 8.1.12 del decreto ministeriale del 14 giugno 1989 numero 236. In questo caso la legge regionale prevede che i criteri di progettazione facciano riferimento sempre al decreto ministeriale del 14 giugno 1989 numero 236, ovvero, nel caso in cui fossero presenti indicazioni e soluzioni di queste devono essere differenziate da quanto analogamente previsto dal citato disposto normativo nazionale, si deve intendere che queste prevalgono su quanto riportato dallo stesso decreto. Inoltre, le pulsantiere interne ed esterne devono garantire un adeguato contrasto cromatico dei singoli pulsanti rispetto alla piastra in cui sono inseriti e di questa rispetto alla parete su cui è collocata.

continua a pagina 3

IN QUESTO NUMERO

p.4 | ECOLOGIA
LEGAMBIENTE
Emergenza smog nelle grandi città italiane

p.4 | TECNOLOGIA
PIZZEGHELLA STEVAN
Arsiero, la chiesa avrà il suo elevatore "Special"

p.7 | FOTOVOLTAICO
SINERGI
Il Governo vara i provvedimenti del 2011 per il risparmio energetico

A BIRMINGHAM

Nel futuristico simbolo della città "the Cube" installato un sistema Multiparker 760, così 339 automobili si posizionano da sole

...E A VENEZIA

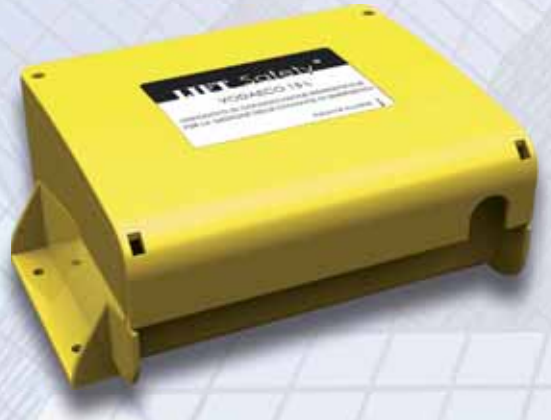
Le attuali metodologie consentono di installare piattaforme elevatrici anche in abitazioni che un tempo erano incompatibili

Pizzeghella-Stevan

CEST elevatori

- EN 81-28?
- Nessun problema, molto facile!

LIFT Safety®



VODAECO 15L

Dispositivo per le chiamate di emergenza per linea fissa, versione kit per montaggio sul tetto cabina, con altoparlante ad alta potenza integrato, microfono cabina/tetto e gruppo fossa (sottocabina o fisso in fossa)

- **alimentazione 12V C.C. tamponata o 230V C.A. con integrato l'alimentatore tamponato da 12V C.C (NON DALLA LINEA)**
- **memoria per 10 numeri telefonici**
- **installazione semplice (accessori precablati)**
- **programmazione locale o remota guidata**
- **contenitore plastico rinforzato con fibra di vetro (portata 100 Kg.)**
- **protocolli standard ADEMCO, SCANTRONICS, etc.**
- **controllo della carica delle batterie**

- **versioni anche per montaggio dietro la pulsantiera e per sala macchine**

GSM TRANSCEIVER GSMT-01

In assenza della linea fissa il VODAECO 15L può essere collegato al GSMT-01.

- **alimentazione 12V C.C. (dal VODAECO 15L)**
- **quadribanda**
- **antenna integrata**
- **indicatore dell'intensità di campo**
- **comunicazione trasparente 100%**
- **interfaccia seriale opzionale**

PRODUCTS

STM PRODUCTS SRL

Via Schiaparelli, 15
37135 Verona
Tel. 045 58 57 00 - Fax 045 58 57 30
info@stm-products.com
www.stm-products.com

Approvate dalla Giunta regionale le "Prescrizioni tecniche atte a garantire la funzione degli edifici residenziali privati"

Le nuove norme per ristrutturare casa

Cambiano le regole anche per ascensori e rampe, ma i criteri di progettazione sono ancora quelli del giugno 1989

Sono state approvate dalla Giunta regionale, lo scorso 2 marzo, le "Prescrizioni tecniche atte a garantire la fruizione degli edifici residenziali privati, degli edifici residenziali pubblici e degli edifici e spazi privati aperti al pubblico". La delibera rientra nell'ambito della legge regionale 16, del 12 luglio 2007, sulle "Disposizioni generali in materia di eliminazione delle barriere architettoniche" in cui si riconosce la competenza regionale a dettare normative tecniche in campo edilizio. In particolare, all'articolo 6, la norma prevede che "i progetti relativi alla costruzione di nuovi edifici e alla ristrutturazione, redatti in osservanza delle prescrizioni tecniche per garantire la fruizione di spazi pubblici e privati nel rispetto dei principi fondamentali siano desumibili dalla legislazione statale". Con il provvedimento numero 1974 del giugno 2009, la Giunta ha avviato la predisposizione strategica di queste prescrizioni, al fine di promuovere l'integrazione sociale delle persone con disabilità e per dare attuazione al concetto di fruibilità, intesa come "la possibilità, per le persone, di poter utilizzare con pieno godimento spazi aperti, spazi costruiti, arredi, servizi informativi, attrezzature e svolgere attività in sicurezza ed autonomia". Il documento ha ottenuto il parere favorevole della Commissione tecnico-scientifica, nell'ambito delle attività del Centro regionale di documentazione sulle barriere architettoniche e ha ottenuto, infine, l'approvazione della Giunta. Per quanto riguarda il nuovo ordinamento degli ascensori, spiegato nell'articolo 21 della legge regionale, le disposizioni in materia di accessibilità, visitabilità ed adattabilità sono disciplinate dagli articoli 4.1.12 e 8.1.12 del decreto ministeriale del 14 giugno 1989 numero 236 e dalle disposizioni qui di seguito riportate da applicarsi secondo quanto espresso all'articolo 3.3. In questo caso la legge regionale prevede che i criteri di progettazione facciano riferimento sempre al decreto ministeriale del 14 giugno 1989 numero 236, ovvero, nel caso in cui fossero presenti indicazioni e soluzioni di queste devono essere differenziate da quanto analogamente previsto dal citato disposto normativo nazionale, si deve intendere che queste prevalgono su quanto riportato dallo stesso decreto. Inoltre, le pulsantiere interne ed esterne devono garantire un adeguato contrasto cromatico dei singoli pulsanti rispetto alla piastra in cui sono inseriti e di questa rispetto alla parete su cui è collocata. I singoli pulsanti devono preferibilmente avere dimensioni minime di 2,5 centimetri, essere distanziati tra di loro e sporgenti rispetto alla piastra. Se i pulsanti riportano simboli o indicazioni, questi devono essere a contrasto cromatico ed adeguatamente illuminati. Diversamente, le disposizioni in materia di accessibilità, visitabilità ed adattabilità in relazione ai servoscala e delle piattaforme elevatrici sono disciplinate dagli articoli 4.1.13 e 8.1.13 del decreto ministeriale del 14 giugno 1989 numero 236. Il ricorso al servoscala, possibile soltanto in interventi di adeguamento e adattabilità, come precisato all'articolo 18 (Il collegamento tra diversi livelli verticali deve avvenire mediante l'utilizzo di scale abbinate a rampe e/o ascensori, in ragione del dislivello e del contesto. E' ammesso in subordine l'utilizzo di piattaforme elevatrici. Il ricorso al servoscala è consentito soltanto per l'adeguamento di edifici esistenti e laddove le precedenti soluzioni, rampe, ascensori e piattaforme elevatrici, non possano motivatamente essere adottate), è sempre da considerare con molta attenzione e comunque solo come alternativa a rampe, piattaforme elevatrici ed ascensori in caso di impossibilità tecnica di realizzazione di questi ultimi, adeguatamente motivata nella relazione tecnica di progetto e con grafici di dettaglio in scala adeguata. In particolare dovrà essere dimostrata la possibilità di installazione di servoscala del tipo con piattaforma per sedia a ruote, evidenziando graficamente ai fondo-corsa inferiore e superiore spazi di manovra con profondità minima pari a 150 centimetri. Non è imposto, invece, un limite al dislivello superabile mediante l'impiego di piattaforma elevatrice. Gli interventi ammessi dall'articolo 2.2 della legge del 9 gennaio 1989, numero 13 ed all'articolo 18, descritto poco sopra, comprendono l'installazione della piattaforma elevatrice. Le disposizioni in materia di accessibilità, visitabilità ed adattabilità in relazione alle scale sono disciplinate dagli articoli 4.1.10 e 8.1.10 del decreto ministeriale del 14 giugno 1989 numero 236. Negli edifici residenziali almeno le scale ad uso comune e tutte quelle presenti negli edifici privati aperti al pubblico devono avere i gradini dotati di marcagradino a contrasto cromatico leggibile su ciascuna pedata che le compone. La segnalazione a contrasto cromatico vale anche per dislivelli formati da un solo gradino ed in generale per qualsiasi dislivello. Nelle nuove costruzioni la larghezza delle scale ad uso comune deve avere una larghezza minima netta di 120 centimetri, quelle interne alle unità abitative una larghezza minima netta di 100 centimetri. In entrambi è vietato l'utilizzo di gradini dalla pedata trapezoidale. Nelle ristrutturazioni la larghezza delle scale ad uso comune può essere, per motivate ragioni, diminuita fino ad un minimo di 100 centimetri, quelle interne alle unità fino ad un minimo di 80 centimetri. In entrambi i casi possono presentare gradini dalla pedata trapezoidale. Le scale aventi larghezza netta inferiore a 110 centimetri non possono essere considerate adattabili e quindi vanno abbinate ad ascensore o a piattaforma elevatrice. In caso di adattabilità dovrà essere dimostrata in sede di progetto la predisposizione strutturale di un idoneo foro nei solai per loro installazione garantendo un'idonea altezza di extracorsa. Le scale a chiocciola non possono essere considerate accessibili né adattabili e quindi vanno abbinate ad ascensore o a piattaforma elevatrice. In caso di adattabilità dovrà essere dimostrata in sede di progetto la predisposizione strutturale di un idoneo foro nei solai per loro installazione garantendo un'idonea altezza di extracorsa. Le disposizioni in materia di accessibilità, visitabilità ed adattabilità in relazione alle rampe sono disciplinate dagli articoli 4.1.11 e 8.1.11 del decreto ministeriale 14 giugno 1989 numero 236. Le rampe sono piani inclinati che collegano livelli a quote differenti. In particolare la pendenza massima deve essere intesa come inclinazione massima di ogni tratto inclinato. Nel calcolo della pendenza non si deve tener conto dei piani di stazionamento. Nelle nuove costruzioni tutte le rampe, sia quelle ad uso comune che quelle interne alle unità abitative, dovranno avere una pendenza massima del 5% con piani di stazionamento profondi almeno 150 centimetri posti ad una distanza massima di 10 metri di sviluppo della rampa che li precede.

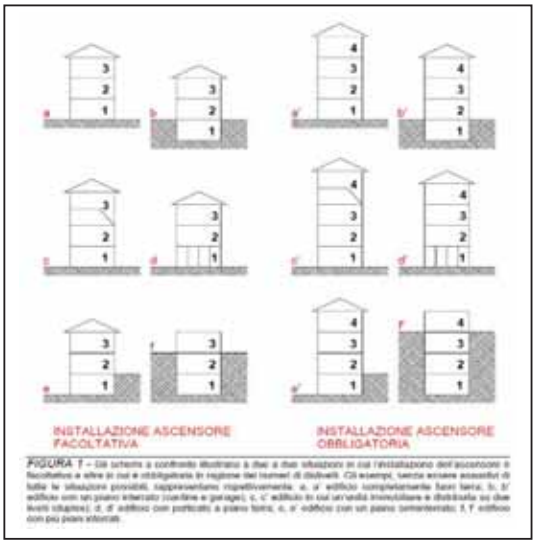


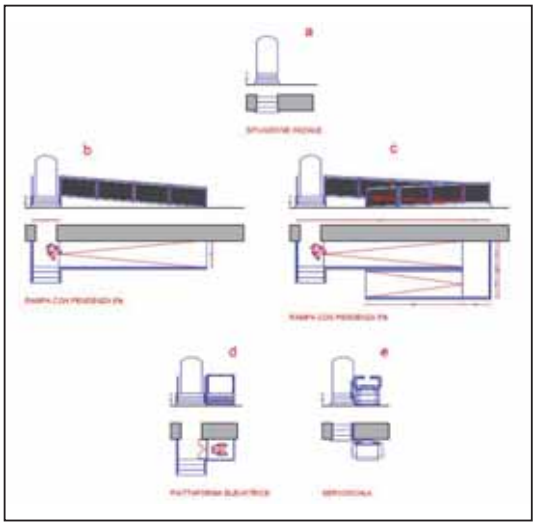
FIGURA 1 - Gli schemi a confronto illustrano a due a due situazioni in cui l'installazione dell'ascensore è facoltativa e altre in cui è obbligatoria in ragione dei numeri di dislivelli. Gli esempi, tenute ancora assodati di tutte le situazioni previste, rappresentano rispettivamente: a, a' edificio completamente fuori terra; b, b' edificio con un piano interrato (cantine e garage); c, c' edificio in cui un'unità immobiliare è distribuita su due livelli (duplex); d, d' edificio con porticato a piano terra; e, e' edificio con un piano seminterrato; f, f' edificio con più piani interrati

LO SCHEMA...

Il confronto illustra a due a due situazioni in cui l'installazione dell'ascensore è facoltativa e altre in cui è obbligatoria in ragione dei numeri di dislivelli. a, a' - edificio completamente fuori terra; b, b' - edificio con un piano interrato (cantine e garage); c, c' - edificio in cui un'unità immobiliare è distribuita su due livelli (duplex); d, d' - edificio con porticato a piano terra; e, e' - edificio con un piano seminterrato; f, f' - edificio con più piani interrati

> Le pulsantiere interne ed esterne dei nuovi impianti devono assicurare un buon contrasto cromatico dei tasti rispetto alla piastra

> In caso di adattabilità la piattaforma elevatrice dovrà soddisfare precisi requisiti, come un foro idoneo nel solaio per l'extracorsa



LA SOLUZIONE...

Confronto per un medesimo dislivello pari a 68 cm. Se il servoscala (e) sembra quello più 'semplice' e meno di impatto, le rampe (b, c) sono quelle rivolte a soddisfare le esigenze di 'tutti' i possibili utenti con il limite dell'ingombro in pianta, da una parte, e il vantaggio di una manutenzione pressoché nulla, dall'altra. La piattaforma elevatrice (d) si pone come una soluzione intermedia: la sua fruibilità è paragonabile a quella delle rampe

progettourbano
IL PERIDICO DEI PROFESSIONISTI DEL COSTRUIRE
anno 4 - numero II

Autorizzazione Tribunale di Verona n. 1810 del 18-07-2008 Testata iscritta al ROC

Poste Italiane S.p.A. Spedizione in Abbonamento Postale 70% - CNS VERONA

Abbonamenti: 1,00 euro

Proprietà:
PIZZEGHELLA E STEVAN Srl
Via E. Fermi, 9 -37026
Pescantina (VR)

Editore:
GRUPPO EDITORIALE OMNIBUS Srl
Piazza Benco, 4 -34100
Trieste (TS)

Redazione:
Via G. Della Casa, 9 - 37122
Verona (VR)
NUMERO UNICO
895.8989.585
redazione@progettourbano.it

Direttore responsabile:
Emanuele Bonora

Art director e grafica:
Elena Bonuzzi, Elisa Schillirò

Hanno collaborato:
Duilio Colonna, Maria Cristina Salvaggio, Barbara De Marzi, Elisa Tomasello, Franco Laner, Rossella Coloni

Pubblicità:
Diretta Adv
Via C. Abba, 14 - 37100
Verona (VR)
Tel. 045.9275024
traffico@direttadv.it

Stampa:
CSE - Venezia

Tiratura:
15.000 copie

Tutti i diritti riservati

Garanzia di riservatezza: L'editore garantisce la massima riservatezza dei dati e la possibilità di richiederne gratuitamente la rettifica o la cancellazione scrivendo a: GEO Srl, via della Casa, 9 - 37122 - Verona. Le informazioni custodite dalla GEO Srl verranno utilizzate a solo scopo di inviare la testata e gli allegati, anche pubblicitari, di interesse pubblico (D.LEG. 196/2003 tutela dati personali)

Tasso di motorizzazione, consumi elettrici, rete idrica e carburanti monitorati nell'arco del 2010

Focus di Legambiente sulle città

È allarme sulla qualità dell'aria e sul traffico nei Comuni con più di 500mila abitanti

È stato presentato il 18 ottobre scorso, nella sala dei Duecento al palazzo Vecchio di Firenze, il rapporto annuale di Legambiente sulla qualità ambientale dei comuni capoluoghi di provincia. Le città intervistate sono state 103 su 125, i parametri ambientali sono stati sintetizzati in 25 indicatori di qualità riconducibili a 3 macroclassi: la prima, quella "di pressione", misura il carico generato sull'ambiente dalle attività umane, con particolare riferimento alle perdite di rete idrica, consumi di acqua potabile, produzione di rifiuti solidi urbani, tasso di motorizzazione, consumi elettrici e di carburanti. Nella seconda macroclasse sono emerse le problematiche "di stato", relative alla qualità dell'ambiente fisico come smog e verde urbano. L'ultima considerata, quella "di risposta", riguarda la qualità delle politiche dell'amministrazione pubblica nella depurazione, raccolta differenziata, trasporto pubblico, indice di mobilità sostenibile, isole pedonali e Ztl, piste ciclabili. Nel convegno sono state segnalate alcune buone pratiche delle amministrazioni pubbliche promosse come "esempi da seguire": Siena, per la sua pedonalizzazione estesa, un trasporto pubblico locale "modello" e forti investimenti nelle energie rinnovabili; Padova, per la maggior densità di piste ciclabili; Reggio Emilia, per il maggior indice pro-capite di ciclabili; Bari, inquadrata come prima città del Sud nel rapporto Legambiente, per aver adottato il bike sharing; Firenze, per aver ampliato la propria zona a traffico limitato con la recente chiusura al traffico di piazza del Duomo; Modena, per aver raddoppiato il verde urbano affidandone la gestione ad associazioni di volontariato; Verona, per la migliore potenza totale installata di fotovoltaico e ben posizionata sul solare termico e rete di teleriscaldamento; Benevento, per il fotovoltaico procapite installato su scuole; Ferrara, per aver trasformato Agenda 21 e piano strategico in un sistema di gestione ambientale permanente e certificato. Una menzione speciale è stata riconosciuta alla città di L'Aquila, che nonostante la tragedia del terremoto è stata capace di rispondere in modo completo al questionario ed organizzare la raccolta differenziata dei rifiuti. Rispetto all'edizione precedente peggiora lo stato di salute delle grandi città con più di 500mila abitanti. Con l'eccezione di Torino (74esimo posto) che scala tre posizioni e detiene il primato sulla rete di teleriscaldamento, e Genova che rimane la città con il miglior piazzamento pur scendendo di 10 posizioni, attestandosi 32esima. Milano precipita al 63esimo posto, a causa del peggioramento degli indici della qualità dell'aria, mentre Roma scende al 75esimo per gli effetti dannosi di una mobilità incentrata sulle auto private. Napoli e Palermo peggiorano la loro posizione a causa dei cumuli di rifiuti accumulati nelle strade e per l'incapacità di organizzare un sistema di raccolta differenziata efficace e, per Palermo, anche per il trasporto pubblico dove i passeggeri trasportati crollano dai 110 viaggi per abitante all'anno della scorsa edizione, agli attuali 44. A Palermo, infine, peggiora la qualità dell'aria negli inquinanti e aumentano le perdite della rete idrica, con il 49 percento. Praticamente inesistenti le ciclabili, isole pedonali e Ztl. Immobile la situazione relativa alla gestione e lo sviluppo delle energie rinnovabili e tra le ultime per verde urbano destinato ai cittadini.

Buoni esempi da seguire: Padova, per le piste ciclabili, Verona per il fotovoltaico e Ferrara per il piano di gestione ambientale

Ancora aperto il divario tra nord e sud: Napoli e Palermo scendono di posizione per la disastrosa gestione dei rifiuti

---

Via libera della Soprintendenza ai beni culturali per la nuova installazione nell'arcipretale di San Michele Arcangelo

Arsiero, la chiesa avrà il suo ascensore

La ditta Pizzeghella Stevan lancia l'elevatore "Special" puntando su rapidità, ingombri ridotti e bassi consumi

Finalmente la chiesa arcipretale di San Michele Arcangelo di Arsiero, in provincia di Vicenza, potrà essere raggiunta comodamente, in particolare dalle persone a ridotta mobilità, grazie al nuovo ascensore modello "Special" progettato dalla ditta veronese Pizzeghella Stevan. La maestosa e splendida chiesa, eretta a partire dal 1762 e consacrata nel 1776 a San Michele Arcangelo patrono della città, si trova sopra un colle limitrofo alla piazza principale ed è raggiungibile unicamente attraverso due lunghe scalinate che superano un dislivello di circa 11 metri. Negli anni, a partire dall'800, si sono succedute varie proposte per trovare una soluzione che permettesse alla popolazione di raggiungere in maniera agevole la chiesa. Tuttavia, per vari motivi, l'obiettivo non si è mai concretizzato. Finalmente, grazie alla sinergia tra la parrocchia, il comune e la ditta Forgerossi di Arsiero, sono stati stanziati dei fondi che permetteranno di realizzare un innovativo e comodo ascensore-montalettiga per consentire anche ad anziani e disabili di raggiungere la chiesa di San Michele Arcangelo. L'ascensore modello "Special" di Pizzeghella Stevan è un sistema elettrico senza locale macchina, che in questo caso è stato previsto con una portata di 1250 chili, può ospitare fino a 16 persone, ha una velocità di un metro al secondo e può essere dotato di accessi opposti o adiacenti. Sia il progetto sia la direzione lavori sono stati curati dall'architetto Nicola Busin, che ha previsto la parte inferiore del vano ascensore-montalettiga interatta, sfruttando lo spazio tra la mura a valle, alta 5 metri, e quella a monte. Il vano sarà rinforzato da micropali e pareti in lastre tralicciate di calcestruzzo. Nella parte a vista l'ascensore scorrerà in un castello di tubi d'acciaio rivestiti da vetri temperati antisfondamento privi di serramenti e collegati ai tubi con speciali stelle e rotule di acciaio inox a punti per ridurre al minimo l'impatto visivo. Data la trasparenza e la leggerezza della struttura, il modello "Special" si adatta armoniosamente alle caratteristiche architettoniche del sito ed ha così ottenuto il benestare sia della Soprintendenza ai beni architettonici che della curia. Gli ascensori "Special" rappresentano una soluzione versatile e sono adatti a qualsiasi tipo di edificio: residenziale, privato o pubblico. L'alloggiamento degli ancoraggi su di una sola parete del vano corsa consente di superare eventuali vincoli strutturali dell'immobile. Questa tipologia offre molteplici vantaggi quali ingombri ridotti, velocità elevate, precisione di arresto e bassi consumi.

Sarà in grado di trasportare fino a 16 persone con una portata di 1250 chili, raggiungendo la velocità di un metro al secondo

La tecnologia "Serie C" di IdealPark ha permesso di realizzare otto parcheggi nel posto inizialmente riservato a un solo mezzo

Posti auto a scomparsa in riva al lago

L'operazione è stata completata nella Limonaia Bernini di Gargnano, incantevole luogo affacciato sul Garda

Le tecnologie per realizzare posti auto a scomparsa sono sempre più innovative, perchè, spesso devono coniugare la realizzazione di un nuovo progetto su un edificio già esistente, senza per questo intaccarne le caratteristiche. Uno degli esempi più eclatanti di progetto di riuso, di conservazione e di consolidamento è quello della Limonaia Bernini, situata a Gargnano, in provincia di Brescia. Incominciato nel mese di novembre del 2004, rappresenta uno spettacolare esempio di antichità e tecnologia portate a convivere armoniosamente. Il complesso possiede una notevole valenza ambientale ed una grandissima rilevanza architettonica. Innanzitutto porta con sè i caratteri di un'antica archeologia industriale, che lascia rivivere il romantico stile di quelle aziende nelle quali si coltivavano le piante di limoni (rinomate in tutto il settentrione d'Italia le produzioni gardesane e i prodotti che da esse derivano) e che alla comunità locale ha lasciato le sue profonde tracce di lavoro. Inoltre, il complesso si trova sulle rive del lago di Garda, esattamente di fronte al Monte Baldo, in una delle località più suggestive in assoluto. Il sito ambientale in questione possiede una conformazione stretta e lunga per sfruttare la particolarità del lotto che si "incastra" tra la strada e il lago. La Limonaia è costruita interamente in sasso locale, legato con malta di calce aerea, ed è un insieme armonico di tre corpi di fabbrica immersi nella pilastrata che caratterizza le costruzioni di questo tipo. Il progetto di conservazione e riuso si pone come obiettivo principale quello di tentare, nei limiti della fattibilità tecnica, di mantenere inalterati i caratteri essenziali dell'edificio (nella tipologia dei materiali ma anche nelle relazioni spaziali), senza tuttavia rinunciare alla realizzazione di un progetto di riuso funzionale e tecnologicamente adeguato. Un progetto che persegue tre direttrici fondamentali, la prima di tipo conservativo, la seconda di tipo tecnologico-costruttivo e la terza di tipo sostenibile nell'ottica di una conciliazione tra esigenze di conservazione e prestazioni tecnologiche. In questo complesso, in particolare, lo spazio disponibile risultava adatto unicamente per un parcheggio monoposto convenzionale, assolutamente insufficiente rispetto al numero dei proprietari. Tuttavia tramite la tecnologia "serie C" di IdealPark sono stati ricavati la bellezza di otto posteggi per auto, che vanno a scomparire e a diventare completamente invisibili. Le piattaforme di parcheggio sono rivestite in teak, una scelta di materiale non casuale dal momento che veniva sfruttato anche in altre zone, quelle pedonali, della Limonaia, in modo che l'autorimessa meccanizzata scompaia nella cornice naturale ed architettonica.

Lo studio di conservazione e riuso si pone come obiettivo principale quello di tentare di mantenere inalterati i caratteri essenziali dell'edificio originale

Le piattaforme per i veicoli sono rivestite in teak, una scelta di materiale non casuale dal momento che veniva già sfruttato in altre zone del complesso

CARROZZERIA BARNA
Garanzia a vita sulla verniciatura
Numero Verde 24 su 24 h
800-416122
SOCCORSO STRADALE
Zona industriale di Pol, 1 - Pastrengo (VR)
Tel. 045 7170616 - Fax 045 6779834
www.carrozzeriabarna.it - info@carrozzeriabarna.it

Spese detraibili e possibilità di un contributo statale e regionale per l'adeguamento degli edifici

Giù le barriere architettoniche grazie alle agevolazioni fiscali

Ora è atteso un decreto che estenda i bonus al materiale e ai prodotti finiti utilizzati

Talvolta diventa un'impresa orientarsi tra tutte le disposizioni legislative nazionali e regionali che regolano le agevolazioni fiscali e i contributi previsti per l'eliminazione delle barriere architettoniche nella propria abitazione. È bene sapere prima di tutto che esistono leggi dello Stato e leggi regionali che si occupano di questa materia. Le leggi dello Stato prevedono agevolazioni fiscali e contributi. Per quanto riguarda le prime la normativa consente di detrarre le spese per l'abbattimento delle barriere architettoniche in sede di dichiarazione annuale dei redditi ed anche la possibilità di godere di Iva agevolata. Sempre la legislazione statale prevede anche la concessione di contributi a fondo perduto. Questa opportunità è però condizionata dal fatto che il bilancio dello Stato, già da parecchi anni, non prevede lo stanziamento di fondi destinati a questo scopo. Per cui si tratta di una legge che, solo in teoria, concede contributi. In pratica non dà nulla, anche se le domande non vengono scartate, ma tenute in sospeso in attesa che venga rifinanziato l'apposito capitolo di spesa del bilancio dello Stato. Ci sono invece alcune regioni, tra le quali il Veneto, che hanno leggi specifiche che prevedono contributi a fondo perduto sempre per l'abbattimento delle barriere architettoniche, leggi che normalmente vengono rifinanziate di anno in anno. È opportuno, quindi, chiarire meglio le singole opportunità per coloro che intendono eseguire lavori di ristrutturazione delle propria abitazione, finalizzati a migliorare la mobilità per le persone con disabilità.

COSA SI PUÒ DETRARRE

Ormai da parecchi anni la legislazione nazionale prevede una consistente detrazione fiscale in occasione di lavori di ristrutturazione edilizia. Tra i lavori soggetti a beneficio rientrano anche tutti quelli realizzati per l'eliminazione delle barriere architettoniche. La detrazione Irpef prevista è del 36 per cento ed è spalmabile in 5 o 10 anni e si chiede in sede di dichiarazione annuale dei redditi. Tale beneficio riguarda tutti i contribuenti che ristrutturano la propria casa di abitazione. La legge prevede tutta una serie di disposizioni, tra le quali la preventiva comunicazione dell'inizio dei lavori all'Agenzia delle entrate, un tetto massimo di spesa di 48mila euro, mentre i pagamenti devono essere effettuati tutti tramite bonifico bancario. In alternativa a questa agevolazione, le persone con handicap ai sensi dell'articolo 3 della legge 104/1992, oppure coloro che le hanno fiscalmente a carico, possono accedere alla detrazione del 19 per cento. Questa comporta minori vincoli e obblighi relativamente alle modalità di pagamento e può essere fatta valere in un' unica quota, anziché nelle cinque o dieci quote annuali previste per la detraibilità del 36 per cento. Come si comprenderà, è un'opportunità meno conveniente, ma non comporta comunicazioni preventive, né particolari condizioni da rispettare. Tuttavia le ipotesi ammesse alla detrazione sono molto limitate e sono ricondotte nella categoria delle spese sanitarie. Possono essere detratte solo le spese relative alla trasformazione dell'ascensore adattato al contenimento della carrozzella o alla costruzione di rampe per l'eliminazione di barriere architettoniche esterne ed interne alle abitazioni. Al momento della denuncia dei redditi, il contribuente deve disporre delle fatture, ricevute o quietanze relative alla spesa e deve essere in grado di dimostrare di essere persona con handicap ai sensi della legge 104/92.

LA NORMATIVA

La disciplina dell'Iva nell'ambito dell'edilizia è una delle materie di carattere tributario più complesse e farraginose, oltre che in continua evoluzione. La normativa sull'Iva prevede che scontino un'aliquota agevolata al 4 per cento "le prestazioni di servizi dipendenti da contratti di appalto aventi ad oggetto la realizzazione delle opere direttamente finalizzate al superamento o alla eliminazione delle barriere architettoniche". Questo significa che possono godere di questo beneficio solo le spese di manodopera degli interventi specificamente effettuati per l'eliminazione delle barriere architettoniche. Sono pertanto esclusi dall'agevolazione il materiale e i prodotti finiti impiegati per la realizzazione delle stesse opere, ad esempio se un servizio igienico viene ristrutturato per renderlo accessibile a una persona in carrozzina. Sulle spese di manodopera e di progettazione si applica l'aliquota al 4 per cento mentre sulle spese di acquisto del materiale si applica al 20. Su questo aspetto, tuttavia, il ministero delle Finanze non ha mai fornito indicazioni chiare e, soprattutto estensive nel senso di ampliare l'agevolazione anche ai materiali, ai semilavorati e ai beni finiti che normalmente si utilizzano in questo genere di interventi. È stata più volte prorogata l'agevolazione prevista dalla Finanziaria del 2000, che prevede l'applicazione dell'aliquota Iva al 10 per cento alle opere di manutenzione ordinaria e straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia eseguite esclusivamente su fabbricati destinati ad uso abitativo privato. L'Iva al 10 per cento si applica anche ad alcune forniture di beni effettuate nell'ambito di interventi di recupero edilizio che abbiamo elencato sopra. A questo proposito un decreto del Ministero delle Finanze del 29 dicembre 1999 ha precisato che le agevolazioni si applicano solo ai prodotti, definiti "beni significativi": ascensori e montacarichi, infissi interni ed esterni, caldaie, videocitofoni, apparecchiature per il condizionamento e il riciclo dell'aria, sanitari e rubinetterie da bagno, impianti di sicurezza. A complicare questa agevolazione, c'è la considerazione sull'incidenza dei beni finiti sull'intero importo della fornitura, aggiungendo cioè l'installazione, la manodopera e il trasporto. Se i beni significativi incidono per meno della metà sul costo dell'opera, si applica il 10 per cento di Iva sull'intero importo della fornitura. Se, viceversa, i beni significativi incidono per più del 50 per cento sul costo complessivo della fornitura, l'Iva agevolata si applica solo su una parte dell'importo finale che si determina con un contorto meccanismo di calcolo. La legge 13 del 1989 ha introdotto la possibilità di richiedere contributi per l'eliminazione di barriere architettoniche negli edifici privati. Spesso, però, tali contributi non sono stati erogati o lo sono parzialmente a causa di una certa discontinuità nel finanziamento del relativo fondo. Hanno diritto a presentare le domande di contributo i disabili con menomazioni o limitazioni funzionali permanenti di carattere motorio e i non vedenti, coloro i quali abbiano a carico persone con disabilità permanente e condomìni dove risiedano le stesse categorie di beneficiari. La persona disabile deve avere effettiva, stabile ed abituale dimora nell'immobile su cui si intende intervenire. Non si ha diritto ai contributi se l'immobile è dimora solo saltuaria o stagionale o precaria. La domanda deve essere presentata in carta da bollo entro il primo marzo di ogni anno al sindaco del comune dove si trova l'immobile.

> Solamente sugli importi di manodopera e progettazione si applica l'aliquota dell'Iva al 4 percento

Pubblicata l'opera che studia il tema del benessere dell'ambiente urbano

Una guida per realizzare spazi e strutture accessibili

Sarà una fonte dettagliata di informazioni per chi vuole costruire

Progettare senza creare barriere architettoniche e fonti di pericolo significa rispondere alle esigenze fisiche di un'utenza formata da persone di diversa età, con caratteristiche fisiche differenti, ma significa anche superare la falsa concezione che la barriera architettonica sia strettamente legata solo alla minorazione fisica motoria. Questo non certo per imporre modelli rigidi o tipologie alternative, né tanto meno per ospedalizzare la progettazione della città e della residenza, ma per contribuire ad individuare una serie di misure "qualitative", con l'obiettivo di costruire un vero e proprio "benessere dell'ambiente urbano". Nasce da queste considerazioni la pubblicazione, ad opera di Michele Di Sivo, Elisabetta Schiavone e Massimo Tambasco, di "Barriere architettoniche. Guida al progetto di accessibilità e sicurezza dell'ambiente costruito", una sorta di manuale informativo utile al progettista nella fase di dimensionamento degli spazi urbani, degli edifici, delle unità ambientali e dei componenti di queste ultime. La guida intende indicare alcuni elementi utili per progettare spazi urbani e complessi edilizi fruibili e accessibili da parte di tutti

i componenti della società, al di là di come essi vi si muovono. Il vero e proprio sistema informativo è nella seconda parte del libro con le prestazioni richieste, soluzioni tecniche conformi, dati dimensionali, elementi bibliografici e riferimenti legislativi. Qui, attraverso le schede informative e i grafici, si cerca di restituire uno strumento di controllo dell'operazione progettuale.

Varato dal Governo "Terzo conto" con le nuove condizioni di vendita dei kilowattora all'interno della rete di distribuzione

Risparmiatori di energia: altri incentivi

La normativa riveduta e corretta è entrata in vigore dal primo gennaio 2011 e risulta ancora decisamente vantaggiosa

Dall'entrata in vigore del "Nuovo Conto Energia" nel 2007, l'anno in corso è stato quello di maggior crescita per il settore delle installazioni fotovoltaiche incentivate dal Governo: si parla del 60 per cento, secondo una statistica dell'IMS Research. Per tutto il 2010 le aziende attive nel settore fotovoltaico hanno lottato contro la scarsità dei preziosi prodotti in silicio e della relativa componentistica a causa della crisi mondiale dell'industria elettronica. Questa irreperibilità dei materiali ha, ovviamente, fatto lievitare i costi verso l'alto, spinti anche dalla continua crescita della domanda, alimentata dal timore che a fine 2010 il governo avrebbe "chiuso i rubinetti" agli incentivi. Fortunatamente per il settore e l'ambiente che ci circonda, ciò non è accaduto e con il decreto legge 6 agosto 2010 il Governo ha deciso di "investire" ancora nei "risparmiatori di energia" ovvero in chi decide di installare impianti fotovoltaici. La nuova normativa entrerà in vigore il primo gennaio 2011 con il nome di "terzo conto energia", riprendendo a grandi linee i fondamenti delle normative precedenti, modificandone alcuni punti e ritoccandone i valori. Tra gli aspetti più importanti rimane il riconoscimento da parte del GSE (Gestore dei Servizi Energetici) di una tariffa corrisposta per ogni kilowattora che l'impianto fotovoltaico produce dal momento di entrata in esercizio e per i 20 anni a seguire. Altro punto fisso e non modificato dalla nuova normativa è che oltre all'incentivo appena citato, il titolare dell'impianto può scegliere, all'apertura della pratica, tra contratto di "scambio sul posto" (per impianti sotto i 200 kWp di potenza) in cui si auto consuma l'energia prodotta abbattendo i costi della propria bolletta, oppure scegliendo di vendere direttamente tutta, o la maggior parte, dell'energia ad un prezzo stabilito dalla normativa tramite il contratto di "immissione in rete". Salvo i punti appena descritti, ciò che cambia nel "terzo conto energia" sono le tipologie di impianti ed i valori delle tariffe corrispondenti. La nuova normativa divide gli impianti in quattro nuove categorie: impianti fotovoltaici; impianti fotovoltaici integrati con caratteristiche innovative; impianti a concentrazione e impianti fotovoltaici con innovazione tecnologica. Prendendo in considerazione solo la prima tipologia, che include la maggior parte degli impianti costruiti su edifici (più premiati a livello di tariffa), e gli impianti tradizionali a terra, si nota che la norma prevede un calo costante delle tariffe dal primo gennaio 2011 per ogni quadrimestre fino alla fine dell'anno. Nonostante ciò, le tariffe corrispondenti saranno ancora molto valide e daranno di nuovo spinta al settore e guadagno agli investitori. Mettendo a confronto, ad esempio, la massima tariffa 2010 per integrazione di un impianto da 19 kWp con la tariffa analoga prevista nel "terzo conto energia" ne risulta che al primo quadrimestre 2011 vi sarà un calo del 13,5 per cento circa (0,38 euro per ogni kilowattora contro gli 0,44 della tariffa attuale), nel secondo quadrimestre il calo sarà del 18 per cento (0,36 euro contro 0,44), mentre nell'ultimo quadrimestre il calo previsto sarà del 22,5 per cento circa (0,34 euro contro 0,44). Col presumibile calo dei prezzi possiamo pensare che queste tariffe daranno un ritorno sull'investimento simile a quello dell'attuale "Conto energia". Resta da vedere come le amministrazioni locali accoglieranno ed interpreteranno le nuove categorie di impianti e come le linee guida del GSE daranno forma alla nuova normativa. Ciò che è certo è che gli investitori che vorranno bloccare le tariffe al primo quadrimestre del 2011 dovranno iniziare a scegliere prodotti e fornitori da subito.

I prezzi degli impianti fotovoltaici sono destinati a scendere. Erano saliti a causa degli alti costi delsilicio ma anche per la speculazione sul mancato rinnovo delle agevolazioni

Chi intende bloccare le tariffe nel primo quadrimestre dovrà scegliere prodotti e fornitori in modo da avere il tempo di comunicarli

Dopo un lungo restauro l'edificio dei primi del '900 diventa un hotel a quattro stelle ed elimina le barriere architettoniche

Un nuovo elevatore per Villa Pannonia

I proprietari hanno deciso di installare un sistema a pantografo per raggiungere la hall e gli ascensori

Nella splendida Villa Pannonia, al Lido di Venezia, è stata installata un'innovativa piattaforma elevatrice di Cest Srl che permette di eliminare le barriere architettoniche. Villa Pannonia, costruita nel primo decennio del '900, era la residenza estiva di nobili famiglie che provenivano dall'Europa dell'Est per trascorrere le loro vacanze sulle spiagge veneziane. La famiglia Marengo, proprietaria della villa, ha deciso, dopo un lungo lavoro di restauro, di convertirla in un meraviglioso e lussuoso hotel a quattro stelle dedicato all'arte e agli artisti.

> La porta a livello strada è a bordo dell'impianto per evitare il rischio di caduta durante la fase di salita della piattaforma, mentre quella a livello di sbarco è fissa al piano

Secondo l'originale progetto dei proprietari, la splendida residenza diventerà un importante spazio per lo scambio di idee, saranno infatti organizzate iniziative culturali e sociali mettendo a disposizione di artisti emergenti importanti spazi per poter mostrare le loro opere agli ospiti dell'hotel. Per eliminare le barriere architettoniche e permettere ai disabili di raggiungere la reception e gli ascensori di servizio dell'albergo, si è deciso di installare una piattaforma elevatrice a pantografo senza vano corsa. I proprietari hanno optato per questa scelta perché, a differenza del servo-scala, si adatta meglio alle caratteristiche architettoniche della villa e si fonde armoniosamente con la facciata in stile eclettico, tinta nel tipico rosso veneziano e ricca di molteplici finestre con archi a tutto sesto che si affacciano sullo splendido giardino. Il design della piattaforma elevatrice è innovativo, elegante ed a basso impatto visivo, in quanto il vano per l'impianto non necessita di testata e l'ingombro massimo con cabina al piano alto è di soli 110 centimetri. La piattaforma è curata in ogni dettaglio e il materiale impiegato è di elevata qualità. La struttura portante è infatti in acciaio, mentre le porte e le pareti perimetrali sono in cristallo fumé. La porta a livello strada è a bordo dell'impianto per evitare il rischio di caduta durante la fase di salita della piattaforma, mentre la porta a livello di sbarco superiore è fissa al piano e ha funzione di parapetto quando l'impianto scende. Una chiusura a soffietto nella parte bassa dell'ascensore, al piano terra, evita inoltre il pericolo di schiacciamento o cesoiamento durante la fase di discesa. L'azionamento è a uomo presente con pulsantiera di comando sulla piattaforma e ad ogni piano. La corsa massima è di 2 metri, secondo quanto previsto dalla normativa vigente, mentre la fossa è ridotta a soli 32,50

centimetri. Le piattaforme elevatrici di Cest sono impianti molto versatili, con finiture di pregio che possono essere personalizzate dal committente e consentono, a costi contenuti, di eliminare qualsiasi barriera architettonica garantendo l'accessibilità a strutture sia pubbliche che private. La facilità di installazione e la sicurezza d'uso rendono l'impianto idoneo per la libertà di accesso ad ogni tipo di edificio, garantendo ai disabili e agli anziani una completa autonomia negli spostamenti. Varie agevolazioni sono previste per l'acquisto di una piattaforma elevatrice. Lo Stato prevede ben tre livelli di contribuzione quali la detrazione Irpef del 19 per cento, la possibilità di avvalersi dei contributi regionali per l'abbattimento delle barriere architettoniche e la possibilità di detrarre dalle tasse fino al 36 per cento della spesa sostenuta. Un'ulteriore forma di facilitazione economica consiste nel pagamento dell'Iva al 4 per cento anziché al 20. Tali agevolazioni possono essere applicate ad ogni modello di servo-scala e alle piattaforme elevatrici a fossa e testata ridotte sia oleodinamiche che elettriche.

L'azienda leader dei parcheggi meccanici è presente al Salone di architettura, materiali e sistemi

Wohr, espositore di lusso del BAU

Presentate le ultime tecnologie per risparmiare spazio e aumentare i posti macchina

Quasi 2mila espositori provenienti da oltre 40 Paesi e più di 210mila visitatori da circa 150 Paesi, il tutto su una superficie di 180mila metri quadri. Anche questo è il BAU 2011, ovvero il Salone Internazionale di Architettura, Materiali e Sistemi, che si svolgerà al Centro Fieristico di Monaco di Baviera dal 17 al 22 gennaio 2011. BAU presenta architettura, materiali e sistemi per l'edilizia industriale, commerciale e residenziale, e per l'arredo di interni, sia per le nuove costruzioni sia per l'edilizia di ristrutturazione. La fiera è l'unico evento al mondo che, ogni due anni, riunisce i migliori rappresentanti del settore in una rassegna completa e trasversale. Un importante espositore al BAU 2011 sarà Wohr Autoparksysteme, ditta tedesca leader nel settore dei parcheggi meccanici ed automatizzati, rappresentata in Italia da IdealPark, che presenterà in uno stand di 240 metri quadri le ultime tecnologie in ambito di parcheggi automatizzati ovvero: Combiparker 555, Combiparker 556, Simpliparker 557 e Crossparker 558. Il nuovo Combiparker 555, seguendo il principio dello stoccaggio e della movimentazione simultanea, permette di creare un grande spazio di parcheggio. Questo sistema, con 8 livelli uno sopra l'altro e 5 griglie affiancate per ogni livello, richiede solo un posto

auto vuoto per piano e può ospitare fino a 31 vetture. I veicoli vengono parcheggiati sui diversi livelli attraverso delle unità di trasporto traslanti. Ogni seconda griglia è dotata di elevatori che permettono lo spostamento verticale dei veicoli. L'entrata e l'uscita delle vetture non è necessaria in ogni griglia del livello strada, ma solo dalle griglie dotate di elevatore. Questo permette di sfruttare lo spazio davanti alle altre griglie per nuove aree dell'edificio o per creare ulteriori posti auto convenzionali. Il Combiparker 555 è ideale inoltre per presentare e stoccare i veicoli, per esempio in una concessionaria o in un'agenzia di noleggio. Il Combiparker 556 permette invece il parcheggio di vetture una di fianco all'altra su 6 livelli con 5 griglie per ciascuno piano, per un totale di 25 posti. Il principio è lo stesso del modello precedente, ma la tecnologia applicata è diversa in quanto nel Combiparker 556 i veicoli sono parcheggiati in piattaforme "chiuse" le quali ai livelli superiori possono traslare, salire e scendere, mentre al livello terra possono solo traslare per fare spazio alla piattaforma che deve scendere. Su ogni livello è quindi necessario uno spazio vuoto per permettere il passaggio delle piattaforme. Nei casi in cui si ha a disposizione un'area molto stretta e lunga, il nuovo Slimparker 557 è la soluzione di parcheggio più idonea. Questo sistema ha una larghezza di soli 2,60 metri e può essere installato in aree sotterranee che si sviluppano in lunghezza in uno spazio largo minimo 3 metri tra l'edificio e la strada. Le auto vengono parcheggiate su 6 livelli sotterranei in posti auto che si sviluppano di fronte e dietro l'elevatore. L'entrata al parcheggio avviene da una piattaforma centrale che rimane nascosta sotto terra, chiusa da un tetto a filo strada. Questa copertura può essere rivestita con lo stesso materiale presente nel resto della superficie e quando è a riposo lascia l'area transitabile e completamente libera da strutture. Per parcheggiare una vettura il tetto viene sollevato e l'auto viene posizionata sulla piattaforma che verrà successivamente riabbassata. Una volta che il tetto torna al livello strada un elevatore porta la piattaforma con la vettura ai livelli di parcheggio interrati distribuiti davanti e dietro lo stesso elevatore. Con questo sistema è possibile ottenere per esempio 23 posti auto su 6 livelli di

> Completata la già vasta gamma di innovative soluzioni di parcheggio proposte dalla ditta, che conta oltre 400mila posti auto meccanizzati installati nel mondo

parcheggio realizzati in un'area lunga 27,70 metri e profonda 11,55 metri. Il Crossparker 558 infine è un'estensione dello Slimparker 557, dispone di due griglie aggiuntive su ogni livello poste sul fianco destro e sinistro dell'elevatore centrale. Con questo sistema è possibile ottenere il doppio dei posti auto rispetto a quelli ottenibili nell'area di superficie. I 4 nuovi sistemi automatizzati di Wohr hanno come denominatore comune l'obiettivo di ottenere un numero di posti auto il più alto possibile sfruttando ed ottimizzando lo spazio in verticale o in profondità anche di aree ristrette.

A Birmingham, in Gran Bretagna, nella futuristica struttura progettata da Ken Shuttleworth 339 vetture si parcheggiano da sole

Tutto il mondo parla di "the Cube"

Nel complesso edilizio è stato iserito un Multiparker 760, che consente una gestione automatizzata della sosta

In queste ultime settimane i media di tutto il mondo, dal New York Times alla BBC, hanno parlato ampiamente di un nuovo parcheggio futuristico. La città di Birmingham, in Gran Bretagna, può vantare infatti uno dei più rivoluzionari parcheggi del pianeta all'interno del lussuoso complesso "the Cube". Il magnifico edificio è stato progettato da Ken Shuttleworth il quale ha descritto la sua creazione come un incantevole gioiello architettonico. Il "the Cube" è di fatto un elemento perfettamente cubico che misura 53.1 metri in altezza, larghezza e profondità. La spettacolare creazione sorge sopra un canale e si libra su un'elaborata e meravigliosa struttura geometrica composta da vetro e alluminio con venature dorate che creano un'emozionante gioco di riflessi. Il "the Cube" è una realtà vibrante, multifunzionale ed è diventato il simbolo di Birmingham. I suoi 23 piani comprendono: 135 appartamenti, 10 mila 359 metri quadrati di uffici, negozi esclusivi, un lussuoso hotel ed un raffinato ristorante panoramico che permette una vista a 360 gradi della città. L'edificio di 450mila metri quadrati necessitava di un parcheggio che offrisse molti posti auto, rispondesse a particolari esigenze architettoniche e si adattasse alle caratteristiche morfologiche dell'area. La soluzione è stata proposta da Wohr Autoparksysteme, società tedesca che ha costruito più di 100 sistemi di parcheggio automatizzati in tutto il mondo ed è partner dell'azienda veronese IdealPark leader italiano nel settore. Il progetto ha previsto diverse fasi: uno scavo di 20 metri sotto il livello stradale e sotto il canale, la costruzione del garage e l'installazione di due sistemi di parcheggio automatizzati Multiparker 760 grazie ai quali sono stati ottenuti 339 posti auto su tre livelli. La procedura di parcheggio è semplice e veloce: l'utente entra nel garage dall'ingresso a livello strada, apre la porta dell'area di trasferimento vetture posizionando il proprio chip induttivo davanti al pannello di comando; parcheggia l'auto seguendo le istruzioni riportate su un display; esce dall'auto e conferma la procedura di parcheggio dal pannello di comando. A questo punto l'auto viene prelevata da un apposito carrello e tramite uno shuttle viene portata nell'area di stoccaggio vetture di fronte al primo spazio di parcheggio vuoto. L'auto viene parcheggiata direttamente sulla soletta in cemento armato da un dispositivo di trasporto longitudinale chiamato LAT (longitudinal pick-up transport equipment). Quando il proprietario desidera ritirare l'auto le identiche operazioni si svolgono al contrario. L'utente attiva la procedura di recupero dell'auto tramite il proprio chip induttivo in una lussuosa e confortevole sala d'attesa che si trova vicino al garage automatizzato del "the Cube". Qui gli utenti più curiosi possono monitorare i processi svolti dal parcheggio automatizzato su degli schermi al plasma e vedere dove è posizionata la loro auto. Quando il sistema ha terminato la procedura di recupero auto, l'utente accede all'area di trasferimento e ritira la propria auto già pronta in posizione d'uscita. Il Multiparker 760, proposto in Italia da IdealPark, può essere una valida soluzione per gli architetti che attraverso questo sistema di parcheggio possono coniugare diversi vantaggi come: creare nuovi posti auto, diminuire i tempi di parcheggio, evitare furti e danni alle auto custodite in tutta sicurezza all'interno del garage, ridurre notevolmente l'impatto ambientale rispetto ad un tradizionale garage sotterraneo ed infine adattare armoniosamente l'impianto al luogo di installazione senza intaccarne le caratteristiche architettoniche.

La costruzione di 45mila metri quadri aveva bisogno di molti posti auto, rispondendo alle necessità architettoniche e adattandosi agli attributi dell'area

Gli utenti più curiosi possono monitorare i processi svolti dalla macchina su schermi al plasma e vedere dov'è stata posizionata la propria automobile

IdealPark

Montauto con conducente a bordo
Massimo del comfort e della sicurezza certificati IMQ

IdealPark presenta il nuovo ascensore per auto **IP1-HMT V07** con certificazione **IMQ** che consente all'autista di rimanere comodamente all'interno della propria automobile mentre questa viene sollevata o abbassata verso il garage.

Il nuovo **ascensore per auto** di IdealPark si presenta come una vera e propria rivoluzione nel panorama dei montauto automatici, perché racchiude quattro importanti aspetti della movimentazione delle auto: **sicurezza, praticità, comfort e riduzione degli ingombri.**

IdealPark Srl
via E. Fermi 9
37026 Settimo di Pescantina (VR) – Italy
T +39 045 6750125 - F +39 045 6750263
P. IVA 01953600200 - C.F. 03576480176

www.idealpark.it – info@idealpark.it

Secondo le stime di Aipark in Italia mancano circa 350mila posti auto che però non possono essere realizzati in superficie

Per una nuova cultura del parcheggio

L'alternativa è procedere con sistemi interrati automatizzati come quelli che propone l'IdealPark di Settimo di Pescantina

Il 7, 8 e 9 ottobre scorsi IdealPark, azienda veronese di Settimo di Pescantina, leader in Italia nel settore dei parcheggi automatizzati e meccanizzati, ha tenuto un corso formativo nella splendida cornice dell'hotel Villa Quaranta di Ospedaletto di Pescantina. L'obiettivo del convegno era quello di promuovere la tecnologia veronese e far conoscere gli innovativi sistemi di parcheggio ad aziende provenienti da tutta Italia, che hanno poi il compito di rappresentare IdealPark nella propria area di competenza. Michele Stevan, amministratore delegato dell'azienda, spiega: "Negli ultimi anni l'impiego di sistemi di parcheggio automatizzati e meccanizzati in Italia è aumentato considerevolmente. Tuttavia restiamo indietro se ci compariamo con Germania, Francia, Gran Bretagna e altri stati europei dove queste tecnologie sono utilizzate da anni e trovano un impiego di massa". Stevan dice anche che in Italia manca una cultura sui sistemi di parcheggio automatizzati e meccanizzati e spesso gli stessi progettisti non ne conoscono il funzionamento. Eppure il problema del parcheggio è sempre più diffuso, la mancanza di posti auto e box attanaglia i centri storici ed i pochi garage disponibili sono in vendita a cifre paragonabili ad un monolocale di periferia. L'informazione resta quindi alla base della diffusione di queste tecnologie rafforzata da una presenza capillare di Ideal Park sul territorio. "Siamo ancora nella posizione in cui oltre ad avere la gamma più vasta di sistemi sul mercato mondiale, la qualità, le certificazioni e la tecnologia più avanzata, dobbiamo cercare di portare avanti un progetto perché questo prodotto entri nell'uso comune - aggiunge Stevan -. Solo percorrendo questa strada potremmo colmare la mancanza di posteggi, calcolati da Aipark (Associazione Italiana tra gli operatori nel settore della sosta e dei parcheggi) essere 350mila solo in struttura". Per poter essere presente in ogni città italiana, IdealPark ha organizzato il corso formativo a cui hanno partecipato circa un centinaio di professionisti di aziende prevalentemente del settore ascensoristico che sono stati preparati in una prima parte teorica, tecnicamente, commercialmente e con informazioni sul settore. In una seconda parte sono state effettuate visite ad impianti installati per vederne dal vivo il funzionamento. In particolare sono stati effettuati due tour, uno a Verona nel centro storico dove le installazioni sono oltre cento ma rimangono invisibili, all'interno di box o cortili e per questo difficilmente conosciute dai cittadini. Nonostante Verona conti poco più di 260mila abitanti genera annualmente un fatturato per la vendita di impianti di oltre un milione di euro all'anno. Spesso il timore di realizzare sistemi che prevedono uno scavo è legato ai reperti archeologici per cui è stato mostrato un esempio di come, con un progetto personalizzato, IdealPark ha risolto il problema della carenza di posti auto rispettando l'ambiente ed il ricco patrimonio architettonico del centro storico scaligero: un parcheggio meccanizzato da quattro posti auto sopra ad un pozzo romano. Un secondo tour è stato fatto a Brescia, città decisamente all'avanguardia dal punto di vista dei parcheggi meccanizzati ed automatizzati per merito di una moderna amministrazione. IdealPark in questa città ha installato tutte le tipologie di impianti che offre, pertanto la visita guidata è stata un'occasione per visionare molteplici applicazioni. Infine, è stata fatta una visita allo showroom dell'azienda, un punto di riferimento per tutti gli operatori del settore che vogliono conoscere il funzionamento di questi dispositivi, sicuri ed affidabili. Lo showroom aziendale è aperto ai professionisti tutto l'anno ma anche ai privati che desiderano visionare di persona un sistema per un loro progetto.

Ad ottobre l'azienda ha tenuto un corso per promuovere la tecnologia. I partecipanti sono stati portati in visita a Brescia, città leader nell'utilizzo di macchine automatiche

IN PILLOLE...

Lo showroom aziendale è aperto tutto l'anno ai professionisti, ma anche ai privati che desiderano visionare di persona una soluzione per un progetto

A Bolzano Vicentino si è riusciti a integrare la piattaforma nell'edificio

Ascensori interni con vista l'innovazione firmata Cest

In cabina anche un telefono per le chiamate di emergenza

In una moderna ed elegante casa unifamiliare di Bolzano Vicentino è stata installata una piattaforma elevatrice modello Ecolift proposta dall'azienda veronese Cest Srl. La necessità del cliente era quella di collegare con un ascensore il piano terra, in cui si trovano i locali di servizio, al primo piano dell'abitazione. Il committente voleva un sistema di elevazione compatto che non occupasse spazio interno all'abitazione e che fosse in armonia con gli elementi architettonici che caratterizzano la facciata della casa. La soluzione ideale è stata proposta dall'ingegner Roberto Frau di Thiene, il quale ispirato da altre installazioni di Cest, ha proposto al cliente la realizzazione di una particolare struttura esterna in cemento armato e cristallo, in cui alloggiare la piattaforma, che si fonde armoniosamente con la parete dell'edificio. Il vano in calcestruzzo si presenta su due lati come il prolungamento dei muri della casa, mentre nella parete frontale, per alleggerire la struttura, è stata creata una parete panoramica con vetri specchiati color fumé. Le due pareti in calcestruzzo presentano un finto telaio che riprende lo stile della parete panoramica. L'impianto, così realizzato, si accorpora in modo equilibrato e signorile con l'ambiente circostante. L'elevatore ha una portata di 250 chilogrammi per tre persone; il pannello di comando è di tipo verticale; l'azionamento è ad uomo presente (l'utente deve tenere premuto il pulsante durante la salita e la discesa); le porte di piano sono a battente semiautomatiche e il sistema di illuminazione è formato da due faretti alogeni. Finiture estetiche di pregio sia in cabina sia al piano lo rendono un oggetto in grado di valorizzare tutti i contesti. Inoltre, in cabina, per garantire la sicurezza degli utenti, si trova un sistema telefonico che permette di stabilire un collegamento con

l'esterno in caso di necessità. Le piattaforme elevatrici Ecolift sono del tutto personalizzabili secondo il gusto dei committenti, in base all'ambiente e agli elementi di design. Qualità, funzionalità, comfort, risparmio energetico e aspetto estetico sono importanti elementi che caratterizzano le soluzioni offerte da Cest e da tutto il Gruppo Stevan Eelevatori.

Ideale per gli elevatori all'interno degli uffici

Luce più calda con 6 fari a led

Ingombri minimi per gli impianti interpiano

In un prestigioso studio legale in provincia di Venezia vi era necessità di un sistema di movimentazione verticale che garantisse un collegamento diretto, interno e comodo per i clienti. Per rispondere a queste esigenze la ditta Cest srl ha proposto l'installazione di un particolare elevatore che collega solo i due piani su cui si sviluppa lo studio (il primo ed il secondo) permettendo alla clientela di raggiungere il piano superiore senza dover uscire ed utilizzare le scale del palazzo. La piattaforma elevatrice, con una portata di 250 chilogrammi, ha una struttura in acciaio inox tamponata con cristallo trasparente antisfondamento. La pulsantiera è di tipo standard e il pannello di comando è verticale; l'azionamento è a uomo presente; le porte di piano sono a battente e il sistema d'illuminazione è formato da sei faretti a led incassati nel cielino che infondono una calda e piacevole luce. Questo sistema richiede ingombri inferiori rispetto agli ascensori, ridotte opere murarie e una fossa di soli 20 centimetri. La tecnologia Cest assicura un prodotto all'avanguardia sotto ogni punto di vista. Può essere usato in tutta comodità e sicurezza grazie agli accorgimenti tecnici innovativi che tutelano gli utenti. Inoltre, grazie all'impiego di materiali di elevata qualità e al design curato in ogni dettaglio la piattaforma elevatrice impreziosisce ogni contesto. Il cliente, che può scegliere all'interno di una vasta gamma di soluzioni, può personalizzare praticamente tutto, dalle pulsantiere ai portali, dai pavimenti, ai rivestimenti delle pareti, ai sistemi di illuminazione.

STUDIO DI CONSULENZA ASSICURATIVA

agenzia valentini

DA 30 ANNI PUNTO DI RIFERIMENTO ASSICURATIVO
PER I CITTADINI DI VERONA E PROVINCIA

S.GIOVANNI LUPATOTO (VR) - Via Garofoli 125 - Tel. 045 545998 r.a. Fax 045 549853
BUTTAPIETRA (VR) - Via Provinciale Est 2 - Tel. 045 6660086 Fax 045 6660086
S. PIETRO IN CARIANO (VR) - Via Roma 84 - Tel. 045 7704907 Fax 045 7704907

Impiegati in Abruzzo e Molise per l'attività ittica uniscono ingegno e semplicità

Alla scoperta dei trabucchi i "ragni" marini dei pescatori

Ormai sempre più rari, facevano della esilità la loro forza contro le onde dell'Adriatico

Molte sono le questioni che queste singolari costruzioni di legno, usate dalle popolazioni della costa abruzzese-molisana per la pesca, possono sollevare. Le possiamo vedere come patrimonio culturale-etnologico da salvaguardare, oppure ci si può chiedere quale sia l'origine di questa macchina, di cui è incerto anche il nome (qualcuno la chiama trabocco), oppure se ne può cogliere la sottile bellezza che ha fatto scrivere molti letterati e

A tenere insieme le varie parti soltanto delle corde che donavano un minimo di elasticità al manufatto aiutandolo a resistere nelle tempeste

ispirato artisti. Si potrebbe indagare anche sul loro funzionamento per prendere i pesci o discutere sull'attuale distorto uso che ora viene fatto di quelli malamente restaurati. Molto interessante è però considerare quale sia stato il criterio con cui sono stati concepiti per resistere alla forza del mare e del vento. Quando infatti si vuol contrastare una forte sollecitazione, si ricorre generalmente a strutture possenti e a materiali resistenti, ben controventate ed efficacemente attaccate al suolo. Alla forza ci si oppone con la forza! Per i trabucchi, al contrario, si è scelta la strada della duttilità, ovvero della capacità di assorbire energia e di deformarsi senza collassare. Quasi parafra-

sando un pensiero di Mao Tze Tung, alla piena del fiume può sopravvivere la vecchia quercia, ma ancor meglio il giovane virgulto, che si piega alla furia e passata la piena si rialza. Ecco, il trabucco è concepito proprio come un flessibile virgulto. Non si oppone alla forza del mare, si piega, si deforma, si inchina, per poi riprendere la sua iniziale posizione quando torna la bonaccia. Alle volte si può rompere qualche elemento: poco male. Non è difficile sostituirlo, perché i materiali sono poveri e reperibili e le giunzioni sono eseguite con semplici legature. Ora però sono abbandonati perché non rappresentano più un guadagno o un sostentamento famigliare ed anche se qualcuno è stato restaurato viene adibito a deposito di barche o ad un casottino per fare merenda con gli amici. Qualche trabucco è stato ristrutturato per esibirlo ai turisti, ma per renderli sicuri, sono state aggiunte improprie sovrastrutture, snaturandoli. Comunque sia, stanno scomparendo, come scompaiono molte altre cose e credo che, dopo aver cercato con ogni mezzo di prolungarne la vita, ci si debba anche rassegnare alla loro fine. Invece, ciò che può rimanere in "eterno" è la loro descrizione, non tanto quella visibile, per ciò bastano buone foto o altri moderni mezzi di congelamento dell'immagine, quanto piuttosto di ciò che non si vede. In questo caso dobbiamo far ricorso a tutta la nostra capacità interpretativa per capire e disvelare l'essenza costruttiva di questi manufatti. Ciò che fa del trabucco la sua singolarità non è solo quello che appare e che induce alla meraviglia e fa scrivere pagine toccanti e bellissime a poeti e scrittori, a cominciare da Gabriele D'Annunzio, o ciò che esalta l'architettura vernacolare, spontanea e povera, fino a farla assurgere alle più alte espressioni creative, quanto piuttosto la concezione strutturale, ovvero quell'insieme di atti mentali che si inverano successivamente in opere materiali. Noi possiamo tramandare e conservare l'atto mentale, concettuale, spirituale, questo sì non è mai degradabile. Il principio costruttivo dei trabucchi – non intendo esaurire te questa mia interpretazione, ma questo è il terreno del confronto - sta tutto in alcune categorie, sicuramente sedimentate lentamente dall'osservazione atavica del comportamento dei trabucchi nei confronti del mare, la cui forza è, alla lunga, incontrastabile. Si tratta appunto di stabilire un rapporto con la natura: se ho fiducia - fiducia illuministica - nella capacità dell'intelligenza e dei mezzi tecnici di poter contrastare e regimare la natura, costruirò un manufatto forte ed indistruttibile. Se invece ammetto che la natura sia più forte, andrò con lei a patti. La scelta per i trabucchi appartiene senz'altro a questa seconda filosofia. Il modello dunque non sarà quello descritto della vecchia quercia che si oppone alla violenza del fiume per la sua intrinseca resistenza, quanto quello del giovane virgulto che si piegherà alla piena e appena sarà passata si rialzerà e riprenderà vigore. Come dunque rendere "duttile" questa struttura? Intanto opponendo alla furia del vento e del mare la minor superficie possibile, i pali devono essere pochi e sottili, minimi i tavolati, essenziali le antenne. Tutti gli elementi saranno fra loro legati, mai chiodati o bullonati. La legatura, pur serrando, garantisce piccoli movimenti ai legni uniti, mentre il bullone, che ne trapassa la polpa, spacca il legno, se troppo sollecitato. Anche i controventamenti sono assai rari, perché, come si capisce, tutta la struttura si deve flettere, deformarsi, assecondare le sollecitazioni esterne. La rottura di qualche elemento è prevista e la riparazione di parti fa proprio parte della normale gestione del trabucco. La riparazione è sempre facile, perché semplice è l'assemblamento e facilmente rinvenibili sul posto i materiali da costruzione. Come se del grande ragno proteso verso il mare, il trabucco ne possedesse anche la capacità autoriproduttiva: se perde un una zampa, continua a vivere, aspettando la ricrescita dell'arto perso. Tutto ciò che ci allontana dal fine della duttilità, diventa inutile e dannoso orpello. La croce di Sant'Andrea, ad esempio, espediente per irrigidire una struttura non può essere ammesso. Così come non sono ammessi bulloni. L'ingrandimento della cabina, aumenta la superficie esposta al vento e quindi la forza orizzontale. Anche l'infittirsi dei pali, con l'intento di aumentare la resistenza, crea nuove occasioni di impatto delle sollecitazioni orizzontali. La passerella che porta al trabucco è fatta di assicelle così ridotte da rendere difficile il passaggio, ma di minimo impatto per le sollecitazioni marine. Fra le specie legnose, la preferenza va data alla robinia, che è resistentissima. Recenti prove su di una dozzina di specie legnose, hanno dimostrato l'assoluta differenza meccanica della robinia, che a trazione si rompe con valori attorno a 2mila 500 chilogrammi per centimetro quadrato (cinque volte più dell'abete). L'impiego della robinia è avvenuto probabilmente in concomitanza con la costruzione della ferrovia. Si sa infatti che questa specie è anche assai adatta a consolidare scarpate e terreni di riporto e per queste caratteristiche è stata molto impiegata lungo le linee ferroviarie. Se non si usa la robinia, si usa il castagno, meno resistente, ma assai durevole, specie nelle zone di bagnasciuga. Il trabucco è il risultato di intenzioni strutturali assai sofisticate. Proprio nell'esilità e duttilità della struttura è racchiuso l'arcano della loro essenza costruttiva, di difficile disvelamento se si usassero categorie esplicative moderne o modelli strutturali usuali. Fra i tanti corollari che da questa visione discendono vorrei considerare almeno uno. Si intervenga a restaurare solo dopo aver capito. Questa semplice regola è comunque di non facile attuazione, perché capire è un atto di modestia, più che di applicazione di algoritmi e modelli strutturali avanzati, che però nulla hanno a che fare con categorie mentali del passato o con concezioni strutturali tradizionali o non più in uso. Altrimenti è meglio che il mare, lento demolitore, cancelli anche i segni degli ammirevoli trabucchi.

Non rappresentando più una fonte di guadagno molti sono abbandonati. Qualcuno è stato ristrutturato per i turisti ma così anche snaturato

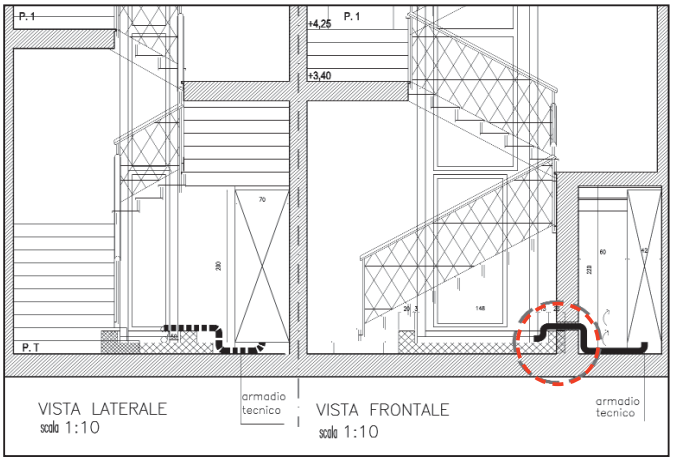
Prof. Franco Laner
Per contatti e corsi:
www.percorsi-legno.it
info@percorsi-legno.it

Le nuove metodologie realizzative consentono di installare sistemi elevatori anche in abitazioni un tempo incompatibili

L'ascensore conquista le case antiche

A Venezia l'esempio della società Cest Srl con un impianto a doppia uscita che salvaguarda una preziosa ringhiera

Inserire in un vano scale esistente una piattaforma elevatrice, anche di cabina minima, richiede una grande attenzione al luogo, agli usi e alle particolari condizioni di rapporti fra i proprietari dello stabile. Venezia è una città di grande fascino, ma difficile perché bisogna tener conto delle particolari condizioni di lavoro: trasporto in barca lungo i canali, vicinanza del luogo di installazione rispetto allo sbarco dei materiali, presenza di turisti o zone di forte passaggio da attraversare, difficoltà a realizzare la fossa dell'ascensore, possibilità di acqua alta, edifici di pregio, magari vincolati,



> Si è studiato un tipo di profilo per i montanti del castelletto che permettesse di avere il minor ingombro possibile, pur mantenendo la capacità di reggere i carichi

spazi estremamente ristretti, palazzi con strutture difficili dove il piano terra appartiene ad un condominio ed il primo piano ad un altro. Perciò il costo di un impianto è più caro rispetto alla terraferma, i tempi di installazione e rilievo sono maggiori e solo poche aziende sono attrezzate per poterci lavorare e assicurare in seguito un buon servizio di manutenzione. In un palazzo vicino al Ponte delle Guglie Cest Srl ha progettato e installato, insieme con lo studio degli ingegneri Frezza e Fullin, un ascensore con castelletto in acciaio e vetro trasparente, a doppio accesso opposto, di dimensioni assai ridotte. Condizione per installare l'elevatore nel vano scale era salvaguardare la ringhiera in ferro battuto, opera di un artista degli anni '20. Il disegno di foglie di oleandro riportato lungo la ringhiera ritorna pure nella lunetta superiore del portone d'accesso che, sempre in ferro battuto, riporta anno della ristrutturazione e nome della famiglia già proprietaria dello stabile. La ringhiera poteva essere rimossa solamente di fronte allo sbarco al piano alto, opposto a quello al piano terra, per consentire la discesa della persona. Il vano disponibile veniva pertanto molto ridotto. Inoltre c'era il problema dell'acqua alta, sempre più frequente negli ultimi anni. Quindi si è studiato un tipo di profilo per i montanti del castelletto che permettesse di dare il minor ingombro possibile, pur mantenendo la capacità di reggere ai carichi dell'impianto. Il rifilo è una lamiera piegata ad "L" molto allungata in maniera da poter lasciare spazio sufficiente per il montaggio degli staffali che reggono le guide lungo le quali scorre la cabina. Si è scelto di non realizzare la fossa sotto il livello del pavimento esistente del piano terra, ma di creare due gradini prima dell'entrata in cabina, in modo da scongiurare la possibile entrata dell'acqua in fossa nel caso di acqua alta fino ad una quota sul medio mare di 1,5 metri (livello eccezionale).Il modello di elevatore è stato selezionato fra varie marche perché questo assicurava uno scartamento minimo più contenuto (distanza fra le guide lungo il lato più stretto) ed è stata scelta la manovra a uomo presente per via dello spazio insufficiente ad inserire le porte in cabina. La cabina ricavata per l'utilizzatore è di 100 centimetri per 56, con due lati aperti per gli sbarchi e due chiusi, uno in lamiera plastificata ed uno in vetro trasparente per continuare a limitare l'impatto estetico dell'impianto. Il vano esterno misura 148 centimetri per 72 ed è completamente tamponato in vetro trasparente marchiato per ascensori e riempie il vano scale, mantenendo una piccola distanza dalla ringhiera in maniera da assicurare la pulizia dei vetri. Il risultato finale è gradevole e l'attenzione posta a colori e finiture aiuta a limitare l'impatto estetico. La comodità di avere un impianto del genere, benché piccolo rispetto alle dimensioni richieste dalla normativa per il trasporto di una persona in sedia a rotelle, è grande, specie nel caso di persone che altrimenti per problemi di deambulazione o di età, rimarrebbero all'interno del proprio appartamento senza possibilità di una vita di relazione. Rispetto a un servoscala a seggiolino (quello a pedana non era installabile a causa della ridotta larghezza della scala), l'elevatore è più veloce e comodo da usare. Inoltre può essere utilizzato anche per portare al piano superiore la spesa o carichi che altrimenti dovrebbero essere portati a piedi lungo la scala.

Insieme alla Fondazione Francesca Rava

Con N.P.H. un aiuto ai bambini di Haiti

Il progetto da una mano a 2.500 piccoli

Il 12 gennaio 2010 ad Haiti il terremoto è arrivato verso le 5 del pomeriggio, tanti bambini erano ancora a scuola o appena usciti. Molti di loro sono morti e tanti sopravvissuti hanno perso sotto le macerie i genitori e le tracce delle loro famiglie. N.P.H. (Nuestros Pequeños Hermanos) è un'organizzazione umanitaria internazionale rappresentata in Italia dalla Fondazione Francesca Rava, sin dai primissimi giorni post terremoto, ha attivato un programma di soccorso e assistenza chiamato Father Wasson Angels of Light. Questo programma aiuta ogni giorno 2mila 500 bambini, che vivono nelle tendopoli o per strada in 17 zone poverissime della capitale, offrendo cibo, acqua, cure mediche, supporto psicologico e la possibilità di continuare ad andare a scuola. In un anno N.P.H. ha fatto davvero tanto per Haiti grazie anche al supporto economico arrivato dall'Italia sotto forma di donazioni o adozioni a distanza. Purtroppo l'emergenza non è finita e c'è ancora tanto da fare. I problemi più urgenti e gravi sono il colera e i forti uragani che travolgono l'isola. Le statistiche dicono che le persone infette sono più di 7mila, mille quelle già morte. Inoltre i forti venti e le violente piogge che causano continue frane rendono la situazione ancora più difficile mettendo in pericolo molte persone che vivono ancora sotto le tende senza acqua, cibo e in pessime condizioni igieniche. Padre Rick e i volontari N.P.H. continuano a lavorare per rafforzare le misure di prevenzione e intervento soprattutto in seguito all'epidemia di colera e ai successivi violenti disordini e saccheggi che minacciano la stabilità sociopolitica dell'isola. Per aiutare i malati di colera e isolarli dal resto della popolazione, per cercare di limitare la diffusione del virus, sono state allestite delle tende vicino all'ospedale per famiglie Saint. Luc. Tuttavia, considerando le pessime condizioni del paese, ridotto ad un cumulo di macerie dal sisma, contenere l'epidemia è ancora più difficile. Noi, dall'Italia, anche solo con un piccolo contributo possiamo aiutare davvero tanto questa popolazione disperata.

Con quattro sollevatori i parcheggi nell'edificio sono passati da due a otto

Ecco la piattaforma in cristallo che cambia volto al palazzo

La struttura è stata posizionata nel centro storico di Padova

Come rispondere alla necessità di installare un sistema di elevazione verticale pur avendo a disposizione uno spazio ristretto? La soluzione è la piattaforma elevatrice modello Ecolift di Cest Srl. Di recente l'azienda veronese ha installato questa piattaforma in un'elegante palazzina del centro storico di Padova. Nell'edificio lo spazio a disposizione per l'alloggiamento di un impianto elevatore era davvero ridotto e sarebbe stato possibile solo installare un ascensore di modeste dimensioni e quindi scomodo e poco utile per gli utenti. Grazie a Ecolift i condomini possono servirsi di una piattaforma elevatrice comoda, confortevole, sicura, a tecnologia avanzata e che ottempera al decreto ministeriale 236 per i disabili. La struttura della piattaforma è stata realizzata ad hoc e verniciata in bianco e cristallo acidato. La particolarità di quest'impianto è il vano, utilizzato per creare una sorta di effetto lampadario: dona luce alle scale della palazzina sostituendo completamente la classica illuminazione. Per ottenere questo risultato sono stati applicati dei neon su tutta la lunghezza dei quattro angoli della struttura che si accendono con un semplice interruttore. La cabina dell'impianto è tutta in acciaio satinato mentre la porta, a battente, è interamente in cristallo temperato e stratificato acidato come le pareti della struttura del vano. Questa realizzazione è un chiaro esempio di come la ditta Cest sia in grado di soddisfare ogni esigenza della clientela proponendo soluzioni innovative ed efficaci, che coniugano comfort, praticità ed eleganza. Un altro problema del palazzo era la carenza di posti auto nel garage, non sufficienti ad ospitare tutte le auto dei condomini. IdealPark, azienda veronese specializzata nell'ottimizzazione

dello spazio di parcheggio, ha proposto ai condomini il montaggio di quattro impianti sollevatori modello IP1-MS integrati con piattaforme traslanti. Grazie a tale installazione sono stati ottenuti quattro posti auto completamente indipendenti. In pratica, in un garage che originariamente poteva ospitare al massimo due auto, ora se ne parcheggiano quattro senza bisogno di spostarne altre. Oppure, se si vuole, si possono rendere i quattro posti auto dipendenti e parcheggiare fino a otto auto.

Nonostante la crisi, Milano e la Capitale entrano nella "top 25" delle città più care del mondo per gli stalli a pagamento

Parcheggiare a Roma costa un occhio

L'indagine di Colliers International: Italia in seconda posizione per numero di auto, ma i posteggi non bastano

Parcheggiare l'auto sta diventando sempre più un lusso e, nonostante la crisi economica, le tariffe di parcheggio restano elevate in molte parti del globo. In vetta alle classifiche anche l'Italia, che con Roma e Milano, entra nella "top 25 list" delle città con i costi di parcheggio più alti a livello mondiale. Questi risultati emergono dalla decima indagine "Global Cbd Parking Rate Survey 2010", condotta dall'organizzazione Colliers International, che fornisce consulenza per il settore dei servizi immobiliari. L'obiettivo della ricerca era la comparazione a livello internazionale dei costi di parcheggio mensili in garage coperti o sotterranei. Dopo aver analizzato le tariffe medie mensili di sosta in parcheggi in struttura dei più importanti Cbd (Central business districts) di tutto il mondo, l'istituto ha stilato una classifica che comprende le 50 città in cui il parcheggio è più costoso. Il quadro della situazione globale che emerge è completo e interessante. A guidare la lista delle città più costose per la sosta mensile è Londra, divisa in City a 674,30 euro e West End a 631,10 euro. Al terzo posto si trova Hong Kong a 538,28 euro. Segue Tokyo con un costo di 472,71. Al quinto posto c'è Roma, con una tariffa media mensile di ben 444,33.

Dietro la Città eterna, si piazzano Zurigo, Sydney, Perth, Bruxelles. A chiudere la top ten è New York Midtown con 382,20. L'elenco prosegue con un mix di altre città dei vari continenti e al 24esimo si colloca Milano con un costo medio mensile di 284,44 euro. Chiude la classifica Dubai, che ne registra 173,40. È interessante notare come la questione del costo del parcheggio sia un tema importante che interessa tutti i continenti. Nella classifica sono rappresentate tutte le maggiori città mondiali: americane, europee, oceaniche e asiatiche. Un altro dato importante che emerge comparando le indagini della Colliers del triennio 2008-2010, è che le tariffe mensili dei costi di parcheggio a livello mondiale sono in continua crescita nonostante la recessione economica. In particolare, sorprende che solo negli Usa, Paese maggiormente colpito dalla crisi, la spesa per il parcheggio sia aumentata, mediamente, del 2,8 per cento. Secondo Ross Moore, chief economist della Colliers International, la necessità di parcheggio è in crescita per la forte dipendenza all'uso dell'auto. Inoltre, la forte richiesta di posti auto non è soddisfatta da un'adeguata offerta e il mancato incontro tra domanda e offerta genera un rialzo dei prezzi. L'Italia vive il paradosso di essere il secondo paese europeo con il maggior numero di auto e anche quello con il minor numero di parcheggi. In particolare l'offerta di posteggi è insufficiente e, a differenza di quanto accade nelle altre città europee, si investe troppo poco nella creazione di parcheggi in struttura.

> La forte richiesta di posti macchina non soddisfatta da un'adeguata offerta genera un rialzo complessivo dei prezzi e delle tariffe

Per soddisfare la richiesta di posti auto e mantenere basse le tariffe è necessario aumentare l'offerta e investire in parcheggi innovativi, come i sistemi meccanizzati e automatizzati proposti da IdealPark. Da anni l'azienda, leader in Italia sui sistemi di parcheggio, si batte per far conoscere le migliori tecnologie in termini di affidabilità, sicurezza e rispetto per l'ambiente.

L'arte di elevare

Il Gruppo Stevan nasce per soddisfare ogni genere di esigenza di sollevamento, con soluzioni mirate a 360°.
Grazie ai cinquant'anni di esperienza e al personale altamente qualificato, le aziende del gruppo sono in grado di fornire una consulenza concreta ed efficace in ogni campo applicativo e l'elevatore più adatto alle necessità di ogni cliente.

ASCENSORI - PIATTAFORME - MONTACARICHI - MONTAVIVANDE - SERVOSCALA
PARCHEGGI MECCANIZZATI - MONTAUTO
ASSISTENZA 24 H SU 24

Gruppo Stevan • elevatori

IdealPark

Pizzeghella • Stevan

CEST elevatori

Via E. Fermi 9, 37026 Settimo di Pescantina (VR) Tel. 045/6750078 Fax 045/6750117
info@stevanelevatori.com