

Studio di impatto ambientale "Programma di interventi Pompei 2000"

ALLEGATO 2

Contratto d'area Torrese Stabiese

Comune di Torre Annunziata

Istanza di Permesso a Costruire per insediamenti di un Parco Tematico Integrato con funzioni terziarie, ricettive, espositive, artigianali.

DELIBERA N° 90/1 del 28/12/2007

IN ATTUAZIONE DELLA VARIANTE AL P.T.P. "COMUNI VESUVIANI" APPROVATO CON D.M. 14.12.1996 E DELLA VARIANTE AL P.R.G. VIGENTE DEL COMUNE DI TORRE ANNUNZIATA DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA DEL 12 GIUGNO 2007

soggetto attuatore

Pompei 2000 spa

via Vittorio Veneto, 7 - 00187 ROMA

info@pompei2000.com

Amministratore unico: sig. Luigi Caso

progettazione architettonica e paesaggistica

Enrico Caprioglio

Urbanistica Commerciale

via A. Baglietto 6/7 17100 Savona

t +39 019 823646 f +39 019 800635

info@enicocaprioglio.it

arch. Enrico Caprioglio

assistente alla progettazione arch. Andrea Michelini

collaboratrice al progetto arch. Erica Ciano

progettazione impianti P.I. topografia, pratiche ASL, assistenza al progetto

S.I.PRO. s.a.s. di Aniello Cacace & C.

Corso Umberto I° n 221/f

80058 Torre Annunziata (Na)

t +39 081.86.13.661 f +39 081.86.281.12

aniellocacace@libero.it

progettazione impiantistica e prevenzione incendi

CDS Ingegneria s.n.c.

via Toledo, 156 80123 Napoli

t +39 081 5522225 f +39 081 7904126

cds.ingegneria@gmail.com

Ing. Antonio Dori

Ing. G. Saggiocca, Ing. A. Surolli

Ing. C. Capuano, Ing. M. Bartoli

progettazione viabilistica

In.Co.Se.T.

via E. Di Marino 11 - 84013 CAVA DEI TIRRENI (SA)

tel +39 089.84.20.196 fax +39 089.84.20.197

info@incoset.it

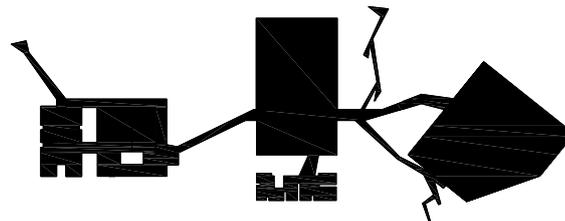
Ing. Claudio Troisi

Ing. G. Avagliano, Ing.ir. F.Casaburi, Ing V.D'Amato

Ing. C.D'Amore, Ing.ir. D.De Stefano, Ing. G.Faruolo,

Ing. M.Ferrigno, ing. T.Marinelli

permesso di
costruire



n° tavola

VdTreI002

scala

tipo
elaborato

progetto viabilistico

data di
consegna

gennaio 2009

titolo
tavola

Relazione paesaggistica

rev.	data	redaz.	controllo	autorizz.	note



LA RELAZIONE PAESAGGISTICA
finalità e contenuti

INDICE

Premessa.....	1
1 Caratteristiche generali del progetto	2
1.1 Normativa di riferimento	3
2 Cenni storici.....	4
2.1 Lo splendore di Oplontis.....	4
2.2 La Silva Mala e il Nemus Regalis - La fondazione.....	5
2.3 Turrus Sanctissima Annunziatae de Scafata - Torre dell'Annunziata	5
2.4 Gli anni d'oro e la Storia recente	5
3 Analisi del contesto.....	6
3.1 Localizzazione e finalità dell'intervento.....	6
3.2 Lo stato dei luoghi	7
3.3 Contesto paesaggistico dell'intervento	9
3.3.1 <i>Morfologia del contesto paesaggistico.....</i>	<i>9</i>
3.4 Accessibilità all'area	9
4 Caratteri tipologici del progetto.....	9
4.1 Il PARCO TEMATICO	9
4.1.1 <i>aspetti architettonici.....</i>	<i>12</i>
➤ <i>Edificio A.....</i>	<i>12</i>
➤ <i>Edificio B.....</i>	<i>16</i>
➤ <i>Edificio C</i>	<i>21</i>
➤ <i>Spazi pertinenziali scoperti.....</i>	<i>23</i>
➤ <i>Accessibilità dei luoghi</i>	<i>25</i>
4.2 OPERE DI URBANIZZAZIONE PRIMARIA.....	28
4.2.1 <i>Caratteristiche geometriche degli interventi di nuova realizzazione.....</i>	<i>29</i>
4.2.2 <i>Caratteristiche geometriche degli interventi di adeguamento e messa in sicurezza.....</i>	<i>30</i>
4.2.3 <i>Il Parco Urbano.....</i>	<i>31</i>
4.2.4 <i>Parcheggi pubblici.....</i>	<i>32</i>
4.2.5 <i>Percorso ciclopedonale.....</i>	<i>33</i>
4.2.6 <i>Impianti di pubblica illuminazione.....</i>	<i>34</i>
4.2.7 <i>Effetti conseguenti alla realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria</i>	<i>34</i>
4.3 Uso attuale del suolo	35
5 Elementi di Valutazione di compatibilità paesaggistica	35
5.1 Strumenti Urbanistici	35
5.2 Alterazioni della flora e della fauna.....	37
5.3 Alterazioni visuali e paesaggistiche.....	37
5.3.1 <i>Foto delle aree d'intervento e immagini rende rizzate relative alle opere di urbanizzazione primaria ..</i>	<i>40</i>

6	Elementi di valutazione per la compatibilità paesaggistica e mitigazione dell'impatto dell'intervento.....	47
6.1	Sintesi delle criticità e misure di mitigazione	47
6.2	Principali ricadute positive del complesso di interventi.....	49

Premessa

La presente relazione paesaggistica è a corredo del Progetto Definitivo relativo al recupero delle aree dismesse ex Tecnotubi - Vega e limitrofe situate nel comune di Torre Annunziata, in attuazione del Contratto d'area Torrese-Stabiese – Programma di Interventi Pompei 2000 oggetto di un Accordo di Programma.

Obiettivo del Programma di Interventi è quello di creare un Parco Tematico che riesca a capitalizzare le enormi potenzialità turistico ricettive dell'area e contemporaneamente dotare il sistema città di standard pubblici che rendano il nuovo quartiere connesso con il tessuto urbano esistente in una operazione di riammagliatura degli isolati.

L'intervento previsto ha richiesto una variante allo strumento urbanistico comunale Piano Regolatore Intercomunale (P.R.I.) di Torre Annunziata ed al Piano Territoriale Paesistico (P.T.P) quindi, si è reso necessario sottoporre le necessarie varianti alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) ai sensi della Direttiva 2001/42 CE (recepita dal D.Lgs. 152/2006) redigendo un Rapporto Ambientale. La procedura è stata avviata nel marzo 2007 e si è conclusa nel maggio 2007 con esito positivo (prot. 1154/SP).

Il Perimetro dell'Intervento riguarda le aree dismesse ove era insediato l'opificio della Tecnotubi Vega ed i terreni liberi adiacenti per complessivi mq 194.860 (circa 19,5 ettari).

L'Accordo di Programma, sottoscritto il 12 Giugno 2007, ha ratificato quanto di seguito riportato:

- che l' accordo di programma ha ad oggetto l'iniziativa imprenditoriale denominata "Pompei 2000" per il recupero delle aree dismesse ex Tecnotubi-Vega e limitrofe;
- che l'obiettivo dell'intervento è la creazione di un Parco tematico integrato con funzioni terziarie, ricettive, espositive, artigianali e per il tempo libero;
- che l'intervento in oggetto rientra nei progetti di attuazione del Contratto d'Area Torrese-Stabiese – I° protocollo aggiuntivo – CIPE – Pompei Tech World s.p.a (oggi Pompei 2000 S.p.A.).
- che la Conferenza dei Servizi preordinata alla stipula dell' Accordo di Programma ha tra l'altro prodotto, per quanto stabilito dall'art. 5 comma 4 dell'accordo del 30.03.1998 sottoscritto dalla Amministrazioni che hanno stipulato il contratto d'area, la variazione al Piano A.S.I. limitatamente all'area Tecnotubi-Vega e limitrofe oggetto della realizzazione prevista dal presente atto.
- che il planovolumetrico di sintesi elaborato (tavola 5.22 del 16. 01.07) in variante al progetto originario, ed approvato in sede di conferenza dei servizi conclusiva del 30.01.07, prevede un'altezza massima di mt. 12,80 dal piano di campagna, pari all'attuale quota di colmo dei capannoni industriali ed una volumetria complessiva di mt. cubi 399.858;
- che la realizzabilità dell'intervento, che ricade per la sua interezza in ambito del P.T.P. Paesi Vesuviani in zone rispettivamente A.I. e R.A.I., è subordinata all'approvazione della variante del citato Piano Territoriale Paesistico dei Comuni Vesuviani il quale prevede per le zone A.I. (aree industriali), in caso di demolizione e ricostruzione una riduzione delle volumetrie al 40% dell'esistente e per le zone R.A.I. interventi di risanamento ambientale senza incremento di volumetrie;
- che il suddetto intervento ricade nell'area industriale così come definito dal P.R.G. del comune di Torre Annunziata e del Piano ASI, pertanto, lo strumento urbanistico deve essere modificato nella definizione dell'area da produttiva ad industriale a produttiva commerciale;
- in data 30.01.2007 si è chiusa la Conferenza di servizi indetta per la conclusione dell'Accordo di Programma con la quale sono stato acquisiti i pareri favorevoli delle amministrazioni interessate alla realizzazione dell'iniziativa, atteso il suo elevato valore economico-sociale ai fini del rafforzamento del tessuto produttivo ed occupazionale;
- che in particolare il comune di Torre Annunziata ha espresso parere favorevole alla modifica puntuale dello strumento urbanistico vigente nei termini di cui sopra;
- che la Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici e la Soprintendenza ai Beni Architettonici e per il Paesaggio e per il Patrimonio Storico Artistico ed Etnoantropologico della Provincia di Napoli ha espresso, fermo restante la necessità di puntuale variante al P.T.P., parere positivo alla realizzazione dell'intervento di cui alla documentazione progettuale preliminare allegata all'accordo (Elaborato 5.22 – Planovolumetrico di sintesi del 16.01.2007), subordinando, tra l'altro, tale parere al rispetto delle prescrizioni relative:
 1. all'altezza dell'edificio del corpo di fabbrica A, concordata nella misura massima di mt. 17.10 dal livello del mare e, in ogni caso, di mt. 12,80 dal livello campagna previsto in progetto;
 2. all'edificio "C" ricadente nell'area classificata R.A.I., avente una superficie di sedime pari a mq. 23.000, che dovrà essere ridotto planovolumetricamente in misura tale da allontanarlo visivamente dall'asse stradale nord-ovest sud-est, che corre parallelamente al fabbricato stesso. Al fine di mitigarne l'impatto paesaggistico dovrà essere prevista la piantumazione di un filare di fitte alberature allineate con il predetto asse stradale, rispetto al quale il fabbricato dovrà avere una distanza di circa 25,00 metri.

- Dovrà essere inoltre garantito, attraverso agevoli accessi la fruibilità delle attrezzature a verde da realizzare sulla copertura;
- 3. all'impossibilità di prevedere all'interno del parco tematico oggetto del presente accordo, un museo o una mostra di reperti archeologici in mancanza di un piano regionale dei musei;
- 4. all'osservanza delle procedure dettate dalle vigenti leggi in materia di vendita di riproduzioni di oggetti archeologici;
- che l'Assessorato regionale alle Politiche Ambientali ha espresso parere favorevole di compatibilità ambientale per l'iniziativa in questione (PARERE RELATIVO ALLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA, VAS), con la prescrizione che il soggetto proponente effettui una valutazione qualitativa degli effetti, facendo riferimento alla variante del piano e non al progetto, e individui pochi ed opportuni indicatori, con relativa unità di misura e modalità di popolamento concordate con l'A.R.P.A.C.

1 Caratteristiche generali del progetto

Il progetto può, in estrema sintesi, scomporsi in tre parti (Figura 1.1):

- un complesso A localizzato nella zona occidentale del sito;
- un complesso B localizzato nella parte centrale;
- un complesso C localizzato nella zona orientale.

La scelta di progetto è stata quella di insediare i nuovi edifici nel sedime dei capannoni industriali esistenti, al fine di mantenere la "cittazione storica" e non turbare l'abitudine visiva ai volumi. La composizione delle forme è legata alla funzionalità. Il progetto prevede edifici per il lavoro, dunque, la soluzione proposta tiene conto della flessibilità e dell'adattamento alla funzione a cui saranno destinati.

Le scelte di natura architettonica sono improntate all'economicità gestionale degli immobili in modo da conservare nel tempo le loro caratteristiche edilizie e le loro prestazioni. La ricerca della tipologia adatta all'uso ha determinato una chiara leggibilità dall'esterno delle funzioni contenute nei volumi edilizi. Il concetto di contenitore "neutro" per le funzioni non estremamente specializzate come l'hotel o la multisala ha determinato una flessibilità che consente di assorbire, senza stravolgimenti esterni, le modificazioni che nel tempo le attività in esso contenute richiederanno. Il tessuto connettivo tra gli edifici è costituito dagli spazi pubblici aperti e coperti con strutture leggere e vetrate quasi impercettibili.

La passeggiata pedonale di quasi un chilometro, che si snoda tra i tre edifici, rappresenta il legame tra le attività ed induce il fruitore a percorrerlo nella sua interezza, da nord a sud il cittadino di Torre Annunziata, da sud a nord il turista in visita agli scavi. Il concetto è quello di una grande area espositiva i cui spazi sono interrelati e si innestano su di un unico percorso distributivo. La passeggiata raccorda idealmente tutto il nuovo quartiere al Centro Cittadino determinando un allungamento del baricentro della Città, quasi a trasformarlo in una grande ellisse.



Figura 1.1– Intervento di progetto

I tre complessi sono interconnessi da spazi pubblici (strade, piazze, parchi e percorsi pedonali) integrati a loro volta all'impianto urbano esistente al contorno dell'area. Tali interventi, in particolare, comprendono (cfr. Figura 1.2):

- realizzazione di nuovi tratti viari;
- messa in sicurezza delle strade esistenti mediante l'adeguamento della sezione stradale e la delimitazione delle corsie di marcia,
- rotonde di nuova realizzazione,
- opere di smaltimento delle acque meteoriche e rete di pubblica illuminazione,
- realizzazione di un parco urbano ad uso pubblico;
- parcheggi pubblici.

Gli interventi sopra elencati sono finalizzati al recupero e alla valorizzazione delle aree ex TECNOTUBI e VEGA e limitrofe nel comune di Torre Annunziata e interessano l'area delimitata a Nord-Ovest da Via Penniniello e Traversa Andolfi, a Sud da Via Castriota, ad Est da Via S. Antonio ed a Ovest da Via Plinio

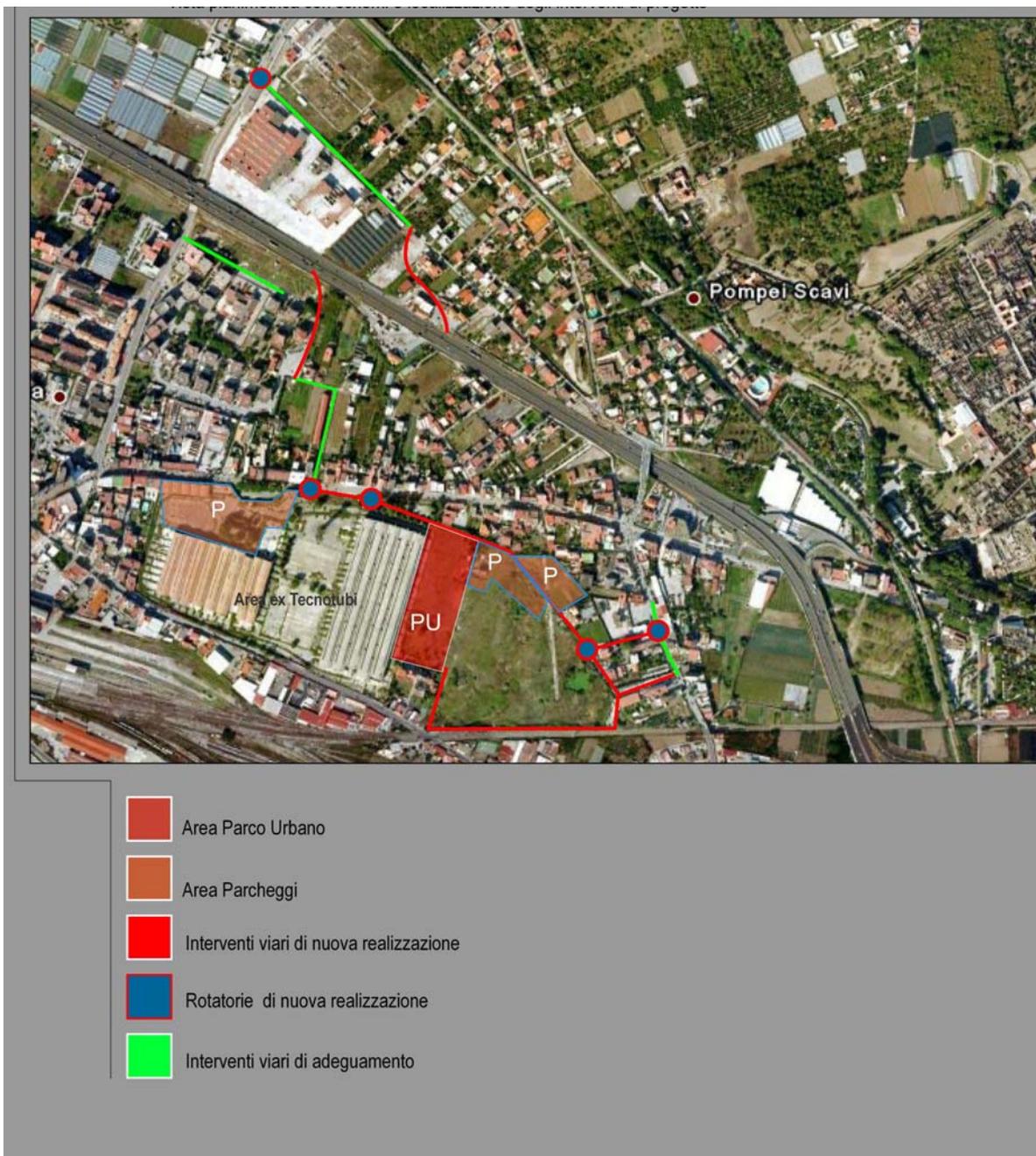


Figura 1.2 - Localizzazione degli interventi relativi alle opere di urbanizzazione primaria

1.1 Normativa di riferimento

Si ritiene utile evidenziare preliminarmente il quadro normativo di riferimento.

- **Piano Territoriale Paesistico dei comuni Vesuviani (P.T.P.)**, Ministero per i Beni e le Attività Culturali – decreto del 04/07/2002, sovraordinato al P.R.G. ed al Piano ASI, prevedente l'adeguamento dei piani sottostanti alla normativa prevista dal P.T.P. (art. 5 delle norme Tecniche di attuazione allegate al P.T.P.);
- **Codice dei beni culturali e del paesaggio** - D.Lgs 42 del 22 gennaio 2004 (art. 146, comma 3) modificato con il recente D. Lgs. n. 157/2006,
- **Dpcm del 12 dicembre 2005**,
Nella stesura degli interventi di progetto, si è fatto riferimento alle seguenti normative:
 - D. Lgs. 30.04.92 n. 285. e s.m.i.: Nuovo Codice della Strada;
 - D.P.R. 16.12.92 n. 495: Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada;
 - Legge 109/94: Legge quadro in materia di lavori pubblici, e successive modificazioni;
 - D.P.R. 21.12.1999 n.554: Regolamento di attuazione della legge quadro in materia di lavori pubblici ai sensi dell'articolo 3 della legge 11 febbraio 1994, n.109 e successive modificazioni.
 - D.M. 5.11.2001: Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade.
 - D.M. 19.04.2006: Norme sulle caratteristiche funzionali e geometriche delle intersezioni stradali.
- Sono state, inoltre, seguite le indicazioni contenute nei seguenti documenti:
 - Linee guida per le Analisi di sicurezza delle strade: documento approvato dalla Commissione di studio per le norme relative ai materiali stradali e progettazione, costruzione e manutenzione strade del CNR emanato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale;
 - Roundabouts: an informational guide: guida alla progettazione delle rotatorie emanata dalla Federal Highway Administration (FHWA) americana;
 - Norma SN 640 263: normativa svizzera per la progettazione delle rotatorie;
 - Norma SETRA: normativa francese per la progettazione delle rotatorie.

2 Cenni storici

2.1 Lo splendore di Oplontis

Località segnata sulla Tabula Peutingeriana con la simbologia usata per i siti termali. I primi abitanti della costa vesuviana e della valle del Sarno furono i Sarrastri mescolati ai Pelasgi, poi gli Osci. Nell'VIII secolo a.C. seguirono i Greci e poi gli Etruschi. Verso la fine del V secolo iniziò in Campania la dominazione dei Sanniti, spazzata via dai Romani solo nell'89 a.C. In figura 2.1 si mostra il dettaglio di una antica mappa " *La tavola peutingeriana*" delle strade imperiali romane

Figura 2.1 - La tavola peutingeriana (a sinistra), veduta di fantasia di Torre (a destra)



Copre un'area dal sud est dell'Inghilterra all'attuale Sri-Lanka. Non è una mappa nel senso moderno, ma un cartogramma, riprodotta diverse volte in pergamena. Una di queste, realizzata nel 1265 da un monaco a Colmar, giunge poi nelle mani di Konrad Peutinger e da allora è conosciuta come "Tavola Peutingeriana" ed è ora conservata nella biblioteca nazionale di Vienna.

L'intera mappa costituita da un rotolo di pergamena misura 6.75 mt per 34 cm. Sul sesto degli undici segmenti in cui è divisa, quello raffigurante la Campania, si leggono i nomi di Oplonti[i]s e quelli di Pompei, ciò suggerisce l'ipotesi che questa copia si basi su di un originale antichissimo proprio per la presenza dei nomi di città distrutte dall'eruzione del '79 d.c. e mai più ricostruite. Per quanto ci riguarda più da vicino, Oplonti[i]s è rappresentata da una ampia costruzione, ma fino agli anni '60 non era chiaro a cosa si riferisse. Solo nel 1964 con il ritrovamento della villa detta di Poppea, il dettaglio della mappa trova un riscontro archeologico.

2.2 La Silva Mala e il Nemus Regalis - La fondazione

In epoca romana il luogo era chiamato Oplonti, sobborgo di Pompei, residenza estiva dei patrizi romani, soggiorno per cure termali. L'eruzione del Vesuvio del 79 d.c. cancellò entrambe e per circa mille e cento anni la zona compresa tra il vulcano ed il mare, la pianura del Sarno e gli scogli di Prota, fu ricoperta da una fitta foresta, covo di banditi da cui forse il nome di "silva mala" come allora era conosciuta. Il territorio fu altresì razziato da **Genserico** (da qui il culto della **Festa dei Gigli di Nola**); subì devastazioni durante la **Guerra gotica** (535-553) e le incursioni dei **Saraceni**, che saccheggiarono il monastero di **Rovigliano** nel **989**. Verso l'anno 1000 si ebbero alcuni stanziamenti di abitanti presso il mare, dediti alla **pesca** e all'**agricoltura**, che man mano ripopolarono tutta la zona e i boschi del sito divennero riserva reale di caccia. Il quartiere Terravecchia è sorto sul territorio di **Sylva Mala** (poi "Bosco delle tre Case") e il quartiere Grazie in quello di "Nemus Regalis" (Bosco Reale) e il quartiere Annunziata al centro tra i due da cui era separato da due rii. Il periodo storico della fondazione di Torre comincia il 19 settembre 1319, con un documento redatto in Aversa da B. Capua, pronotaro del regno di Sicilia con il quale Carlo d'Angiò concedeva quattro moggie di terra su richiesta dei cavalieri: Guglielmo da Nocera, Matteo di Avitaya (Avitabile), Puccio Francone ed Andrea Petrucci per il loro desiderio di erigere una cappella da dedicare alla vergine Annunziata in località "La calcarola" (fabbrica di calce). Questo può significare che già esistesse un insediamento di pescatori e contadini e la cappella necessaria per assolvere le pratiche religiose della popolazione.

2.3 Turris Sanctissima Annunziatae de Scafata - Torre dell'Annunziata

Durante la dominazione Angioina, Raimondo Orsini del Balzo conte di Nola fece costruire una prima Torre per la difesa. Tutto il casale (uno dei 33 casali di Napoli) prese, quindi, il nome di "Torre dell'Annunziata" e si sviluppò a fianco di quello di "Terra Vecchia", a nord, parte dello Stato di Valle, feudo dei Piccolomini. Nel periodo Aragonese (1415) la regina Giovanna II d'Angiò donò il Casale e parte della Silva Mala, in feudo a un amalfitano, Niccolò D'Alagno, primo feudatario (padre di Lucrezia favorita del re Alfonso d'Aragona), che costruì una seconda Torre ben più robusta. Al dominio come feudo rustico della famiglia d'Alagno (1419-1512) si succedettero i Galluccio (1512-1517), gli spagnoli de Bucchis italianizzato in Bucca (1517-1592-1608), i franco-normanni Tuttavilla conti di Sarno (1592-1614). Nel XVII secolo si susseguirono le famiglie romane dei Colonna principi di Galliciano e duchi di Zagarolo (1624-1653) e dei Barberini principi di Palestrina (1662-1705) che comprarono all'asta il 26 dicembre 1662.

Ultimi feudatari i toscani Massarengi (1705-1714) e gli amalfitani Dentice del Pesce principi di Frasso (1714-1806). Il feudo si estese furono costruiti mulini e la Real Zecca alla foce del Canale del Sarno (1597), consulente l'architetto Domenico Fontana) per sfruttare le sue acque. La borgata di Torre dell'Annunziata si ampliò urbanisticamente con la costruzione, prima di nuove chiese e poi di case e opifici, la Real Polveriera (1652). L'eruzione del Vesuvio del 1631 distrusse quasi completamente tutta la zona e le borgate, ma la ricostruzione iniziò subito, richiamando gente principalmente dalla costiera Sorrentina e da tutte le parti d'Italia, finanche dall'estero. Carlo III, diede un importante impulso industriale facendovi costruire nel 1758 la "Real Fabbrica d'armi" (che vide luce grazie prima a Francesco Sabatini, della scuola vanvitelliana e poi a Ferdinando Fuga), la Real Ferriera (1791), che si affiancò allo sviluppo dei mulini e dei pastifici per l'afflusso sempre maggiore di popolazione, segnando così l'inizio del 1800, secolo d'oro della città.

2.4 Gli anni d'oro e la Storia recente

Dal 1810 al 1815 Torre Annunziata divenne Gioacchinopoli (fusione dei casali di Torre Annunziata e Terravecchia), regnando a Napoli Gioacchino Murat; quando poi nel 1806 regnò Giuseppe Bonaparte cessò ogni dominio feudale. Nel 1844 sotto la restaurazione Borbonica si prolungò la ferrovia da Portici fino a Torre Annunziata e poi fino alla Calabria. Con il Regno d'Italia, nel 1871, furono terminati i lavori del porto e dello scalo marittimo delle ferrovie. Si ebbe un notevole sviluppo commerciale con importazione di grano e carbone, e un'esportazione mondiale di paste alimentari. Si aggregarono al comune di Torre Annunziata le frazioni Oncino e Grazie. Alla fine dell'800 Torre Annunziata era un immenso pastificio che assorbiva il 60% della forza lavoro. Nel 1887 nasce la Ferriera del Vesuvio e nel 1898 la ferrovia Circumvesuviana. Le attività industriali fiorirono fino alla Seconda guerra mondiale, nonostante le eruzioni del Vesuvio del 1906 e la Prima guerra mondiale. Il 13 aprile 1928 si costituì il comune autonomo di Pompei, Torre Annunziata cedette le frazioni La Civita di Valle e Pontenuovo, ovvero l'intero territorio degli Scavi archeologici di Pompei fino al Santuario della Beata Vergine del Rosario di Pompei. Il 1943 fu l'anno della crisi dell'"arte bianca". Nel 1946 i comuni di Boscotrecase e Boscoreale, aggregati in precedenza alla "Grande Torre Annunziata", seconda città della Campania per popolazione e sviluppo, riottennero l'autonomia, la richiesta di compensazione territoriale con l'aggregazione delle frazioni Santa Maria La Bruna (Torre del Greco) e di Trecase, all'epoca frazione di Boscotrecase non ebbe esito. Purtroppo la storia recente è stata scenario di innumerevoli atti criminosi collegati alle cosche camorristiche locali che hanno oscurato la cittadina e ne hanno impedito ogni possibile sviluppo sociale ed economico.

Oggi la città è abbandonata a se stessa. Negli anni ottanta, dagli ambienti della malavita torrese e non solo, fu portato a compimento l'omicidio del giornalista Giancarlo Siani. L'intervento pubblico a partire dagli anni novanta per fronteggiare la crisi economica e sociale che ha riguardato l'intera area con la chiusura dei principali stabilimenti localizzati a Torre Annunziata si è espresso attraverso la Programmazione negoziata, ovvero la stipula con le parti sociali di un Contratto d'Area "Torrese-Stabiese" al fine di riutilizzare le aree industriali dismesse con nuove iniziative imprenditoriali e fronteggiare la disoccupazione a livello locale. Il contratto d'area è stato gestito dalla TESS che attualmente, divenuta agenzia di sviluppo locale, si occupa di un'area più vasta denominata "Costa del Vesuvio" che unisce l'area torrese-stabiese e quella attigua precedentemente interessata dal Patto territoriale del Miglio d'Oro.

3 Analisi del contesto

3.1 Localizzazione e finalità dell'intervento

L'intervento è localizzato nella zona compresa tra lo svincolo di Torre Annunziata sud e quello di Pompei dell'Autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno (cfr. Figura 3.1).

Il perimetro dell'intervento riguarda le aree dismesse ove era insediato l'opificio della Tecnotubi Vega ed i terreni liberi adiacenti della estensione complessiva di mq 194.860, circa 19,5 ha (cfr. Figura 3.2 e Figura 3.3).



Figura 3.1 – Inquadramento dell'area di intervento



Figura 3.2 – Stato di fatto : foto aerea - (stralcio tav 5.5 del Contratto d'area Torrese-Stabiese)

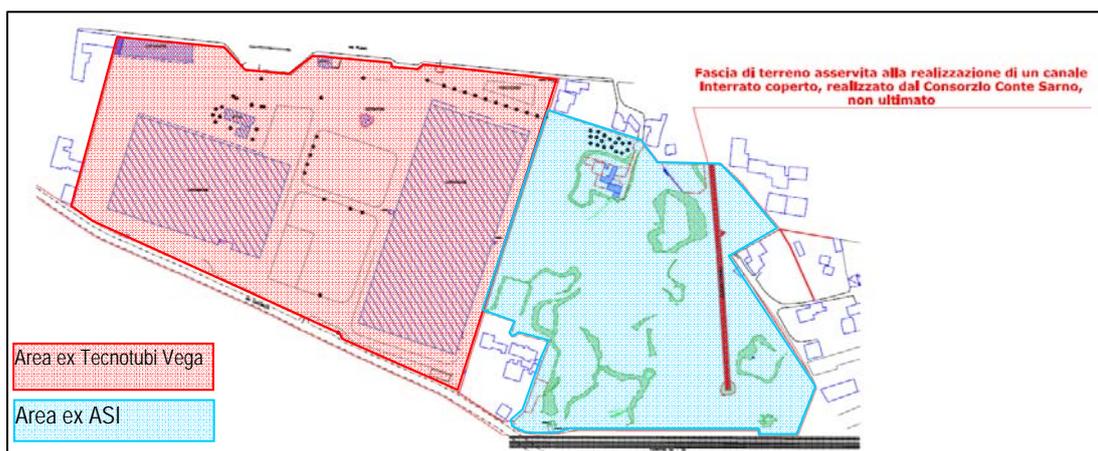


Figura 3.3 – Stato di fatto : rilievo delle aree - (elaborazione su tav 5.2 del Contratto d'area Torrese-Stabiese)

3.2 Lo stato dei luoghi

L'area in oggetto ricade nel territorio Comunale di Torre Annunziata dichiarato di notevole interesse ambientale - paesaggistico ai sensi dell'ex L. 1497/39 con D.M. del 4/4/1963 (G.U. del maggio 1963).

La città di Torre Annunziata sorge a 9 metri s.l.m. (l'intero territorio ha un'altitudine variabile compresa tra 0 e 75 metri s.l.m.), dista circa 26 chilometri da Napoli, conta circa 48.000 (ISTAT 2001) abitanti ed ha una superficie di 7.3 kmq per una densità abitativa di 6.576,85 abitanti per chilometro quadrato.

Il sito, è localizzato, nella parte centro-orientale del territorio di Torre Annunziata, poco distante dall'area archeologica di Pompei e dal centro funzionale della città di Torre Annunziata. L'area si presenta su un suolo pianeggiante ed è delimitata a sud da Via Castriota e dalla linea ferroviaria ed a nord dalla Strada Statale n.18, localmente denominata Via Plinio.

E' raggiungibile attraverso l'Autostrada Na - Sa mediante ben tre caselli posti ad alcune centinaia di metri: Torre Sud, Pompei Est e Castellammare di Stabia, collegati da buona viabilità principale. L'intervento di progetto è volto ad un ulteriore miglioramento della sopracitata viabilità primaria attuando una procedura di adeguamento ed integrazione alla viabilità cittadina. Pertanto, il progetto di riqualificazione viaria tiene conto, ai fini della massima ottimizzazione delle infrastrutture in situ, della viabilità esistente e della presenza di vettori importanti rappresentati, nello specifico, dal progetto di un raccordo autostradale di collegamento con l'autostrada Na - Sa.

L'abbandono del suolo dell'intera area, il vandalismo ecologico e il contemporaneo disuso degli immobili, di cui il progetto generale del parco tematico propone il recupero dei volumi, hanno contribuito a creare un vuoto urbano che per la maggior parte è caratterizzato dall'assenza di verde o alberi di alto fusto riferibili alla macchia mediterranea. Il territorio è attraversato da una fitta rete stradale definita da una maglia rettangolare irregolare in cui la Strada Statale 18 assume un ruolo molto importante (collega Napoli con la Calabria attraversando i comuni a sud del Vesuvio e l'area Cilentana nella provincia di Salerno). Altro asse molto importante è il corso Umberto -corso Vittorio Emanuele III - via Roma che attraversa il centro della città in posizione parallela alla SS18 ,sul lato mare, si innesta poi ai due estremi della città alla stessa SS18 ; nell'area orientale si innesta anche con la Strada Statale 145 (Sorrentina).

La rete autostradale che interessa il comune di Torre Annunziata è rappresentata dall'Autostrada A3 Napoli – Pompei - Salerno con la presenza di due svincoli che si innestano sulla Strada Statale 18 in prossimità del confine comunale con Torre del Greco e nella parte della stessa Statale denominata via Vittorio Veneto mentre l'area orientale del territorio comunale è servita dallo svincolo Pompei Ovest.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria il territorio comunale è attraversato dalla linea storica Napoli-TorreAnnunziata, che si sviluppa lungo la costa per una lunghezza pari a circa 22 Km formando un separatore fisico tra il mare e le città prospicienti. Tale tratta è parte integrante della linea ferrata Napoli – Salerno: asse principale ferroviario, a doppio binario, della rete regionale che collega il capoluogo campano con i comuni costieri vesuviani, con Salerno e con i comuni della provincia di Salerno. E', inoltre, un asse ferroviario fondamentale della rete nazionale in quanto parte costitutiva della principale direttrice di collegamento Nord – Sud della penisola: Milano – Roma - Napoli – Reggio Calabria. La linea ferrovia storica serve il comune di Torre Annunziata con le stazioni di Torre Annunziata Città, ubicata in prossimità di corso Vittorio Emanuele III e Torre Annunziata Centrale, ubicata nell'area orientale del comune. Da questa ultima stazione, servita anche dai treni interregionali, si innestano altre due linee ferroviarie che attraversano il comune di Torre Annunziata: la linea Torre Annunziata – Castellammare – Gragnano e la linea Torre Annunziata – Canello che attraversa i comuni a nord del Vesuvio. Accanto alla linea RFI svolge servizio la linea ferroviaria Circumvesuviana con la stazione di Torre Annunziata dalla quale si innesta la linea per Poggioreale e Sorrento.

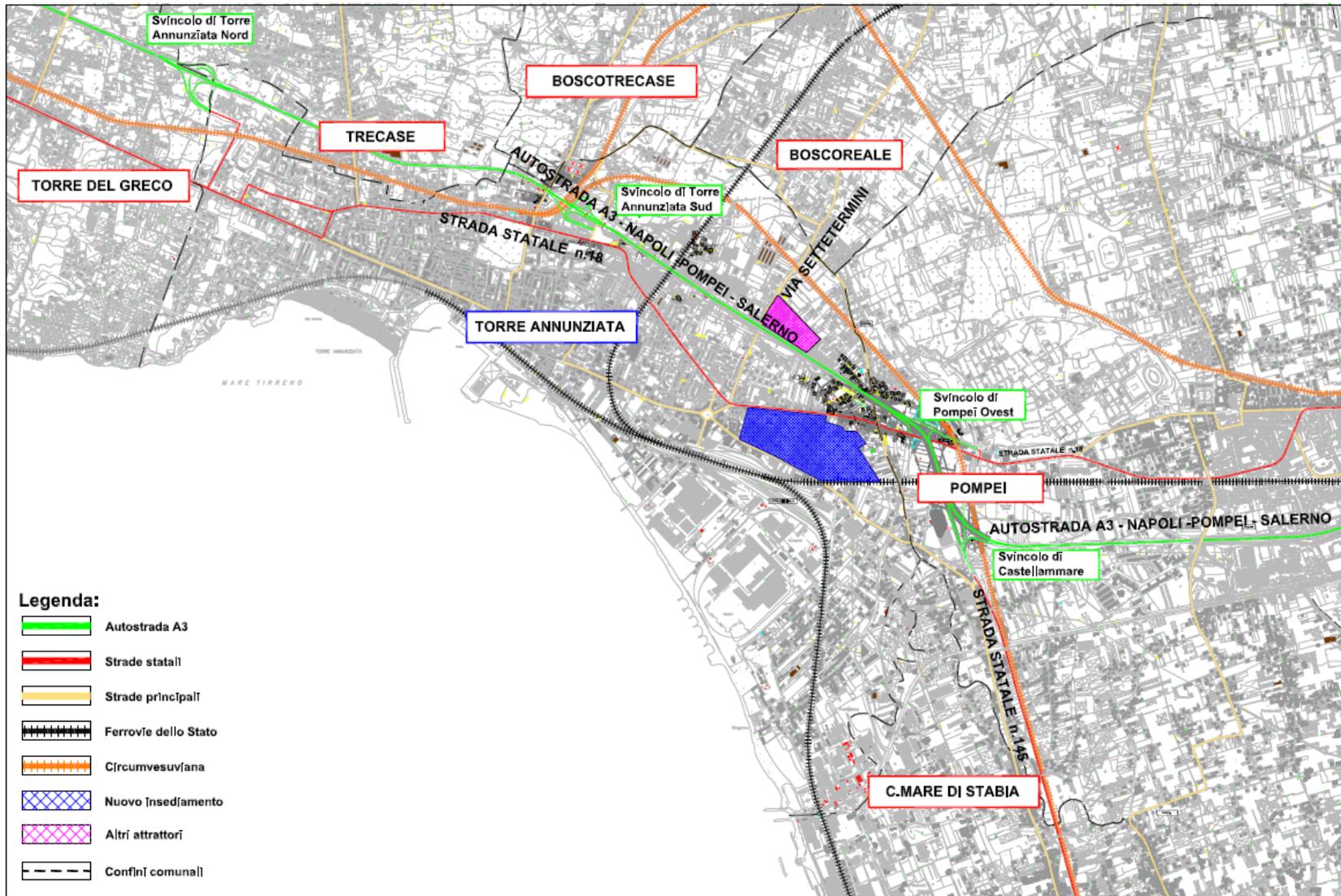


Figura 3.4 – Inquadramento territoriale e trasportistico

3.3 Contesto paesaggistico dell'intervento

- area urbana
- ex area industriale

L'area interessata dal progetto generale del parco tematico ricade all'interno del perimetro del centro abitato del comune di Torre Annunziata su un territorio quasi del tutto pianeggiante. Nello specifico l'area è caratterizzata dalla preesistenza delle strutture industriali dismesse della ex Tecnotubi - Vega e dai suoli in disuso delle stesse strutture industriali che allo stato attuale determinano un vuoto urbano. All'interno di tale area si colloca la realizzazione del parco urbano, delle aree destinate ai parcheggi pubblici, della viabilità di nuova realizzazione e della riqualificazione della viabilità esistente il tutto teso ad una riqualificazione intensa degli spazi pubblici e del sistema infrastrutturale esistente.

3.3.1 Morfologia del contesto paesaggistico

- pianura

Come meglio descritto nel prosieguo del seguente studio l'area di intervento è per lo più regolare con un'andamento pianeggiante.

3.4 Accessibilità all'area

L'Area di Intervento è raggiungibile localmente percorrendo via Plinio e/o via Castriota rispettivamente sul lato nord e sul lato sud dell'area.

Il parco urbano e le aree di parcheggio saranno raggiungibili dalla strada di nuova realizzazione tra Via Plinio e Via Castriota.

La ex Strada Statale n°18, oggi denominata via Plinio, nel tratto prospiciente l'area in oggetto, è costituita da un'unica carreggiata a doppio senso di marcia con marciapiedi su ambo i lati ed ha una larghezza complessiva di circa 13 metri, urbanizzata sul lato sinistro da fabbricati residenziali e sul lato sud da edifici industriali dismessi. Via Castriota, nel tratto prospiciente l'area in oggetto, è anch'essa ad unica carreggiata e a doppio senso di marcia con una larghezza complessiva pari a circa 12 metri. Tale asse stradale, collegato alla sua estremità orientale con la Strada Statale n°145 (sorrentina), è caratterizzato dalla presenza di un passaggio a livello sul limite sud dell'area del complesso.

Dal punto di vista sovracomunale il nuovo insediamento è raggiungibile da più direzioni, in particolare:

- coloro che provengono dai comuni del litorale vesuviano, che non utilizzano l'autostrada, possono percorrere la Strada Statale 18 attraversando l'intero abitato di Torre Annunziata in direzione ovest-est;
- i provenienti da Pompei e dall'Agro Nocerino Sarnese, che non utilizzano l'autostrada, possono percorrere la Strada Statale 18 attraversando l'abitato di Pompei ed i comuni ad est di esso;
- i provenienti dalla penisola sorrentina, possono utilizzare la Strada Statale n°145 raggiungendo via Castriota percorrendo via Bottaio;
- coloro che provengono dai comuni vesuviani a nord di Torre Annunziata, utilizzano via Settetermini, asse stradale ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia che attraversa il territorio di Torre Annunziata nella direttrice nord – sud collegandosi all'estremità nord con la via Panoramica del Vesuvio ed a sud con la Strada Statale n°18;
- per i provenienti dalla rete autostradale, il minimo percorso per raggiungere il nuovo complesso insediativo, è fattibile utilizzando lo svincolo di Pompei Ovest il quale si innesta sulla Strada Statale n°18 a circa 1 Km ad est dell'insediamento.
- Invece i veicoli diretti verso Salerno utilizzano lo svincolo di Castellammare percorrendo via Castriota, in quanto tale manovra non è consentita allo svincolo di Pompei Ovest. Un'alternativa valida, per chi proviene o è diretto a Napoli e per chi proviene da Salerno è costituita dallo svincolo di Castellammare di Stabia (mentre lo svincolo di Torre Annunziata Sud, risulta essere meno conveniente in quanto situato a maggiore distanza (circa 1,5 Km) ed attraversa un'area fortemente urbanizzata.

4 Caratteri tipologici del progetto

4.1 IL PARCO TEMATICO

In ossequio alle Norme tecniche di attuazione (NTA) e a quanto approvato nell'Accordo di Programma, ogni fabbricato è stato oggetto di modifiche per il miglior esito della realizzazione compositiva, della funzionalità e della razionalizzazione degli spazi.

Sono stati eseguiti accorpamenti di fabbricati all'interno degli edifici nel rispetto della volumetria, della superficie complessiva e della destinazione urbanistica (vedi elaborati UdTPIm.004).

Nella **Tabella 4.1** si riportano i dati edilizi complessivi del progetto, confrontati con i valori degli standard urbanistici riportati nelle tabelle e nella tavola numerica dell'Accordo di Programma.

Tabella 4.1 – Sintesi dei dati di progetto complessivi – (Fonte: Relazione urbanistica AdRel001)

	Dati di progetto	Standard urbanistici 20/02/07	Tavola numerica 06/07/07
Superficie Complessiva Comparto	194.860		
Superficie per viabilità pubblica	13.010	12.000	12.250
Superficie per standard pubblici	57.301	53.976	56.385
<i>di cui parcheggi</i>	23.610	26.988	23.359
<i>di cui verde</i>	32.200	26.988	31.335
Superficie Fondiaria	124.910	128.884	126.225
Superficie Coperta con volumi pubblici	56.096	55.712	-
Superficie Coperta senza volumi pubblici	49.702	49.242	-
Rapporto di copertura con volumi pubblici	RC 0,449<0,50	0,432<0,50	
Rapporto di copertura senza volumi pubblici	RC 0,397<0,50	0,382<0,50	
Volume Complessivo	377.475	399.858	-
Superficie Lorda di Pavimento di progetto	63.833	67.470	

Dall'analisi dei dati della **Tabella 4.1** e dal raffronto con i dati dell'Accordo di Programma (in particolare rispetto alla tavola numerica, già più riduttiva degli standard del febbraio 2007) si evince che vi sono più standard pubblici rispetto alle previsioni di piano, pari a circa mq 1000 per la viabilità pubblica e ad altri mq 1000 per gli standard pubblici.

Tale aumento di standard è dovuto alla trasformazione del progetto dalle previsioni di massima della variante urbanistica sottesa all'Accordo di Programma fino alla sua veste definitiva attuale. Il criterio seguito per la definizione del progetto ha dato priorità alle aree pubbliche e pertanto vi è stata una sottrazione di aliquota alla superficie fondiaria. Per le medesime motivazioni di passaggio di scala del progetto si registra una discrepanza sulle previsioni della superficie coperta di piano sia nel caso del calcolo con i volumi pubblici sia nel caso del calcolo senza volumi pubblici. Tale differenza, di non più di mq 450 in entrambi i casi, ha una incidenza minima pari all'1% del valore previsto e rientra nelle casistiche previste dalla convenzione del 26 giugno 2007 all'art.17 e all'art 7 comma 3 dello stralcio degli standard urbanistici del 20 febbraio 2007. In ogni caso tale aumento è conforme alla normativa ASI sul rapporto di copertura che deve essere non superiore allo 0,50.

Il volume complessivo e la superficie lorda di pavimento complessiva sono state ridotte del 5% complessivamente data la difficoltà a coniugare le prescrizioni sulle altezze con i vincoli di funzione collegati alle attività da insediarsi. Il dettaglio delle riduzioni verrà riportato nelle tabelle successive. Gli standard pubblici, comunque, vengono calcolati sulla potenzialità massima e pertanto la volumetria rimarrà potenzialmente realizzabile nell'ambito del comparto e delle destinazioni d'uso ridotte.

Nella verifica dei dati disaggregati lo standard a parcheggi pubblici è pari a 23.610 che, pur soddisfacendo quanto previsto dalla Tavola Numerica, è deficitario rispetto al calcolo degli standard urbanistici. Questa riduzione è una scelta progettuale voluta ancorché assentibile dall'art. 3 comma 3 della relazione integrativa del febbraio 2007. La motivazione risiede nella logica complessiva del progetto stesso che prevede un numero rilevante di parcheggi pertinenziali che, comunque, potranno essere resi ad uso pubblico ovvero convenzionati. Verificata, pertanto, la dotazione di standard complessiva richiesta si è preferito destinare maggiori aree alla realizzazione del verde permeabile e del verde attrezzato ritenendo tale scelta più qualificante per il contesto urbano e per la riqualificazione del sito. Riguardo alla riduzione del *mall* pubblico, questa è dettata dal considerevole incremento volumetrico dell'immobile (avendo progettato tutto a doppia altezza per ragioni architettonico - compositive) ed è ampiamente compensato dai circa mq 1000 aggiuntivi di verde rispetto allo standard richiesto.

Il progetto proposto prevede le destinazioni indicate sinteticamente nella Tabella 4.2 e Tabella 4.3 e raffigurate nella Figura 4.1.

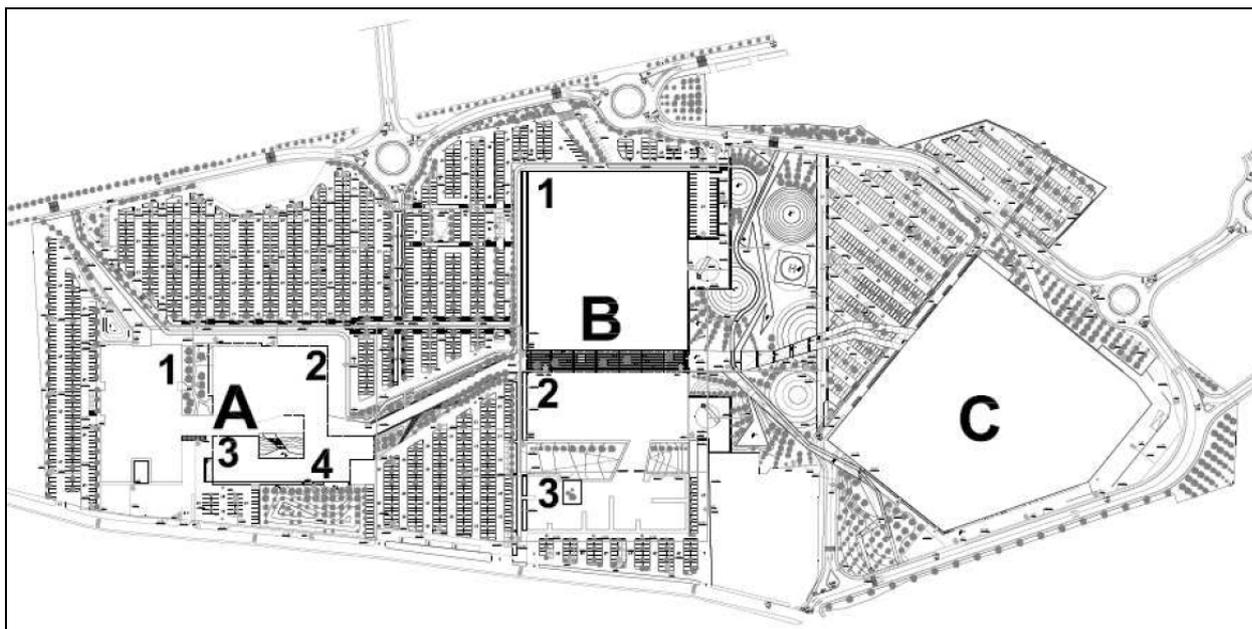


Figura 4.1 – Unità compositive degli edifici

Tabella 4.2 – Destinazioni d'uso

		id	destinazione
Edificio A	A 1	P.A.C.E.	Espositiva/Artigianale
	A 2*	Centro ludico ricreativo	Terziario
	A 3	Centro Congressi	Ricettivo
	A 4	Hotel	Ricettivo
		Mall	Servizi Pubblici
Edificio B	B 1	Fashion Court	Espositiva/Commerciale
	B 2	Food Court	Ricettivo/Pubblici Esercizi
	B 3	Multisala	Terziario
		Mall	Servizi Pubblici
C		Centro Commerciale	Commerciale dettaglio

* il fabbricato ex A|2 è stato accorpato con A|5 (entertainment) generando una nuova unità immobiliare denominata A|2 sempre con la medesima destinazione "terziaria" degli altri due ed a parità di cubatura

Si riportano nel seguito (Tabella 4.3) i dati di progetto complessivi per ciascuno dei tre edifici e quelli disaggregati per singole unità (Tabella 4.4).

Tabella 4.3 – Tabella riepilogativa delle superfici e volumi di progetto per edifici

Indici	Edificio A	Edificio B	Edificio C	Totali dell'intervento
SF	32972	56066	35872	12491
SC	1061	17142	2195	49702
SCM	1163	374	0	4903
SLP	19245	22153	22435	63883
V	100933	136691	139851	377475
VM	6978	3396	0	40938
SPP	11084	29286	28035	68405
SM	793	2,365	3,927	
RC	0,32	0,3	0,61	0,41
RC con mall	0,35	0,37	0,61	0,44
J	3,06	2,43	3,9	3,13

SF = superficie fondiaria del lotto (mq);

SC = superficie coperta complessiva (mq);

SCM = superficie coperta complessiva degli spazi pubblici coperti privati ad uso pubblico (mall) (mq);

SLP = superficie lorda di pavimento (mq);

V = volume complessivo fuori terra (mc);

VM = volume complessivo degli spazi privati ad uso pubblico coperti (mc);
 SPP = Superficie a Parcheggi Pertinenziali complessiva (mq);
 SM = superficie per le aree comuni private di Carico e Scarico Merci (mq);
 RC = Rapporto di Copertura;
 J = Indice di Fabbricabilità dato dal rapporto Volume/Area Fondiaria (mc/mq)

Tabella 4.4 - Tabella riepilogativa delle superfici e volumi di progetto delle singole unità

	SC	SLP	Hmax ft	V	SPP	VP
Edificio A						
A 1	4716,00	7442,00	12,00	53484,00	5798,00	-
A 2	3260,00	3957,00	9,00	18939,00	2187,00	1280,00
A 3	1432,00	1410,00	3,15	5500,00	645,00	620,00
A 4	1202,00	6436,00	12,80	23010,00	2454,00	8145,00
Totale edificio A	10610,00	19245,00		100933,00	11084,00	10045,00
Edificio B						
B 1	10338,00	14231,00	12,00	85386,00	24036,00	6598,00
B 2	2574,00	3764,00	12,00	22584,00	2378,00	1100,00
B 3	4230,00	4158,00	12,00	28721,00	2872,00	2440,00
Totale edificio B	17142,00	22153,00	12,00	136691,00	29286,00	10138,00
Edificio C						
C 1	21950,00	22435,00		139851,00	28035,00	20200,00

SC= superficie coperta (mq);
 SLP = superficie lorda di pavimento (mq);
 Hmax ft. = altezza massima fuori terra calcolata dal piano campagna(ml);
 V =volume complessivo fuori terra (mc);
 SPP =Superficie a Parcheggi Pertinenziali complessiva (mq);
 VP= Verde Privato (mq)

4.1.1 aspetti architettonici

Di seguito si illustrano le scelte progettuali e funzionali dei vari fabbricati che compongono gli edifici A,B,C, individuati nella **Figura 4.2** Per ogni edificio verranno descritti singolarmente i fabbricati che li compongono i quali avranno soluzioni progettuali differenti per meglio adattare le scelte architettoniche compositive di prospetto alle funzioni in essi previste.

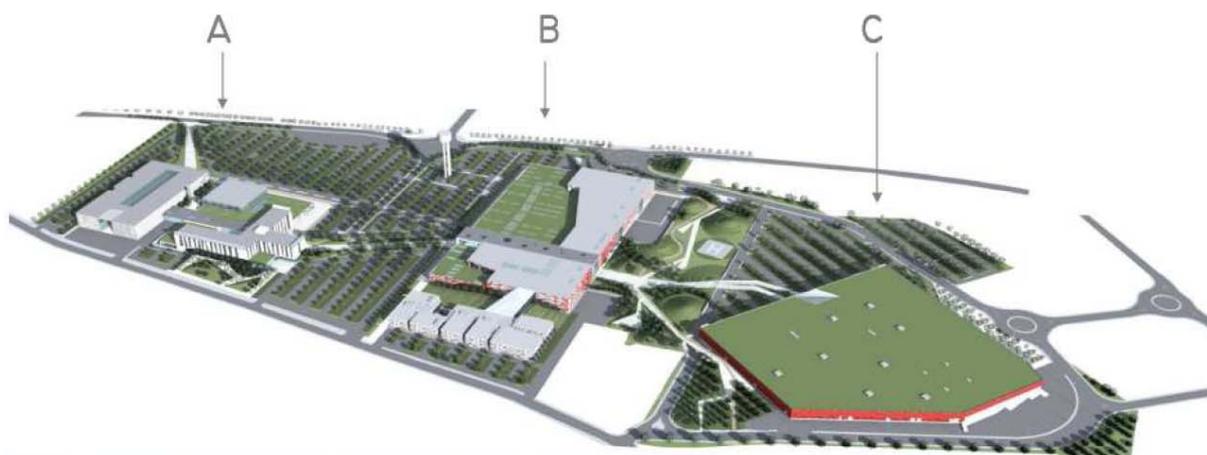


Figura 4.2 – Vista virtuale degli edifici

➤ **Edificio A**

Il complesso dell'edificio A è composto da 4 fabbricati che formano un compendio immobiliare in cui le funzioni ospitate, tutte complementari e sinergiche, sono raccordate in maniera fisica con una galleria pedonale privata ad uso pubblico, parte coperta e parte scoperta. Tale Galleria (mall) permette al pubblico di attraversare tutto il complesso immobiliare garantendo una comoda accessibilità alle varie attività che vi si insedieranno. Questo percorso comune si innesta sul percorso pedonale pubblico che si dirama dalla via Plinio e, dopo aver attraversato

l'edificio A, ritorna nuovamente nella passeggiata pubblica che conduce all'edificio B permettendo il passeggio in assoluta sicurezza e tranquillità non intersecando mai il flusso di traffico veicolare delle limitrofe aree a parcheggio.

Di seguito si descrivono le funzioni allocate nell'edificio A.

A|1 – Parco espositivo ricreativo

Il primo fabbricato che si incontra è il parco espositivo e ricreativo denominato PACE, la cui Superficie Lorda di Pavimento di circa mq 7400 si suddivide in due livelli (mq 4450 il primo livello e mq 2950 il secondo). L'edificio ha una forma "introversa" racchiudendo entro se stesso le funzioni e le attività obbligando, con un'unica entrata e una unica uscita, il fruitore ad attraversarlo ed a scoprirne i contenuti.

La luce penetra dalle grandi vetrate che delimitano le entrate e tagliano l'edificio da terra a cielo; il percorso centrale comune è illuminato dall'alto da grossi lucernai che ne conservano il microclima fornendo il più possibile una luce naturale. I lucernai hanno parti apribili automaticamente in funzione del clima interno, permettendo un ricircolo naturale dell'aria a supporto della climatizzazione artificiale. Parte dei vetri dei lucernai potranno contenere cellule fotovoltaiche per la produzione di energia elettrica al fine di garantire l'illuminazione artificiale serale del fabbricato in condizioni di autosufficienza energetica.

All'interno sono stati ricavati stand e spazi espositivi dedicati all'eccellenza campana e al bambino. Al piano terra, oltre agli stand che si snodano lungo il percorso interno e che potranno essere chiusi o aperti secondo le esigenze degli utilizzatori, si potranno insediare attività artigianali che rivestono caratteristiche di unicità e pregio intervallate da spazi educativi per le scuole ed i bambini.

Gli spazi del piano terra includono una area per manifestazioni ed un teatrino. La prima, di circa mq 650, è adatta ad ospitare attività diversificate, dal "farm market" (mercato periodico dei contadini produttori della zona) all'allestimento di un campo da calcetto indoor. Il teatrino, di circa 230 posti, invece, è dedicato ad eventi didattici e potrà ospitare manifestazioni per i ragazzi e promozioni culturali, oltre che presentazioni enogastronomiche o spettacoli virtuali legati alla storia ed alla vita nell'epoca Pompeiana. Il Teatrino, pur occupando una posizione baricentrica nella composizione del fabbricato, ha un suo accesso autonomo e quindi può anche essere aperto al pubblico indipendentemente dalle restanti attività presenti nel fabbricato. Al piano superiore si potrà accedere tramite uno scalone a tripla rampa o attraverso ascensori panoramici. Qui si affacciano, lungo il percorso a ballatoio aperto sulla hall centrale, altri stand espositivi, altri spazi artigianali di servizio ed un ristorante a tema. Tutti gli stand presenteranno personalizzazioni legate all'utilizzatore, che sarà libero di scegliere se usare o meno controsoffittature in cartongesso ed altre modanature. In ogni caso una supervisione artistica in corso di allestimento garantirà l'omogeneità e l'armonia dei singoli interventi. Ogni stand è dotato del proprio locale wc autonomo con antibagno spogliatoio nel caso la gestione di tali spazi sia assegnata a differenti soggetti.

Le parti comuni nel fabbricato, avranno una impronta "tecnologica" con strutture, impiantistica e canalizzazioni dell'aria a vista poichè non verranno utilizzate controsoffittature ad esclusione dei locali bagno e Wc per il pubblico. Le pareti saranno tinteggiate in colori grigi, comunque chiari, ed il pavimenti sarà in pietra locale di colore pastello. Le balaustre e le ringhiere saranno in acciaio spazzolato e cristallo antisfondamento con corrimano in acciaio spazzolato. I corpi illuminati della piazza centrale saranno dotati di *interruttore crepuscolare* per evitare accensioni premature. L'impianto di climatizzazione comune sarà servito da due unità esterne poste in copertura (e adeguatamente mascherato) ed ogni stand presenterà la sua unità di trattamento aria interna che ne regolerà il microclima. Tutto il fabbricato sarà dotato di impianto di spegnimento a pioggia la cui vasca di accumulo comune sarà situata al di sotto dell'edificio B|3.



Figura 4.3 – Fabbricato A|1 vista virtuale

A|2 - Centro ludico ricreativo

Il centro ludico ricreativo è separato dal fabbricato precedente da una zona a verde privato ad uso pubblico ma connesso funzionalmente al mall pubblico coperto, su cui si innestano i suoi ingressi. Si tratta di un fabbricato su due la cui Superficie Lorda di Pavimento (pari a mq 3900 circa) è suddivisa in un piano terra di superficie pari a mq 3000 ed in un primo livello, che occupa solo parzialmente il fabbricato, pari a mq 930 circa.

La destinazione di tale edificio sarà ludico ricreativa (terziaria) ed è stato ricavato dalla fusione della entertainment court (di cui alcune funzioni sono state inserite nell'edificio A|1) e dalla Biblioteca/Libreria che è stata completamente integrata negli stand didattici sempre dell'edificio A|1. All'interno di questo fabbricato troveranno posto vari locali per attività affini legate alla salute e al tempo libero e che potranno essere gestite sia da un unico soggetto che da più soggetti in forma di consorzio.

L'ingresso al centro benessere, di grande attrattività viste le dimensioni, avviene dal mall pubblico centrale all'edificio A, garantendo a questo un presidio anche nelle ore serali. Il grande atrio immette in una zona relax con reception e ristorante tematico. Seguendo un percorso obbligato si entra negli spogliatoi, sia maschili che femminili, con gli adeguati servizi igienici e docce. Dagli spogliatoi si potrà accedere a scelta alla vasca idroterapica che trova spazio al piano terra sotto un grande lucernario, alle sala per le saune o alla sala per la muscolazione che si trova invece al piano superiore. Questa sala è un grande open space di mq 900 completamente vetrato a perimetro che permette di svolgere attività attrezzistica e ginnastica godendo della luce naturale proveniente dall'esterno. Il collegamento verticale tra i due livelli avverrà mediante uno scalone in linea e una coppia di ascensori entrambe conformi al superamento delle barriere architettoniche. La sala muscolazione al primo piano sarà pavimentata in legno. Da questo volume si potrà avere accesso alla copertura del sottostante livello adibita a tetto verde. La scelta del verde su questa copertura è voluta oltre che per motivi di eco-sostenibilità (abbattimento delle polveri sottili e risparmio energetico per la produzione di frigoriferi) anche per fare in modo che le vedute sia dalla sala della palestra che dal sovrastante Hotel siano piacevoli. Tale verde, che si configura come verde privato, è accessibile agevolmente per la sua manutenzione e per la manutenzione degli impianti e delle macchine collocate in copertura, ma è stato volutamente non reso accessibile al pubblico per preservarne le caratteristiche di ecocompatibilità e di mitigazione di impatto delle superfici coperte dei fabbricati.

La vasca idroterapica si affaccerà su un patio interno allestito a giardino ed a verde privato (in questo caso accessibile) con una grande vetrata composta da elementi parzialmente scorrevoli che durante l'estate potranno essere aperti. Il patio esterno, la cui configurazione evoca quelli delle "domus" pompeiane, potrà essere utilizzato durante la stagione mite come solarium e spazio relax. Tutto attorno all' atrium di romanica memoria, complanari al bordo vasca, sono realizzati ambulatori e salette per i massaggi, la fisioterapia, la cura del corpo ecc. oltre a saune e bagno turco. Altre sale più grandi potranno ospitare la palestra per la danza e per le arti marziali. Dal patio/giardino centrale con una scala si accede ad un sottostante volume tecnico di circa mq 50 che ospita i filtri e le pompe della vasca idroterapica. Questa ultima è scavata nel suolo sottostante e avrà il bordo a filo pavimento. Un sistema meccanico di chiusura a copertura della vasca durante la sera, nella stagione invernale, contribuirà all'abbattimento dei consumi energetici per il riscaldamento dell'acqua in essa contenuta.

Al piano terra l'edificio sarà chiuso su tre lati da pareti perimetrali cieche ma interamente vetrato verso il mall coperto per far ammirare anche dall'esterno le attività che all'interno di questo si svolgono. Tale attività sarà strettamente connessa con l'attività alberghiera sovrastante.



Figura 4.4 – Fabbricato A|2 vista virtuale lato via Plinio

A|3 – Centro Congressi

Il centro congressi è separato dal fabbricato A|2 tramite il mall pubblico coperto su cui ha l'accesso principale.

L'ampio ingresso taglia in due l'edificio e permette di accedervi anche dal parcheggio pertinenziale che separa il fabbricato dalla via Castriota. Esso funziona in simbiosi con il sovrastante hotel con il quale ha un collegamento interno verso la reception pur potendo conservare una gestione separata dalla attività ricettiva.

L'edificio, con Superficie Lorda di Pavimento di 1400 mq, ha pianta rettangolare il cui asse centrale distribuisce le sale congressi poste su ambo i lati. Le sei sale piccole, di circa 90 mq, e possono ospitare sino a 90 persone sedute in platea. Le due sale, di mq 200 ciascuna, oltre ad ospitare circa 200 posti a sedere per congressisti, possono essere utilizzate come sale per ricevimenti, soprattutto quella verso la corte a verde interna che gode di una grande parete vetrata verso il giardino. Il servizio di colazioni di lavoro o buffet potrà essere garantito dalle cucine dell'hotel o da un servizio esterno di catering. E' prevista infatti una zona di carico scarico nell'area logistica comune collocata tra i fabbricati A|1 e A|3.

Si è scelto di impostare il pavimento del fabbricato ad una quota di un metro sotto il piano di campagna per rispettare le quote altimetriche dei fabbricati, imposte dalla conferenza dei servizi deliberante del gennaio 2007 e per non creare un effetto di "schiacciamento" nelle sale (soprattutto quelle più grandi), Questo abbassamento non solo ha permesso il rispetto dei vincoli, ma anche di integrare armonicamente il fabbricato con il soprastante Hotel. Inoltre tale abbassamento consente alle vetrate di molte sale di avere il giardino esterno a livello del davanzale creando un piacevole effetto visivo per i fruitori. La differenza di quota tra il piano interno ed il piano dei parcheggi o del mall è compensata da una scala interna alla hall interna di ingresso. Gli spazi comuni distributivi sono trattati analogamente a quelli dell'edificio A|1, con pavimentazioni in pietra locale chiara (tipo pietra bianca apricena), mentre gli impianti verranno mascherati, in questo caso, con controsoffittature in cartongesso. Il pavimento delle sale sarà rivestito con moquette ignifuga di classe adeguata e particolare attenzione sarà dedicata alle insonorizzazioni dei muri perimetrali.

Tutte le sale saranno climatizzate mediante unità esterne poste sulla copertura; le canalizzazioni saranno mascherate nei controsoffitti del corridoio di distribuzione. Completano il fabbricato due blocchi di bagni per i fruitori, in numero adeguato per supportare una affluenza contemporanea di congressisti in più sale.

A|4 - Hotel

Il fabbricato destinato ad hotel si sviluppa su una pianta articolata, derivante dalla necessità di rispettare i vincoli di altezza e garantire al contempo una corretta funzionalità del sistema in rapporto al numero delle camere (n°155). La capienza dell'attività ricettiva supporta anche le richieste del turismo congressuale. Infatti il binomio hotel/centro congressi non solo dà beneficio alle strutture in progetto ma genera volano per tutte le strutture ricettive della zona

archeologica Pompeiana. L'ingresso è innestato sia sul parcheggio pertinenziale antistante che sul mall pubblico pedonale ed introduce nei servizi di piano terra. Una hall a doppia altezza, di stile anglosassone, ospita il front office con i suoi uffici retrostanti, un american bar con vetrate anche sul mall coperto, ed un'area per riunioni informali. Alla medesima quota del centro congressi (un metro sotto il livello della hall) si apre la sala ristorante con la cucina adiacente ed un corridoio che disimpegna la hall verso il giardino interno e l'accesso diretto al centro congressi A|3. Tra la cucina e il fabbricato A|3 si trova una sala ristorante aggiuntiva per i picchi di fruizione ed a supporto delle prime colazioni. La cucina ha un suo accesso diretto verso l'esterno sul prospetto di via Castriota per l'approvvigionamento merci. Il ristorante e la hall sono pressoché interamente vetrati verso l'esterno. Il dislivello interno nel piano terra è raccordato con scale e rampe adatte alla fruizione anche da parte di persone diversamente abili.

Dal piano terra partono le risalite verticali che si compongono di quattro ascensori normali a sistema di prenotazione più uno adeguato alla normativa per le persone diversamente abili, oltre al vano scale. Si accederà al primo livello di camere che è di dimensioni ridotte rispetto agli altri piani poiché occupa solo una parte del sedime dell'edificio e dove trovano spazio 32 camere doppie, tutte con le stesse caratteristiche dimensionali. La camera tipo avrà una superficie di mq 18 con un bagno di mq 3,50. L'altezza della camera netta sarà di mt 3,00. Ogni stanza avrà la propria unità di climatizzazione nel controsoffitto ispezionabile collocato al di sopra dell'anticamera che distribuisce il locale bagno e la cabina armadio. In questa zona l'altezza netta sarà di mt 2,50 come pure nel corridoio distributivo centrale che ospiterà le canalizzazioni. Le scelte dei materiali di rivestimento saranno lasciate al gestore nel rispetto delle normative acustiche e di classificazione ignifuga.

Il secondo piano occupa tutta l'impronta a terra del fabbricato sormontando anche il fabbricato A|2 e la Hall al piano terra. Dal corpo ascensori e scale centrale partiranno tre corridoi che distribuiranno le circa 60 camere del piano, tutte con caratteristiche analoghe a quelle già descritte sia a livello dimensionale che impiantistico. Al termine di ogni "braccio" distributivo si interesterà una uscita di emergenza (via di fuga) su una scala di sicurezza antifumo nascosta nell'involucro dell'edificio. Il terzo piano è identico al secondo.

Il vano scale principale accede anche alla copertura piana del fabbricato ove sono collocati i locali tecnici e gli impianti tecnologici a basso impatto ambientale. La copertura del ristorante al piano terra (che è un corpo di un solo piano) sarà a verde e non accessibile, mentre dal corridoio del primo piano dell'hotel si potrà accedere alla copertura a verde del sottostante fabbricato congressi ma solo per ispezioni e manutenzione.



Figura 4.5 - Fabbricato A|4 vista virtuale aerea da Ovest

➤ **Edificio B**

L'edificio si compone di tre fabbricati che formano un compendio immobiliare raccordato in maniera fisica attraverso un mall privato ad uso comune interamente coperto.

Questo sistema di percorsi pedonali permette al pubblico di attraversare l'edificio stesso sia in senso longitudinale (dall'ingresso di via Plinio alla via Castriota) sia in senso trasversale (con la mall centrale). La galleria centrale si innesta sul percorso pedonale Nord/Sud che attraversa tutte e tre i macrolotti e rappresenta la "cerniera" tra la area "A" e l'area "C". Essa separa il fabbricato B|1 (Fashion Court) dal fabbricato B|2 (Food Court). La sua funzione aggregativa vuole essere volano della polarizzazione di un'area del Comune di Torre Annunziata che, da periferica, con l'espansione della città assuma i connotati di nodalità. Non ha l'ambizione di ricalcare i fasti della Galleria Umberto I in Napoli ma ne mutua i presupposti fondativi: il risanamento di una zona degradata e la sua contestuale rinascita. La Galleria Umberto I fu voluta nell'ambito della Legge per il Risanamento di Napoli del 1885 e sorse sulle demolizioni di un quartiere degradato per far posto a luoghi consoni ad incontri e alla vita sociale. La demolizione per la realizzazione di questa moderna Galleria riguarderà solamente edifici industriali dismessi di scarsa rilevanza, ma sviluppata con il medesimo obiettivo: la creazione di un polo aggregativo che da "artificiale" nei primi momenti diventi e si consolidi come naturale con il tempo. Questo spazio comune, come la galleria Umberto I, presenterà affacci su due ordini e negozi e ristoranti al piano terra e sarà punto di incontro tra la popolazione Torrese e gli innumerevoli turisti che qui verranno a visitare il nuovo centro di passaggio dopo la visita al sito archeologico di Pompei.

Per continuare le analogie, anche qui si è scelto di innestare su un braccio della nuova galleria (che nella traduzione inglese è divenuta la Mall) un locale per lo spettacolo (il teatro San Carlo nel caso della Galleria Umberto I) ossia il multicinema che si trova nel fabbricato B|3. Il locale di spettacolo garantisce alla galleria la vivibilità e il presidio anche nelle ore serali ed una possibilità di attrattività maggiore per i locali (bar e ristoranti) che su di essa si aprono.



Figura 4.6 – Vista virtuale Galleria Centrale Publica

B|1 – Fashion court

Arrivando dal marciapiede stradale di via Plinio si accede sul lato corto dell'edificio B che ospita il fabbricato B|1.

Esso è dedicato alla moda e a tutto ciò che fa qualità del prodotto con prevalenza del made in Italy. Ha una superficie di circa mq 10.100 al piano terra e di circa mq 4.100 al piano primo con una galleria ad uso pubblico di mq 2400 che distribuisce internamente i vari spazi commerciali, espositivi e di servizio. All'interno del percorso pedonale pubblico si trovano le scale mobili e il gruppo ascensori che collega con il ballatoio del piano primo. Il perimetro dell'edificio è rettangolare, il corridoio distributivo che lo attraversa invece ha una forma irregolare per permettere la definizioni di spazi di diverse dimensioni e forme in modo da impedire la monotonia e da evitare le "infilate" prospettiche.

Questa scelta permetterà agli esercizi che occuperanno il fabbricato B|1 di trovare le dimensioni adeguate alla loro attività e garantirà a tutti di godere di posizioni "visibili". Il percorso coperto che distribuisce i negozi del livello sovrastante non è spazio pubblico ma condominiale del fabbricato. Il ballatoio aggetta sul sottostante spazio pubblico con sporgenze mai superiori a mt 1,5. Il fabbricato, così come l' A|1, è "introverso" cioè assume la funzione di contenitore delle attività che si svolgono tutte al suo interno. La galleria pedonale è illuminata dall'alto per la parte monopiano attraverso grandi lucernai che ricordano gli shed della preesistente industria (la Tecnotubi Vega). Per la parte pluripiano, invece, la galleria ha doppia altezza con il corridoio del piano soprastante che si affaccia a balconata su di essa. La luce proviene dalla grande vetrata del primo piano rivolta verso la città di Torre Annunziata. La parete vetrata sarà costituita da pannelli vetrati con una percentuale di manganese tale da ridurre la colorazione tendente al verde (dovuta alla presenza del ferro) e renderli il più possibile chiari e neutri.

All'interno del fabbricato, negli spazi non condominiali o pubblici, sono state progettate molteplici unità. Ogni unità è suddivisa dalle altre mediante pareti perimetrali in blocchetti di cls ignifughi ed è separata dal mall distributivo da una vetrina o da un semplice serranda meccanizzata. All'interno vi è un locale magazzino stoccaggio merci oltre ad un antibagno che funge da spogliatoio e da un locale bagno wc. Nelle unità più grandi vi è una separazione tra bagno femminile e bagni maschili con i rispettivi antibagni spogliatoi. Ogni magazzino al di sopra di 25 mq ha una areazione naturale che sarà ricavata o in copertura mediante lucernaio o in facciata; se collocato in facciata un infisso a vasistas regolerà l'apertura dall'interno, mentre dall'esterno il pannello di rivestimento in fibrocemento sarà forato per permettere il passaggio della luce e dell'aria senza creare soluzioni di continuità alla facciata. Il muro di separazione tra l'attività commerciale o espositiva e/o artigianale e il magazzino sarà realizzato in blocchetti di cls con adeguata resistenza al fuoco. Le unità all'interno del fabbricato sono complessivamente 38 di cui 4 si affacciano direttamente ed esclusivamente sulla galleria centrale pubblica mentre altre 4 avranno il doppio accesso sia dall'interno del mall ad uso pubblico che dalla galleria pubblica centrale. Altre 9 unità invece saranno al primo piano collegate con il corridoio distributivo all'area di carico scarico merci prevista sul lato nord dell'edificio. Il fabbricato B|1 presenta anche una zona adibita a wc pubblici nel rispetto della normativa dettata dalla Legge Regionale 01/2000 riguardo ai bagni per il pubblico di edifici anche a destinazione commerciale. Tali servizi sono collocati in posizione baricentrica ed in corrispondenza di un corridoio per l'uscita di emergenza al piano terra, si compongono 5 locali bagno più uno per disabili per ogni sesso oltre ad un antibagno con lavabi per ciascuno gruppo. Incolonnati a questi, al primo piano, si realizzerà un ulteriore blocco bagno di numero tre bagni più disabili per ogni sesso.

Verde Pensile - La copertura della parte di fabbricato monopiano è a verde, oltre che per motivi di sostenibilità ambientale, anche per offrire la vista del giardino pensile dalla balconata distributiva del piano superiore e dalle case circostanti. La copertura ospiterà anche le macchine per il trattamento dell'aria e i vari camini di areazione i quali saranno opportunamente mascherati. Il verde pensile sarà accessibile per la manutenzione e la cura da due accessi posti sulla balconata del mall superiore; tutti i percorsi attraverso il verde saranno in paiolato di legno in armonia con i rivestimenti degli impianti. Il prato erboso sarà permanente e verranno create macchie vegetali con essenze autoctone il più possibili coerenti con la macchia mediterranea bassa.

Verranno pertanto alternati, nel rispetto dei singoli spazi vegetativi, arbusti e cespugli formati da diverse essenze e composti secondo scelte il più possibile casuali e naturali. Si utilizzeranno prevalentemente il lentisco, l'erica arborea, il corbezzolo, il mirto, l'euforbia arborea, e altre essenze cespugliose quali i cisti, il rosmarino, l'alloro e l'oleandro; al fine di garantire una certa cromaticità, inoltre, saranno presenti anche cespugli di lavanda e di ginestre.



Figura 4.7 - Fabbricato B|1 vista virtuale aerea da Ovest

Mall

La galleria pubblica che divide il fabbricato B|1 dal fabbricato B|2 è di pianta rettangolare ed è delimitata sui lati lunghi dalle facciate vetrate dei due fabbricati mentre sui lati corti si aprono i portali di accesso dalla passeggiata pedonale scoperta verso l'edificio A a Nord e C a Sud. La galleria ha un'altezza di mt 12 ed una struttura in acciaio con copertura in pannello sandwich. La copertura presenta delle bucaie a cielo aperto di notevoli dimensioni (mediamente mq 15/20 ciascuna) in corrispondenza delle grandi vasche a fioriera interne. Le bucaie saranno grigliate con lamiera microforata al fine di garantire schermatura solare e protezione dalla intrusione dei volatili. La pavimentazione sarà in basoli grezzi di pietra locale chiara bocciardata ed il medesimo rivestimento sarà utilizzato per le sedute ricavate a perimetro del muretto di contenimento delle aiuole e della vasca d'acqua.

La climatizzazione estiva verrà ricercata con sistemi naturali mediante la nebulizzazione di acqua ad altezza di mt 6 lungo il perimetro ad intervalli regolari in modo da creare un moto convettivo verso il basso dell'aria raffrescata in tal modo.

Le vasche di fiori e piante saranno direttamente collegate con il terreno sottostante e potranno ospitare anche alberature di alto fusto oltre che cespugli di macchia mediterranea. Le essenze previste saranno sugheri e roverelle.

La vasca d'acqua avrà profondità limitata e collaborerà al microclima mediante zampilli. Il mall sarà attraversato da un ponte pedonale privato che metterà in collegamento il piano primo del fabbricato B|1 con il piano primo del fabbricato B|2. Il ponte di attraversamento sarà completamente vetrato impedendo l'affaccio sulla sottostante galleria pubblica. Questo per creare un collegamento pedonale aereo tra i due livelli senza soluzione di continuità (porte o altro) garantendo la climatizzazione di entrambi i fabbricati. Il collegamento tra il primo piano del B|1 e del B|2 consentirà una maggiore accessibilità data dal doppio accesso posti alle due estremità del percorso. Questo permette una circolazione pedonale fluida e circolare garantendo visibilità e visitabilità a tutti i locali posti al primo piano. Inoltre le dimensioni considerevoli del corridoio distributivo pari a minimo mt 6,00 determinano un agevole transito anche nei momenti di maggior affollamento.

B|2 – Food Court

E' a pianta rettangolare su due livelli con la medesima tipologia del B|1. Si accede dal mall pubblico e si entra nello spazio di collegamento e distribuzione ad uso pubblico mediante due ingressi. Il primo (lato Nord) immette nella grande piazza coperta denominata food court. Su questa, pavimentata in maniera analoga alla mall esterna, si aprono i ristoranti, il self service ed i ristoranti tematici del piano terra. Dalla piazza si snodano i collegamenti verticali (scale mobili ed ascensori) verso il ballatoio di distribuzione privato del primo piano del fabbricato).

La piazza coperta ha una superficie di circa mq 500 e presenta una vasca d'acqua al di sotto delle due scale mobili e della scala di accesso al ballatoio del piano primo. Su di essa si affaccia un self service di mq 700, una gelateria, ed altri locali tipici. Ogni singolo spazio per le attività di somministrazione e di preparazione sono adeguate alla normativa vigente sia per le cucine (tutte con le apposite canne fumarie e areazioni) sia per i servizi igienici. Gli allestimenti interni saranno personalizzati dagli utilizzatori nel rispetto della struttura dell'edificio.

Le chiusure sul mall pubblico saranno in vetro mentre verso la galleria pedonale interna potranno essere vetrate o semplicemente lasciate senza infissi con una serranda di sicurezza per gli eventuali orari di chiusura differenziati. In ogni caso la pavimentazione dei locali dovrà essere complanare a quella della piazza pedonale e delle gallerie interne. La Piazza potrà ospitare tavolini per le attività ma anche manifestazioni ed eventi. Dalla piazza la mall interna prosegue sino all'ingresso della multisala che si trova nel Fabbricato B|2 e ne è parte integrante con due delle nove sale complessive. Questo ingresso è stato volutamente innestato sul percorso pedonale interno della food court per permettere un passaggio serale ai fruitori della multisala di fronte alle attività di ristorazione. La galleria pedonale sbocca sul secondo accesso nella mall pubblica. Le doppie porte scorrevoli sulla galleria pubblica garantiscono il microclima interno (sarà climatizzata). L'altezza dell'interpiano sarà analoga al fabbricato B|1. La copertura della porzione monopiano sarà a tetto verde con analoghe caratteristiche di quella descritta in precedenza. La porzione a doppia altezza avrà la parete vetrata verso la copertura a verde. Una scala interna permetterà l'accesso alla copertura per la manutenzione del verde, e, proseguendo, permetterà l'accesso al piano delle coperture alla quota +17,00.

Il ballatoio distributivo del piano primo avrà le analoghe caratteristiche del B|1 e distribuirà 4 ulteriori locali aprendosi sul sottostante mall pedonale.

B|3 - Multisala

Il fabbricato della multisala si compone di 9 sale per circa 2000 posti complessivi. Ogni sala è stata pensata come elemento singolo in modo da garantirne la leggibilità anche da fuori. Il concetto richiama la tipologia dei docks dei capannoni artigianali ed industriali situati verso il mare su via Castriota e, come citazione degli studios di Hollywood dove molti film vengono prodotti e realizzati. Le sale sono collegate da un percorso interno distributivo molto trasparente in netta contrapposizione con la matericità delle singole sale viste, invece, come gusci. Esse sono a differente dimensione in funzione del numero degli spettatori contenuti ma presentano la stessa altezza massima in quanto le loro differenti dimensioni sono state ricavate interrando a differenti quote al di sotto del piano di campagna. Questo permette di contenere i volumi emersi e garantire una complanarità distributiva di tutte le sale. Alle due sale che si trovano nell'interno del fabbricato B|2 (anch'esse parzialmente interrate per motivi di omogeneità con la struttura del B|2) si accede mediante una rampa di adeguate pendenze per la visibilità da parte dei diversamente abili, all'interno del tunnel vetrato di raccordo tra il B|2 ed il B|3. Nell'ingresso a doppia altezza affacciato sulla mall ad uso pubblico della food court sono collocati da un lato i bagni per il pubblico ed un vano per i locali tecnici, dall'altro le biglietterie ed un magazzino di servizio. Entrambi questi vani sono al di sotto delle sale di proiezione 8 e 9 sino a che l'inclinata della platea ne consente l'utilizzo. Dall'ingresso alla quota 5,00 (complanare alla mall di tutto l'edificio B) si entra nel tunnel di raccordo alle restanti 7 sale. Questo tunnel ha lunghezza tale che permette, con la pendenza corretta, di salire alla quota 7,25 del corridoio distributivo. Il corridoio che distribuisce le sale permette agli spettatori di accedere in alto rispetto alla inclinata della platea. Nel tunnel si realizza una rampa in controtendenza che dalla quota 7,25 distribuisce le due sale 8 e 9 alla quota 9,20 con la stessa logica di accesso nella parte alta della platea. Tale rampa sarà a norma per la fruizione di portatori di Handicap. Tutto il corridoio distributivo interno (che non è ad uso pubblico ma pertinenziale esclusivo del fabbricato B|3) sarà vetrato verso il verde privato all'interno delle due chiostrine che si sono formate dal distacco del fabbricato B|3 dal B|2). All'arrivo della rampa di collegamento lo spazio distributivo si apre in una piazzetta che potrà ospitare anche un corner a servizio di rinfresco per gli spettatori. Le sale sono tutte dimensionate in modo che il riverbero acustico sia corretto e la visuale sia la migliore possibile da tutti gli ordini di posti.

Alla quota ingresso nella sala vi sono gli spazi per i portatori di Handicap. Il deflusso degli spettatori potrà avvenire verso l'esterno mediante le uscite di sicurezza poste alla quota più bassa della sala. Solo i portatori di handicap dovranno uscire dalla medesima porta di ingresso. Il vano tecnico di proiezione è posto al mezzanino sopra l'ingresso delle sale ed il tecnico può accedervi per controlli mediante una scaletta posta nella intercapedine. Il locale di proiezione avrà una presa di luce ed aria direttamente in copertura da cui emerge di circa 40 cm. Le sale saranno climatizzate in maniera autonoma con una unità di trattamento aria posta sul tetto. Il gestore provvederà alla personalizzazione interna della sala sia come rivestimenti che come pavimenti oltre che per gli arredi fissi (poltroncine). Il vano tecnico retro-schermo ospita tutti gli strumenti per il sonoro ed è ispezionabile. Le uscite di emergenza al di sotto del piano di campagna sono raccordate alla quota di marciapiede mediante scale.

Al di sotto del corridoio di distribuzione si trova la vasca sprinkler condominiale per tutti gli edifici ed i fabbricati in essi contenuti che necessitano di questo elemento anti incendio. La vasca di 1000 metri cubi ha un locale pompe agevolmente accessibile dall'esterno. Ulteriori locali tecnici per la cabina elettrica e per il gruppo di continuità sono posti al di sotto della sala 2 con accesso diretto dall'esterno.

➤ Edificio C

L'edificio C comprende un unico fabbricato su due livelli con un'impronta a terra di mq 21950. Il primo livello, semi interrato, è destinato a parcheggi e movimentazione verticale mentre il secondo è destinato a centro commerciale classico con ipermercato, media struttura non alimentare specializzata e galleria commerciale di negozi. All'edificio si accede mediante un ponte pedonale che si innesta sul percorso pedonale pubblico in uscita dal mall coperto dell'edificio B.

Sfruttando l'orografia attuale del terreno la pendenza della rampa di innesto al ponte è molto lieve. Il ponte attraversa tutta l'area a parcheggio scoperto permettendo un collegamento senza interferenze con le auto.



Figura 4.8 – Vista virtuale ponte pedonale con accesso edificio C

La quota di pavimento del piazzale a parcheggio e' complanare al pavimento del parcheggio semi interrato. Il parcheggio interrato ha una altezza netta di mt 2,50 ed è suddiviso in due stive per normativa antincendio. Esso è chiuso su tre lati verso Sud, Est ed Ovest mentre è aperto verso il parcheggio esterno. Questo permette di nascondere la mole dell'edificio dal cannocchiale degli scavi di Pompei. Dal parcheggio si sale, in corrispondenza dell'accesso pedonale del ponte, attraverso tre tappeti mobili e un ascensore. Questo vano di risalita alla quota del centro commerciale ha doppio accesso, uno verso il parcheggio scoperto e l'altro verso l'interno del parcheggio coperto. Nel vano sotto le rampe mobili, verso l'interno, sono state collocate i vani portacarrelli, ed i servizi igienici per il parcheggio interrato. Il parcheggio ha una ulteriore risalita verticale in centro con una coppia di ascensori. La maglia di pilastri 16x16 raddoppia il passo in senso longitudinale in modo da massimizzare il numero degli stalli possibili.

Il parcheggio interrato ingloba in uno scatolare la porzione di canale Conte Sarno così come da prescrizioni della tavola 5.22 della conferenza dei servizi deliberante del gennaio 2007. Tale scatolare permetterà di accedere ad un'intercapedine intorno al manufatto per eventuali controlli e manutenzioni.

La parte interrata del volume a parcheggi presenta un'intercapedine ventilata ove trovano spazio le tre scale di emergenza antincendio che permettono rapidamente di evacuare il parcheggio risalendo sul piazzale scoperto nel retro dell'edificio alla quota +8,00. Sempre in interrato, sul confine Sud verso la nuova strada di impianto, sono realizzati i locali spogliatoi e i servizi igienici per gli addetti dell'ipermercato. Essi sono collegati funzionalmente al soprastante spazio vendita mediante una scala ed un ascensore adatto alla fruizione anche dei diversamente abili. La quota di pavimento di tali locali di servizio è di m 4,30 per avere un'altezza interna netta minima mt 2,70 come previsto dalla normativa. L'illuminazione naturale è garantita mediante finestre a bocche di lupo sul perimetro sud.

La pavimentazione del parcheggio sarà in cemento elicotterato con eventuale stesura di materiale resinoso colorato per differenziare le zone a parcheggio dalle vie di scorrimento. Le due stive del parcheggio saranno

contrassegnate sui pilastri con differenti strisce colorate ed i parcheggi saranno numerati onde evitare la dispersione dell'auto nelle ore di punta. La scelta progettuale di concentrare il più possibile i camini di ventilazione del parcheggio interrato in unici pozzi di luce crea zone di illuminazione naturale e agevola l'illuminamento ed i ricambi d'aria migliorando la vivibilità del luogo. L' utilizzo del cemento o delle resine come pavimentazione evita l'assorbimento totale della luce generato dall'asfalto e consente una maggior illuminazione a parità di corpi illuminanti. Il parcheggio sarà dotato di tutta la segnaletica di emergenza e di adeguata cartellonistica per la veicolazione pedonale verso le risalite verticali e gli spazi pedonali.

La hall di ingresso su doppio livello dell'edificio C avrà le pavimentazioni e i rivestimenti degli spazi pubblici e/o ad uso pubblico degli altri edifici, cioè pietra chiara per la pavimentazione e rivestimenti in colori neutri ma mai bianchi.

L'intera hall sarà vetrata e la vetratura piegherà anche nella copertura in modo da inondarla di luce ed evidenziarla adeguatamente essendo l'unico accesso di tutto l'edificio. La cortina vetrata avrà in copertura anche porzioni apribili automaticamente e collegate al sistema antincendio.

L'ingresso al livello del centro commerciale si raccorda con il ponte alla quota di 8,60 ma tutto il piano dell'edificio sarà alla quota 8,00. Questo dislivello permetterà la complanarità dell'accesso con il ponte, il quale ponte necessita di un adeguato franco libero per il passaggio dei mezzi di soccorso. Il dislivello è assorbito interamente nella hall con una pendenza assolutamente impercettibile. In ogni caso sia gli sbarchi degli ascensori sia le rampe mobili sono complanari alla quota 8,00. La galleria commerciale ha una tripla mall di larghezza pari a mt.8,00 sulla quale si affacciano i vari spazi commerciali ed artigianali oltre all'ipermercato ed alla media struttura che sono previsti sul lato opposto all'ingresso. La galleria commerciale ha la medesima finitura interna già descritta per quelle degli edifici A e B in modo da garantire un percorso omogeneo, continuo, quasi un sentiero all'interno dell'intero compendio immobiliare.

L'illuminazione della galleria sarà zenitale mediante ampi lucernai posti in copertura ad intervalli regolari che ne garantiscono un'illuminazione pressoché omogeneo nelle ore diurne. La coppia di ascensori che risale dal sottostante parcheggio è situata al centro della galleria in modo tale da non rimanere marginale rispetto alle altre parti del percorso distributivo.

Tutti gli spazi per negozi, siano essi di vicinato (inferiori pertanto a mq 250 di Superficie netta di Vendita), Medie strutture, locali di somministrazione o artigianali, saranno dotati di servizi igienici e spogliatoi dedicati al personale in quantità proporzionale alla superficie e al numero degli addetti previsti. In totale troveranno spazio 56 locali di vendita, inclusi le grandi e medie strutture oltre a tre locali artigianali, un ristorante bar ed un self service e pizzeria. Tutti i locali saranno consegnati al grezzo agli utilizzatori che provvederanno all'allestimento in conformità con le vigenti normative e nel rispetto delle murature e dei vincoli di progetto. Le pavimentazioni saranno tutte complanari alla galleria distributiva interna e sarà libera scelta degli utilizzatori installare vetrine o semplici serrande verso la mall.

La media e la grande struttura avranno a disposizione appositi locali a magazzino e laboratori interni oltre a locali per celle frigorifere. L'intera copertura sarà a tetto verde con le medesime caratteristiche compositive precedentemente descritte per l'edificio B.

L'accesso alla copertura a verde avviene mediante una scala esterna direttamente collegata con gli spazi pertinenziali per il carico e scarico merci. Tale accesso garantirà la manutenzione del verde e la verifica delle macchine in copertura. Le macchine per il trattamento aria, i camini di areazione del parcheggio al piano terra ed i torrioni delle shunt saranno circondati da elementi lignei per mascherarne l'effetto.

La successiva **Figura 4.9** mostra la vista virtuale del lato Sud, verso gli scavi, in cui è visibile la cortina verde di mascheramento come da richiesta della Sovrintendenza in sede di Conferenza Deliberante dell'Accordo di Programma.

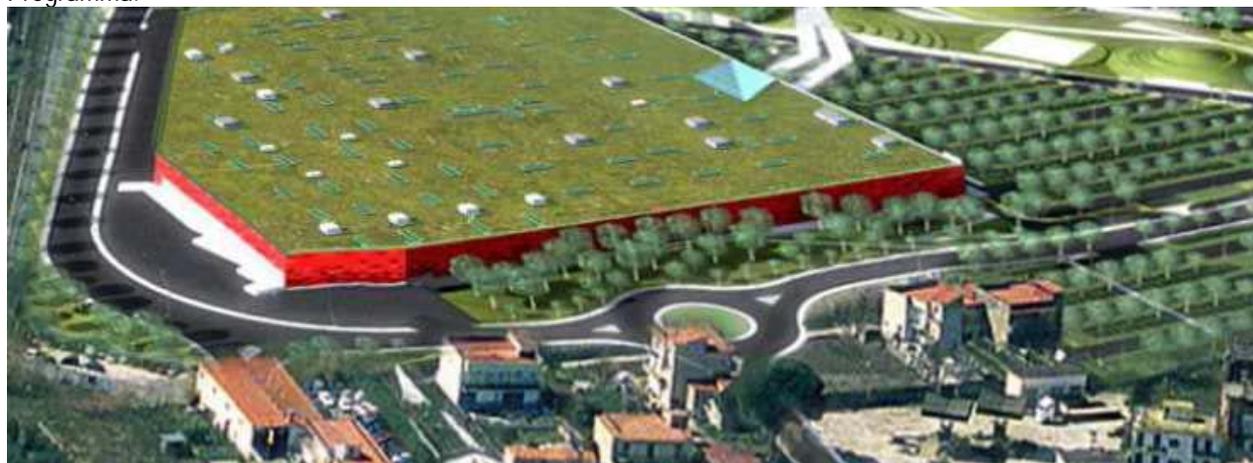


Figura 4.9 - Vista virtuale ponte pedonale con accesso edificio C

➤ *Spazi pertinenziali scoperti*

Gli spazi pertinenziali sono costituiti dalle aree private e private ad uso pubblico che ricadono nella superficie fondiaria al netto del sedime degli edifici e delle gallerie pedonali.

Aree a parcheggio pertinenziale: i parcheggi pertinenziali sono stati accorpati per ogni fabbricato e non suddivisi per pertinenzialità per ogni singolo fabbricato. Questo per evitare separazioni e suddivisioni interne poco consone alla omogeneità dell'intervento. I parcheggi privati pertinenziali (realizzati in aree delimitate da verde e percorsi pedonali), anche laddove non contigui ai parcheggi pubblici, avranno lo stesso grado di finitura degli stalli ad uso pubblico, con pavimentazione in blocchetti di calcestruzzo forati tipo evergreen posati su letto di sabbia e successivamente intasati con terreno vegetale ed inerbiti, il tutto allo scopo di garantire una parziale permeabilità al terreno. Le corsie di distribuzione agli stalli saranno in conglomerato bituminoso pigmentato di colore bruno, avranno dimensione di ml. 6.00 quando a doppio senso di circolazione. Il posto auto misura ml 5,00x 2,50 per agevolare il parcheggio, l'entrata e l'uscita dall'auto e ospitare comodamente anche furgoncini e veicoli da lavoro.

Al fine di mitigare l'impatto ambientale delle grandi superfici a parcheggio richieste da tali tipi di attività saranno messi a dimora in ragione di uno ogni 6 posti auto delle alberature a filare. L'essenza prescelta (analoga a quella dei parcheggi pubblici) è il Piper Nigrum o finto pepe. Il finto pepe è chiamato così perché emette dei piccoli frutti neri, che assomigliano ai chicchi di pepe. Inizialmente emette anche dei piacevoli fiorellini gialli, anche se non sempre è assicurata la fioritura e la fruttificazione; la sua particolarità è quella di avere un tronco rugoso, di un colore molto chiaro e foglie di un verde lucidissimo. È un'essenza sempreverde e non resinosa pertanto non crea problemi di spezzamento del fogliame durante l'autunno e non danneggia le sottostanti vetture. La messa a dimora dovrà essere di piante di almeno 4 anni che hanno un fusto già di due metri. Fiorisce in estate, non ha bisogno di particolari attenzioni e difficilmente viene aggredito da parassiti. L'albero è impiantato mediante un manufatto circolare in cls di 1 metro di diametro che ne consente il collegamento diretto al sottostante terreno vegetale. La profondità del manufatto sarà pari a mt 1,00 in modo che l'apparato radicale si sviluppi oltre questa profondità e non danneggi superficialmente il manto stradale e gli stalli a parcheggio. Tale manufatto dopo la messa a dimora dell'albero sarà costipato di terreno vegetale e sarà chiuso a filo parcheggio da un grigliato carrabile. Tale grigliato, anch'esso in elementi prefabbricati in cls, dovrà permettere la percolazione delle acque meteoriche e la traspirazione del piede del tronco ma deve essere sufficientemente a maglia stretta per garantire che, in caso di errata manovra, la ruota dell'auto non sprofondi. Inoltre dovrà avere un disegno tale da non diventare un ricettacolo di immondizia poiché difficilmente pulibili. Vedi particolare in **Figura 4.10**.



Figura 4.10 - Albero del Finto Pepe in versione adulta e griglia

Marciapiedi e cordolature: tutti i marciapiedi hanno un'altezza di 15 cm sopra al piano stradale e sono separati da questo da una cordolatura in cls prefabbricata di colore chiaro (pigmentato in colore bianco per evitare il colore grigio naturale del cemento). Il marciapiede sarà in cemento architettonico. I marciapiedi saranno omogenei, così come i parcheggi, a quelli pubblici. Anche i percorsi all'interno del verde attrezzato avranno le medesime pavimentazioni in cemento architettonico di analogo mix cromatico. Nella successiva **Figura 4.11** sono indicate delle referenze per le cordolature verso strade e parcheggi, la cromatura dell'impasto della ghiaie che determinano la pavimentazione dei percorsi, e la tipologia delle cordolature di separazione tra tipologie differenti di pavimentazioni complanari. In quest'ultimo caso la divisione tra percorsi pedonali e pista ciclabile e percorsi pedonali ed aree verdi.

Tutti i dislivelli presenti nei percorsi pedonali saranno raccordati o con pendenze inferiori all'8% o con appositi scivoli per garantire adeguata mobilità e autonomia anche ai diversamente abili.



Figura 4.11 - Referenze percorsi pedonali

Il Verde Pertinenziale : le aree verdi saranno contornate da cordoli in cls come per i marciapiedi e saranno trattate analogamente agli spazi di verde pubblico. Il terreno ove saranno impiantate sia le aiuole che spazi verdi di più ampie dimensioni verrà scorticato, ossia verranno rimossi le eventuali pavimentazioni bitumose o cementizie preesistenti. Verrà ricreata la stratigrafia naturale del terreno e gettato terriccio in modo da formare anche piccole colline. Oltre all'impianto del tappeto erboso saranno ricreati cespugli di macchia bassa mediterranea costituita da rosmarini, ginestre, euforbia; ad essi saranno alternati alberi di medio fusto quali Pepe Nero, Roverelle, Sughere e Ulivo. Verranno integrati anche le alberature preesistenti quali pini marittimi.

Le piantumazioni saranno gestite in modo da creare macchie di ombra intervallate da spazi a prato verde con attenzione ai rapporti vegetazionali tra le varie specie. Tutte le aree verdi, siano esse aiuole reliquie o porzioni più ampie, saranno dotate di tappeto verde e di irrigazione automatica in modo da garantire un sufficiente grado igrometrico al terreno.

Per i filari lungo i percorsi pedonali sarà preferibile l'utilizzo del finto pepe, per le aree a macchia le Sughere e per le vaste aree a filare come il verde dell'A|3 o della multisala B|3 gli ulivi.

Aree Pertinenziali Logistiche: sono aree atte ad ospitare automezzi per il carico e scarico delle merci a rifornimento delle attività insediate nei vari edifici e per la raccolta dei rifiuti da parte dei mezzi della nettezza urbana. In totale nell'intero complesso sono presenti 4 aree logistiche, una per l'edificio A di circa 700 mq, due per l'edificio B (circa mq 2000 a servizio del fabbricato B|1 e 800 mq a servizio del B|2 e B|3) ed una di 3800 mq per l'edificio C. Tutte le aree per la logistica sono collegate direttamente alle strade pubbliche in modo così da evitare il transito dei mezzi sui parcheggi destinati agli utenti. Tutte le aree sono recintate mediante muri in cls o grigliati in acciaio. E contengono *un'isola ecologica* di circa mq 50 nella quale trovano posto:

una pressa stazionaria per compattare i rifiuti entro container scarrabili, ciclo oleodinamico, caratterizzate da ampie bocche di carico, estrema affidabilità e molteplici possibilità di carico, per imballaggi, cartoni, legno e plastica (dimensioni della macchina 3,4 per 1,6);

due container scarrabili uno per la carta ed i cartoni, uno per la plastica;

un contenitore per vetro, uno per materiali ferrosi ed uno per rifiuti organici.

Tutto il pavimento di tale aree Logistiche è in battuto di cemento (pavimento industriale) con opportuni giunti antidilatazione. Le aree logistiche saranno interdette all'accesso dei non addetti.

L'area Logistica dell'edificio A, per garantire il carico scarico al piano del centro congressi, presenta una baia di carico ribassata in corrispondenza della porta di accesso delle merci del Fabbricato A|4. La restante porzione di area logistica è al piano strada e serve l'edificio A|1 e A|2. L'area logistica dell'edificio C è posta sul retro e, per la parte a servizio dell'ipermercato, è ribassata di 1 metro affinché i camion accostino alle baie di carico predisposte in modo da agevolare il più possibile le procedure di consegna. Questo permette di evitare accumuli di automezzi in attesa sulle strade pubbliche. In questa zona logistica l'area di pertinenza dell'ipermercato verrà recintata ulteriormente mentre le altre aree di carico scarico saranno condominiali.

Illuminazione spazi pertinentziali: nell'ottica di una ricerca di omogeneità compositiva tra spazi pubblici e privati ad uso pubblico o pertinentziali anche nella scelta dei corpi illuminanti e dei pali vi è analogia. Le tipologie sono tre:

i grappoli illuminanti per le aree a parcheggio,

le paline per i percorsi pedonali

i segna-passo.

Per le aree a parcheggio si sono evitate le torri faro, troppo anonime e i cui fasci di luce sono più adatti a zone periferiche e non di contesto urbanizzato quale questo di Torre Annunziata. Inoltre la ridotta altezza del palo (max mt 12), pur garantendo un corretto illuminamento a terra, genera giochi di luce sulla sovrapposizione dei coni luminosi

dei vari proiettori che rompono la monotonia serale delle vaste aree di parcheggio. Le paline per i percorsi pedonali sono di altezza corretta ed il corpo illuminante non riflette luce verso la volta celeste evitando illuminamenti indesiderati. I segna-passo che si alternano alle paline completano l'illuminamento nelle porzioni basse e riflettono i colori della vegetazione delle aiuole. Le aree logistiche verranno illuminate mediante riflettori posti in prospetto degli edifici prospicienti con attenzione a che i coni di luce non invadano le porzioni di parco limitrofe o gli edifici confinanti.

Panchine ed altri elementi di arredo urbano: nell'ottica della omogeneizzazione tra parti pubbliche e parti private anche gli spazi pertinenziali, non avendo soluzione di continuità con il pubblico, avranno le medesime tipologie di accessori.

Saranno utilizzate panchine modulari che possono essere realizzate in pietra come in plastica irrigidita. Nel secondo caso possono essere illuminate. Hanno una modularità che permette anche di fungere a coronamento di collinette artificiali. Quelle in pietra, dato il loro peso, non sono soggette a furti e sono meno deteriorabili per atti di vandalismo.



Figura 4.12 – Panchine modulari

I gettacarta devono avere caratteristiche di visibilità e capienza. Debbono essere dislocati in ragione di uno ogni 150 mt di percorso pedonale ed essere facilmente svuotabili. La referenza proposta indica che il corpo fisso in cemento o in pietra può a sua volta divenire elemento decorativo, seduta o appoggio di oggetti. La matericità impedisce il furto ed il vandalismo.

I portabici saranno collocati in adiacenza alla piste ciclabili ed in corrispondenza con gli accessi degli edifici nel numero di uno per ogni edificio.

➤ *Accessibilità dei luoghi*

Il progetto ha tenuto conto dell'adeguamento dei vari edifici (sia per i singoli fabbricati che per le aree pertinenziali pubbliche e private) ai requisiti di accessibilità previsti dalla normativa vigente in materia di superamento delle barriere architettoniche (per maggiori dettagli vedi AdRel004 del progetto definitivo architettonico).

Edificio A

A|1. Il piano terra è complanare al percorso pedonale esterno, le porte di ingresso sono scorrevoli con cellula di apertura automatica. Tutti i maniglioni delle uscite di emergenza a spinta sono ad altezza adeguata per l'apertura di un diversamente abile su sedia a rotelle. Al piano il blocco dei servizi igienici pubblici presenta due wc (uno per sesso) adeguati alla normativa di cui sopra. La pavimentazione di tutti i percorsi pedonali ha caratteristiche antiscivolo, e la larghezza minima di questi percorsi non è mai inferiore a mt. 3,00 consentendo ovunque una comoda inversione per le carrozzelle. Tutti gli stand sono accessibili avendo la pavimentazione complanare al percorso distributivo interno. Le risalite verticali al piano primo avvengono tramite due ascensori e un'ampia scalinata a tre rampe.

La coppia di ascensori hanno doppia porta di dimensione conforme al transito delle carrozzelle, presentano pulsantiere con avviso sonoro del piano e numerazione in braille. Le dimensioni interne nette delle cabine sono di cm 140 x cm 150 con aperture delle porte sul lato corto. I vani e le cabine sono tutti vetrati. Le scale hanno il primo e l'ultimo gradino con rivestimento fresato in modo da segnalare al passo del non vedente il pericolo. I corrimano delle scale sono conformi a quanto previsto dalla normativa.

Al piano primo il ballatoio distributivo ed i corridoi interni hanno le medesime caratteristiche dei percorsi sottostanti (larghezza minima mt. 3,00), sono perfettamente complanari agli stand e hanno pavimentati con finiture antiscivolo. I corrimano sono di altezza adeguata e disegnati in modo da non risultare taglienti e di agevole

presa. Le balaustre saranno in pannelli di vetro antisfondamento e non vi saranno mai vuoti o discontinuità tra la struttura e la balaustra superiori a cm 10.

Il ristorante tematico presente al piano non ha nei suoi servizi quello per disabili poiché questo è presente nel vicino blocco servizi pubblici.

Le aree pertinenziali a parcheggi presentano un numero di posti auto per disabile nella misura di 1 ogni 50 posti, posizionati in zona comoda l'accesso.

A|2. Il piano terra è complanare al percorso pedonale esterno, le porte di ingresso sono adeguate all'uso di persone diversamente abili così come le porte delle uscite di sicurezza. Al piano terra il ristorante tematico con la zona lettura e relax hanno un blocco di servizi igienici con due wc (uno per sesso) adeguati alla normativa di cui sopra. La pavimentazione di tutti i percorsi pedonali ha caratteristiche antiscivolo, e la larghezza minima di questi percorsi non è mai inferiore a mt. 1,50 consentendo ovunque una comoda inversione per le carrozzelle. Il blocco spogliatoi per la palestra di muscolazione posta al piano superiore è accessibile ai portatori di handicap con deficienze motorie. Gli spogliatoi, suddivisi per sesso, hanno un locale wc, un armadietto con apertura posta ad altezza conforme, una doccia adeguata per disabili. L'accesso alla palestra sovrastante avviene mediante una coppia di ascensori ed una scala ad unica rampa. Gli ascensori hanno doppia porta di dimensione conforme al transito delle carrozzelle, presentano pulsantiere con avviso sonoro del piano e numerazione in braille. Le dimensioni interne nette delle cabine sono di cm 140 x cm 150 con aperture delle porte sul lato corto. I vani e le cabine sono tutti vetrati. La scala essendo ad unica rampa ha due pianerottoli di interruzione di adeguate dimensioni, il primo e l'ultimo gradino con rivestimento fresato in modo da segnalare al passo del non vedente il pericolo. Il corrimano delle scale sono conformi alla normativa. La palestra al piano primo avrà anch'essa un blocco bagno con due servizi igienici (uno per sesso) conformi. Il blocco spogliatoi per la vasca idroterapica ha le medesime caratteristiche degli spogliatoi per la palestra, l'accesso alla vasca avviene per varchi adeguati. Tutti gli altri spazi, il centro massaggi, il centro estetico ed il giardino esterno sono accessibili e tutti complanari tra di loro.

A|3. L'hotel ha un accesso al piano terra complanare al piano strada. Gli spazi comuni del piano terra sono divisi su due quote differenti ed hanno un dislivello interno pari a circa 1 metro. Tale dislivello è raccordato mediante una rampa con pendenza inferiore all'8% interrotta da un pianerottolo posto a metà di questa. La reception, che ospita il ristorante/colazioni e un piccolo bar, ha un blocco di servizi igienici con un wc adeguato ai diversamente abili diviso per sesso. Il blocco ascensori è composto da 4 ascensori normali più uno più grande di dimensioni interne 140x135 con la porta automatica sul lato corto di luce netta cm 90 con porte a scorrimento automatico. Il vano antistante agli ascensori è molto più ampio di quanto richiesto dalla normativa e consente manovre agevoli. Il numero delle camere adeguate per l'uso dei portatori di handicap fisici e motori è di 9, una in più rispetto a quanto richiesto dalla normativa in proporzione al numero complessivo di camere. Tali stanze sono poste nell'immediata vicinanza del vano scale ed hanno tutte il bagno adeguato alla fruizione da parte di disabili su sedia a rotelle. Sarà compito dell'utilizzatore dotare poi le camere degli altri strumenti necessari all'adeguamento per ipovedenti ed ipovedenti. I corridoi distributivi delle camere hanno tutti dimensioni pari a mt. 1,80 per tutti i piani e non vi sono dislivelli all'interno di ogni piano camere.

I posti auto riservati nei parcheggi pertinenziali sono tre e collocati in adiacenza al marciapiede di accesso all'ingresso principale.

A|4. Il centro congressi è collocato tutto ad una quota di un metro sotto al livello stradale. Il raccordo dei dislivelli avviene, come per l'hotel, tramite una rampa di corretta pendenza nell'atrio principale di accesso; le scale di raccordo hanno il primo e l'ultimo gradino segnalati con fresatura della pavimentazione al fine di corrispondere a criteri di sicurezza anche per gli ipovedenti. Il corridoio distributivo delle sale conferenze e congresso ha una larghezza non inferiore a mt 1,80 che consente agevole passaggio, incrocio e inversione di marcia di carrozzelle. Nel fabbricato sono presenti due blocchi bagni con due servizi igienici (uno per sesso) dedicati ai diversamente abili. Le sale riunioni non presentano arredi fissi pertanto sono di facile adattabilità per la fruizione di persone diversamente abili. Nelle aree pertinenziali vi è la presenza di un parcheggio riservato collocato in adiacenza al vialetto di accesso. Tutti i maniglioni delle uscite di emergenza a spinta sono ad altezza adeguata per l'apertura di un diversamente abile su sedia a rotelle.

Spazi pubblici: i percorsi pedonali privati, sia coperti che scoperti, ed i percorsi verdi presentano larghezze mai inferiori a mt. 1,50, con adeguate pavimentazioni antiscivolo e pendenze sia trasversali che longitudinali a norma di legge. I dislivelli tra parcheggi e marciapiedi, mediamente di cm 15, avranno appositi varchi in corrispondenza di attraversamenti pedonali dotati di scivoli. Tali scivoli, realizzati in cemento architettonico omogeneo alla pavimentazione del percorso, avranno una striscia all'inizio ed alla fine della rampa con finitura bugnata in modo da segnalarne la presenza anche agli ipovedenti (vedi tavola VdTsez.020 del progetto definitivo delle opere di urbanizzazione - Particolare scivolo attraversamento pedonale).

Edificio B

B|1. Il piano terra è complanare al percorso pedonale esterno, le porte di ingresso sono scorrevoli con cellula di apertura automatica. Tutti i maniglioni delle uscite di emergenza a spinta sono ad altezza adeguata per l'apertura di un diversamente abile su sedia a rotelle. Al piano terra il blocco dei servizi igienici pubblici presenta due wc (uno per sesso) adeguati alla normativa. La pavimentazione di tutti i percorsi pedonali ad uso pubblico hanno caratteristiche antiscivolo e la larghezza minima di questi percorsi non è mai inferiore a mt 3,00 consentendo ovunque una comoda inversione per le carrozzelle. Tutti i negozi sono accessibili essendo complanari al percorso distributivo interno. Le risalite verticali al primo piano avvengono tramite tre ascensori e due ampie scalinate a tre rampe ed una coppia di scale mobili. La coppia di ascensori hanno doppia porta di dimensione conforme al transito delle carrozzelle, presentano pulsantiere con avviso sonoro del piano e numerazione in braille. Le dimensioni interne nette delle cabine sono di cm 140 x cm 150 con aperture delle porte sul lato corto. I vani e le cabine sono tutti vetrati. Le scale hanno il primo e l'ultimo gradino con rivestimento freato in modo da segnalare al passo del non vedente il pericolo. I corrimano delle scale sono conformi a quanto previsto dalla normativa. Al piano primo il ballatoio distributivo ed i corridoi interni hanno le medesime caratteristiche dei percorsi sottostanti (larghezza minima mt. 3,00), sono perfettamente complanari ai negozi che su di esso si affacciano e hanno pavimentati con finiture antiscivolo. I corrimano sono di altezza adeguata e disegnati in modo da non risultare taglienti e di agevole presa. Le balaustre saranno in pannelli di vetro antiscivolo e non vi saranno mai vuoti o discontinuità tra la struttura e la balaustra superiori a cm 10. Anche a questo piano vi è un blocco servizi pubblici con due wc, uno per sesso, adeguati all'utilizzo di portatori di handicap.

B|2. Ha le medesime caratteristiche per gli spazi comuni del B|1, con stessa dimensione minima dei corridoi distributivi. Si differenzia soltanto perché i bagni sono ricavati nei maggiori locali per ristorazione (quella con presenza di tavoli) tavola calda, tavola fredda e self service. Ognuno di questi grandi locali che si affacciano sul percorso pedonale coperto interno ha il proprio blocco bagni con due wc, uno per sesso, adeguati all'utilizzo di portatori di handicap. Solo i bar, le gelaterie e i piccoli locali, pur avendo un servizio igienico, non hanno servizio per persone diversamente abili. Essi, comunque, beneficiano dei servizi igienici pubblici del fabbricato B|1 che sono situati a poca distanza e che presentano un locale wc adeguato per ogni sesso. La risalita al piano superiore avviene mediante una coppia di ascensori di analoghe caratteristiche rispetto al B|1, due scale mobili ed una scalinata.

Anche per i locali ai piani superiori, la dotazione di bagni adatti all'uso da parte di persone disabili è garantita dal blocco bagni presente al primo livello nell'edificio B|1, accessibile mediante il collegamento aereo dei due ballatoi sopra il mall centrale.

B|3. Al multicinema si accede direttamente dal percorso pedonale interno all'edificio B|2 senza alcuna differenza di quota. Nella hall di ingresso, oltre alla biglietteria, ci sono i blocchi bagno per i fruitori delle varie sale; questi blocchi bagno hanno due locali wc adeguati ai portatori di handicap. Dall'ingresso biglietteria si accede al corridoio distributivo delle sale mediante un piano inclinato che copre un dislivello di mt 2,25. Questa rampa, di pendenza adeguata, ha uno sviluppo pari a mt 22,00, composta di due segmenti di metri 10 ed un pianerottolo di mt 2,00. Raggiunta la quota di accesso alle sale cinematografiche, queste sono tutte accessibili agevolmente. Tutte le sale sono al di sotto dei 400 posti e per ognuna sono previsti due spazi riservati per la collocazione di carrozzelle. Tali spazi rimangono al livello superiore della sala vicino agli ingressi garantendo una rapida ed agevole evacuazione della stessa da parte dei portatori di handicap in caso di incendio. Le sale non essendo di grande capienza garantiscono una ottima visibilità anche dall'ultima fila non penalizzando così i disabili che stazioneranno in questo ordine di posti.

Dal corridoio alla quota 7,25 partirà una rampa che collegherà alle due ulteriori sale i cui accessi sono posti al di sopra della hall d'ingresso alla quota 9,20. Tale rampa che compensa un dislivello pari a mt 2,00 è composta da due piani inclinati di 10 metri ciascuno di pendenza massima pari all'8%, interrotti da un pianerottolo di metri 2,00 di profondità. Le due sale poste su questo livello sono inferiori ai 400 posti ed hanno analoghe previsioni per la fruizione da parte dei diversamente abili. È valutabile in sede esecutiva l'ipotesi di inserire una ulteriore ascensore per disabili motori che dalla hall colleghi direttamente il livello della biglietteria + 5,00 a quello delle sale + 9,20.

Nelle aree pertinenziali a parcheggio attorno all'edificio B sono stati collocati 22 posti auto di adeguate dimensioni per diversamente abili, questi sono stati posti strategicamente attorno ai vari fabbricati ed ai vari accessi dell'edificio. Per i percorsi pedonali a verde privato ad uso pubblico valgono le indicazioni precedentemente riportate.

Edificio C

Il piano semi interrato a parcheggio ha la stessa quota del piazzale esterno scoperto. All'interno del piano semi interrato destinato interamente a parcheggi sono stati concentrati, vicino alla bussola di ingresso, 13 posti auto per persone disabili in ragione di uno ogni 50 posti. Da tali posti auto si accede agli ascensori che raccordano con il

piano superiore. Al piano parcheggio è previsto un locale igienico sanitario con la presenza di un wc adeguato per portatori di handicap.

Gli ascensori all'interno dell'ingresso (dove sono presenti anche tre tappeti mobili) hanno dimensioni nette della cabina pari a mt 155x 140 con apertura della porta sul lato corto. L'altra coppia di ascensori, che raccorda il piano parcheggio con il piano superiore, in posizione baricentrica rispetto al sedime, ha dimensioni superiori di mt 170x190 con apertura della porta sul lato lungo. Entrambe le coppie di ascensori hanno una adeguata area di manovra allo sbarco al piano e, pur non essendo a cabina vetrata, sono dotati di segnalazioni acustiche per i piani e di pulsantiera con indicazioni in braille.

Al piano seminterrato trovano spazio gli spogliatoi del personale per la grande superficie di vendita alimentare. Avendo numerosi addetti, tale struttura necessiterà di spogliatoi adeguati e usufruibili da portatori di Handicap. Pertanto l'accesso dal piano superiore è garantito oltre che da una scala anche da un ascensore di adeguate dimensioni. Nell'ambito dei locali spogliatoio è stato progettato un wc adeguato all'uso di persone diversamente abili.

Al piano superiore nel centro commerciale gli ascensori all'ingresso sbarcano su una piattaforma complanare al ponte pedonale di collegamento esterno a quota 8,60. La quota di pavimento del centro commerciale è 60 cm più in basso. Tale quota è raccordata con una rampa di pendenza non superiore all'8% di lunghezza pari a metri 8,00. Tale raccordo permette al disabile in carrozzella di visitare tutto il centro attraverso la galleria commerciale che distribuisce gli spazi commerciali su di essa prospicienti. Tale percorso distributivo ha dimensioni sempre superiori a mt 7 di larghezza consentendo un agevole transito alle persone disabili anche nei momenti di affollamento.

Nell'ambito del blocco di servizi per il pubblico sono stati previsti due wc adeguati alla normativa, uno per sesso. Inoltre, nelle attività di somministrazione con presenza di tavoli (ristoranti e self service), i blocchi di servizi igienici pertinenziali prevedono un locale wc a norma di legge per portatori di handicap. L'altra media struttura di vendita non alimentare ha i suoi locali spogliatoi e servizi per i dipendenti al piano mezzanino. L'accessibilità a tali spazi è garantita mediante un ascensore di adeguate dimensioni, nell'ambito dei locali spogliatoi in cui è previsto un wc adeguato per disabili. Nel piazzale a parcheggio pertinenziale sono stati collocati gli otto parcheggi per disabili in prossimità del parco a verde in modo che possano risultare utili anche per l'agevole fruizione di tale area.

Anche nelle aree logistiche retrostanti è stato inserito un parcheggio per disabili.

4.2 OPERE DI URBANIZZAZIONE PRIMARIA

Il programma di interventi prevede, per ciò che concerne le opere di urbanizzazione:

- nuovi tratti viari;
- messa in sicurezza delle strade esistenti mediante l'adeguamento della sezione stradale;
- la delimitazione delle corsie di marcia;
- opere di smaltimento delle acque meteoriche e rete di pubblica illuminazione;
- la realizzazione di un parco urbano attrezzato contraddistinto dalla presenza di dune sistemate a verde;
- percorsi pedonali e aree di sosta con le relative opere di smaltimento delle acque meteoriche e rete di illuminazione pubblica.

Ciò premesso gli interventi di nuova realizzazione riguardano:

- 1 Una rotonda nell'intersezione tra via Penniniello e via Andolfi;
- 2 Due rotonde a tre e a quattro braccia su via Plinio ed in corrispondenza del futuro insediamento;
- 3 Un nuovo tratto di strada pubblica che, percorrendo l'area sud-est dell'insediamento ex Italtubi, collega via Plinio con via Castriota;
- 4 Un tratto viario di collegamento, a mezzo di due rotonde compatte, tra via S. Antonio e la strada di nuova realizzazione di cui al punto 3;
- 5 Un tratto viario di collegamento compreso tra due incroci a T, via S. Antonio e la strada di nuova realizzazione di cui al punto 4;
- 6 Una nuova rampa di uscita dall'autostrada A3 in direzione NA;
- 7 Una nuova rampa di uscita dall'autostrada A3 in direzione SA;

Gli interventi di adeguamento e messa in sicurezza riguardano:

- 8 Il tratto di strada esistente di Traversa Andolfi;
- 9 Il tratto di strada esistente di via Penniniello;
- 10 Il tratto di strada esistente di via Plinio;
- 11 Il tratto di strada esistente di via S. Antonio.

Inoltre si prevede la realizzazione di aree di parcheggio pubblico con accesso ed uscita dalla strada di nuova realizzazione di cui al punto 3. La strada di nuova realizzazione è evidenziata anche nella planimetria di inquadramento territoriale.

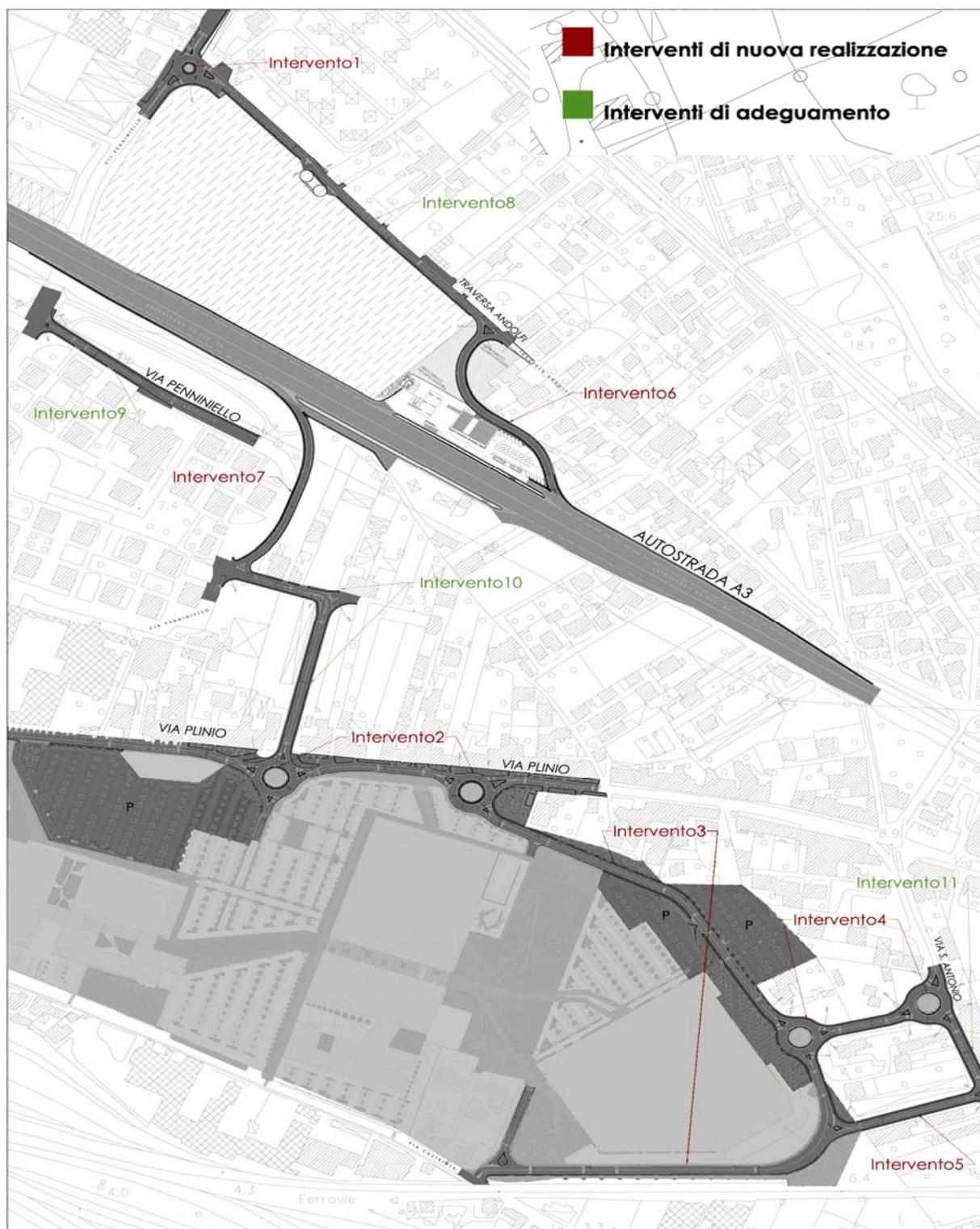


Figura 4.13 – Individuazione degli interventi di progetto

4.2.1 Caratteristiche geometriche degli interventi di nuova realizzazione

1 Rotatoria di progetto tra via Penniniello e via Andolfi

Si tratta di una rotatoria a tre bracci con diametro esterno di 27.60 m con corsia centrale di 6.00 m e banchine laterali di 1.00 m. E' prevista la realizzazione di una corona sormontabile della larghezza di 1.50 m.

2 Realizzazione di due rotonde su via Plinio

Si tratta di due rotonde una a tre e una a quattro bracci con diametro esterno di 38.00 m con corsia centrale di 6.00 m e banchine laterali di 1.00 m. E' prevista la realizzazione di una corona sormontabile della larghezza di 1.50 m e marciapiedi della larghezza variabile in funzione dell'esistente e comunque non inferiori ad 1.50 m.

3 Nuova strada di collegamento tra via Plinio e via Castriota

Si tratta di un tratto di strada di nuova realizzazione della lunghezza di circa 750 m di categoria E "strade urbane" (D.M. 05.11.2001). E' previsto un doppio senso di circolazione organizzato su due corsie ciascuna della larghezza di 3.50 m e banchine laterali di 0.50 m. Esternamente alla carreggiata stradale si prevedono marciapiedi della larghezza di 1.50m.

4 Nuovo collegamento tra via S. Antonio e la strada di nuova realizzazione di cui al punto precedente

Si tratta di un tratto di strada di nuova realizzazione della lunghezza di circa 80 m di categoria E "strade urbane" (D.M. 05.11.2001). E' previsto un doppio senso di circolazione organizzato su due corsie ciascuna della larghezza di 3.50 m e banchine laterali di 0.50 m. Esternamente alla carreggiata stradale si prevedono marciapiedi della larghezza di 1.50 m. Il collegamento a via S. Antonio con la strada di nuova realizzazione di cui al punto 3, avviene a mezzo di due rotonde a tre bracci con diametro esterno di 36.00 m con corsia centrale di 6.00 m e banchine laterali di 1.00 m. E' prevista la realizzazione di una corona sormontabile della larghezza di 1.50 m e marciapiedi della larghezza di 1.50 m.

5 Nuova strada di collegamento tra via S. Antonio e la strada di cui al punto precedente

Si tratta di un tratto di strada di nuova realizzazione della lunghezza di circa 125 m di categoria E "strade urbane" (D.M. 05.11.2001). E' previsto un doppio senso di circolazione organizzato su due corsie ciascuna della larghezza di 3.50 m e banchine laterali di 0.50 m. Esternamente alla carreggiata stradale si prevedono marciapiedi della larghezza di 1.50m.

6 Nuova rampa di uscita autostradale in direzione NA

La nuova rampa, progettata secondo quanto prescritto dalla normativa vigente (D.M. 05.11.2001), è caratterizzata da una lunghezza di circa 250 m e termina con un incrocio a T su Traversa Andolfi. E' caratterizzata da una corsia di 4.00 m con banchine laterali in dx ed sx rispettivamente di 1.50 ed 1.00 m.

Il raggio massimo e minimo del tracciato risulta pari, rispettivamente, a 67.00 m e 48.75 m; tutti gli archi sono collegati a rettilinei o ad altri archi a mezzo di curve di transito a raggio variabile definite "clotoidi".

Saranno installate opportune barriere di sicurezza a protezione della marcia dei veicoli.

7 Nuova rampa di uscita autostradale in direzione SA

La nuova rampa, progettata secondo quanto prescritto dalla normativa vigente (D.M. 05.11.2001), è caratterizzata da una lunghezza di circa 205 m e termina con un incrocio a T su via Penniniello. E' caratterizzata da una corsia di 4.00 m con banchine laterali in dx ed sx rispettivamente di 1.50 ed 1.00 m.

Il raggio massimo e minimo del tracciato risulta pari, rispettivamente, a 100.00 m e 73.25 m; tutti gli archi sono collegati a rettilinei o ad altri archi a mezzo di curve di transito a raggio variabile definite "clotoidi".

Saranno installate opportune barriere di sicurezza a protezione della marcia dei veicoli.

4.2.2 Caratteristiche geometriche degli interventi di adeguamento e messa in sicurezza

8 Adeguamento di un tratto di strada di Traversa Andolfi.

Si tratta di un adeguamento della carreggiata stradale esistente a seguito degli incrementi di flussi veicolari della zona. Il tratto interessato si sviluppa per una lunghezza di circa 330 m e sarà costituito da una carreggiata per metà a senso unico e per l'altra a doppio senso di circolazione con la presenza di due corsie della larghezza ciascuna di 3.00 m e banchine laterali di 0.50 m. E' prevista la realizzazione di un marciapiede su un solo lato della carreggiata stradale, della larghezza di 1.50 m.

9 Adeguamento di un tratto di strada di via Penniniello.

Si tratta di un adeguamento della carreggiata stradale esistente nel tratto terminale di Via Penniniello. Il tratto interessato si sviluppa per una lunghezza di circa 130 m e sarà costituito da una carreggiata a doppio senso di circolazione con la presenza di due corsie della larghezza ciascuna di 3.00 m e banchine laterali di 0.50 m. E' prevista la realizzazione di marciapiedi laterali della larghezza di 1.50 m. Sempre su via Penniniello, conseguentemente al tratto in adeguamento sopra descritto, sarà realizzato su un solo lato della carreggiata esistente, un marciapiede laterale della larghezza di 1.50 m per una lunghezza di circa 70 m.

10 Adeguamento di un tratto di strada di via Plinio.

Si tratta di un adeguamento della carreggiata stradale esistente a seguito degli incrementi di flussi veicolari della zona. Il tratto interessato si sviluppa per una lunghezza di circa 240 m e sarà costituito da una carreggiata a doppio senso di circolazione con la presenza di due corsie della larghezza ciascuna di 3.50 m e banchine laterali di 0.50 m. E' prevista la realizzazione di marciapiedi laterali della larghezza di 1.50 m.

11 Adeguamento di un tratto di strada di via S. Antonio.

Si tratta di un adeguamento della carreggiata stradale esistente a seguito degli incrementi di flussi veicolari della zona. Il tratto interessato si sviluppa per una lunghezza di circa 140 m e sarà costituito da una carreggiata a doppio senso di circolazione con la presenza di due corsie della larghezza ciascuna di 3.50 m e banchine laterali di 0.50 m. E' prevista la realizzazione di marciapiedi laterali della larghezza di 1.50 m e di collegamento a quelli esistenti.

➤ La sovrastruttura stradale

La pavimentazione prevista nei tratti stradali di nuova realizzazione è di tipo flessibile, ovvero, costituita da tre strati in conglomerato bituminoso appoggiato su uno strato di fondazione.

Il dimensionamento della pavimentazione è stato realizzato utilizzando il "catalogo delle pavimentazioni stradali" approvato in data 29/04/1994 dalla "Commissione di studio per le norme relative ai materiali stradali e progettazione, costruzione e manutenzione strade" costituita con D.P. del C.N.R. n. 10772 del 9 maggio 1989 e s.m.i. Nella figura 4.2 è riportato lo schema del "pacchetto" stradale per i vari tratti di strada di progetto mentre per l'indicazione delle caratteristiche di dettaglio degli stessi e verifica della portanza si rinvia alle successive fasi progettuali.

Figura 4.14 - - Schema costitutivo della sovrastruttura stradale nei tratti di nuova realizzazione (categoria E – strade urbane- D.M. 05.11.06)

Conglomerato bituminoso	TAPPETINO	4 cm
Conglomerato bituminoso	BINDER	8 cm
Conglomerato bituminoso	STRATO DI BASE	10 cm
Misto granulometrico	STRATO DI FONDAZIONE	30 cm



Mentre per le aree già pavimentate si prevede il ripristino dello strato di usura (Tappetino) in conglomerato bituminoso dello spessore di 5 cm.

➤ La sovrastruttura stradale delle rampe

Il dimensionamento della pavimentazione è stato realizzato utilizzando il "catalogo delle pavimentazioni stradali" approvato in data 29/04/1994 dalla "Commissione di studio per le norme relative ai materiali stradali e progettazione, costruzione e manutenzione strade" costituita con D.P. del C.N.R. n. 10772 del 9 maggio 1989 e s.m.i. Nella figura 4.3 è riportato lo schema del "pacchetto" stradale per i vari tratti di strada di progetto mentre per l'indicazione delle caratteristiche di dettaglio degli stessi e verifica della portanza si rinvia al progetto esecutivo.

Conglomerato bituminoso	TAPPETINO	5 cm
Conglomerato bituminoso	BINDER	5 cm
Conglomerato bituminoso	STRATO DI BASE	15 cm
Misto cementato	STRATO DI FONDAZIONE	25 cm
Misto granulometrico	STRATO DI FONDAZIONE	20 cm



Figura 4.15 - Schema costitutivo della sovrastruttura stradale per le rampe di nuova realizzazione

4.2.3 Il Parco Urbano

Il progetto del Parco copre un area di circa 15.000 mq. la composizione finale sarà determinata da appositi studi agronomici per la convivenza di specie differenti di alberi di medio alto fusto. Saranno create delle colline artificiali con al loro interno degli spazi aggregativi ombreggiate per sosta e/o pic-nic. La progettazione sarà rispettosa delle preesistenze ambientali da attuarsi con materiali e tecniche eco compatibili: un percorso per giungere ad una visione complessiva che tenga conto della ciclicità degli eventi naturali e delle problematiche della loro interazione con l'uomo, al fine di operare delle scelte che consentano di ordinare la complessità della natura senza stravolgerne i delicati equilibri. L'utilizzo di appropriate tecnologie che esaltano le potenzialità della vegetazione nel land scaping urbano con i suoi percorsi, gli impianti e l'illuminazione saranno strumento necessario per la realizzazione di spazi verdi realmente vivibili, che si trasformino nel tempo in maniera armoniosa e soprattutto compatibile.



Figura 4.16 – Tipologia sistemazione a verde

La composizione semplice e naturale dei luoghi nel loro assetto definitivo sarà ottenuta mediante un leggero movimento del terreno, l'alternarsi di luoghi alberati con spazi verdi e tutti quegli aspetti atti a favorire la fruizione semplice dello spazio.

L'area verde non avrà elevati costi di impianto e manterrà bassi costi per la gestione e la manutenzione consistente nella costante cura del tappeto verde garantita anche da un sistema di irrigazione automatico adeguatamente dimensionato insieme ad una stratigrafia di sottofondo drenante e consona agli impianti. Il verde sarà calpestato e vissuto, non racchiuso tra aiuole per permettere di giocare, riposare, incontrarsi. I percorsi saranno appena indicati (salvo quelli principali) e idonei alla corsa a piedi ed alle passeggiate in bicicletta.

Le pietre e gli elementi naturali a composizione delle bordure saranno locali e riprodurranno le tipologie costruttive storiche della architettura contadina (murature a spacco, etc.).

L'illuminazione del Parco non interferirà con la volta celeste, generando inquinamento luminoso. Particolari accorgimenti verranno attuati sul perimetro degli edifici B e C affinché la luce proveniente da questi ultimi e/o dalle sue aree pertinenziali non interferisca con la naturale quiete del Parco. L'impianto avrà un timer e sarà spento in coincidenza con la chiusura notturna del parco. I corpi illuminanti avranno bassa emissione di luce oltre i 90°.

Sono previste vasche d'acqua soprattutto a coronamento dei percorsi pedonali principali. Queste avranno un ricircolo continuo fatto da getti a sfera molto bassi. La stessa vasca sarà una lama d'acqua della profondità non superiore a 20 cm con bordi segnalati per una larghezza di mt. 1 con ciottolato (ghiaie incoerenti).

4.2.4 Parcheggi pubblici

Le aree a parcheggio saranno realizzate con le corsie in asfalto ma con gli stalli in betonelle "evergreen", garanzia della permeabilità del terreno. La scelta di porre in opera le soluzioni con le betonelle solo sugli stalli e non sulle corsie è legata all'azione degradante che il passaggio delle auto continuativo provocherebbe sul manto determinandone, in caso di forti acquazzoni, anche cedimenti.

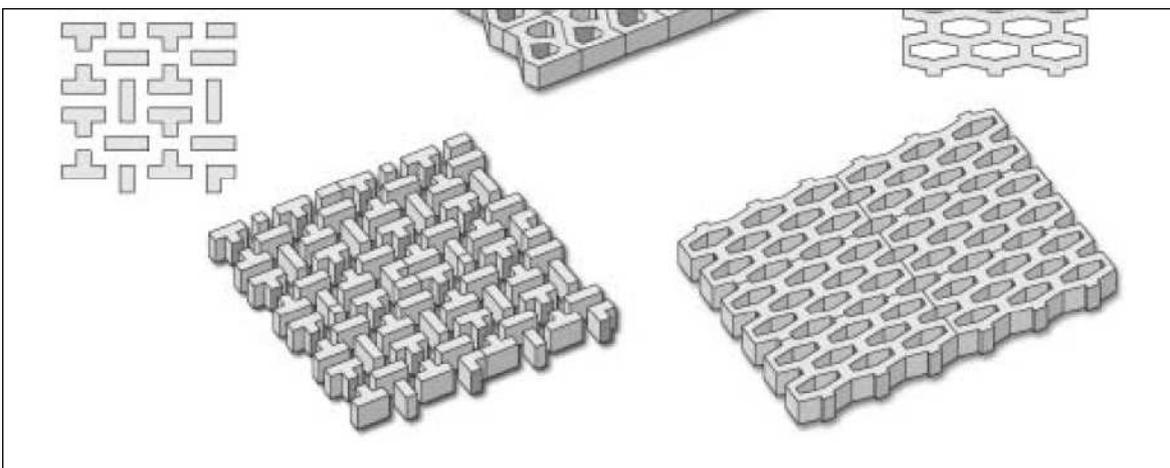


Figura 4.17 - Tipologie di pavimentazione utilizzabili

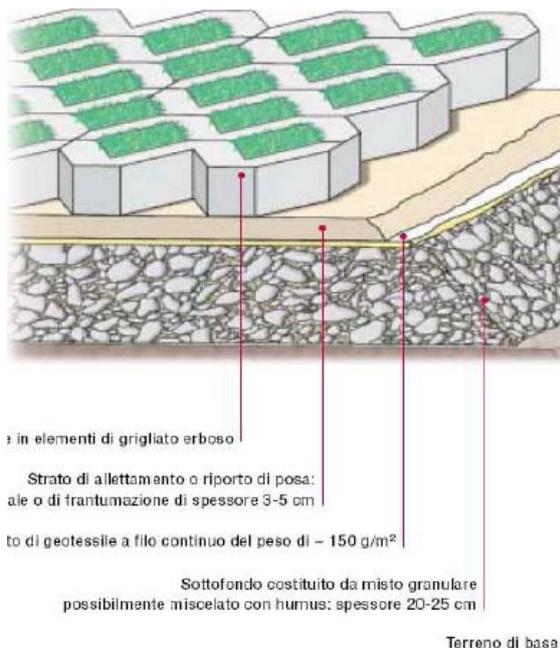


Figura 4.18 – stratigrafia degli stalli in erbablok ed esempio di sistemazione

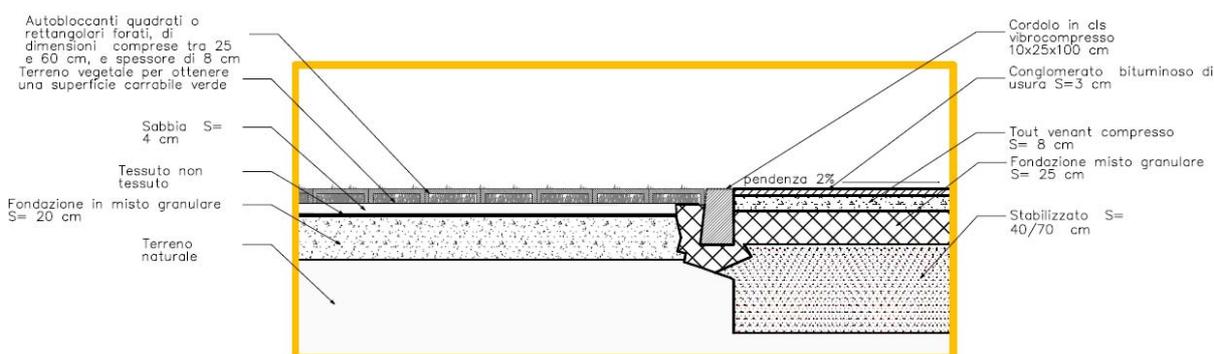


Figura 4.19 – Sezione tipo parcheggi

4.2.5 Percorso ciclopedonale

All'interno dell'area di intervento si prevede la realizzazione di un percorso pubblico ciclo-pedonale che attraversa l'intera superficie da via Plinio a via Castriota passando per il parco urbano (figura 8.1.1). Complessivamente, il percorso ciclabile, si sviluppa per una lunghezza di circa 1000 m per una larghezza di 2.50 m. Planimetricamente, il tracciato intervalla tratti in rettilineo a curve di raggio variabile tra 3.00 e 5.00 m. Nei tratti in cui il raggio assume valore pari a 3.00 m, trattandosi di una pista ciclabile bidirezionale, sarà garantita un'adeguata visibilità di percorrenza della curva.

Dal punto di vista tipologico, sia la pavimentazione pedonale che il percorso ciclabile, saranno realizzati a mezzo di calcestruzzo architettonico a cromatismi differenti per diversificare l'utilizzo delle superfici. Tra i percorsi saranno inserite aree a verde costituite da colline inerbate e sedute in calcestruzzo con relativo rivestimento.

La Figura 4.20 illustra una sezione tipo.

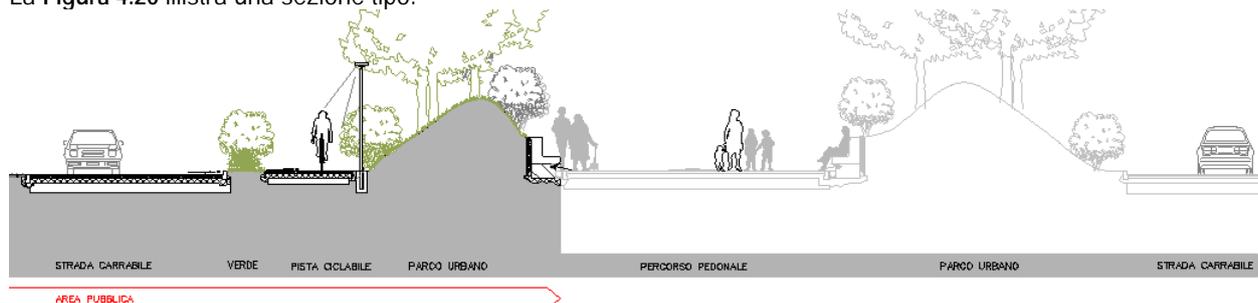


Figura 4.20 – Sezione tipo percorso ciclo-pedonale

4.2.6 Impianti di pubblica illuminazione

Tutte le strade saranno illuminate con pali-luce posti sul bordo del marciapiede, con passo e caratteristiche omogenei e ricorrenti. Altezza e passo dei pali-luce sono stati determinati in funzione del tipo di spazio da illuminare e del grado di illuminamento richiesto, secondo la corretta applicazione delle norme illuminotecniche e della buona regola tecnica (cfr. Elaborato OUDTrel001). In particolare è stata scelta una disposizione bifilare a quinconce. La scelta dei corpi illuminanti da utilizzare, è stata effettuata avendo cura di evitare fenomeni di abbagliamento, e di ottenere una distribuzione uniforme dell'illuminamento. In ogni caso sono state utilizzate soluzioni durevoli, a bassa incidenza della manutenzione, resistenti all'usura ed agli atti di vandalismo e a risparmio energetico.

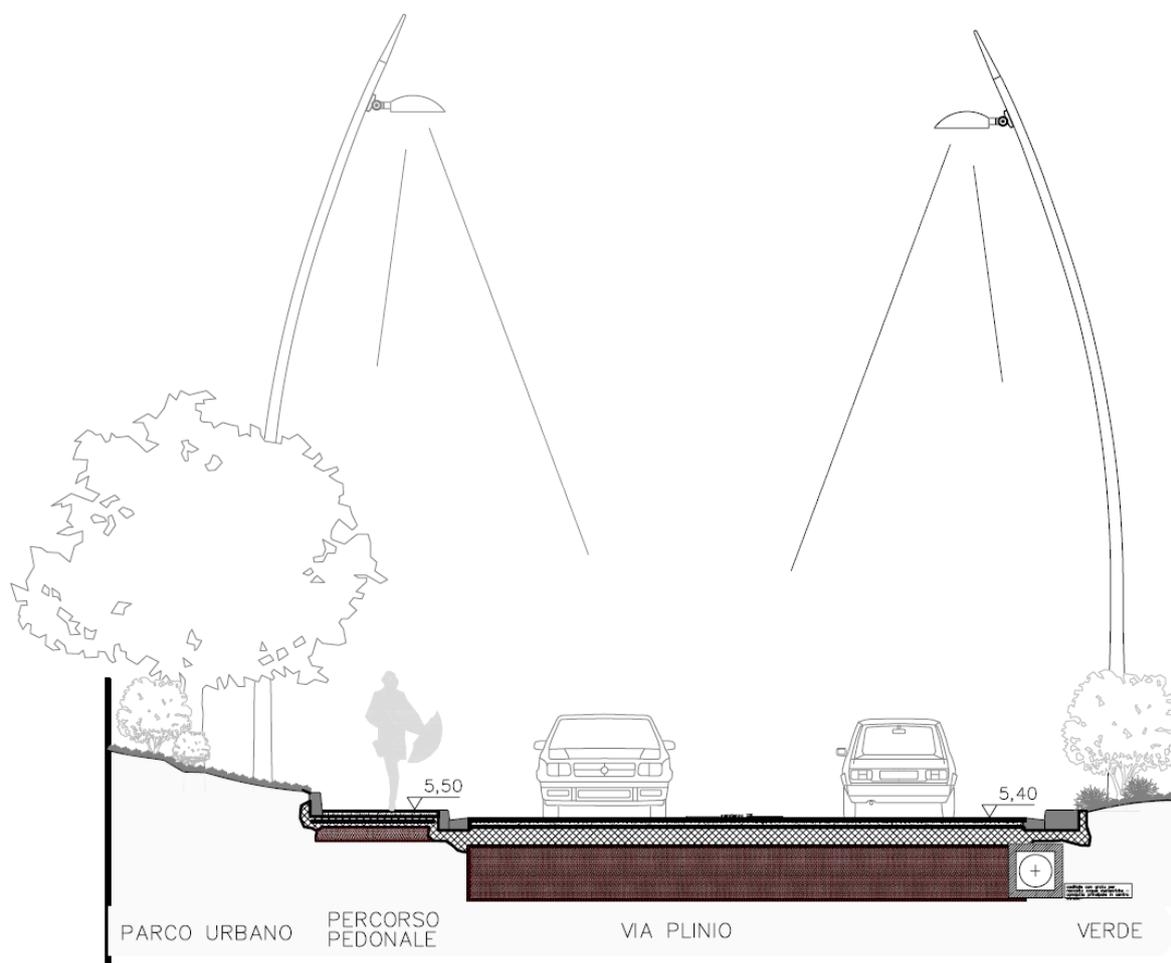


Figura 4.21 – Sezione tipo

4.2.7 Effetti conseguenti alla realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria

La realizzazione degli interventi di progetto garantirà una migliore distribuzione dei flussi di traffico ed un miglioramento del livello di servizio offerto. In particolare gli interventi consentiranno di realizzare:

- l'integrazione e il miglioramento della rete stradale e autostradale nel territorio del comune di Torre Annunziata atto al miglioramento dei flussi in ingresso e in uscita dalla città e miglioramento della messa in sicurezza delle strade;
- il conseguente miglioramento del flusso di traffico all'interno del perimetro cittadino e fruizione di un grande spazio attrezzato a verde urbano con annessi servizi pubblici. Tutto ciò tende a migliorare la qualità del tessuto urbano e la conseguente vivibilità di uno spazio altrimenti inutilizzato e pericoloso anche sotto l'aspetto ecologico.



Figura 4.22 - Integrazione e miglioramento della rete stradale e autostradale

4.3 Uso attuale del suolo

L'area interessata dal progetto del parco urbano è vicina ad un'area industriale dismessa e abbandonata. Le strade di comunicazione esistenti e quelle di progetto insistono su un'area urbanizzata e a confine con quella industriale dismessa, come pure le aree dei parcheggi. Come evidenziato nella tavola della "localizzazione degli interventi".

5 Elementi di Valutazione di compatibilità paesaggistica

5.1 Strumenti Urbanistici

Il territorio Comunale di Torre Annunziata è stato dichiarato di notevole interesse ambientale-paesaggistico ai sensi dell'ex L. 1497/39 con D.M. del 4/4/1963 regolarmente pubblicato sulla G.U. del maggio 1963.

Con legge 431/85 l'intero territorio è stato sottoposto all'obbligatorietà della redazione dei Piani territoriali Paesaggistici ai sensi dell'art. 1 della medesima legge. Con un primo D.M. del 15/12/1995, in via surrogatoria, è stato approvato il Piano Territoriale Paesaggistico dei Comuni Vesuviani, successivamente riapprovato a seguito di sentenza TAR con D.M. del 4/7/2002 pubblicato sulla G.U. del 19/09/2002. Il sito di intervento ricade parte in Zona A.I. (Recupero delle Aree Industriali) e parte in Zona R.A.I. (Recupero ambientale degli insediamenti non industriali in zona A.S.I.) del Piano Territoriale Paesistico dei comuni vesuviani.

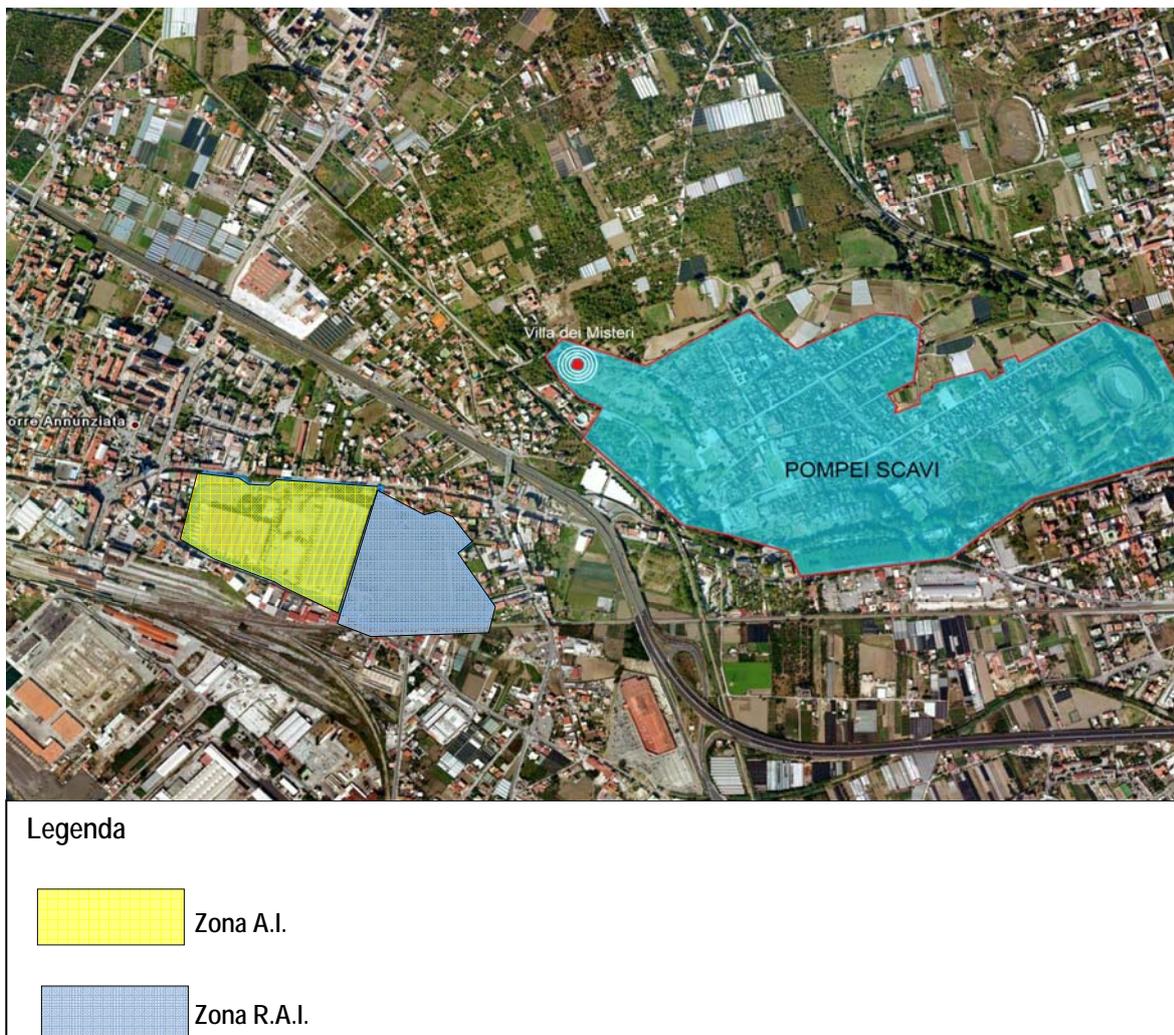


Figura 5.1 – Piano Territoriale Paesistico dei comuni Vesuviano

Di seguito si riportano le norme e le disposizioni generali del P.T.P

Tabella 5.1 - Norme e disposizioni generali del P.T.P. per tutte le zone

Norme e disposizioni generali del P.T.P. per tutte le zone	Conformità degli interventi con il PTP
E' vietata, lungo tutte le strade panoramiche e su entrambi i lati, l'apposizione di cartelli e manufatti pubblicitari, anche se provvisori.	rispettato
E' vietata l'impermeabilizzazione delle aree scoperte, ad esclusione delle strade pubbliche già asfaltate e di quelle da realizzare compatibilmente con le norme delle singole zone	Parcheggio con sistema erba-block
E' vietata l'installazione di tende che impediscano la veduta panoramica dei luoghi accessibili al pubblico	rispettato
Tutte le vedute panoramiche residuali tra gli edifici esistenti e godibili da luoghi accessibili al pubblico, sono oggetto di tutela e vengono assoggettate al regime di tutela delle zone di rispetto art. 23 del R.D. n. 1357/40	Altezze minori rispetto all'originale altezza massima dei corpi di fabbrica
Le aree risultanti dal ripristino dello stato dei luoghi, a seguito di demolizioni di opere abusivamente realizzate e non sanabili, sono assoggettate al regime di tutela delle zone di rispetto.	Piantumazione essenze autoctone
I calpestii pubblici e privati con pavimentazione o basolati tradizionali non dovranno essere ricoperti né sostituiti con altri materiali. Al termine dell'installazione di servizi a rete interrati, dovranno essere ripristinati i manti di calpestio originari e posti in opera a regola d'arte secondo le tipologie tradizionali della zona.	rispettato
Le pavimentazioni delle aree scoperte, di pertinenza agli edifici, o comunque di spazi non edificati, devono escludere l'impermeabilizzazione, utilizzando materiali che consentono l'assorbimento delle acque meteoriche.	Parcheggio con sistema erba-block

Per tutte le zone sono ammesse, sempre che non si arrechino danni alle essenze arboree di alto e medio fusto, i seguenti interventi:

Tabella 5.2 – Interventi consentiti

INTERVENTI CONSENTITI
Interventi di sistemazione a verde, per le fasce di rispetto stradale ex D.M. n.1404/68, nel rispetto delle norme di sicurezza stradale. E' vietato qualsiasi uso di tali fasce.
Interventi rivolti al ripristino ambientale del sistema vegetale, alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei giardini e dei parchi
Interventi di sistemazione e adeguamento anche attraverso ampliamento della viabilità pedonale e carrabile con l'utilizzazione di quella esistente, od esposti alle visuali panoramiche dei siti, le eventuali opere di ampliamento della sede viaria dovranno escludere muri di contenimento e strutture a sbalzo o su pilastri, tagli ed espianati di alberi ad alto fusto.
<ul style="list-style-type: none"> • interventi per la riqualificazione dell'aspetto delle pubbliche strade, piazze, marciapiedi, scale e luoghi di sosta, con: • impiego di materiali lapidei e tecniche tradizionali; • aiuole ed alberature; • elementi di arredo urbano quali panchine, sedili, muretti, corpi illuminanti.
Per tali interventi si dovranno utilizzare essenze mediterranee o essenze storicamente inserite nel paesaggio vesuviano

5.2 Alterazioni della flora e della fauna

L'area di intervento è costituita attualmente da una parte completamente impermeabilizzata, in cui sono individuabili piccoli gruppi di alberature, e da una parte incolta (cfr. elaborato UdTSdf.00 del progetto definitivo architettonico). In seguito al censimento delle alberature esistenti nel sito, si è cercato di conservare il più possibile le alberature di pregio eliminando, invece, gli arbusti e/o le essenze spontanee di scarsa rilevanza.

Il progetto ha sviluppato approfonditamente, fin dalle prime fasi, l'aspetto riguardante la dotazione di aree a verde prevedendo la creazione di un Parco Urbano, di un percorso pedonale verde attrezzato costituente la "Spina Verde" dell'insediamento, e una diffusa piantumazione di alberi e di arbusti in prossimità degli stalli di sosta (vedi **Figura 5.2**) e nelle pertinenze degli edifici. Si può desumere un rapporto di 10 alberature di nuovo impianto ogni alberatura esistente rimossa.

E' da segnalare, inoltre la copertura verde dell'edificio C e di altre porzioni di edifici, che oltre a mitigare l'impatto visivo della struttura, aumenta la dotazione di verde attrezzato nell'area.

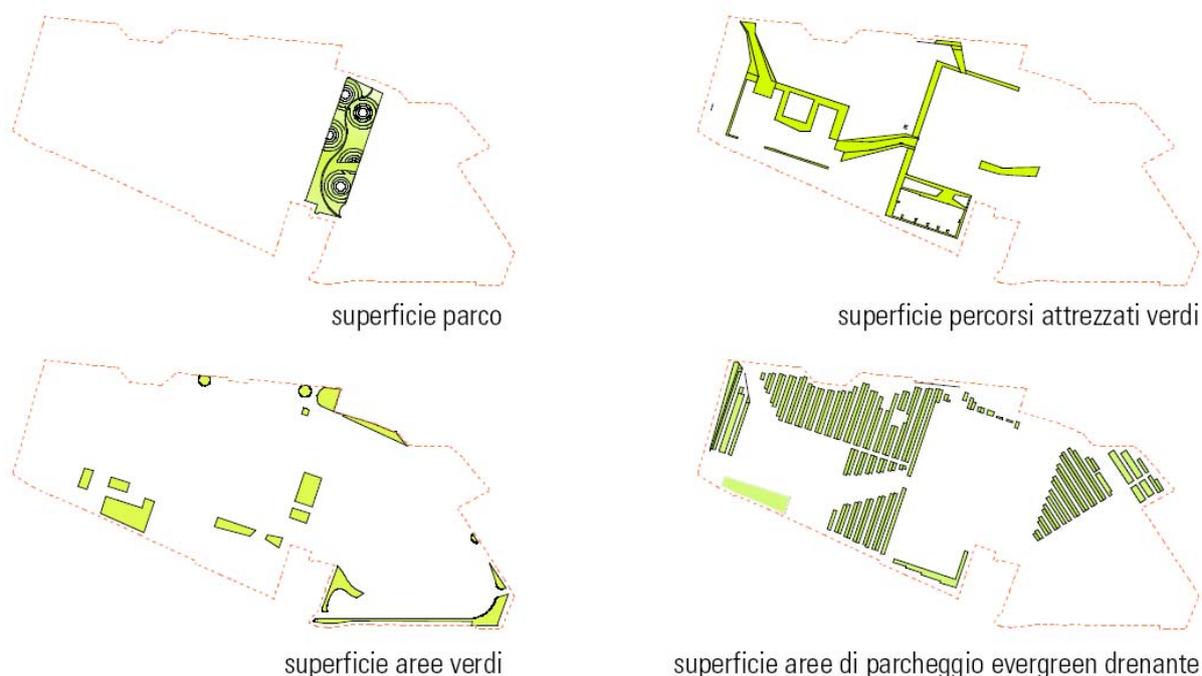


Figura 5.2 - Sistemazione del verde (Stralcio elaborato 5.20 Contratto d'area Torrese-Stabiese)

5.3 Alterazioni visuali e paesaggistiche

Rispetto all'attuale condizione di area industriale dismessa versante in condizioni di degrado, il progetto di recupero delle aree dell'ex impianto Tecnotubi-Vega e limitrofe avrà sicuramente l'effetto di conferire al comprensorio una valenza visiva migliore all'interno del contesto urbano circostante.

La fase di progettazione degli interventi ha tenuto costantemente conto della necessità di ridurre il più possibile l'ingombro visivo degli edifici allo scopo di giungere ad un loro corretto inserimento all'interno degli spazi

urbani esistenti. In particolare, nel susseguirsi delle varie ipotesi progettuali, seguendo anche le prescrizioni della Sovrintendenza ai Beni Architettonici ed Ambientali della Regione, l'edificio A|4 ospitante l'hotel è stato ridotto in altezza passando, nel corso dell'elaborazione progettuale, anche su indicazione degli enti partecipanti alle CdS, quasi a parità di volume, da 45 m a circa 13 m di altezza dal p.c. pari all'altezza massima degli attuali capannoni, per ridurre la vista sia dal mare che dalla vicina area degli scavi archeologici di Pompei. Inoltre, l'edificio C, rispetto alla sua prima configurazione, è stato ridotto dal punto di vista plano-volumetrico e opportunamente distanziato dal confine sud del lotto lungo il quale è stata predisposta la sistemazione di un filare di alberi per poter ridurre la vista dell'edificio dalla strada. In più, allo scopo di mitigare l'impatto della grande superficie coperta dell'edificio C (circa 25000 mq) sul contesto circostante e riprodurre l'effetto vegetazionale nelle visuali dall'alto, si è introdotta la proposta di un tetto verde attrezzato, riducendo al contempo la quota dell'edificio per favorirne la fruizione pubblica e la sua integrazione nel disegno complessivo del verde e dei percorsi di collegamento tra il centro di Torre Annunziata e il nuovo complesso.

Nella figura seguente si riportano le configurazioni iniziale e finale del complesso di edifici così come sono state presentate alla conferenza di Servizi del 12.09.06, la prima, e del 11.12.06, la seconda.

L'impatto visivo del complesso è stato reso con fotoinserti riportati nelle tavole del progetto definitivo architettonico AdTRender028.a e AdTRender028.b.

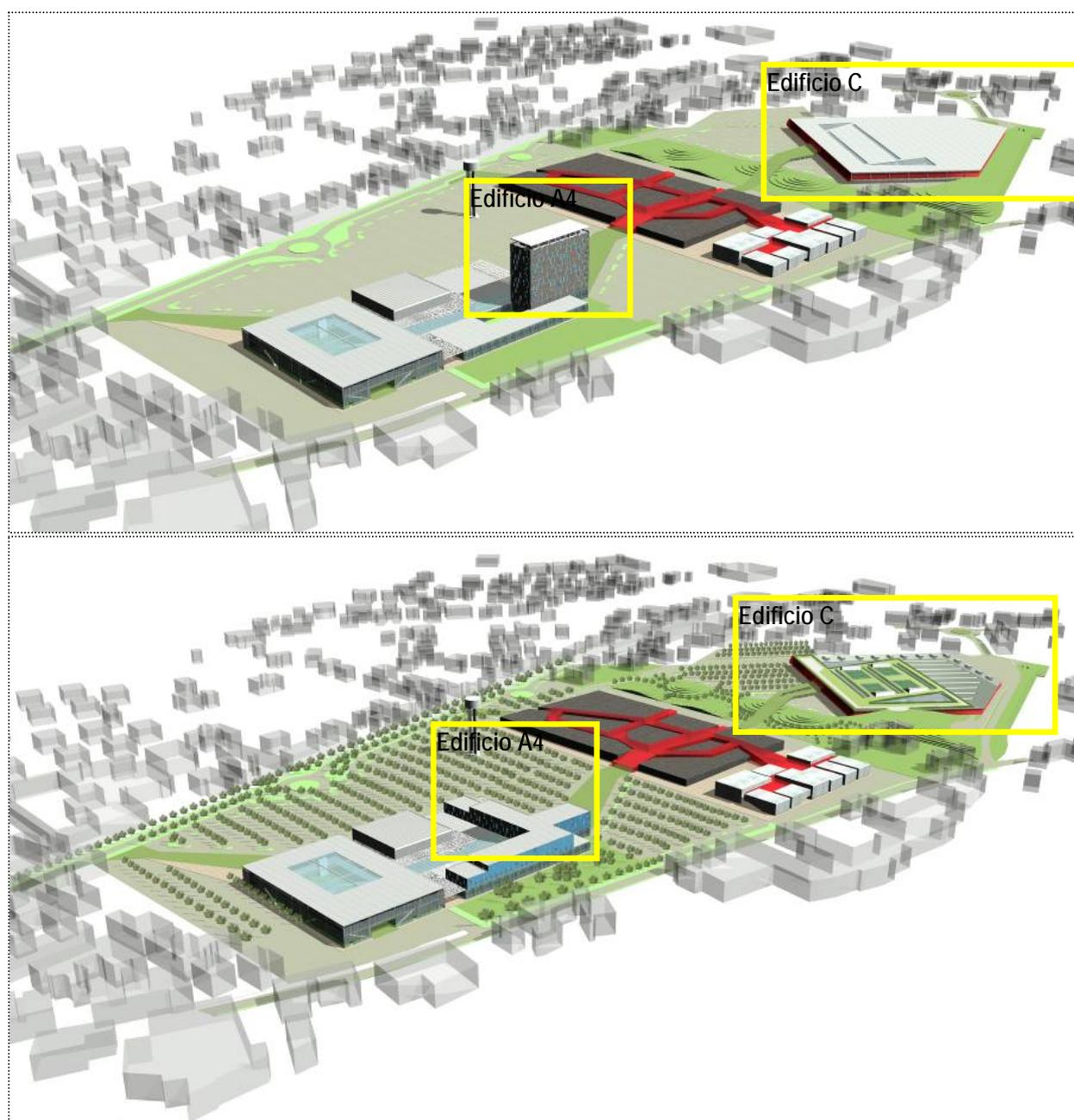


Figura 5.3 – Configurazione iniziale (sopra) e finale (sotto) degli edifici A e C



Figura 5.4 – Fotoinserimento del Parco Tematico e delle opere di urbanizzazione nel contesto circostante – vista est verso il mare (stralcio tavola AdTRender028.b del progetto definitivo architettonico)

5.3.1 Foto delle aree d'intervento e immagini rende rizzate relative alle opere di urbanizzazione primaria

Di seguito si riporta la localizzazione dei coni ottici



Figura 5.5 - Individuazione dei coni ottici



Figura 5.6 – Foto 1-Stato di fatto (cono ottico n.1)



Figura 5.7 – Fotoinserimento 1 (cono ottico n.1)



Figura 5.8 – Foto 2-Stato di fatto (cono ottico n.2)



Figura 5.9 – Fotoinserimento 2 (cono ottico n.2)



Figura 5.10 – Foto 3-Stato di Fatto (cono ottico n.3)



Figura 5.11 – Fotoinserimento 3 (cono ottico n.3)



Figura 5.12 – Foto 4-Stato di fatto (cono ottico n.4)



Figura 5.13 – Fotoinserimento 4 (cono ottico n.4)



Figura 5.14 – Foto 5-Stato di fatto (cono ottico n.5)



Figura 5.15 – Fotoinserimento 5-(cono ottico n.5)



Figura 5.16 – Foto 6-Stato di fatto (cono ottico n.6)



Figura 5.17 – Fotoinserimento 6 (cono ottico n.6)

6 Elementi di valutazione per la compatibilità paesaggistica e mitigazione dell'impatto dell'intervento

6.1 Sintesi delle criticità e misure di mitigazione

Si sintetizzano di seguito i principali fattori di criticità relativi alla realizzazione delle opere di progetto e le relative misure di mitigazione previste.

Inquinamento atmosferico

La simulazione delle emissioni inquinanti da traffico veicolare legate allo scenario di progetto, riportata negli elaborati di progetto, ha mostrato come, soprattutto per le ore di punta della mattina, in corrispondenza di alcuni recettori si ha una forte riduzione delle emissioni di inquinanti rispetto allo scenario attuale, in virtù della delocalizzazione del flusso veicolare, mentre per altri si registrano degli incrementi.

Confrontando i valori ottenuti dalla simulazione con i limiti di normativi, si può senz'altro sottolineare, che:

- nei punti di maggiore criticità, in cui si registrano valori di concentrazione attuale già elevati e prossimi alle soglie di attenzione, o addirittura superiori ai valori limite come nel caso degli ossidi di azoto in corrispondenza del recettore 1, non si va a peggiorare la situazione ma si nota un netto miglioramento con l'abbattimento delle emissioni al di sotto della soglia di attenzione;
- nei punti in cui si registrano incrementi di emissioni, ad oggi si verificano valori di concentrazione già molto bassi e lontani dalle soglie di attenzione, per cui l'aggravio non è tale da comportare il raggiungimento di condizioni di criticità.

Inquinamento acustico

La simulazione delle emissioni sonore da traffico veicolare, riportata negli elaborati di progetto, ha mostrato come la ridistribuzione dei flussi di traffico derivante dal riassetto della rete stradale, conseguito con l'aggiunta dei tratti stradali di nuova realizzazione, contribuisca ad un abbattimento, seppur lieve, dei livelli di pressione sonora. La realizzazione degli interventi non comporta, comunque, una situazione peggiorativa del livello di rumore rispetto all'attuale a fronte, invece, di un incremento dell'offerta di trasporto e della conseguente maggiore permeabilità del territorio sia al traffico veicolare che pedonale.

Movimentazione di suoli contaminati

Il perimetro di intervento comprende l'area industriale dismessa della Tecnotubi e un'area incolta, ad essa limitrofa, appartenente in passato al consorzio ASI di Napoli. L'area Tecnotubi è stata in passato oggetto di attività di smaltimento, per la messa in sicurezza del sito nei confronti dell'amianto presente in matrice compatta. L'area ASI non è mai stata sede di attività produttiva ma, negli anni, è stata abusivamente utilizzata come stoccaggio e scarica di fusti di varia natura e di tonnellate di manufatti in fibrocemento esposti alle intemperie.

Per l'area Tecnotubi è stato redatto opportuno Piano di caratterizzazione il quale ha concluso che il sito non necessitasse di ulteriori interventi di bonifica. Per l'area ASI tale caratterizzazione è attualmente in corso, e fa seguito agli interventi di pulitura superficiale del sito e di rimozione dei materiali depositati al suolo. Tali interventi si sono svolti nel rispetto delle norme atte a garantire la sicurezza dei lavoratori e scongiurare il pericolo di ulteriore contaminazione dell'ambiente circostante.

Tenuto conto che i provvedimenti di bonifica finora portati a termine allo scopo di rendere disponibili le aree oggetto di intervento non hanno costituito pericolo di contaminazione per l'ambiente, nè messo a rischio la salute pubblica, si può dire che la realizzazione del progetto, da questo punto di vista, ha costituito un incentivo al recupero di un'area versante da anni in condizioni di preoccupante degrado ambientale.

Diminuzione della permeabilità dei suoli

Tale criticità è riferita ai maggiori carichi sulla rete di drenaggio esistente derivanti dall'aumento della superficie viaria esposta agli eventi meteorologici (*circa 9300 mq di tratti viari di nuova realizzazione*).

Per quanto riguarda, invece, le acque di dilavamento di parcheggi, delle coperture degli edifici e dei percorsi pedonali scoperti, esse verranno opportunamente raccolte e immesse nel terreno (previo trattamento di prima pioggia per le sole acque di piazzale) e andranno, praticamente, ad annullare l'impermeabilizzazione di dette aree all'interno del perimetro di intervento già attenuata dall'utilizzo di pavimentazione drenante per gli stalli auto all'interno delle aree di parcheggio.

Tutela della falda acquifera superficiale

La manutenzione ordinaria della estesa superficie verde prevista dal progetto determina la necessità di prelievi idrici a scopi irrigui dalla falda sottostante l'area di intervento e che si attesta intorno ai -3,50 metri dal piano campagna. La

portata emunta è stata stimata intorno ai 7 mc/h per ciascuno dei quattro pozzi di emungimento presenti nell'area. La possibilità di tale prelievo è stata valutata attentamente in base a criteri quantitativi e qualitativi esaminando la capacità di ricarica della falda e l'idoneità dell'acqua prelevata all'utilizzo previsto.

Dal punto di vista quantitativo il prelievo di acqua dolce dalla falda non costituirà un vero e proprio *consumo* idrico in quanto le acque di irrigazione ritorneranno al suolo al netto di una piccola percentuale di perdite. Dal punto di vista qualitativo/distributivo, essendo in prossimità della costa, l'emungimento potrebbe accentuare i fenomeni di ingressione marina già presenti nell'area e inficiare ulteriormente la qualità della falda sotterranea già compromessa dalla risalita di acqua marina, salata e per di più fortemente inquinata. La modesta entità delle portate emunte e soprattutto la limitata estensione temporale, induce a considerare trascurabile l'effetto degli emungimenti previsti su tale problematica, anche in considerazione del ritorno al suolo delle portate emunte.

Per quanto riguarda, invece, lo smaltimento al suolo delle acque di pioggia incidente sulle superfici pavimentate interne all'area di intervento mediante l'utilizzo di pozzi di infiltrazione, la fattibilità di tale ipotesi progettuale è stata accuratamente valutata tenendo conto delle caratteristiche di permeabilità dei terreni, della profondità, qualità e utilizzi attuali e futuri del corpo idrico ricettore, delle caratteristiche delle acque da immettere nel terreno. Nel complesso, è stata valutata la capacità dell'acquifero di permettere alle acque immesse nel terreno di perdere il loro carico inquinante attraverso processi di infiltrazione e depurazione naturale prima di giungere alla falda e comprometterne la qualità e il possibile utilizzo.

Come detto in precedenza, l'infiltrazione del sottosuolo delle acque meteoriche provenienti dalle aree pavimentate interne all'area di intervento, dal punto di vista *quantitativo* equivale ad annullare l'impermeabilizzazione di dette aree e quindi non sottrae la naturale ricarica dall'alto della falda.

Dal punto di vista *distributivo*, la collocazione diffusa dei pozzi disperdenti eviterà la formazione in punti singoli di sacche d'acqua e accelererà l'infiltrazione dell'acqua negli strati più profondi.

Dal punto di vista *qualitativo*, l'installazione di impianti di prima pioggia a monte dei pozzi d'infiltrazione a servizio delle aree di parcheggio, consentirà il trattamento di un volume di acqua pari ai primi 5 mm di pioggia caduta al suolo (acque di prima pioggia). La necessità di trattamento di tali acque è dovuta al carico in solidi sospesi (derivanti dall'usura della pavimentazione stradale, degli pneumatici, ecc.) e alla presenza di residui di idrocarburi derivante dal dilavamento delle superfici. Le acque di seconda pioggia, ormai fortemente diluite, saranno convogliate senza problemi direttamente ai pozzi di infiltrazione.

Aumento del carico insediativo con relativa gestione dei consumi e della produzione rifiuti

Il maggiore carico insediativo posto a base dell'Accordo di Programma, ed in ogni caso di natura non residenziale, verrà soddisfatto con l'adeguamento delle reti tecnologiche di alimentazione che si dovessero mostrare insufficienti.

Lo stesso maggior carico insediativo genera, indubbiamente, una produzione di rifiuti in assoluto non valutabile in termini peggiorativi, se raffrontata ai rifiuti che lo stabilimento dismesso produceva, sia in termini quantitativi e soprattutto qualitativi. In ogni caso il progetto prevede, come accennato nei capitoli precedenti, locali limitrofi al carico-scarico delle merci attrezzati per la raccolta differenziata dei materiali riciclabili.

Regolarizzazione del traffico e della mobilità interessante l'area dell'intervento e le aree limitrofe

Il Progetto presentato nel 2007 per la sottoscrizione dell'Accordo di Programma è stato corredato da opportuno studio trasportistico.

Le problematiche legate alla mobilità sono state affrontate non solo rispetto al singolo intervento ma, integrandosi una con l'altra, affrontano la problematica dell'ottimizzazione della rete di traffico veicolare in una ottica più generale, comprensiva di un'area territoriale più ampia di quella strettamente correlata all'intervento. La realizzazione e l'adeguamento del sistema viario di contorno, sia di livello locale (strade comunali) che di livello sovracomunale (interventi autostradali) produrrà benefici di larga misura, restando efficaci su di una scala temporale di medio-lungo periodo.

Inserimento visivo nel contesto urbano dei complessi edilizi

La configurazione plano-volumetrica degli edifici è stata progettata per ottenere la migliore armonizzazione dei volumi all'interno dell'ambiente circostante prendendo come primo riferimento il rispetto delle altezze e delle distanze dagli assi stradali.

Ulteriori interventi di mitigazione sono stati messi in essere attraverso l'ausilio di una diffusa piantumazione di alberi e essenze e attraverso la realizzazione di un *roof garden* sull'edificio C allo scopo di mimetizzarne l'estesa superficie coperta e ridurre l'impatto visivo. La superficie coperta di circa mq 22.000, infatti, poteva essere impattante se non trattata con attenzione. Si è cercato di mitigare questa emergenza "inserendola" in un'orografia progettata che con terrapieni e colline artificiali potesse contornare l'edificio (senza snaturarne la funzionalità) in modo da mascherarne l'imponenza. Sul lato Sud si è tenuto fede alla prescrizione della Soprintendenza

allontanando il sedime edificato dalla nuova strada di impianto, realizzando un terrapieno con alberature di alto fusto a perimetro con la viabilità. Sul lato verso l'agglomerato esistente di case prospicienti la via Castriota, è stata prevista una collina artificiale che dal parco pubblico permetterà di salire mediante un percorso pedonale di lievi pendenze sino alla copertura dell'edificio.

6.2 Principali ricadute positive del complesso di interventi

A fronte delle criticità legate alla realizzazione degli interventi di progetto, i benefici attesi dalla riqualificazione del sito di intervento sono innegabili e schematicamente riassunti di seguito:

Bonifica dell'area

Le aree ricadenti nel perimetro di intervento (area Tecnotubi-Vega e limitrofa) individuate dal progetto in esame, sono state rese temporaneamente indisponibili alla utilizzazione per l'effetto di un procedimento di bonifica attivato dalla società TESS S.p.A. così come previsto dal D.M. 471/99.

La società TESS S.p.a. è stata obbligata ad eseguire, a propria cura e spese, il necessario relativo intervento di bonifica ultimato il quale l'area Tecnotubi-Vega è stata restituita all'avente titolo per la utilizzazione e, quindi, disponibile alla realizzazione del progetto per il quale si redige il presente Studio di impatto Ambientale.

Per l'area ex A.S.I. ,acquistata nel giugno 2006 dalla società proponente, è stata eseguita da parte della venditrice ASI, la caratterizzazione del suolo e sottosuolo. La società proponente ha predisposto ed eseguito le opportune attività di pulizia dell'area che presentava caratteristiche di degrado ambientale pericolose, essendo stata utilizzata nel corso degli anni come discarica a eraea di stoccaggio di rifiuti pericolosi quali fusti di materiali liquidi tossici, manufatti in fibrocemento derivanti dalle lavorazioni della limitrofa industria e incautamente esposti alle intemperie.

La realizzazione degli interventi di progetto ha pertanto costituito occasione di bonifica dell'area restituendola alla fruizione pubblica in condizioni di sicurezza ed eliminando una pericolosa fonte di rischio per la salute dei cittadini.

Interrimento linea elettrica aerea

Contestualmente alla realizzazione degli interventi di progetto, si provvederà all'interrimento di parte dell a linea elettrica aerea presente nell'area e alla rimozione di tralicci elettrici, alcuni ricadenti all'interno del perimetro dell'area di intervento.

Ciò contribuirà a ridurre sensibilmente, nei dintorni del sito, la presenza di fonti di inquinamento elettromagnetico.

Dotazione di verde pubblico e spazi di aggregazione

Il progetto sviluppa approfonditamente l'aspetto riguardante la dotazione di aree a verde prevedendo la creazione di un Parco Urbano che copre un area di circa 14.000 mq, di un percorso pedonale verde attrezzato costituente la "Spina Verde" dell'insediamento, e una diffusa piantumazione di alberi e di arbusti in prossimità degli stalli di sosta e nelle pertinenze degli edifici potendo desumere un rapporto di 10 alberature di nuovo impianto ogni alberatura esistente rimossa.

L'esistenza di spazi verdi nelle aree urbane concorre a migliorare la percezione della città e la qualità della vita dei cittadini. I benefici derivanti dalle aree verdi sono, infatti, di carattere ecologico-sociale. Esse offrono spazi ricreativi, migliorano il clima urbano, assorbono gli inquinanti atmosferici, riducono i livelli di rumore, stabilizzano il suolo e provvedono a fornire l'habitat per molte specie animali e vegetali.

Inoltre, l' insediamento di nuove attività ricreative contribuirà a creare nuove opportunità di aggregazione.

Dotazioni turistiche

L'offerta di esercizi alberghieri nell'area vesuviana risulta abbastanza appiattita sulla categoria dei 3 stelle che rappresenta oltre la metà degli esercizi alberghieri (26) e dei posti letto (1.244) mentre mancano del tutto alberghi di lusso. *La realizzazione dell'hotel andrà a contribuire all'incremento delle dotazioni turistiche di livello superiore.*

Accessibilità dei luoghi

L'intervento di progetto è stato sviluppato tenendo conto dei parametri realizzativi minimi previsti dalla vigente normativa in materia di superamento delle barriere architettoniche. Gli edifici sono stati adeguati ai requisiti di accessibilità sia per i singoli fabbricati che per le aree pertinenziali pubbliche e private, dando la possibilità, anche a persone con ridotta capacità motoria o sensoriale, di raggiungere gli edifici e le singole unità immobiliari e ambientali, di entrarvi agevolmente e di fruirne spazi e attrezzature in condizioni di adeguata sicurezza e autonomia.

Edilizia sostenibile

La definizione architettonica e le scelte strutturali e tipologiche dei materiali si sono ispirate ai principi dell'edilizia sostenibile e in particolare:

- **utilizzo di materiali naturali**, disponibili in loco, atossici o che abbiano subito minimi processi di lavorazione (a basso consumo energetico, riciclabili, riciclati e a basse emissioni di sostanze inquinanti);
- adozioni di tipologie, tecnologie e materiali costruttivi che permettano il **migliore isolamento termico**, al fine di limitare al massimo le dispersioni e il surriscaldamento (vedi pareti ventilate);
- adozione di tipologie costruttive tali da permettere una **corretta traspirazione e ventilazione dell'edificio**, al fine di eliminare la formazione di muffe e condense (vedi pareti ventilate);
- utilizzo di impianti e tecnologie che riducano al massimo il fabbisogno energetico dell'edificio (climatizzazione naturale, pareti ventilate, coperture verdi, minieolico, ecc.);
- distribuzione dei volumi anche in rapporto alla circolazione delle correnti d'aria esterne;
- orientamento armonico dell'edificio in rapporto al percorso del sole;
- **utilizzo del verde come un elemento di progetto** e come sistema di controllo microclimatico (coperture verdi).

In ottemperanza a tali principi, particolare cura è stata volta all'isolamento termico degli edifici nell'ottica del risparmio energetico e allo scopo di ridurre la necessità di condizionamento (caldo e freddo) degli ambienti attraverso l'utilizzo di *pareti ventilate* e *coperture verdi*. L'utilizzo, inoltre, di mini impianti eolici sul tetto dell'edificio destinato all'hotel garantirà anche una minima autosufficienza energetica.

Incremento occupazionale

La realizzazione delle strutture commerciali, ricettive e terziarie di progetto andrà ad opporsi alla riduzione in termini di unità locali e addetti registrata negli ultimi decenni soprattutto relativamente al settore commerciale. In particolare, l'esercizio delle attività che si andranno ad allocare all'interno dell'area di intervento porterà alla *creazione di 126 posti di lavoro*.

Interventi infrastrutturali

La realizzazione di circa 1,4 Km di nuovi tratti stradali contribuirà al riaggiornamento della rete stradale e a migliorare l'accesso all'area grazie alla realizzazione di un collegamento diretto dall'autostrada attraverso due nuove rampe di uscita..

Nel complesso, l'attuazione coordinata dei vari interventi consente il miglioramento degli standard urbanistici, dei servizi e degli spazi pubblici, il rafforzamento ed ammodernamento dei sistemi infrastrutturali, l'integrazione di nuove e più qualificate attività, l'aumento della capacità funzionale ed attrattiva del sistema-città. Tutti questi rappresentano complessivamente obiettivi strategici di qualità urbana ed ambientale ai quali la realizzazione del progetto può senz'altro contribuire.

L'intervento a farsi, di cui si richiede autorizzazione, mediante la realizzazione delle opere stradali e autostradali innanzi descritte, mediante la realizzazione di un parco urbano con verde attrezzato e parcheggi su una parte dell'area industriale dismessa consente:

- l'opera di bonifica del suolo;
- la sistemazione della rete stradale a contorno della stessa;
- la realizzazione di un'area verde attrezzata a servizio della città.

Tutto ciò teso a migliorare l'ambiente antropizzato.