

COMUNE DI MONDRAGONE

Progetto per la riqualificazione dell'area compresa tra il torrente Savone e l'area dell'ex mercato ortofrutticolo

Progetto delle proposte 1° e 2° classificato al concorso bandito (aprile 2018) per il masterplan regionale del litorale domitio-flegreo

Gruppo 1°classificato: capogruppo prof.arch.A RENZULLO- prof.arch.V-Cappiello-prof.arch. S.Stenti-1A1architetti srl-arch V.De Biase-arch. R.Landi-consulenti:arch. V.Tarizzo-arch.C.Fiorillo-ing.S.Di Benedetto-collaboratori:B.Cardone-arch.N.Carotenuto-arch.M.De Vita-F.Fasanino-A.landi-arch.A.Pierantoni-L.Rossi-M.Somma-geom.V.Vigliotti-F.Zerella

Gruppo 2°classificato: capogruppo arch.L. VARTULI-arch.M.Proto-ing.A.Spompinato con ing.V.Vartuli-dott.L.Lamagna-S.Vartuli-collaboratori:ing.L.Petrillo-ing.R-De Rosa-ing.C.Mariniello

Il litorale Domitio, è parte del complesso di apparati dunali e spiagge, depressioni retrodunali, dune antiche e terrazzi marini, pinete.

All'interno di questo complesso sistema, è possibile distinguere tre sottosistemi differenziati:

- a) un primo (Baia, Bacoli, Miseno Miliscola) con grandi preesistenze archeologiche ed attività produttive, su di una orografia "a crateri", di fortissimo impatto paesaggistico e naturalistico, con un sistema costiero frastagliato e ad insenature;
- b) Un secondo (Monte di Procida, Torregaveta, lago Fusaro, Licola, Varcaturò, Lago Patria) con minore carico insediativo; litorali meno frastagliati; spiagge sabbiose di lunga estensione e di notevole profondità; residui di aree dunali e retrodunali; residui di aree a vegetazione mediterranea; con episodi urbanizzativi meno continui; ampie zone residuali di territorio agricolo, di aree lacuali, di interesse florofaunistico – ornitologico, oltre che per l'allevamento di mitili ed itticultura;
- c) Un terzo (Ischitella, Pinetamare, Castelvolturno, Mondragone, Baia Domitia) con apparati dunali e spiagge, depressioni retrodunali, dune antiche e terrazzi marini, pinete, ma anche con insediamenti di seconde case (prive di effetto urbano), di grandi impianti infrastrutturali, di discariche, di aree di allevamenti della bufala campana, di residui di agricoltura, di residenzialità extracomunitaria per "irregolari", di attività al limite della legalità.

La fascia costiera descritta rappresenta una risorsa di notevolissima portata potenziale, ma, allo stato attuale, ampiamente sottoutilizzata da un turismo *mordi e fuggi*. Le potenzialità residuali sono fortemente compromesse da detrattori di vario tipo, quali:

- 1) diffusi elementi di degrado fisico, di usi impropri e di abusivismo.
- 2) aree di urbanizzazione disordinata o troppo intensiva, che interrompono potenziali continuità.
- 3) inquinamento elevato, sia di aree prossime alla costa, sia del sistema acqua.
- 4) erosione della spiaggia.
- 5) proliferare di attività illecite (contrabbando, prostituzione, traffici, o alloggi impropri in casolari fatiscenti di immigrati clandestini, ecc.).
- 6) presenza di "lidi" per grandi numeri, ma a basso livello di prestazioni.
- 7) sistema dell'accessibilità, basato su due direttrici fondamentali da Napoli: la prosecuzione della Tangenziale e della Domitiana e l'asse mediano e la viabilità da Quarto – Giugliano.
- 8) le viabilità esistenti, sia principali che secondarie, non qualificate dal punto di vista paesaggistico, presentano un'immagine di forte degrado, che mal dispone alla conoscenza di queste aree.
- 9) carenza di approdi per turismo da diporto e per vie del mare, che consentirebbe forse alcuni poli di turismo di livello superiore.
- 10) presenza di aree di allevamento della bufala campana, elemento positivo sotto l'aspetto economico e la produzione di prodotti DOP o DOC, ma che costituisce un detrattore per gli aspetti inquinanti del terreno.

Dal punto di vista sociale l'analisi effettuata a livello complessivo, in cui ricadono le aree di progetto, rivela:

- presenza di un depuratore in area non adeguata
- presenza di costruzioni abusive (realizzati dal 1984 al 2004)
- molte aree prive di una seria programmazione
- mancanza di valorizzazione dei tracciati storici ed assenza di collegamento alle reti esistenti

- dismissione ex fabbrica conserviera IDAC-FOOD, senza chiara previsione di un suo riutilizzo
- uno scarso legame tra la costa ed il tessuto urbano, con barriere fisiche che ostacolano l'accesso alla spiaggia

Dal punto di vista Ambientale l'analisi evidenzia:

- lungo il corso d'acqua Savone, importanti aree sottovalutate, poco flessibili, con assenza di aree a servizio della comunità, che invece potrebbero essere oggetto di importanti interventi di attrezzature e di riqualificazione ambientale
- una forte frammentazione ecosistemica, isolamento di habitat con forti squilibri ecologici
- una grave perdita di diversità floristica e fitocenotica, con aree di parcheggio selvaggio a danno delle dune e della macchia mediterranea
- numerosi spazi verdi in disuso o in abbandono
- l'avanzamento della costa (fenomeno positivo per un maggiore uso turistico, (inverso a quello delle altre aree costiere vicine), ma compromesso da una cementificazione incontrollata proprio lungo la costa

Ognuno degli elementi presi in considerazione in fase analitica può portare al "sistema delle proposte progettuali", organizzato per "tematismi" (sistema coste, sistema acque, sistema agricoltura, sistema zootecnico, assetto paesaggistico, ecc.), ognuno dei quali, con una attenta regia, potrebbe "camminare" su binari relativamente autonomi (per quanto attiene agli attori, alle fonti di finanziamento, ai sistemi di gestione). La loro "intersezione" costituirà la proposta strategica complessiva.

Una nuova logica di progetto: un "progetto di progetti"

- A) rafforzamento e riqualificazione delle caratteristiche della spiaggia, del paesaggio dunale e retrodunale mediterraneo anche al fine di un rafforzamento ecosistemico.
Il progetto prevede di reintrodurre il sistema pinetale in aree ancora libere, al fine di incrementare la qualità ecologica, ambientale, paesaggistica. Come disegno paesaggistico si propone di introdurre fasce vegetazionali più forti, trasversali alla spiaggia, segnale per vie di attraversamento pedonale alla spiaggia libera ed attrezzata.
- B) individuazione di una struttura ordinatrice della fruizione della spiaggia e della pineta retrodunale, che consenta l'introduzione di attrezzature per la balneazione rimovibili e la sussistenza di ampie aree per balneazione libera (quasi un "sistema metrico" ripetitivo tra pineta e spiaggia). La spiaggia dovrebbe essere oggetto di contrasto all'erosione. Alla fine dei percorsi verdi di attraversamento della pineta e/o delle dune, sono stati predisposti, una serie di passerelle in legno sulla sabbia, che continuano con passerelle galleggianti a mare, rimovibili in inverno, che terminano con piccoli padiglioni colorati contenenti micro attrezzature (piccoli bar – ristoro). Al di qua del sistema retrodunale è previsto un sistema di parcheggi alberati, o sotto pergole fotovoltaiche, con disegno paesaggistico, che "riordini" l'accesso alle spiagge.
- C) introduzione di correttivi ambientali e paesaggistici alle grandi infrastrutture. Questo progetto è basato su due interventi - tipo per quanto attiene all'aspetto più propriamente paesaggistico: a) filari di alberature trasversali all'asse di scorrimento, per accentuare lo sguardo e l'idea di penetrazione verso il mare; b) interventi di "land art", integrato da interventi di produzione di energie rinnovabili ("fotovoltaico ambientato" e "microeolico di design") ai lati della viabilità.
- D) rete infrastrutturale "sistemica" per l'attuale rete debole, che le faccia fare un salto di qualità come infrastruttura della mobilità e come struttura paesaggistica di connessione interna all'area urbanizzata, e fra questa e le componenti del paesaggio locale. Un ruolo importante ha la riscoperta e valorizzazione degli antichi tracciati, opportunamente segnalati da filari di vegetazione che ne sottolineino il ruolo di percorsi pedonali storici.
- E) piano di riuso, senza esproprio, di particelle agrarie abbandonate, su cui compiere progetti innovativi sostenibili e paesaggisticamente significativi, nonché di una rete di riconnessione tra le stesse (campi sperimentali e didattici di colture tipiche, orti urbani, aree con sperimentazione di generazione da energie rinnovabili, con valore anche didattico), il tutto connesso da percorsi ciclabili e pedonali. Lo stesso sistema delle serre, molto addensate verso la domiziana, potrebbe prevedere invece una sorta di "parco delle serre",

con delle piccole piazzette tra le proprietà differenti, finalizzate alla visita didattica delle stesse, in un quadro di valorizzazione culturale delle specializzazioni agricole del territorio.

- F) recupero del paesaggio dell'acqua come ulteriore rete di continuità di paesaggio, finalizzata sia a migliorare corridoi ecologici che a determinare una ulteriore rete di attraversamento fra urbanizzato, campagna, sistema dunale e spiaggia. Vengono in particolare ricreati fra i sistemi dunali incrementati, piccole aree umide, per favorire una ripopolazione ecologica di specie vegetali ed animali locali, fonte di ulteriore attrazione ambientalistica e paesaggistica.
- G) ulteriori elementi di riqualificazione turistica sono stati considerati l'introduzione di piccoli "parchi residenziali" ad uso transitorio – turistico, caratterizzati dalla creazione di piccole "corti" semiaperte sul paesaggio circostante, con piscine ed attrezzature di "albergo diffuso".
- H) riqualificazione dei grandi progetti di attrezzature con interventi che esprimano il collegamento con la struttura del paesaggio allargato. In particolare sono state previste: un sistema di continuità fra gli elementi costitutivi del paesaggio a grande scala composto dalla riqualificazione dell'area del mercato ortofrutticolo, dal recupero della torre, dalla valorizzazione del sistema mare/torre/funivia, dalla realizzazione di una piccola stazione marittima, all'interno della piazza "a mare", collegata con un porticciolo turistico offshore, disponibile all'attracco di aliscafi.

Appartiene a questo sistema la realizzazione della Monorotaia di progetto basata sulla tecnologia di Bombardier. Il percorso di circa 65 Km serve n°23 stazioni dal Napoli – Capodichino a Mondragone. Ogni convoglio costituito da 4 carrozze ha e in grado di trasportare 6.000 passeggeri per ora per direzione. La velocità massima è pari a 80 km/h.

La nuova Piazza "a mare" sarà caratterizzata dalla presenza della Stazione del mare della Funivia che, con il suo corpo rosso, si innesta nel sistema costruito che perimetra la piazza su tre lati, liberandola a ovest verso il mare. Gli edifici che creano l'invaso urbano saranno destinati al piano terra ad attività commerciali e ricettive, oltre alla Stazione Marittima verso il canale Savone, in prossimità del collegamento con il molo, e la Stazione della Funivia sul lato opposto; al livello superiore sono previste attività ricettive di tipo residenziale. La piazza completamente aperta sul mare, in direzione del porto, è chiusa alle due estremità a sud e a nord, rispettivamente da una massa compatta di alberi e da una copertura ipostila che anticipa il corpo della Stazione Marittima. La pavimentazione interamente lapidea è solcata da un corso d'acqua che riprende la linea geometrica del collegamento della funivia sino al molo.

Il Porto Turistico": ponte di accesso, avamposto, specchio acqueo per approdo 14,4 ha; porto interno ad isola - 500 imbarcazioni di diverse classi comprensivo di darsena velica con attrezzature; infrastruttura diportistica correlata da: circolo velico con attività di rappresentanza e supporto alle attività velistiche sia diportisti che agonistiche e uno yachting club; parcheggi; ristoranti e bar; bunkeraggio (rifornimento carburante); area attrezzata con piscina; area attrezzata con lettini; arenile attrezzato ed area di balneazione ed attività di nautica leggera (wind-surfing, canottaggio); stabilimento balneare: lido, servizi commerciali, acqua park, bar, ristorante, discoteca.

Il Porto Canale" attracco traghetti/aliscafi; darsena per pescatori con 20/40 unità pescherecce; localizzazione nave metanifera; manutenzione e rimessaggio nautica, parcheggio a raso.

Il "Deposito GNL". ha come obiettivo di realizzare un terminal per il GNL (Gas Naturale Liquefatto) nel Porto Canale di Mondragone. L'impianto è stato localizzato nell'area del depuratore esistente ed ha come obiettivo principale quello di garantire agli utenti civili e industriali la possibilità di utilizzare il gas metano come fonte energetica alternativa a quelle tradizionali già presenti. L'area individuata è inoltre libera da vincoli di natura paesaggistica e non ricade in Zone di Protezione Speciale e Zone di interesse Comunitario. Il Terminal , di capacità minima di 10.000 mc, sarà caratterizzato da una struttura in banchina per la connessione e lo scarico del GNL dalle navi metaniere, un complesso di tubazioni criogeniche per il trasporto del fluido nella zona d'impianto, un sistema di stoccaggio, pompaggio, e rigassificazione del GNL. Il Gas Naturale Liquefatto (GNL) viene

considerato con particolare interesse tra i combustibili alternativi. Il GNL (combustibile a minor impatto ambientale nonché più economico del petrolio), sta attraversando un periodo di crescente diffusione a livello mondiale sia per gli usi industriali che per gli usi domestici; viene ritenuto dagli esperti del settore come un vettore energetico particolarmente competitivo. Gli obiettivi strategici, stabiliti a livello europeo, di perseguire la continuità e la sicurezza della fornitura energetica, unitamente a quelli di riduzione delle emissioni di sostanze dannose in atmosfera, incoraggiano ulteriormente l'utilizzo del GNL quale vettore energetico. Il GNL potrà essere distribuito via gomma mediante cisterne criogeniche autotrasportate (verso la rete degli impianti di rifornimento dei carburanti stradali e autostradali). Nel caso del Porto di Mondragone si è prevista una configurazione "a terra" con l'impiego del GNL come combustibile per il trasporto marittimo (tramite battrone) e per il trasporto pesante su gomma (tramite autocisterna criogenica).

Un discorso specifico meritano i capannoni dell'ex mercato ortofrutticolo e della torre Idac food destinati nel progetto ad un centro agro-alimentare.

Il Centro è ricavato nei locali attuali ristrutturati sia all'interno sia all'esterno, ripensato con strade interne, costeggiate da stands di produzione e vendita, spazi per il pubblico, e produzione di energia. Il complesso attuale, costituito da quattro capannoni coperti da un sistema voltato (a botte), verrà svuotato con alcune piccole corti interne verdi che daranno luce e qualità al movimento dei clienti. L'ingresso per il pubblico, posto sul lato verso la via Domitiana, è costituito da un ampio e alto porticato. Le aree coperte, oltre alle attività commerciali, detengono aree per la ristorazione con punti di degustazione delle varie produzioni.

Un'area pavimentata all'esterno, sarà utilizzata per eventi speciali, con stand mobili e attrezzature per manifestazioni e rappresentazioni. In definitiva la filiera del food: agricoltura, allevamento, vita contadina, trasformazione, per poi arrivare alla vendita e alla ristorazione.

A questo aspetto, fa riscontro una forte componente educativa e didattica e ludica, con spazi tematici interattivi dedicati al rapporto dell'uomo con il fuoco, gli animali, la terra, il mare, oltre alle aree di intrattenimento per i bambini, con la realizzazione di aree a verde differenziate (giardino sensoriale).

A completamento del Centro Agro-Alimentare si propone la riqualificazione della Torre Idac Food, che forte della sua preesistenza diventerà il nuovo vessillo urbano della città di Mondragone.

I punti forza della sua riconversione graviteranno sulla sua completa rifunzionalizzazione e sull'inserimento della stazione della Funivia Urbana che collegherà l'area IDAC con l'area compresa tra il canale Savone e il fiume Agnena, in particolare con l'altra stazione della Funivia posta su uno dei lati che perimetrano la nuova Piazza a Mare.

L'impianto ipotizzato è una cabinovia ad ammortamento automatico con cabine a 10 posti, con la possibilità di trasportare carrozzine e biciclette, per un flusso massimo orario di 500 persone ora per senso di marcia, che in futuro potrà essere incrementato.

Il tempo di percorrenza dalla Torre alla Piazza a Mare sarà di circa 10 minuti per una lunghezza complessiva di circa 1.500 m.

La Torre sarà articolata nei suoi sei livelli per accogliere funzioni attrattive, sia turistiche che culturali (attività commerciali, sale convegno e sale espositive, ristorante belvedere, ecc...), recuperando un elevato valore simbolico per il contesto urbano e territoriale.

Tale sistema infrastrutturale mira a collegare l'area di sviluppo produttivo-commerciale con quella paesaggistica-ambientale posta tra il canale Savone e il fiume Agnena, contribuendo ad un turismo sostenibile (pista ciclabile con bike sharing, bus-stop per navette di collegamento terra/mare e teleferica e monorotaia).

L'idea-forza è proprio quella di mettere in relazione il polo di pianura con quello di costa per una più ampia valorizzazione dell'area e, in generale, della Regione Campania, integrandosi con il sistema culturale locale e divenendo anche vetrina delle eccellenze del territorio valorizzando le eccellenze della tradizione locale, integrando servizi di supporto e aree dedicate alla promozione della cultura, storia e tessuto imprenditoriale del territorio, con una connotazione di vero e proprio parco tematico, a forte vocazione scientifica.

