

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

PREMESSA

L'area di progetto è a margine del P.A.I.P. di Legino ed è stata interessata in parte dalle attività di stoccaggio della Erg Petroli S.P.A.. La dismissione di queste ultime ha reso possibile l'avvio di un processo di recupero con riflessi strategici sul contesto, sia per le opportunità di riqualificazione che offre, sia per produrre un riequilibrio delle dotazioni infrastrutturali e di servizio del P.A.I.P.

In particolare, in riferimento al quartiere di piazzale Moroni, questo intervento consente di dismettere i serbatoi della ERG più vicini alle case e allo stesso tempo di collocare fra i restanti depositi petroliferi e la zona residenziale un insediamento per le piccole medie imprese artigiane che funziona da elemento di attenuazione fra due destinazioni incompatibili come la residenza e uno stabilimento petrolifero.

In questa logica, con una specifica variante al PRIS e alle norme del PAIP, l'Amministrazione Comunale di Savona, riconfermando la destinazione industriale dell'area, ha definito le condizioni urbanistiche del nuovo insediamento "finalizzate alla riqualificazione globale della zona, indicando modalità di intervento, organizzazione spaziale, riarticolazione degli spazi verdi previsti e dei parcheggi, nonché una sostanziale omogeneizzazione di destinazioni d'uso e di parametri insediativi" con l'esclusione di stabilimenti industriali ritenuti pericolosi.

Obiettivi della pianificazione sono quindi:

- a. realizzazione di una viabilità di distribuzione e di collegamento dell'area con le principali infrastrutture viarie dell'ambito;
- b. individuazione di un'area per l'insediamento artigianale a valle della viabilità
- c. definizione di una zona a verde pubblico tra la nuova strada e la "crosa" a monte

d. creazione di una nuova dotazione di parcheggi finalizzati a colmare una carenza globale della zona.

La progettazione dell'intervento ha preso le mosse da una chiara definizione pubblica delle prestazioni di rilievo urbanistico e di assetto generale dell'area, pur facendo rinvio alla fase di impostazione compositiva vera e propria, per gli aspetti di completa determinazione del disegno a scala urbana e architettonica.

Dal punto di vista attuativo la progettazione e la realizzazione dell'insediamento fa capo a due distinti soggetti tra loro coordinati:

- IPS, società pubblica per gli insediamenti produttivi che progetta e realizza, con apposito finanziamento statale, l'infrastrutturazione dell'area (viabilità, servizi a rete, parcheggi pubblici);
- Consorzio Adventa, promosso dalle Associazioni artigiane (Confartigianato e CNA), costituito dagli operatori economici che utilizzeranno l'insediamento.

ASSETTO INSEDIATIVO

L'insediamento progettato aderisce completamente agli indirizzi della Norma sia per quanto riguarda lo schema insediativo che per i rapporti tra infrastrutture/servizi e insediamento artigiano. Il progetto cerca comunque di ottimizzare l'efficienza dello schema insediativo rispetto alla superficie fondiaria disponibile, fortemente erosa dalla destinazione di più di 1/3 del lotto per le prestazioni pubbliche (verde, infrastrutture viarie, parcheggi). Tale situazione, determinata dalla necessità di ottenere dall'area effetti strategici migliorativi delle fasi pregresse di insediamento del PAIP, si riflette sul basso indice di zona ottenuto dal progetto (25%) contro quello teoricamente consentito dalla Norma (40%).

Proprio partendo da questa riflessione l'impostazione del progetto ha cercato di trasformare l'acclività dell'area da "vincolo" a potenziale "risorsa". Infatti è proprio grazie alla necessità di superamento dei dislivelli che gli edifici, articolati su due orizzontamenti, offrono un'accessibilità carrabile anche al primo piano, producendo quindi una utilizzabilità ottimale su tutte le superfici agibili.

“Adagiarsi al suolo” è quindi il principio conduttore al quale si ispira la composizione e l’articolazione volumetrica dell’insediamento.

Il rispetto della morfologia del luogo detta le regole dell’organizzazione spaziale:

- i tre lotti spiccano a tre diversi livelli per minimizzare l’artificialità del piano di imposta, pareggiando gli scarti tra sterri e riporti;
- i capannoni, che si sviluppano su due piani entrambi carrabili, massimizzano la funzionalità complessiva e l’efficienza del rapporto tra spazi di solaio e lotto edificato;
- la nuova strada è una cornice sinuosa dell’area di verde pubblico, che si adatta al terreno senza turbarne l’assetto naturale e distribuisce con semplicità i tre livelli insediati.

Per quanto riguarda le aree pubbliche, il progetto rispetta sostanzialmente le indicazioni della Norma, arricchendo la dotazione di spazio attrezzato con una ipotesi di mantenimento e recupero del semicerchio costituito dalla parziale demolizione del serbatoio ERG nella zona bassa dell’area.

Il progetto del verde, come vedremo, si pone in condizioni di permeabilità, seppure circoscritta, rispetto al tracciato esistente della “crosa”.

Si è ritenuto utile proporre una organizzazione del parcheggio pubblico previsto all’ingresso del lotto, che ottimizzasse anche gli spazi di strada pubblica dismessi a favore della nuova viabilità di connessione tra Via Stalingrado e strada Interquartieri.

Sempre in riferimento alla dotazione di parcheggi pubblici si è ritenuto inoltre vantaggioso sottrarre una piccola superficie di verde a favore di tale funzione in modo da realizzare una fascia di servizio delle abitazioni nella zona alta dell’insediamento.

Per quanto riguarda la viabilità interna all’insediamento, si è scelta una soluzione ad anello che rendesse facilmente accessibile ogni singola unità, con percorribilità circolatoria di tutti i lotti.

Le dotazioni pertinenti di parcheggi e di verde privato vengono tutte reperite nelle fasce esterne che dividono il fronte di ingresso dei fabbricati dalla strada di accesso.

IL COORDINAMENTO DEGLI INTERVENTI E LA LORO PROGRAMMAZIONE TEMPORALE.

Come ricordato in premessa all’attuazione dell’intervento concorrono due soggetti attuatori, l’IPS, pubblico, e il Consorzio Adventa, privato, dal cui livello di collaborazione e reciproca integrazione dipendono sia la qualità complessiva della realizzazione che il rispetto del disegno programmatorio definito dagli indirizzi espressi dal Comune di Savona.

Nella progettazione si è tenuto conto di questa necessità di integrazione con una chiara delimitazione degli ambiti di intervento dei due soggetti e delle prestazioni che essi sono chiamati a fornire singolarmente e nel loro complesso

La contestuale attuazione degli interventi relativi alla strada con quelli di sistemazione delle aree consente anche di ottimizzare le necessità di sterro e di riporto evidenziati dai progetti. A questo scopo andranno coordinate le imprese esecutrici che dovranno trovare nell’ambito di un rapporto di collaborazione le necessarie e utili sinergie operative.

Dopo la fase di realizzazione del corpo stradale e delle dorsali principali dei servizi il lavoro relativo alla parte pubblica dovrà attendere per le fasi terminali di finitura, che siano completate le realizzazioni dei capannoni, in modo da non pregiudicare con l’uso cantieristico la qualità delle infrastrutturazioni realizzate.

STIMA DEL COSTO

La rilevazione del costo riconoscibile di costruzione viene determinata con riferimento alla pubblicazione *“Prezzi Tipologie Edilizie del Collegio degli Ingegneri e degli Architetti di Milano edizione 2002”* Tipografia del Genio Civile, voce E7 dalla quale risulta:

costo delle opere - 635 euro / mq

COSTO RICONOSCIBILE DI COSTRUZIONE

COSTO RICONOSCIBILE DI COSTRUZIONE		8.128.000,00
lavori in economia previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, imprevisti	0,050	406.400,00
rilievi, accertamenti, indagini	0,020	162.560,00
allacciamenti ai pubblici servizi	0,030	243.840,00
acquisizione aree e immobili	0,100	812.800,00
oneri di urbanizzazione	0,000	0,00
accantonamento contenzioso	0,030	243.840,00
commissioni giudicatrici	0,005	40.640,00
pubblicità	0,005	40.640,00
prove di laboratorio, collaudo	0,005	40.640,00
piano e coordinamento sicurezza	0,060	487.680,00
incentivo qualità alle imprese	0,000	0,00
COSTI RICONOSCIBILI AGGIUNTIVI		2.479.040,00
COSTO RICONOSCIBILE TOTALE		10.607.040,00
IVA	0,100	1.060.704,00
spese tecniche max	0,080	848.563,20
consulenze	0,010	106.070,40
IVA su spese tecniche	0,200	190.926,72
COSTO DI PROGRAMMA		12.813.304,32