

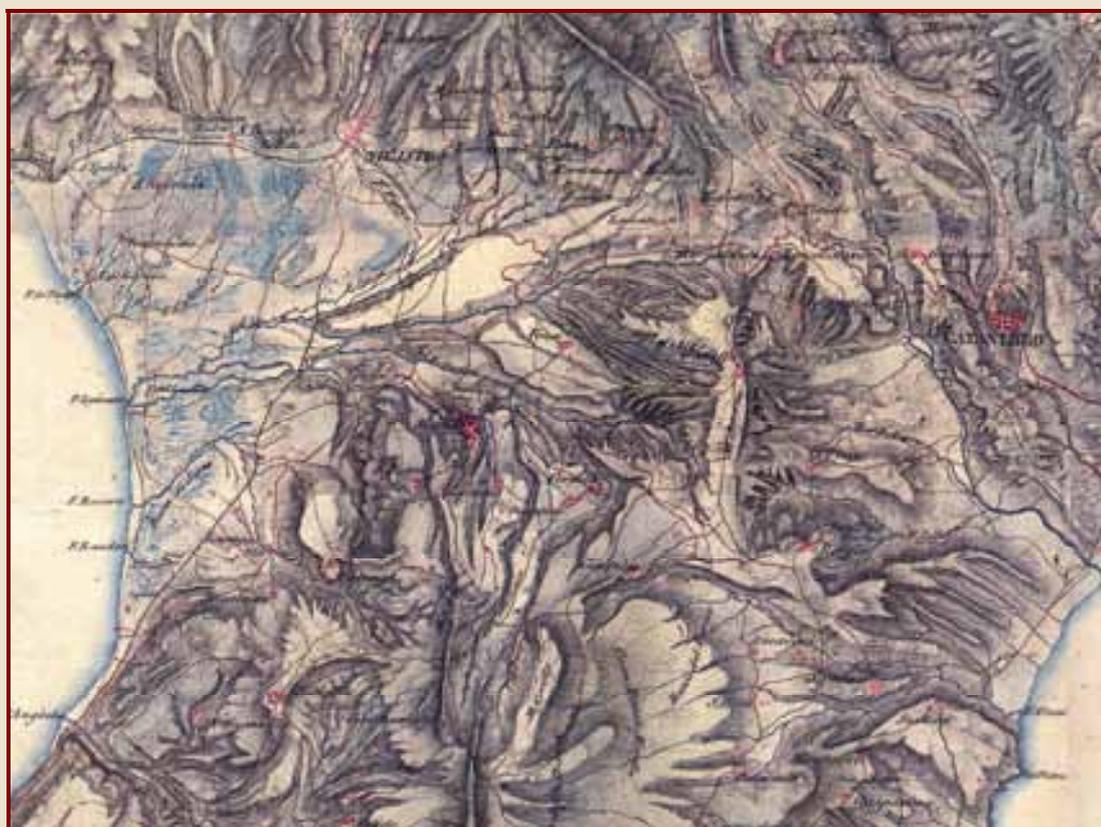


**CITTA' DI LAMEZIA TERME**  
**PROVINCIA DI CATANZARO**

**PIANO STRUTTURALE COMUNALE**

**PSC**

**DOCUMENTO PRELIMINARE**



## **1. QUADRO CONOSCITIVO**

*Sintesi critica*

*13 Gennaio 2010*



---

**CITTA' DI LAMEZIA TERME**  
**PROVINCIA DI CATANZARO**

**PIANO STRUTTURALE COMUNALE**  
(Legge Regionale 19/2002, Artt. 20-27)

**PSC**  
**DOCUMENTO PRELIMINARE**

*Il Sindaco*  
dott. Giovanni Speranza

*Capogruppo e Coordinatore*  
prof. ing. Giovanni Crocioni

*L'Assessore all'Urbanistica*  
arch. Andrea Iovene

*Coordinamento Quadro Conoscitivo*  
arch. Domenico Santoro

*Il Segretario Comunale*  
dott. Nicola Falcone

*Valutazione Ambientale Strategica*  
INTERA S.r.l.

*Il Responsabile del Procedimento*  
arch. Manuel Pulella

*Processi partecipativi*  
arch. Rosanna Anele

*Ufficio di Piano*  
arch. Giovanni Iuffrida  
geom. Francesco Belvedere  
geom. Antonella Businelli  
geom. Luigi Carino

*Storia urbana*  
dott. urb. Beniamino D'Errico

*Urbanista junior*  
dott. urb. Antonio Ruberto

## **1. QUADRO CONOSCITIVO**

*Sintesi critica*  
*Documenti costitutivi*



## SOMMARIO

<b>1</b>	<b>La documentazione disponibile per la definizione del Quadro conoscitivo. Una serie di riferimenti utili, attendibili ed efficaci</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>I risultati raggiunti con le indagini per il Quadro conoscitivo e le criticità strutturali emergenti</b>	<b>8</b>
<b>2.1</b>	<b><i>Quadro ambientale</i></b>	<b>8</b>
<b>2.2</b>	<b><i>Quadro strutturale economico e capitale sociale</i></b>	<b>16</b>
<b>2.3</b>	<b><i>Quadro strutturale morfologico</i></b>	<b>22</b>
<b>2.3.1</b>	<b><i>Il sistema insediativo</i></b>	<b>22</b>
<b>2.3.2</b>	<b><i>Il sistema relazionale</i></b>	<b>31</b>
<b>2.3.3</b>	<b><i>Il nodo dell'abusivismo edilizio</i></b>	<b>41</b>
<b>2.3.4</b>	<b><i>Il Bando Interessi Diffusi</i></b>	<b>48</b>
<b>2.4</b>	<b><i>Quadro di riferimento normativo e della pianificazione</i></b>	<b>53</b>
<b>3</b>	<b>Il Quadro conoscitivo e le linee della pianificazione strutturale</b>	<b>60</b>
<b>4</b>	<b>I Documenti costitutivi del Quadro conoscitivo del PSC</b>	<b>62</b>



**1 La documentazione disponibile per la definizione del Quadro conoscitivo.  
Una serie di riferimenti utili, attendibili ed efficaci**

Per la formazione del Quadro conoscitivo della Città di Lamezia, in vista del progetto del Piano Strutturale Comunale – ed ancor prima del Documento Preliminare del PSC – dai primi mesi del 2009 hanno operato su incarico del Comune cinque diversi Gruppi di lavoro, guidati rispettivamente dall’arch. Antonio Oliviero, per il “Quadro di riferimento normativo e della pianificazione”; dal dott. Orazio Conti, per il “Paesaggio agrario”; dal dott. Beniamino Tenuta, per i “Beni culturali”, i “Beni archeologici” e le “Grandi infrastrutture”, con particolare riferimento al sistema aeroportuale; dal dott. Teodoro Aldo Battaglia, per la “Relazione geologica”; dall’arch. Attilio Mazzei per il “Quadro legislativo e normativo di riferimento”.

I documenti e i materiali di ricerca, prodotti dai cinque Gruppi incaricati, consegnati tra il Settembre e l’Ottobre del 2009 ed in corso di validazione da parte degli Uffici Comunali, assicurano la copertura di una buona parte degli approfondimenti tematici richiesti dalle Linee Guida della Pianificazione regionale, al punto 5.2.4 “Il Piano Strutturale come strumento di conoscenza del territorio e delle sue risorse. La costruzione del Quadro conoscitivo”.

Va inoltre sottolineato come la Relazione sui caratteri geologici del territorio comunale, prodotta dal Gruppo Battaglia, oltre ad un’ampia documentazione resa disponibile in conformità agli impegni contrattuali, viene sostanzialmente a corrispondere ai requisiti che la Legge regionale 19/02 propone, all’Art. 20, per la Relazione geomorfologica, che obbligatoriamente accompagna l’intero iter del PSC a partire dalla sua adozione, ed ancor prima a partire dalla formazione del Documento Preliminare. Tutto ciò anche in vista dell’importante passaggio di verifica previsto in sede di Conferenza di pianificazione, oltre che con riferimento alle parallele procedure di VAS.

Tale documentazione tecnica tiene conto dei requisiti fissati dalla recente Circolare Regionale sulla materia del 26/8/2009.

Inoltre, tenuto conto dei risultati raggiunti con le numerose ricerche attivate, per completare la documentazione necessaria ai fini della formazione del PSC, sono stati



utilizzati ulteriori materiali, presenti a vario titolo nella disponibilità dell'Amministrazione, mentre in alcuni casi, infine, il Gruppo incaricato del PSC, in collaborazione con gli Uffici Comunali, ha provveduto a completare la documentazione conoscitiva fornita dai Gruppi di ricerca incaricati, attraverso specifici approfondimenti tecnici, mirati e diretti, su fonti disponibili.

Come è noto, le **Linee guida della pianificazione regionale** prevedono che il **Quadro conoscitivo del PSC** si articoli in quattro sezioni di lavoro: il **Quadro strutturale morfologico**, il **Quadro Ambientale**, il **Quadro strutturale economico**, il **Quadro di riferimento normativo e di pianificazione**.

**Il Quadro strutturale morfologico** si articola, secondo le Linee guida, nel **Sistema insediativo** e nel **Sistema relazionale**.

Per lo studio del Sistema insediativo, oltre alle analisi condotte dal Gruppo Oliviero sullo stato di attuazione del PRG vigente, gli Uffici Comunali, d'intesa con il Gruppo del PSC, hanno curato in particolare un impegnativo approfondimento – riportato al punto 2.3.3 – sui fenomeni di abusivismo edilizio, a partire dalla importante, anche se non del tutto esauriente, documentazione disponibile in materia, corrispondente ai dati comunali relativi alle tre successive tornate dei Condoni edilizi. Pur con tutti i limiti del caso, si tratta dell'unica fonte statisticamente utilizzabile, in grado di restituire uno scenario attendibile, quanto meno nella dimensione, sui caratteri e sulle linee di tendenza del fenomeno, dagli anni 70 in avanti.

Può inoltre essere ricompreso nello studio del sistema insediativo il lavoro svolto con il cosiddetto Bando degli interessi diffusi, i cui risultati al Dicembre 2009 vengono riportati nel successivo punto 2.3.3, e possono essere considerati come un buon indicatore delle tendenze espresse sul territorio comunale dalla domanda sociale e dalle propensioni imprenditoriali.

Per lo studio del Sistema relazionale e della rete delle infrastrutture di trasporto, il Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Lamezia, curato dal Consorzio Istituto Superiore dei Trasporti, del Marzo 2006, può assicurare un'ampia e aggiornata documentazione sulla domanda e sull'offerta di mobilità, ottenuta anche grazie ad indagini dirette, insieme ad una serie di simulazioni sugli scenari della mobilità co-



munale, di buona attendibilità.

Per la documentazione e l'approfondimento delle reti di urbanizzazione si sono utilizzate le informazioni fornite dall'Azienda Multiservizi, circa le reti idrauliche. Per le reti energetiche, le linee elettriche ad alta tensione e le dorsali del gas di città, il Gruppo di lavoro incaricato del PSC in collaborazione con gli Uffici Comunali, ha operato direttamente gli approfondimenti necessari, garantendo una serie di documentazioni cartografiche essenziali sul tema, riorganizzando opportunamente anche i materiali sulle reti di urbanizzazione forniti dall'Azienda.

Per completare il **Quadro ambientale**, nelle forme previste dalle Linee Guida, già ben coperto dalle due ricordate indagini sulla geomorfologia e l'agronomia, rese disponibili all'Amministrazione, oltre che dai due Dossier, con relativa schedatura, sui beni archeologici ed i beni culturali, prodotti dal Gruppo Tenuta, i progettisti del PSC hanno prodotto un proprio Dossier sugli Elementi della storia urbana della città di Lamezia, capace di assicurare alle documentazioni analitiche ed alle schedature mirate fornite da quella ricerca una essenziale cornice storica di riferimento; Dossier curato dall'arch. Beniamino D'Errico, urbanista del Gruppo di lavoro incaricato.

Per la formazione del **Quadro strutturale economico**, il lavoro di formazione del PSC si può avvalere assai opportunamente dei riferimenti, sia di carattere generale che di taglio specifico, assicurati, con un adeguato profilo tecnico e scientifico, dal recentissimo Piano Strategico della Città di Lamezia, ed in particolare dalle statistiche messe a fuoco dalla Società Nomisma e da Coopprogetti, in parallelo alla formazione dello stesso Piano Strategico, nel Fascicolo di analisi del contesto territoriale del Febbraio 2007.

Ad integrazione, il Gruppo di lavoro del PSC ha provveduto alla messa a punto di due Schede mirate di approfondimento, rispettivamente sulle Dinamiche demografiche e sulla Condizione abitativa della città, curate dall'arch. Domenico Santoro. In particolare, il secondo rapporto può essere utilizzato anche in sede di approfondimento dei caratteri del Sistema insediativo.

Per l'approfondimento del sistema produttivo (ricompreso a sua volta nel Quadro strutturale economico) ci si è inoltre avvalsi delle informazioni garantite dalla recente



Variante al Piano Regolatore del Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Catanzaro. Mentre, per le grandi infrastrutture, il Gruppo Tenuta ha fornito una Scheda che documenta lo stato di fatto, i programmi in essere, e le prospettive del sistema aeroportuale.

Inoltre la cartografia di base, opportunamente aggiornata con le informazioni disponibili e messa a punto su riferimenti catastali, in ambiente GIS, a cura del Gruppo di lavoro del PSC in collaborazione con gli Uffici, ha provveduto ad evidenziare graficamente il tematismo delle unità produttive insediate nel territorio comunale, assicurando così una essenziale documentazione di base, anche relativamente alle attività economiche di minore dimensione. Si tratta di un approfondimento ancora in corso – fino al Piano strutturale – per gli aspetti di maggior dettaglio.

Circa il **Quadro di riferimento della pianificazione**, il Gruppo di lavoro coordinato dall'arch. Oliviero ha operato innanzitutto sul tema della pianificazione sovraordinata, fornendo una documentazione ed una schedatura dei Piani Territoriali e dei Programmi di sviluppo in essere, capaci di produrre effetti sugli assetti e sulle linee di trasformazione del territorio di Lamezia. Il Gruppo, nel suo Rapporto, ha preso in considerazione il Quadro Territoriale Regionale – (a valenza paesaggistica) – QTRP; il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – PTCP, Documento Preliminare, della Provincia di Catanzaro; il Piano Strategico della Città di Lamezia Terme; il Programma Operativo Regionale (POR), Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) e Fondo Sociale Europeo (FSE).

Il medesimo Gruppo ha operato anche sul tema dello stato di attuazione del PRG vigente, segnalando taluni limiti ricorrenti del processo attuativo, oltre a documentare con un buon livello di dettaglio il quadro delle aree riservate a standard urbanistici, che risultano posizionati su valori soddisfacenti, ricompresi intorno alle soglie fissate dal DM 1444, LL.PP del 1968.

Il Gruppo Oliviero ha infine curato una prima essenziale documentazione sullo stato della pianificazione dei comuni contermini nell'intorno della piana.

Su quest'ultimo tema, il Gruppo del PSC ha effettuato a sua volta alcuni primi approfondimenti integrativi essenziali nella dimensione sovracomunale, operando su due



## Città di Lamezia Terme

---

diverse aree di studio, che rappresentano entrambe un riferimento di scala sovracomunale non eludibile per Lamezia: l'“Asse” Lamezia-Catanzaro, e la fascia costiera imperniata sul Golfo di S.Eufemia. Mentre sono emerse non piccole difficoltà, anche nel quadro della ricerca condotta dal Gruppo Oliviero, circa la costruzione di un vero e proprio piano mosaico dei PRG dei Comuni contermini, se non dell'intero asse.

Il Preliminare del PTCP della Provincia di Catanzaro rende disponibile un mosaico sintetico, non facilmente utilizzabile in sede di pianificazione comunale, mosaico già riportato nella ricerca del Gruppo Oliviero.

Su questo versante si renderà forse necessario un approfondimento effettivo da portare eventualmente, a tempi meno ravvicinati, verso le fasi successive alla Conferenza di pianificazione, di cui non potrà ragionevolmente farsi carico il solo Comune di Lamezia.

Su tali temi di area vasta appaiono inoltre di sicuro interesse, per completare il Quadro conoscitivo, i primi materiali prodotti dal “Laboratorio sulla Città dei Due Mari”, con l'apporto di numerose strutture universitarie, in attuazione del QTRP, presentati a Lamezia, ad iniziativa della Regione Calabria, in data 14 Novembre 2009.

Pur non senza una serie di criticità e difficoltà nel ricostruire un Quadro conoscitivo i cui momenti costitutivi risultavano dispersi tra una molteplicità di fonti, documenti, materiali di ricerca, informazioni statistiche – senza ignorare un certo grado di ritardi e/o mancati adeguamenti presenti in numerosi settori di indagine – i dati che emergono dall'attività svolta assicurano l'effettiva disponibilità di un insieme di informazioni e documentazioni preziose per la formazione del PSC, oltre che rispondenti in modo adeguato alla normativa regionale.

Nel complesso, il Quadro conoscitivo che è stato possibile portare a compimento, ricco di momenti interdisciplinari, appare dotato di una serie di riferimenti utili, attendibili ed efficaci ai fini di sostenere adeguatamente il processo di pianificazione che viene previsto.

Non si può inoltre dimenticare che l'intera documentazione ricompresa nel Quadro conoscitivo risulta oggi inserita nel Sistema Informativo Territoriale operante in am-



biente GIS – così come lo saranno a loro volta i vari strumenti della pianificazione comunale, dal PSC (e dal presente Documento preliminare), al REU, alla VAS – e ciò dovrebbe consentire, o quanto meno rendere più semplice, una implementazione continua delle relative documentazioni, così come un monitoraggio ed un aggiornamento ricorrente dell'intero processo. E' bene tuttavia sottolineare che l'implementazione del Quadro conoscitivo, insieme al monitoraggio e ad un aggiornamento ricorrente della relativa documentazione, rappresentano attività tutt'altro che trascurabili, che potranno richiedere all'Amministrazione Comunale una forte continuità di impegno.

Peraltro appare anche ragionevole ipotizzare che, a partire dall'esperienza della formazione del PSC, che vede e vedrà una forte partecipazione degli Uffici comunali, il Comune di Lamezia voglia e possa dotarsi di una vera e propria piccola struttura di Ufficio per la pianificazione strutturale, ben caratterizzata nel ruolo e nelle responsabilità, capace di curare efficacemente, insieme ad un processo di attuazione rispondente e ben orientato, anche le necessarie attività di aggiornamento e monitoraggio del Quadro conoscitivo.

Nel successivo punto 2, per ognuno dei quattro segmenti in cui si articola lo stesso Quadro conoscitivo, nel rispetto delle Linee guida, vengono evidenziati gli elementi più significativi emersi dalle analisi condotte, con particolare riferimento all'incidenza che tali elementi indurranno o potrebbero indurre sulla definizione del progetto di PSC.

E' infine evidente che l'apporto del Gruppo Mazzei, che si è oggi limitato a fornire gli elementi legislativi e normativi di riferimento, diventerà ben più rilevante nelle fasi di formazione del PSC e del suo apparato normativo.

Circa la cartografia catastale in ambiente GIS messa a punto dal Gruppo di lavoro per il PSC, in accordo con l'Amministrazione Comunale, il riferimento cartografico più efficace per la formazione del Documento Preliminare – e più in generale per unificare al massimo grado i riferimenti dell'intero Quadro Conoscitivo – è risultato individuabile in una Cartografia, in scala 1:13.000, capace di rappresentare in cartaceo, in un solo foglio, l'intero territorio comunale, garantendo così sia un buon detta-



## **Città di Lamezia Terme**

---

glio delle documentazioni rese disponibili, sia un'efficacia di sintesi delle diverse rappresentazioni dello stato di fatto e di progetto. Si tratta della stessa base cartografica che verrà utilizzata come riferimento del Documento Preliminare, in particolare per la definizione, alle scale più opportune, della “Carta dei vincoli” e dello “Schema delle scelte pianificatorie”.

Nel Capitolo 4 viene infine riportato l'Elenco completo degli Elaborati ricompresi formalmente nel Quadro Conoscitivo, effettivamente utilizzabili per la formazione del Documento Preliminare, oltre che disponibili come materiale di lavoro in sede di Conferenza di Pianificazione.



## **2 I risultati raggiunti con le indagini per il Quadro conoscitivo e le criticità strutturali emergenti**

### **2.1 *Quadro ambientale***

I risultati raggiunti, attraverso una documentazione di sicura attendibilità, con le due Ricerche condotte in sede di Quadro conoscitivo sulla Geomorfologia e sull'Agronomia, restituiscono un Quadro ambientale straordinariamente complesso e problematico, che apre scenari difficili, di rilevante impegno per la pianificazione strutturale, dal punto di vista delle azioni necessarie per una tutela attiva dei caratteri del territorio comunale, oltre che nella ricerca di un'autentica sostenibilità del processo di piano.

Trovano conferma ed emergono in grande evidenza, per il territorio di Lamezia, requisiti di ampiezza, varietà, diversità, pluralità del sistema ambientale, tanto sul versante della geomorfologia e più in generale dell'ambiente naturale, come sul versante dell'ambiente di matrice antropica, dal paesaggio agrario alla maglia poderale, dalla rete urbana al sistema insediativo, con l'incidenza non ignorabile di fenomeni di abusivismo edilizio, così diffusi da assumere una rilevanza urbanistica e pesare sugli assetti ambientali di insieme del territorio comunale.

Dal punto di vista squisitamente ambientale, sono noti i temi sensibili emergenti nell'area di Lamezia, resi ancora più impegnativi ed attuali dalle due drammatiche recenti vicende dell'Aquila, sotto il profilo sismico, e di Messina, sotto quello del dissesto idrogeologico. Quelli del rischio sismico, del rischio idraulico, del rischio di stabilità dei versanti, sono temi sensibili che a loro volta si confrontano in termini di assoluto impegno con la realtà dell'ambiente lametino, per quanto ne deriva circa i caratteri specifici assunti nel tempo dal sistema insediativo, ed anche circa le diverse forme di utilizzo del territorio e dei suoli.

Sul versante della sismicità, ferma restando la generale rilevanza e l'assoluto impegno che, notoriamente, il fenomeno riveste per il territorio comunale – e per l'intera area calabrese – il dato di piena evidenza segnalato dalla Ricerca geomorfologica è



rappresentato dalla messa in luce della presenza di una “faglia attiva e capace”, che attraversa l’intero territorio comunale, posizionata in termini piuttosto impegnativi anche in rapporto al sistema urbano ed alla rete degli insediamenti minori.

La linea di faglia taglia centralmente l’abitato di Nicastro, subito a Sud dell’antico nucleo di origine medioevale, investendo le porzioni setteottocentesche del Centro storico, interessando inoltre, più a levante, gli insediamenti collinari di Magolà, Zangarona e Grandinetti e, oltre i confini comunali, il centro di Vaiola.

Più a ponente, la linea di faglia interessa le località della parte alta di Sambiasse, il centro di Gabella e una porzione di Piano Luppino; ancora più a ponente, quasi al confine comunale, è interessata dalla linea di faglia la parte bassa della località di San Minà e il piccolo centro di Vonio.

Impegnative, anche se di minor estensione e di minor impatto di insieme, risultano quelle che la ricerca classifica come le “faglie certe” e le “faglie presunte”, che interessano, ancora, il nucleo medioevale di Nicastro e, solo marginalmente, il sistema insediativo frazionale.

Questa vistosa evidenza sismica, con la propria articolazione “minore”, appare quindi di impegno primario per la pianificazione urbana, secondo quanto segnalato in modo specifico dalla Carta della “Pericolosità sismica” della Ricerca sul sistema geomorfologico, ed impone alle scelte di piano azioni di tutela preventiva di notevole incidenza.

Sul versante del rischio idraulico e della stabilità dei versanti, il Quadro conoscitivo, ed in particolare la Ricerca geomorfologica, ma anche in buona misura la Ricerca sui caratteri agronomici, evidenziano in modo dettagliato uno scenario marcato di vulnerabilità idraulica, con particolare riferimento all’esondabilità degli ambiti – a volte anche ambiti urbani – di influenza dei corsi d’acqua; mentre emergono inoltre paralleli scenari di vulnerabilità per instabilità dei suoli (franosità esistente o potenziale), di analogo impegno, in particolare nelle aree di montagna e di alta collina.

L’uno e l’altro momento di tutela, derivanti in larga prevalenza da scelte della pianificazione sovraordinata, espresse in particolare dal PAI (Piano di Assetto Idrogeolo-



gico), introducono fra le condizioni strutturali del PSC momenti di vincolo di peso non ignorabile, e tali da poter incidere sulle scelte di assetto dello stesso Piano Strutturale.

E' un quadro critico che interessa in misura significativa, oltre ad una parte prevalente dei terreni collinari e montani, anche i terreni di origine alluvionale, ed in particolare i corsi d'acqua ed il loro intorno, dalle conoidi pedecollinari fino ad ampie porzioni della Piana; le une e le altre, investite in modo assai esteso dalla presenza di insediamenti diffusi di notevole entità, non solo con riferimento agli ambiti interessati dall'abusivismo. Ma gli stessi abitati – anche quelli principali – risultano interessati da marcate criticità, e appaiono meritevoli di momenti specifici di tutela e/o di cautela. Di forte incidenza risulta anche la vincolistica relativa alla stabilità dei versanti, per l'intero ambiente collinare e montano.

Nel complesso, dunque – come peraltro già si sapeva, ma certo non in termini così documentati ed evidenti – si tratta anche in questo secondo caso di un quadro di notevole criticità, che a sua volta impone, oltre a responsabili iniziative di tutela preventiva, anche ragionate azioni ed energici programmi di pianificazione e tutela attiva, operando anche su cambi di scala tra diversi strumenti, come ad esempio per il PSC e il PAI, non così semplici o automatici come potrebbe apparire.

Ancora relativamente al Quadro ambientale, l'ambiente di matrice antropica, ed in particolare il paesaggio agrario, si conferma per la rilevante incidenza dei processi storici di formazione dei suoi caratteri strutturali, in un quadro di grande complessità delle relative vicende, oltre che per la varietà dei sistemi produttivi e delle composizioni colturali, che presentano una gamma di requisiti assai marcati, tra gli ambienti di montagna e alta collina – con porzioni al di sopra dei 1.000 metri s.l.m. – e la fascia litoranea.

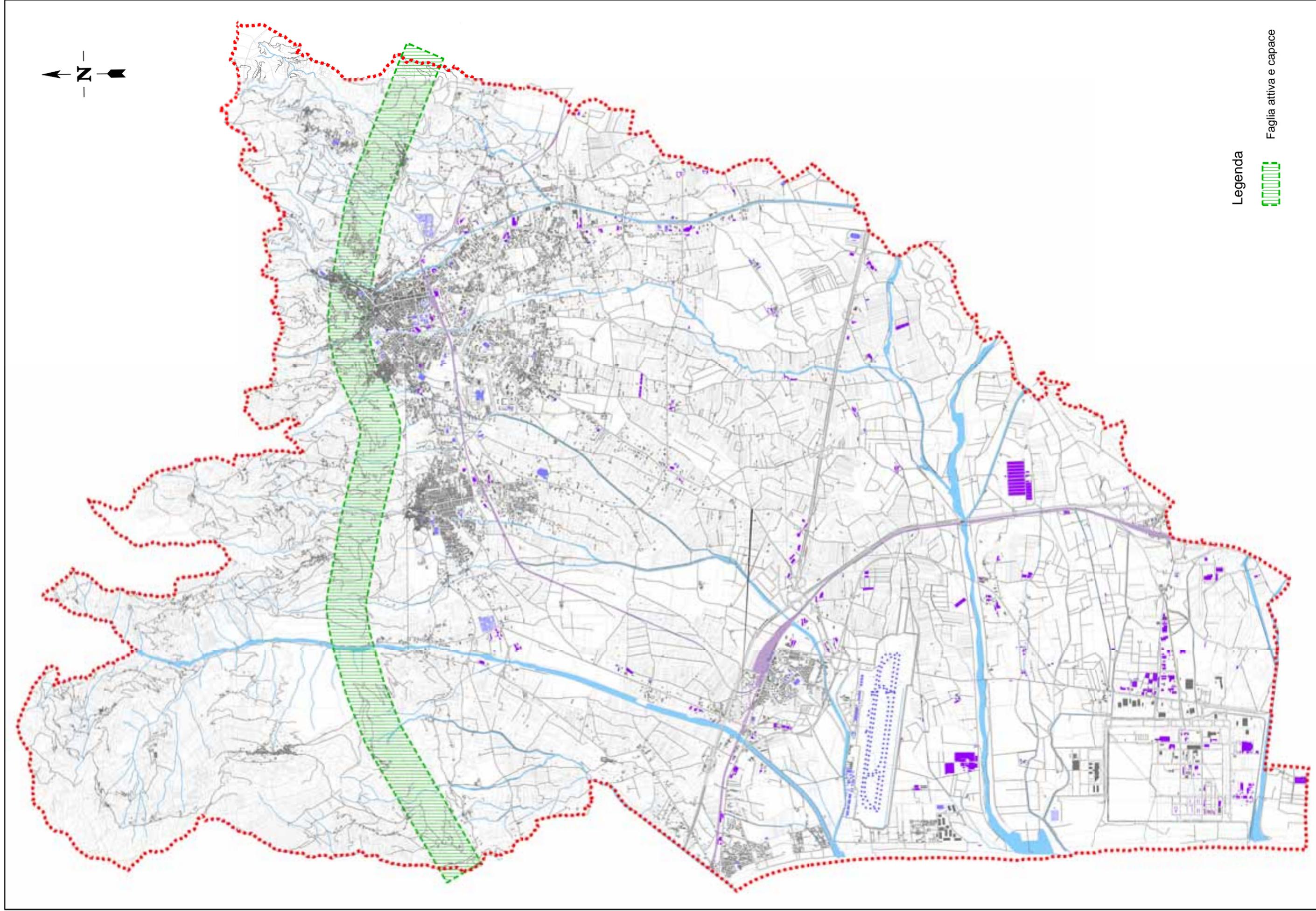
Come evidenziato dalla ricerca agronomica, ed in particolare dalla classificazione delle Unità di paesaggio, tale varietà di temi, insieme al ricorrente rischio di marginalità delle strutture produttive agricole, che pure si accompagnano a momenti di eccellenza ed a fasce aziendali di relativa solidità, rappresenta a sua volta un nodo assai impegnativo per il governo del territorio. Tutto ciò assume un particolare rilievo con



## **Città di Lamezia Terme**

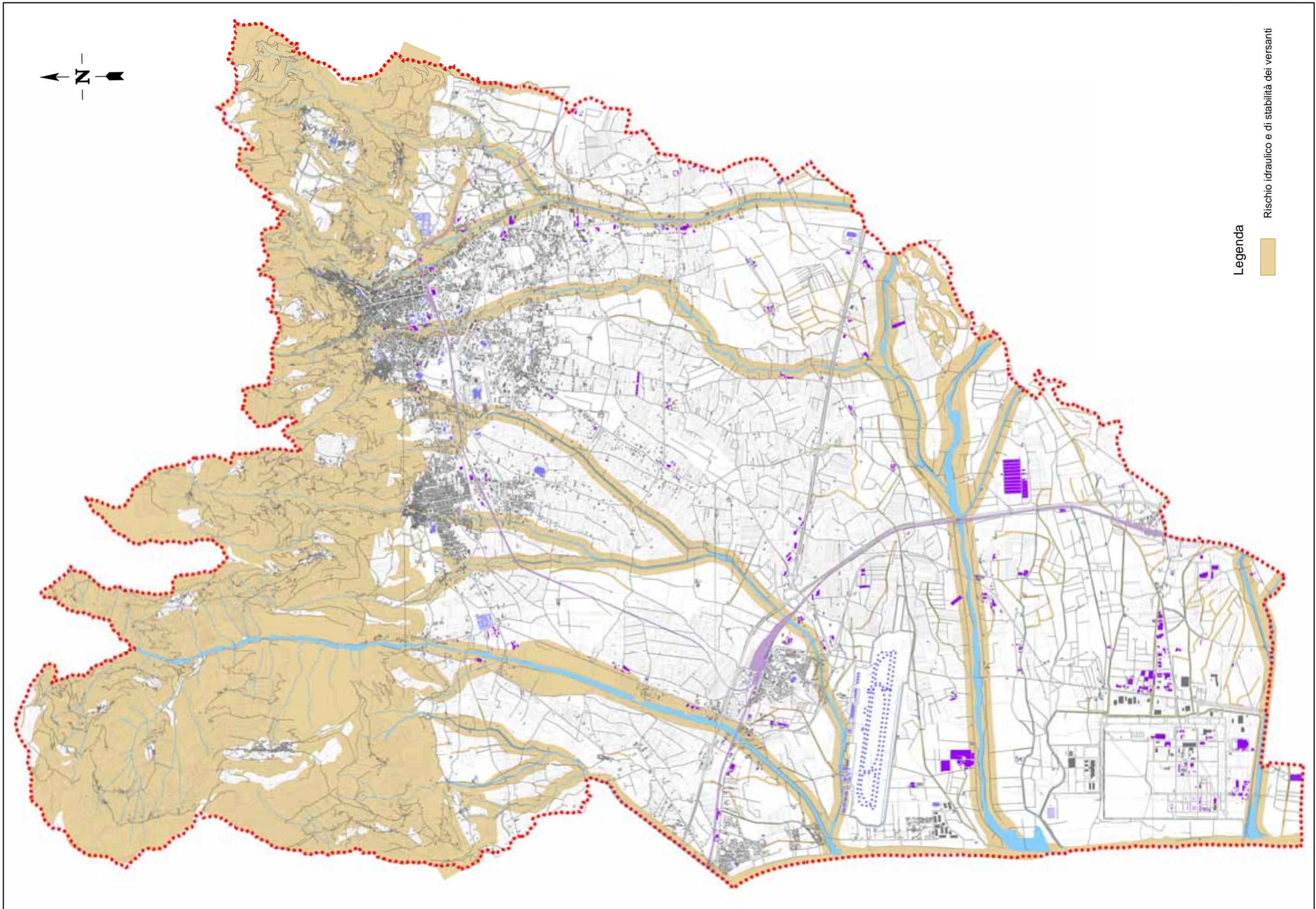
---

riferimento alle esigenze di tutela del paesaggio agrario e di corretto utilizzo delle risorse, rappresentate non solo dai requisiti di varietà del sistema geopedologico ma, in modo più mirato, dalla ricca composizione culturale della rete aziendale presente nell'intero territorio comunale, pur in un quadro di esteso frazionamento delle unità poderali. Assai impegnativa per gli equilibri complessivi potrà risultare, da diversi punti di vista, l'incidenza crescente di suoli sottoutilizzati e di suoli non utilizzati o in stato di abbandono, come anche l'impatto di attività zootecniche e di trasformazione di prodotti agricoli non sempre facilmente sostenibili.



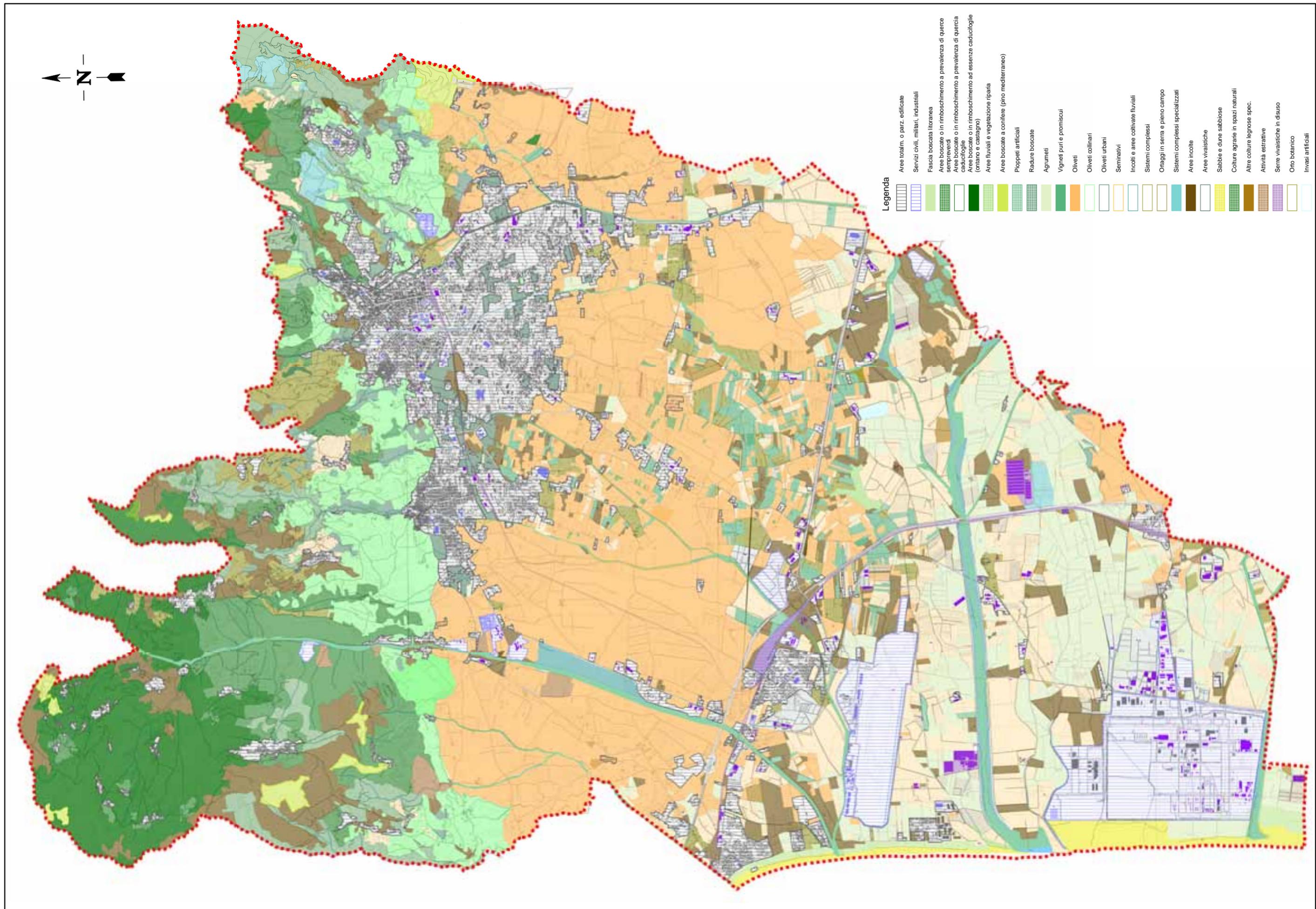
Legenda

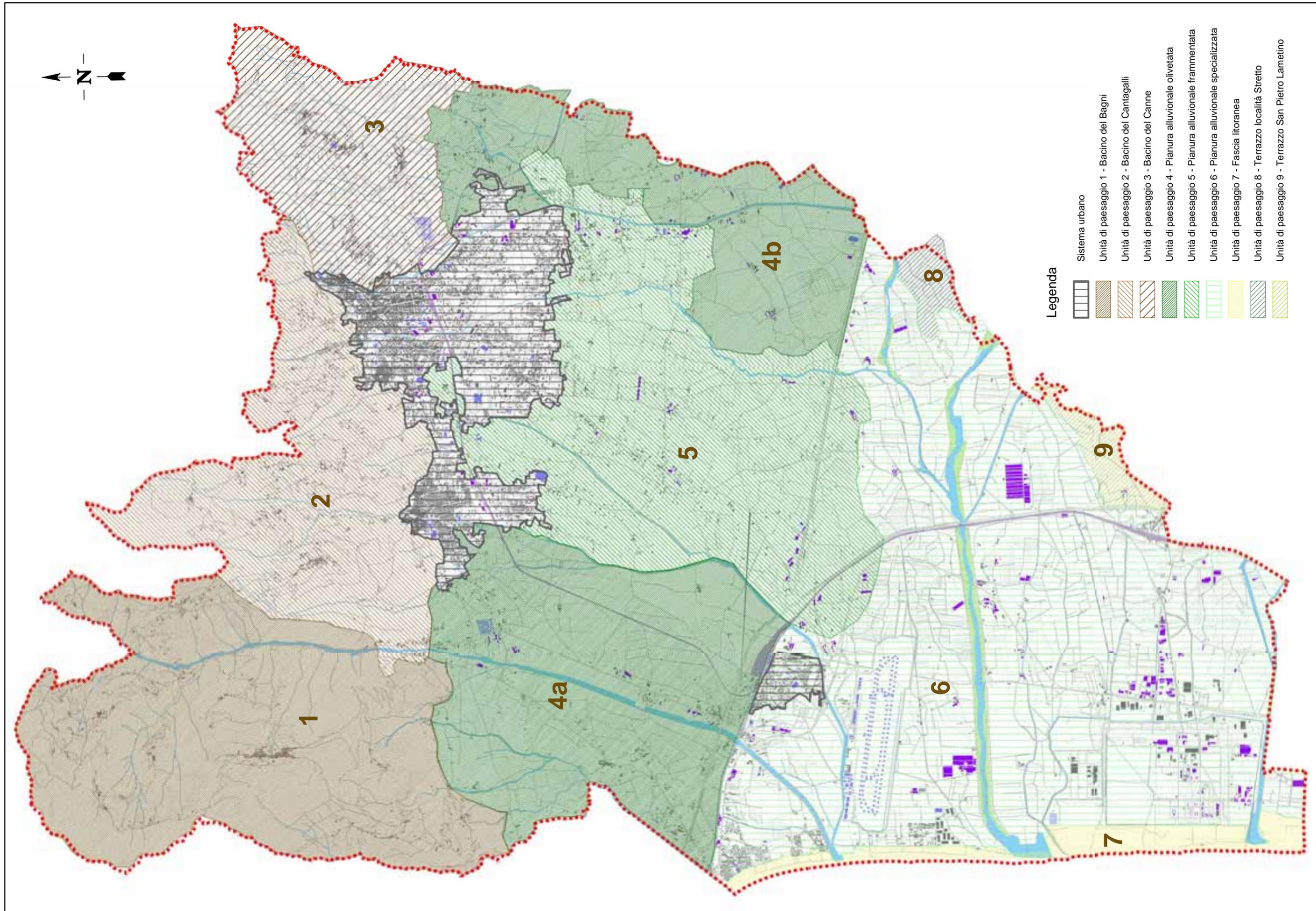
Faglia attiva e capace



Legenda

Rischio idraulico e di stabilità dei versanti







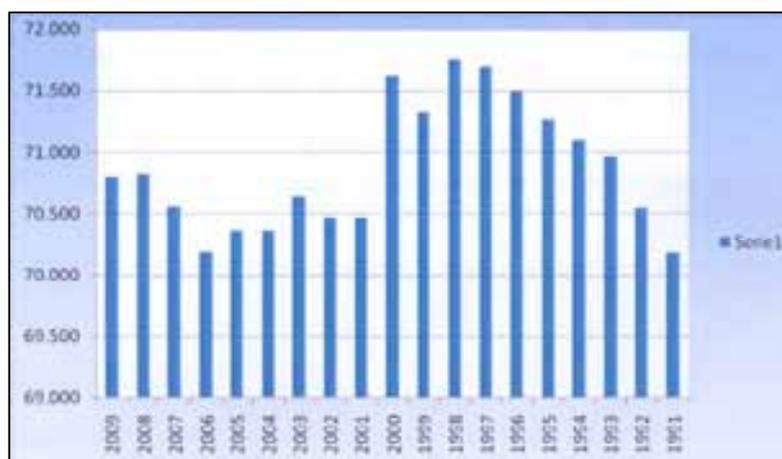
## 2.2 *Quadro strutturale economico e capitale sociale*

Pur entro scenari relativamente difficili, come quelli che investono oggi il Mezzogiorno e la Calabria, Lamezia Terme ed il suo territorio mostrano complessivamente una certa tenuta, dal punto di vista economico e sociale.

Il recente Piano Strategico della Città di Lamezia evidenzia una soddisfacente solidità della compagine demografica e delle risorse umane locali, e più in generale della popolazione insediata nel capoluogo e nell'intorno territoriale più ampio, pur non senza alcuni squilibri tra la Piana, la pedecollina ed il retroterra collinare e montano.

La Scheda aggiornata sulle dinamiche demografiche, prodotta dal Gruppo di lavoro del PSC, conferma una buona tenuta della popolazione residente, anche negli anni più recenti, dopo una leggera flessione rilevabile intorno agli anni 2000, forse influenzata anche dal riaggiustamento tecnico dei dati determinato dal Censimento della popolazione del 2001; senza dimenticare che quest'ultima rilevazione ha evidenziato in generale una sottostima dei dati, riguardante, peraltro, una gran parte del Paese. La buona tenuta demografica complessiva, estesa anche agli anni più recenti, appare soddisfacente, con riferimento sia al movimento naturale che al movimento migratorio, segnalando il dato di un relativo equilibrio della compagine locale.

La popolazione di Lamezia appare sistematicamente attestata, negli ultimi venti anni, oltre i 70.000 abitanti, ed analoghe tendenze nel senso di una buona solidità mostra nel lungo periodo l'aggregato dei comuni che a vario titolo possono essere ricompresi nell'area dell'Istmo, così come la stessa città di Catanzaro.



*Dinamica della popolazione residente a Lamezia Terme*



Il sistema produttivo, nei limiti di una forte dispersione delle attività e di una loro frequente limitata dimensione aziendale, mostra a sua volta equilibri strutturali e dinamismi non ignorabili, insieme ad una certa pluralità di presenze, nell'agricoltura, nell'industria e in particolare nelle attività terziarie; mentre gli indicatori socioeconomici e del mercato del lavoro fanno emergere, in generale, linee di tendenza più positive rispetto allo scenario provinciale ed anche rispetto alle diverse componenti dell'area regionale.

L'impatto della crisi internazionale, peraltro, non risulta ancora del tutto verificabile o misurabile analiticamente nelle statistiche ufficiali, nei suoi effetti più recenti, e giustamente non mancano preoccupazioni sulla tenuta a medio termine dell'economia locale, anche nel quadro più ampio delle criticità strutturali della Calabria e del Mezzogiorno. D'altra parte misurare l'incidenza della crisi nella stretta dimensione locale e fuori da un aggregato sufficientemente ampio apparirebbe oggi del tutto velleitario e comunque di scarsa efficacia.

La rete urbana segnala, nel suo insieme, rischi di frammentazione e di dispersione – come è ben noto – ma sembra mantenere un suo radicamento, pur entro scenari insediativi ed ambientali non privi di riconosciuti e residui momenti di tensione e di criticità nei livelli di integrazione, con specifico riguardo all'“antico” problema del rapporto tra Nicastro e Sambiase.

Le stesse attività produttive insediate nel grande agglomerato del Consorzio per lo Sviluppo Industriale appaiono caratterizzate per una certa frammentarietà e scarsi livelli di integrazione, pur segnalando la presenza di attività industriali e terziarie significative e non ignorabili.

Sono elementi, questi ultimi, che risalgono alla stessa ormai lontana vicenda amministrativa che ha portato alla costituzione nel secondo dopoguerra del Comune di Lamezia Terme, nel quadro delle politiche di rilancio della Piana. Si tratta in parte, di un tema aperto, anche con specifico riferimento agli atteggiamenti più appropriati ed alle azioni utili proponibili in sede di PSC, sotto tali profili, anche per il grande ambito di competenza del Consorzio.

Il tema dell'integrazione urbana e degli orientamenti da assumere in proposito, a di-



## Città di Lamezia Terme

---

versi livelli, emerge dunque, ancora, come un passaggio essenziale per le scelte effettive della pianificazione strutturale.

Questo scenario definibile come di relativa solidità – pur non privo di momenti critici, evidentemente – può essere attribuito a molte ragioni ed a fattori diversi, e dipendere da una pluralità di cause, generali e particolari, ma certamente non si può sottovalutare, tra quei fattori, la centralità di Lamezia nel sistema territoriale regionale, il suo prezioso carattere effettivo di nodo infrastrutturale – se non di piattaforma intermodale – la sua rara collocazione geografica fra Tirreno ed Ionio, in quello che viene definito l'istmo della Calabria, per i rapporti fra i due mari, tra Lamezia e Catanzaro.

E' un'area non lontana dalla soglia di 250.000 abitanti, attraversata da tensioni e propensioni metropolitane da non lasciar cadere, come vedremo nei punti 2.3.1 e 2.3.2, a proposito del sistema insediativo e relazionale.

Se, fra molte difficoltà e pur in un quadro incerto, Lamezia ha tenuto nell'ultimo difficile decennio si deve, dunque, ad un insieme di ragioni, tra cui emergono con evidenza i caratteri del suo territorio, la presenza di un insieme di grandi infrastrutture – fra cui innanzitutto l'Aeroporto internazionale – in sintesi la centralità della sua posizione, il suo ruolo di “città regionale”, rilevabile in diverse dimensioni, dalla scala locale fino a quella geografica, nel Mediterraneo; come d'altra parte evidenziano in modo ricorrente i documenti della programmazione regionale e della pianificazione territoriale (come riportato nel successivo punto 2.4).

Si tratta peraltro di un quadro dove i pericoli del provincialismo, del campanilismo, della frammentazione, dell'arretramento ed anche del degrado, a cominciare dalle risorse ambientali – come in precedenza è stato messo in luce – e da criticità impegnative come quelle dell'abusivismo edilizio, appaiono sempre presenti, e nulla si può dare per acquisito. E' dunque un quadro assai impegnativo per il governo del territorio, soprattutto con riferimento alle preoccupazioni ed alle nuove forme di incertezza che investono ed attraversano gli scenari competitivi della globalizzazione dei mercati, nell'attuale complessa e difficile congiuntura internazionale, non facilmente interpretabile nelle sue ricadute locali e nei suoi specifici effetti territoriali ed insediativi, a medio e lungo termine.



## Città di Lamezia Terme

---

La grande rete infrastrutturale, come è noto, risulta ben presente nel territorio lametino, ed interessata da non secondari momenti e programmi di ammodernamento e ristrutturazione, come nel caso dell'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, ed ancor più, sia pure in una prospettiva non breve, nel caso della linea ad Alta Capacità del Corridoio 1 Berlino-Palermo dell'Unione Europea – che ha acquisito Lamezia Terme come Stazione ferroviaria, organicamente ricompresa nelle grandi direttrici nazionali della rete AC – senza ignorare anche la dorsale ionica, a sua volta ritenuta in molte sedi meritevole di un rafforzamento, sul versante ferroviario come su quello stradale.

Su queste grandi aste longitudinali si innesta il sistema trasversale costituito dal raccordo autostradale della SS 280 per Catanzaro, la “Strada dei Due Mari”, con le tre uscite di Lamezia che si completano con lo svincolo autostradale ed il recapito diretto al sistema aeroportuale; e dalla linea ferroviaria Lamezia-Catanzaro. Quest'ultima infrastruttura appare meritevole di migliorie, dall'elettrificazione alla velocizzazione del tracciato fino alla qualificazione delle stazioni. Ma ciò che più appare strategico – come vedremo – è certamente la “conquista” di un'estensione del servizio cadenzato esistente, sostenuto da risorse regionali, da Rosarno a Vibo e Sant'Eufemia, poi per Nicastro e Catanzaro.

Per Lamezia appare essenziale la presenza, entro gli scenari infrastrutturali strategici della programmazione regionale, la conferma e la qualificazione, pur con ruoli diversi, delle due Stazioni di Sant'Eufemia e Nicastro.

Le due infrastrutture trasversali, stradale e ferroviaria, appaiono entrambe in grado di accentuare sensibilmente il carattere nodale dell'area lametina, mentre un ruolo essenziale, con particolare riguardo all'intermodalità, svolge e può svolgere, a sua volta, lo scalo internazionale dell'Aeroporto di Lamezia Terme.

Le strutture aeroportuali mostrano una buona tenuta, e trovano conferma, anche nella crisi particolarmente acuta che ha attraversato il trasporto aereo, le soglie di domanda acquisite dallo scalo, con un movimento nell'ordine di 1,5 milioni di passeggeri all'anno. Si tratta, in realtà, dell'unico autentico e competitivo scalo aeroportuale calabrese, caratterizzato anche per una dimensione internazionale, a sua volta relativamente solida ed acquisita.



## Città di Lamezia Terme

---

In questo scenario socioeconomico ed infrastrutturale, le analisi condotte in sede di Quadro conoscitivo confermano dunque il carattere di polarità logistica regionale dell'Aeroporto e più in generale del nodo di Lamezia-Sant'Eufemia, con particolare riguardo al trasporto persone; ma anche la stessa logistica delle merci potrebbe in futuro presentare alcune potenzialità nel campo del trasporto intermodale, in forme integrate al grande hub mediterraneo di Gioia Tauro, in un ruolo portuale da ritenersi ormai acquisito, malgrado ricorrenti criticità, con particolare riferimento alla competitività tariffaria.

Si tratta dunque di un autentico nodo intermodale, inserito nella più ampia "piattaforma logistica e infrastrutturale dell'Istmo" della Calabria.

Tuttavia, in questo quadro, appare forse improprio parlare, come risulta in alcune sedi, di sistema metropolitano Catanzaro-Lamezia.

In realtà – come si è già accennato – sembrano piuttosto emergere alcune propensioni o tensioni verso una dimensione metropolitana, che, se ben sostenute e concretamente praticate, potrebbero rappresentare un percorso programmatico di apertura verso l'"area vasta", da perseguire utilmente nel medio e lungo termine; ma alla condizione di saper sviluppare una serie coerente di azioni di governo del territorio, ad iniziare dalla conquista di un buon livello di coordinamento delle politiche a scala intercomunale, ed innanzitutto di coordinamento ed integrazione tra le due principali realtà urbane di Catanzaro e Lamezia, tra Jonio e Tirreno.

Come evidenzia anche il recente Piano Strategico, per quanto riguarda le risorse territoriali sul versante dei beni naturali, delle risorse agrarie, del paesaggio, dei beni culturali ed archeologici, il territorio di Lamezia presenta un patrimonio di sicuro interesse, pur senza evidenziare vistosi momenti di eccellenza, e pur in un quadro che vede emergere momenti non secondari di compromissione, dall'abusivismo edilizio alla presenza di attività estrattive improprie e di forte impatto paesistico, fino al relativo scadimento della qualità delle acque ai fini della balneazione, per un inquinamento del mare, nel golfo di Sant'Eufemia, da ritenersi in larga misura dovuto a fattori di origine esterna al territorio comunale.

I Centri storici di Nicastro e Sambiase, ed anche nelle frazioni collinari e montane di



minore dimensione – testimoni di una storia urbana tra le più complesse, come evidenziato nella Scheda critica sulla storia urbana ricompresa nel Quadro conoscitivo – presentano un sicuro interesse, insieme ad un non disprezzabile grado di conservazione ed a soddisfacenti condizioni abitative, salvo limitate eccezioni; mentre la rete dei beni culturali e dei beni archeologici – come schedati a loro volta nel Quadro conoscitivo – risulta presente a vari livelli sul territorio comunale, a testimonianza di un lungo e complesso percorso storico, pur senza evidenziare rari ed evidenti momenti di eccellenza. Rilevante risulta, in particolare, la dignità urbana delle porzioni di matrice ottocentesca del centro di Nicastro.

Come viene messo in luce in sede di Piano Strategico, e come è stato anche chiaramente evidenziato dalla Variante Ex SIR al Piano Regolatore del Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Catanzaro, l'agglomerato di Lamezia Terme ha vissuto solo una fase iniziale di effettivo insediamento di attività industriali, per andare poi verso una fase, non troppo dinamica, maggiormente orientata verso attività terziarie di vario ordine – ivi compresa la sede universitaria decentrata della Facoltà di Agraria – evidenziando tuttavia il permanere di discontinuità e frammentazioni, anche di carattere strutturale.

Su questo intero quadro ha poi pesato in modo determinante la vicenda della Ex SIR, con l'insuccesso di quel progetto industriale, ed il determinarsi di un ingente compendio di suoli a destinazione produttiva, in parte consistente dotati di opere a rete, in parte investiti da un "degrado da dismissione" degli insediamenti iniziali dello stesso progetto SIR, mentre in alcune porzioni minori si è assistito nel tempo all'insediamento, di carattere relativamente episodico, di alcune attività industriali e di carattere terziario, e permangono destinazioni agrarie, in un clima di ricorrente incertezza e tendenziale sottoutilizzo di un compendio di risorse patrimoniali, in particolare di carattere pubblico, di rilevante dimensione.

Malgrado il lodevole impegno del Consorzio per lo Sviluppo Industriale, ed anche della Società Lamezia Europa, a partecipazione comunale, fra le criticità degli assetti del territorio comunale, ereditati dalla difficile storia o meglio, forse, dalla complicata vicenda della industrializzazione mancata, emerge dunque, come tema ancora largamente aperto ed irrisolto, il forte grado di indeterminatezza degli scenari pro-



grammatici effettivamente perseguibili, per un compendio territoriale di così ampie dimensioni, entro una congiuntura internazionale presumibilmente interessata da momenti prolungati di scarso dinamismo, se non di stagnazione. Peraltro si tratta di assetti da verificare con maggior efficacia in sede di pianificazione sovraordinata, ma ai quali la stessa pianificazione strutturale non può mancare di fornire un opportuno contributo, definendone anche le condizioni al contorno, nel più ampio contesto territoriale ed urbano.

Il sistema produttivo minore mostra alcune linee di tendenza “leggere” ma non ignorabili, evidenziando, pur nel quadro di una certa frammentazione insediativa, alcune aste preferenziali di insediamento, lungo l’asse della Strada dei Due Mari, lungo la via del Progresso, tra Nicastro e la stessa Superstrada a levante ed, in misura minore, lungo il “Rettifilo” tra Sant’Eufemia e Sambiasè a ponente, ed anche lungo l’asse della via dei Bizantini, in posizione centrale.

Si tratta evidentemente di attività produttive minori, di carattere sia industriale che artigianale e terziario, maggiormente orientate alla città, presenti anche con unità ancora meno visibili, in particolare nelle porzioni storicamente interessate dai processi dell’abusivismo edilizio.

## **2.3 *Quadro strutturale morfologico***

### **2.3.1 *Il sistema insediativo***

Il sistema insediativo della Città di Lamezia Terme presenta una notevole, singolare complessità, e non risulta certo di facile interpretazione.

La sua articolazione presenta origini lontane nel tempo, tra il mondo greco e quello bizantino, come è evidenziato anche nella specifica Scheda del Quadro conoscitivo, che riporta Elementi della storia urbana del territorio lametino.

L’insediamento è venuto sedimentandosi attraverso un lungo percorso ed alterne vicende storiche, dall’Alto al Basso Medioevo, fino al periodo preunitario, passando attraverso la fase napoleonica, che ha introdotto prime rilevanti trasformazioni strut-



## Città di Lamezia Terme

---

turali nell'intera area calabrese, ed anche nella sua armatura urbana.

In estrema sintesi si tratta di un classico sistema insediativo pedemontano, posto al riparo dalle ricorrenti insalubrità della Piana e dai pericoli del mare, ed articolato nei diversi ruoli funzionali assunti dai due centri principali; tra i caratteri di fortezza militare e poi di sede urbana del potere politico e amministrativo oltre che del sistema proprietario di Nicastro, ed il ruolo di centro delle attività agricole della Piana di Sambiase; integrati da una corona di episodi insediativi di matrice rurale, di alta collina e montagna, presenti da tempo nella fascia più elevata del territorio comunale.

Sant'Eufemia ha ricoperto già nell'età classica, poi in forme ripetute ed alterne al cambiare dei fattori, il ruolo di stazione di posta, di luogo di transito e di scambio; mentre più a Nord, il piccolo insediamento costiero di Gizzeria Lido - Marinella presenta il carattere di un aggregato balneare di origine relativamente recente, sorto in parte anche come espansione periferica di Sant'Eufemia; ed infine il piccolo centro di San Pietro Lametino è nato come ambiente insediato sorto intorno alla stazione ferroviaria della linea Tirrenica ed aperto verso le attività produttive del Consorzio.

La Piana ha vissuto nel mondo antico e fino alla fase preunitaria le alterne vicende di un assetto idrogeologico legato alla sostenibilità della sua regimazione idraulica, nei vari scenari statuali e di governo effettivo del territorio, che si sono succeduti in un lungo itinerario storico, fino all'evento risolutivo della bonifica integrale, tra le due guerre.

Su questo impianto consolidato, "preindustriale" e di ben lontana origine, si sono poi innestate, in modo relativamente accelerato, vicende di rilievo strutturale per il territorio di Lamezia, soprattutto a partire dal 900: la dorsale ferroviaria tirrenica, la bonifica della Piana, l'asta ferroviaria trasversale per Catanzaro e lo Ionio, nella prima metà del secolo; poi la realizzazione dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, dell'Aeroporto internazionale e della Strada dei due mari, ed anche l'istituzione del Consorzio per lo Sviluppo Industriale, sia pure senza esiti altrettanto significativi, fino al grave insuccesso del progetto SIR.

Questo medesimo percorso di trasformazione ha poi portato, come è noto, al processo di unificazione amministrativa fra Nicastro, Sambiase e Sant'Eufemia; con la stes-



## Città di Lamezia Terme

---

sa Sant'Eufemia divenuta a sua volta una polarità funzionale ben più caratterizzata. Si tratta di un processo, quasi di “rifondazione” della città che – non senza difficili passaggi critici – ha fatto di Lamezia Terme la quarta area urbana della Calabria e ne ha accentuato il valore strategico, aprendosi anche alla prospettiva non aleatoria della formazione di un asse a propensione metropolitana in faticosa ma effettiva gestazione, nei rapporti con il capoluogo di Catanzaro e nel quadro dell’Istmo della Calabria, emergente come sistema centrale nel complessivo scenario regionale.

Tuttavia, in questo quadro, il lungo itinerario delle trasformazioni territoriali del novecento – che consentono di interpretare il processo di formazione urbana di Lamezia come quello di una “città di fondazione”, sia pure in forme del tutto peculiari ed atipiche – non risulta certo semplice e lineare, né appare di facile interpretazione.

Su questo stesso percorso hanno pesato molti e diversi fattori, e Lamezia ha oscillato nelle sue dinamiche urbane fra stagnazione e sviluppo, in un quadro in cui gli strumenti di governo del territorio hanno incontrato varie e ricorrenti difficoltà, se non fasi di autentica impotenza.

Dopo aver governato con relativa efficacia, e con strumenti relativamente innovativi la crescita urbana ottonovecentesca, nella prima periferia e nei nuovi spazi definiti dal sistema ferroviario, nella seconda metà del novecento, la pianificazione urbana ha tentato prioritariamente di procedere verso obiettivi di unificazione e di integrazione dei due centri di tradizione, come testimoniano le iniziative del nuovo Ospedale, della nuova sede del Comune, del palazzetto dello Sport e, da ultimo, la stessa iniziativa dell’Area Polifunzionale Integrata.

Si tratta di un percorso forse non esente da illusioni dirigistiche, o forse anche in parte basato su interpretazioni eccessivamente semplificate ed “ingenua” del processo di piano, pur se nel complesso non privo di effetti e di conseguenze, se non di una sua sostanziale efficacia.

D’altra parte, in secondo luogo, nella periferia urbana più recente, questo stesso percorso ha lasciato scoperto il versante di una risposta adeguata da assicurare anche alle tensioni insediative ed alle propensioni minute, della piccola proprietà e della iniziativa imprenditoriale di minor dimensione, non prive di un proprio dinamismo a



## Città di Lamezia Terme

---

Lamezia nelle fasi alte del ciclo, in un quadro di crescita urbana non trascurabile, in particolare se letta nelle tendenze di lungo periodo e nel quadro delle azioni più generali di riassetto del territorio sopra ricordate.

Così come, d'altra parte, è accaduto nel rapporto relativamente separato, e comunque non facile, tra la grande strategia dell'intervento pubblico del Consorzio per lo Sviluppo Industriale e le iniziative economiche minori, pur sempre espresse dal sistema imprenditoriale locale, lentamente forse, ma non senza una certa continuità.

Potrebbe risultare improprio attribuire a queste specifiche e difficili dinamiche l'insorgenza a Lamezia di un fenomeno così esteso e radicato nell'intera area calabrese, come quello dell'abusivismo edilizio, però certamente si tratta di un fenomeno che trae alcune delle sue motivazioni in una storica e ricorrente inefficacia della pianificazione urbana, sentita spesso, a torto o a ragione – ed in particolare nel secondo dopoguerra – come separata e lontana dalla effettiva domanda sociale.

In sostanza, al di là di una serie di cause storiche profonde, che non è qui il caso di richiamare, non pare improprio affermare che si ritrova nell'incapacità di assicurare risposte rapide e dirette ad una domanda insediativa espressa, forse anche confusamente, dal profondo del corpo sociale e da un tessuto proprietario di sedimentata e lontana tradizione, una delle ragioni strutturali delle ricorrenti difficoltà nel governo del territorio.

In definitiva emergono, nella seconda metà del novecento, elementi e momenti di distanza, di lontananza, tra le diverse componenti formative dei processi della produzione insediativa.

Tornando ai caratteri della città di Lamezia, di cui tener conto nella definizione del Quadro conoscitivo, quelle espresse in precedenza sono forse alcune fra le possibili chiavi interpretative della fisionomia che è venuta assumendo alle soglie del 2000 l'organizzazione territoriale lametina, insieme ai caratteri strutturali del suo stesso paesaggio urbano.

Il sistema insediativo pare oggi caratterizzarsi per una conferma essenziale dei due centri urbani tradizionali di Nicastro e Sambiase, i cui rapporti sono tuttavia venuti



assumendo una crescente complessità, se non alcuni gradi di maggior integrazione; per una chiara caratterizzazione della polarità di Sant'Eufemia, come centro intermodale consolidato nel trasporto persone, anche se appare tuttora necessaria la ricerca di una più sicura "massa critica", se non forse di alcuni momenti peculiari di ricerca di più marcate economie di scala; infine per una evidente presenza e conferma del ruolo e dell'incidenza delle grandi infrastrutture sugli assetti locali. Ma risulta anche ben visibile il peso crescente di una fascia di insediamento diffuso, tra l'asta pedemontana storica della via Marconi e la prima pianura di formazione alluvionale, dentro e fuori dalle linee di demarcazione fissate dagli strumenti urbanistici. Sono processi che in parte riprendono e completano le iniziative per una saldatura pianificata fra i due centri urbani, ma che in parte, invece, paiono contraddirle, attivando un sistema insediativo relativamente informe ed avviato verso una crescente criticità delle reti di urbanizzazione ed anche del quadro complessivo della mobilità urbana.

In questo scenario reggono, pur con fatica, i centri frazionali di collina e montagna – senza dimenticare le gravi criticità demografiche di Zangarona e Gabella, non lontane da un punto di rottura – confermandone un ruolo prezioso per gli equilibri complessivi e la tenuta ambientale del territorio comunale, pur se in un quadro reso relativamente precario dalla fragilità degli equilibri idrogeologici e dalla permanente, se non crescente, instabilità dei versanti. L'alta collina e la montagna confermano anche un'elevata qualità ed un forte spessore del paesaggio agrario, con la presenza di un cospicuo patrimonio forestale, che ha in parte origine nella tormentata e non conclusa vicenda storica degli usi civici.

Se questo può essere un quadro interpretativo convincente, appare evidente che, se da un lato trovano piena conferma nell'attualità i requisiti di rilevante centralità dell'area di Lamezia, ed il suo ruolo di piattaforma logistica essenziale nel sistema regionale, dall'altro tuttavia i processi insediativi confusi che si sono sviluppati dagli anni 60 in avanti evidenziano non piccole criticità e taluni ritardi, comportando di conseguenza un grande impegno di riconversione, nella prospettiva e nella ricerca di un percorso ragionato, graduale e ben radicato verso l'integrazione urbana, capace, da un lato, di interpretare e governare al meglio gli impulsi della domanda sociale, ma capace anche, dall'altro, di aprirsi alle sollecitazioni dell'area vasta.



Appaiono queste ultime, forse, come le criticità/opportunità essenziali del sistema insediativo lametino.

Rimane sullo sfondo un quadro ancora aperto, relativamente alle prospettive del grande ambito del Consorzio di Sviluppo Industriale, e della stessa Società Lamezia Europa, la cui prospettiva programmatica rientra fra le opzioni aperte di una pianificazione sovraordinata, a cui il Comune di Lamezia non potrà che partecipare per assicurare un proprio specifico e positivo contributo, insieme agli altri soggetti istituzionali competenti.

Si tratta di un sistema insediativo che si confronta, come è noto, con un contesto di criticità ambientali di grande impegno, come è stato evidenziato dalle ricerche condotte dai vari Gruppi di lavoro, richiamate al precedente punto 2.1.

Il passaggio più critico potrà riguardare ragionevolmente la sostenibilità di un percorso e di un disegno di riconversione urbana accompagnato da azioni concrete per l'adeguamento di una rete di urbanizzazioni e di servizi che ha ereditato le gravi difficoltà di una prolungata fase di trasformazione imperniata sui presupposti di un insediamento di carattere diffusivo e non governato.

In particolare sono le fasce comprese fra l'asta pedemontana degli insediamenti storici tra Nicastro e Sambiase e le prime aree della Piana fino alla Strada dei due mari a presentare il quadro di più evidente impegno per il progetto di PSC, vuoi come criticità ereditate vuoi come potenzialità ancora aperte, in un quadro che merita tuttavia energiche azioni di riconversione nel senso dell'identità urbana e del superamento di caratteri diffusivi, altrimenti del tutto prevalenti.

Ad una scala più ampia, guardando alle prospettive di una dimensione metropolitana estesa alle relazioni tra Lamezia e Catanzaro, si tratta di riconoscere quali possano essere i momenti più efficaci di un'iniziativa sostenibile, per aprire concretamente prospettive di più ampia dimensione, fra le centralità territoriali delle Stazioni FS e l'accessibilità degli svincoli della Strada dei due Mari, governando i processi insediativi nell'area vasta, se non entro logiche intercomunali, pur a geometria variabile – a seconda delle possibilità realisticamente rese disponibili dalle Amministrazioni locali – già nella fase della rispettiva pianificazione strutturale.



In questo caso il PSC potrà fornire un proprio essenziale contributo alle politiche di area vasta, nell'ambito delle competenze proprie della città di Lamezia.

Le linee di tendenza comunque sembrano evidenziare – da questo punto di vista – primi limitati processi di mercato già orientati in tal senso, lungo l'asse Lamezia Catanzaro, in prossimità degli svincoli della Superstrada, lungo la via del Progresso, forse anche lungo il "Rettifilo", mentre nell'intorno della Stazione FS di Nicastro si sono mossi gradualmente, ed in una prospettiva di lungo termine, processi non ignorabili, anche se poco visibili, di consolidamento, rafforzamento e ammodernamento del sistema urbano, quanto alla crescente presenza di attività terziarie di carattere pubblico e privato.

Sono segnali forse appena percepibili, ma tutti non trascurabili.

Il sistema insediativo nell'ambito di Sant'Eufemia presenta, a fianco del forte impatto indotto dalle grandi infrastrutture, oltre che della conseguente frammentazione spaziale, buoni margini di libertà per caratterizzare ancor più questa polarità nel senso di un sistema logistico ad alto grado di efficienza al servizio della mobilità delle persone e più in generale dell'intero sistema urbano. E' in sostanza un sistema suscettibile di accogliere marcate azioni di riqualificazione urbana e riconversione produttiva, soprattutto operando con continuità entro un quadro di certezze assicurate da una pianificazione di medio termine, quale può offrire lo stesso PSC.

In città la condizione abitativa, come riportato nello specifico Fascicolo curato dal Gruppo del PSC, e come emerge da un aggiornamento speditivo fino all'attualità del Censimento delle abitazioni del 2001, non pare presentare vistose criticità, ferma restando un'incognita grave sullo stato delle urbanizzazioni e sulle autentiche difficoltà ambientali di quello che rappresenta un vero e proprio tessuto di abitazioni abusive, ragionevolmente non del tutto ricomprese nelle statistiche censuarie, e non ancora recuperate ad una maggiore organicità di impianto, pur se ricondotte gradualmente e parzialmente in rete, attraverso i successivi condoni.

Gli standard abitativi – attestati mediamente al di sopra dei 100 mq per abitazione occupata e dei 35 mq per abitante (44 mq per abitante, considerando anche le abitazioni non occupate) – presentano valori nell'ordine delle medie nazionali e spesso



più elevati rispetto alle medie regionali.

La dotazione di servizi nelle abitazioni è cresciuta sensibilmente nel tempo fino a valori largamente accettabili, se non soddisfacenti, come altrove nel Paese.

La quota delle abitazioni utilizzate in proprietà appare elevata ed allineata ai valori medi nazionali, e tale comunque da rappresentare un momento di relativa solidità, o forse anche di serenità, anche nei passaggi resi critici dalla congiuntura economica, come quelli presenti nella fase attuale, a testimonianza del persistere anche nell'area di Lamezia di una forte propensione al risparmio privato delle famiglie, pur spesso collocata nel "sommerso" dell'abusivismo edilizio, alla lunga di rendimento immobiliare calante.

L'attività edilizia, assai sostenuta in passato, pur nelle condizioni precarie, sommerse e di frequente illegalità a cui si è più volte accennato, mostra nella fase più recente un certo ripiegamento. Ma anche quest'ultima tendenza appare allineata ad andamenti più generali del mercato delle costruzioni e della compravendita immobiliare, propri del ciclo che ha investito negli ultimi anni gran parte del Paese e dell'economia internazionale.

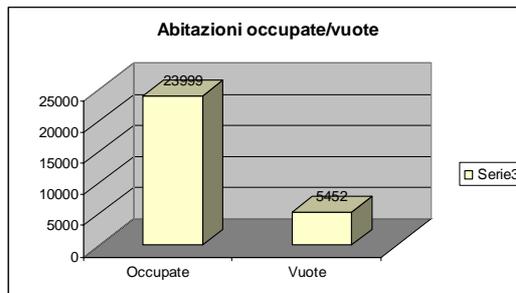
Agli effetti di valutare su mappa gli specifici caratteri morfologici del sistema insediativo, non si può che rinviare alla cartografia di base di impianto catastale, in scala 1:13.000, dell'intero territorio comunale, ancora meritevole di ulteriori aggiornamenti e messe a punto, che rappresenta la base cartografica effettiva dell'intero quadro conoscitivo ed, in prospettiva, del futuro disegno del PSC. Disporre di una cartografia attendibile di tale natura, sistematicamente aggiornabile – ed ancor prima migliorabile nei suoi requisiti tecnici – rappresenta forse il primo passo della messa a regime di un processo ragionato e attendibile di pianificazione urbana, aderente alla realtà e ben radicato nel quadro dei processi di trasformazione della città.



## Città di Lamezia Terme

### Superficie delle abitazioni occupate

	Superficie (mq) delle abitazioni occupate da persone residenti	Abitazioni occupate da residenti	mq. per abitazione occupata
<b>Lamezia Terme</b>	<b>2435705</b>	<b>23999</b>	<b>101,49</b>
Totale provinciale	12369271	130926	94,48



### Lamezia Terme - Abitazioni occupate da persone residenti per titolo di godimento - Censimento 2001

	Titolo di godimento					Totale	
	Proprietà	% proprietà	Affitto	% in affitto	Altro titolo		% altro Titolo
<b>Lamezia Terme</b>	<b>16945</b>	<b>70,61</b>	<b>4393</b>	<b>18,30</b>	<b>2661</b>	<b>11,09</b>	<b>23999</b>
Totale provinciale	95143	72,67	20895	15,96	14888	11,37	130926



### Lamezia Terme - Abitazioni in edifici ad uso abitativo per epoca di costruzione - Censimento 2001

	Epoca di costruzione							Totale
	Prima del 1919	Dal 1919 al 1945	Dal 1946 al 1961	Dal 1962 al 1971	Dal 1972 al 1981	Dal 1982 al 1991	Dopo il 1991	
	3768	2485	2536	5943	8587	4849	1368	29536
%	12,76	8,41	8,59	20,12	29,07	16,42	4,63	





### ***2.3.2 Il sistema relazionale***

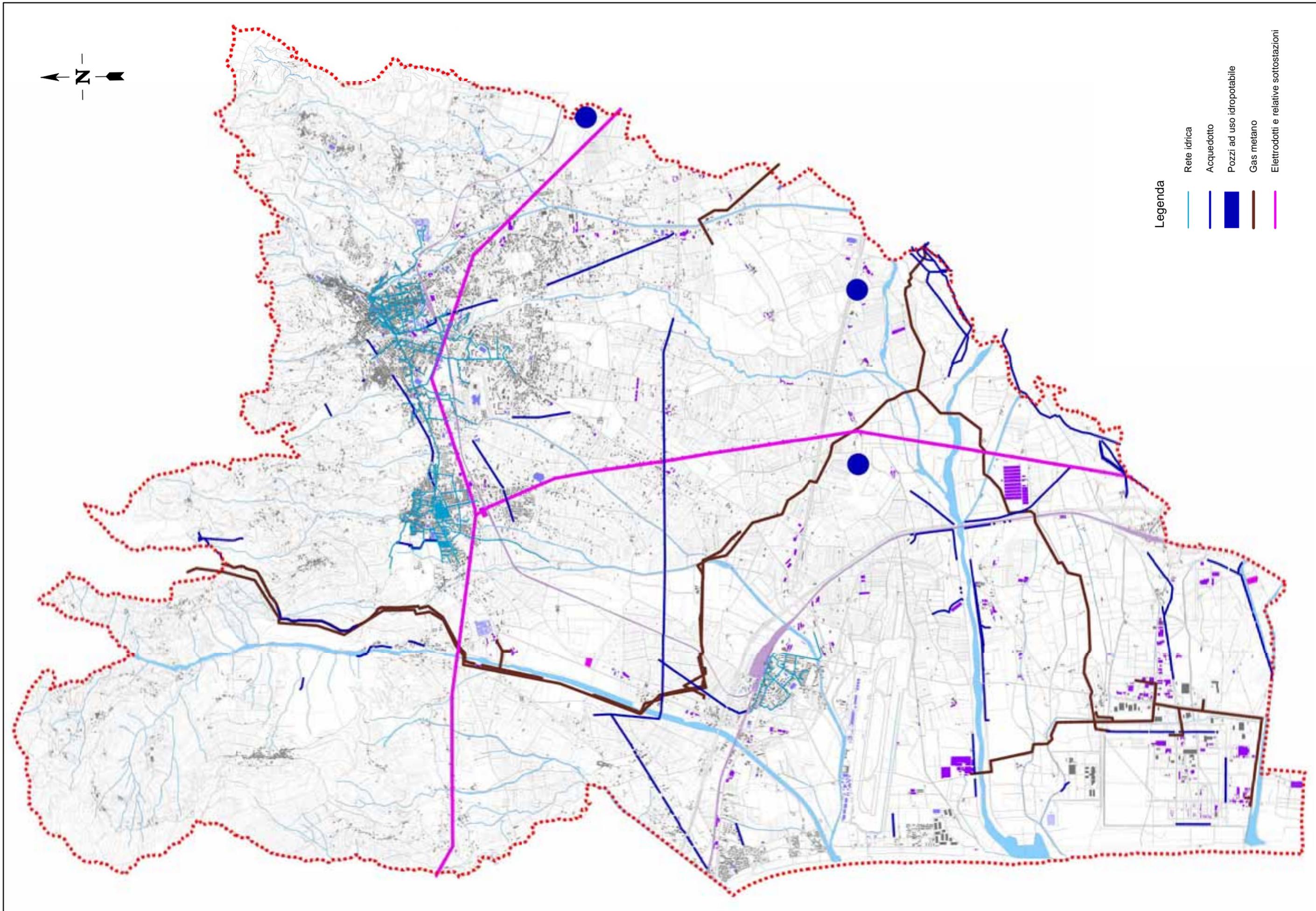
Rispetto al sistema insediativo, le reti di supporto del sistema relazionale presentano – e non potrebbe essere diversamente – analoghi e paralleli livelli di criticità.

Sono le reti dell'urbanizzazione primaria, in particolare, a presentare con ragionevole certezza le criticità più gravi e le autentiche diseconomie – ancorchè non facilmente documentabili – derivanti dalle difficoltà non episodiche di accompagnare e sostenere un insediamento diffuso, in larga misura sfuggito al controllo, e che la pratica dei condoni ha avviato a recupero su versanti essenzialmente di carattere amministrativo. Emerge in sostanza un vero e proprio problema di tenuta ambientale e di impatto non risolto, per una parte significativa degli insediamenti assai estesi che si sono sviluppati a valle della città, nella alta pianura alluvionale, con particolare riferimento alle criticità dello scarico delle acque reflue.

Le documentazioni fornite dall'Azienda Multiservizi – a cui compete la manutenzione della rete idrica e fognaria di Lamezia Terme – evidenziano tale situazione, che appare in parte recuperabile solo attraverso un lavoro paziente da sviluppare nei tempi medi e lunghi, oltre che entro quadri e scenari di pianificazione dotati di buoni livelli di rispondenza, continuità ed efficacia.

E' un tema “caldo” ed impegnativo del territorio di Lamezia, che si estende anche alla rete dei servizi sociali e degli standard urbanistici – come si vedrà meglio al successivo Capitolo 2.4 – evidenziando una serie di ritardi, pur non troppo marcati, quanto meno con riferimento alle soglie statisticamente misurabili degli stessi standard urbanistici, oltre che ad un certo frazionamento della rete dei servizi stessi.

La Tavola delle reti infrastrutturali urbane, in scala 1:13.000, ricompresa nel Quadro Conoscitivo, riporta le dorsali principali e le sottostazioni della rete idrica – con i pozzi ad uso idropotabile – della rete del gas metano e degli elettrodotti, a loro volta con le rispettive sottostazioni. Sono evidenti le criticità derivanti dalla necessità di articolare le reti minori al servizio di un sistema insediativo ricco di evidenti caratteri diffusivi.





Ne consegue immediatamente che il completamento delle reti, entro un processo di organico assestamento e riconfigurazione, non si potrà avviare che nel quadro di un riassetto a medio e lungo termine definito in sede di PSC, ferma restando l'esigenza primaria di mettere gradualmente ed organicamente in rete tutti gli ambiti investiti da fenomeni di abusivismo edilizio, attraverso una azione combinata tra Amministrazione Comunale, Azienda Multiservizi ed Aziende erogatrici, nella ricerca di un quadro urbanistico ricondotto realisticamente verso la sostenibilità.

Le aste principali del sistema delle opere a rete verranno altresì riportate nella cosiddetta Carta dei vincoli, chiamata a far parte come base essenziale del sistema di pianificazione del Documento Preliminare del PSC, ed in particolare dello Schema delle scelte pianificatorie.

Pur in un quadro così complesso, che investe tutte le componenti delle infrastrutture e delle urbanizzazioni di supporto, il nodo centrale del Sistema relazionale è tuttavia costituito dalle reti della mobilità, che interessano a molti e diversi livelli, tutti assai impegnativi, il territorio comunale di Lamezia Terme.

Sul versante della morfologia di insieme, il disegno delle grandi infrastrutture, pur di rilevante incidenza sugli equilibri territoriali, risulta oggi relativamente coerente rispetto ai caratteri strutturali di fondo del sistema insediativo, precedentemente messi in evidenza; e già questa rappresenta per il sistema urbano un'opportunità di tutto rispetto.

Da Nord, la linea ferroviaria tirrenica si è a suo tempo attestata, venendo dall'itinerario costiero, sui leggeri rilievi di origine alluvionale, di migliore qualità geotecnica, della primissima fascia pedecollinare, facendo salva la parte più bassa della Piana, a quel tempo non ancora regimata e recuperata attraverso le energiche azioni di bonifica realizzate fra le due guerre.

Sant'Eufemia ha trovato nel tempo un suo fisiologico sviluppo insediativo, prevalentemente a partire dal quadro del riassetto avviato con la bonifica – oltre che come nodo delle grandi infrastrutture – e la stazione FS passeggeri si affaccia sul lato del mare della linea, verso ponente, mentre lo scalo merci si colloca sul lato Nord della stessa linea, in un ambito poi definito e concluso dal rilevato autostradale; l'una e



**Città di Lamezia Terme**

---

*Il nodo di Sant'Eufemia con l'Aeroporto internazionale (Fonte Google 2008).*





l'altro non senza taluni problemi di integrazione nel sistema insediativo e negli assetti funzionali del nuovo contesto urbano. Da Sant'Eufemia si dirama la linea ferroviaria trasversale, per Sambiase, Nicastro e poi il territorio dell'Istmo, sviluppandosi a sua volta sugli ambiti pedemontani dei versanti Nord dello stesso Istmo.

La linea trasversale – ad un solo binario e non elettrificata – presenta oggi alcune criticità dopo l'abitato di Nicastro, in ragione di una morfologia territoriale relativamente complessa, che ha imposto a suo tempo un tracciato non senza tortuosità, con alcuni tratti in galleria. Tali elementi si ritrovano anche più oltre nella porzione centrale dell'Istmo e poi, ancora, verso il nodo, reso difficile dall'orografia, della città di Catanzaro, ed evidenziano un quadro non privo di criticità, per le prestazioni relativamente ridotte imposte alla linea dai caratteri territoriali sopra ricordati. Verso Catanzaro la rete storica, insieme alla rete delle ferrovie concesse, ha subito nel tempo e fino alle fasi più recenti marcati processi di riassetto – peraltro ancora in atto – fino a riportarsi sulla linea ionica a Catanzaro Lido.

Nel tempo la gestione delle Ferrovie dello Stato ha concentrato sullo Scalo di Sant'Eufemia l'intero movimento merci della rete delle Stazioni minori di un ambito relativamente vasto; ed anche il movimento passeggeri si è via via riferito a Sant'Eufemia, sempre più utilizzata come Stazione di scambio tra bacini di utenza anche di scala assai diversa; mentre la domanda di mobilità di scala subregionale e locale, per la popolazione residente, si è venuta concentrando anche sulla Stazione FS di Nicastro. Peraltro il movimento passeggeri sull'intero sistema ferroviario trasversale appare oggi relativamente modesto, e la stazione di Sant'Eufemia è attestata su valori di domanda dell'ordine dei 1.500 passeggeri/giorno; analoghi valori relativamente limitati della domanda riguardano l'intera linea dei Due Mari, tra Sant'Eufemia, Nicastro e Catanzaro Lido, fino alla linea costiera Ionica.

Sono valori che, se non incrementati nel tempo, possono rendere problematica la sostenibilità di un esercizio ferroviario che la programmazione regionale, presumibilmente attraverso opportune tecniche di cadenzamento, non può che puntare a rendere un supporto effettivo alle propensioni metropolitane della Città dei Due Mari.

Più a Sud, la Stazione sulla linea tirrenica in località San Pietro Lametino è posta es-



senzialmente al servizio dell'agglomerato industriale del Consorzio – ed in parte anche dei centri pedemontani Sud dell'Istmo – pur con valori assai limitati del movimento merci e della domanda di passeggeri.

Fra le due guerre le azioni più marcate di intervento del Consorzio di Bonifica si sono sviluppate estesamente anche a valle della linea ferroviaria tirrenica, configurando in prospettiva un ambito territoriale relativamente specializzato, dove ha poi trovato un'ampia possibilità di insediamento l'iniziativa del Consorzio per lo Sviluppo Industriale, forse non senza alcuni momenti di separatezza, oggi più evidenti di un tempo – come già si ricordava – rispetto all'articolazione complessiva del sistema insediativo, indotta dal quadro degli assetti generali che venivano gradualmente definendosi.

Nel secondo dopoguerra, saggiamente, l'asta autostradale si è venuta posizionando in parallelo a monte della linea ferroviaria, contenendo fortemente gli impatti e determinando così un limitato consumo di risorse territoriali, mentre la collocazione dello svincolo autostradale ha ricercato una propria centralità funzionale – oltre che territoriale – ritrovando nelle condizioni date buoni momenti di accessibilità rispetto alla Stazione FS di Sant'Eufemia, ed alle strutture aeroportuali, in parallela realizzazione, oltre che all'intera rete urbana di riferimento, guardando anche al sistema dell'Istmo nel suo insieme, e forse anche ad un più ampio ambito subregionale.

Nel complesso, dunque, l'asta autostradale si è venuta collocando positivamente e con buoni livelli di coerenza entro il sistema insediativo e relazionale, alle diverse scale territoriali.

L'Aeroporto, a sua volta, ha trovato in fasi sostanzialmente contestuali una sua collocazione appropriata, sia sul versante delle condizioni ambientali della propria giacitura – anche dal punto di vista dei requisiti tecnici di carattere aeroportuale – sia sul sistema delle relazioni che si andavano via via configurando, inducendo peraltro una impegnativa alterazione della Strada Statale Tirrenica, di cui si veniva nei fatti determinando in quella stessa fase un declassamento funzionale, con l'accentuazione di un ruolo locale.

Il rapporto dello Scalo aeroportuale con la Stazione FS di Sant'Eufemia non appare privo di una certa laboriosità, ma pur sempre assistito da buoni livelli di efficacia,



mentre l'abitato di Sant'Eufemia ha trovato soddisfacenti gradi di compatibilità con l'impatto delle grandi infrastrutture sopra richiamate, venendo nello stesso tempo a rappresentare un primo supporto, una prima essenziale e immediata dotazione di servizi urbani, riferibile tanto alle utenze aeroportuali, che a quelle ferroviarie ed autostradali, variamente combinate insieme.

Infine l'asta trasversale rappresentata dalla Strada dei Due Mari ha completato, più di recente, il sistema delle grandi infrastrutture, ricercando un rapporto diretto fra versante tirrenico e versante ionico, posizionandosi nella parte più acclive dell'Istmo della Calabria. L'asta, con tipologia stradale a due carreggiate e quattro corsie, senza corsie di sosta, dispone di svincoli a due livelli ben posizionati, pur in assenza di un quadro coordinato di pianificazione territoriale, ed appare in alcuni tratti assistita da strade sussidiarie complanari. Gli svincoli presenti nel territorio comunale, tra il terminale aeroportuale, a ponente, ed il confine del Comune, a levante, risultano quelli essenziali alla funzionalità del sistema relazionale. La variante alla Statale ionica a Catanzaro Lido, con un forte arretramento dello svincolo rispetto al sistema costiero, potrà migliorare sensibilmente i recapiti tra l'Istmo, la Strada dei Due Mari e l'intero ambito urbano di Catanzaro, accentuando in qualche misura anche l'accessibilità da levante alla stessa area di Lamezia.

Con riferimento alla rete delle grandi infrastrutture, la linea ferroviaria costiera e la linea Lamezia-Catanzaro; l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, con lo svincolo di Lamezia e la Superstrada dei Due Mari, con i relativi svincoli, non emergono particolari criticità nel rapporto domanda/offerta. L'asta autostradale ha mostrato e mostrerà momenti di saturazione, nelle punte della stagione estiva, e talune ricorrenti difficoltà a causa di perduranti lavori di sistemazione e/o manutenzione, o in occasione di eventi meteorologici particolarmente impegnativi, in un quadro generale di fragilità ambientale di gran parte della rete stradale, recente come di matrice storica. Ed anche il sistema ferroviario, pur in un quadro di prestazioni ancora non soddisfacenti, quanto al cadenzamento dei mezzi ed agli standard di velocità commerciale e di sicurezza del servizio, non presenta criticità significative nel rapporto domanda/offerta.

L'asta ferroviaria trasversale, a fronte di una cadenza diurna dell'ordine di un convoglio/ora per senso di marcia, presenta limiti significativi di velocità commerciale, do-



## Città di Lamezia Terme

---

vuti alla singolarità della linea, ed ancor prima ai fattori di tortuosità e di mancata elettrificazione, oltre ad una notevole laboriosità nei recapiti essenziali del sistema urbano allargato di Catanzaro. Nell'ambito di Sant'Eufemia, appare problematica – e forse anche tecnicamente impropria – l'ipotesi di lavoro di un recapito ferroviario diretto, tra la Stazione FS “passante” di Sant'Eufemia e l'Aerostazione; mentre non va ignorata l'opportunità ben più praticabile di una possibilità di una connessione leggera e flessibile, a basso impatto territoriale ed a costi di esercizio contenuti.

Da questi diversi punti di vista, le ipotesi progettuali emergenti di ammodernamento e rinnovo della linea, dopo la stazione di Nicastro verso la parte mediana dell'Istmo, appaiono largamente condivisibili.

Le criticità ricorrenti lungo la Statale costiera, sicuramente presenti in modo ricorrente tra Gizzeria Lido e Sant'Eufemia durante la stagione estiva, vanno ascritte essenzialmente ai caratteri di asta stradale di servizio alla mobilità locale di tale infrastruttura.

I recapiti all'Aeroporto, allo svincolo autostradale, allo svincolo della Strada dei Due Mari, ed anche i riferimenti alla rete stradale storica da parte del sistema insediativo di Lamezia Terme, fra Sant'Eufemia, Sambiase e Nicastro, non senza talune laboriosità funzionali, appaiono oggi relativamente efficaci e convincenti, anche se forse con un disegno a maglie eccessivamente larghe.

La rete stradale locale, ivi compresa la Statale costiera tirrenica – che, come si diceva, ha perso visibilmente di ruolo dopo la realizzazione dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria – appare ancora largamente riferita alla trama urbana storica, ricompresa a grandi linee fra le tre aste essenziali rappresentate, a ponente, dal “Rettifilo” tra Sant'Eufemia e Sambiase; al centro, dall'asse pedemontano storico della via Marconi, tra Sambiase e Nicastro; a levante, dalla via del Progresso, che chiude il sistema comunale. E' un grande trapezio completato a Sud dal tratto iniziale della Strada dei Due Mari, accompagnato anche dal disegno ad arco a giacitura pedemontana della linea ferroviaria trasversale storica, tra Sant'Eufemia, Sambiase, Nicastro ed oltre, verso Catanzaro.

Si tratta di un quadro infrastrutturale, in gran parte classificato come rete stradale



provinciale, che presenta relativi gradi di coerenza, considerando il peso e l'impatto delle diverse componenti, ma indubbiamente la complessità dei processi dell'espansione urbana, con i loro marcati caratteri diffusivi, hanno trascinato la rete stradale storica, portata ad aderire via via alle diverse fasi espansive, verso condizioni insediative e di esercizio sempre più caratterizzate per bassi livelli di efficienza, anche in ragione dei frequenti insediamenti a nastro diffusi lungo le aste stradali, che ne hanno visibilmente compromesso l'efficienza di esercizio e gli standard di sicurezza.

A fronte di una domanda di mobilità urbana relativamente contenuta, il Piano Generale del Traffico Urbano del 2006 segnala, anche per le ragioni sopra ricordate, l'insorgere di crescenti criticità, e di momenti diffusi di saturazione/congestione, che derivano in larga misura da difficoltà di rete, ma anche da specifici punti critici, maglie incomplete, aste e segmenti che hanno mutato di ruolo divenendo tendenzialmente inadeguati.

Si tratta, in sostanza, di una criticità generale, di momenti di ritardo strutturale e specifico, oltre che di una scarsa coerenza nei rapporti tra sistema insediativo e sistema relazionale.

Se da un lato, evidentemente, non pare semplice rispondere efficacemente ad una criticità diffusa, in termini di adeguamento della rete, dall'altro anche i momenti di difficoltà localizzata presentano spesso assetti e configurazioni urbane di notevole complessità e di non facile soluzione; pur senza dimenticare i livelli non troppo elevati della domanda di mobilità, che consentono taluni margini di manovra.

In estrema sintesi e semplificando, nei rapporti fra i centri urbani, l'asse storico della via Marconi appare ormai del tutto centrale e di scarsa rispondenza anche alla sola domanda di mobilità tra i centri tradizionali – avendo assunto in parte il ruolo di strada urbana – mentre la Strada dei Due Mari appare forse “lontana” rispetto al sistema insediativo consolidato ed alla relativa domanda di mobilità.

Ed anche il rapporto tra sosta e mobilità appare suscettibile di azioni impegnative di riconversione e riassetto, nel gioco assai complesso e diversificato per Lamezia dell'accessibilità ai luoghi centrali, alla rete dei servizi principali, oltre che ai grandi



**Città di Lamezia Terme**

---

*Il sistema insediativo e relazionale di Nicastro e Sambiase (Fonte Google 2008).*





recapiti rappresentati dai nodi della rete delle grandi infrastrutture.

Tuttavia, operando entro un quadro non troppo sostenuto della domanda di mobilità l'intero sistema relazionale – come si ricordava – pare suscettibile nel medio termine di azioni graduali e mirate di riconversione non prive di efficacia; ed occorre sottolineare che ormai questo appare come un tema centrale da risolvere in sede di pianificazione strutturale.

Guardando anche alle simulazioni sulla domanda sviluppate in sede di PGTU – a cui si rimanda per ogni necessaria documentazione del Quadro conoscitivo – ciò che sembra emergere con maggiore evidenza è un ritardo nella rete stradale di scala urbana, e/o di scala intermedia, priva di un assetto adeguato tra il disegno delle grandi infrastrutture e una rete locale ricalcata su un impianto della città ereditato acriticamente dal passato e non aggiornato adeguatamente ai tempi dell'espansione urbana.

In sostanza emerge come prioritario, entro uno scenario di tale natura, anche il rapporto tra la rete della mobilità e l'assetto morfologico del sistema insediativo.

### ***2.3.3 Il nodo dell'abusivismo edilizio***

Il nodo dell'abusivismo edilizio presenta per il sistema insediativo di Lamezia Terme un rilievo non ignorabile, tale da meritare una specifica riflessione critica, particolarmente in sede di formazione e di avvio di un'esperienza innovativa come quella della pianificazione strutturale.

Nell'arco del secondo dopoguerra, non appare improprio affermare che le ingenti trasformazioni urbane che hanno investito la città sono state dominate da questo fenomeno, su cui hanno pesato non poco anche la complessità e gli scarsi livelli di integrazione dell'intero percorso di formazione della nuova città, per tutto l'arco del novecento.

Da un lato, infatti, le innovazioni introdotte dall'intervento pubblico si sono rivelate decisive, con le grandi aste infrastrutturali della ferrovia e dell'autostrada e la bonifica della Piana, poi con il decollo dell'Aeroporto internazionale, ed infine l'istituzione del Consorzio per lo Sviluppo Industriale, nel quadro dello straordinario rilievo as-



## Città di Lamezia Terme

---

sunto anche dalla riorganizzazione ed unificazione amministrativa dei Comuni di Nicastro, Sambiase e Sant'Eufemia. Dall'altro lato, tuttavia, ragionando nella dimensione della crescita urbana di carattere fisiologico nei processi di mercato, la risposta delle politiche di governo del territorio alla domanda sociale, ed in particolare alla domanda abitativa, non è stata in grado di "coprire" in modo efficace quello spazio intermedio, quell'area critica, che si è venuta a collocare tra gli insediamenti tradizionali e la dimensione più ampia, in cui Lamezia si trovava inevitabilmente coinvolta, dopo le grandi innovazioni territoriali e amministrative sopra ricordate. O, quanto meno, tale è stata la percezione socialmente prevalente delle trasformazioni che venivano investendo il sistema insediativo lametino.

D'altra parte il tema dell'identità urbana – il vero tema della Città di Lamezia nel novecento – non è questione semplice, come è ben evidente, e pesano su di essa molti, complessi e diversi fattori, non superabili in termini semplicemente volontaristici o attraverso azioni proprie di una pianificazione del territorio, per di più spesso distaccata dalla realtà.

Per altri versi ancora, tuttavia, la storia urbana moderna della città di Lamezia ha ormai alle spalle l'intero novecento e potrebbero ragionevolmente emergere oggi, da una così lunga fase di incubazione, le ragioni e le condizioni della ricerca effettiva di un'identità urbana da interpretare nell'attualità, più e meglio caratterizzata in termini unitari, entro i nuovi complessi scenari competitivi degli anni 2000 e della crisi globale.

In altre parole esistono forse oggi le condizioni da parte della comunità locale per il superamento di storiche separatezze e, nello stesso tempo, anche per aprirsi alla sfida più ampia rappresentata per Lamezia dalle propensioni metropolitane dell'Istmo della Calabria.

Nel permanere di un ambito non coperto da efficaci iniziative a livello dello sviluppo locale, come si ricordava, gli spazi occupati dalle pratiche dell'abusivismo edilizio si sono così rivelati prevalenti, se non forse dominanti.

Vista l'entità del fenomeno, fuori da ogni giudizio di valore, per Lamezia si è trattato di una pratica che ha assunto il carattere di una sorta di "economia sommersa" inter-



pretata localmente, volendo riferirsi ai requisiti ed alla stessa terminologia di quei processi di trasformazione strutturale e produttiva – a loro volta ricchi di momenti “informali” – che hanno investito lungamente ed investono ancora oggi realtà del Paese anche assai avanzate, come quelle del Nord-Est e del “modello Adriatico”.

Anche nel caso drammatico dell’abusivismo edilizio, si è trattato pur sempre della mobilitazione di risorse di mercato investite nei processi della produzione insediativa, a testimonianza di una forte vitalità se non di prolungati dinamismi dell’economia locale, e insieme di cospicue capacità di accumulazione e di tenuta del risparmio privato delle famiglie.

Non è questa la sede per un approfondimento di più ampio respiro di un tema di straordinaria complessità economica e sociale, ma certamente i dati che emergono da una lettura essenziale delle statistiche rese disponibili dagli Uffici Comunali, attraverso i tre successivi condoni edilizi, appaiono del tutto impegnativi, se non sorprendenti.

I tre condoni, quello introdotto dalla Legge 47 del 1985, quello del 1994 e quello più recente del 2004, segnalano in modo chiaro la rilevanza del fenomeno.

Nel complesso le pratiche amministrative conseguenti alle domande di condono, accolte ai sensi di legge in misura pari a oltre il 90% del totale, si attestano su una soglia di circa 17.000 unità, per una superficie utile complessiva non lontana dalla misura cospicua dei 2,2 milioni di mq, che salgono dunque verso i 2,4-2,5 milioni di mq, considerando anche le domande non accolte.

Al di là di interpretazioni amministrative sofisticate, il primo condono può essere fatto risalire agli anni 60 e precisamente al 1967, data di entrata in vigore delle innovazioni in materia urbanistica introdotte dalla “Legge Ponte”, coprendo quindi più di venti anni di abusivismo cosiddetto “di necessità”. Il condono del 94 registra invece l’abusivismo edilizio, già meno intenso e più mirato, del decennio compreso fra la metà degli anni 80 e la metà degli anni 90, mentre l’ultimo condono – fiscalmente assai più oneroso – ha visto una ulteriore flessione delle domande e può essere ragionevolmente riferito alle tendenze del decennio più recente, meno orientate nel senso della necessità.



Sul totale delle pratiche accolte, in percentuale il primo condono pesa per quasi il 70%, il secondo per il 24% ed il terzo per il 7%, a testimonianza di una graduale e sempre più sensibile riduzione del fenomeno.

Le statistiche consentono anche una lettura più articolata, che vede una suddivisione tra oltre un 80-85% di abusivismo di origine residenziale e un 15-20% di abusivismo per usi produttivi –con una certa crescita nel tempo di questo secondo segmento - a testimonianza dello spessore e dell'incidenza di un processo che, in sostanza, non ha investito il solo abusivismo di necessità orientato sulla prima casa, ma anche altre e diverse attività.

D'altra parte, che non si tratti solo di abusivismo di necessità, per molti aspetti, lo testimoniano inoltre la dimensione e la durata del fenomeno.

Occorre infine tener conto che la pratica dei condoni non ha portato ad un'emersione e ad una messa in evidenza di tutto quanto è effettivamente avvenuto, perché una parte dell'abusivismo edilizio, per le più diverse ragioni, è comunque rimasta relegata nella totale clandestinità del sommerso. I dati sopra richiamati andrebbero quindi incrementati di una percentuale ulteriore, forse non trascurabile, e rappresentano senz'altro una stima per difetto. Si tratta comunque di dimensioni imponenti, in particolare se considerate sotto alcune diverse prospettive critiche.

In primo luogo, se le statistiche risultano tecnicamente confrontabili, è interessante far notare che il Censimento 2001 segnala per Lamezia Terme l'esistenza di un patrimonio complessivo di circa 29.500 abitazioni, a cui può dunque corrispondere nell'attualità una soglia di poco più di 30.000 abitazioni. Se lo stesso Censimento segnala una dimensione media di poco più di 100 mq di Superficie utile media per ogni abitazione, ciò significa un patrimonio abitativo complessivo corrispondente a circa 3 milioni di mq di Superficie utile.

La stima dei tre condoni, escludendo le superfici accessorie – spesso assai consistenti – fornisce il dato statistico di un patrimonio abitativo di origine abusiva attestato poco oltre 1,2 milioni di mq di superficie ad esclusiva destinazione abitativa. Ciò potrebbe quindi significare per Lamezia un'incidenza del patrimonio abitativo abusivo intorno alla soglia del 40% del complessivo patrimonio.



Sul solo patrimonio abitativo costruito nel secondo dopoguerra, ed ancor più sulla parte costruita dal 1962 in avanti – come si rileva dai grafici riportati sopra – l'incidenza dell'abusivismo edilizio risulterebbe dunque ampiamente prevalente, nell'intero processo della produzione di abitazioni.

Altrettanto rilevante appare un secondo ordine di ragionamenti, se si prende in considerazione il significato economico delle attività delle costruzioni abusive come sopra evidenziate, sul versante dei consumi, degli investimenti e del risparmio privato.

Il dato, in parte sottostimato, degli oltre 2 milioni di mq di superficie delle costruzioni abusive realizzate, ai costi 2009 – fatti pari a circa 500 €/mq, vista la loro modesta qualità realizzativa – verrebbe a corrispondere ad investimenti privati comunque assai rilevanti per un aggregato urbano di media dimensione come Lamezia, dell'ordine di ben oltre un miliardo di euro. Peraltro si tratta, ragionevolmente, di stime per difetto, che investono un arco di tempo esteso per oltre quattro decenni.

Una terza riflessione, infine, riguarda il tema dei suoli coinvolti in un processo sommerso di così grande estensione. Se è senz'altro vero che il fenomeno si è avviato a partire dai riferimenti tradizionali di una rete fatta di piccola e piccolissima proprietà, ereditata dal passato e dalla lunga storia dell'assetto fondiario lametino, è altrettanto evidente che il processo non può che essersi sviluppato nel tempo attraverso la vera e propria attivazione di un vasto, diffuso e scorrevole mercato dei suoli, un mercato "parallelo", di suoli non legalmente edificabili, praticato in forme capillari, fino a garantire efficacemente le condizioni utili di un così esteso processo di produzione insediativa.

Un'ultima riflessione critica può infine essere condotta sul versante del dinamismo e dell'entità nel tempo della pratica dell'abusivismo. Da questo punto di vista va segnalata una evidente flessione dei fenomeni nelle fasi più recenti, al corrispondere sia di una contrazione strutturale della domanda di abitazioni – per una condizione abitativa fortemente migliorata anche a Lamezia – sia di un quadro di minori opportunità dal punto di vista del rendimento economico dei relativi investimenti, sia anche nel quadro degli andamenti di una congiuntura critica più generale

Al di là di una precisione numerica, non troppo rilevante per le valutazioni condotte



in questa sede, resta il fatto che si tratta comunque di dati assai impegnativi, tanto se valutati sul versante dell'incidenza sui processi di crescita urbana, come dal punto di vista della rilevanza dei valori di risparmio privato delle famiglie e delle piccole imprese che sono stati messi in campo quanto, infine, se assunti come indicatori di complessi quanto diffusi ed estesi dinamismi di mercato, che si sono comunque attivati con sorprendente efficacia. Quest'ultimo dato appare ancora più singolare, se si considera la frequente rigidità del mercato dei suoli, presente storicamente in gran parte del Paese ed, ancor più, nel Mezzogiorno.

Se, in questo quadro, si considerano le dispersioni, le diseconomie, le sicure perdite di valore patrimoniale a lungo termine, il consumo improprio di territorio, le criticità ambientali prodotte, fino agli stessi fattori di rischio potenziale che il fenomeno potrebbe indurre; così come anche se si prende in considerazione il complesso delle diseconomie subite, incontrate nell'attivazione di fenomeni comunque classificabili di natura illegale, con tutte le distorsioni economiche e le forme di disagio sociale diffuso che ne possono essere conseguite, viene da chiedersi quali risultati avrebbe potuto raggiungere un processo così dinamico di crescita urbana, qualora gli strumenti di governo del territorio fossero stati in grado di orientarlo o anche solo accompagnarlo verso obiettivi di sviluppo urbano ragionato e condiviso.

Ritornando al Quadro conoscitivo della pianificazione strutturale, è evidente come questo tema rimanga comunque centrale per i prossimi impegni della pianificazione urbana.



Città di Lamezia Terme

Statistiche essenziali dell'abusivismo edilizio a Lamezia Terme attraverso le pratiche dei tre Condoni (Fonte Ufficio Tecnico Comunale).

	Residenza (mq.)			Usi produttivi (mq.)			Totale Su (mq.)	N° Pratiche
	Sup. Utile	Sup. Acc.	Sup. Tot.	Sup. Utile	Sup. Acc.	Sup. Tot.	Totale Su	
<b>Condono 1985</b>	899.961	411.927	1.311.888	245.830	20.654	266.485	1.578.373	11.679
			74%			62%	72%	69%
<b>Condono 1994</b>	272.470	130.838	403.308	115.235	20.776	136.011	539.319	4.149
			23%			32%	24%	24%
<b>Condono 2004</b>	38.196	15.010	53.206	21.700	4.203	25.293	79.109	1.176
			3%			6%	4%	7%
<b>Totale Condoni</b>	1.210.627	557.775	1.768.402	382.765	45.633	428.398	2.196.801	17.004
			100%			100%	100%	100%
			80%			20%		100%



### ***2.3.4 Il Bando Interessi Diffusi***

Il Bando pubblico sugli Interessi Diffusi è stato attivato nei mesi scorsi dall'Amministrazione Comunale, per sollecitare agli ambienti della proprietà fondiaria ed anche al mondo imprenditoriale e professionale una partecipazione attiva e trasparente alla formazione degli strumenti di piano.

La proprietà fondiaria si caratterizza a Lamezia Terme per un reticolo esteso di piccola, media e grande dimensione; ed analoghi caratteri diffusivi presenta il tessuto imprenditoriale lametino, che è venuto via via faticosamente ma chiaramente affermandosi, in parallelo rispetto ai rilevanti processi della crescita urbana dell'intero secondo dopoguerra. Pur frammentaria, ed ancora ben lontana da logiche distrettuali, si tratta di una presenza produttiva non trascurabile e non ignorabile.

E' a tali soggetti e portatori di interessi a cui guarda con primaria attenzione il percorso di formazione del PSC, puntando a rendere disponibile una strumentazione urbanistica capace di rispondere a quella che, in sostanza, rappresenta un'ampia, estesa e relativamente diversificata domanda sociale.

L'iniziativa del Bando, naturalmente, puntava anche a rendere "programmaticamente" trasparente un rapporto con i portatori di interessi, su cui pesava in sede storica una difficile esperienza, a partire dalle molteplici connivenze che, ad ogni livello, hanno attraversato la lunga, pesante e drammatica – se non perdente, in ultima analisi – fase dell'abusivismo edilizio; ma soggetti pur sempre capaci, nelle mutate condizioni, di mobilitare le non indifferenti risorse locali del risparmio privato, oltre alle iniziative richiamate dalle particolari opportunità offerte in Calabria dalla centralità del territorio lametino, nel quadro, infine, delle diverse opportunità offerte da una programmazione regionale che ha trovato forma nel recente "Patto per lo sviluppo dell'area di Lamezia Terme".

Quella fase così difficile pare in crescente ed evidente declino e, ragionevolmente, potrebbero non determinarsi più le condizioni per una sua continuità nel tempo, e così la nuova strumentazione urbanistica può rappresentare una diversa, più convincente e più conveniente opportunità di rapporto tra gli interessi diffusi dell'economia lo-



cale e la Pubblica Amministrazione, tenuto conto anche delle attuali impegnative azioni di contrasto, oltre ad una più che ragionevole previsione della futura difficile praticabilità di ulteriori iniziative di condono.

Letta anche da questi punti di vista la risposta sociale alle sollecitazioni del Bando non può essere ritenuta deludente, tutt'altro; anche considerando che tale iniziativa si è sviluppata nella seconda metà del 2009, tra il Luglio e l'Autunno. Ma certamente, oltre all'occasione offerta dal Bando, l'intero processo di piano è e sarà aperto nelle sue diverse fasi a ricorrenti apporti partecipativi di urbanistica negoziale, di analogo valore e significato.

Complessivamente, sono state presentate, in risposta al Bando, 124 proposte, e precisamente 102 ad iniziativa di piccoli proprietari e cittadini, 19 da parte di imprese e 3 di soggetti pubblici.

Le richieste riguardano uno spettro relativamente ampio di interessi: previsioni residenziali, o residenziali miste, attività produttive, turistiche e commerciali, attrezzature per lo sport ed interventi di riqualificazione urbana di vario ordine. Esse investono diverse zone della strumentazione urbanistiche vigente, dentro e fuori delle attuali condizioni di edificabilità, e si estendono a superfici varie e diversificate, aprendo la prospettiva per ampie e costruttive pratiche negoziali, relativamente alle superfici fondiarie interessate.

Tali proposte sono anche da intendere, in senso lato, come una propensione incoraggiante per il processo di piano, sul versante privato rispetto alle previste pratiche perequative e di manovra sui suoli e sui diritti edificatori.

La messa in mappa delle domande mostra che il territorio comunale è stato investito in molte delle sue componenti essenziali, dagli ambiti urbani e periurbani di Nicastro e Sambiase, all'intorno strategico di Sant'Eufemia e dell'Aeroporto, fino all'asse dell'Istmo ed alle radiali stradali essenziali.



## BANDO INTERESSI DIFFUSI

### Classificazione domande

	tipologia	n. richieste	Superfici Parziali mq	zona omogenea PRG	% rispetto domande pervenute	% rispetto superficie totale	sup. complessiva approssimata	imprese	proprietari	Soggetti vari
<b>A</b>	edilizia residenziale	65	572.288,02	FS-FV-FL-BR-B2-E	52,33	29,90	572.288,02 *	2	63	
<b>A1</b>	edilizia residenziale mista	20	627.032,00	FS-FL-FV-E	16,00	32,76	627.032,00	2	18	
<b>B</b>	edilizia turistico residenziale	10	303.723,00	E	8	15,87	303.723,00	2	8	
<b>C</b>	edilizia commerciale	2	18.410,00	FV	1,60	0,96	157.938,00	1	1	
	edilizia produttiva	10	139.528,00	E	8	7,29		8	2	
<b>D</b>	servizi	2	226.314,00	E - verde di rispetto - FL	1,60	11,82	226.314,00	1	1	
	attrezzature per lo sport	1	27.000,00	F2 sotto-zona FL servizi pubblici locali	0,80	1,41	27.000,00		1	
<b>E</b>	riqualificazione urbana	14		BR- E- FL- Ambito Marconi	11,20	0,00		3**	2	9
	<b>TOTALI</b>	<b>124</b>	<b>1.914.295,02</b>		<b>100,00</b>	<b>100,00</b>				

\* non sono stati conteggiati i 130 Ha di proprietà dei Nicotera/Cacciari

### Disponibilità alla cessione di aree per soggetti

tipologie di soggetti	numero	superficie approssimata mq	Superficie ipotetica da cedere 50%	Zona Omogenea PRG
numero d'imprese	19			
numero soggetti pubblici	3			
numero cittadini	102	692.010,00	346.005,00	FV- E-BR
totali	124			



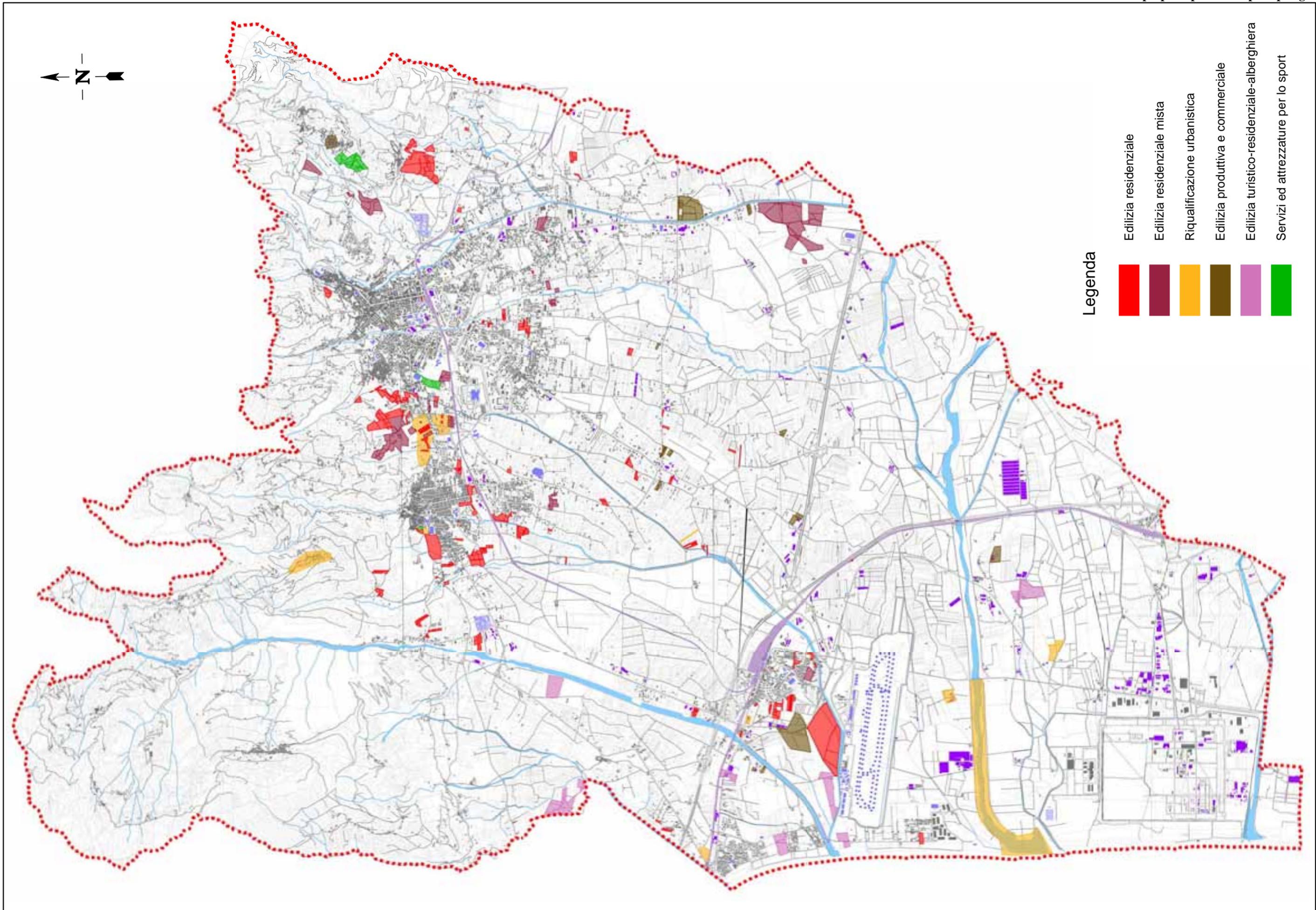
## BANDO INTERESSI DIFFUSI

Proposte avanzate per dimensione delle aree

tipologia	a	b	c	a	b	c
	inferiore ai 1000 mq	comprese tra i 1000 ed 10.000 mq	oltre i 10.000 mq	% sul totale	% sul totale	% sul totale
edilizia residenziale	91	55	6	36,55	22,09	2,41
edilizia residenziale mista	6	22	1	2,41	8,84	0,40
edilizia turistico residenziale	5	13	2	2,01	5,22	0,80
edilizia commerciale	1	5		0,40	2,01	0,00
edilizia produttiva	10	23	3	4,02	9,24	1,20
servizi	0			0,00	0,00	0,00
attrezzature per lo sport		4		0,00	1,61	0,00
riqualificazione urbana		2		0,00	0,80	0,00
Tot.	113	124	12	45,38	49,80	4,82
<b>Totali</b>		<b>249</b>		<b>45,38</b>	<b>49,80</b>	<b>4,82</b>

Proposte e zone territoriali omogenee del PRG

Zona Omogenea PRG	numero di richieste	Rapporto %	Rapporto %
FV	11	13,92	<b>44,30</b>
FS	14	17,72	
FL	10	12,66	
B1	1	1,27	<b>11,39</b>
B2	1	1,27	
BR	7	8,86	
E	35	44,30	<b>43,30</b>
<b>totali</b>	<b>79</b>	100,00	<b>100,00</b>





La pianificazione strutturale prenderà in attenta considerazione tali proposte, nei loro specifici significati, oltre che come indicatori più generali di tendenze ancora non espresse.

Nello specifico Rapporto “Bando Interessi Diffusi” la documentazione delle proposte presentate viene ben documentata ed analizzata. Il Rapporto viene organicamente portato a far parte degli elaborati del Quadro Conoscitivo del PSC.

#### ***2.4 Quadro di riferimento normativo e della pianificazione***

La ricerca condotta per il Quadro conoscitivo sul sistema della pianificazione dal Gruppo coordinato dall’arch. Oliviero si sviluppa fundamentalmente su due sezioni di lavoro: la pianificazione sovraordinata, regionale e provinciale oltre che dei comuni contermini; la pianificazione comunale di Lamezia Terme, considerata nelle due componenti del PRG vigente e dei suoi diversi strumenti attuativi, oltre che nel sistema dei servizi.

Anche in quest’ultimo caso, che riguarda da vicino la cornice entro cui si viene a collocare il nuovo ciclo della pianificazione strutturale, il quadro appare assai complesso e diversificato.

La pianificazione sovraordinata risulta ampiamente presente, nello scenario più ampio della pianificazione territoriale e della programmazione regionale, in Calabria.

Di particolare evidenza risultano il Piano Operativo Regionale (POR), con il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) ed il Fondo Sociale Europeo (FSE); il Quadro Territoriale Regionale con valenza Paesaggistica (QTRP); il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Catanzaro (PTCP).

Pur non senza alcune proprie caratterizzazioni, relativamente evidenti nel rapporto tra gli strumenti della pianificazione regionale e della pianificazione provinciale, in generale la politica di piano di carattere sovraordinato mostra buoni livelli di convergenza, sugli scenari di sviluppo ipotizzabili per l’area lametina; convergenza rilevabile anche facendo riferimento ai contenuti del recente Piano Strategico della città di Lamezia.



## Città di Lamezia Terme

---

Pur con diverse sfumature, il tema della Città dei Due Mari, del sistema Catanzaro-Lamezia con le sue propensioni metropolitane nell'area dell'Istmo, viene largamente riconosciuto come del tutto centrale nello scenario della programmazione regionale; così come non emergono dubbi sulla piattaforma logistica o sul valore della polarità di Lamezia Terme, in particolare per il trasporto intermodale delle persone.

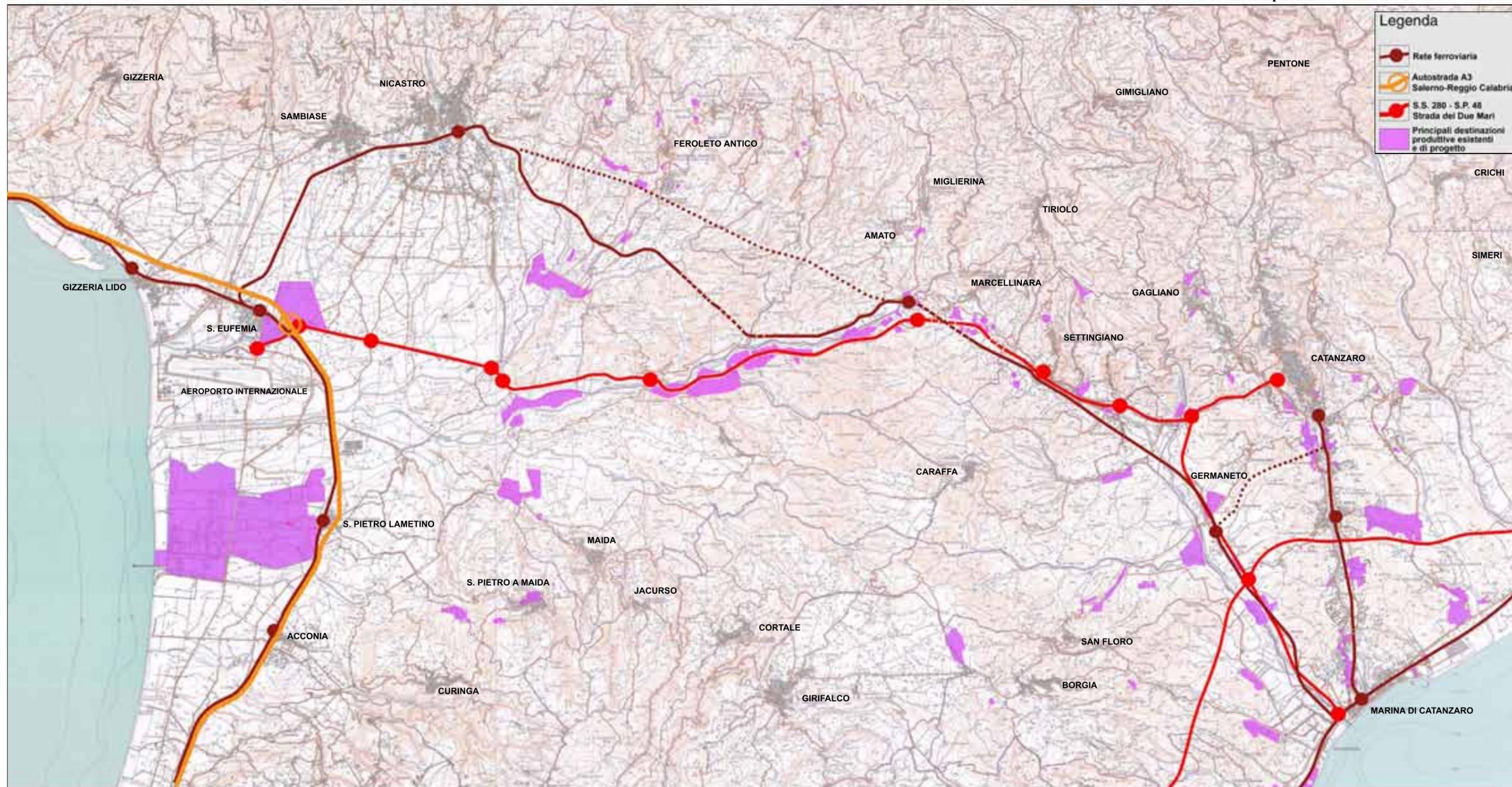
Nei documenti della pianificazione sovraordinata vengono anche evidenziate singole specifiche azioni riconosciute utili al decollo di un sistema territoriale di più ampia dimensione, come la connessione diretta Aeroporto-Stazione di Sant'Eufemia; come il rinnovo della linea FS tra Sant'Eufemia e Catanzaro; ed, anche, a breve e medio termine, come nel caso dell'estensione di un servizio ferroviario cadenzato Reggio-Gioia-Vibo-Sant'Eufemia-Nicastro-Catanzaro.

Ciò che forse non emerge con altrettanta chiarezza sono, invece, le politiche di scala intermedia effettivamente praticabili, quali ad esempio politiche di iniziativa intercomunale per il coordinamento delle esperienze di formazione dei PSC o, ancora, la pratica concreta di un associazionismo dei Comuni per il miglior sviluppo di politiche di sostegno dei servizi a scala locale; in sostanza sono le effettive politiche di area vasta, nella dimensione sovracomunale, a non ritrovare adeguati momenti di riconoscimento e sostegno, anche in termini essenziali e di primo impianto, forse anche a causa di una certa "debolezza" dell'iniziativa locale.

Ma, più in generale, ai documenti della pianificazione sovraordinata fa in parte difetto una dimensione operativa ed una progettualità di intervento, anche nel quadro di un più ampio coinvolgimento di una pluralità di soggetti, pubblici e potenzialmente anche privati.

I recenti lavori del Laboratorio regionale sulla "Città dei Due Mari" rappresentano certamente momenti di approfondimento progettuale e offrono alcuni spunti interessanti, ma il nodo vero del problema sembra poter essere identificato in un radicamento istituzionale di pratiche efficaci di governo del territorio a scala sovracomunale/intercomunale; naturalmente non senza il sostegno della Provincia e della Regione, ma pur sempre nella logica di un'applicazione del principio di sussidiarietà, che veda emergere un ruolo più diretto dei comuni interessati e di altri soggetti, in grado a va-

Tav. 7 - Sistema infrastrutturale, armatura urbana e propensioni insediative del sistema produttivo nella "Città dei Due Mari"



Fonte: Nostre elaborazioni su dati del Laboratorio Regionale QTRP "Città dei Due Mari"



rio titolo di svolgere un ruolo, nelle politiche territoriali.

Il contributo più interessante dell'impegno del Laboratorio sembra, forse, essere quello della definizione del sistema dell'Istmo come una sorta di "città territorio"

Da questi punti di vista, uscendo da logiche strettamente infrastrutturali, per Lamezia appare prioritario – oltre che pienamente coerente con il quadro della pianificazione sovraordinata – saper far decollare, in modo ben governato, politiche insediative lungo l'asse, con particolare riferimento ad usi di servizio, pubblico e privato, e ad usi produttivi, confermando il ruolo di una residenzialità irrinunciabile e perseguendo più adeguati livelli di qualità abitativa nei centri minori, presenti nelle fasce pedemontane e collinari dell'Istmo.

Si tratta di uno schema che Lamezia persegue anche per il proprio territorio: una conferma dei centri tradizionali, nella fascia pedemontana, ma anche una dislocazione di attività di forte rilievo lungo l'asse Lamezia-Catanzaro, dall'Aeroporto alle Stazioni FS, fino alle attività produttive di piccola e media dimensione, da collocare nell'intorno degli svincoli intermedi e negli ambiti più accessibili e già insediati delle stesse radiali strategiche.

Non esiste oggi, ragionevolmente, percorso più efficace per sostenere le propensioni metropolitane dell'Istmo e perseguire, per gradi, più elevati livelli di integrazione territoriale.

La ricognizione condotta sulle pratiche della pianificazione territoriale segnalano quindi l'esistenza di non trascurabili spazi di lavoro per la pianificazione nella dimensione dell'area vasta.

Più complesso e difficile appare, naturalmente, il quadro della pianificazione di scala comunale, pur operando entro scenari relativamente recenti, come quelli relativi al PRG del 1998, primo autentico strumento urbanistico generale di cui si sia dotato il Comune di Lamezia Terme.

Non appare semplice una valutazione di insieme degli esiti effettivi di un Piano Regolatore così impegnativo, a poco più di dieci anni dalla sua formazione. Ciò vale in



particolare se non si vogliono dimenticare i caratteri di ampiezza (oltre 160 kmq), di varietà (dagli ambienti litoranei del golfo di Sant'Eufemia ad ambienti di alta collina e montagna), oltre che di complessità del sistema insediativo e relazionale, con tutto quanto messo in evidenza nei punti precedenti, sul fronte delle criticità/opportunità emergenti.

Certamente il PRG vigente ha tentato un apprezzabile e ragionato percorso di riordino di assetti urbani attraversati dall'onda lunga di processi sommersi di produzione insediativa, come l'abusivismo, completamente sfuggiti alla pianificazione precedente.

Lo stesso PRG, come documenta efficacemente la Ricerca Oliviero, ha rappresentato un importante cornice programmatica per avviare iniziative di notevole respiro, come l'Area Polifunzionale Integrata, tra Nicastro e Sambiase; il Piano Esecutivo convenzionato per il riassetto dell'area dello Zuccherificio dismesso di Sant'Eufemia; il Piano per gli Insediamenti Produttivi di Rotoli, sulla Strada dei Due Mari.

Ma anche altri strumenti attuativi devono al PRG le loro motivazioni di fondo, come nel caso del Piano di Spiaggia, dei Contratti di Quartiere, del Programma di Sviluppo Urbano, ed altri Piani minori.

Da questi punti di vista il bilancio del PRG vigente risulta senz'altro positivo.

Sono invece, ragionevolmente, i processi ordinari e fisiologici di trasformazione e crescita urbana a non essere stati governati a sufficienza, ed in forme semplici e dirette, dallo strumento urbanistico generale, in particolare nello scenario determinante per la città della seconda periferia del sistema centrale di Nicastro e Sambiase, attraversato da pratiche estese e pesanti di abusivismo edilizio.

E' il cuore delle criticità urbane della città, in sostanza, ad essere sfuggito al controllo effettivo del Piano Regolatore vigente.

Ed anche il sistema della pianificazione dei servizi, in particolare così come impostato dalle logiche attuative nell'insieme delle Zone F del PRG, ha dimostrato una sostanziale inefficacia. A ciò si deve, almeno in parte, l'esito di una dotazione di standard urbanistici che ha raggiunto i valori di legge, ma che appare attestata ancora su



valori modesti, almeno in rapporto al ruolo ed alle aspettative della città, oltre che alla domanda sociale.

Peraltro, il sistema delle aree urbane oggi riservate a standard urbanistici risente, qui come spesso altrove, di un rilevante frazionamento, fino al punto di compromettere oltre alla qualità e all'efficacia della rete dei servizi la sua stessa sostenibilità tecnica ed economica.

Più in generale il Comune di Lamezia mostra un certo grado di debolezza della propria struttura patrimoniale – se si esclude il caso della partecipazione alla Società Lamezia Europa – un fattore questo capace di incidere, su un versante cruciale come quello della manovra sui suoli, sulle stesse pratiche formative ed attuative, oltre che sulle risorse pubbliche, utili a sostenere, in forme integrate, il prossimo ciclo della pianificazione strutturale.

Nell'insieme delle Zone F, la normativa di attuazione dello strumento urbanistico – per ragioni di prudenza che non appaiono qui facilmente valutabili, al di fuori del contesto di formazione del Piano – pare oscillare in modo non chiaro fra una destinazione pubblica delle aree a servizi, necessaria nell'opzione di procedere attraverso energici interventi di acquisizione dei suoli, da un lato, o la scelta perequativa, tesa ad acquisire al patrimonio comunale dotazioni adeguate di suoli da riservare a servizi, a fronte di corrispettivi misurabili in capacità edificatoria privata, dall'altro.

Al di là di qualsiasi giudizio di valore su scelte di questa natura – che derivano con ogni evidenza da orientamenti di fondo in ordine alla cultura del piano più efficace da mettere in campo, in rapporto al contesto urbano di riferimento – il PRG 98 sembra assumere un orientamento in materia motivato essenzialmente da criteri di “ripiegamento e/o attendismo”, rispetto al gioco degli interessi.

Si tratta di un tema cruciale per la pianificazione, e ragionevolmente, in una valutazione a posteriori, il Piano non ha valutato a suo tempo come sostenibile una procedura di acquisizione pubblica di carattere tradizionale, ma nella medesima occasione non è stato in grado di mettere in campo soluzioni appropriate di impianto perequativo.



Le ragioni di tale ripiegamento possono essere diverse, da una presunta riconosciuta inefficacia nel contesto di Lamezia delle pratiche perequative, fino ad una scarsa padronanza tecnica di quelle stesse pratiche, allora ancora largamente innovative, oltre che spesso non riconosciute.

Al di là di riflessioni di tale ordine – pur non inutili, in quanto la successione degli strumenti urbanistici nel tempo mostra sempre, in ogni città, di scontare i risultati effettivi che è stato possibile raggiungere nelle precedenti fasi di pianificazione – resta il fatto di una grave inefficacia del Piano in uno dei suoi ambiti più impegnativi.

A ciò si aggiunge una scarsa incisività dello strumento nel governare i processi diffusi della produzione insediativa e delle trasformazioni urbane, nella prima e seconda periferia, sia nei tessuti ereditati dal passato – anche i tessuti diffusi dell’abusivismo – sia nelle nuove prospettive di attuazione dello strumento. Tutto ciò appare anche più evidente, in ragione di una certa debolezza del disegno di piano, con particolare riferimento alla definizione di una nuova maglia urbana, tanto nella configurazione della rete stradale e nella trama degli isolati, quanto nell’organizzazione del sistema dei servizi.

In particolare tutto ciò pare assumere uno speciale rilievo a Lamezia Terme, in un contesto nel quale i problemi dell’integrazione del sistema insediativo appaiono dominanti, tra Nicastro e Sambiase, innanzitutto, ma anche in altre realtà, ed anche a scale diverse.

Dunque, per Lamezia Terme anche l’eredità della storia urbana, ed in particolare delle esperienze di pianificazione, appare, in questo quadro, un tema di particolare complessità ed impegno.



### **3 Il Quadro conoscitivo e le linee della pianificazione strutturale.**

I risultati delle indagini condotte per la formazione del Quadro conoscitivo, interpretati nella sintesi critica riportata nel presente rapporto, riproducono uno scenario urbano assai impegnativo, per complessità, varietà ed ampiezza di temi, come è stato più volte ricordato. Si tratta anche di uno scenario urbano di non facile interpretazione, nelle sue attuali linee di tendenza.

Non pare banale affermare che il territorio di Lamezia Terme presenta una situazione attraversata da forti momenti di criticità e di ritardo, ma ricca anche, nello stesso tempo, di occasioni e opportunità.

Più in generale, guardando al ruolo della pianificazione strutturale, ciò che sembra emergere con evidenza sono spazi di lavoro e possibilità di iniziativa di notevole impegno, utili per costruire scenari di piano solidi e condivisi, a loro volta necessari per rispondere attendibilmente nel tempo alla domanda sociale ed agli impulsi dell'economia locale – oltre che a sollecitazioni di più ampia scala – nei limiti di capacità e di iniziativa delle politiche e degli strumenti di governo del territorio.

E' a medio e lungo termine – con la pianificazione strutturale, appunto – che si possono, innanzitutto, determinare le condizioni per assicurare gradi accettabili di sicurezza e tenuta di un quadro ambientale da ricondurre alla sostenibilità, guardando alle diffuse fragilità ed ai fattori di rischio, efficacemente evidenziati dalle ricerche condotte sui versanti della geomorfologia e dell'agronomia.

Ed ancora, è solo a medio e lungo termine che possono essere attivate percorsi efficaci e convergenti per azioni impegnative di riconversione urbana – nel mercato ed attraverso interventi pubblici selettivi – non solo per recuperare le criticità vistose di un fenomeno diffuso come quello dell'abusivismo, ma per ricostituire gradualmente una trama insediativa riconoscibile ed un sistema urbano sostenibile, oltre che competitivo ed aperto alle future opportunità.

In sostanza la pianificazione strutturale può rappresentare uno strumento primario per rispondere in modo certo ed efficace a molte e impegnative sollecitazioni, e per



procedere verso una più chiara ed aggiornata acquisizione di momenti formativi dell'identità urbana.

Gli elementi essenziali di un tale orientamento, da mettere alla base del Documento preliminare del PSC e dello Schema delle scelte pianificatorie per essere portate ad un confronto ed ad un appuntamento di grande impegno, come quello della Conferenza di pianificazione – come previsto dalle Linee guida della Regione Calabria – possono qui che essere richiamati nelle loro linee generali e di primo impianto, anche alla luce dei risultati raggiunti con le ricerche e gli approfondimenti del Quadro Conoscitivo.

Anche a valle delle definizioni e delle acquisizioni del Quadro Conoscitivo, l'impressione è che il territorio lametino possa risultare competitivo e rispondente rispetto alle sollecitazioni dell'intera area calabrese, a condizione di rendere disponibile, attraverso la pianificazione strutturale, un quadro dei suoli governato e ben orientato, aperto alle iniziative sostenute dalla domanda di mercato.

Ciò può valere per le opzioni del mercato, per lo sviluppo locale, per la domanda sociale, innanzitutto, ma anche per confrontarsi al meglio con una domanda più ampia, espressa dall'intero bacino calabrese, oltre che con la programmazione regionale e di area vasta, con particolare riferimento alle numerose e diverse prospettive di lavoro in tal senso offerte dal recente Patto per lo sviluppo dell'area di Lamezia Terme.

Si tratta, da questi punti di vista, di un percorso di lavoro relativamente inedito per l'urbanistica lametina del secondo dopoguerra.

La pianificazione strutturale, infine, potrà anche rappresentare un'occasione per avviare politiche di governo del territorio nella dimensione intercomunale.



## **4 I Documenti costitutivi del Quadro conoscitivo del PSC**

### **1 QUADRO AMBIENTALE**

#### **1.1 GEOMORFOLOGIA**

*Gruppo di lavoro*

*Dott. Teodoro Aldo Battaglia Capogruppo, Dott. Fabio Staffini,*

*Dott. Domenico Trapasso*

##### **1.1.1 Carta geologica**

##### **1.1.2 Carta geomorfologica**

##### **1.1.3 Carta idrologica**

##### **1.1.4 Carta clivometrica**

##### **1.1.5 Carta dell'esposizione dei versanti**

##### **1.1.6 Carta della pericolosità sismica**

##### **1.1.7 Carta dei vincoli geologici**

##### **1.1.8 Carta di sintesi geologica**

##### **1.1.9 Carta della fattibilità geologica**

##### **1.1.10 Relazione geomorfologica**

#### **1.2 AGRONOMIA**

*Dott. Orazio Conti*

##### **1.2.1 Carta del paesaggio**

##### **1.2.2 Carta dell'uso del suolo**

##### **1.2.3 Carta degli opifici**

##### **1.2.4 Carta della rete idraulica**

##### **1.2.5 Carta del verde fruibile**

##### **1.2.6 Carta dei vincoli e zona DOC**

##### **1.2.7 Relazione**



## **2 QUADRO STRUTTURALE ECONOMICO E CAPITALE SOCIALE**

### **2.1 QUADRO SOCIOECONOMICO**

#### **2.1.1 Piano strategico di Lamezia Terme 2008 - Comune di Lamezia Terme**

*Nomisma-Cooprogetti-Avventura urbana*

#### **2.1.2 Analisi del contesto territoriale comprensoriale e delle dinamiche socioeconomiche di Lamezia Terme - Comune di Lamezia Terme - 2007**

*Nomisma-Cooprogetti*

#### **2.1.3 Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Catanzaro – Lamezia Terme – Variante al Piano Regolatore Generale del Nucleo per l’area Ex Sir - 2009**

#### **2.1.4 Struttura demografica Lamezia Terme. Elementi essenziali**

*Gruppo di lavoro del PSC. A cura di Domenico Santoro*

### **2.2 RISORSE TERRITORIALI**

*Gruppo di lavoro*

*Dott. Beniamino Tenuta Capogruppo, Arch. Virgilio Viscido, Dott. Stefania Mancuso, Dott. Giuseppe Cuffari, Dott. Carmela Pecora, Ing. Albina Rosaria Farace*

#### **2.2.1 Archivio fotografico e schedatura**

#### **2.2.2 Cartografie e schede storiche**

#### **2.2.3 Tavole beni archeologici (1-4)**

#### **2.2.4 Tavole beni monumentali (1-3)**

#### **2.2.5 Tavole beni testimoniali (1-2)**

#### **2.2.6 Sistema aeroportuale**

#### **2.2.7 Schede beni**

#### **2.2.8 Raccolta della cartografia storica. Gruppo di lavoro del PSC. A cura di Domenico Santoro e Beniamino D’Errico, con la consulenza di Giovanni Iuffrida**



### **3 QUADRO STRUTTURALE E MORFOLOGICO**

#### **3.1 SISTEMA INSEDIATIVO**

##### **3.1.1 Cartografia catastale di base – 2009**

*Gruppo di lavoro del PSC – Ufficio Tecnico Comunale*

##### **3.1.2 Elementi della storia urbana**

*Gruppo di lavoro del PSC. A cura di Beniamino D'Errico*

##### **3.1.3 Elementi della condizione abitativa**

*Gruppo di lavoro del PSC. A cura di Domenico Santoro*

##### **3.1.4 Rapporto Bando Interessi Diffusi**

*Gruppo di lavoro del PSC. A cura di Rosanna Anele e Antonio Ruberto*

#### **3.2 SISTEMA RELAZIONALE**

##### **3.2.1 Tavola dorsali rete idrica, rete gas metano, elettrodotti e relative sottostazioni**

*Gruppo di lavoro del PSC. A cura di Antonio Ruberto*

##### **3.2.2 Piano Generale del Traffico urbano - Rapporto finale e Integrazione - 2006**

*Consorzio Istituto Superiore Trasporti*

### **4 QUADRO NORMATIVO E DI PIANIFICAZIONE**

#### **4.1 QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE**

*Gruppo di Lavoro*

*Arch. Antonio Oliviero Capogruppo, Ing. Renato Cristiano, Ing. Giacomo Caristi*

##### **4.1.1 La pianificazione sovraordinata**

##### **4.1.2 Il PRG vigente**

##### **4.1.3 Lo stato di attuazione della pianificazione (Tav. 1 e Tav. 2)**

##### **4.1.4 I servizi e le proprietà comunali (Tav. 1 e Tav. 2)**

##### **4.1.5 Relazione sul quadro della pianificazione**



**4.1.6 Laboratorio regionale QTRP “Città dei Due Mari”**

*Sintesi dei materiali prodotti, a cura del Gruppo di lavoro del PSC*

**4.2 NORMATIVE E CONSULENZA REU**

*Gruppo di lavoro*

*Arch. Attilio Mazzei Capogruppo, Avv. Giuseppe Pandolfo, Avv. Italo Reale*

**4.2.1 Relazione**

**4.2.2 Disposizioni pareri e direttive - Città di Lamezia Terme**

**4.2.3 Normativa di riferimento, indice**