

## **EWB/ Eco Web Town**

Magazine of Sustainable Design

Edizione SCUT, Università Chieti-Pescara

Registrazione al tribunale di Pescara n° 9/2011 del 07/04/2011

ISSN: 2039-2656

---

## **RASSEGNA DI PROGETTI**

### **Tra due mari, tra due parchi, la città futura al centro della Calabria: Catanzaro - Lamezia Terme, di Matteo di Venosa**

L'interpretazione dei processi di trasformazione in atto dell'area Lamezia-Catanzaro evidenzia alcune dinamiche insediative che mettono in luce le principali criticità dell'area di studio. In particolare:

#### *1. Densificazione delle aste vallive*

Lungo la valle dell'Amato, nello spazio associato alla strada statale n. 280, si assiste ad un progressivo processo di urbanizzazione di attività essenzialmente commerciali e logistiche. Tali dinamiche, interessano anche la valle del Corace ed assumono spesso caratteri rilevanti (centro commerciale I Due Mari). Sono l'esito di politiche localistiche e frammentarie che tendono a configurare una conurbazione insediativa continua che nega il sistema dei valori paesaggistici ed ambientali dell'area di studio.

#### *2. Frammentazione delle azioni in corso ed in programma*

Gli investimenti in corso e programmati dai differenti soggetti territoriali (Comuni, Provincia, Anas, RFI, Ferrovia regionale) si stanno attuando in assenza di un quadro di riferimento certo ed unitario. Gli importanti progetti in località Germaneto (asse pendolo, palazzo della Regione, polo Ospedaliero e Fieristico) e Lamezia (area Api, piattaforma logistica, valorizzazione delle aree ex SIR), i programmi di dismissione di alcuni tratti della ferrovia, la realizzazione in corso della variante alla ss. 106 in prossimità di Catanzaro, appaiono episodi isolati dai propri contesti di riferimento. Il modello di sviluppo territoriale evidenzia da un lato la forte dinamicità dei soggetti istituzionali.

#### *3. Marginalizzazione dei centri storici*

Il processo di rafforzamento insediativo ed economico della direttrice valliva tra Lamezia e Catanzaro tende a marginalizzare i tessuti insediativi minori localizzati lungo i crinali principali e secondari. Il risultato è il progressivo abbandono dei centri storici ed il conseguente degrado delle loro strutture di permanenza ed emergente architettoniche.

#### *4. Inefficiente interconnessione dei principali nodi della mobilità*

Con circa 1,5 milioni di passeggeri/anno l'aeroporto di Lamezia Terme rappresenta la principale porta di accesso della regione Calabria. I programmi di sviluppo promossi dalla SACAL (nuova Stazione aeroportuale e prolungamento della pista) sono orientati a rafforzare il ruolo di gateway dell'aeroporto e le sue funzioni di scambio. Oggi tuttavia mancano i collegamenti con la vicina stazione ferroviaria. L'agglomerato urbano di S. Eufemia, separato dall'aeroporto, non presenta particolari caratteri di qualità delle sue spazi pubblici e delle sue strutture insediative.

#### *5. Scarsa integrazione delle reti ecologiche ed ambientali*

I corridoi fluviali dei fiumi Amato e Corace, il parco regionale Reventino-Mancuso, il parco delle Serre, le aree archeologiche e termali (terme di Caronte), le aree di pregio agricolo tra Lamezia e Catanzaro, rappresentano i principali valori ambientali e paesaggistici delle territorio compreso tra Lamezia e Catanzaro. Tali sistemi ambientali non sono tra loro integrati. Il funzionamento delle reti ecologiche è seriamente ostacolato da processi urbanizzativi caotici che a volte contraddicono il sistema dei vincoli e delle tutele. Il Piano di Assetto Idrogeologico, approvato nel 2000, evidenzia i notevoli gradi di incompatibilità tra i processi insediativi in atto e l'assetto geomorfologico ed idraulico del territorio in esame.

## Visione Guida, Progetto di Territorio, temi e strategie

La natura e la qualità delle trasformazioni dell'area di studio è stata orientata in base alla costruzione di una Visione guida in cui, coerentemente alla strumentazione urbanistica e territoriale vigente (Quadro Territoriale Regionale, PTCP di Catanzaro, Piani Strategici di Catanzaro e Lamezia, PSC di Lamezia e Catanzaro) ha preso forma il Progetto di Territorio della conurbazione metropolitana compresa tra Lamezia e Catanzaro.

La Visione guida è stata intesa come:

- **immagine sintetica** del possibile assetto futuro infrastrutturale, insediativo e ambientale del territorio a partire dalle opportunità legate alla riorganizzazione dei sistemi della mobilità che scorrono lungo la direttrice valliva Lamezia-Catanzaro;
- **rappresentazione intenzionale e dinamica** del futuro del territorio preso in esame, che assume criticamente i processi di mutamento in atto, confrontandosi con la pluralità degli soggetti istituzionali che agiscono nello spazio delineando uno scenario condiviso per le loro reciproche strategie;
- **quadro di coerenza programmatica** per l'insieme dei progetti a valenza strategica finalizzati alla riqualificazione e allo sviluppo sostenibile del territorio compreso tra Lamezia e Catanzaro.

L'immagine proposta si discosta significativamente da una rappresentazione ormai consolidata di questo territorio come *spazio corridoio* fortemente polarizzato sui due centri urbani di Lamezia Terme e Catanzaro collegati tra loro dalla direttrice stradale della ss n. 280. In parziale discontinuità con i processi e con le dinamiche di funzionamento in atto, la direttrice trasversale Lamezia-Catanzaro tende ad organizzarsi come sistema territoriale integrato (*territorio rete*) che ri-organizza i differenti flussi della mobilità urbana e metropolitana (carrabile, ciclo-pedonale, aerea e ferroviaria) promuovendo la riqualificazione dei differenti contesti attraversati. Nella prospettiva auspicata assume centralità il tema del potenziamento dei tracciati ferroviari esistenti che, opportunamente ammodernati ed interconnessi alle altre reti della mobilità, assumeranno il ruolo di riequilibrare la mobilità privata su gomma (l'area tra Lamezia e Catanzaro è giornalmente attraversata da circa 28.000 veicoli) promuovendo lo sviluppo sostenibile dell'intera area di studio.

Ma ciò che definisce in modo innovativo la riconfigurazione di questo territorio sono soprattutto le relazioni trasversali che si innestano lungo la dorsale valliva qualificando le relazioni territoriali con i differenti contesti e luoghi attraversati (*territori area*). Tali relazioni ricostruiscono la continuità delle reti culturali, ambientali ed ecologiche in una figura progettuale reticolare, aperta e sostenibile.

La visione guida ha fatto riferimento alle seguenti strategie:

### 1. *Interconnettere i nodi della mobilità di livello regionale e nazionale*

L'aeroporto e la stazione ferroviaria di Lamezia, le aree logistiche nelle aree ex Sir si interconnettono alle reti della mobilità carrabile e ferroviaria visualizzando un unico ed efficiente sistema intermodale che amplifica i livelli di connettività dell'intera area ed il suo carattere transregionale

### 2. *Sviluppare ed integrare le reti della mobilità sostenibile*

La dorsale valliva si configura come sistema integrato di reti di mobilità sostenibili (ferroviaria, ciclabile e pedonale). Un grande *boulevard ecologico* che si caratterizza anche come infrastruttura ambientale ed energetica. Il tracciato ferroviario, in particolare, promuove una riqualificazione diffusa dei contesti attraversati attraverso la qualità dello spazio pubblico associato alle nuove stazioni ferroviarie.

### 3. *Dare continuità alle reti ambientali e culturali*

La dorsale valliva rappresenta una infrastruttura ambientale che si qualifica grazie alla densità e alla continuità delle sue relazioni insediative, culturali ed ecologiche. Il nuovo sistema di fondovalle intercetta trasversalmente il corridoio ambientale che connette i due parchi naturali della Sila e delle Serre dando continuità alla grande figura ambientale dell'Appennino Parco d'Europa.

### 4. *Polarizzare gli attrattori di livello territoriale*

Le reti della mobilità si integrano con le grandi attrezzature di livello urbano e territoriale. Queste ultime diventano i poli di centralità del sistema metropolitano. Le reti di eccellenza in cui si concentrano le attività terziarie, commerciali, l'Università ed i centri di ricerca (polo Germaneto e le aree API). Tale strategia tende a reintegrare le aree dell'ex SIR valorizzandole grazie l'inserimento di funzioni di ricerca e di sperimentazione di energia sostenibile.

### 5. *Riqualificare le reti insediative esistenti*

La nuova dorsale attrezzata promuove la riqualificazione dei tessuti insediativi esistenti. Non solo le aree urbane direttamente servite dai tracciati ferroviari (Lamezia e Catanzaro Lido), ma anche i centri storici di crinale integrati in una nuova rete di relazioni ambientali e culturali

## **Fattibilità**

I progetti prioritari sviluppano le strategie richiamate e ne verificano i gradi di efficacia territoriale, ambientale e normativa. In particolare sono stati evidenziati cinque progetti mirati:

- *La riqualificazione ambientale dell'area ASI di Lamezie Terme*
- *La nuova connessione ferroviaria con l'aerostazione di Lamezia Terme Sant'Eufemia*
- *La valorizzazione dell'asse commerciale lungo la s.s. 280*
- *Il nuovo polo terziario di Germaneto*
- *La città lineare sull'asse della Fiumarella*

Le tematiche trattate e le scelte progettuali individuate nell'ambito del Laboratorio di Progetto "Città Territorio dei Due Mari" trovano un valido riscontro nell'**Asse Prioritario VIII – Città, Aree Urbane e Sistemi Territoriali del POR FESR Calabria 2007-2013**. Le strategie dell'Asse, infatti, sostengono la coesione territoriale, la competitività. Per quanto riguarda il sistema delle infrastrutture e della mobilità, le strategie d'intervento delineate nell'ambito del Laboratorio di Progetto sono in linea con quanto riportato nell'**Asse Prioritario VI – Reti e Collegamenti per la Mobilità**. La costruzione degli scenari territoriali di riferimento ha comportato anche la ricerca e l'individuazione degli interventi specifici in corso di realizzazione o programmati nell'area interessata dal Laboratorio di Progetto. Per quanto riguarda gli interventi sulle infrastrutture di collegamento si è fatto riferimento a quanto già previsto nel POR FESR e del PAR FAS per il periodo di programmazione 2007 – 2013. In particolare, **l'Asse VI – Reti e Collegamenti per la Mobilità – del POR FESR**.

<sup>11</sup> Il workshop di progettazione si è svolto a Tiriolo (CZ) dal 6 al 14 Novembre 2009. Al laboratorio hanno partecipato: Vito Capiello, Matteo di Venosa, Mauro Berta, Alessandra Alvaro, Simona Costabile, Eliana Currado, Roberto Dini, Luca Galella, Ilaria Iacomino, Alfredo Iovino, Ottavio Lorenzano, Raffaella Massacesi, Rocco Mafrica, Valentina Micozzi, Francesco Naimoli, Ottavia Parisi, Michela Penna, Vincenzo Renda, Oreste Vartellini, Antonio Dattilo, Angela Casile, Massimiliano Cozza D'Onofrio.

---

*Eco Web Town, N° 0 , marzo 2011*