



# COMUNE DI NAPOLI

## Concessione per la realizzazione del sub-comprensorio orientale del Centro Direzionale di Napoli



Convenzione rep.77597 del 20.07.2007

CONCEDENTE: COMUNE DI NAPOLI

CONCESSIONARIA: AGORA' 6 s.p.a. - Viale A.Gramsci, 22 - Napoli

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO <b>Arch. Roberto Gianni</b>			<input type="radio"/> PRELIMINARE <input type="radio"/> DEFINITIVO <input checked="" type="radio"/> ESECUTIVO		
LA CONCESSIONARIA <b>Ing. Ambrogio Prezioso</b>			COORDINAMENTO DELLA PROGETTAZIONE <b>Interprogetti srl - Ing.Giampiero Martuscelli</b>		
UNITA' DI INTERVENTO			SETTORE	PROGETTISTA	UNITA' DI INTERVENTO
SISTEMAZIONI ESTERNE E ARREDO URBANO	U1		ARCHITETTURA	<b>Prof.arch.S.Cordeschi</b>	U1 - U2 - U3 - U7
PARCO	U2			<b>Protec srl</b>	U4 - U5
EDILIZIA IN LOCAZIONE	U3			<b>Interprogetti srl</b>	U6 - U8 - U9
EDILIZIA CONVENZIONATA	U4		STRUTTURE	<b>Protec srl</b>	U4 - U5
CENTRO SPORTIVO	U5			<b>Interprogetti srl</b>	U2 - U3 - U6 U7 - U8 - U9
SCUOLA	U6		IMPIANTI	<b>Prof.arch.S.Cordeschi</b>	U3
CHALET	U7			<b>Protec srl</b>	U4 - U5
CINEMA MULTISALA	U8			<b>Interprogetti srl</b>	U2 - U3 - U6 U7 - U8 - U9
RIPRISTINO PARCHEGGIO	U9		INFRASTRUTTURE	<b>Interprogetti srl</b>	U10 - U11
DEMOLIZIONI E BONIFICA	U10		GEOTECNICA	<b>Interprogetti srl</b>	
FOGNATURE E SOTTOSERVIZI	U11				

Unità di intervento: **U1 - SISTEMAZIONI ESTERNE E ARREDO URBANO**

titolo:

**RELAZIONE DESCRITTIVA DELL'INTERVENTO**

codice elaborato:

**U1.A.R.1**

nome file: U1.A.R.1-rev0.pdf

rev.	descrizione	scala	data	formato	elaborato da	controllato da	approvato da
0	EMISSIONE PROGETTO ESECUTIVO		05/2008	A4			
1							
2							

## **RELAZIONE DESCRITTIVA**

## **SOMMARIO**

### **PREMESSA**

### **LO STATO DEI LUOGHI**

### **CRITERI GENERALI**

### **LE OPERE PUBBLICHE**

- LA VIABILITA'
- SPAZI PEDONALI E ARREDO URBANO
- I PARCHEGGI
- LE AREE A PARCO
- GLI "CHALET"
- GLI ALLOGGI IN LOCAZIONE
- LA SCUOLA
- L'EDILIZIA CONVENZIONATA
- RIPRISTINO E COMPLETAMENTO DEL PARCHEGGIO ESISTENTE E RELATIVI CAMPI DA GIOCO
- IL CENTRO SPORTIVO
- IL CINEMA MULTISALA

## **PREMESSA**

Con delibera n° 3358 dell'ottobre 1999 l'Amministrazione Comunale di Napoli decide di attivare le procedure previste dall'art. 37 della legge 109/94 e successive modificazioni ed integrazioni, che consentono l'inoltro di proposte progettuali da parte di soggetti privati dotati di idonei requisiti per la realizzazione, con il concorso totale o parziale di capitali privati, di interventi pubblici o di pubblico interesse prioritari, ai fini della riqualificazione urbana e conformi al P.R.G. vigente nella città di Napoli, tra i quali la realizzazione del comprensorio orientale del Centro Direzionale.

La proposta qui di seguito descritta, rappresenta l'evoluzione di quella già presentata nel luglio 2000 da Agorà6 s.c.ar.l. per il cosiddetto "completamento del Centro Direzionale di Napoli" e sottoposta a revisione nel maggio 2004.

Il progetto definitivo allegato alla presente relazione rappresenta l'adeguamento, in osservanza delle prescrizioni allegate alla Delibera di G.C. n. 1791 del 7/06/04 per dichiarazione di pubblica utilità della proposta, del progetto preliminare già presentato.

Il progetto recepisce tutte le prescrizioni di cui al suddetto documento, integrandole con gli ulteriori approfondimenti scaturiti dalla collaborazione con i competenti Uffici dell'Amministrazione.

Le progettazioni riguardano le aree incluse nel solo perimetro di intervento. Come definito in allegato alla suddetta delibera con i necessari riferimenti alle proposte di assetto dell'intero settore urbano.

## **LO STATO DEI LUOGHI**

Il sub-comprensorio orientale, da tempo in attesa di una definizione urbanistica e di un progetto definitivo, si presenta oggi come un'area fortemente degradata caratterizzata da un regime di proprietà misto dove si alternano proprietà comunali, che coprono la maggior parte della superficie, proprietà private e situazioni di occupazione illegale di suolo pubblico.

Le infrastrutture principali sono costituite da via E. Gianturco, che si collega attraverso via C. Grimaldi con via Poggioreale e con il settore occidentale, e da via Ausilio, che svolge un ruolo di strada di servizio per il Centro Direzionale e per l'area del Mercato Ortofrutticolo.

Parte della viabilità che costeggia l'isola 12 è già realizzata alla quota +5 m. (che è quella della viabilità di servizio del sub-Comprensorio Occidentale) raccordata, con rampe, alla viabilità esistente che si trova ad una quota più bassa.

La struttura destinata ad attrezzature sportive e parcheggi, collocata su una delle direttrici del Piano Tange e realizzata in attesa di una sua necessaria giustapposizione al resto delle strutture previste, costituisce un elemento fortemente vincolante per il progetto.

Le aree industriali dismesse adiacenti la tangenziale e l'area del Mercato Ortofrutticolo ancora occupate da strutture in molti casi in stato di abbandono, costituiscono la maggior parte della superficie disponibile, mentre le uniche aree completamente libere e immediatamente utilizzabili sono quelle identificate come isola 12 e isola 13 e dalle aree destinate a servizi nel lato orientale dell'isola 12.

Il tessuto urbano che delimita l'intero comprensorio, costituito dalla fascia edificata lungo via Poggioreale e dai quartieri Luzzatti e Ascarelli, è caratterizzato nel suo complesso da un forte degrado delle infrastrutture e degli edifici.

## **CRITERI GENERALI**

Il progetto, per quanto riguarda l'inserimento territoriale ed i criteri generali della proposta urbanistica, si inquadra perfettamente nelle previsioni e nello spirito della "Proposta per la realizzazione del sub comprensorio orientale del Centro Direzionale", presentata dal Comune di Napoli il 28/10/98 e nelle previsioni contenute nella "Variante al P.R.G. di Napoli" del gennaio 99.

A questo vanno solo aggiunte le seguenti specificazioni:

**a.** La drastica riduzione delle volumetrie, previste nel precedente piano Tange, è stata attuata mantenendo un'elevata concentrazione e densità dei comparti edificatori: in questo modo si è liberata una grande superficie da destinare a parco pubblico.

**b.** La viabilità è stata semplificata rispetto a quella del piano Tange, ma è ad essa perfettamente integrata e coerente.

**c.** Gran parte della superficie a verde è concentrata in un unico grande parco-giardino centrale, il più possibile compatto ed unitario. Questo parco ha un grande valore urbano e territoriale per la sua facile raggiungibilità dal sistema viario principale, per la sua dotazione di attrezzature, per la sua centralità nel sistema direzionale (ne è il cuore) e per i suoi diretti collegamenti con gli spazi pubblici già realizzati nella struttura direzionale orientale ed in quelli da realizzare ad occidente.

Così esso si costituisce come una grande "villa urbana", dotata insieme di un forte carattere naturalistico e di un'energica strutturazione architettonica (vedi l'analogo ruolo del Parc Citroën a Parigi o il Parco dell'EUR a Roma). Il suo significato poi può essere pienamente compreso nel quadro del previsto potenziamento delle dotazioni verdi dell'area occidentale della città, un sistema integrato che avrà nel parco del centro direzionale il suo polo più strutturato, concentrato e pregiato e nel previsto "Parco delle Raffinerie" il suo complemento più estensivo, diffuso, capillare.

**d.** Per quanto riguarda le volumetrie previste nei comparti edificatori, va solo sottolineato qui che il progetto tende ad integrarsi col carattere ed i criteri urbanistici del piano Tange (di cui lascia anche intatte alcune parti, laddove non c'era motivo di modificarle). Cambia, senza che cambino in alcun modo i rapporti quantitativi fra le destinazioni, soltanto il carattere delle strutture residenziali, che nel piano precedente erano viste come complementari alle strutture direzionali (tanto da essere da esse quasi indistinguibili), mentre qui acquistano una maggiore presenza e senso urbano: le residenze insomma collaborano alla costruzione dell'immagine della città, non si limitano, come prima, a commentarla.

Il tema centrale del completamento del Centro Direzionale è quello del rapporto che il nuovo insediamento deve stabilire con la parte già realizzata del Centro Direzionale e con le porzioni "erratiche" del Piano realizzate o da realizzare all'interno del sub-comprensorio orientale.

Mentre la relazione con la parte occidentale, già realizzata, pone in primo piano un problema di significato e di strategia complessiva, le relazioni con le porzioni di piano insistenti sull'area costituite da, parte della viabilità, dagli impianti sportivi e parcheggi e dalle aree dei terzi lottizzatori, prevedono necessariamente un lavoro di ricomposizione morfologica.

Laddove nel Piano Tange, erano ipotizzate funzioni di grande rilievo istituzionale e pesi insediativi notevolissimi, si pone adesso un problema di "risarcimento" non solo relativamente ai servizi ed agli standard non realizzati nel sub-comprensorio occidentale da sommare a quelli determinati dai nuovi insediamenti, ma anche, in senso lato, dal punto di vista ambientale.

Al di là del ridimensionamento delle volumetrie e dei pesi insediativi, il vero tema progettuale è quello di trovare un dialogo con il contesto urbano in una chiave più osmotica e meno auto-referenziale di quella programmaticamente teorizzata nel Piano Tange, senza incorrere in un travisamento di quest'ultimo.

La proposta, pertanto, è caratterizzata da elementi di continuità con il piano e da elementi innovativi.

I principali elementi di continuità sono costituiti da:

**a.** Riorganizzazione della viabilità generale in base a :

- conclusione e riconnessione dei sistemi infrastrutturali a livello urbano in coerenza con il Piano Tange;
- ristrutturazione della viabilità locale;
- connessione tra la rete viaria e le aree per la sosta.

**b.** Dalla doverosa conservazione delle aree dei terzi lottizzatori (isole edificatorie 14, 16,17,18,15a,15b,15c) e dalla scelta di conservare l'isola edificatoria n° 8 nella configurazione sancita dal piano.

**c.** Dalla scelta di conservare un'edificazione compatta su piastra nei comparti edificatori C7 e C8 (ex isola 11 e parte dell'ex isola 12) in aderenza con la struttura già realizzata per parcheggi e impianti sportivi.

I principali elementi di innovazione sono invece costituiti da:

**a.** L'introduzione di una vasta area destinata a parco con alberature (circa 8 ha) compresa tra il fronte del comprensorio occidentale (via Ausilio) e via Gianturco.

**b.** L'introduzione di una piazza urbana nel perimetro dell'ex isola 12 alla stessa quota delle nuove viabilità intorno alla quale collocare la maggior parte della volumetria con destinazione residenziale.

**c.** La ricerca di una maggiore integrazione con i tracciati e le assialità dei tessuti urbani circostanti (Centro Direzionale, via Poggioreale, quartieri Luzzatti e Ascarelli).

Nella fase di impostazione della proposta si è tenuto conto dei seguenti criteri generali :

**1.** Localizzazione delle destinazioni d'uso da inserire in base alle caratteristiche insediative e socio-economiche della zona ed all'integrazione funzionale delle parti dell'insediamento e di quest'ultimo con le funzioni presenti all'esterno dell'area di intervento e con il contesto in generale.

**2.** Distribuzione dei pesi insediativi in base a:

- organizzazione generale del sistema infrastrutturale e di accessibilità alle aree;
- morfologia del paesaggio e struttura urbana;

- funzionalità dei nuovi insediamenti.
- 3.** Individuazione dell'impianto planimetrico urbanistico in base a:
- accessibilità degli insediamenti circostanti e del contesto urbano;
  - coerenza con le direttrici insediative e con le assialità esistenti;
  - accorpamento delle aree verdi e loro connessione;
  - creazione di spazi pubblici di relazione (piazze – giardini) connessi con il sistema del verde;
  - collegamento con le parti realizzate del Centro Direzionale nella logica di una re-interpretazione degli elementi qualificanti del Piano Tange.
- 4.** Individuazione delle tipologie edilizie in base in base a:
- rapporto tra tipo e pesi insediativi;
  - funzionalità delle attività insediate;
  - inserimento nel paesaggio circostante, con particolare attenzione alla salvaguardia delle visuali e alla configurazione di un paesaggio urbano riconoscibile.

La proposta è tutta, nella sua essenza, impostata al miglioramento ambientale.

I motivi, che sembra quasi superfluo ribadire in sede di progetto definitivo, sono da ricercare nella volontà espressa dall'Amministrazione Comunale di Napoli di trasformare, con lo strumento della finanza di progetto, un'area degradata e sostanzialmente inutilizzata, recuperandola alla città.

La trasformazione dell'area dell'ex mercato ortofrutticolo, occupata da impianti dimessi e fatiscenti, in un parco urbano di circa 8,00 ha è, ovviamente, l'iniziativa più significativa nella direzione del miglioramento ambientale.

Gli effetti virtuosi dell'operazione travalicano le esigenze dell'area oggetto di trasformazione migliorando, dal punto di vista ambientale, l'intero settore urbano.

La ristrutturazione di tutta la viabilità, oltre a migliorare le condizioni della mobilità nell'area interessata dal progetto, propone soluzioni importanti per decongestionare l'intero settore urbano.

La ristrutturazione ed il completamento degli impianti sportivi, con il recupero della struttura esistente e la realizzazione del nuovo centro, contribuiscono all'innalzamento degli standard qualitativi della zona.

La drastica riduzione delle volumetrie previste nel "Piano Tange" e la loro collocazione nel contesto con un atteggiamento più attento alle caratteristiche degli insediamenti esistenti è da considerare un ulteriore importante elemento di miglioramento ambientale.

I comparti edificatori si struttura in due sistemi definiti dal punto di vista morfologico e funzionale.

Il primo (Comparto C8 e Isola 12) è quello che si articola in due parti (C8A, C8B) intorno alla nuova piazza pubblica.

Il sub-comparto C8 è caratterizzato da una piastra destinata ai parcheggi pertinenziali delle singole unità minime di intervento.

L'edificazione alla quota dell'estradosso dell'ultimo impalcato di piastra (quota + 12.00) è regolata, secondo il Piano, dalla tripartizione determinata dai percorsi pedonali provenienti dalla struttura per impianti sportivi adiacente.

Il sub-comparto è ulteriormente suddiviso in 5 unità minime di intervento C8 A1, C8 A2, C8 A3, C8 A4, C8 A5.

Per le unità C8 A3, C8 A4, C8 A5, oggetto dell'intervento, il tipo indicato è quello degli edifici a torre con un numero di appartamenti variabile da quattro a sei per piano.

Gli edifici a torre sono localizzati, secondo la disciplina normativa prevista e nell'osservanza dei fili fissi prefissati su due lati.

Le parti con destinazione commerciale, sono collocate alle quote +5.00 e +8.50, così i negozi sono situati su due livelli al contorno della piazza pubblica e occupano il fronte della piastra che prospetta sulla piazza e il sedime degli edifici a torre.

Il sub-comparto C8 B è suddiviso in tre unità minime di intervento C8 B1, C8 B2, C8 B3.

Tutti e tre i sub-comparti sono normati da fili fissi di piano che obbligano gli edifici ad un allineamento sulla piazza a nord e sulla strada a sud.

Sull'unità minima d'intervento C8 B2 è prevista la realizzazione di una volumetria con destinazione commerciale con le caratteristiche del supermercato. Il piano interrato ospita i parcheggi pertinenziali.

Nell'unità minima d'intervento C8 B3 la destinazione prevista è quella residenziale e commerciale.

La tipologia prevista per le residenze è quella delle case in linea con residenze su cinque piani e un attacco a terra su pilotis.

Sul fronte nord è prevista una superficie commerciale, composta di negozi con il fronte sulla piazza pubblica, la copertura a terrazza è attrezzata ed è accessibile dalla piazza e direttamente dal livello commerciale del complesso C8A a quota +8,50 attraverso un passaggio pedonale in quota.

La base, alla quota dell'interrato, ospita i parcheggi pertinenziali del complesso.

L'unità minima di intervento C8B1 prevede la realizzazione di una torre con destinazione non residenziale.

Lungo il margine orientale del Parco è prevista la realizzazione di una serie di edifici con destinazione residenziale (Comparti C1, C2, C3, C4, C5, C6) fortemente integrati con la struttura del Parco.

L'edificazione sui sei comparti è regolata da una disciplina piuttosto vincolante concepita per ottenere la garanzia di un'assoluta uniformità nella progettazione e realizzazione degli edifici.

Tali comparti, andando a definire il margine orientale del Parco pubblico dovranno necessariamente essere realizzati secondo uno standard elevato di qualità, sia sul piano della concezione architettonica che su quello delle tecnologie impiegate.

## **LE OPERE PUBBLICHE**

### **LA VIABILITÀ**

La viabilità, all'interno del perimetro della proposta, è stata completamente rivista in osservanza delle prescrizioni allegate alla Delibera ci G.C. n. 1791 del 7/06/04 e sulla base degli approfondimenti effettuati in accordo con i competenti uffici dell'Amministrazione Comunale. La normativa di riferimento è rappresentata dal D.M. 5/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" e dal D.M. 19/4/2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali". In base a tale normativa, le strade ricadenti nell'area di intervento sono classificate come strade di tipo E (strade urbane di quartiere) ed F (strade locali in ambito urbano).



La filosofia che è alla base degli adeguamenti introdotti è quella di una semplificazione del sistema della viabilità, trasformando alcuni assi di scorrimento veloce in viali urbani maggiormente connessi con la viabilità secondaria.

Si è preferito, inoltre, in alcuni casi, confermare il sedime delle strade esistenti con gli opportuni adeguamenti ed introdurre, ove possibile, le rotatorie, per rallentare le correnti veicolari confluenti.

Rispetto al progetto preliminare già presentato, le modifiche di maggior rilievo sono le seguenti:

- Ridisegno di via Emanuele Gianturco con una sezione stradale composta da due carreggiate per senso di marcia con larghezza pari a m. 7,50 comprensive di banchine, separate da una spartitraffico di m. 2,00 che accoglie delle alberature. La strada è fiancheggiata sui due lati da percorsi pedonali dei quali quello occidentale è di m. 8,50 composto da un marciapiede di m. 4,00, una fascia alberata di m. 3,00 e un "salva pedone" a bordo carreggiata di m. 1,50. Il versante orientale è composto da un "salvapedone" di m. 1,50, una fascia pedonale alberata di m. 16,00 ed un marciapiede di m. 2,50 verso i parcheggi accessibili dal viale complanare a via Gianturco. Lungo la fascia verde posta sul lato orientale sono previsti spazi per la sosta e per l'inserimento di piccoli servizi. Il sedime complessivo di via E. Gianturco ricalca, in tal modo, l'invaso della strada esistente con i necessari adeguamenti.
- L'intersezione tra via E. Gianturco, via Grimaldi, la S.S. 162 ed il tratto di collegamento con via Marino da Caramanico è regolata da una rotatoria, come anche l'intersezione sempre di via Gianturco con la strada di progetto che, provenendo da via Aulizio, attraversa il parco.
- Via D. Aulizio da strada di servizio viene trasformata in un asse importante di collegamento a livello urbano, con una sezione stradale di m. 16,00, con due corsie per senso di marcia. L'intersezione di via Aulizio con i sottovia del Centro Direzionale e con la strada di progetto che si connette con via Gianturco è risolta con una rotatoria. Il marciapiede che fianeggia via Aulizio dalla parte del Centro Direzionale è stato previsto particolarmente ampio per risolvere la differenza di quota esistente tra i sottovia del Centro Direzionale, le autorimesse esistenti e la strada. I sottovia, come le autorimesse, sono infatti impostati alla quota +5,50, mentre via Aulizio si trova ad una quota variabile tra +4,00 e +5,00. Non essendo praticabile l'ipotesi dell'innalzamento di via Aulizio per via degli accessi pedonali già esistenti, si è preferito proporre una sede pedonale molto ampia all'interno della quale poter risolvere i raccordi di quota. Pertanto in aderenza alla piastra del Centro Direzionale è stata prevista un'aiuola di m. 1,50 all'interno della quale risolvere le piccole rampe di raccordo con i passi carrai, un marciapiede di m. 4,50, una fascia alberata di m. 2,00 ed un "salvapedone" a bordo carreggiata di m. 0,50. Nei m. 8,50 complessivi della sede pedonale è in tal modo risolvibile la discesa e l'immissione dei veicoli provenienti dalle autorimesse con coni di visibilità accettabili. Per quel che riguarda, inoltre, l'intersezione di via Aulizio con i sottovia del Centro Direzionale, l'allargamento del marciapiede consente raccordi più fluidi e con coni di visibilità maggiori. Nella parte settentrionale di via Aulizio il marciapiede accoglie inoltre la sede della pista

ciclabile proveniente dal parco che si raccorda con la stazione della metropolitana. Il marciapiede che fiancheggia via Aulisio dalla parte del parco si differenzia da quello già descritto solamente per l'assenza dell'aiuola, in questo caso sostituita dall'inizio del parco pubblico.

- Per via C. Grimaldi viene confermato il sedime attuale modificandone l'ultimo tratto, laddove si inserisce sulla rotatoria di raccordo con via Gianturco e la Statale 162. è prevista quindi una strada a 4 corsie (2 corsie per senso di marcia), ed una larghezza complessiva di 14 metri.
- Si conferma l'attuale tracciato di via M. da Caramanico, raccordandola tramite una nuova rotatoria con piazza Arabia e con la nuova strada tangente il comparto 8, adottando per tutto il tracciato due corsie per senso di marcia, ad eccezione del tratto di collegamento tra piazza Arabia e via Gianturco che sarà ad una corsia per senso di marcia.
- Tutta la viabilità perimetrale attorno all'area dell'ex Mattatoio viene ristrutturata confermando gli attuali tracciati.
- Tutta la viabilità secondaria compresa all'interno del perimetro di intervento viene ridisegnata introducendo rotatorie in tutte le intersezioni importanti, nuovi marciapiedi e nuovo arredo urbano.

#### SPAZI PEDONALI ED ARREDO URBANO

Lungo tutta la nuova rete stradale sono stati introdotti marciapiedi e spazi pedonali spaziosi, privilegiando la sicurezza ed il confort dei pedoni.

Particolare attenzione è stata posta alla continuità dei percorsi pedonali e ciclabili ed alla sicurezza degli attraversamenti.

Dalla piastra del Centro Direzionale (quota +12,60) sono state previste due discese pedonali.

Il percorso pedonale dell'*asse verde*, rimasto non finito, viene completato costruendo la porzione di solaio mancante fino al filo esterno dei fabbricati esistenti su via Aulisio e restaurando le strutture esistenti.

Dall'asse centrale del nuovo impalcato il percorso pedonale prosegue con una passerella che, superando la rotatoria di via Aulisio, conduce, con rampe ed ascensori, alla quota +5,50 del parco.

La passerella pedonale termina con una scala mobile coperta localizzata a fianco dello "Chalet del Lago", dando una conclusione significativa al percorso dell'*Asse verde*.

La direttrice, determinata dall'asse maggiore di piazza F. De Nicola, viene conclusa con un ponte pedonale che, con scale ed ascensori, conduce dalla quota +12,60 della piastra alla quota +5,50 del parco. Un ulteriore sovrappasso pedonale è previsto per l'attraversamento di via Gianturco sul margine nord del parco.

Il ponte pedonale dal parco conduce direttamente agli impianti sportivi, garantendo un percorso sicuro di connessione tra i due sistemi.

Dalla piastra del Centro Direzionale è pertanto possibile raggiungere gli impianti sportivi, la multisala e le piscine senza mai attraversare a raso le strade carrabili.

La continuità dei percorsi pedonali e ciclabili all'interno del parco è garantita da un ulteriore ponte pedonale che permette l'attraversamento della strada di progetto che collega via Aulisio con via Gianturco.

Il tracciato delle piste ciclabili, all'interno dell'intero perimetro, è pensato per percorrere i parchi, raggiungere gli spazi pubblici più importanti e le stazioni della metropolitana. Tutti i marciapiedi sono in lastre di pietra lavica, con cigli in pietra lavica ricomposta rettilinei e centinati.

Lungo via Aulisio e via Gianturco sono previste delle aree di sosta con sedute e spazi per piccoli servizi (vendita giornali, ristoro, ecc...).

Laddove possibile i marciapiedi sono ombreggiati da filari di alberi: lecci su via Aulisio, lecci e palme su via Gianturco, platani su via Vesuvio.

Le rotatorie vengono caratterizzate dalla piantumazione di differenti essenze, offrendo un fondale prospettico ai viali.

Tutte le strade saranno illuminate da un doppio sistema di apparecchi su palo: il principale per la sede stradale ed il secondario per aree pedonali e parcheggi.

La piazza pubblica adiacente il Comparto C8 è pensata come nuova centralità, non solo rispetto al nuovo insediamento ma anche rispetto alle parti di città limitrofe esistenti.

Il nuovo spazio pubblico, che sarà reso vitale dalle nuove funzioni insediate residenziali, commerciali e ricettive. E' il luogo dove si incontrano i percorsi della città esistente e le parti organizzate su piastra della nuova città operando una sintesi tra i due modelli urbani.

All'interno della piazza sono previste due aree a parcheggio alberate con entrata e uscita dalle strade perimetrali ed una grande superficie pedonale attrezzata con strutture per l'ombreggiamento, fontane, elementi di arredo e nuova illuminazione.

## **I PARCHEGGI**

Le aree destinate a parcheggio pubblico hanno una capacità complessiva di 1.559 posti auto a raso oltre ai 300 posti previsti nel parcheggio coperto esistente che, insieme al resto dei posti auto pertinenziali, collocati nei basamenti degli edifici, oltre a soddisfare gli standards relativi ai nuovi pesi insediativi, riducono sensibilmente il deficit ereditato dal sub-comprensorio occidentale.

Nella localizzazione dei parcheggi sono state privilegiate le aree dove il problema della sosta appare più urgente ed in particolare il margine del comprensorio sub-occidentale del Centro Direzionale in prossimità del Palazzo di Giustizia lungo via Grimaldi.

Altri parcheggi sono localizzati lungo via Taddeo da Sessa, sul margine meridionale del parco, lungo via Gianturco su ambo i lati, nella piazza antistante il comparto 8 e diffusi in modo pressoché omogeneo all'interno di tutto il perimetro dell'intervento.

Tutti i parcheggi sono alberati, in particolare i due parcheggi situati ai margini nord e sud del parco sono ombreggiati da filari di alberi in modo tale che non vi sia, percettivamente, alcuna soluzione di continuità tra parcheggi e parco. I posti auto sono separati da un'aiuola nella quale sono piantumati alberi in posizione tale che l'ombreggiamento sia garantito su tutta la superficie, ottenendo anche il risultato di nascondere le auto rispetto agli affacci del Centro Direzionale.

Per aumentare l'integrazione delle aree a parcheggio con quelle destinate a verde pubblico e favorire la permeabilità dei suoli si propone di utilizzare in alcuni casi, per le pavimentazioni dei posti auto, elementi autobloccanti ad inerbimento e corsie in asfalto, mentre il resto della superficie è costituito da aiuole spartitraffico piantumate a prato e bordate da cigli prefabbricati in cemento.

## LE AREE A PARCO

La proposta prevede la realizzazione di un parco urbano adiacente il sub-comprensorio occidentale, nell'area attualmente occupata dal mercato ortofrutticolo, con una superficie di 7,7 ha, e di un'area a verde localizzata nel settore nord-est del sub-comprensorio orientale, coincidente in parte con l'area dell'ex Mattatoio ha una superficie di 5,7 ha.

La riduzione delle superfici destinate a verde, rispetto alla proposta già presentata, è dovuta unicamente alla consistenza della nuova viabilità, configurata sulla base delle prescrizioni allegate alla Delibera di G.C. n. 1791 del 07/06/04.

Mentre per il parco dell'ex Mercato ortofrutticolo si è optato per una soluzione molto strutturata e fortemente integrata alle architetture al contorno, per l'area verde dell'ex Mattatoio è stata proposta una bonifica dell'area con il recupero e la valorizzazione delle essenze esistenti.

Per quanto riguarda il parco nell'ex mercato ortofrutticolo, le modifiche apportate al sistema della viabilità, in osservanza delle prescrizioni allegate alla Delibera di G.C. n. 1791 del 07/06/04, hanno comportato alcuni adeguamenti, soprattutto nella definizione dei margini dell'area.

Nel disegno definitivo del parco sono state inoltre apportate alcune modifiche alla geometria delle aree ed agli allineamenti dei percorsi per ritrovare un ordine generale nello spirito del progetto già presentato.

## GLI "CHALET"

### Lo Chalet "del Lago"

Nella sua nuova versione lo "Chalet" è collocato al centro del lago, con ponti di collegamento al parco. Dalla piastra del Centro Direzionale lo "Chalet" è direttamente raggiungibile con una passerella pedonale che, scavalcata via Aulisio, raggiunge il padiglione, e quindi il parco, con scale mobili. Due ascensori ed un corpo scale, posti in prossimità dello Chalet, completano i collegamenti verticali tra la quota +12.60 e quella del parco.

Lo "Chalet" è pensato come un servizio dedicato sostanzialmente alla ristorazione ma anche a mostre, manifestazioni culturali ed eventi. La sua tipologia ad aula, con le strutture verticali sul perimetro, consente infatti una grande flessibilità d'uso.

### Lo Chalet "del Parco"

Anche il secondo Chalet è stato completamente rivisto alla luce delle trasformazioni del sistema della viabilità.

La rilocalizzazione dello Chalet "del Lago" ha imposto, inoltre, una revisione complessiva dell'impostazione del parco, coinvolgendo anche il secondo servizio.

La nuova localizzazione e la nuova tipologia dello Chalet "del Parco" dipendono da una serie di motivi intervenuti dopo le modifiche all'assetto generale dell'area.

#### GLI ALLOGGI IN LOCAZIONE

Nel comparto il progetto prevede la realizzazione di due edifici con destinazione residenziale, per un totale di 156 alloggi.

Gli alloggi sono destinati alla locazione agevolata per particolari categorie sociali, quali i portatori di handicap, gli anziani e le giovani coppie.

Il progetto prevede due edifici in linea di 10 e 7 piani, con tre corpi scala per ogni edificio.

Il 30% degli alloggi è destinato a portatori di handicap, mentre la parte restante ad anziani e giovani coppie. Gli alloggi sono di piccola e media dimensione, con riferimento alle caratteristiche dell'utenza individuata.

#### LA SCUOLA

L'area di Progetto è di circa 5621.40 mq circondata su tutti i lati da strade, di facile accesso, con ingresso principale sull'ampliamento della Traversa di via Caramanico.

Il terreno su cui verrà costruita la scuola è prevalentemente pianeggiante ed è posto a quota 5.00 m.; il perimetro verrà definito da una fila di alberi che circoscriverà un ampio giardino al cui centro verrà costruita la scuola: una struttura architettonica aperta verso l'esterno in un rapporto diretto di continuità spaziale tra interno coperto ed esterno attrezzato.

L'impianto architettonico si sviluppa su due livelli tra loro comunicanti con ampie scale e vuoti nel solaio che permettono l'affaccio e la continuità interna spaziale anche in senso verticale. Obiettivo principale della progettazione è stato quello di definire una struttura dinamica e flessibile che permetta alle scolaresche di utilizzare tutti gli spazi in modo completo, integrando la spazialità delle singole unità pedagogiche con gli spazi comuni e con l'esterno, parte integrante dell'intero progetto architettonico.

L'impianto si articola in più volumetrie che si sviluppano intorno ad un ampio spazio centrale, una grande piazza coperta, nella quale si affaccia il livello sovrastante.

Si distinguono, così:

- il volume della Palestra, posizionato su lato Nord, al quale si accede sia dall'interno della scuola che da un ingresso secondario posto sul retro per l'utenza esterna;
- il volume della Mensa, articolato su due livelli, posto sul lato est;
- l'articolazione dello spazio, destinato all'unità pedagogiche si sviluppa sul lato sud-est, che rappresenta la parte più rilevante dell'intero complesso.

La scuola elementare, attualmente, è articolata in due cicli pedagogici: il primo costituito dalle prime e dalle seconde classi; il secondo dalle terze, dalle quarte e dalle quinte. Per cui si è scelto di ubicare: al piano terra il primo ciclo, al primo livello il secondo ciclo.

#### L'EDILIZIA CONVENZIONATA

La proposta prevede la realizzazione di un unico edificio multipiano con sagoma in pianta ad "L", nel quale sono allocate 72 unità abitative e 92 box interrati.

L'edificio indicato, con sei piani fuori terra, è caratterizzato da due blocchi identici, con sagoma rettangolare e dimensioni in pianta 12x50 m, in ognuno dei quali sono previsti n. 6 alloggi a piano serviti da due corpi scala. Gli alloggi sono previsti di dimensioni variabili tra 70 e 110 mq, per una superficie totale di ca. 7.310 mq.

I parcheggi pertinenziali sono collocati in una piastra parzialmente interrata che non viene conteggiata nel calcolo delle cubature.

I due blocchi delimitano verso le strade adiacenti una corte pedonale dove sono previste alberature, elementi di arredo e illuminazione.

Gli alloggi sono distribuiti su sette piani nel corpo centrale e sei piani nei tre blocchi di base quadrata posti ai lati del suddetto corpo. Gli appartamenti sono serviti da quattro corpi scala e ascensori.

Nei primi sei livelli fuori terra dell'edificio sono stati ricavati 11 alloggi per piano, variabili generalmente tra i 60 e i 70 metri quadrati, fatta eccezione per l'alloggio d'angolo che misura 114 metri quadrati. Per questi sei livelli i corpi scala servono due o tre appartamenti per piano.

Nel settimo livello fuori terra, invece, sono stati ricavati 6 alloggi: uno da 46 metri quadrati e gli altri variabili sempre tra i 60 e i 70 metri quadrati. I corpi scala proseguono tutti fino al settimo livello per servire gli appartamenti oppure per dare accesso ai locali tecnici e alle terrazze.

Gli alloggi di quadratura media (60-70mq) sono composti da: due camere da letto, soggiorno-pranzo, angolo cottura oppure cucina indipendente, bagno-lavanderia e loggia. Gli alloggi grandi (114mq) sono composti, invece, da: tre camere da letto, soggiorno, cucina-pranzo, due bagni, lavanderia e loggia.

Infine l'unico alloggio piccolo (46mq) è composto da un soggiorno-pranzo con angolo cottura, camera da letto, bagno-lavanderia, ripostiglio e loggia. (Per una descrizione più precisa e puntuale degli appartamenti vedi tabella allegata).

#### RIPRISTINO E COMPLETAMENTO DEL PARCHEGGIO ESISTENTE E RELATIVI CAMPI DA GIOCO

Il complesso si presenta su 2 livelli di cui uno destinato a parcheggio per un totale di 300 posti auto e un altro destinato alle attività sportive. Un' ampia gradinata circonda i campi da gioco e collega questi alla quota piastra.

Le opere di ripristino e completamento del manufatto esistente, oggi in notevole stato di degrado, riguardano soprattutto il livello superiore in cui verranno collocati gli ambienti destinati agli spogliatoi.

I campi da giuoco verranno ristrutturati completamente, saranno così realizzati due campi da basket e quattro campi da calcetto in erba sintetica.

#### IL CENTRO SPORTIVO

Il progetto prevede la realizzazione di un impianto per lo sport e il tempo libero, già previsto nel “planovolumetrico Tange” collegato con il parcheggio da trecento posti già realizzato e oggetto di ristrutturazione.

L'impianto è organizzato su quattro livelli comprendenti: due piscine coperte (di cui una più piccola destinata all'avviamento al nuoto dei bambini), una piscina scoperta e una vasca idromassaggio, cinque grandi ambienti destinati a palestre, spogliatoi, aree fitness, solarium, locali destinati sia a servizi pertinenziali ed espositivi che di supporto alle attività sportive e ricreative. La distribuzione delle molteplici attività sportive ai vari livelli è progettata in modo da consentire all'occorrenza, un sistema di gestione unica o separata.

L'impianto viene collegato al parcheggio per 110 posti auto posto al piano terra e dei campi da gioco esistenti mediante un sistema di scale tra la quota dei parcheggi e la quota di ingresso alle piscine e da due “passerelle” aeree collocate ad una quota più alta rispetto al progetto definitivo per permettere una altezza libera da ostacoli per il passaggio di mezzi di soccorso e di eventuali filobus e tram.

La copertura dell'area vasche è prevista con volta a vela, realizzata in acciaio, rivestita nella parte esterna in lastre di zinco- titanio ed internamente a tessere di mosaico.

I prospetti dell'edificio sono rivestiti in lastre di pietra di colore grigio scuro per il basamento e di colore beige chiaro per la parte superiore.

#### IL CINEMA MULTISALA

L' area di progetto è sita in un lotto collocato nel margine est della piastra a quota 12.00, confinante a nord con il centro sportivo esistente ad ovest e a sud con edilizia di nuova fabbricazione. La dimensione del lotto è pari a mq 3304,88

Il progetto architettonico si sviluppa su quattro livelli: due sotto la quota della piastra e due al di sopra. Il lato Nord in adiacenza al centro sportivo esistente verrà occupato dalle sale del Cinema, nel lato a Sud da un ampio parcheggio su due livelli fuori terra, ciascuno di mq 1680 per un totale di 146 posti auto.

Il nuovo cinema multisala è costituito da cinque sale al di sotto della piastra (due sale grandi da 251 posti, una da 193 posti ed altre due più piccole da 95 posti). Un ampio atrio a livello della piastra costituisce la hall d'ingresso, i servizi di accoglienza, la biglietteria, l'accesso alla sala più grande del complesso (412 posti), alle cinque sale sottostanti ed agli spazi superiori ospitanti le aree di ristoro ed i bar.

La struttura è in cemento armato con parete ventilata esterna in lastre di alluminio