

PROGER

**Company
Profile**



PROGER

Sommario

Profilo storico	Cinquecento progetti e venti anni di storia	2
	L'esperienza di gestore integrato	3
	La logica di rete	3
	Cabina di regia	4
	Approccio al progetto	4
Servizi offerti	Un'offerta integrata	5
	Fattibilità	5
	Progettazione	6
	Realizzazione	7
	Gestione	7
Settori d'attività	Un'ampia esperienza progettuale	8
	Tendenze in atto	8
	Urbanistica e territorio	9
	Edilizia	9
	Opere portuali	9
	Trasporti	10
	Ambiente e idraulica	10
	Petrochimico	11
Progetti speciali	11	
Committenza	I clienti di Proger	12
Portafoglio	Il Portafoglio commerciale di Proger	13
Bilancio economico	Fatturato complessivo	14
	Fatturato per servizi d'ingegneria	14
	Conto economico	15
	Stato patrimoniale	15
Dati societari	Azionariato	16
	Capitale sociale	16
	Sedi	16
Organizzazione aziendale	Risorse professionali	17
	Sedi operative	17
	Organizzazione interna	18
Iscrizioni e accreditamenti	Governo italiano	19
	Associazioni di categoria	19
	Organismi internazionali	19
	Albo fornitori	19
	Accreditamenti	19

27 luglio 2000

Cinquecento progetti e venti anni di storia

Nata negli anni Cinquanta come studio professionale di ingegneria, Proger è oggi una delle maggiori società di ingegneria italiane, con sedi principali a Roma e Pescara, uno staff di circa cento tecnici qualificati, che vantano specializzazioni in diversi settori e discipline.

L'importanza della sua attività risalta chiaramente dalle classifiche di settore, che negli ultimi anni la collocano ai primi posti tra le società di Consulting Engineering in Italia: un dato significativo, ulteriormente accentuato dalla constatazione che le aziende che la precedono sono in realtà espressione diretta di grandi gruppi, come Eni, Enel, Iritecna, Ferrovie dello Stato.

Profilo storico

Proger, costituita come società all'inizio degli anni Ottanta, opera originariamente nel campo dello studio e della progettazione di opere civili, idrauliche e stradali, ma in breve tempo estende il suo impegno verso altri settori, quali l'urbanistica, la gestione del territorio, le strutture sanitarie e ospedaliere, le infrastrutture di trasporto ferroviario e marittimo, le fonti di energia.

Nel corso degli anni Novanta, l'acquisizione di commesse legate a programmi infrastrutturali di primaria importanza, in primo luogo l'Alta velocità ferroviaria e l'ingresso di nuovi e importanti azionisti, spingono Proger ai primi posti fra le società di ingegneria pura in Italia, non solo per gli aspetti dimensionali e finanziari ma soprattutto per la rilevanza e il valore dei progetti sviluppati.



L'esperienza di gestore integrato

Oggi, Proger è divenuta una società per azioni, dando corpo istituzionale a un articolato programma di sviluppo, varato nel 1999, ed è impegnata nel progetto di costruzione di un nuovo Soggetto, in grado di recitare un ruolo di primo piano nel mondo dell'ingegneria italiana e, in prospettiva europea.

Dall'atto della sua costituzione come società di engineering, all'inizio degli anni Ottanta, Proger ha progressivamente ampliato le sue attività, sviluppando circa 500 progetti e, al tempo stesso, un sistema di risorse, competenze e procedure che le permette di affrontare efficacemente temi e progetti complessi, in molteplici settori dell'ingegneria. In particolare, nel suo know how hanno un ruolo significativo le numerose esperienze di Concessionaria di committenza per importanti complessi di edilizia terziaria pubblica (università, ospedali, palazzi di giustizia), nodi infrastrutturali di trasporto (stazioni ferroviarie, porti, interporti) e di riassetto urbanistico e territoriale: una consistente attività di Project management e Construction management dalla quale deriva una solida esperienza di gestione integrata dei progetti e quindi la capacità di proporsi a Enti pubblici o gruppi privati, per attività di consulenza e di management per la realizzazione di grandi opere o interventi complessi.

La professionalità e la capacità dell'organizzazione produttiva, l'esperienza maturata e le procedure sviluppate nella gestione dei progetti, la rete di consulenti specializzati e fornitori di servizi costruita nel tempo sono i requisiti fondamentali che consentono a Proger di garantire un'offerta di alto livello e al tempo stesso di conservare le caratteristiche di elasticità, flessibilità e reattività indispensabili per adattarsi alla mutevolezza e alla complessità del mercato.

La logica di rete

Proger è una società dalle dimensioni relativamente limitate, ma caratterizzata da un profilo dinamico e flessibile, dove l'essenza della sua produzione è la gestione integrata dei progetti, e il suo proporsi come cabina di regia in grado non solo di progettare e realizzare le opere, ma anche di coordinare attività diverse, organizzando e integrando di volta in volta uomini e strutture di elevata specializzazione.

La crescita della società avviene quindi con uno spirito - il gestore integrato - che è proprio di un soggetto di engineering di livello internazionale, ma avviene anche evitando di raggiungere internamente le dimensioni e la quantità di competenze che caratterizzano invece i grandi gruppi del settore.

Per Proger, un'efficienza sempre maggiore può essere infatti conseguita in un'ottica di network, attraverso l'ottimizzazione e l'arricchimento della rete di fornitori di servizi e consulenti già esistente, basandosi su una logica di "Buy" (acquisto delle componenti necessarie al singolo progetto, effettuato da un sistema verificato di aziende) sempre più attenta e consapevole, garantita dalla capacità delle strutture operative presenti all'interno dell'Azienda, alle quali è affidata la funzione di "filtro intelligente".

Il tutto potendo contare, in ogni caso, su una capacità di produzione interna che le consente di gestire al meglio il rapporto con la rete dei fornitori nonché gli eventuali picchi di domanda.

Cabina di Regia

Proger si caratterizza quindi per una elevata multidisciplinarietà e per la capacità di gestione e coordinamento di progetti di diversa natura, che non esclude dal proprio orizzonte professionale alcun segmento di attività, a partire da ciò che sta a monte (il contracting) fino alla gestione intelligente e programmata delle opere realizzate.

La scelta di limitare la crescita del proprio nucleo di professionisti - non dotandosi cioè di un numero sempre maggiore di competenze per svolgere più lavori possibile all'interno - vuole evitare un aumento non controllabile dei costi fissi, che imporrebbe al marketing la ricerca di commesse anche diversificate e parzializzate per alimentare l'attività dei vari segmenti specialistici interni (che altrimenti sarebbero utilizzati saltuariamente), e spingerebbe a operare soprattutto in termini di quantità di lavoro.

Proger invece mantiene e sviluppa la spinta verso l'esternalizzazione di parte delle attività professionali, per accentuare il proprio ruolo di cabina di regia, a cui compete l'ideazione, l'indirizzo, l'organizzazione, la direzione, il controllo e la verifica di tutti gli aspetti e di tutte le fasi del progetto globale, mentre il rapporto con i produttori è improntato secondo i caratteri di un network integrato.

Approccio al Progetto

Negli anni è cresciuta all'interno dell'azienda, anche attraverso l'apporto continuo di specialisti di settore, una solida cultura basata su moderne metodologie tecnico-gestionali; metodologie che, applicate in ogni fase operativa, tendono a soddisfare le specifiche esigenze del cliente attraverso un servizio di "progettazione integrata", che non è solo un processo sistematico di varie attività e figure professionali interagenti, ma una vera e propria filosofia aziendale, basata su tre elementi fondamentali: Programmazione - Organizzazione - Sviluppo.

In quest'ottica, costantemente evoluta, l'approccio al Progetto è un insieme di attività che si legano in un processo gestionale che coinvolge l'intera struttura aziendale.

Le tecniche di Project Management utilizzate dalla Proger non sono intese come prodotti standard, ma come flessibili strumenti strategici da adattare alle specifiche esigenze del cliente; la loro applicazione nasce da un concetto di lavoro strettamente dipendente dalla natura delle parti coinvolte, dal tipo di progetto, dai fattori socio-ambientali, dal budget dell'intervento.

I piani di lavoro sono definiti attraverso l'individuazione e la sequenza logica di tappe ritenute fondamentali per lo sviluppo del progetto:

- individuazione degli obiettivi attraverso una stretta collaborazione con il cliente, che mette a fuoco lo scopo e le finalità dell'intervento, le ragioni della sua realizzazione, i requisiti funzionali e qualitativi, i vincoli e costi da rispettare, le prestazioni richieste;
- messa a fuoco degli elementi di progetto, con analisi di dettaglio delle prestazioni richieste, composizione del team progettuale interno e dei consulenti esterni, qualità da conseguire, costi di gestione;
- traduzione degli obiettivi in attività definite in termini di programmi temporali, sequenze logiche e di interdipendenza;
- programmazione dei tempi e dei costi complessivi.

PRINCIPALI REFERENZE

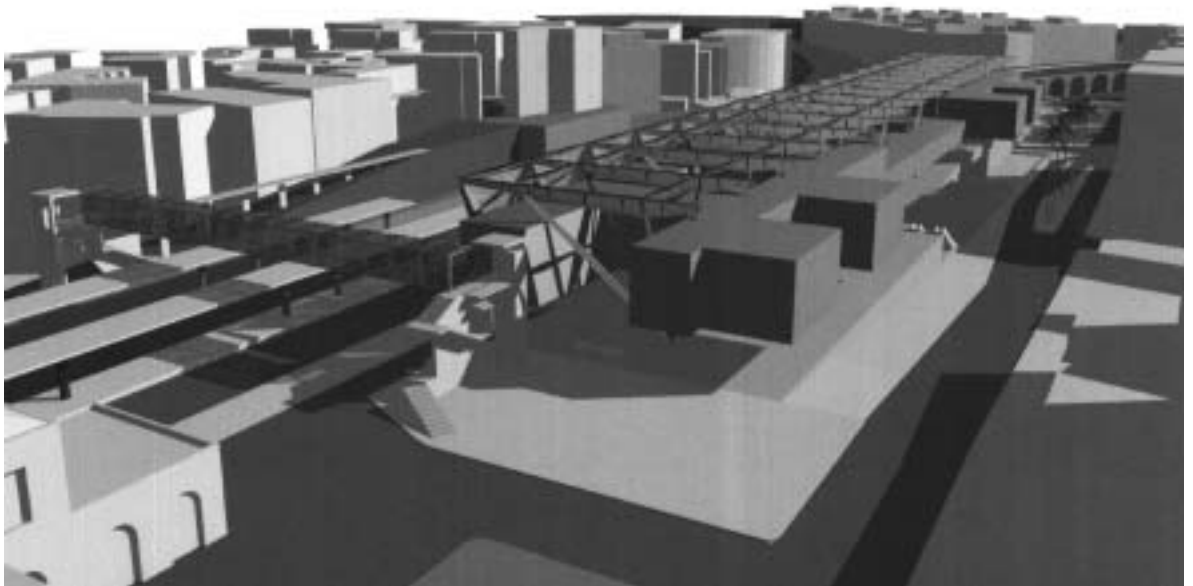


Urbanistica e territorio

<i>settore</i>	<i>progetto</i>	<i>committente</i>
Pianificazione urbanistica	Piano di assetto delle stazioni ferroviarie di Roma Il Piano interessa un totale di 150 ettari e lega la pianificazione del territorio agli sviluppi della rete ferroviaria, al fine di offrire un'ampia gamma di servizi e di funzioni di qualità anche nell'ambito delle stazioni ferroviarie.	Metropolis S.p.A., Roma Duemila S.p.A.
Pianificazione urbanistica	Recupero urbano alla Magliana (Roma) Programma definitivo di recupero urbano di cui all'art.11 del D.L.vo 5/10/1993 n.393, Ambito Magliana	Gama 90 S.r.l., Bacigalupo S.r.l., D'Arcangelii M.L.
Valorizzazione aree	Riorganizzazione di Piazza dei Cinquecento a Roma progetto di sistemazione della piazza antistante la stazione Termini di Roma, 40 mila metri quadrati dove convergono numerosi flussi di traffico e vi sono una molteplicità di vincoli, in superficie nel sottosuolo.	Metropolis S.p.A.
Valorizzazione aree	Schema d'assetto di 4 stazioni ferroviarie romane Progettazione di massima ed esecutiva degli interventi relativi ai Programmi di valorizzazione delle aree ferroviarie San Pietro, Quattroventi, Ostiense e Tiburtina che prevedono l'attuazione del nuovo assetto dei trasporti, viabilità urbana ed extraurbana, potenziamento infrastrutture esistenti, riorganizzazione dei servizi e riqualificazione delle stazioni	Roma Duemila S.p.A.
Valorizzazione aree	Dismissione di aree ferroviarie a Milano Coordinamento e predisposizione degli elaborati per la proposta preliminare sul riuso delle aree e degli impianti ferroviari di "dismissione programmata" a Milano	Immobiliare FS Lombardia
Valorizzazione aree	Piano direttore delle aree ferroviarie liguri Piano direttore per il riutilizzo e la valorizzazione del patrimonio FS nel territorio costiero ligure, da Ospitaletti a Finale ligure, non più necessario all'esercizio ferroviario per lo spostamento della linea Genova-Ventimiglia.	Metropolis S.p.A.
Parcheggi	Parcheggio in Piazza Cola di Rienzo a Roma Progettazione definitiva del parcheggio interrato in Piazza Cola di Rienzo a Roma, per complessivi n.755 posti auto.	Federici S.p.A., Italimpa S.p.A.
Parcheggi	Parcheggi bus turistici al terminal Ostiense Progettazione definitiva ed esecutiva per la realizzazione di parcheggi per autobus turistici nell'Air Terminal Ostiense	Metropark S.p.A., Metropolis S.p.A.

SCHEDE DI PROGETTO

Urbanistica e territorio
Edilizia
Opere marittime e portuali
Trasporti e mobilità
Ambiente e idraulica
Petrolifero e petrolchimico
Progetti speciali



Urbanistica e territorio



3

COMPANY PROFILE
Schede di progetto

- URBANISTICA E TERRITORIO
- EDILIZIA
- OPERE MARITTIME E PORTUALI
- TRASPORTI E MOBILITÀ
- AMBIENTE E IDRAULICA
- PETROLIFERO E PETROLCHIMICO
- PROGETTI SPECIALI



Piano di assetto delle stazioni ferroviarie di Roma

Progetto	Piano di assetto generale delle stazioni e delle aree ferroviarie romane		
Attività	Pianificazione urbanistica		
Committente	Roma Duemila S.p.A.		
Dati tecnici	Superfici interessate	mq	1.500.000
Valore del progetto	Valore dei servizi	miliardi	4,9
	Valore dell'opera	-	
Completamento	1999		

Descrizione

Il Piano di assetto generale delle aree ferroviarie romane interessa complessivamente 150 ettari e rappresenta uno strumento di pianificazione particolarmente innovativo nella storia dell'urbanistica della capitale. Il Piano lega infatti la pianificazione del territorio agli sviluppi della rete ferroviaria, individuando i ruoli di ciascuna stazione rispetto al quadro urbanistico generale, puntando a valorizzare e riqualificare le stazioni, le aree ferroviarie e gli ambiti urbani ad esse circostanti. Gli obiettivi primari sono rivolti alla riduzione degli impatti negativi sull'ambiente, la limitazione dell'occupazione degli spazi liberi e la polifunzionalità delle strutture, al fine di offrire un'ampia gamma di servizi e di funzioni di qualità anche nell'ambito delle stazioni ferroviarie.

La prima fase di lavoro ha riguardato la parte di indirizzo urbanistico per le stazioni principali dell'arco meridionale dell'anello di cintura urbana. Solo nel 1999 il Programma viene esteso a tutte le stazioni, le fermate e le aree ferroviarie dell'area metropolitana capitolina.

PROGER collabora al reperimento e all'elaborazione di tutti i dati di analisi sul territorio e sul patrimonio delle ferrovie dello Stato, sviluppa la metodologia e partecipa alle attività di pianificazione urbanistica.



Riorganizzazione di Piazza dei Cinquecento a Roma

Progetto	Riorganizzazione funzionale di Piazza dei Cinquecento - Stazione Termini, Roma		
Attività	Progettazione esecutiva e direzione lavori		
Committente	Metropolis S.p.A.		
Dati tecnici	Superficie di intervento	mq	40.000
Valore del progetto	Valore dei servizi	milioni	271
	Valore dell'opera	miliardi	9
Completamento	1996		

Descrizione

Il progetto di sistemazione della piazza antistante la stazione Termini di Roma affronta e risolve i problemi che affliggono il principale nodo di interscambio della città: un'area di 40 mila metri quadrati, dove convergono numerosi flussi di traffico, e caratterizzati da una molteplicità di vincoli, sia in superficie che nel sottosuolo. L'intervento si articola su un "molo centrale" coperto che, tagliando trasversalmente tutta la piazza, ospita un collegamento pedonale protetto fra la stazione e l'uscita della metropolitana e divide funzionalmente lo spazio destinato ai veicoli privati (parcheggi kiss and ride) da quello dei servizi di trasporto collettivo (taxi e bus). Gli obiettivi del progetto riguardano il miglioramento dell'accesso al fronte principale della stazione, garantendo la massima protezione per i pedoni e il superamento delle barriere architettoniche; la razionalizzazione del traffico pubblico e privato insistente sulla piazza, il recupero e la salvaguardia delle preesistenze archeologiche, in particolare le mura Serviane, e delle aree a verde di pregio; la razionalizzazione del sistema di interscambio FS-Metropolitana-bus urbani-taxi, e l'istituzione di un efficace sistema di informazione per gli utenti.

