

*Comune di VADO LIGURE
Provincia di SAVONA*

"SECONDA VARIANTE AL PIANO PARTICOLAREGGIATO DI INIZIATIVA PUBBLICA CONCERNENTE INTERVENTI NELLA "AREA NORD" DI VADO LIGURE DELLO STABILIMENTO INFINEUM ITALIA S.r.l. E REALIZZAZIONE DELLE RELATIVE OPERE DI URBANIZZAZIONE"

Committente:
INFINEUM ITALIA S.r.l. con Sede in Vado Ligure in Strada di Scorrimento 2

Progettista incaricato ed estensore:
Studio dell'arch. Rodolfo Fallucca, in Savona in Via Fiume 2/4

Savona 21 luglio 2025

"Allegato H" degli elaborati di progetto

RELAZIONE PAESAGGISTICA

La "relazione paesaggistica" relativa al presente progetto di Variante Urbanistica denominata "SECONDA VARIANTE" al vigente S.U.A. è redatta rapportandosi e confrontandosi puntualmente con l'elaborato omologo del progetto urbanistico di S.U.A. vigente.

Avendo lo stesso progetto ottenuto specifica approvazione anche dal punto di vista "paesaggistico", valutate congrue, giustificate e giustificabili le analisi dello stato ante opere e le puntuali considerazioni e descrizioni di ogni opera prevista a progetto (urbanistico), si ripropone lo stesso elaborato critico e propositivo con le più opportune considerazioni che potranno dimostrare che gli impatti riscontrabili dal progetto urbanistico della presente "Seconda Variante allo S.U.A." risultano essere oggettivamente assai inferiori a quelli previsti nel vigente strumento urbanistico attuativo.

1. Considerazioni di stato attuale rapportato alla situazione di fatto ante vigente S.U.A., ed alla situazione attuale:

A quasi 10 anni dalla data di approvazione del vigente S.U.A. quasi nessuna opera prevista dallo stesso è stata realizzata. Considerato che ogni previsione urbanistica era ovviamente richiesta e voluta da Committente Infineum in un dato contesto oggi profondamente mutato, gli stravolgimenti mondiali del settore e del mercato, sicuramente incalzanti, hanno in questo lasso di tempo radicalmente cambiato gli scenari di operatività ed Infineum si è trovata a correggere anche radicalmente l'orizzonte dei propri investimenti sul territorio, decidendo importanti modifiche al vigente S.U.A. che ne hanno necessitato la presente "Seconda Variante". Modifiche radicali riscontrabili anche nell'immediato intorno della proprietà: oggi è imprescindibile non considerare l'impatto dell'ormai reale nuovo

casello autostradale di Vado Ligure, emergenza riconosciuta necessaria per il miglioramento dell'intero comparto Savona_Vado.

Verificato che in Area Nord la situazione antecedente allo S.U.A. vigente è quindi rimasta pressoché inalterata fino ad oggi, si può lecitamente constatare che lo stato di fatto attuale, alla vigilia della richiesta di approvazione della presente variante, si presenta con le medesime caratteristiche di consistenza, estensione, e vegetazionale su cui venne redatta la necessaria “Relazione Paesaggistica”.

Specificatamente, dal punto di vista del paesaggio nulla è mutato.

Pertanto ogni considerazione e proposta progettuale della presente variante muove da una situazione inalterata nel tempo e quindi con pari presupposti.

2. Considerazioni e raffronto urbanistico tra il S.U.A. vigente e la presente “Seconda Variante allo S.U.A.”:

Scorrendo la allegata Relazione Paesaggistica, documento tecnico necessario approvato con tutto il bagaglio tecnico dell'attuale S.U.A., si ha contezza degli approfondimenti specifici relativi ad ogni opera in previsione (relativamente a tutta la volumetria ed alla superficie coperta prevista nel progetto urbanistico) ed alle motivazioni che hanno portato ad accogliere positivamente dal punto di vista del paesaggio ogni proposta considerata così organicamente sostenibile in un sistema/modalità di consistente intervento: nel tempo.

Il S.U.A. vigente annovera una serie di interventi assai più incisivi della proposta di progetto complessivadella presente Seconda Variante; posto che ancora nessuna opera prevista è stata nemmeno progettata, la proposta di variante si ricolloca e riparte da una situazione paesaggistica non modificata.

Volendo fare un parallelo fra i progetti previsti dal vigente strumento urbanistico e quelli alla base del presente studio balza immediatamente all'attenzione che il complessivo impatto sul territorio è radicalmente diverso; nel senso che il vigente S.U.A. prevede quantità volumetriche e sistemazioni territoriali di evidente maggior impatto rispetto a quanto previsto dalla seconda variante.

Nel merito qui di seguito si indicano le più evidenti differenze tra i due progetti:

- a) *Gli interventi sulla collina adiacente ad Area Nord Infineum, sempre in proprietà di Stesso Committente sono radicalmente diversi per impatto volumetrico: nello S.U.A. la sistemazione in superficie del grande parcheggio per mezzi pesanti insiste su un sottostante grande volume (di pari superficie) adibito a magazzini ed officine manutentori; volume parzialmente interrato i cui “numeri” assunti dal progetto dimostrano anche un importante azione di sbancamento e smaltimento delle terre per fare posto alla costruzione prevista.*
- b) *La presente variante prevede l'eliminazione radicale (completa) di tutta la volumetria prevista: il disegno del grande parcheggio è previsto adattarsi il più possibile all'andamento del versante attuale disegnando percorsi carrabili di attraversamento e di collegamento disposti su isoipse possibilmente ritagliate su quelle degli attuali versanti, con modifiche orografiche possibilmente non lontane da quella attuale.*
- c) *Analogamente essendo lo stesso grande parcheggio originariamente servito da bretelle che spicavano ed arrivavano dall'attuale parcheggio in piano esterno,*

queste esitavano tagli ortogonali per i quali sarebbero state necessarie non semplici opere di sostegno.

- d) *Nella soluzione di seconda Variante almeno una bretella (quella più impattante che avrebbe avuto diretta visibilità dalla limitrofa strada di Scorrimento) viene completamente abolita prediligendo un eventuale collegamento orizzontale in quota con la viabilità prevista per il nuovo svincolo autostradale.*
- e) *All'interno di Area Nord, in sostituzione delle importanti volumetrie previste su due piani lungo tre lati del suo perimetro dove insiste la "barriera doganale", sono oggi previsti volumi assai inferiori in sostituzione (volumetrica) dei fatiscenti od obsoleti esistenti: ciò con evidente minore impatto volumetrico complessivo.*
- f) *Esteriormente all'area è eliminato il volume della "nuova guardiana di Area Nord" con ulteriore minor volumetria e consumo di territorio*
- g) *Sono eliminati, in questa nuova stesura progettuale, i camminamenti protetti in quota tra le due zone Infineum che erano previsti in sovrappasso alla attuale Strada di Scorrimento*

Valutati tutti gli spunti esposti si può affermare che, pur non essendo prioritario per un sito industriale fare propri i migliori sforzi per il mantenimento del paesaggio circostante, le mutate condizioni di approccio progettuale alla realtà industriale necessitate dalla modifica degli scenari globali in cui Infineum partecipa hanno portato a soluzioni adottate dalla presente Seconda Variante sicuramente gestibili con un minor impatto sull'ambiente: atteggiamento progettuale meno incisivo che così è stato volutamente adottato.

3. Considerazioni sulle opere di urbanizzazione tra i due progetti urbanistici (vigente S.U.A. e "Seconda Variante allo S.U.A.":

Per quanto attiene agli oneri urbanistici dovuti in attuazione allo S.U.A. si sottolinea che, saldati quelli monetari che Committente Infineum versò a saldo a suo tempo alle casse dell'Amministrazione Comunale di Vado Ligure, le Opere di Urbanizzazione che Stessa Committenza si assunse di eseguire quale esplicito impegno nei confronti della civitas hanno riguardato un evidente recupero ambientale riorganizzando a piazza pubblica evocativa un desolato ed abbandonato spazio nella vicina località della Valle di Vado.

Con il pagamento a saldo degli Oneri e con la completa realizzazione dello spazio pubblico nella Valle di Vado il S.A. ha completamente esaurito gli impegni normativi assunti regolati dalla Convenzione Urbanistica in essere pertinente al vigente S.U.A. fino al concorso completo di tutte le quantità volumetriche e di superficie previste dallo stesso. La presente Seconda Variante allo S.U.A., rimanendo complessivamente al di sotto delle soglie volumetriche e superficierie previste dall'attuale S.U.A. (sulla base delle quali la Convenzione Urbanistica individuò tutti gli oneri e le opere regolarmente saldati e realizzate da Committente Infineum), assume la stessa Convenzione Urbanistica come proprio documento riattualizzando lo stesso (senza alcuna correzione-integrazione): poiché in tutti i contenuti ancora oggi valido e considerando pertanto ogni obbligazione dovuta da Committente completamente risolta (sia monetaria che in opere)

4. Considerazioni morfologiche progettuali di raffronto:

la presente Seconda Variante sommando la volumetria (e le superfici coperte) prevista dai progetti in prossima realizzazione che elenca, ad oggi realizzerà una sensibile minor

volumetria rispetto a quella prevista dall'attuale S.U.A.; soprattutto, se quella prevista poco inciderà su quelle a suo tempo approvate come previste all'interno di Area Nord, dove di fatto esiste da sempre una necessaria complessità impiantistica e volumetrica asservita all'industria, sicuramente migliore impatto avrà nelle aree esterne dove la progettazione della variante ha colto l'occasione di adattare al meglio al territorio le rinunce volumetriche decise.

5. Considerazioni conclusive di sintesi:

Per tutto quanto sopra espresso si ritiene che la "Relazione Paesaggistica" approvata del vigente S.U.A. abbia caratteristiche assai più incisive sul territorio di quelle prevedibili dalle progettazioni della Seconda Variante e per tale motivazione si propone che i ragionamenti esposti e gli esiti prevedibile dall'approvazione della Seconda Variante siano sufficienti a considerare la presente proposta migliorativa ed assentibile anche dal punto di vista della migliore salvaguardia del paesaggio.

*Il Tecnico incaricato
Arch. Rodolfo Fallucca*

RELAZIONE PAESAGGISTICA APPROVATA RELATIVA AL VIGENTE S.U.A.:

RELAZIONE PAESAGGISTICA DELLO STRUMENTO URBANISTICO ATTATIVO VIGENTE ED OGGETTO DI PLRELIMINARE APPROVAZIONE:

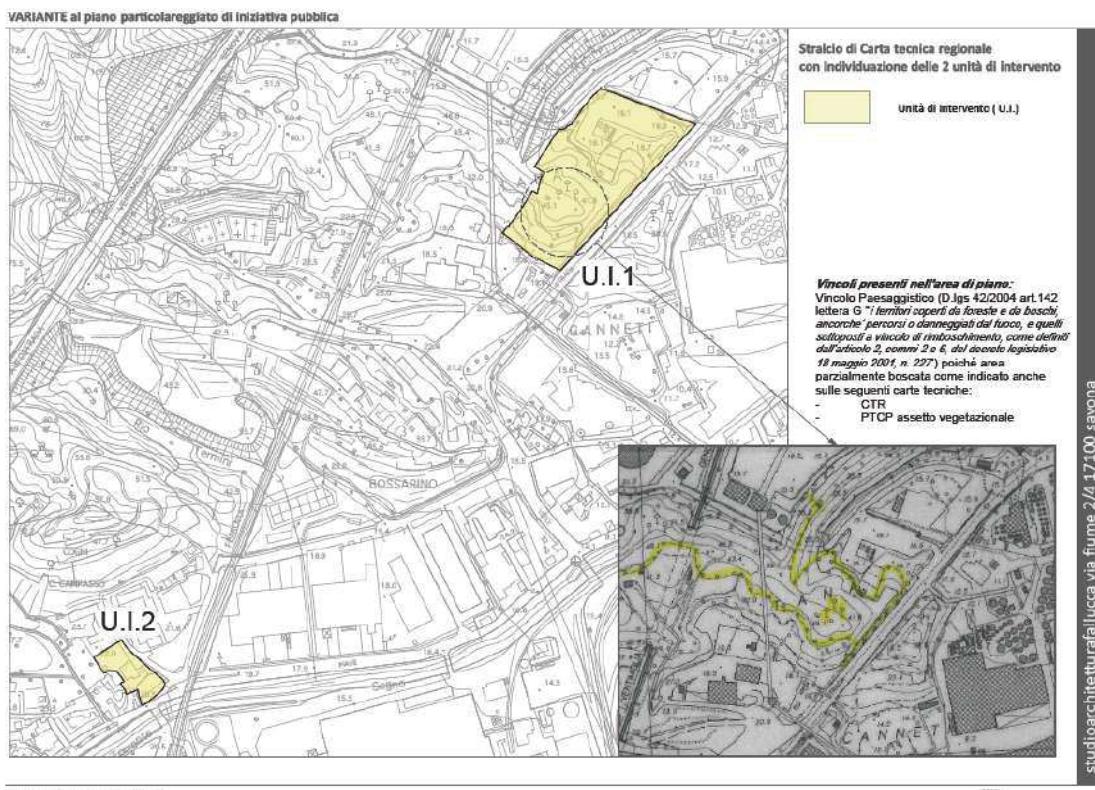
DESCRIZIONE

Tale relazione è prevista per la verifica della compatibilità paesaggistica ai sensi art. 146 del Dlgs n°42/2004 completa dei paragrafi 1,3,4 dell'allegato DPCM 12/12/2005, ai sensi dell'articolo1 dell'Accordo stipulato in data 30/7/2007 tra la Regione Liguria e il Ministero dei Beni e le attività culturali.

L'area interessata è assoggettata vincolo paesaggistico ai sensi dell'art.142 comma 1 lettera g), territori coperti da foreste e da boschi, ancorche' percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227), del D.Lgs. 22/01/2004 n.42



La delimitazione del vincolo paesaggistico è indicata sulla Carta Tecnica Regionale e sul PTCP



PROGETTO con indicazione del vincolo



A) Elaborati di analisi dello stato attuale:

1. Inquadramento dello SUA rispetto al PTCP ed ai vincoli che interessano l'area
L'intervento è frazionato in due parti denominate "UNITÀ DI INTERVENTO" U.I.1, U.I.2, facilmente distinguibili nella cartografia in calce.

A destra in alto è possibile distinguere l'area soggetta a vincolo.
Di seguito si riportano i dati urbanistici per ogni singola zona:

U.I. 1

ZONA PRG – I11bis – SP 103

U.I. 2

ZONA PRG – R10

Piano territoriale di coordinamento paesistico – PTCP:

U.I. 1

ASSETTO INSEDIATIVO ID CO – insediativo diffusi-regime di consolidamento – AI CO –

Attrezzature e impianti, regime normativo di consolidamento

ASSETTO GEOMORFOLOGICO MO B – modificabilità di tipo B

ASSETTO VEGETAZIONALE COL ISS MA – colture, insediamenti sparsi-serre, mantenimento; BTC TRZ BAT – bosco di conifere termofile - bosco di angiosperme, termofile - trasformazione

U.I. 2

ASSETTO INSEDIATIVO ID MO A – insediamenti diffusi-Regime normativo di modificabilità di tipo A

ASSETTO GEOMORFOLOGICO MO B – modificabilità di tipo B

ASSETTO VEGETAZIONALE COL ISS MA – colture, insediamenti sparsi-serre, mantenimento

B) Indicazione dei livelli di tutela

Vincoli presenti nell'area di piano:

Vincolo Paesaggistico (D.lgs 42/2004 art.142 lettera G "i territori coperti da foreste e da boschi, ancorche' percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227") poiché area parzialmente boscata come indicato anche sulle seguenti carte tecniche:

CTR

PTCP assetto vegetazionale (zona BTC TRZ BAT)

Area nord Infineum oggi:

Situazione attuale, criticità e proposte di progetto

Oggi, lo Stabilimento Infineum insiste su due aree divise dall'attraversamento della Strada di Scorrimento che collega lo svincolo autostradale di Savona-Vado con la zona industriale di stessa Vado Ligure.

L’area nord rimane a monte della strada, l’area sud, assai più estesa, a valle lato mare.

Due aree quindi distinte ma funzionalmente collegate da una bretella stradale privata interna che sottopassa la stessa Strada di Scorrimento. Corsia a doppio senso di marcia, quale unico accesso per i mezzi pesanti, che consente agli stessi di penetrare in tutti i settori di entrambe le aree.

inquadramento





bretella stradale privata interna

Il presente progetto di S.U.A. interessa esclusivamente l'area nord.

In "area nord" il progetto prevede di intervenire, nel tempo e secondo il cronoprogramma di attuazione degli interventi che costituisce documento sostanziale di organizzazione dei contenuti del progetto stesso, con una riorganizzazione complessiva della gestione dei flussi dei mezzi pesanti, ristrutturazione degli uffici interni ed ottimizzazione delle ubicazioni delle officine delle ditte appaltatrici per le manutenzioni allo stabilimento.



U.I. 2 - "opere di urbanizzazione"
Il progetto prevede la riqualificazione di un'area a verde pubblico allargata e parcoleggi pubblici. Lungo l'asse pedonale, vi sarà uno spazio predisposto per l'installazione di un monumento alla Resistenza.
I percorsi pedonali e carriabili garantiranno l'accesso alle abitazioni e ai passi carri esistenti.

U.I. 1 - "progetto area nord"
Il progetto prevede di intervenire, nel tempo e secondo il cronoprogramma di attuazione degli interventi, con la riqualificazione complessiva dei quartieri del fiume, la ristrutturazione degli uffici interni ed ottimizzazione delle ubicazioni delle officine delle ditte appartenenti per le manutenzioni allo stabilimento.

stralcio tavola 1.4

I contenuti della presente proposta progettuale di S.U.A. si propongono di risolvere le criticità puntuali nella prospettiva di un complessivo riassetto sinergico tra le due ampie aree che possa prevedere, nella presente costruzione progettuale, il soddisfacimento delle previsioni di sviluppo per il prevedibile futuro.

DESCRIZIONE PUNTUALE DEL SITO

Attualmente, la collina, che proseguiva in continuità verso la costa prima di essere drasticamente tagliata per la realizzazione della attuale Strada di Scorrimento, si presenta circondata da importanti insediamenti produttivi ad est-nord est, appunto dalla Strada di Scorrimento a sud, dall'intervento esteso della Sede della Motorizzazione Civile ad ovest mentre a nord prima di essere nuovamente tagliata dal tracciato dell'autostrada, confina con il cimitero civico ed una minima porzione di verde, in continuità di crinale.



vista della sommità della collina in direzione Vado Ligure

L'area è in completo stato di abbandono (non è mai stata fruita come oggettiva area a servizi) e su di essa insiste una spontanea quanto disordinata coltre di verde.

In sommità, anticamente, correva uno spontaneo sentiero che dalla frazione di Quiliano scendeva su Vado Ligure: a monte autostrada ed insediamento Enel (oggi Tirreno Power) lo interruppero così come a valle la Strada di Scorrimento.

L'area oggi non è utilizzata se non in minima parte verso lo svincolo della Motorizzazione Civile come sedime di minimi orti arroccati alle pendici che danno su questo versante: appezzamenti ridotti di difficile accessibilità recuperati sulla coltre superficiale che protegge, interrato, l'importante oleodotto che trasporta materiale minerale fluido da Vado Ligure a Trecate (NO).

Sedimi che per altro non sarebbero interessati dall'intervento che si propone (sulla collina ma al di fuori della proprietà Esso Italiana) e che potrebbero comunque essere mantenuti.

L'area ha importanza per Vado Ligure perché il crinale della collina impedisce, o comunque smorza, l'azione di eventuale trasporto dell'impetuosa tramontana delle polveri di carbone stoccate a nord, tra la stessa (collina) ed il tracciato dell'autostrada Ge-XXMiglia.

Il progetto è stato studiato ed impostato per l'appunto ad una quota assolutamente inferiore al livello di crinale attuale, non incidendo sullo stesso e di conseguenza non compromettendo in alcuna misura l'azione mitigatoria e di barriera dello stesso.

L'area in oggetto rimane oggi inaccessibile: non ci sono collegamenti con la Strada di Scorrimento, non è possibile raggiungerla se non attraversando le aree di proprietà della Motorizzazione, del cimitero, di Tirreno Power o di

stessa Infineum. Anche i dislivelli da sorpassare per raggiungere la più larga fruibilità (e qualora la stessa fosse annessa al pubblico tramite esproprio) necessiterebbero di importanti e costose opere.

La variante che si propone deve essere comunque traguardata valutando complessivamente il bilancio della completa operazione.

A fronte della destinazione a piastra funzionale che si propone, posta già in indirizzo propositivo dal prossimo P.U.C. (già valutato quindi positivamente nella precedente adozione dello stesso da parte del sovrano Consiglio Comunale di Vado Ligure), il presente progetto prevede di mantenere inalterato il crinale attuale della collina e potenziare con una manutenzione costante della ripiantumazione dei versanti a perimetro della stessa piastra funzionale l'attuale incolto verde; riorganizzando le aree di perimetro a verde pertinenziale della Strada di Scorrimento e della parte di versante che dalla piastra sale fino al crinale.



il primo ordine di problematiche è legato alle caratteristiche fisiche-funzionali e tecniche dei manufatti, degli spazi presenti oggi in "area nord", con adeguata e specifica analisi degli stessi: questo, percorrendo idealmente ogni ambito e manufatto dell'"area nord" Infineum, dall'ingresso al collegamento con l'"area sud" tramite il sottopasso privato (vedere foto sopra.)

Il percorso ideale proposto analizzerà le problematiche in sola percezione di impatto, quindi ordinando i temi secondo il seguente schema:

- a. recinzione della totalità delle superfici (attuali e future) in "area nord"
- b. parcheggio e sosta degli automezzi pesanti a cisterna
- c. guardiania
- d. volumi e spazi degli addetti alle spedizioni
- e. plesso volumetrico ad uffici
- f. capannoni e spazi esterni delle ditte appaltatrici della manutenzione all'Impianto
- g. magazzino dello stabilimento

il secondo ordine di problematiche è riferito alla dotazione di servizi necessari alle mansioni che in oggi sono svolte in "area nord", ed al fine di migliorare situazioni e standards qualitativi agli addetti Infineum, ai visitatori e, nel complesso, di promuovere anche verso l'esterno e la città, l'immagine vadese ed italiana del Gruppo Infineum.

A solo titolo preliminare, e per semplificare schematizzando, i punti in trattazione sono i seguenti:

parcheggio dei visitatori
problematica delle aree di pertinenza degli uffici
parcheggio degli addetti Infineum
acquisto dei mappali del Comune di Vado Ligure
percorsi di sicurezza e percorsi riservati ai mezzi di soccorso in situazioni di pericolo
collegamenti protetti tra "area nord" ed "area sud" per addetti interni, visitatori

RELATIVAMENTE AL PRIMO ELENCO DI PROBLEMATICHE

a. Il parcheggio e la sosta degli automezzi pesanti a cisterna



fallucca

architettura urbanistica territorio
via fiume 2 17100 savona p.i. 0111650097
c.f. FLRLF67H061480Atel/fax:010 80699
m a i l : fallucca@studiodifallucca.it

Situazione attuale:

Tale grande area costituisce l'ingresso operativo degli autoarticolati pesanti a cisterna che, in arrivo carichi o scarichi, entrano in stabilimento in attesa di scaricare le materie prime od effettuare il carico dei prodotti finiti ed uscirne verso destinazioni nazionali ed internazionali, a tutte le ore.

Tali voluminosi mezzi pesanti sono chiamati all'interno dello stabilimento secondo un ordine prestabilito che, per quantità di prodotto da caricare e distribuire, può comportare anche ore d'attesa a disposizione, appunto, della "chiamata".

Per tale necessità, in "area nord" e su sedime di proprietà Infineum è presente un ampio parcheggio mezzi pesanti non recintato che, in uscita, confluiscendo nella adiacente Strada di Scorrimento in direzione ponente.

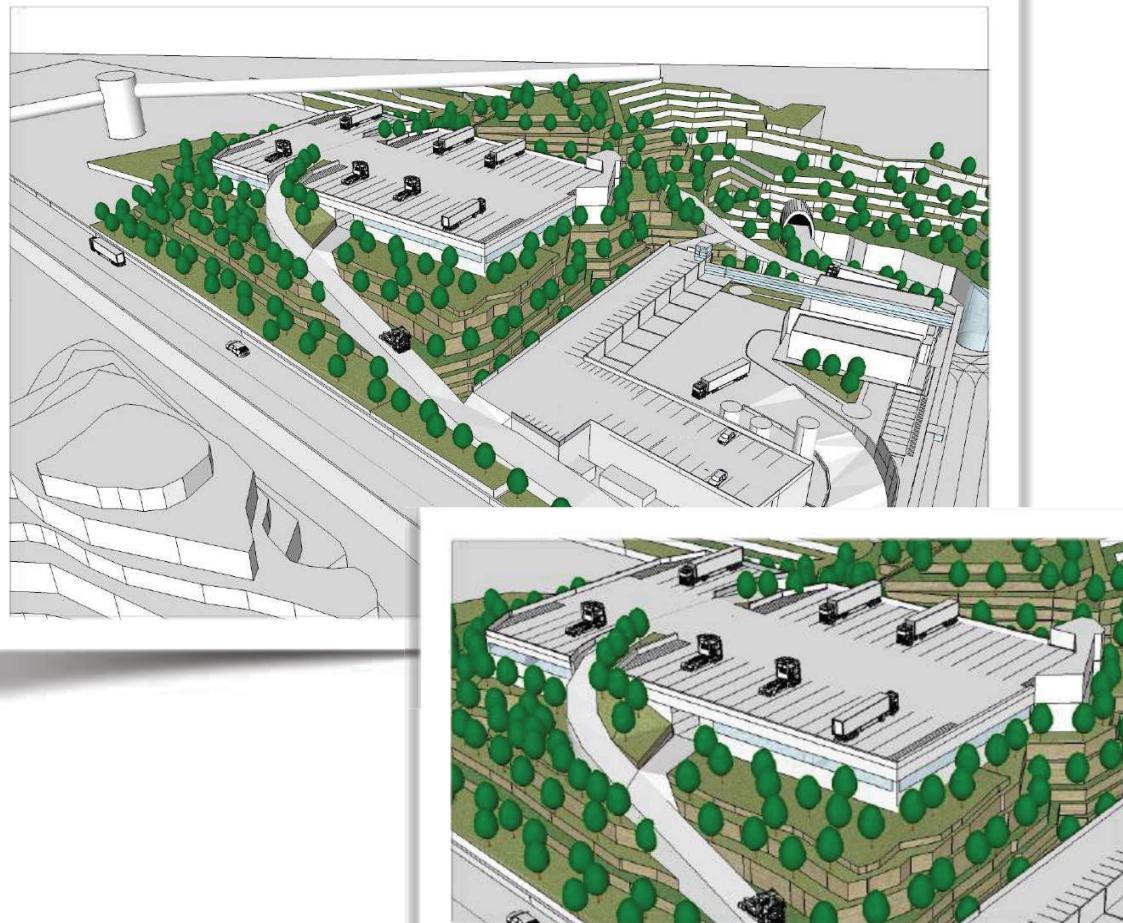
Criticità:

Tale area, pur considerevole, risulta essere ben al di sotto delle verificate costanti necessità dello stabilimento e quindi congestionata; questo, nei consueti cicli produttivi (quindi di carico e spedizione) "chiama" in un ristretto periodo di tempo consistenti quantità di cisterne che, per essere a disposizione senza intralciare i programmati cicli produttivi, devono per tempo trovare spazi di parcheggio qui non più sufficienti; si riscontra pertanto una sosta generalizzata di autocisterne pronte alla chiamata ma non parcate in una dedicata e capace area di pertinenza.

Ulteriore criticità oggettiva riguarda la completa assenza, per gli autisti che qui convergono spesso da nazioni lontane e che da qui sono chiamati a distribuire il prodotto caricato su destinazioni altrettanto distanti, di spazi di servizio, soggiorno diurno, e ristoro.

Tale ampio spazio (comunque, oggi insufficiente) non è delimitato ed è anche utilizzato, nella parte sud ed in prossimità dell'immissione nella Strada di Scorrimento, come limitato spazio parcheggio per ospiti e dipendenti Infineum ingenerando, come logico, promiscuità.

Vi è da dire che l'inesistenza della opportuna recinzione (a comprendere ogni area Infineum) è dovuta anche al fatto che una quasi trascurabile porzione di sedime dello stesso parcheggio è, per difficilmente ricostruibili scelte operate nel tempo, ancora proprietà del Comune di Vado Ligure: anche di tale criticità si occupa il presente progetto proponendo l'acquisto delle stesse da parte di Infineum.



Proposta di progetto:

La proposta progettuale prevede in primo luogo l'acquisizione da parte di Infineum Italia S.r.l. dalla totalità dei mappali della Esso Italiana S.p.A. situati subito a ponente della stessa "area nord". Posto che l'acquisto di tale porzione di sedime si configura come condizione essenziale per l'esecutività di tutti gli altri indirizzi progettuali che di seguito saranno esposti, e posto che per il perfezionamento della stessa compravendita esistono predeterminati accordi tra le due società (venditrice ed acquirente) che consentono di considerare la stessa a buon punto, nel sedime in acquisizione da parte di Infineum saranno realizzati due livelli a piastra sovrapposti, di identica misura e conformazione in c.a. disposti parallelamente alla Strada di Scorrimento in cui parcare, al solo livello superiore ed a cielo aperto, una considerevole quantità di automezzi cisterna in attesa della "chiamata".

Tali due livelli di piastra (**ciascuno di circa 5.050,00 metri quadrati**) saranno collegati in entrata ed in uscita da nuove bretelle di collegamento carribili a senso unico di marcia in accesso alla piastra lato monte, in uscita dalla stessa lato valle.

All'interno della struttura proposta trovano spazio opportuni locali di servizio (servizi igienici, docce, attrezzati ambienti di soggiorno diurno) al fine di accogliere gli autisti in arrivo, sosta e partenza fornendo loro un adeguato livello di accoglienza sul posto.

Di concerto con l'intervento descritto e quale parte integrante per la soluzione della problematica del presente punto, Infineum si propone di mantenere il piazzale esistente a parcheggio e movimentazione autotreni e visitatori prevedendo la stessa destinazione d'uso con identico utilizzo, per tale area il progetto prevederà solo il rifacimento del manto stradale.

Di seguito render di progetto.



b. la guardiania

Situazione attuale:

L'attuale al parcheggio descritto, e qui opportunamente delimitata da regolare recinzione, si sviluppa la zona operativa dell'area nord di Infineum: all'ingresso si trova una attrezzata guardiania per il controllo di Infineum per ogni mezzo e ogni persona in entrata come in uscita.



Criticità:

Attualmente la guardiania esistente è sufficiente ai controlli per cui è deputata: in prospettiva della completa recinzione ed annessione quindi dello spazio a parcheggio oggi considerabile esterno, come il presente progetto propone, tale punto di ineludibile controllo dovrà necessariamente trovare più opportuna ubicazione.

Proposta di progetto:

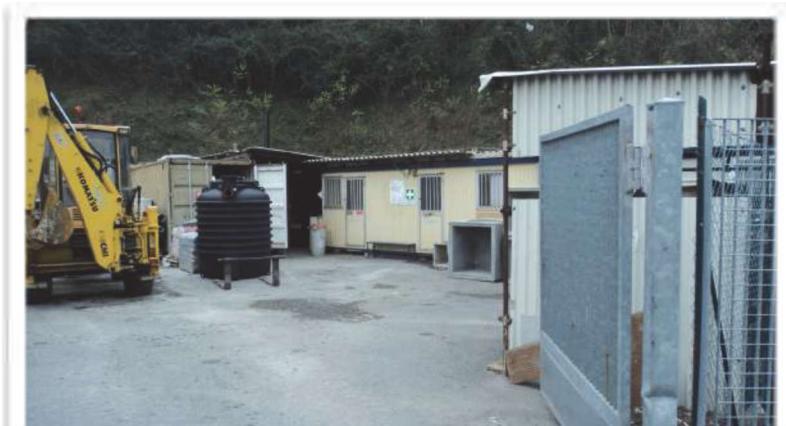
Il progetto nel suo complesso prevede di racchiudere all'interno di una necessaria complessiva recinzione tutta la proprietà di Infineum in area nord, quella esistente come tutta quella in acquisizione. Pertanto l'attuale recinzione che confina e quindi sottopone a controllo solo la parte più sensibile dell'impianto in questa area, sarà necessariamente estesa a tutto il sedime di proprietà, nessuna porzione esclusa.

Tale necessità comporterà lo spostamento, e quindi la nuova strutturazione, dell'attuale guardiania che il progetto prevede ubicare in corrispondenza dell'accesso carrabile delle cisterne.



c. I volumi e gli spazi degli addetti alle spedizioni

Situazione attuale:



Adiacente alla guardiania insistono parecchi volumi tecnici modulari, anche su due livelli sovrapposti, dove operano agenti e spedzionieri.

Criticità:

Tali volumi sono disposti in maniera episodica, stretti tra loro in successive altrettanto libere aggregazioni: la climatizzazione degli stessi ha creato affastellamenti di condotte e di unità esterne di raffrescamento e riscaldamento, costringendo ulteriormente i distacchi fra gli stessi e necessariamente influendo negativamente nella loro fruibilità e funzionalità; anche gli spazi esterni a terra di distacco e percorso pedonale non sono, nel periodo invernale, facilmente fruibili E' presente solo un gruppo di servizi igienici esterni in zona baricentrica all'area nord, quindi non prossimi alle volumetrie descritte.

Proposta di progetto:

Il presente progetto propone di accorpare gli uffici necessari in un unico nuovo plesso volumetrico da realizzarsi specularmente, e di pari volumetria, a quello attualmente presente all'ingresso della "zona nord" che ospita addetti ed impiegati Infineum. All'interno di questa previsione di raddoppio volumetrico del plesso uffici esistente potranno avere ubicazione tutti gli uffici ed i servizi annessi relativi alle spedizioni ed ai controlli in ingresso/uscita con un adeguato margine di incremento di potenzialità del settore specifico.

Questo demolendo ogni attuale volumetria sopra descritta e riorganizzando le pertinenze esterne al piede della stessa nuova costruzione quali pertinenze piantumate esterne.

d. Plesso volumetrico ad uffici in area nord
Situazione attuale:



Di fronte alla guardiania è presente un plesso volumetrico ad uffici su due livelli. Tale volume ospita impiegati ed tecnici non necessariamente solo in relazione con la stessa "area nord"

Criticità:

La costruzione, funzionale e sufficiente allo scopo quando costruita, necessita oggi di manutenzione complessiva e risulta essere insufficiente anche per capacità, alle necessità di riorganizzazione interna degli addetti anche in prospettiva di quanto il presente progetto prevede.

Proposta di progetto:

Si prevede una radicale complessiva ristrutturazione che potrà arrivare alla sostituzione edilizia del plesso volumetrico, mantenendo praticamente invariata l'attuale impronta a terra (sedime) ma potenziando la stessa attuale cubatura volumetrica con un risvolto ortogonale verso l'area di parcheggio esterna avente pari manica ed altezza; questo al fine di soddisfare le attuali e le previste prossime esigenze Infineum di specifico settore. La risoluzione formale architettonica definitiva dei due plessi uffici (quello descritto al precedente punto ed il presente) sarà analoga quale portale e baluardo anche di immagine del rinnovamento in "area nord".



e. Capannoni delle ditte manutentrici

Situazione attuale:

Sempre in area nord lato ponente, si incontrano capannoni in lamiera e tetto a falde di diverse pezzatura che costituiscono gli spazi operativi coperti delle ditte a cui è stato affidato in appalto la manutenzione dello stabilimento stesso.

A tali volumi corrispondono aree esterne parzialmente coperte in cui le stesse ditte incaricate parcano e movimentano i propri mezzi, spesso necessariamente ingombranti e con ovvia difficoltà di manovra in spazi ristretti



disposizione, si somma la difficoltà di razionalizzare manovre e spostamenti di mezzi pesanti che nell'esercizio della loro opera di manutenzione dell'Impianto potrebbero interferire con il transito delle cisterne in entrata come in uscita dallo Stabilimento ingenerando, più che potenziali situazioni di pericolo, scarsa funzionalità nella complessiva gestione dei mezzi pesanti su ruote.

Proposta di progetto:

Si prevede nello specifico di trasferire i cantieri di ogni ditta appaltatrice delle manutenzioni dello stabilimento nel primo livello della costruenda piattaforma in c.a. al di sotto della descritta piattaforma di parcheggio mezzi di cui al precedente punto a.

Tale destinazione esiterà una logica destinazione operativa lontana da percorsi e movimentazione degli automezzi cisterna in ingresso ed in uscita in Infineum evitando reciproche difficoltà: costituirà per le stesse ditte appaltatrici un funzionale spazio sia di lavorazione che di manovra e parcheggio dei propri mezzi opportunamente protetto e dimensionato sulla base della modularità di intasamento degli spazi delineabili a questo livello della piastra a progetto.

La finestratura a nastro che emergerà dal rinfianco verde previsto a progetto di questa parte di piastra (a regime definitivo parzialmente interrata per evitarne un eccessivo impatto paesaggistico), garantirà l'opportuno illuminamento e ventilazione naturale per tutte le lavorazioni previste negli spazi descritti.

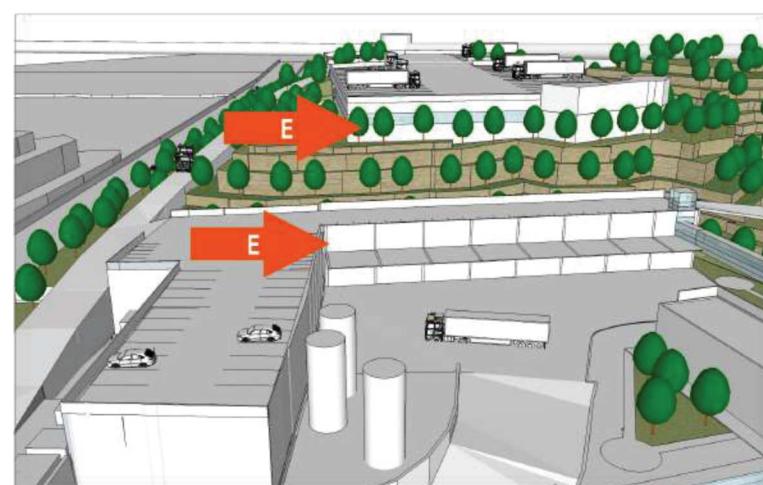
Nello stesso plesso troveranno inoltre opportuna ubicazione tutti i necessari spazi a servizi degli stessi addetti (mensa, servizi igienici e di soggiorno diurno) oggi presenti in disorganizzati volumi accorpati ai piedi della attuale palazzina uffici (in "area nord").

Il trasferimento di queste attività di manutenzione consentirà inoltre di liberare ampi spazi (coperti, si veda successivo punto c del secondo elenco delle problematiche trattate) a margine della bretella di collegamento carrabile in "area nord", a

Criticità:

Anche tali volumetrie, nella maggior parte di impianto non recente, si sviluppano (si sono sviluppate) mediando esigenze proprie a quelle di stessa Infineum: con intasamenti episodici, interventi stratificati, condivisioni di spazi scoperti (specie per la movimentazione dei mezzi d'opera necessari) che connotano la zona come regolamentata dalle sole necessità che nel tempo come si presentano, mutano.

Alla oggettiva episodica strutturazione dei manufatti, ad oggi non più implementabile per lo sfruttamento complessivo di ogni area a



disposizione delle esigenze nel breve e nel medio periodo di stessa Infineum.

f. Il magazzino dello stabilimento

Situazione attuale:

Verso sud ed in stretta prossimità della vicina Strada di Scorrimento, insiste il volume a magazzino dello stabilimento: organizzato su più livelli interni occupa volumetricamente una consistente superficie a terra, con ampi spazi di manovra esterni per movimentazione, carico e scarico di merci e prodotti.



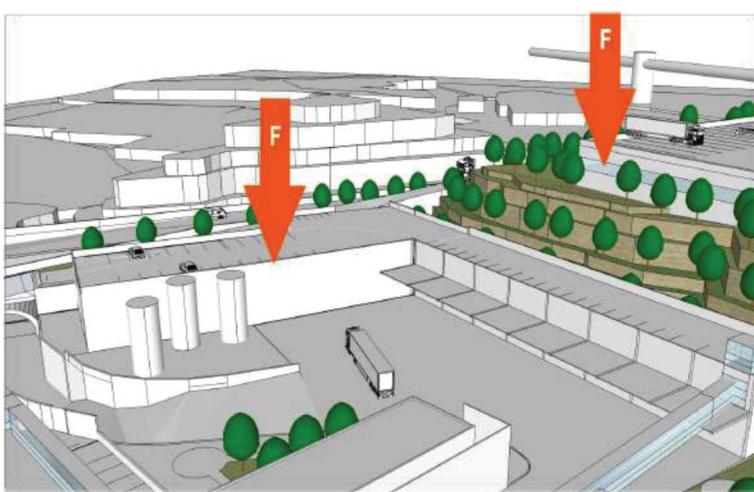
Criticità:

Tale magazzino, oggi sufficiente per le esigenze dell'Impianto, stretto in un'area non più implementabile, a breve denuncerà la criticità di non poter supplire al costante sviluppo (e nel breve alle richieste che l'ampliamento progettuale previsto dal presente progetto propone) del complessivo Impianto.

Il magazzino centralizza in sé ogni necessità di entrambe le aree: quella "nord", come quella "sud"

Proposta di progetto:

la costruzione dei due livelli di piastra in struttura prevedono anche, ubicato al primo livello della stessa ed in funzionale contiguità con i ricavati spazi per le ditte appaltatrici della manutenzione dello stabilimento, il trasferimento del magazzino generale di Infineum. In questa zona, e con le stesse caratteristiche di funzionale decentramento, facilità di raggiungimento e riorganizzazione maggiormente funzionale dei più ampi spazi a disposizione per la stessa destinazione, la "zona nord" potrà recuperare ulteriori preziose aree (anch'esse coperte) a livello ingresso quale margine funzionale di ogni possibile riassetto ed emergenza futura.



d. Centrale gas inerte (azoto) e cabina di trasformazione energia elettrica

Situazione attuale:

Tra il magazzino e la rampa privata Infineum che sottopassa la Strada di Scorrimento collegando funzionalmente le aree nord e sud, esiste una delicata zona di stoccaggio e distribuzione di gas inerte (azoto utilizzato per prevenire la formazione di atmosfere infiammabili nei recipienti di lavorazione e stoccaggio) in pressione ed una adeguata stazione di trasformazione elettrica che servono tutto lo stabilimento. Destinazioni, queste, che il progetto di S.U.A. prevede di mantenere senza minimamente incidere sulle stesse.



Criticità:

Queste due realtà tecniche non presentano alcun problema né oggi né nella previsione progettuale proposta

Proposta di progetto:

Non è prevista alcuna modifica dello stato attuale considerato lo stesso funzionale, sufficiente ed organizzato.



RELATIVAMENTE AL SECONDO ELENCO DI PROBLEMATICHE

Il parcheggio dei visitatori

Situazione attuale:

E' ricavato in una limitata porzione in fregio alla Strada di Scorrimento. Lo stesso è raggiungibile sia dalla stessa Strada,



come dalla bretella che staccandosi dalla stessa circa duecento metri prima raccoglie anche tutta la viabilità dei mezzi cisterna in arrivo allo stabilimento Infineum.

Criticità:

L'area rimane distante dalla palazzina uffici in "area nord" e costringe ospiti e visitatori ad attraversare trasversalmente lungo la recinzione esistente, priva di alcun marciapiede, la zona di parchamento dei mezzi pesanti.

In inverno, con facile pioggia ed ancor più frequente impetuosa tramontana, il tratto a piedi da percorrere diventa oggettivamente praticabile con difficoltà.

Proposta di progetto:

Nel complessivo riassetto progettuale sarà mantenuto il piazzale esistente opportunamente illuminato e dotato di adeguata piantumazione di alberature umbratili e di arredo urbano, è stato qui previsto per consentire agli ospiti un funzionale collegamento protetto (anche agli agenti atmosferici) verso entrambe le zone.

L'area sarà servita dalle vicine scale ed ascensori che direttamente porteranno alla distribuzione pedonale orizzontale in quota costituita dal tunnel distributivo descritto nel successivo punto f.

La problematica delle aree di pertinenza degli uffici

Situazione attuale:

Al piede della palazzina uffici in "area nord", lato Vado, esiste una non trascurabile area completamente intasata da prefabbricati leggeri destinati a servizi per le ditte incaricate alle manutenzioni dello stabilimento , distribuiti da un dedalo di distacchi pedonali, a volte di difficile fruizione.

Questi disorganici volumi costituiscono i servizi mensa, igienici e di soggiorno diurno degli addetti, per l'appunto, alle manutenzioni

criticità:

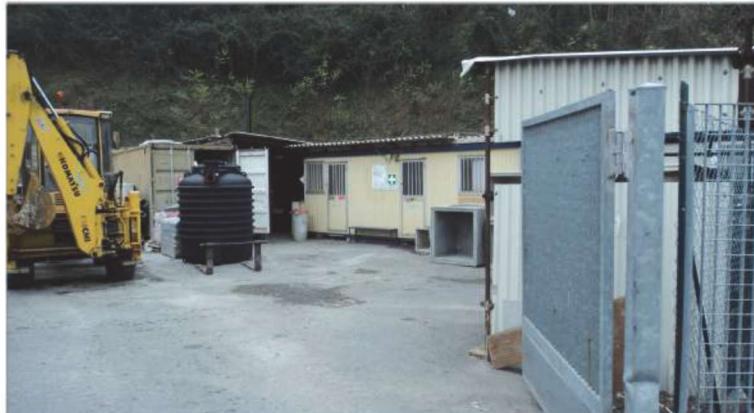
Le criticità di tale addensamento microvolumetrico disorganicamente distribuito sono quelle della scarsa qualità del servizio reso (in completo appalto e gestione alle stesse ditte appaltatrici, quindi subito da Infineum perché tollerato dalla stessa) quelle legate anche dalla oggettiva scarsa qualità dei servizi presenti, quelle della disorganizzata distribuzione e quindi di un non giustificato disordine volumetrico proprio in fregio alla parte più visibile dell'"area nord", e quello (non ultimo) dell'attraversamento pedonale della bretella interna a servizio dei mezzi cisterna pesanti in entrata ed in uscita dallo stabilimento da parte di ogni fruitore dei servizi descritti.

Proposta di progetto:

Si prevede la generalizzata liberazione del sedime oggi occupato come sopra descritto: tutte le destinazioni che oggi fanno capo alle episodiche costruzioni esistenti saranno infatti parte integrante del plesso volumetrico in previsione che ospiterà la destinazione dei volumi e gli spazi degli addetti alle spedizioni, precedentemente trattate e descritte.

Il parcheggio degli addetti Infineum

Situazione attuale:



Non esiste all'interno dell'"area nord" alcuna area dedicata al posteggio dei mezzi privati degli addetti ed impiegati Infineum.

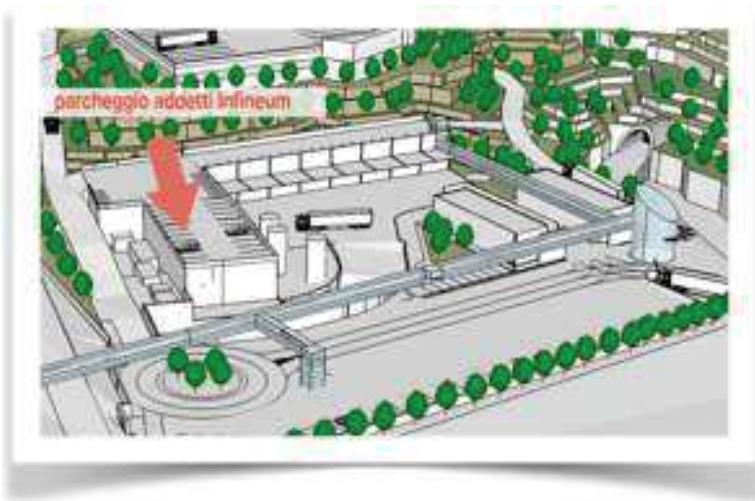
criticità:

Impiegati ed addetti della Società utilizzano parte dei parcheggi esterni (in parte anche dello spazio riservato agli ospiti ed ai visitatori) con tutte le criticità, questa volta quotidiane, esposte al precedente punto "il parcheggio dei visitatori" cui si rimanda nello specifico.

Proposta di progetto:

Posto il trasferimento delle volumetrie attuale sede delle ditte appaltatrici della manutenzione e del magazzino generale Infineum previste a progetto, precedentemente descritte e trattate, sullo stesso sedime ma a quota sopraelevata (circa 7 metri dall'attuale piano di imposta), si prevede di realizzare un solettone portante in c.a. da destinare a parcheggio dei dipendenti e degli addetti alle ditte di manutenzione.

Tale parcheggio, completamente all'interno del sedime Infineum e raggiungibile in ingresso ed in uscita utilizzando le stesse realizzate rampe di accesso ed uscita a servizio della piastra a parcheggio dei mezzi pesanti permetterà di ottenere un opportuno concentrato spazio protetto, custodito ed in stretta prossimità del posto di lavoro agli addetti, di liberare posti auto in altre zone da razionalizzare per le altre destinazioni descritte e di costituire, a livello del piano strada attuale della bretella privata interna carrabile, un opportuno ampio spazio coperto di ragguardevole altezza interna per le esigenze Infineum. Il parcheggio realizzato sarà funzionalmente collegato con i plessi ad ufficio realizzando ed in ristrutturazione percorso pedonale in quota, in piano, e protetto ed allo stesso collegamento trasversale pedonale, previsto sempre in quota, che collegherà la "zona nord" alla "sud" a garanzia della massima ottimizzazione e funzionalità di spostamento dei flussi operativi aziendali.



L'acquisto dei mappali del Comune di Vado Ligure

Situazione attuale:

Una piccola parte del sedime esterno alla recinzione Infineum, in corrispondenza del confine con la adiacente Strada di Scorrimento è di proprietà del Comune di Vado Ligure. Tale area è divisa in due lotti e costituisce, in riferimento alla estesa e contigua area di proprietà Infineum, una piccola porzione.

criticità:

L'utilizzo indifferenziato nel tempo di tale area, rispetto al contesto Infineum, potrebbe indurre a tralasciare la specificazione: ma l'importanza di riorganizzare tutta l'"area nord" Infineum negli scopi del presente progetto, con la ribadita necessità di recintare e regolamentare ogni ambito Infineum, necessita l'acquisizione da parte di stessa Infineum dei mappali di proprietà del Comune di Vado Ligure.

Proposta di progetto:

Nei ripetuti incontri informali con l'Amministrazione Comunale di Vado Ligure per la presentazione dei contenuti in fieri del presente progetto, si è da subito trovato tra i due differenti proprietari, il Comune di Vado Ligure la stessa Infineum, un accordo nel merito sul necessario passaggio di proprietà e sulla quantificazione del costo di acquisto da parte di stessa Infineum.

Infineum, a fronte dell'acquisto dei mappali oggi del Comune di Vado Ligure, si impegna quale clausola integrante degli accordi tra le parti, a destinare e mantenere a propria cura e spesa identica superficie dei mappali in acquisizione da Esso Italian a verde di rispetto: tale porzione è individuata dal progetto tra la Strada di Scorrimento e la realizzata piastra su due livelli prevista e descritta al punto a. "Il parcheggio e la sosta degli automezzi pesanti a cisterna".

Percorsi di sicurezza e percorsi riservati ai mezzi di soccorso in situazioni di pericolo

Situazione attuale:

I'unico varco carrabile per entrare agevolmente all'interno dello stabilimento Infineum dall'area nord è quello attuale: questo sia per i mezzi necessari all'attività industriale sia per quelli di soccorso (un ingresso alternativo per i mezzi di soccorso è presente in area sud).

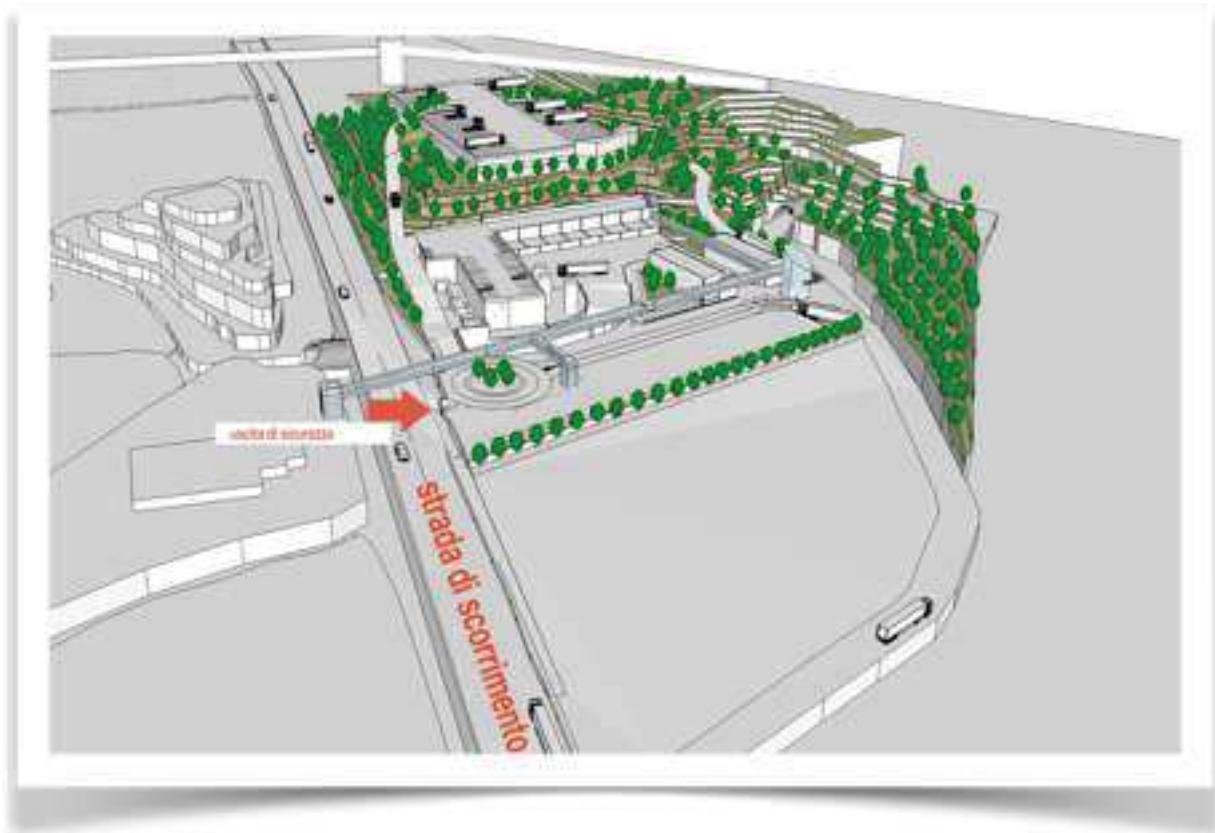
Infineum è una realtà produttiva assolutamente attenta ad ogni problematica sulla sicurezza attiva o passiva, e questo in ogni ambito di specifica lavorazione. Statistiche e risultati la pongono nel novero delle più attente compagnie industriali operanti nel comprensorio provinciale come nel panorama nazionale.

criticità:

Negli ipotetici scenari d'intervento dei mezzi di soccorso, (comunque da considerare anche se altamente improbabili) potrebbe capitare che, in condizioni di emergenza, la bretella carrabile di accesso alla zona di ingresso "area nord" e quindi allo stabilimento possa essere ostruita e quindi impercorribile (es.: mezzi pesanti in attesa in coda, mezzo pesante in panne ecc.) e che il passaggio attraverso l'area di parcheggio dei mezzi pesanti in attesa (agibile con difficoltà dalla stessa Strada di Scorrimento) possa parimenti presentare ostacoli dovendo infilarsi fra mezzi parcheggiati spesso anche in prossimità del varco di ingresso: non si riuscirebbe a garantire passaggio e soccorso, almeno nei ristretti tempi che le emergenze impongono, dei mezzi all'interno dello stabilimento, se non utilizzando l'ingresso in area sud.

Proposta di progetto:

E' previsto a progetto un duplice accesso carrabile in area nord per gli eventuali mezzi di soccorso: il primo è costituito dall'ingresso principale lato guardiania percorrendo la stessa bretella che percorrono e percorreranno tutti i mezzi pesanti e leggeri; la seconda, esclusivamente dedicata e con accesso comandato dalla postazione di guardiania sempre presidiata, in diretto accesso dalla stessa Strada di Scorrimento con percorso interno privilegiato previsto sgombro da qualsiasi mezzo. Questo per consentire sempre e comunque ad ogni tipologia di mezzo di soccorso di accedere facilmente in entrata ed in uscita al compendio industriale.



Collegamenti protetti tra “area nord” ed “area sud” per addetti interni, visitatori

Situazione attuale:

“Area nord” ed “area sud” fruiscono degli stessi servizi centralizzati prevalentemente in stessa “area sud”: ad esempio, e fra i tanti, la palazzina degli Uffici dell’amministrazione centrale, costante riferimento, ed i servizi mensa.

Costante è lo scambio di dati ed informazione che necessita all’interno dello Stabilimento il colloquio interpersonale, quindi alta è la frequenza di passaggi di maestranze, addetti e quadri tra le due zone a cavallo della Strada di Scorrimento.

Frequente è anche la necessità di accompagnare ospiti visitatori o partners dall’una all’altra zona.

criticità:

il costante passaggio a piedi fra le due zone è garantito ad oggi utilizzando pedonalmente la bretella carrabile che sottopassa la dividente Strada di Scorrimento.

Tale percorso pedonale, magari in inverno con pioggia e vento gelido sferzante, è suscettibile di miglioramento.

Proposta di progetto:

Guardiania, plessi uffici, parcheggio interno dei dipendenti, parcheggio degli ospiti e visitatori saranno collegati in quota a circa cinque metri dalla quota stradale attuale, da un percorso pedonale protetto chiuso, opportunamente illuminato e climatizzato, che metterà in diretto collegamento ogni destinazione menzionata con un valutato baricentrico “sbarco” in zona “sud”, sovrappassando sempre in quota la sottostante Strada di Scorrimento: così creando anche una importante opportunità di adeguata e moderna immagine esterna del Gruppo Infineum nei confronti di Vado Ligure ed anche di riferimento dell’Azienda a livello nazionale.

I vantaggi della proposta a livello operativo e di organica funzionalità di collegamenti e percorsi, oltre all’opportunità di una rinnovata immagine del Gruppo, sono evidenti nella complessiva e sinergica valutazione dell’intera proposta progettuale. Rappresenta una voluta sintesi di quanto difficilmente riscontrabile all’esterno dello sforzo di rifunzionalizzazione logistica dell’Azienda.

Ogni destinazione toccata dal collegamento in quota è legata ed alimentata da questo funzionale cordone ombelicale che non solo idealmente unisce le due realtà divise dalla sottostante Strada di Scorrimento.

Il passaggio in quota è collegato a terra da due vani scala ed ascensore esterni e il suo sviluppo così esteso permette ad ogni soggetto diversamente abile che sia addetto interno allo stabilimento come in qualità di ospite e visitatore, di operare senza discriminazione alcuna all’interno, ed all’esterno, dello stabilimento.

La presente variante di S.U.A. interessa gli standards urbanistici a fronte della necessaria riorganizzazione e rifunzionalizzazione dell’area nord, e delle necessità espresse dalla Pubblica Amministrazione del Comune di Vado Ligure. La nuova soluzione progettuale prevede la realizzazione di spazi pubblici a verde attrezzato e parcheggio su aree di proprietà comunale ubicate in fraz. Valle di Vado, su un’area che non è soggetta al vincolo paesaggistico.

L’intervento comprende la sistemazione di una zona pari a 3.418 mq (sup. catastale) e interessa totalmente i terreni censiti al Catasto Terreni al foglio 11 numeri 639; 655 e parzialmente i numeri 52; 53; 54 e 526 di proprietà del Comune di Vado Ligure.

Il tecnico progettista estensore
Dott. Arch. Rodolfo Fallucca