



COMUNE DI CARDITO
Città Metropolitana di Napoli



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU



Italiadomani
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA



MINISTERO
DELL'INTERNO



PROGETTO DEFINITIVO

Appalto integrato sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica "Smart City Napoli Nord - Piani Urbani Integrati – M5C2 – I.2.2"

CIG 972663946C CUP I45I22000020006 - CUP I45I22000030006

RTI



OPUS COSTRUZIONI S.P.A.

Capogruppo

P.IVA 07201350639

Via Campana 233, Pozzuoli



ARCHIVOLTO SRL

Mandante

P.IVA 07162480631

Via O. P. Cafaro n.4, Napoli

RTP

SAG ARCHITETTURA SRLS

P.IVA 09189081210

Sede legale: Via Posillipo 66, Napoli

MASCOLO INGEGNERIA SRL

P.IVA 08524811216

Sede legale: Via Gramsci 19, Cicciano

ELECTA SRL

P.IVA 04082971211

Sede legale: Via Principe di Piemonte 109, Roccarainola

RUP

Arch. Pasquale Imbema

PROGETTO ARCHITETTONICO - (Casoria Via Michelangelo)

Relazione tecnica delle opere architettoniche

DATA EMIS.	Dicembre 2023		CODIFICA	CSR4.PD.ARC.R	001
SCALA	-	FORMATO			

REVISIONE	DESCRIZIONE	DATA	APPROVATO DA
03			
02			
01			
00	Prima emissione	Dicembre 2023	



Italiadomani
PRIMO NAZIONALE DI INFRASTRUTTURE E RESILIENZA



Finanziato
dall'Unione europea
NextGenerationEU

Sommario

1. Introduzione	2
Obiettivi	2
Sviluppo del progetto sulla base del PFTE	3
2. Inquadramento urbanistico	4
3. Criteri progettuali e di inserimento sul territorio	5
Caratteristiche dei materiali prescelti	7
4. Superamento barriere architettoniche	11

1. Introduzione

La seguente relazione tecnica illustrativa approfondisce le tematiche già affrontate nel progetto di fattibilità relative all'intervento per la realizzazione del piano "**Smart City Napoli Nord**", che rientra nella linea progettuale «**Piani Integrati-M5C2 - Investimento 2.2**» finanziata dall'articolo 21, comma 1, del decreto-legge n. 152 del 6 novembre 2021 (convertito con modificazioni dalla legge n. 233 del 29 dicembre 2021). Il Progetto, difatti, rientra negli interventi finalizzati a sostenere progetti legati alle smart cities, con particolare riferimento ai trasporti ed al consumo energetico, volti al miglioramento della qualità ambientale e del profilo digitale delle aree urbane mediante il sostegno alle tecnologie digitali e alle tecnologie con minori emissioni di CO₂.

Il Progetto di fattibilità prevedeva la realizzazione di servizi per la Smart city attraverso un nuovo servizio di trasporto collettivo, operato mediante bus elettrici, unitamente al recupero e la sistemazione di circa 50.000 mq di aree esistenti pavimentate nonché ulteriori 20.000 mq circa di aree da recuperare e sistemare a verde. Oltre alle sistemazioni delle aree esterne il progetto prevedeva anche il posizionamento coperture e le necessarie attrezzature per la ricarica e lo stazionamento dei bus elettrici.

Obiettivi

Il Progetto prevede la realizzazione di uno spazio pubblico moderno, sostenibile e multifunzionale che promuova la mobilità verde, l'accessibilità del trasporto pubblico e orientato al benessere della comunità di via Michelangelo.

L'area individuata dal progetto sarà rifunzionalizzate e dotate di infrastrutture software per consentire la transizione del comune di Casorio verso una qualificazione di smart city con particolare riferimento all'offerta ai cittadini di servizi di trasporto e alla riduzione dei consumi energetici, e quindi delle emissioni in atmosfera di CO₂, attraverso l'acquisto e la messa in esercizio di veicoli elettrici e l'impiego di tecnologie digitali per la loro gestione.

I punti chiave per la realizzazione del progetto per tanto sono riassumibili nei seguenti criteri:

- **Mobilità Sostenibile:** Promuovere la mobilità sostenibile attraverso una fermata autobus efficiente e.
- **Accessibilità:** Migliorare l'accessibilità della piazza, rendendola facilmente raggiungibile sia per i pedoni che per i mezzi di trasporto.
- **Design Funzionale:** Creare uno spazio multifunzionale che integri armoniosamente la fermata autobus e la stazione di ricarica, offrendo al contempo aree verdi, panchine e percorsi pedonali.
- **Sicurezza:** Garantire la sicurezza degli utenti attraverso un design che minimizzi i rischi di incidenti e promuova un ambiente sicuro e accogliente.
- **Innovazione:** Implementare tecnologie all'avanguardia per la gestione del flusso di traffico, la sicurezza e l'efficienza energetica.
- **Rispetto dei Criteri ambientali minimi e DNSH**

L'incarico è stato svolto nel rispetto dei dettami del D.M. marzo 2023 "Criteri ambientali minimi".

Sviluppo del progetto sulla base del PFTE

Il Progetto rispetta a pieno i parametri stabiliti dal progetto di fattibilità, approfondendoli ed andando a delineare un'unica strategia generale per tutti gli interventi, rendendo chiara l'appartenenza ad un'unica strategia collettiva.

Alla scala urbana il progetto riorganizza lo spazio messo a disposizione attraverso l'individuazione di quattro elementi principali ed unitari:

- **Fermata autobus:** Posizionata in modo strategico, la fermata sarà dotata di un riparo per i passeggeri e una bacheca informativa ad accesso facilitato per migliorare l'esperienza dell'utente.
- **Rimboschimento urbano associato alla Smart Agricolture:** Introdurre aree verdi, panchine e spazi pubblici per incentivare l'interazione sociale, creando un ambiente accogliente per i residenti e i visitatori.
- Percorsi e spazi pedonali
- **Illuminazione Sostenibile:** L'utilizzo di illuminazione a LED alimentata da fonti rinnovabili garantirà una visibilità notturna sicura, riducendo al contempo il consumo energetico

Il progetto definitivo punta a rafforzare, tra l'altro, quello che era il progetto delle aree verdi già previsto dal PFTE con un maggiore incremento di superficie verde. L'integrazione di nuove aree a verde è sostenuta da uno studio e progetto dettagliato della vegetazione e delle specie arboree da impiantare.

Il lavoro svolto permette di ridurre la superficie di area mineralizzata senza andare ad intaccare sui costi di manutenzione, garantendo la scelta di specie vegetali scelte su misura in base al contesto, a bassa manutenzione e grande longevità.

Le soluzioni adottate dunque non si fermano all'intervento puntuale, sono di fatti orientate ad una strategia di progetto durevole nel tempo e fruibile in tutte le stagioni. In questo modo si garantisce permeabilità dei suoli, zone d'ombra e ripari costanti durante tutto l'anno, in risposta anche a quelle che sono le ragioni dettate dai cambiamenti climatici.

Allo stesso modo i punti di ricarica per mezzi elettrici coperti, messi a disposizione per la collettività, garantiscono un valore aggiunto alla qualità progettuale in un'ottica di "Smart City". Elementi fondamentali per la futura transizione energetica, svolgono anche ruolo di riparo e sistema di alimentazione autosufficiente per il funzionamento dei sistemi di tecnologia integrata annessi al progetto degli spazi aperti come:

- a. Illuminazione e sistemi di sicurezza integrati "Smart lighting"
- b. Pansilina con totem interattivo e connessione
- c. Agricoltura intelligente "Smart Agricolture"
- d. Monitoraggio dei flussi



2. Inquadramento urbanistico

Casoria è un comune italiano di 73.624 abitanti all'interno della Città Metropolitana di Napoli.

L'inquadramento urbanistico di un lotto è un passo cruciale nella pianificazione del territorio e nella definizione della sua destinazione d'uso. La valutazione di fattori come la posizione geografica, la morfologia del terreno, la vocazione urbanistica e la connessione con le infrastrutture circostanti è fondamentale per determinare il migliore sfruttamento del suolo.

Il lotto oggetto di trasformazione è un'area di terreno situata alla via Michelangelo in una zona residenziale, caratterizzata da una posizione in stretto contatto con il complesso Palacasoria Domenico D'Alise. La sua estensione di circa 3300 metri quadrati offre un'opportunità significativa per uno sviluppo di attrezzature di dimensioni medio-grandi. La forma poligonale del lotto e la topografia pianeggiante semplificano la pianificazione e consentono una varietà di opzioni architettoniche.

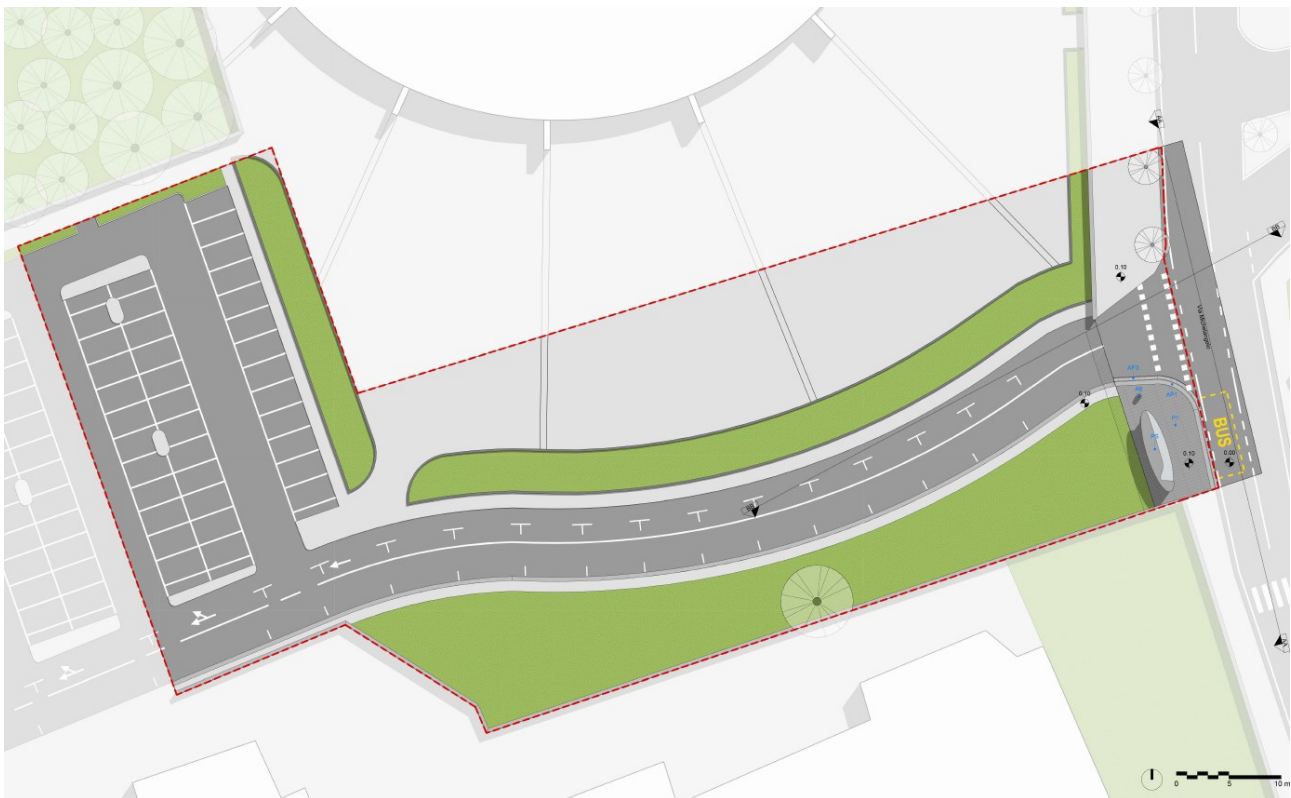
La posizione privilegiata del lotto è sottolineata dalla vicinanza a servizi essenziali, come scuole, negozi e trasporti pubblici. La presenza di una fermata dell'autobus nelle immediate vicinanze rende la zona facilmente accessibile per residenti e visitatori. Inoltre, la sua collocazione centrale favorisce una connessione agevole con le principali arterie stradali della città, rendendolo ideale per una varietà di destinazioni d'uso.

Dal punto di vista urbanistico, il lotto si trova all'interno della zona V2 – Gioco e sport, ma a diretto contatto con la città consolidata aumentando le possibilità di soddisfacimento delle esigenze poste alla base di uno sviluppo urbano sostenibile.

- Opere civili per la nuova costruzione e completamento di edifici pubblici e di supporto per il nuovo piano di mobilità
- Attrezzaggio elettrico

Le piazze rappresentano spazi centrali nelle città, fungendo da fulcri sociali, culturali ed economici. L'importanza di una piazza va ben oltre la sua funzione di mero spazio urbano; essa incarna l'anima di una comunità, svolgendo un ruolo cruciale nella vita quotidiana dei suoi abitanti. Esse sono luoghi d'incontro naturali, dove le persone si riuniscono per scambiare idee, socializzare e condividere esperienze. Questi spazi promuovono l'inclusione sociale, fornendo un terreno neutro dove individui di diverse età, background e stili di vita possono interagire in modo informale. La coesione sociale rinforza il tessuto comunitario, creando legami che contribuiscono a una società più unita e solidale.

L'impianto planimetrico della piazza si pone come nuova interfaccia nei confronti della città del complesso afferenti al corpo Palacassoria Domenico D'Alise. n. La disposizione degli elementi, naturali, minerali, di arredo, si pone in dialogo costante con il costruito seguedone le forme dettate dalla viabilità.



L'elemento cardine del progetto è la pensilina smart che accoglierà i visitatori e grazie alla presenza di pannelli informativi e interattivi permetterà di conoscere gli orari di arrivo e partenza degli autobus appartenenti alla nuova flotta completamente elettrificata, oltre a consentire la ricarica di smartphones o altri dispositivi personali grazie alla presenza di pannelli fotovoltaici.

Lo spazio pubblico si caratterizza mediante la predisposizione di due aree funzionalmente distinte: il parcheggio e la nuova pensilina smart. La separazione tra spazio pubblico e spazio destinato alla mobilità è denunciata mediante l'utilizzo di un doppio ordine di pavimentazione: la prima in continuità con il marciapiede si allaccia al contesto esistente, è sia carrabile che pedonale ed ospita la fermata del bus, su strada per strade urbane, e con golfo per strade extraurbane e per le aree che ne consentissero la manovra, in modo da agevolare il traffico e la sicurezza dei fruitori. Il secondo



ordine è costituito da una pavimentazione drenante colorata, sia carrabile che pedonale, che caratterizza lo spazio interno della piazza, delimitando le aree di aggregazione

Caratteristiche dei materiali prescelti

I materiali rispondono all'esigenza di fornire un intervento sostenibile dal punto di vista ambientale e che contribuiscano in modo passivo all'interno delle strategie di mitigazione del rischio di allagamento sempre più frequente a causa dei cambiamenti climatici in atto.

Le pavimentazioni utilizzate per l'interno delle piazze sono di tipo drenante, così come le aree annesse a parcheggio con pavimentazione autobloccante inerbata, tutte soluzioni atte ad evitare fenomeni di surriscaldamento del loro ed agevolare il sistema di recupero delle acque.

SERVIZI PER LA MOBILITÀ

PS | Pensilina smart

ST | Punto di ricarica per due bus elettrici

PAVIMENTAZIONI

P1 | Pavimentazione pedonale e/o carrabile

P2 | Pavimentazione drenante

P3 | Pavimentazione antitrauma

P4 | Masselli autobloccanti grigliati

ACCESSORI PAVIMENTAZIONI

AP1 | Cordolo

AP2 | Caditoia

AP3 | Zanella

ARREDO URBANO

A1 | Sedute in pietra ricostituita

A2 | Vasche/fioriere

A3 | Parete verde con struttura in acciaio galvanizzato

A4 | Pergola in acciaio galvanizzato

A5 | Dissuasori

A6 | Cestini portarifiuti

A7 | Sistema di illuminazione

VERDE

V1 | Rain garden

V2 | Oasi di succulente

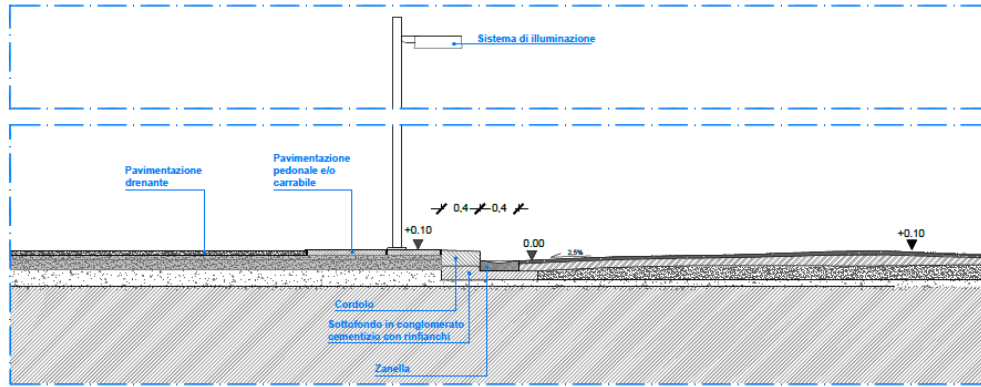
V3 | Rinfoltimento strato naturale

V4 | Vasche verdi

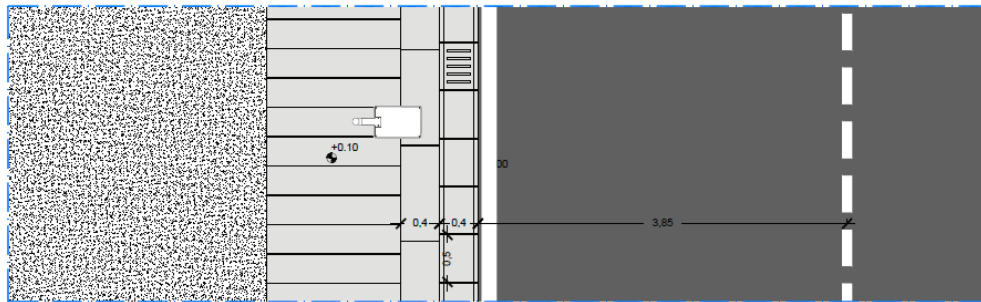
V5 | Rampicanti

V6 | Giardino mediterraneo

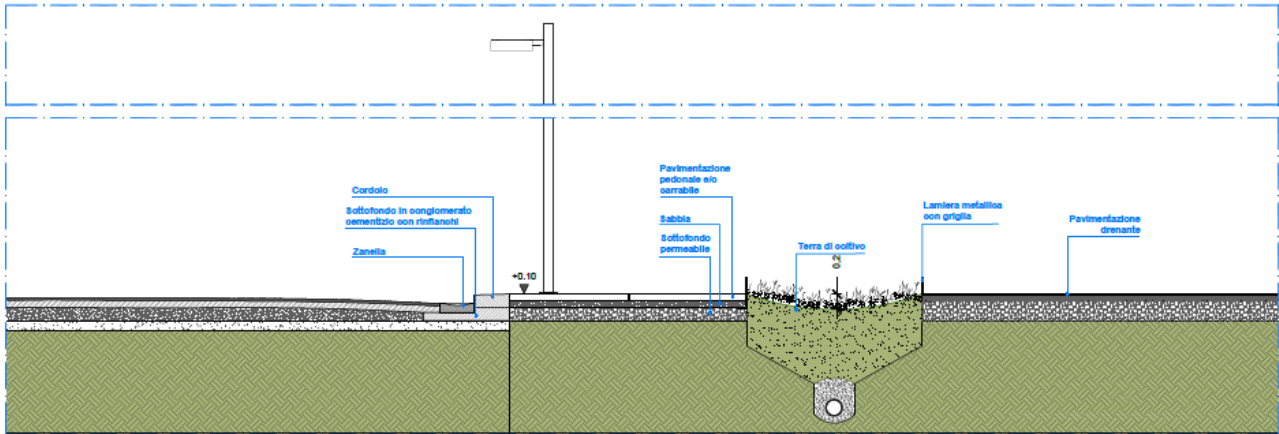
V7 | Aromatiche



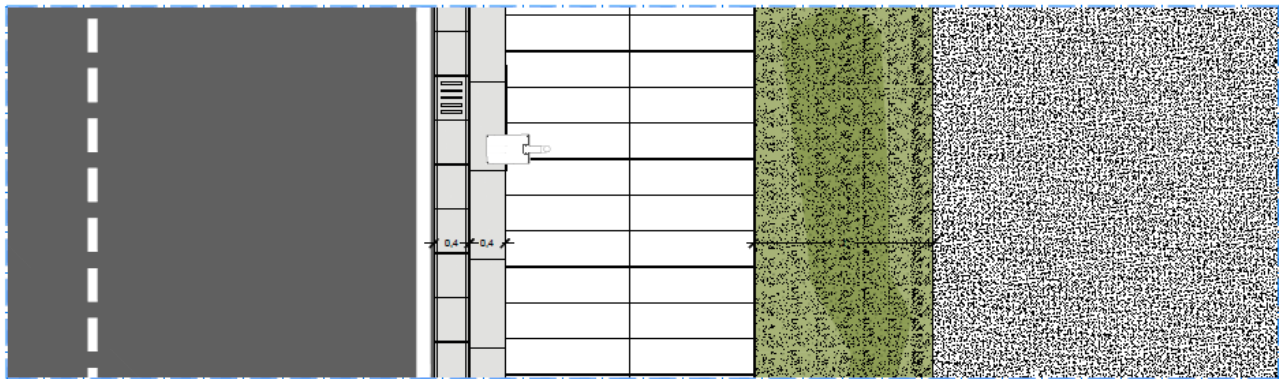
Sezione - Dettaglio 1 - scala 1:50



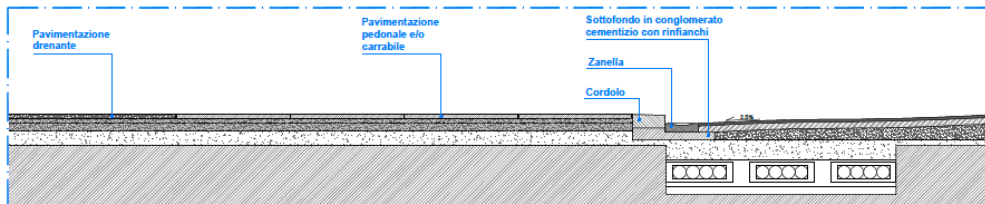
Pianta bordo stradale - Dettaglio 1 - scala 1:50



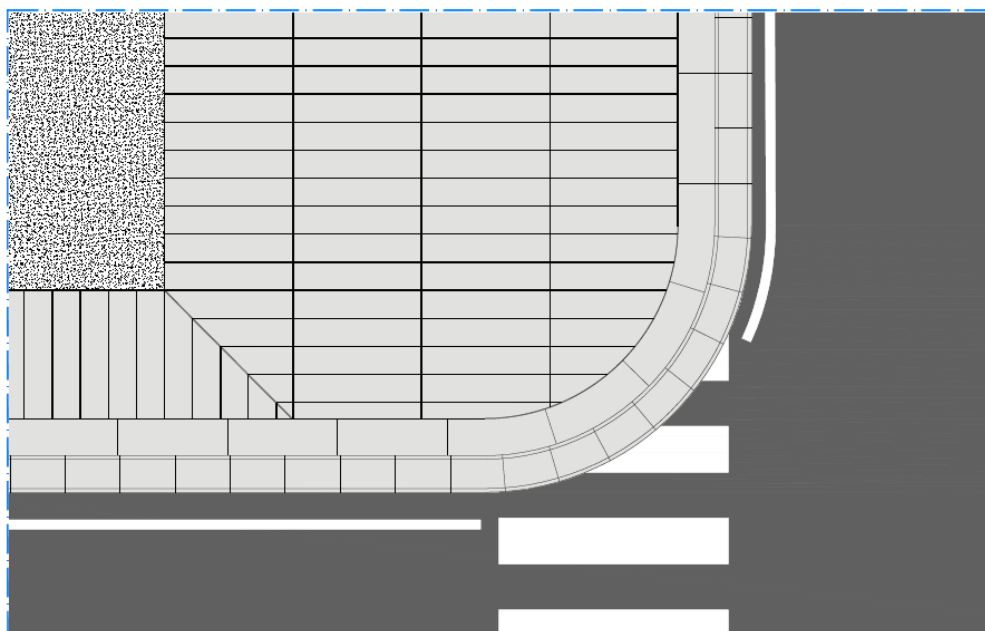
Sezione Rain Garden - Dettaglio 11 - scala 1:50



Pianta Rain Garden - Dettaglio 11 - scala 1:50



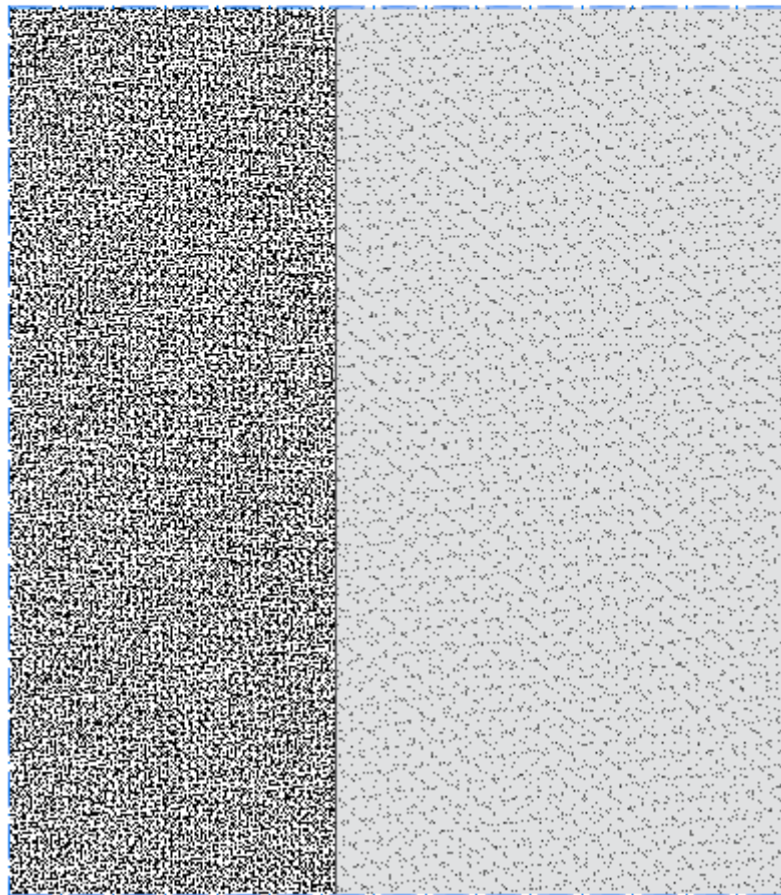
Sezione - Dettaglio 3 - scala 1:50



Pianta bordo stradale - Dettaglio 3 - scala 1:50



Sezione - Dettaglio 5 - scala 1:50



Pianta pavimentazione drenante e pavimentazione antitrauma - Dettaglio 5 - scala 1:50

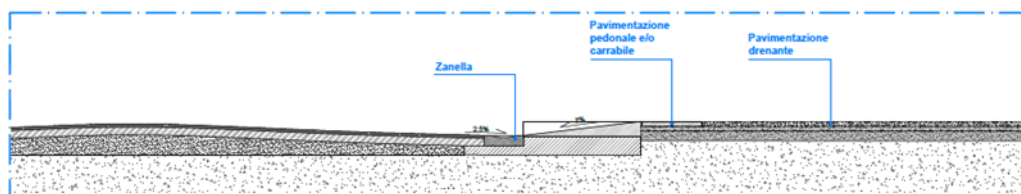
4. Superamento barriere architettoniche

Ai sensi del D.M. 236/89 il progetto assicura accessibilità a tutti gli edifici attraverso:

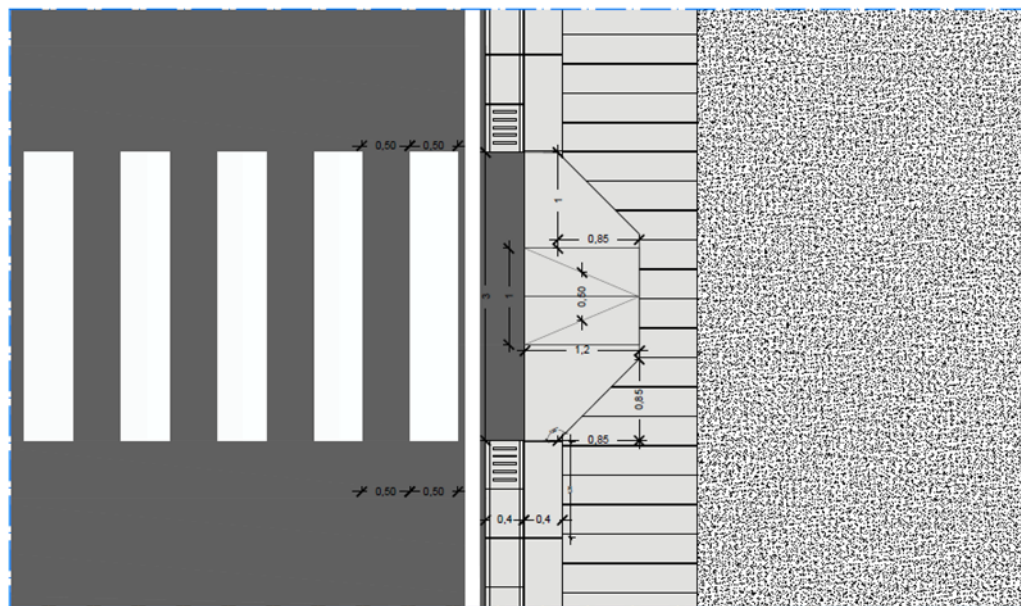
- rampe di accesso con pendenza inferiore al 8%;

Non ci si è limitati ad osservare la normativa per il superamento delle barriere architettoniche, ma il progetto degli edifici agisce risolvendo anche le barriere visive grazie all'utilizzo di pareti vetrate che garantiscono la permeabilità degli ambienti interni e la visibilità degli spazi esterni senza rinunciare alla privacy.

Tutte le aree esterne hanno pendenze controllate e pavimentazioni prevalentemente pianeggianti e lisce con rampe di accesso con pendenza inferiore al 5%. Allo stesso modo il marciapiede non supera i 10cm di dislivello rispetto al livello strada, così anche nelle fermate degli autobus, sia con golfo che su strada.



Sezione - Dettaglio 2 - scala 1:50



Pianta bordo stradale - Dettaglio 2 - scala 1:50