



LAMEZIA TERME/AEROPORTO:  
DALLA DISMISSIONE INDUSTRIALE ALLA NUOVA INFRASTRUTTURAZIONE

Tesi di laurea magistrale

Ettore Maria Nisticò - Gabriele Perotto

Relatore: Gentucca Canella - Correlatore: Bruno Bianco



POLITECNICO DI TORINO  
Dipartimento di architettura e design  
Corso di laurea magistrale in:  
ARCHITETTURA PER IL RESTAURO E VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO  
Tesi di laurea magistrale

Lamezia Terme/aeroporto: dalla dismissione industriale alla nuova infrastrutturazione



A.A. 2017 – 2018

Candidati:

Ettore Maria Nisticò

Gabriele Perotto

Relatore:

Gentucca Canella

Correlatore:

Bruno Bianco

## **Indice**

<b>Premessa</b>	<b>4</b>
<b>1 - Sant'Eufemia Lamezia</b>	<b>6</b>
1.1 - La città di fondazione di epoca fascista	
1.2 - La piana di Lamezia Terme: dalla bonifica integrale ai villaggi agricoli	
1.3 - Sant'Eufemia e Littoria: un confronto	
1.4 - Le tipologie edilizie dei villaggi della Piana	
1.5 - Sant'Eufemia città dell'autarchia: bieticoltura, zuccherificio e villaggio operaio	
1.6 - Alcuni confronti: gli zuccherifici di Littoria, Capua e Battipaglia	
1.7 - Il piano regolatore di S. Eufemia del 1939	
1.8 - Lamezia Terme oggi	
<b>2 - Lo zucchero ed i settori produttivi calabresi</b>	<b>27</b>
2.1 - L'industria dello zucchero in Italia e in Europa	
2.2 - La produzione dello zucchero	
2.3 - Settore primario e secondario in Calabria	
<b>3 - Schede di analisi degli stabilimenti saccariferi italiani</b>	<b>33</b>
<b>4 - Il porto di Gioia Tauro</b>	<b>156</b>
4.1 - Le premesse: i moti di Reggio Calabria ed il piano Colombo	
4.2 - Il quinto polo siderurgico, il mancato sviluppo e le alternative	
4.3 - Da porto delle nebbie a transhipment hub	
4.4 - Gioia Tauro oggi	
<b>5 - Sistema infrastrutturale calabrese</b>	<b>163</b>
5.1 - Viabilità regionale	
5.2 - Ferrovie calabresi	
5.3 - Principali nodi infrastrutturali regionali: porti ed aeroporti	

<b>6 - Primi approfondimenti: il sistema del trasporto merci e i nodi intermodali di scambio a livello nazionale ed europeo</b>	173
6.1 - Evoluzione del sistema economico: dalla dimensione globale a quella europea	
6.2 - Modalità di trasporto	
6.3 - Unità di carico	
6.4 - Unità di trasporto	
6.5 - Unità di movimentazione	
6.6 - Nodi intermodali di scambio: porti, aeroporti, interporti	
6.7 - Alcuni casi nordeuropei	
6.8 - L'infrastruttura europea	
6.9 - La situazione economico-produttiva italiana	
6.10 - La logistica nel Mediterraneo ed in Italia	
<b>7 - Il progetto: un nuovo hub logistico tra Lamezia Terme e Gioia Tauro</b>	195
7.1 - Sant'Eufemia Lamezia: nodo intermodale di scambio regionale	
7.2 - Un nuovo assetto urbanistico del quartiere Sant'Eufemia	
7.3 - Lo stato attuale dello zuccherificio	
7.4 - Nuove destinazioni d'uso per la rinascita della fabbrica	
7.5 - Aeroporto e stazione ferroviaria: il cerchio si chiude	
<b>Progetto</b>	207
<b>Apparati</b>	228
- Vincolo della Soprintendenza della Regione Calabria luglio 2011	
- Rassegna stampa	
- Bando di concorso SACAL aprile 2011	
<b>Riferimenti bibliografici generali</b>	253

## Premessa

Il fenomeno della dismissione industriale ha lasciato in eredità alla città grandi aree con edifici e complessi spesso in stato di degrado e privi di funzione. Nel Mezzogiorno, storicamente, si è assistito ad un'industrializzazione molte volte forzata con interventi statali poco lungimiranti; in particolare nella Regione Calabria le problematiche sono state accentuate da una contraddittoria gestione delle risorse pubbliche e da iniziative che non hanno saputo riconoscere il giusto valore al contesto socioeconomico e paesaggistico.

Da un'analisi storico-funzionale si è scelto di elaborare una proposta progettuale di rifunionalizzazione dello stabilimento dell'ex zuccherificio C.I.S.S.E.L. (Compagnia Industria Saccarifera Sant'Eufemia Lamezia), un complesso risalente alla fine degli anni Trenta del Novecento e sottoposto a vincolo da parte della Sovrintendenza, situato nell'attuale quartiere Sant'Eufemia del Comune di Lamezia Terme.

In prossimità del fabbricato si trovano l'Aeroporto Internazionale di Lamezia Terme, la stazione di Lamezia Terme Centrale della ferrovia Tirrenica Meridionale e lo svincolo dell'autostrada A2.

Le amministrazioni regionali e comunali, con direttive espresse nel Piano Regionale dei Trasporti e con bandi di concorso pubblici, prevedono progetti di potenziamento di tali nodi di interscambio: ampliamento dell'avio stazione, spostamento della stazione ferroviaria dall'attuale posizione a ridosso del centro del quartiere Sant'Eufemia nei pressi dell'aeroporto e relativi collegamenti viari. Tali interventi si rendono necessari in risposta all'incremento costante dei flussi di traffico di merci e passeggeri.

Le motivazioni di scelta dell'area sono da ricercarsi anche nel ruolo della quota cargo dell'aeroporto lamezino, costruito a metà anni Settanta del Novecento anche a servizio del porto di Gioia Tauro, uno dei più importanti scali a livello nazionale collegato a Lamezia Terme dalla ferrovia e dall'autostrada.

Il progetto di tesi propone la creazione di un nuovo hub logistico tra aeroporto e scalo ferroviario, con nuove funzioni di nodo intermodale di scambio così suddivise:

- l'ampliamento dell'aeroporto esistente ed il ridisegno dell'aerostazione comprendente la nuova stazione ferroviaria e un nuovo tratto ferroviario passante a doppio binario.
- la dismissione dell'area dell'ex scalo ferroviario esistente, ridimensionato a tre binari passanti con una piattaforma di carico/scarico per i convogli merci. Un nuovo parco pubblico con attrezzature per lo sport ed il tempo libero ridisegna l'area restante integrata al nucleo originario.
- un'area di prima lavorazione, compresa tra la ex stazione ferroviaria e l'aeroporto, organizzata e pianificata attraverso la riconversione del complesso, oggi dismesso, dell'ex zuccherificio C.I.S.S.E.L. in uffici gestionali e amministrativi.

La proposta progettuale, anche in relazione al potenziale sviluppo economico che si sta delineando per l'intera regione, mette in campo una nuova pianificazione

delle principali infrastrutture (aeroporto/stazione/interporto), ipotizzando per Lamezia Terme un nuovo ruolo di centro intermodale del Mezzogiorno.

# 1 - Sant'Eufemia Lamezia

## 1.1 La città di fondazione di epoca fascista

Agli inizi del Novecento in Italia, così come nel resto d'Europa, si accende il dibattito culturale e urbanistico sullo sviluppo della città Lamezia, composta da tre centri: abitato esistente, ampliamento e futura espansione.

Contributi fondamentali vengono, dagli architetti Gustavo Giovannoni, Marcello Piacentini e tra gli altri Luigi Piccinato, che sostengono, in maniera più o meno radicale, la conservazione del centro storico cittadino e la creazione di una città nuova, un nucleo parallelo saldato all'esistente grazie alla rete infrastrutturale. Con l'ascesa politica del Fascismo, si realizzano, invece, significativi interventi di sventramento, come nel caso di Via della Conciliazione a Roma o Via Roma a Torino, per motivi di igiene pubblica, viabilità, valore estetico del contesto e disoccupazione.

Il linguaggio architettonico dell'epoca, utilizzato soprattutto in ambiti ufficiali, è caratterizzato dal ritorno alla morfologia ed alle regole classiche delle strutture di epoca romana imperiale, dall'alto valore simbolico e propagandistico, espresso dalle correnti razionaliste e monumentali; entrambe si pongono come legittima continuità dello spirito latino e mediterraneo.

Il regime, quindi, da una parte promuove l'immagine della città come simbolo di progresso, dall'altra si impegna altresì in una battaglia anti-urbana, per evitare lo spopolamento delle campagne e controllare i flussi migratori interni, dando adito ad ambiguità ideologiche.

Dal 1924, infatti, il governo si orienta verso una "linea rurale", considerando l'occupazione agricola preferibile alle condizioni abitative e lavorative urbane, spersonalizzanti e strettamente legate al reddito percepito; Mussolini stesso affermava che *"in fondo alle città si annidavano tutti i residui... dei vecchi partiti, delle vecchie sette, dei vecchi istituti"*<sup>[1]</sup>.

A partire dall'anno seguente questa politica si concretizza attraverso proposte normative per la "battaglia del grano", che sottende l'autarchia, e la bonifica integrale di aree paludose; nel 1928 viene approvata la legge Serpieri, che mira ad aumentare l'occupazione italiana, formando nuovi agglomerati cittadini e nobilitando la vita rurale. Oltre a questi obiettivi, bisogna tenere in conto motivazioni alla base del cambiamento di pensiero politico quali il calo delle nascite in quel periodo ed il pericolo della concentrazione di masse di operai.

Nascono, così, le premesse per la progettazione di città di fondazione: nel 1932, concluse le bonifiche dell'Agro Pontino nel Lazio, si inaugura Littoria, oggi Latina, che, insieme a Carbonia in Sardegna (1938), costituisce un esempio di nuovo insediamento di dimensione rilevante.

Nel 1937, nel pieno svolgimento delle operazioni di risanamento delle zone acquitrinose italiane, si tiene a Roma il primo Congresso Nazionale di Urbanistica,

dove il "deurbanamento" è il tema focale, come dichiarato dal discorso inaugurale di Bottai: *"bisogna dunque impostare chiaramente ed esplicitamente, dinanzi alla coscienza del Paese, e soprattutto nella coscienza degli amministratori, l'urbanistica come antiurbanesimo, come antidoto dell'urbanesimo"*<sup>[2]</sup>.

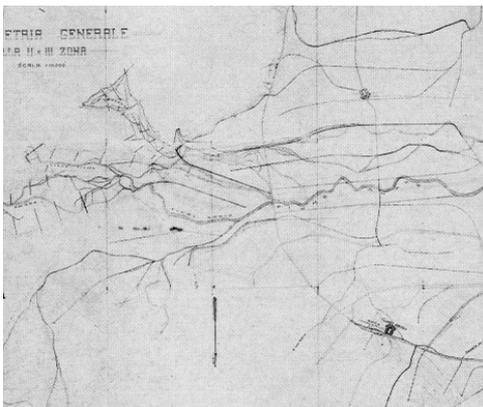
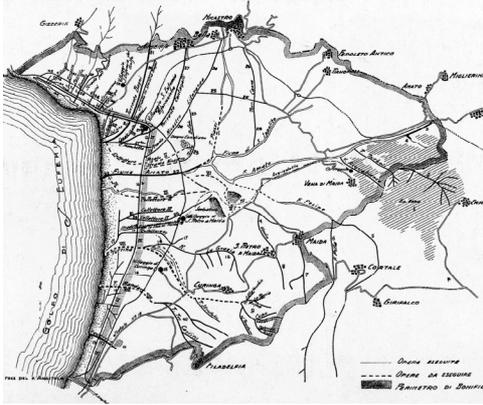
Ne conseguono mostre di plastici di piani regolatori in tutta Italia, con elaborati più o meno innovativi.

La campagna laziale è l'epicentro di questo fenomeno: sorgono qui Sabaudia (1934), Pontinia (1935), Aprilia (1937) e Pomezia (1939); questi insediamenti sono spesso di modeste dimensioni, suddivisi in borghi, a loro volta organizzati in unità residenziali e poderi produttivi; ad un determinato numero di poderi corrisponde un borgo, ad una quantità stabilita di borghi una città. Per la fondazione si eseguono *"poche e rapide operazioni preliminari come la scelta del luogo, la delimitazione del territorio comunale e la determinazione dei dati necessari alla stesura del progetto"*<sup>[3]</sup> (numero degli abitanti, estensione dell'abitato, costi massimi, etc.), spesso senza alcun tipo di pianificazione, concentrandosi, dal punto di vista urbanistico, sulle sole problematiche relative alla viabilità e all'igiene. Nonostante siano edificati in terreni liberi, l'impostazione planimetrica di questi "comuni rurali" possiede i vincoli dello schema ortogonale di matrice romana (sistema cardo-decumano). Lo stesso Luigi Piccinato, uno degli autori del piano di Sabaudia, non la riconosce come città in senso stretto, a causa del contesto differente in cui è situata e concepita, ma, come fa notare Piacentini subito dopo la conclusione dei lavori, gli accorgimenti scenografici, le prospettive ed il rapporto tra spazi aperti e costruiti sono propri del tessuto edilizio urbano tradizionale.

La progettazione, assegnata in seguito a bandi di concorso nazionali, prevede un'immagine dei fabbricati modesta, concorde alla costruzione in economia: l'uso di cemento armato ed elementi metallici è ridotto in favore di materiali locali più poveri, così come si decide di impiegare metodi e sistemi costruttivi tradizionali. Altro requisito è la creazione di un ambiente cittadino armonico e gradevole, sfruttando anche la naturale conformazione del terreno.

*"Gli edifici con funzioni pubbliche sono disposti, generalmente, intorno ad una piazza centrale o lungo una direttrice viaria, lo stile architettonico è piuttosto uniforme, indipendente dal luogo, definibile come un atemporale neoclassicismo un poco paesano"*<sup>[4]</sup>, con stilemi propri delle città-stato comunali (torri, campanili, portici, loggiati, etc.). Di contro, il disegno del piano di queste città utilizza una geometria rigorosa, quasi a dare maggiore importanza alla vista aerea.

Il modello pontino non è limitato al territorio nazionale, ma, dalla fine degli anni Trenta del Novecento, è esteso anche alle colonie africane, in particolar modo ai villaggi agricoli della Libia: il centro rurale è dotato di servizi quali la chiesa, la scuola, la casa del fascio, il municipio, etc., disposti sul perimetro di un piazzale in mezzo al quale sorge il serbatoio dell'acqua. In questo modo si materializza la



Planimetrie della Piana di Sant'Eufemia del 1930 indicanti lo stato dei lavori di bonifica delle zone paludose.

missione del regime volta alla creazione di un nuovo impero.

L'accezione di città nuova, senza vincoli materici preesistenti, presuppone la volontà di ricerca di un sistema urbano diverso, ma gli esiti dimostrano come il regime fascista e, di conseguenza, i professionisti coinvolti non siano riusciti a trovare una soluzione, formale e concettuale, al problema; le città di fondazione non sono altro che una rivisitazione dei contenuti della città esistente.

## 1.2 La piana di Lamezia Terme dalla bonifica integrale ai villaggi agricoli

La Piana di Sant'Eufemia Lamezia, oggi territorio a prevalente vocazione agricola, agli inizi del Novecento si presenta ancora come distesa acquitrinosa ed insalubre, problema, al tempo, piuttosto diffuso in Italia. A partire dal 1923, con l'abolizione degli Enti Autonomi di bonifica (regio decreto n. 2313), il governo fascista inizia ad interessarsi concretamente al problema delle bonifiche delle aree paludose della penisola italiana; dal 1928 iniziano i lavori di prosciugamento delle acque per mezzo di canali di drenaggio e di colmatatura degli stagni con grandi quantità di terreno, conclusi tra il 1932 ed il 1934. Le opere, che "riguardano anche la sistemazione di tratti montani degli alvei di alcuni torrenti"<sup>[5]</sup>, sono affidati alla S.A.B.C. (Società Anonima Bonifiche Calabresi), costituita a Catanzaro nel 1927; la superficie soggetta al recupero si estende complessivamente per 34.000 ettari. Le operazioni di bonifica, che prevedono tra gli obiettivi la creazione di nuovi posti di lavoro, sono portate avanti, in prima battuta, prevalentemente da operai provenienti da Ravenna, condizione imposta dal regime; si genera, così, un malcontento generale tra la forza lavoro locale, che sfocia in accese proteste da parte dei podestà. Oltre a ciò, la crisi economica del 1929 e le pessime condizioni ambientali in cui versa la zona di intervento inducono la manodopera emiliana a ritornare nelle aree di provenienza.

Parallelamente al risanamento, si prende in considerazione il futuro sviluppo della Piana e gli insediamenti urbani ad esso collegati: si propone la costruzione di tre nuovi borghi rurali, Sant'Eufemia Biforcazione, San Pietro a Maida, e Curinga, situati nei pressi di una stazione ferroviaria, più il completamento del villaggio esistente di Sant'Eufemia Vetere.

Si persegue il modello dell'impianto a scacchiera, tipico delle città di fondazione del periodo fascista, che contiene funzioni e servizi quali: chiesa con canonica, scuola, regie poste, caserma dei carabinieri, ambulatorio medico e dopolavoro. Particolare importanza all'interno del tessuto connettivo riveste la creazione di un'area a orto per ogni abitazione.

Questi nuovi centri avrebbero dovuto ospitare, fin dalle prime fasi, la manodopera impiegata nel risanamento, come stabilito nel modello di villaggio rurale del ministro dei Lavori Pubblici G. Giurati, e successivamente accogliere i primi coloni; tuttavia

ciò si verifica solo in parte, in quanto le strutture sono inaugurate tra gennaio e dicembre del 1931, quando le operazioni di bonifica sono già in larga parte completate. Per far fronte alla tardività dell'intervento, si costruiscono baraccamenti provvisori in legno.

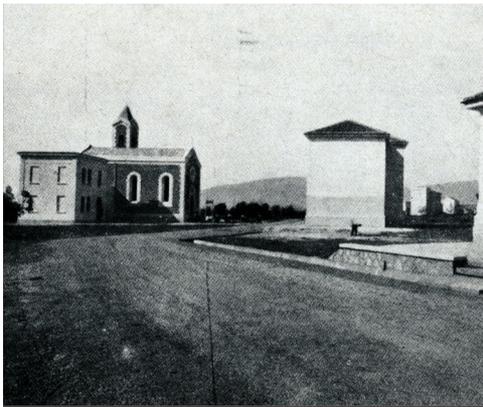
Il progetto per Sant'Eufemia Vetere è condizionato dagli edifici preesistenti (*"l'antica chiesa a chiusura ottica del fondale dell'asse viario principale"*<sup>(6)</sup>), ma, come nei casi di San Pietro a Maida e Curinga, il tessuto edilizio è uniformato in altezza e stile architettonico, senza particolari emergenze; il sistema planimetrico, inoltre, risente di un'assenza di gerarchia funzionale, dimostrata dalla distribuzione poco ragionata dei volumi.

Sant'Eufemia Biforcazione, denominata Sant'Eufemia Lamezia dal 1935, invece, ricorda l'impostazione delle città giardino inglesi di fine XIX secolo, dotata di una piazza ottagonale sul cui perimetro trovano posto gli spazi e le strutture pubbliche, situate anche lungo la via che porta alla stazione ferroviaria, una delle otto strade radiali generate dal nucleo centrale.

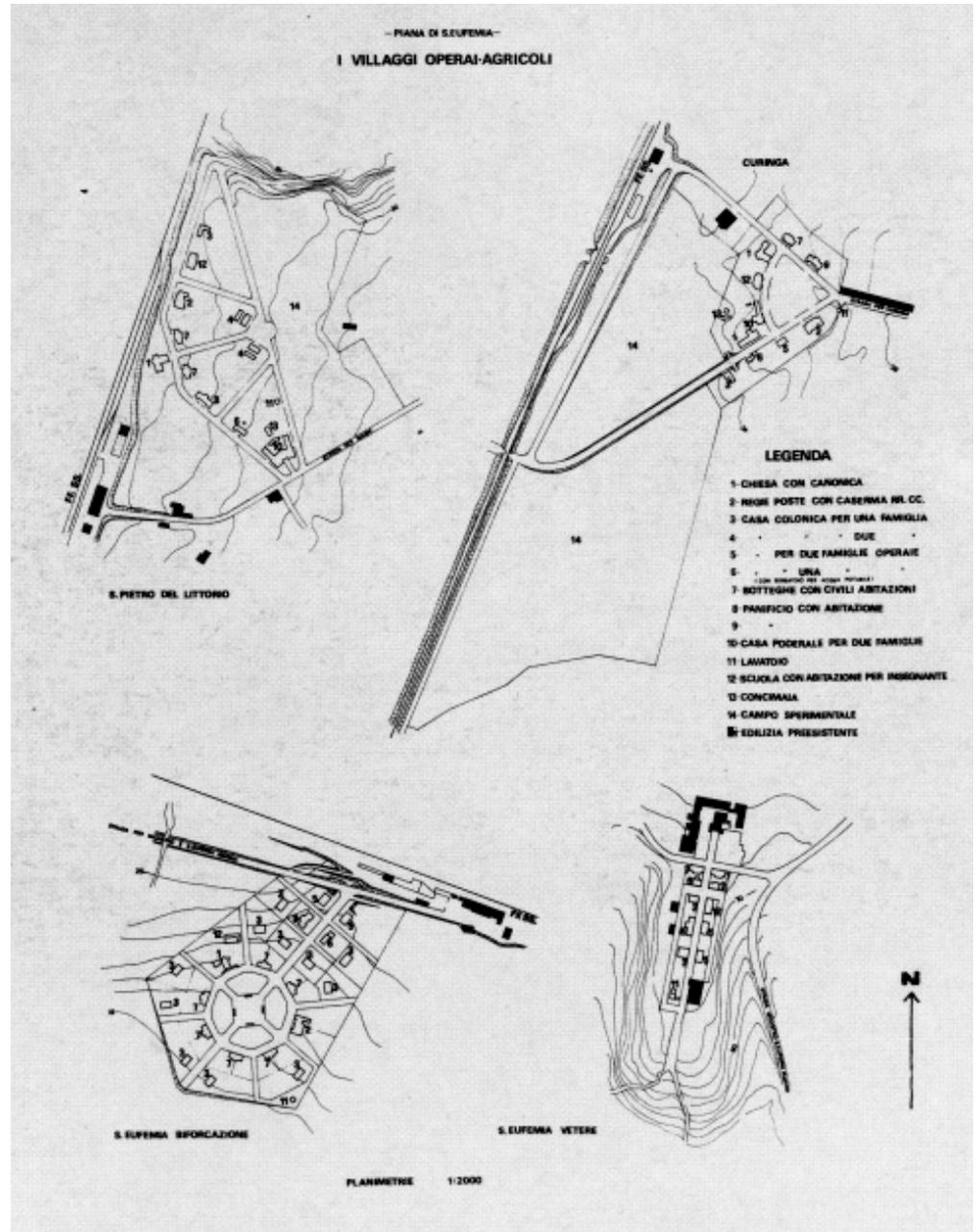


Operai impegnati nei lavori di bonifica della Piana di Sant'Eufemia.

Visita ufficiale di Stato nei villaggi temporanei che ospitano gli addetti alle bonifiche.



Planimetrie generali di ricostruzione dei nuclei fondanti i quattro villaggi agricoli della Piana di Sant'Eufemia: San Pietro del Littorio, Curinga, Sant'Eufemia Biforcazione e Sant'Eufemia Vetere



### 1.3 Sant'Eufemia e Littoria a confronto

Littoria, oggi Latina, prima città di fondazione del regime, è la più simile, dal punto di vista urbanistico, al nucleo originario di Lamezia Terme, Sant'Eufemia Biforcazione. Occorre precisare come, durante il "ventennio", ci fosse una profonda disparità tra i due insediamenti: l'agglomerato pontino, nato come villaggio rurale, diventa una nuova provincia, con un'espansione molto superiore alle aspettative, mentre quello lametino è un piccolo borgo di campagna. Fondamentale per le due realtà risulta la costruzione di uno zuccherificio con aree circostanti adibite alla coltivazione delle barbabietole.

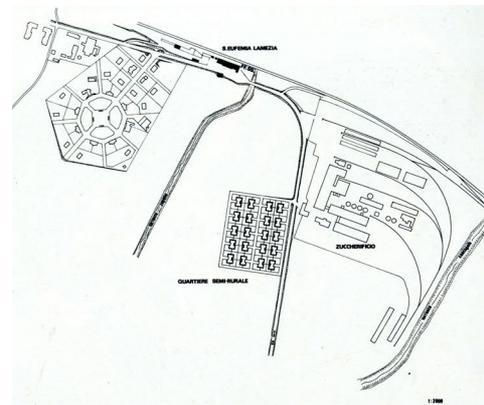
*"Le operazioni di bonifica dell'Agro Pontino degli anni '30 del Novecento hanno come obiettivo la creazione di piccoli centri rurali, ma nell'aprile del 1932, durante una visita di Stato nella campagna laziale, il Commissario per la bonifica V. Cencelli paventa la costruzione di un comune per sbrigare le necessarie pratiche amministrative degli operai e dei coloni"*<sup>[7]</sup>. Mussolini approva, ma la posa della prima pietra di Littoria si svolge in maniera non ufficiale, poiché egli è fortemente contrario al progetto.

Dal momento che la stampa internazionale, invece, elogia la città nuova e l'operato pacifico e positivo del regime, il duce cambia idea e in dicembre presenzia alla cerimonia inaugurale della città.

Qui come a Sant'Eufemia viene montato un villaggio operaio provvisorio, concepito più come una caserma, dove la quotidianità dei braccianti è caratterizzata dall'affollamento e dalla ripetitività; i primi coloni provengono dal Veneto e, se nelle intenzioni del regime devono diventare mezzadri modello, la maggioranza non ha esperienza di vita nei campi o di conduzione di un podere.

Il progetto iniziale di S. Eufemia è redatto dall'architetto Oriolo Frezzotti, piuttosto modesto e manualistico, ma con il crescere dell'importanza dell'intervento, aumenta anche la monumentalità dell'edificato: Nicolosi e Mazzoni approntano proposte in stile razionalista per la stazione, l'ufficio postale e la zona residenziale.

Il disegno planimetrico ha origine da una piazza centrale sul cui perimetro insistono gli edifici con funzioni pubbliche, da cui si diramano sei direttrici viarie, che si concludono in un percorso esterno ottagonale, il vecchio limite dell'abitato. L'ispirazione è il piano regolatore di Forlì, l'allora città del duce, opera di Piacentini.



Planimetria di Sant'Eufemia con riportati a nord la stazione ferroviaria, ad ovest il villaggio agricolo originario, a sud il quartiere operaio costruito per i lavoratori del complesso dello zuccherificio C.I.S.S.E.L., visibile ad est.

Nucleo originario del villaggio di Sant'Eufemia Vetere.

#### 1.4 Le tipologie edilizie dei villaggi della Piana

I piani regolatori dei villaggi rurali di epoca fascista prevedono edifici tipo, in particolare quelli che ospitano funzioni pubbliche, standardizzati e riproposti in tutti gli interventi compiuti nelle "città nuove". Se ne propone una breve disamina per gli insediamenti della Piana lametina: Sant'Eufemia Biforcazione, Vetere, San Pietro del Littorio, e Curinga, suddivisa per tipologia edilizia.

– Chiesa con canonica: la struttura della chiesa è sempre di modeste dimensioni, ad unica navata e facciata a capanna; possiede un unico ingresso sull'affaccio principale al di sopra del quale si può trovare una bifora o un rosone, mentre sui lati maggiori presenta due finestre, strette e alte. Il campanile è a pianta quadrata, con copertura a quattro falde e aperture con archi a tutto sesto; Curinga presenta una finestra sul prospetto frontale al livello più basso, mentre San Pietro del Littorio e Sant'Eufemia Vetere ne hanno un'altra su ciascun lato al secondo piano.

La canonica di Curinga è un basso fabbricato, mentre quelle di Sant'Eufemia e San Pietro del Littorio si sviluppano su due piani, tutte addossate all'edificio di culto, con pianta rettangolare, cornici e stucchi di decorazione.

La chiesa di Sant'Eufemia Biforcazione si differenzia per alcune caratteristiche: facciata a salienti, bassorilievo decorativo di forma tonda sull'affaccio principale, due finestre quadrate poste a ridosso del cornicione del tetto sui lati maggiori e copertura del campanile meno inclinata rispetto agli altri casi.

– Regie poste con caserma: l'edificio principale è di due piani fuori terra, con pianta ad "L" e copertura a falde; sono annesse al corpo principale due maniche basse di forma rettangolare. Il prospetto filo strada presenta sei coppie di aperture rettangolari e due ingressi sui fronti delle ali laterali, provvisti di copertura piana, che ospitano due terrazze accessibili dal primo piano. Le decorazioni sono costituite da cornici e stucchi in rilievo.

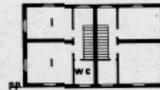
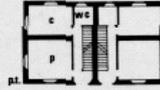
Nel caso di Sant'Eufemia Vetere la struttura è di dimensioni minori, motivo per il quale si pensa accogliesse una sola delle due destinazioni d'uso; qui infatti troviamo un corpo maggiore su due piani con copertura piana e uno più basso con terrazzo.

– Scuola con abitazione per l'insegnante: si tratta di un edificio di due piani fuori terra, con al piano terreno l'unica aula ed a quello superiore l'alloggio dell'insegnante, completo di bagno, cucina, sala da pranzo, salone, e camera da letto. In adiacenza a questo volume troviamo il blocco scale che contiene al livello inferiore un bagno. Un secondo corpo di fabbrica di un solo piano con terrazzo sulla sommità ospita la distribuzione, una stanza per il bidello, i servizi igienici ed un deposito per il materiale didattico.

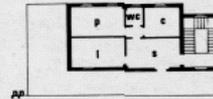
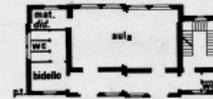
- Botteghe con abitazioni: fabbricato definito da un unico volume, su due livelli, con al piano terra tre botteghe e le scale situate sul lato cortile, opposte al vano centrale; al primo piano si trovano due appartamenti speculari dotati di bagno, cucina, sala da pranzo e camera da letto.
- Panificio con abitazione: pianta assimilabile ad un rettangolo, ad un piano fuori terra contenente un atrio d'ingresso centrale e nella zona retrostante il grande forno; sono presenti due ali laterali simmetriche: una ospita la zona di lavorazione del pane, il deposito e il locale vendita sull'affaccio principale, l'altra il modulo abitativo costituito dalla cucina-sala da pranzo, un bagno e due camere da letto. Assente nel villaggio di Curinga.
- Casa, per una famiglia operaia, con serbatoio: dotata di due volumi accostati, il primo a pianta quadrata e copertura piana, su tre livelli (Curinga ne ha solo due), con funzione di serbatoio per l'acqua potabile; il secondo su due livelli, di forma rettangolare, con al piano inferiore l'ingresso, la cucina, la sala da pranzo e la scala, al piano superiore le due stanze da letto.
- Casa per due famiglie operaie: corpo di fabbrica di due piani fuori terra contenente due abitazioni, copertura a tripla falda, con bagno, cucina, sala da pranzo e scale al piano inferiore, bagno e due camere da letto a quello superiore. Casa colonica, per due famiglie, con annessi: uguale alla tipologia precedente, ma con l'aggiunta di un volume minore, su singolo piano, a pianta rettangolare e copertura ad una sola falda isolato da quello con funzione abitativa, contenente due stalle e vani accessori. Presente solo a Curinga.
- Casa colonica, per una famiglia, con annessi: due corpi di fabbrica, entrambi con lastrico solare a doppia falda; il primo su due piani con ingresso, scale, sala da pranzo e cucina al pian terreno, bagno e due stanze da letto a quello superiore, il secondo ad un solo livello con ampio portico, stalla e vani accessori.
- Casa poderale, per due famiglie, con annessi: si tratta dell'edificio di maggiori dimensioni, presente in unico esemplare a San Pietro del Littorio, con pianta a "V", grande ingresso carrabile sui lati del quale si sviluppano i blocchi scala, uno per ogni braccio. Le due maniche contengono, in modo speculare, ciascuna un modulo abitativo sviluppato su due livelli con due camere da letto, cucina, bagno e sala da pranzo; sui due bracci sono presenti una stalla di grosse dimensioni con al di sopra il fienile ed una rimessa con deposito concimi soprastante. Nel cortile si trova un basso volume isolato, che chiude la corte con tettoia e stalle, anche questi ambienti doppi.

—TIPI EDILIZI DEI VILLAGGI OPERAI-AGRICOLI—

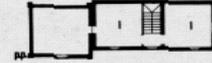
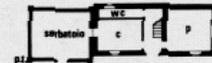
CASA PER DUE FAMIGLIE OPERAIE



SCUOLA CON ABITAZIONE PER L'INSEGNANTE



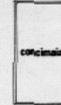
CASA PER UNA FAMIGLIA OPERAIA, CON SERBATOIO



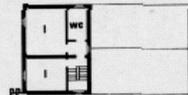
CASA COLONICA PER DUE FAMIGLIE, CON ANNESSI



CASA PODERALE PER DUE FAMIGLIE, CON ANNESSI



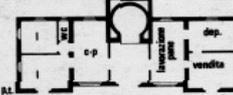
CASA COLONICA PER UNA FAMIGLIA, CON ANNESSI



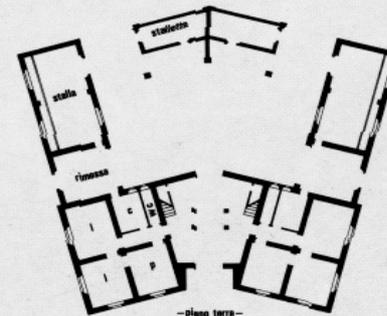
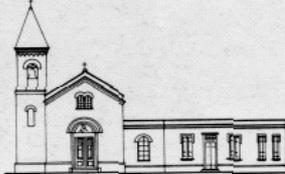
LAVATORIO



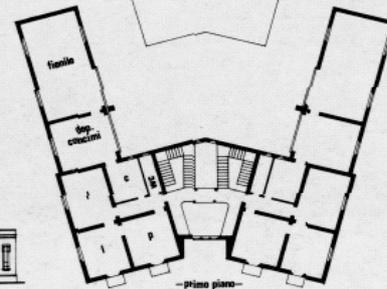
PANIFICIO CON ABITAZIONE



CHIESA CON CANONICA

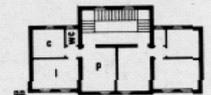
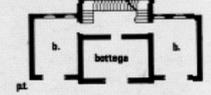


—pieno terra—



—primo piano—

BOTTEGHE CON ABITAZIONI



1:200

Piante e prospetti delle tipologie edilizie dei villaggi della Piana di Sant'Eutemia.

## 1.5 Sant'Eufemia città dell'autarchia: bieticoltura, zuccherificio e villaggio operaio

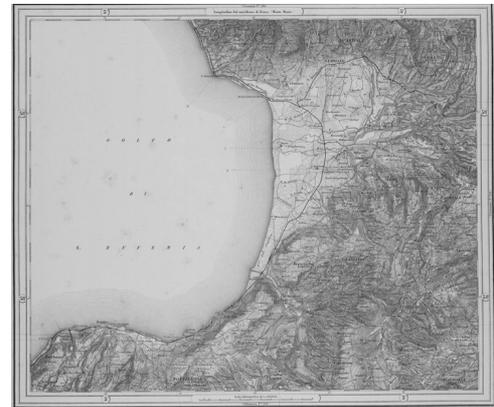
Il 23 marzo 1936 Mussolini sancisce le linee guida della nuova politica autarchica della nazione: se, da un lato, i primi interventi consistono nel controllo statale di quantità e qualità delle colture, grazie anche all'introduzione di nuove licenze per la coltivazione di alcuni prodotti quali la canapa ed il pomodoro (quelle già presenti sono per tabacco e bietole), dall'altro si dà il via ad una modernizzazione dell'agricoltura mediante l'impiego di mezzi motorizzati e nuovi concimi chimici. Si istituiscono a questo scopo "cattedre ambulanti di agricoltura" che hanno l'obiettivo di divulgare una cultura dei nuovi metodi; si prevedono facilitazioni per i mezzadri che vogliano cimentarsi in tecniche agricole sperimentali e si stabiliscono criteri minimi di ampiezza dei latifondi (5.000 metri quadri) dedicati alla coltivazione di bietole da zucchero.

La nuova politica economica si dedica ad indirizzare, tramite la creazione di società statali, gli investimenti per la grande industria nazionale, limitandosi, invece, a fornire linee guida per le piccole e medie imprese.

Nella Piana di Sant'Eufemia, volontà della Prefettura di Catanzaro, con delibera dell'aprile del 1939, si autorizza la coltivazione intensiva della bietola da zucchero; si contribuisce così alla politica dell'autarchia, che tende ad abbattere l'importazione e aumentare le superfici dedicate alla produzione di questa pianta. Si tratta di un tipo di coltura non autoctona, anche se nella seconda metà del XV secolo re Alfonso II avvia la produzione di canna da zucchero nella Piana; questa è, invece, presente su vasta scala nei territori emiliani e veneti e, più in generale, in Italia settentrionale.

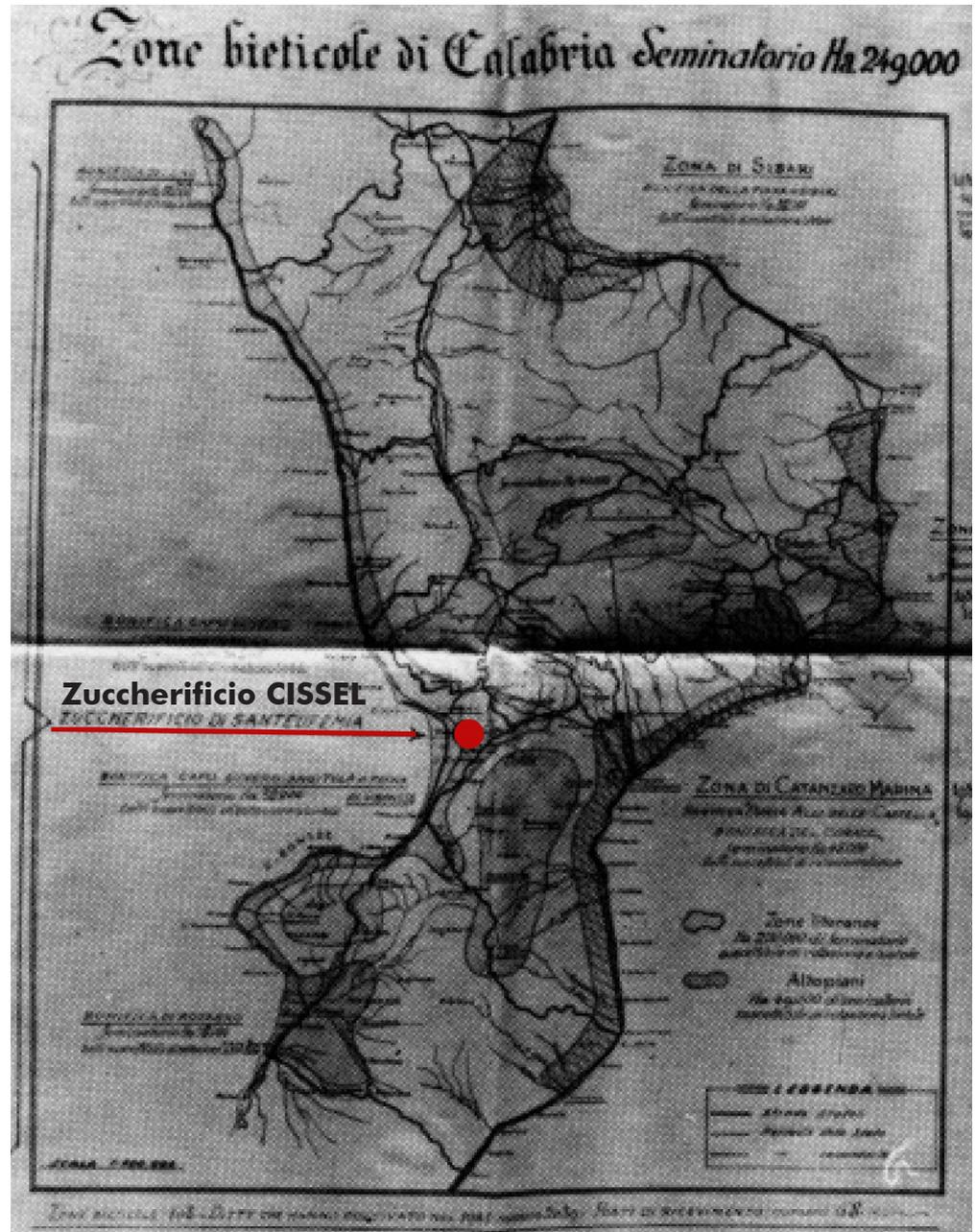
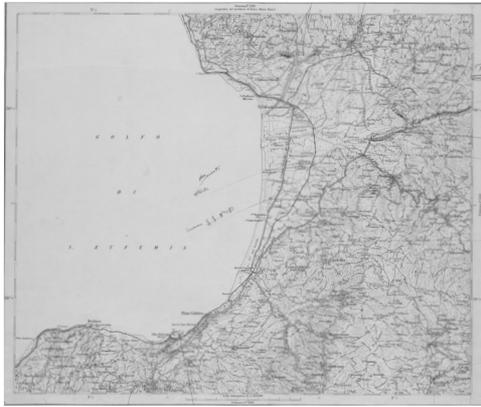
Nell'estate dello stesso anno il governo, in attuazione al processo di industrializzazione del Meridione propagandato dal regime, concede il permesso di costruire a Sant'Eufemia un nuovo zuccherificio. Si tratta di un'operazione già sperimentata nel 1936, con esiti positivi, nella città di Littoria, dove si erige uno stabilimento per la produzione saccarifera; nel 1937 e 1939 segue l'inaugurazione degli impianti per lo zucchero di Capua e Battipaglia.

Il complesso di Lamezia, che richiama planimetricamente quello dell'odierna Latina, ricalca la tipologia edilizia delle fabbriche edificate nei primi decenni del XIX secolo. Il linguaggio architettonico utilizzato è quello del movimento modernista: negli anni Trenta del Novecento in Italia si giunge a una sorta di omologazione stilistica, tralasciando la funzionalità dell'opera, aspetto che caratterizza ed unifica l'intera produzione nazionale fino alla caduta del regime, estendendosi anche ai territori oltreconfine dell'impero fascista. Ciò riguarda sia l'edilizia residenziale, che quella produttiva o pubblica.



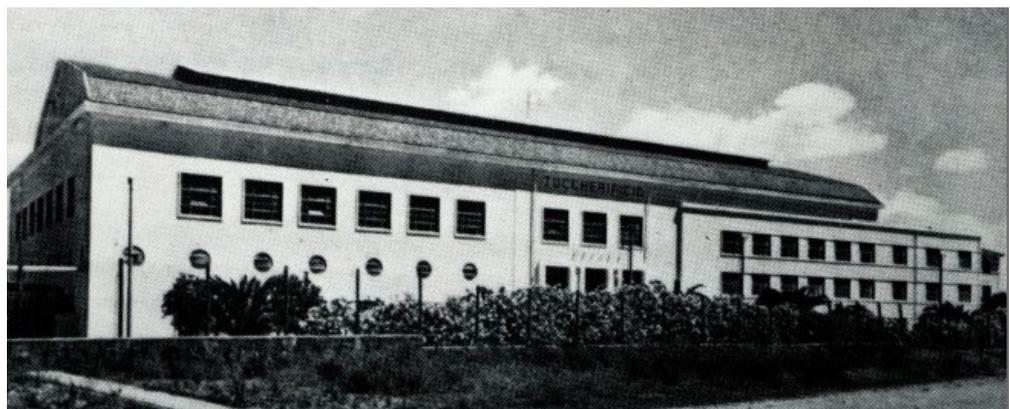
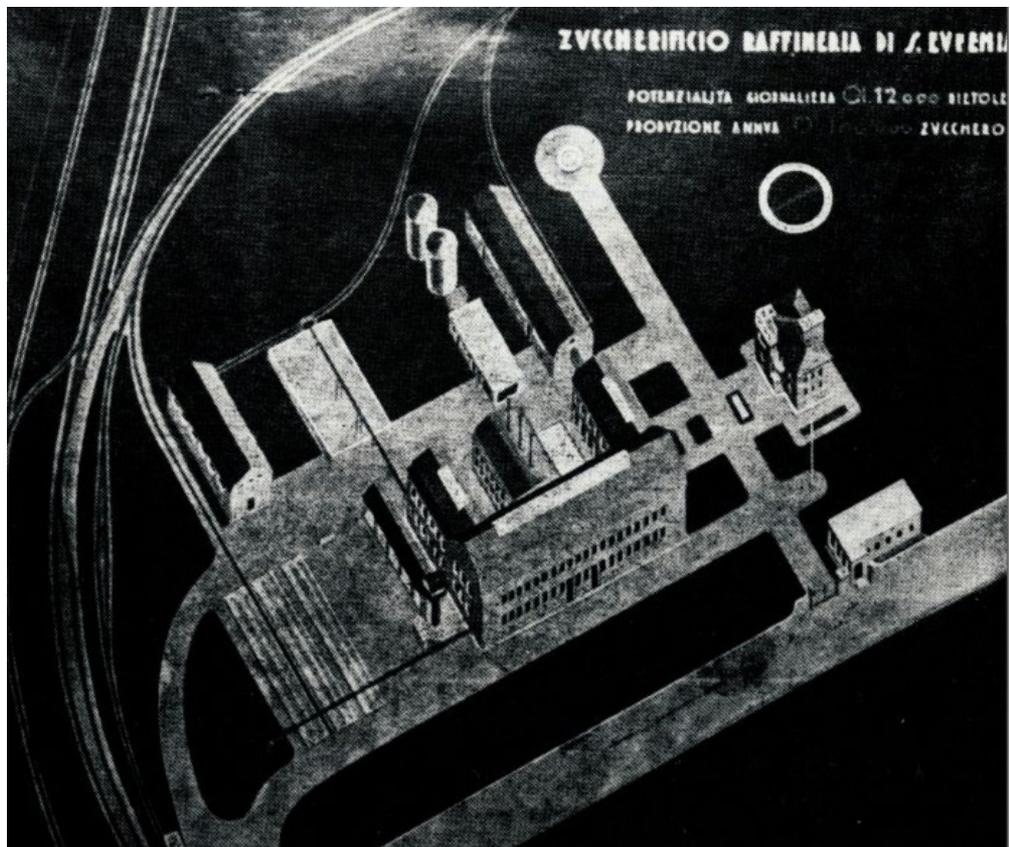
Cartografia del 1896 in cui è visibile la tratta ferroviaria dell'allora Reggio Calabria-Battipaglia, verso il Mar Tirreno, oggi linea Tirrenica Meridionale; a nord, in corrispondenza di Sant'Eufemia, è presente la diramazione verso la costa Ionica.

Cartografia del 1926 in cui sono evidenti i numerosi fiumi e torrenti della Piana di Sant'Eufemia.



Cartografia del 1949 in cui sono indicati, oltre alla ferrovia, i primi tracciati di alcune strade statali.

Piano bieticolo della Regione Calabria risalente al periodo del governo autarchico; è visibile il sito dello zuccherificio CISSEL di Sant'Eufemia.

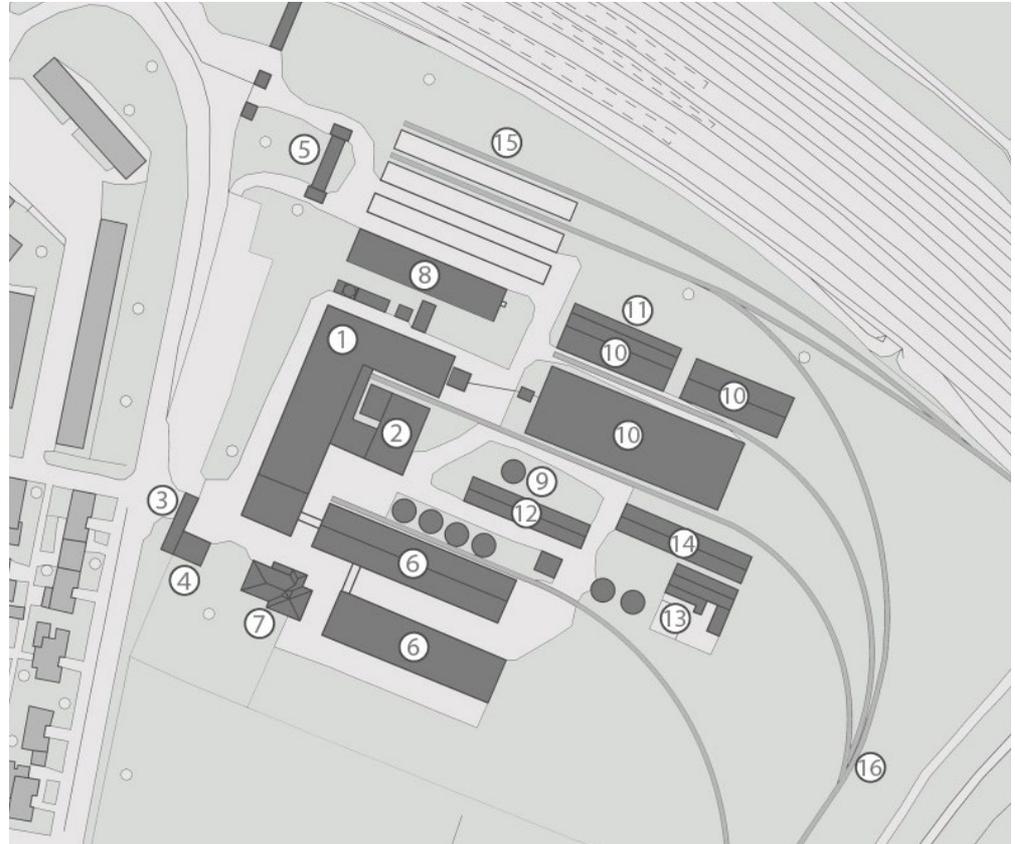


Vista assonometrica dello zuccherificio CISSEL di Sant'Eufemia, locandina pubblicitaria del 1939; il complesso si presenta nella forma tipologica canonica degli impianti dell'epoca, anche se nella realizzazione assumerà caratteri differenti.

Fotografia degli anni '40: entrata in funzione dell'impianto.

Manifesto pubblicitario propagandistico dell'industria saccarifera italiana, 1940.

- 1 fabbricato principale, di forma ad "L"
- 2 locali caldaie
- 3 edifici della portineria
- 4 uffici doganali
- 5 bilance per i mezzi pesanti
- 6 passerelle aeree
- 7 palazzina di rappresentanza
- 8 capannoni accessori
- 9 silos
- 10 deposito delle polpe secche
- 11 laboratorio di analisi
- 12 officina
- 13 garage-rimessa
- 14 deposito attrezzi
- 15 vasche di stoccaggio
- 16 collegamenti ferroviari interni



Lo zuccherificio raffineria CISSEL di S. Eufemia Lamezia, di forma ad "L", che ospita la lavorazione della barbabietola vera e propria: simbolo della nuova economia autarchica. La disposizione lungo la strada d'ingresso, immediatamente visibile dall'abitato e di fattura monumentale, stabilisce il rapporto con la cittadina. È facilmente riconoscibile il portale di ingresso sorretto da due grandi fasci littori, mentre tre livelli di aperture, che richiamano il modello dell'opificio della seconda metà dell'Ottocento, scandiscono il fronte; in una porzione del prospetto le file di infissi di forma rettangolare sono intervallate da una con aperture tonde, mentre dalla parte opposta vi è un leggero salto di facciata.

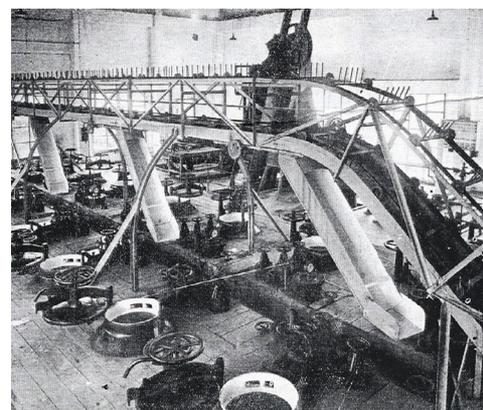
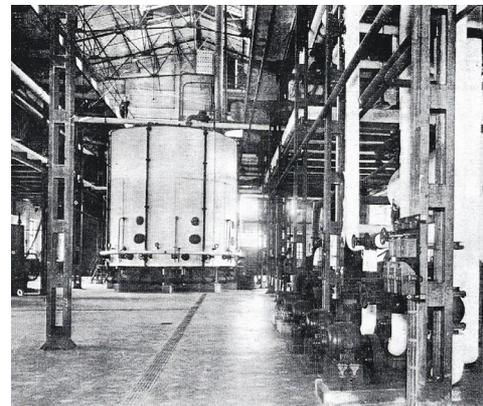
La palazzina di rappresentanza, sede della direzione: lo stabile, di tre piani fuori terra più uno seminterrato, presenta tratti compositivi distintivi del periodo, come testimoniato dal contrasto tra le forme curve dei balconi e della balaustra dello

scalone d'ingresso con quelle regolari e geometriche del resto della costruzione, o dal movimento creato dai diversi piani del prospetto principale. Questo presenta un avancorpo a pianta quadrata che ricorda vagamente le case del fascio con elementi a torre tipici dei palazzi comunali medievali.

Il paesaggio tipicamente industriale è enfatizzato da grosse tramogge esterne, condotte sospese e grandi vasche di accumulo servite da binari ferroviari. Lo zuccherificio, le guardiole, i magazzini e la palazzina della direzione hanno una struttura a telaio in cemento armato e tamponamenti in mattoni pieni o forati; la copertura in tegole dell'edificio di produzione è sostenuta da capriate in acciaio del tipo Polonceau. I restanti corpi di fabbrica hanno muratura portante in laterizio pieno e tetto con capriate lignee. Questo duplice sistema costruttivo delinea la scala gerarchica dei fabbricati ed evidenzia, inoltre, come l'utilizzo di acciaio e cemento, a causa delle necessità belliche, venisse razionato ed impiegato esclusivamente per opere di importanza strategica.

L'attività saccarifera, inaugurata il 16 agosto 1941 dallo stesso Mussolini, occupa circa 650 persone tra operai, dirigenti e addetti ai campi; in quello stesso anno è quantificata in 23.000 quintali di zucchero. La catena produttiva prevede il riuso degli scarti e delle polpe come mangimi animali; in parallelo si estrae alcool dalla melassa di bietola, utile per la miscelazione, nella quota di circa il 20%, con la benzina per i carburanti comuni e con una percentuale del 100% per combustibili forniti all'aviazione.

La società C.I.S.S.E.L. (Compagnia Industrie Saccarifere Sant'Eufemia Lamezia) guidata da Francesco Massara ed incaricata di costruire e gestire lo zuccherificio, incontra numerose difficoltà fin dall'inizio: l'importo per la realizzazione dell'edificio ammonta a 30.000.000 di Lire dell'epoca, praticamente il doppio delle spese per impianti di uguale efficienza e produttività sorti al centro ed al nord del Paese negli anni precedenti. I motivi sono da ricercarsi nella contemporanea entrata in guerra dell'Italia, nella sussistenza del regime di economia autarchica e del conseguente aumento dei costi dei materiali di base, ma anche nell'importazione di buona parte dei macchinari necessari alla fase di produzione, provenienti dal nord Italia (Legnano). Oltre a ciò, la manodopera specializzata necessaria viene trasferita dal Settentrione ed insediata nella Piana. L'approvvigionamento delle materie prime, provenienti dalle pianure e dagli altopiani calabresi, è reso difficoltoso dall'orografia e dalla morfologia dei terreni, raddoppiando le spese per il trasporto. Le agevolazioni ed i contributi statali, infine, sono molto più esigui rispetto agli zuccherifici consorziati settentrionali (allo stabilimento calabrese non verrà mai permesso di entrare a far parte del Consorzio Nazionale produttori di zucchero). L'insieme di questi fattori fa aumentare di due volte rispetto alla media



Fotografie degli anni '50 che mostrano i macchinari nell'impianto di Sant'Eufemia.

nazionale il prezzo dello zucchero prodotto a Sant'Eufemia negli anni tra il 1941 ed il 1943, ragione per cui, nel dopoguerra, si assiste al declino dell'attività di raffinazione.

La produzione viene interrotta nel 1943 con l'acuirsi della Seconda guerra Mondiale, ripresa soltanto nel 1950, ma terminata definitivamente nel 1959-1960, in seguito alla decisione della stessa società C.I.S.S.E.L. di aprire un nuovo stabilimento più moderno ed efficiente a Strongoli (oggi provincia di Crotone); il quale cesserà di funzionare nel 1992.

In contemporanea, con uno stanziamento di 2.000.000 di Lire, lo stesso Mussolini finanzia, a fianco dello zuccherificio di S. Eufemia, la costruzione di 80 alloggi per i lavoratori della fabbrica saccarifera. Si tratta di un piccolo complesso definibile "villaggio semi rurale", in sintonia con le nuove volontà fasciste, che stabiliscono il dovere per gli operai di dedicarsi all'agricoltura nel tempo libero; il progetto di queste unità abitative prevede quindi un'area di 150 metri quadrati adibita ad orto per ciascuna famiglia.

I 20 nuovi edifici vengono posizionati su un terreno di proprietà della C.I.S.S.E.L., ceduto gratuitamente dalla stessa, 15 vengono consegnati nel giugno del 1941 mentre gli altri 5 subiscono notevoli ritardi causati dal conflitto mondiale e dai primi bombardamenti. I materiali da costruzione utilizzati sono quelli presenti in sito, come da direttive del regime: si usa, infatti, pietra locale per le murature del piano terra e mattoni pieni per le tamponature del primo livello, reperibili nella vicina Catanzaro dove è presente una fornace. I solai sono in latero-cemento e le coperture a falde con tegole marsigliesi.

Il lessico architettonico è quello semplice delle case dell'autarchia, privo di qualsiasi tipo di decorazione, con facciate lisce di colore chiaro. Il fabbricato tipo ha pianta rettangolare, due piani fuori terra, una coppia di ingressi centrali che dividono il volume esattamente a metà, garantendo due appartamenti per piano.

## 1.6 Alcuni confronti: gli zuccherifici di Littoria, Capua e Battipaglia

Nel periodo del Ventennio fascista vengono inaugurati o riammodernati trenta impianti di trasformazione delle bietole su tutto il territorio nazionale, di questi la maggior parte localizzati nel nord Italia: 14 in Veneto e 8 in Emilia-Romagna.

In Italia centrale il progetto di incremento produttivo prevede la ristrutturazione degli stabilimenti di Jesi (Marche) e Cecina (Toscana), più l'edificazione di un nuovo stabilimento presso Littoria, l'odierna Latina. Nel Mezzogiorno, invece, si inaugurano le fabbriche di Capua e Battipaglia in Campania e quella di Sant'Eufemia Lamezia in Calabria; quest'ultimo si può considerare l'impianto gemello nell'Agro Pontino, utilizzato come modello.

Lo zuccherificio di Littoria viene inaugurato nell'agosto del 1936 in presenza di Mussolini: costruito in dieci mesi, fornisce lavoro a circa cinquecento persone; il complesso, situato nell'odierna frazione di Latina Scalo, si compone di una manica principale (circa 100 metri di lunghezza e 25 di larghezza) alla quale sono collegate due ali minori di dimensioni approssimate 30 metri per 17 metri. Il locale caldaie è ospitato in un basso fabbricato, in posizione baricentrica, in modo da costituire un complesso della tipologia a pettine.

I prospetti presentano due file di finestre di forma rettangolare separate da una fascia marcapiano, mentre sul lato maggiore si trovano due ingressi; i tetti sono di tipologia a mansarda, sorretti da capriate Polonceau, con lucernaio centrale, ad eccezione del locale caldaie con copertura a botte.

Lo stabilimento opera ininterrottamente fino all'ultima campagna bieticola del 1992-93 e dopo alcuni anni in condizioni di disuso, nel 1996, iniziano i lavori per riconvertire l'area in piattaforma logistica di interscambio gomma - rotaia; il progetto, che prevede la conservazione dei volumi principali escluso il locale caldaie, è finanziato dall'Unione Europea attraverso la Regione Lazio, per un importo di circa 16 milioni di euro.

In prima istanza si realizza la sistemazione del vasto piazzale di movimentazione delle merci: l'idea della nuova destinazione d'uso matura grazie alla favorevole collocazione del sito a ridosso della linea ferroviaria che collega Roma e Napoli ed alla vicinanza con la strada statale 7 Appia.

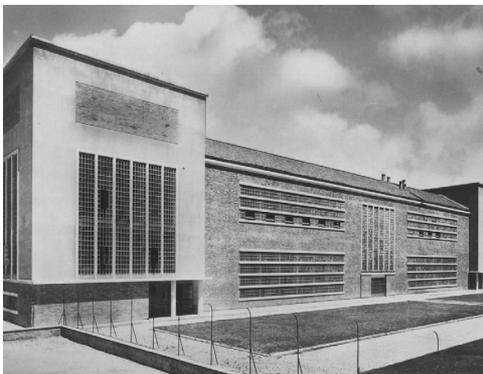
Ad oggi l'area di proprietà della società S.L.M. S.p.A. (95% della società posseduta dal Comune di Latina) è stata sfruttata solo per brevi periodi, trovandosi in stato di abbandono a seguito delle problematiche dovute allo smaltimento delle 200 tonnellate di amianto presenti prima della bonifica.

La fabbrica di zucchero di Capua, inaugurata nel 1937 ed entrata a regime nel 1938, richiama planimetricamente quella di Littoria risalente all'anno precedente; il complesso è composto da un corpo di fabbrica principale (circa 105 metri di lunghezza e 25 metri di larghezza), più due maniche minori (lunghe 40 metri e



Zuccherificio di Littoria nel Lazio, oggi Latina.

Palazzina direzionale del complesso saccarifero laziale.



Zuccherificio di Capua ritratto in una cartolina d'epoca, oggi in stato di abbandono.

Zuccherificio di Battipaglia, demolito all'inizio del XXI secolo.

larghe 17).

Il linguaggio architettonico monumentale è di stampo razionalista. I tetti hanno un lucernaio sopra il volume maggiore e doppia falda per le ali laterali. Rimasto in funzione fino alla campagna bieticola del 1982–83, il sito si trova in stato di abbandono e non risultano in atto progetti di recupero dell'area.

Nel 1941 inizia la produzione anche a Battipaglia nell'impianto inaugurato nel 1939. Quest'ultimo si differenzia rispetto ai due sopracitati per la conformazione planimetrica e lo stile architettonico: l'edificio principale, di pianta rettangolare (circa 80 metri per 25), presenta un volume di altezza doppia in posizione centrale, con prospetti con due file di finestre quadrate.

Gli edifici, cessata l'attività con la campagna del 1969–70, sono stati abbandonati ed infine demoliti nei primi anni 2000, sostituiti con nuovi complessi residenziali. Nessun progetto è stato fino ad oggi realizzato.

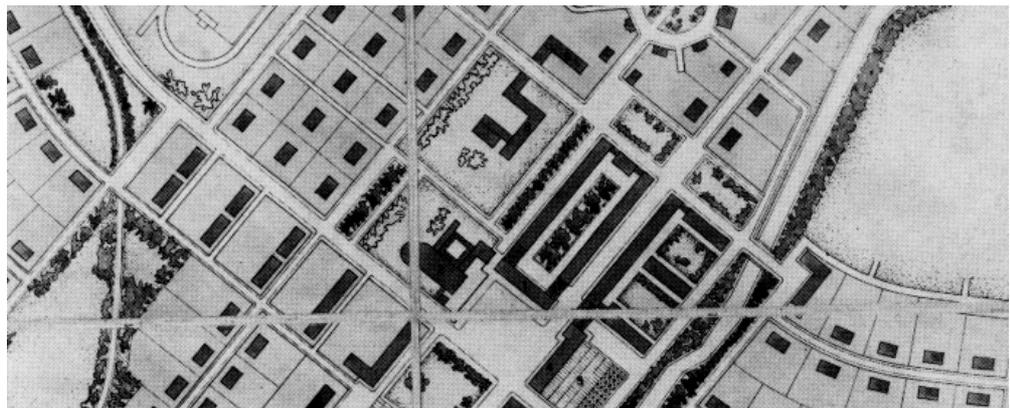
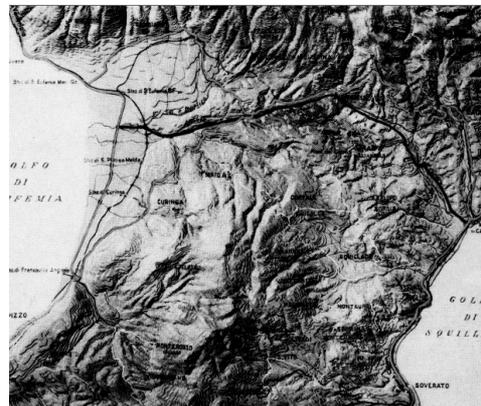
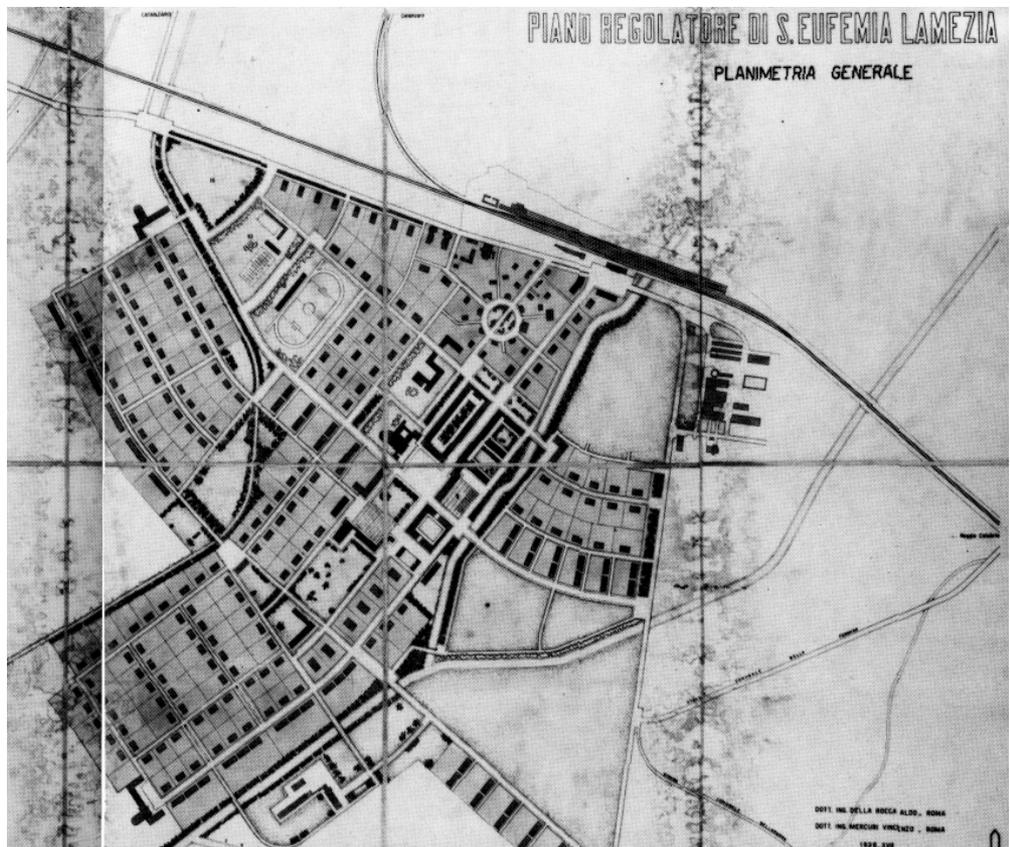
### 1.7 Il piano regolatore di S. Eufemia del 1939

Il 31 marzo 1939, in occasione della visita di Mussolini a Sant'Eufemia Lamezia, viene organizzata all'interno di un piccolo stabile, solitamente adibito ad infermeria, una mostra celebrativa della bonifica. In questa circostanza vengono esposte tavole e fotografie che dimostrano i progressi ottenuti durante i lavori; vi è, inoltre, una sezione dedicata alle opere in progetto, tra le quali un piano preliminare per l'espansione del nucleo urbano, i disegni per lo zuccherificio della società C.I.S.S.E.L. e le proposte per una nuova strada che avrebbe dimezzato il percorso (76 chilometri) necessario all'epoca per raggiungere la costa ionica ed in particolare la zona di Crotona. Questa strada, definita "Littoria" in onore della nota capacità degli ingegneri dell'Impero Romano nella costruzione di vie di comunicazione, doveva servire, da un lato, ad incrementare l'efficienza del trasporto delle bietole dalla zona crotonese e, dall'altro, a migliorare le connessioni con i futuri zuccherifici.

Nelle idee di Massara era inoltre previsto un complesso saccarifero per ciascuna pianura calabrese, con il cuore della produzione proprio nello stabilimento lameziano.

L'arteria non viene realizzata in quegli anni, ma soltanto nel dopoguerra con il nome di "strada dei due mari".

L'incarico per la redazione del nuovo piano urbanistico di S. Eufemia definito "*di massima edilizia e di ampliamento*"<sup>[8]</sup> viene affidato ai progettisti Vincenzo Mercuri e Aldo Della Rocca, i quali consegnano la redazione definitiva nell'ottobre del 1939; la situazione in cui intervengono i tecnici implica sia preesistenze fisiche, come la stazione ferroviaria ed il villaggio giuratiato, sia l'imminente edificazione



Progetto di Piano regolatore per Sant'Eufemia, 1939, redatto da V. Mercuri e A. Della Rocca; non realizzato. Si prevede uno sviluppo ordinato del villaggio, cercando di collegare la zona rurale dello zuccherificio con il centro cittadino maggiormente edificato.

Particolare del Piano regolatore in cui è visibile la nuova piazza contornata da edifici pubblici; 1939.

Stralcio di cartografia della Regione Calabria del 1939: è visibile il tracciato di progetto della via Littoria, che consente di dimezzare i 76 km del tracciato esistente per raggiungere Crotona e la costa Ionica.

Benito Mussolini in visita a Sant'Eufemia nel 1939.

della raffineria di zucchero.

Per Sant'Eufemia è prevista una popolazione di 10.000 abitanti; la maglia viaria si origina a partire dall'asse principale del villaggio agricolo e si sviluppa seguendo lo schema ortogonale tipico dell'impianto romano alternato in alcuni settori, a direttrici più sinuose riprese delle città giardino inglesi.

Altra componente fondamentale è la presenza dei canali di bonifica che vengono schermati con alberature, attraversati da ponti o, ancora, costeggiati da percorsi. Le funzioni rappresentative sono distribuite lungo i lati di una piazza rettangolare di medievale memoria: il palazzo del Comune, la chiesa con canonica, l'ufficio postale e la casa del fascio con annessi sindacati ed il cinema. Gli altri servizi pubblici come l'ospedale, il mercato delle erbe, l'autostazione, la scuola, il mattatoio, le caserme, il campo sportivo e l'albergo sono dislocati nelle aree più periferiche dell'agglomerato; questi edifici vengono utilizzati, in alcuni casi, come quinte sceniche e prospettiche al fondo dei collegamenti stradali di maggiori dimensioni.

L'edilizia privata è costituita per la maggior parte da villini e abitazioni singole con annesso un vasto terreno, perseguendo l'obiettivo fascista della città semi-rurale; non mancano tuttavia i fabbricati multipiano, posizionati in lotti dedicati, secondo il principio della zonizzazione d'ambito.

Il nuovo strumento urbanistico è adatto quindi a soddisfare le esigenze strutturali di una nuova cittadina, dotandola di tutti i servizi necessari (ad eccezione del cimitero, paradossalmente non considerato), ma non si dimostra lungimirante nei confronti della nascente attività industriale che si va creando a seguito della bonifica; non si prevede, infatti, nessuna zona di espansione per il settore produttivo; il piano tuttavia non viene mai adottato.

### 1.8 Lamezia Terme oggi

Lamezia Terme, (provincia di Catanzaro), conta circa 70.000 abitanti. Terzo agglomerato urbano calabrese per popolazione, dopo Reggio Calabria e Catanzaro; nasce il 4 gennaio 1968 come unione amministrativa dei Comuni di Sant'Eufemia Lamezia, Nicastro e Sambiasse, oggi divenuti gli omonimi quartieri. Dalla fine degli anni Settanta del Novecento la città assume il ruolo di nodo provinciale dal punto di vista dei collegamenti viari e ferroviari, regionale per quelli aerei: a Sant'Eufemia è inoltre presente l'Aeroporto internazionale di Lamezia Terme, nonché la stazione ferroviaria (Lamezia Terme Centrale), mentre a Sambiasse e a Nicastro, i nuclei più antichi e popolosi, si trovano gli uffici amministrativi comunali e le sedi istituzionali.

Principale centro della Piana lametina, con vocazione principale agricola, ha sviluppato nel tempo una produzione vivaistica, cresciuta in parallelo alle colture

storiche degli agrumi, dell'ulivo, con certificazione D.O.P. (Denominazione di Origine Protetta) e della vite, con produzioni D.O.C. (Denominazione di Origine Controllata); sono presenti imprese facenti parte della piccola e media industria, concentrate nell'area industriale Benedetto XVI. Poco lontano dal centro abitato si trova lo stabilimento termale delle Terme di Caronte.

La maglia urbanistica di Lamezia Terme non è unitaria, poiché i tre centri che la compongono presentano notevoli differenze.

Sant'Eufemia, il più piccolo, distante circa sette chilometri dagli altri due, non sottende ad un disegno d'insieme vero e proprio: se si escludono i lotti dei villaggi operaio e agricolo, l'abitato si è allargato in maniera incontrollata.

Il nucleo a monte di Sambiasse, tipico dei centri storici calabresi, è inglobato in una maglia ortogonale regolare che ne costituisce le zone d'ampliamento; poco meno di un chilometro verso Est sorge Nicastro, raggiungibile attraverso via Guglielmo Marconi. Questo quartiere presenta, come nel caso di Sambiasse, una parte più antica arroccata sulla sommità di un'altura ed uno sviluppo verso valle con schema regolare, ma si differenzia per una terza area di espansione costituita da edilizia spontanea e non organizzata cresciuta lungo le direttrici di collegamento verso Sant'Eufemia.

Durante gli ultimi decenni non si sono verificate grandi trasformazioni urbane; risale al 2009 la redazione di un P.A.U. (Piano Attuativo Unitario) riguardante l'A.P.I. (Area Polifunzionale Integrata), che prevede lo sviluppo di un'ampia area attualmente incolta tra Sambiasse e Nicastro: il progetto di Piano include nuovi uffici ed una zona residenziale, un grande parco urbano con verde attrezzato e la nuova concattedrale progettata Paolo Portoghesi. Ad oggi i vari comparti sono in corso di definizione.

E' aperto, invece, il cantiere del palazzetto dello sport della Città di Lamezia Terme, su progetto dello studio milanese Vittorio Grassi architetto and Partners.

Interventi di maggiore rilevanza sono contenuti nel Piano Regionale dei Trasporti della regione Calabria, ma sono ancora in fase preliminare o sotto forma di proposte: viene previsto lo spostamento della stazione ferroviaria di Lamezia Terme Centrale dalla sua collocazione attuale, a nord del quartiere Sant'Eufemia, ad una posizione più a sud, in prossimità dell'aeroporto; questo intervento si pone nell'ottica di un miglioramento dei collegamenti integrati tra ferrovia ed aerostazione, comprendendo anche l'implementazione dell'asse ferroviario Lamezia Terme-Catanzaro Lido in forma di metropolitana.

Per quanto riguarda l'aeroporto internazionale di Lamezia Terme, si prevede un ampliamento del terminal passeggeri, a causa dell'incremento costante del traffico commerciale, giunto nel 2016 a 2.521.781 unità: la S.A.CAL. (Società Aeroportuale Calabrese), in seguito ad un bando di concorso datato 2009, ha individuato un progetto vincitore, consegnato dalla società di ingegneria civile

Eng.Co. Italia S.r.l., con sede a Pavia. Nel progetto viene aumentata la capacità a 3.500.000 utenti in transito, con nuovi servizi annessi, per un costo totale di investimento pari a circa 50.000.000 di euro. I finanziamenti da parte dell'Unione Europea sono stati sbloccati nel 2016 ed è prevista una fine lavori per il 2019, anche se le operazioni non sono ancora state avviate.

[1] C. CRESTI, *Architettura e Fascismo*, Firenze, Vallecchi Editore, 1986

[2] *La costruzione dell'utopia architetti e urbanisti nell'Italia fascista*, a cura di G. Ernesti, Roma, Edizioni Lavoro, 1988

[3] *ArQ 12 Architettura Italiana 1920-1939*, a cura di E. Carreri, Napoli, Electa Napoli, 1996

[4] *La costruzione dell'utopia architetti e urbanisti nell'Italia fascista*, a cura di G. Ernesti, op.cit.

[5] G. IUFRIDA, *Territorio e città nell'Italia fascista*, Bari, Laterza, 1992.

[6] *Ibidem*

[7] *Latina storia di una città*, a cura di R. Mariani, Firenze, Alinari, 1982

[8] G. IUFRIDA, *Territorio e città nell'Italia fascista*, Bari, Laterza, 1992.

## 2 - Lo zucchero ed i settori produttivi calabresi

### 2.1 L'industria saccarifera in Europa e in Italia

Le prime sperimentazioni europee riguardanti la coltivazione della barbabietola per la produzione di zucchero risalgono alla fine del XIX secolo, in particolare in Francia e Germania: le tecnologie ed i processi estrattivi, tuttavia, sono ancora piuttosto rudimentali e scarsamente efficienti. Nella seconda metà dell'Ottocento l'industria zuccheriera cresce esponenzialmente, grazie ad alcune vicende favorendone, quindi, lo sviluppo, come l'introduzione del motore a vapore nelle filiere estrattive. Grazie alla progressiva innovazione tecnica, nel 1880 lo zucchero di barbabietola eguaglia, nel bilancio mondiale, quello di canna "e lo supererà abbondantemente, in fin du siècle, con una quota planetaria del 66%"<sup>[1]</sup>; la principale conseguenza è l'abbattimento dei prezzi di consumo, rendendo la Gran Bretagna il maggiore utilizzatore del Vecchio Continente. L'apice della produzione si raggiunge nel primo ventennio del 1900, allorché la concorrente industria dello zucchero di canna si ristabilizza, fino ad ottenere, nel XXI secolo, l'egemonia mondiale del mercato di settore.

In Italia si comincia a volgere l'interesse verso la filiera bieticola-saccarifera sotto il dominio napoleonico, anche se queste esperienze risultano brevi e fallimentari; per la nascita di una produzione a scala propriamente industriale bisogna aspettare gli anni Settanta dell'800, quando si costruisce a Genova la prima grande raffineria italiana, in capo alla società Ligure Lombarda. Nello stesso periodo sorgono bacini bieticoli anche in Emilia-Romagna e nei pressi di Verona, in particolare lo stabilimento di Legnago diventa uno dei maggiori e tecnologicamente avanzati poli saccariferi europei; nel 1899 si costituisce a Genova la più importante società saccarifera italiana (fino all'acquisizione del 2016 da parte della francese Cristal Union), la Società Anonima Eridania, fabbrica di zucchero.

Alla vigilia del primo conflitto mondiale gli investimenti su queste filiere sono assai modesti, nonostante il comparto conti di 26 società con 42 impianti e più di 15.000 addetti; con la fine delle ostilità la produzione è notevolmente ridimensionata, fino al periodo autarchico del regime fascista, dove lo zucchero assume "un posto di rilievo nei programmi di politica agricola di Benito Mussolini"<sup>[2]</sup>: il Consorzio nazionale produttori di zucchero, istituito nuovamente nel capoluogo ligure, stabilisce e regola la produzione, i prezzi ed i tassi fiscali e doganali. Vengono così approvati progetti per stabilimenti nelle zone di bonifica del Mezzogiorno e nelle colonie d'oltremare, nel 1936 è inaugurato lo zuccherificio di Littoria e tra il 1937 ed il 1941 si aggiungono quelli di Capua, Battipaglia e Sant'Eufemia Lamezia. A guerra conclusa, però, la filiera italiana è pressoché dimezzata ed occorrono tre anni per ristabilire i livelli prebellici, grazie ad importanti investimenti statali.

Il settore saccarifero subisce fortune alterne durante i decenni successivi, fino

agli anni Ottanta, quando, dopo l'acquisizione di Eridania, il gruppo Ferruzzi diventa il principale produttore nazionale di zucchero; successivamente il neo presidente societario Raul Gardini, imprenditore ravennate, estende le quote aziendali al mercato europeo con l'acquisizione della maggioranza azionaria della francese Beghin Say, rendendo il gruppo italiano il maggior produttore saccarifero continentale, avendo il controllo sul 15% del dolcificante estratto. Nel 1986 Gardini rileva la Montedison, azienda italiana attiva, tra gli altri, nel settore chimico, quote di maggioranza della Industriale Saccarifera Italiana e acquisisce il 70% della British Sugar, la più grande industria zuccheriera britannica: il gruppo Ferruzzi è il primo produttore mondiale di zucchero.

Nel 1989 Gardini fonde nella Enimont il comparto chimico di Montedison e ENI (Ente Nazionale Idrocarburi); successivamente Montedison vende la sua partecipazione a ENI per oltre 2800 miliardi di Lire e parte del ricavato è utilizzato dal gruppo Ferruzzi come tangenti versate ai partiti politici per sgravi fiscali sulle plusvalenze derivate dalla cessione.

Lo scandalo che ne segue sfocia nel maggiore filone d'inchiesta del processo Mani Pulite del 1992-1993, che porta al fallimento per debiti della Montedison, proprietaria di Eridania-Beghin Say, rilevata prima da Mediobanca e poi dalla holding Italenergia; nel 2002 la Edison (ex Montedison) cede la partecipazione di Beghin Say ad un consorzio francese ed Eridania a Sacofin, società partecipata da Coprob (Cooperativa produttori bieticoli), Sadam (gruppo industriale Maccaferri) e Finbieticola, consentendo di salvaguardare una parte importante della filiera saccarifera italiana, costituita, in quel periodo, da 19 zuccherifici.

Nel 2006 l'Unione Europea vara un nuovo regolamento relativo all'Organizzazione comune dei mercati (Ocm) finalizzato ad una riorganizzazione del settore saccarifero, come evidenziato dalla normativa pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del febbraio dello stesso anno: "per adeguare il sistema comunitario di produzione e commercio dello zucchero ai requisiti internazionali e garantirne la futura competitività, è necessario avviare un profondo processo di ristrutturazione in grado di ridurre drasticamente la capacità di produzione non redditizia esistente nella Comunità". Sono stabilite quote minime per indennizzi ed incentivi temporanei a favore dei coltivatori di barbabietole e canna da zucchero, dei produttori dei macchinari connessi all'industria saccarifera e delle società, per arrivare alla dismissione degli impianti inefficienti; l'Italia è duramente segnata dalle conseguenze della riforma, infatti il numero degli zuccherifici si riduce a 6, diminuito, poi, agli attuali 3 nel 2017: Minerbio (Bo), Pontelongo (Pd) e San Quirico (Pr).

La razionalizzazione delle filiere bieticolo-saccarifere si è resa necessaria in seguito alla crisi della normativa Ocm datata 1968: rimasta in vigore pressoché inalterata fino al 2006, prevedeva un prezzo unico per la barbabietola da zucchero

europea, un prezzo minimo garantito per lo zucchero continentale, pesanti dazi sull'importazione del prodotto extraeuropeo, restituzioni monetarie sull'esportazione ed una quota assegnata di produzione distribuita agli Stati membri in funzione della capacità produttiva. Il mercato così plasmato è un sistema chiuso, redditizio e sostenibile, poiché il prezzo di vendita è volutamente alterato rispetto a quello globale; non vi è, dunque, competitività interna o bisogno di investire per innovare il settore.

Agli inizi del Duemila l'Ue comincia a subire forti pressioni dai Paesi maggiori esportatori di zucchero come il Brasile e la Thailandia per eliminare i dazi doganali ed il sistema di esportazione europeo, che causa il ribasso del prezzo mondiale del prodotto saccarifero: la prima questione è risolta con un arbitrato internazionale dell'Organizzazione Mondiale del Commercio (Wto), la seconda tramite un protocollo derivato da un patteggiamento.

La riforma del 2006 si colloca in questo contesto, da cui ne escono vincitori i Paesi del Nord Europa, forti di una produzione estesa ed efficiente, a scapito di nazioni meno competitive, in particolare quelle mediterranee, che per ragioni climatiche coltivano barbabietole dalla resa notevolmente inferiore. Il risultato più evidente è il passaggio dell'Europa da uno dei principali esportatori di zucchero ad uno dei tre maggiori importatori.

Il 1 ottobre 2017 l'Ue abolisce anche il sistema delle quote dello zucchero, un misura preventiva rispetto alle crisi di mercato; l'industria saccarifera italiana si trova, dunque, in uno stato di incertezza, poiché l'ulteriore liberalizzazione commerciale porta a scontrarsi, ancora una volta, con i Paesi nordeuropei, maggiormente competitivi sia dal punto di vista di resa delle colture, sia da quello dei minori costi energetici, che potrebbero individuare proprio nella penisola uno dei luoghi preferenziali per la vendita delle eccedenze.

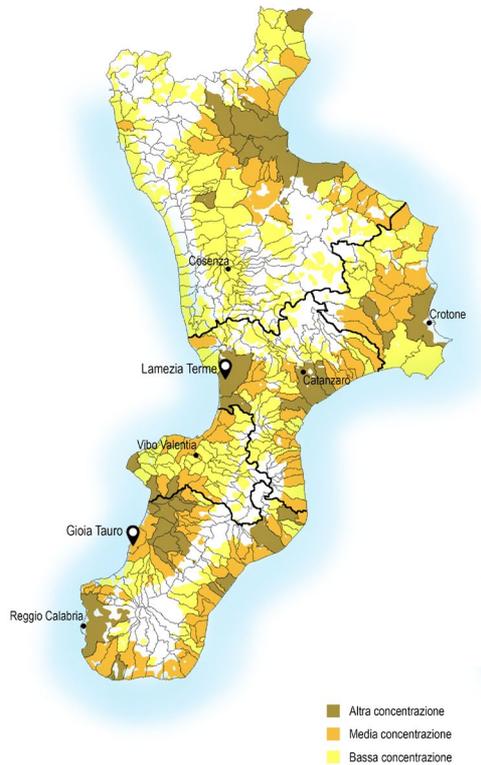
## 2.2 Produzione dello zucchero

Il commercio saccarifero globale è costituito da un volume pari all'80% di zucchero di canna ed al 20% di quello di barbabietola, quest'ultimo appannaggio dell'Europa, con oltre 21 milioni di tonnellate prodotte all'anno.

Lo zucchero di canna è ottenuto esfoliando le piante raccolte, stoccate per un massimo di ventiquattr'ore, macinate e tritate, fatte macerare in acqua e torchiate in modo da ricavare la melassa; i residui solidi della lavorazione, le "bagasse", sono riutilizzate come combustibile, oppure viene estratto alcool per produrre biocombustibile per veicoli. Il sugo verde-nero viene poi raffinato e riscaldato per farlo cristallizzare: infine, si attua un ulteriore processo di raffinazione per la sbiancatura dei cristalli.

Le raffinerie sono situate in prossimità dei luoghi di consumo del prodotto finito, ma

Cartografia della Regione Calabria: agrumeti.



con l'aumento della richiesta, gli impianti di produzione cominciano ad attrezzarsi anche per questa seconda fase.

La produzione di zucchero dalla barbabietola, invece, richiede un'attenta fase di pulitura dalla terra e dai detriti in seguito alla raccolta; si utilizza la parte più interna, o radice, che viene trinciata in "fettucce", riscaldate in acqua calda per l'estrazione dello zucchero; la polpa rimanente è pressata, per recuperare ulteriore saccarosio e lasciata ad essiccare per essere venduta come foraggio animale.

Il sugo di melassa nero-bluastro è purificato con l'aggiunta di latte di calce, successivamente sottoposto ad un ciclo di carbonatazione, che elimina il carbonato di calcio. Infine, il succo viene concentrato tramite evaporazione e fatto cristallizzare in seguito ad ebollizione sottovuoto. Ulteriori passaggi nel cristallizzatore ne decretano la raffinazione finale; lo scolo ultimo di tale procedimento, il melasso, è utilizzato per la produzione di etanolo.

A differenza della canna da zucchero, più versatile, la coltivazione della barbabietola necessita di particolari attenzioni durante la preparazione del terreno e della semina: è una coltura a rotazione quadriennale ed il periodo di raccolta dura circa 90 giorni, periodo in cui gli zuccherifici operano 24 ore al giorno; per ragioni climatiche questa pianta è maggiormente diffusa in Europa, dove, al contrario, la canna da zucchero non viene coltivata.

### 2.3 Settore primario e secondario in Calabria

L'economia regionale calabrese si basa in gran parte sull'agricoltura; il settore primario è penalizzato dall'arretratezza della meccanizzazione dei processi, dalla distribuzione irregolare del terreno coltivabile, organizzato in grandi appezzamenti nelle Piane di Sibari, Gioia Tauro e Lamezia Terme, altri siti produttivi sono gli altopiani della Sila e le fasce costiere pianeggianti. Sono ampiamente diffusi gli agrumeti, coltivati su tutto il territorio regionale con arance, mandarini, mandaranci e caratteristiche sono le Clementine di Calabria a marchio IGP, la Calabria infatti è il secondo produttore italiano di agrumi dopo la Sicilia.

La coltivazione dell'ulivo fa parte delle colture storiche, ampiamente diffusa sia nelle zone pianeggianti sia nelle vallate e sui pendii collinari. Grazie ai terrazzamenti, sono presenti numerose varietà di olive autoctone e l'olio prodotto nell'intera area regionale è stato recentemente insignito del marchio IGP.

La produzione olearia nonostante la conformazione orografica calabrese rende la regione seconda per produzione in Italia preceduta soltanto dalla Puglia insieme alla quale produce oltre il 70% della produzione nazionale.

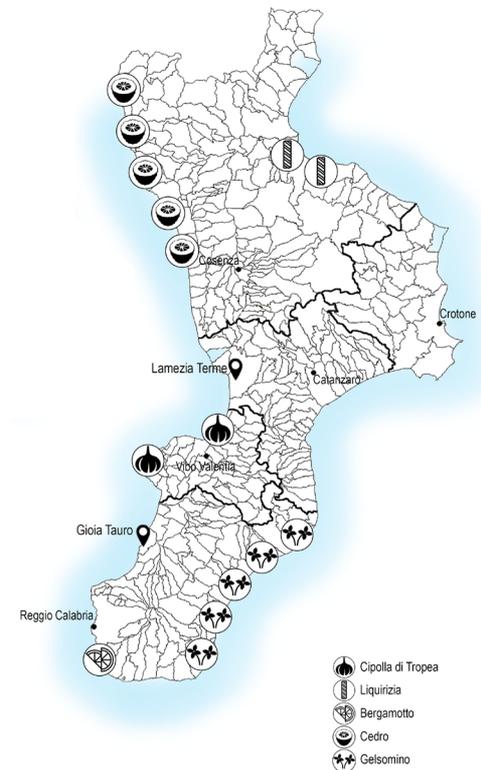
La terza delle produzioni agricole sviluppate su vasta scala e quella dei vigneti, in particolar modo nella provincia di Crotona nella zona di Cirò dove si produce l'omonimo vino, complessivamente per il comparto vitivinicolo la regione possiede

10 marchi DOP e 11 IGP. Sono diffusi i frutteti e le colture cerealicole; molti i prodotti tipici, tra cui: la cipolla rossa di Tropea, ortaggio a marchio IGP coltivato nei pressi del Comune omonimo ed in quelli limitrofi nella provincia di Vibo Valentia; il cedro, frutto presente nei paesi della fascia costiera tirrenica in provincia di Cosenza; la liquirizia anch'essa a marchio DOP, fertile nella Piana di Sibari sul versante Ionico; il gelsomino, diffuso sul litorale Ionico in provincia di Reggio Calabria; il bergamotto di Calabria DOP, utilizzato in numerose essenze, coltivato nei territori del Comune di Reggio Calabria infine altri marchi DOP ed IGP sono rispettivamente i fichi di Cosenza ed il Limone di Rocca Imperiale.

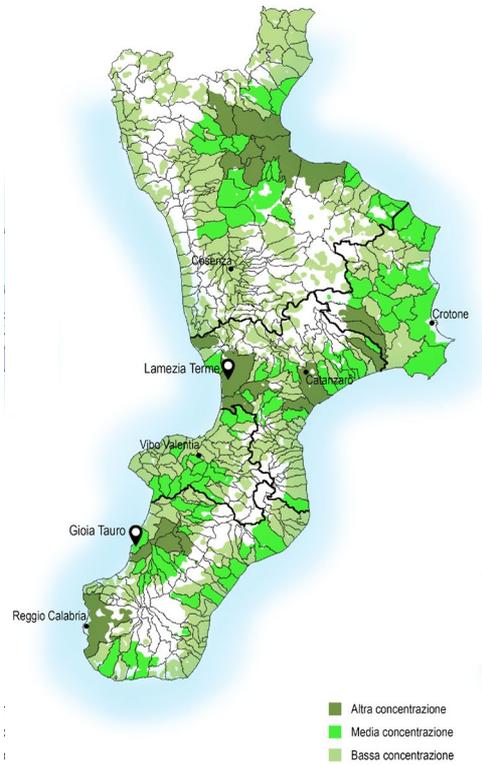
Il comparto industriale è formato, nella maggior parte dei casi, da piccole imprese manifatturiere strettamente legate al territorio, poiché i tentativi di industrializzazione su vasta scala sono falliti, a più riprese, nel corso degli anni: aziende come la Pertusola Sud di Crotona, attiva nella produzione di metalli, in particolare zinco, la SoCIB di Reggio Calabria, società per l'imbottigliamento di bevande gassate o l'Italcementi di Vibo Valentia sono state dismesse, mentre altre, come la Liquichimica Biosintesi a Montebello Jonico sono entrate in funzione per brevissimo tempo, a fronte di ingenti spese per la loro realizzazione.

Rilevanti realtà industriali ancora attive sul territorio sono l'Hitachi Rail Italy di Reggio Calabria, specializzata nella costruzione di materiale rotabile, la Metalcarpenteria di Crotona, che si occupa di impianti industriali, la General Electric di Vibo Valentia, la IOM e la Ca.Dis in provincia di Cosenza, produttrice di packaging per alimenti, o ancora le Distillerie Caffo che producono il liquore Amaro del Capo.

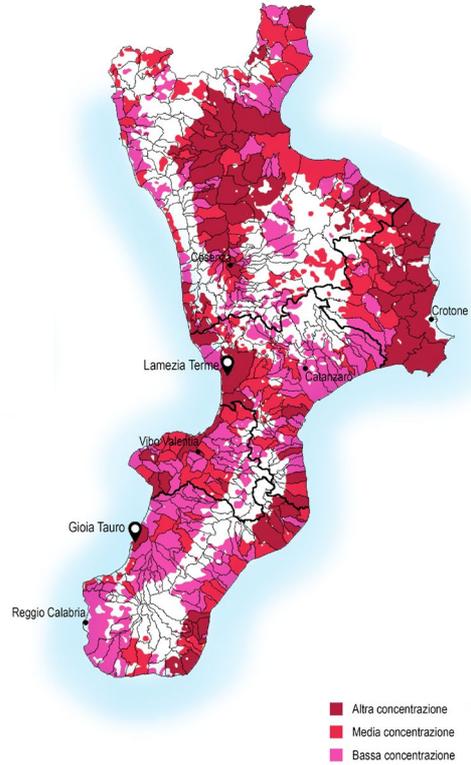
Cartografia della Regione Calabria: prodotti tipici.



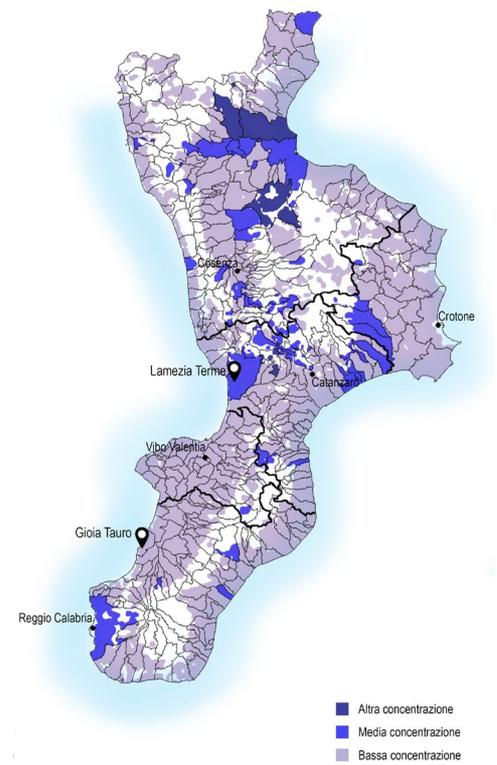
Cartografia della Regione Calabria: uliveti.



Cartografia della Regione Calabria: vigneti.



Cartografia della Regione Calabria: frutteti.



[1] *Zucchero italiano una storia nobile, una sfida nuova*, a cura di R. Faben, Pomezia, Donzelli Editore, 2012

[2] *Ibidem*

## Zuccherifici italiani rifunzionalizzati

- 1 Sampierdarena (GE)
- 2 Ancona (AN)
- 3 Legnago (VR)
- 4 Montepulciano (SI)
- 5 Parma (PR)
- 6 San Vito al Tagliamento (PN)
- 7 Classe Ravenna (RA)
- 8 Ferrara A (FE) dell'Aducco
- 9 Ostiglia (MN)
- 10 Pontelagoscuro A
- 11 Mezzano Ravenna (RA)
- 12 Rovigo (RO)
- 13 Polesella (RO)
- 14 Costa di Rovigo (RO)
- 15 San Biagio Argenta (FE)
- 16 Migliarino (FE)
- 17 Cavarzere (VE)
- 18 Este (PD)
- 19 Arquà Polesine (RO)
- 20 Mirandola (MO)
- 21 Cagnola Cartura (PD)
- 22 San Michele al Tagliamento (VE)
- 23 Tresigallo (FE)
- 24 Fontanellato (PR)
- 25 Fossalta di Portogruaro (VE)
- 26 Ariano nel Polesine (RO)
- 27 Oristano (OR)
- 28 Bando di Argenta (FE)
- 29 Portomaggiore (FE)
- 30 Anita Argenta (FE)
- 31 Migliaro Fiscaglia (FE)



## 1. Zuccherificio di Sanpierdarena Genova, 1873

Stato attuale: rifunzionalizzato

Provincia: Genova

Prima campagna di raccolta: 1873

Ultima campagna di raccolta: n/d



Del vecchio complesso produttivo rimane l'edificio principale il quale risulta ormai inglobato nel tessuto urbano. Oggi viene utilizzato come magazzino per varie aziende che operano nel settore della logistica.



## 2. Zuccherificio di Ancona Ancona, 1884

Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Ancona

Prima campagna di raccolta: 1884

Ultima campagna di raccolta: I.G.M.

Il complesso di inizio 700 la cui progettazione è attribuita a Vanvitelli, ospita nel corso dei secoli diverse destinazioni d'uso. Diventa raffineria di zucchero nel 1884 e lo rimane fino al primo conflitto mondiale, in seguito torna ad essere cittadella militare e poi manifattura tabacchi fino ai restauri di fine anni novanta che lo trasformano in centro mostre al servizio della cittadinanza.



### 3. Zuccherificio di Legnago Verona, 1898

Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Verona

Prima campagna di raccolta: 1898

Ultima campagna di raccolta: 1977

Oggi fa parte di un complesso commerciale  
inaugurato nel 2008, lo stabile principale  
dell'ex fabbrica, interamente restaurato,  
ospita al suo interno un cinema multisala.



#### 4. Zuccherificio di Montepulciano Siena, 1899

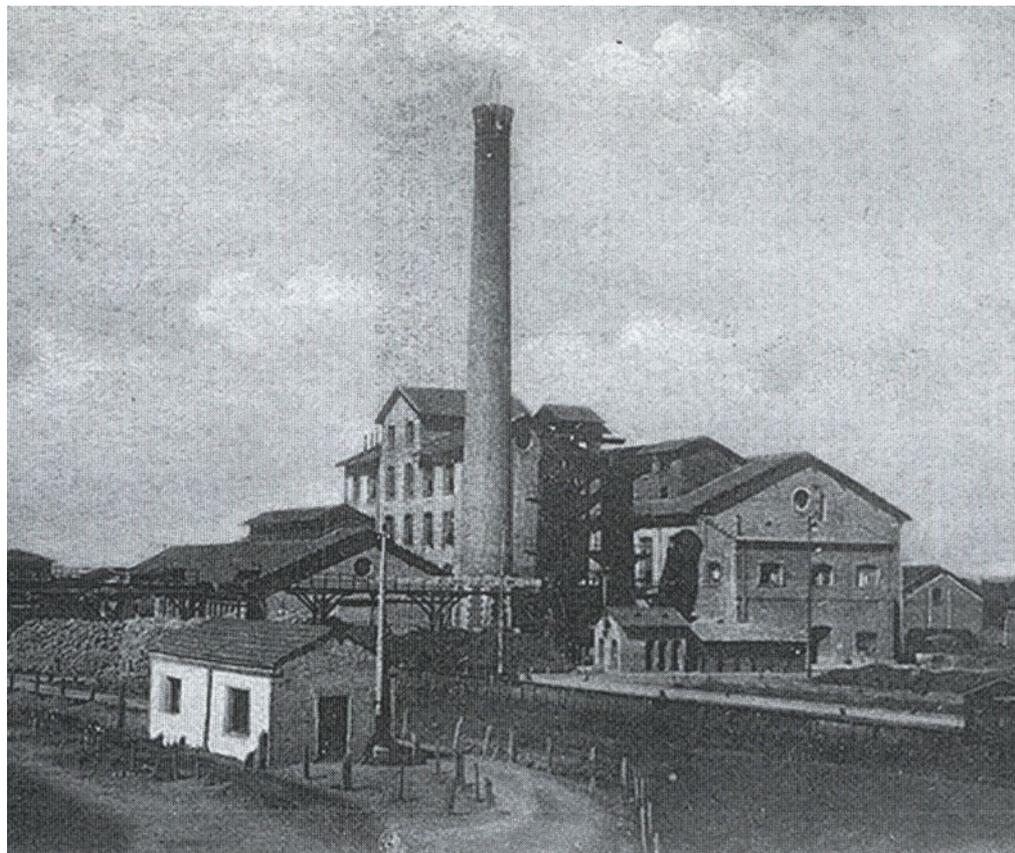
Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Siena

Prima campagna di raccolta: 1899

Ultima campagna di raccolta: 1929

L'edificio oggi ospita un'azienda che produce maglie.



## 5. Zuccherificio di Parma Parma, 1899

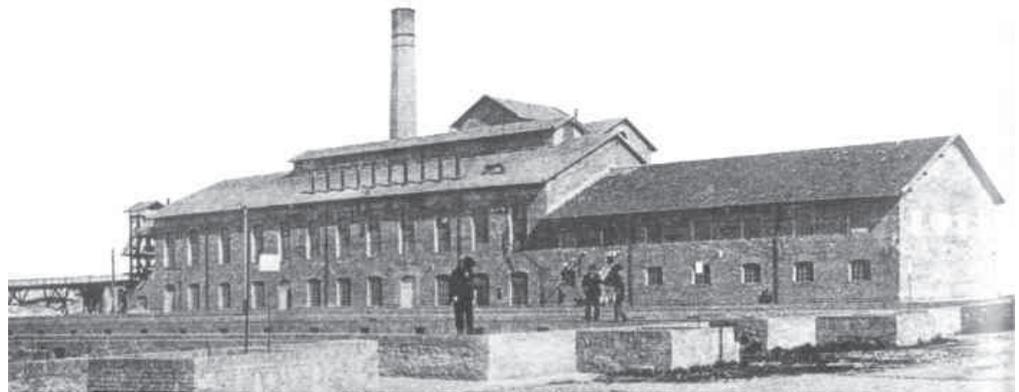
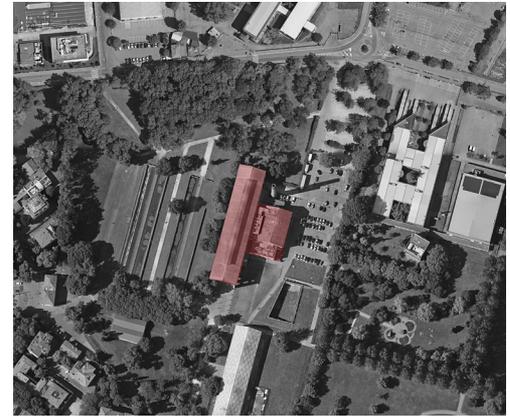
Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Parma

Prima campagna di raccolta: 1899

Ultima campagna di raccolta: 1969

L'edificio principale è stato frutto di un restauro completato nel 2001 ad opera dell'architetto Renzo Piano. Oggi la sua funzione è quella di Auditorium ed è intitolato al compositore Niccolò Paganini.



## 6. Zuccherificio di San Vito al Tagliamento Pordenone, 1900

Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Pordenone

Prima campagna di raccolta: 1900

Ultima campagna di raccolta: n/d

L'edificio oggi è sede di una rivendita di  
materiale edile di una catena attiva nel  
nord Italia.



## 7. Zuccherificio di Classe Ravenna, 1900

Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Ravenna

Prima campagna di raccolta: 1900

Ultima campagna di raccolta: 1983

L'edificio da poco restaurato e rifunzionalizzato ospiterà al suo interno il nuovo Museo Archeologico di Classe ed un centro internazionale di restauro e conservazione dei mosaici antichi.



## 8. Zuccherificio di Ferrara A Ferrara, 1900

Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Ferrara

Prima campagna di raccolta: 1900

Ultima campagna di raccolta: 1967

Oggi il complesso fa parte della facoltà di ingegneria dell'università di Ferrara.



## 9. Zuccherificio di Ostiglia Mantova, 1901

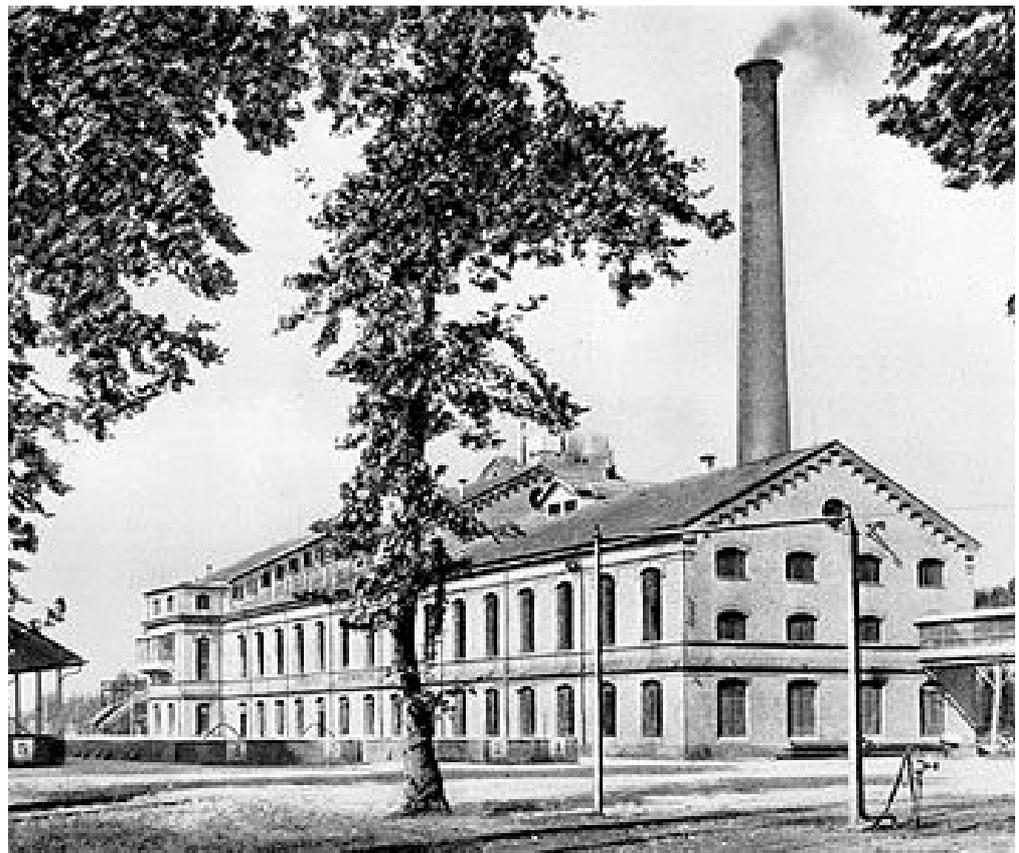
Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Mantova

Prima campagna di raccolta: 1901

Ultima campagna di raccolta: 1976

L'edificio oggi rifunzionalizzato comprende  
un complesso commerciale ed un hotel.



## 10. Zuccherificio di Pontelagoscuro A Ferrara, 1901

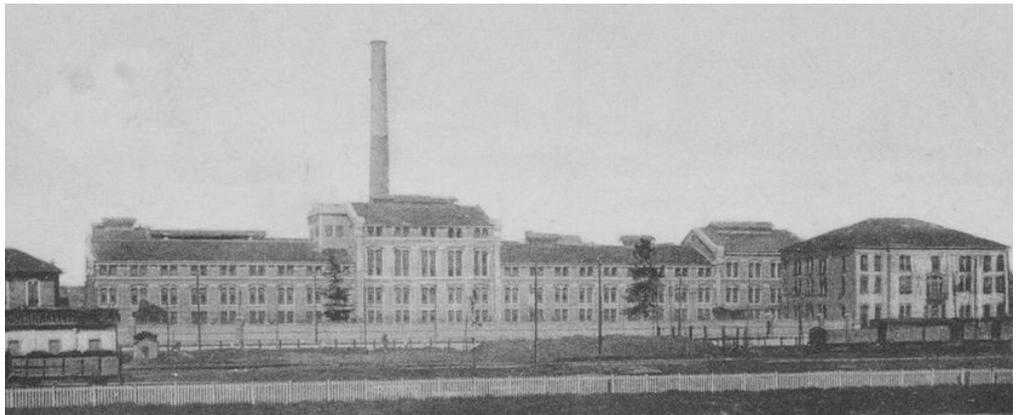
Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Ferrara

Prima campagna di raccolta: 1901

Ultima campagna di raccolta: n/d

In seguito al restauro ospita al suo interno  
un negozio di mobili con fabbrica  
annessa.



## 11. Zuccherificio di Mezzano Ravenna, 1910

Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Ravenna

Prima campagna di raccolta: 1910

Ultima campagna di raccolta: 1988

Il complesso oggi è mantenuto in buone condizioni ed utilizzato come deposito da parte di un'azienda agricola.



## 12. Zuccherificio di Rovigo Rovigo, 1911

Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Rovigo

Prima campagna di raccolta: 1911

Ultima campagna di raccolta: 1979

L'area dell'ex fabbrica di zucchero oggi  
contiene la fiera di Rovigo, un centro  
mostre, un centro congressi-aula magna e  
altri servizi annessi oltre ad una quota di  
uffici.



### 13. Zuccherificio di Polesella Rovigo, 1923

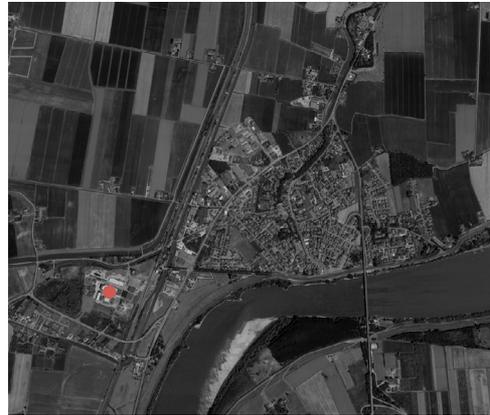
Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Rovigo

Prima campagna di raccolta: 1923

Ultima campagna di raccolta: 1981

Viene utilizzato da un'azienda agricola  
per il deposito dei suoi prodotti.



## 14. Zuccherificio di Costa di Rovigo Rovigo, 1924

Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Rovigo

Prima campagna di raccolta: 1924

Ultima campagna di raccolta: 1958

L'edificio originario, molto rimaneggiato è occupato da un'azienda.



## 15. Zuccherificio di San Biagio di Argenta Ferrara, 1924

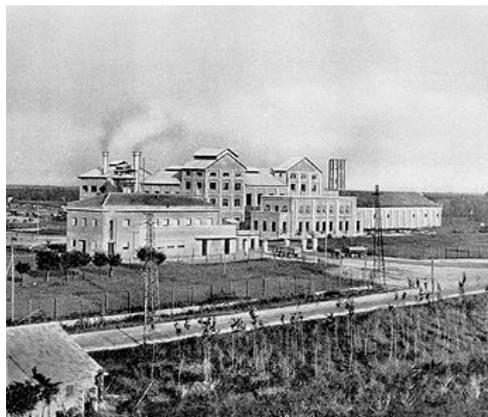
Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Ferrara

Prima campagna di raccolta: 1924

Ultima campagna di raccolta: 1968

Viene utilizzato da un'azienda agricola  
per il deposito dei suoi prodotti.



## 16. Zuccherificio di Migliarino Ferrara, 1924

Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Ferrara

Prima campagna di raccolta: 1924

Ultima campagna di raccolta: 1974

Utilizzato come deposito da parte di  
un'azienda attiva nel settore dei trasporti.  
E' collegato con la rete ferroviaria.



## 17. Zuccherificio di Cavarzere Venezia, 1924

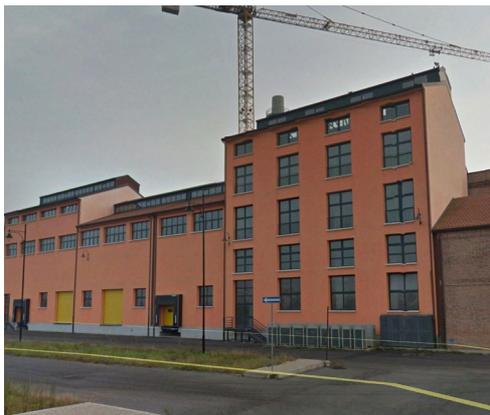
Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Venezia

Prima campagna di raccolta: 1924

Ultima campagna di raccolta: 1980

La fabbrica con altri edifici accessori fa parte di un progetto iniziato nel 2001 di rifunzionalizzazione e bonifica dell'intera area. A lavori conclusi si fornirà alla cittadinanza 100 alloggi, un centro polisportivo e spazi commerciali.



## 18. Zuccherificio di Este Padova, 1924

Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Padova

Prima campagna di raccolta: 1924

Ultima campagna di raccolta: 1971

La fabbrica è stata oggetto di restauri che l'hanno riconvertita in centro multiservizi, tra i quali un ufficio dell'agenzia delle entrate, gli uffici dell'unione provinciale artigiani e altre aziende.



## 19. Zuccherificio di Arquà Polesine Rovigo, 1924

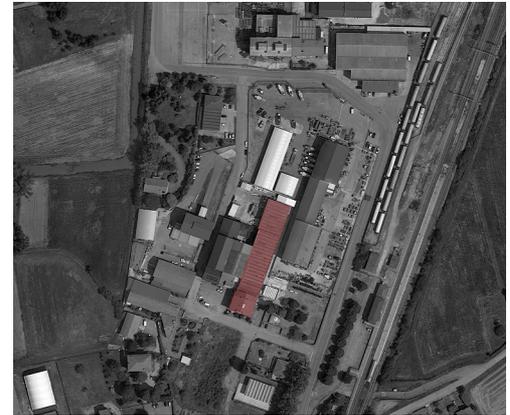
Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Rovigo

Prima campagna di raccolta: 1924

Ultima campagna di raccolta: 1972

L'edificio principale è stato ampiamente rimaneggiato, le coperture sono state convertite in tetti piani ad esclusione di una piccola porzione. Al suo interno è attiva un'attività produttiva.



## 20. Zuccherificio di Mirandola Modena, 1936

Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Modena

Prima campagna di raccolta: 1936

Ultima campagna di raccolta: 1987

Restaurato e riaperto nel 2006 oggi è sede del centro locale del consorzio per i diritti del cittadino e contiene al suo interno una centrale di teleriscaldamento, teleraffreddamento e produzione di energia elettrica.



## 21. Zuccherificio di Cagnola Cartura Padova, 1936

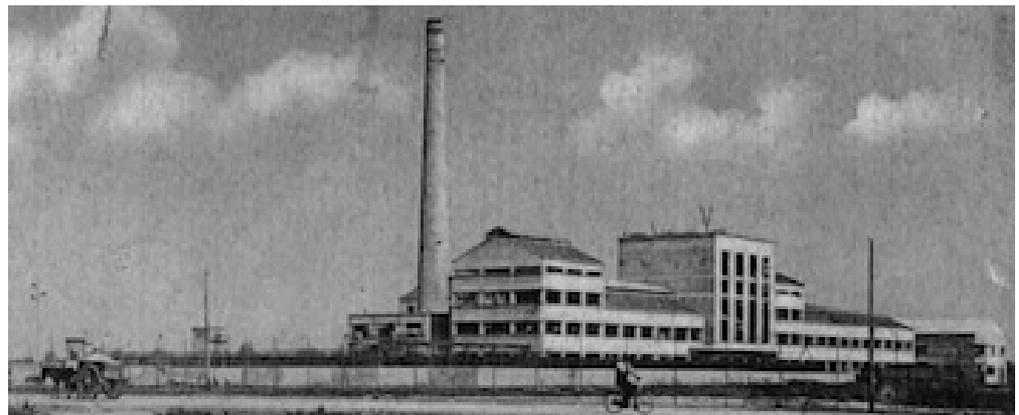
Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Padova

Prima campagna di raccolta: 1936

Ultima campagna di raccolta: 1964

I restauri completati nel 2007 hanno  
previsto la riconversione a centro  
direzionale con ampie superfici dedicate  
ad ufficio per le aziende locali.



## 22. Zuccherificio di San Michele al tagliamento Venezia, 1936

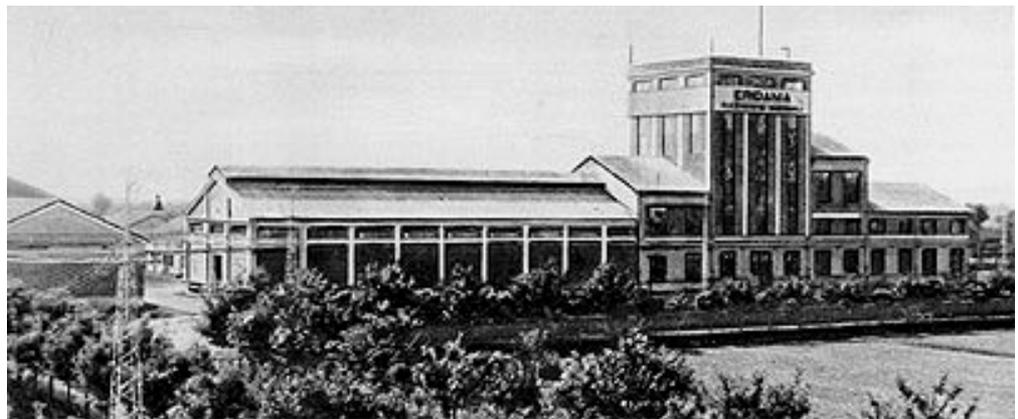
Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Venezia

Prima campagna di raccolta: 1936

Ultima campagna di raccolta: 1970

Le strutture sono utilizzate da un'azienda agricola come deposito e rimessa per i mezzi.



### 23. Zuccherificio di Tresigallo Ferrara, 1939

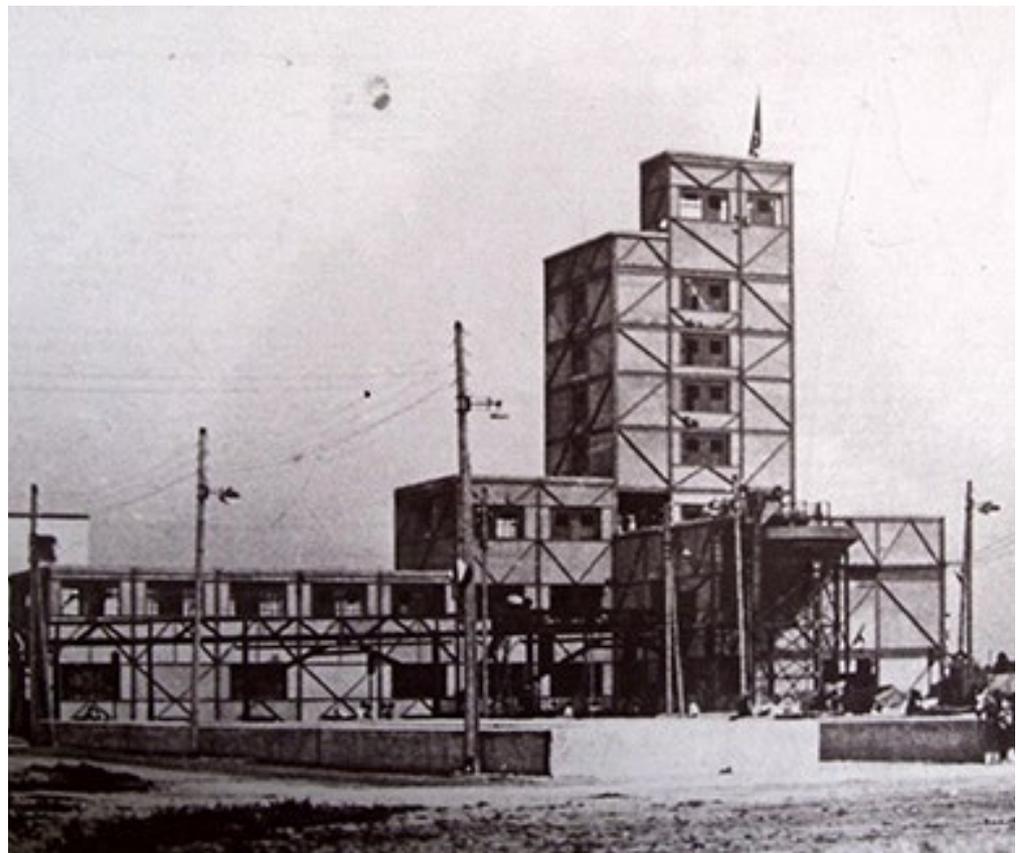
Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Ferrara

Prima campagna di raccolta: 1939

Ultima campagna di raccolta: 1975

L'edificio dello zuccherificio è stato integrato  
in un complesso produttivo.



## 24. Zuccherificio di Fontanellato Parma, 1947

Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Parma

Prima campagna di raccolta: 1947

Ultima campagna di raccolta: 1969

Lo zuccherificio oggi è stato integrato in un'area produttiva ed utilizzato regolarmente da un'azienda.



## 25. Zuccherificio di Fossalta di Portogruaro Venezia, 1948

Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Venezia

Prima campagna di raccolta: 1948

Ultima campagna di raccolta: 1972

La fabbrica mantenuta in perfette condizioni fa parte di un complesso industriale consorziato.



**26. Zuccherificio di Ariano  
nel Polesine  
Rovigo, 1951**

Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Rovigo

Prima campagna di raccolta: 1951

Ultima campagna di raccolta: 1969

L'edificio principale fa parte di un nuovo  
complesso industriale.



## 27. Zuccherificio di Oristano Oristano, 1953

Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Oristano

Prima campagna di raccolta: 1953

Ultima campagna di raccolta: 1963

Gli edifici a seguito dei restauri risultano utilizzati solo parzialmente, una porzione è utilizzata da una palestra.



## 28. Zuccherificio di Bando di Argenta Ferrara, 1954

Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Ferrara

Prima campagna di raccolta: 1954

Ultima campagna di raccolta: 1984

Nel 2003 è entrata in attività la centrale a biomasse gestita dalla San Marco Bioenergie spa che utilizza le strutture della vecchia fabbrica di zucchero.



## 29. Zuccherificio di Portomaggiore Ferrara, 1955

Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Ferrara

Prima campagna di raccolta: 1955

Ultima campagna di raccolta: 1956

L'edificio principale dell'ex zuccherificio è  
utilizzato da un'azienda come magazzino.



### 30. Bietoleria di Anita Argenta Ferrara, 1955

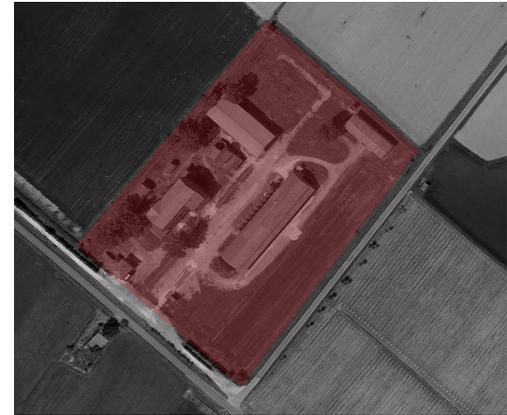
Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Ferrara

Prima campagna di raccolta: 1955

Ultima campagna di raccolta: 1959

Oggi viene utilizzata da un'azienda  
agriola .



**31. Zuccherificio di Migliaro  
Fiscaglia  
Ferrara, n/d**

Stato di fatto: rifunzionalizzato

Provincia: Ferrara

Prima campagna di raccolta: n/d

Ultima campagna di raccolta: n/d

Le sue strutture sono utilizzate come deposito da alcune aziende agricole.



## Zuccherifici italiani in funzione

1 Minerbio (BO)  
2 Pontelongo (PD)



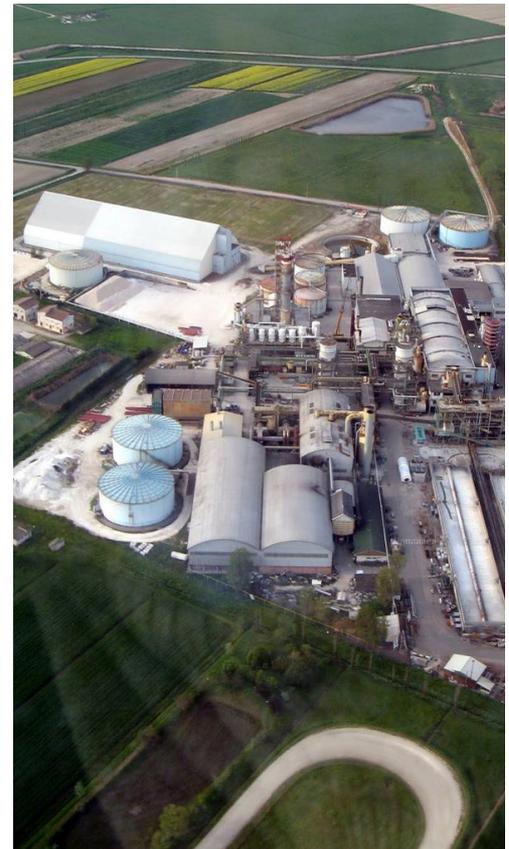
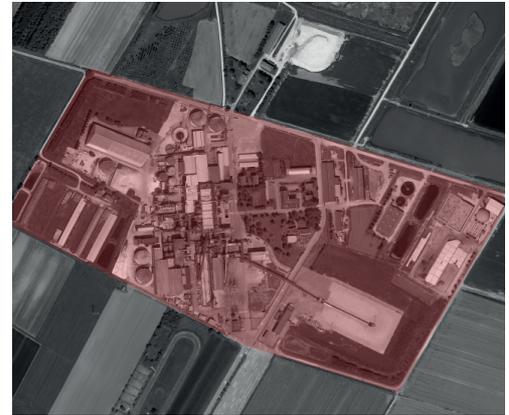
## 1. Zuccherificio di Minerbio Bologna, 1873

Stato di fatto: in funzione

Provincia: Bologna

Prima campagna di raccolta: 1960

Oggi di proprietà della COPROB, durante i periodi di intercampaña viene utilizzato per la raffinazione dello zucchero grezzo di canna.



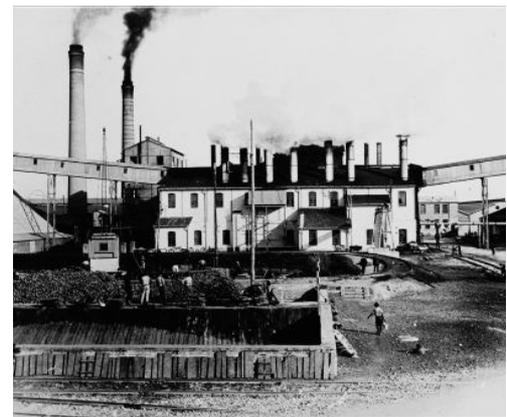
## 2. Zuccherificio di Pontelongo Padova, 1900

Stato di fatto: in funzione

Provincia: Padova

Prima campagna: 1910

Oggi di proprietà della COPROB, ma aperto dall'azienda Montesi, era il centro della rete di distillerie e zuccherifici della zona. Attualmente è uno dei due impianti ancora attivi in Italia.



## Zuccherifici italiani in stato di abbandono

- 1 Rieti (RI)
- 2 Avezzano (AQ)
- 3 Codigoro (FE)
- 4 Monterotondo (RM)
- 5 Cecina (LI)
- 6 Forlì (FC)
- 7 Granaio di Castelfiorentino (FI)
- 8 Massa lombarda (RA)
- 9 Spinetta Marengo Alessandria (AL)
- 10 Jolanda di Savoia (FE)
- 11 Lama Polesine Ceregnano (RO)
- 12 Porto Tolle (RO)
- 13 Ceggia (VE)
- 14 Cervignano del Friuli (UD)
- 15 Latina (LT)
- 16 Capua (CE)
- 17 Lamezia Terme (CZ)
- 18 Cà Venier Porto Tolle (RO)
- 19 Chieti (CH)
- 20 Giulianova (TE)
- 21 Montecosaro (MC)
- 22 Policoro (MT)
- 23 Ariano Ferrarese Mesola (FE) Bietoleria
- 24 Racconigi (CN)
- 25 San Quirico Trecasali (PR)
- 26 Argelato (BO)
- 27 Porto Viro Contarina (RO)
- 28 Ferrara D (FE) Distilleria
- 29 Castelmassa (RO)
- 30 San Bonifacio (VR)



## 1. Zuccherificio di Rieti Rieti, 1862

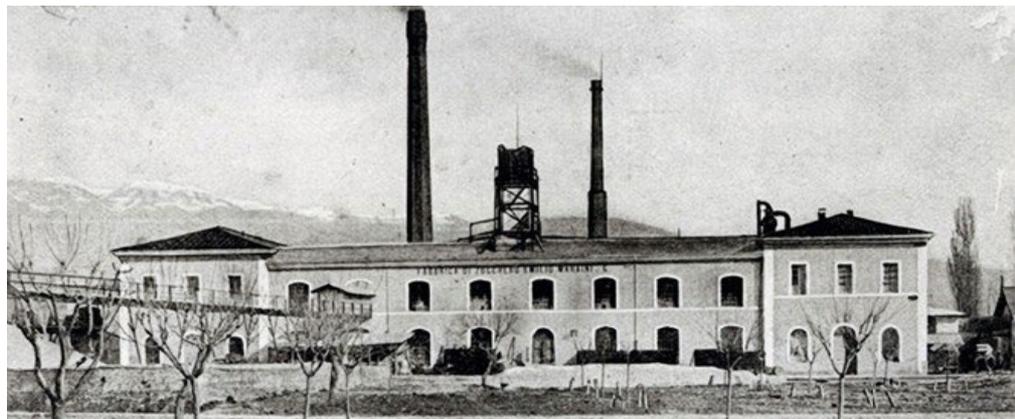
Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Rieti

Prima campagna di raccolta: 1862

Ultima campagna di raccolta: 1973

E' il primo stabilimento italiano pr la produzione dello zucchero, il primo edificio ormai non più esistente risaliva infatti al 1862.



## 2. Zuccherificio di Avezzano Aquila, 1899

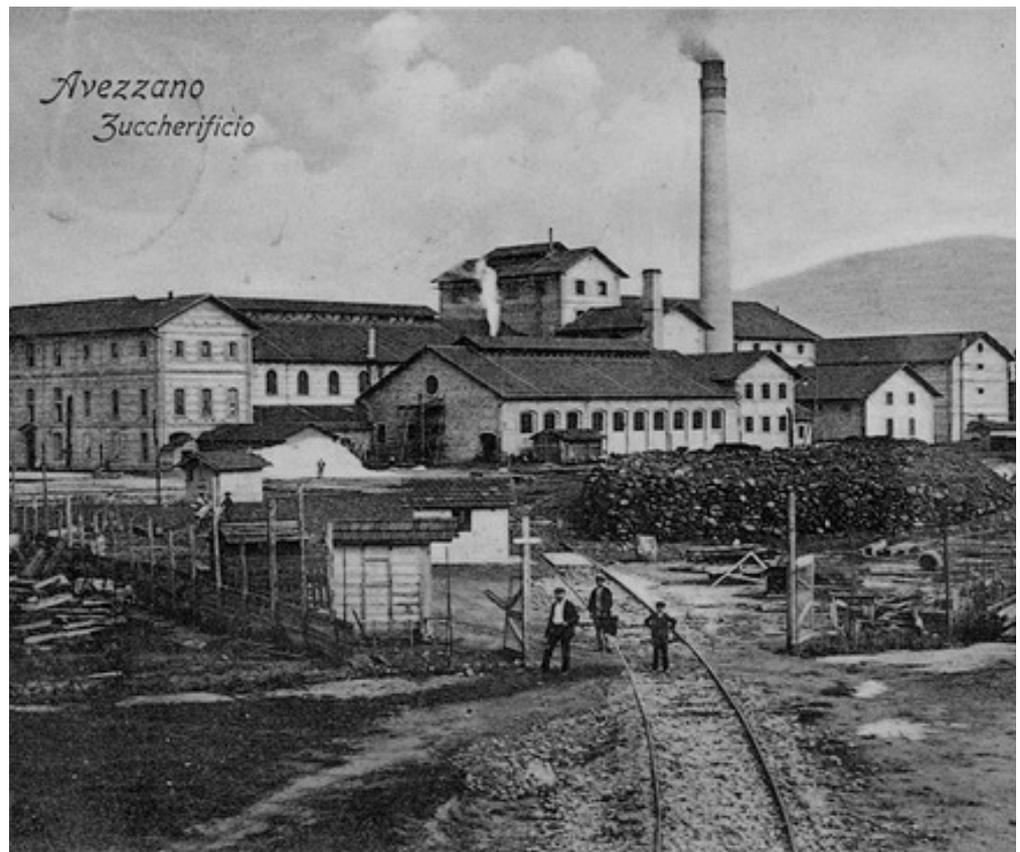
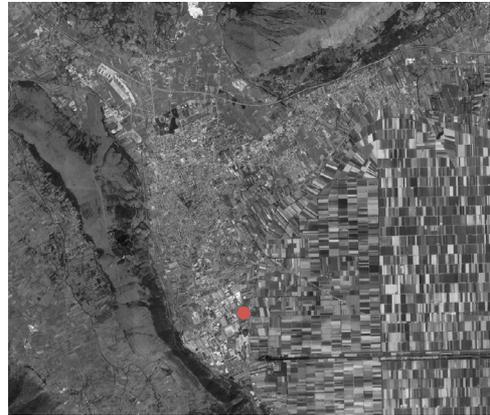
Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Ferrara

Prima campagna di raccolta: 1899

Ultima campagna di raccolta: 1987

Il complesso è sottoposto a vincolo da parte della soprintendenza dei beni culturali.





### 3. Zuccherificio di Codigoro Ferrara, 1899

Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Ferrara

Prima campagna di raccolta: 1899

Ultima campagna di raccolta: 1975

L'edificio principale si trova in stato di abbandono dalla chiusura dell'impianto.



#### 4. Zuccherificio di Monterotondo Roma, 1899

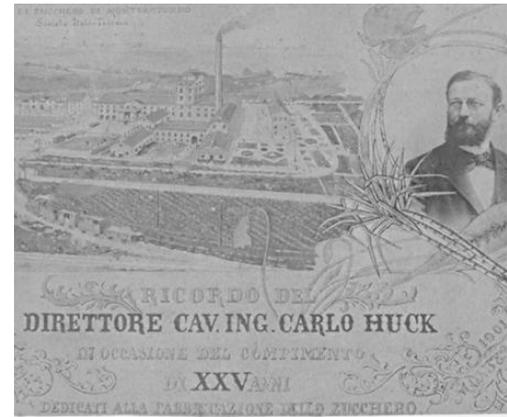
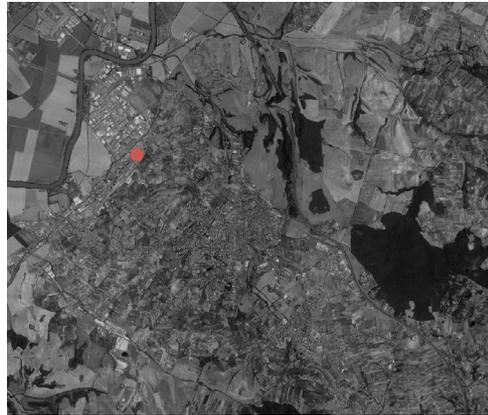
Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Roma

Prima campagna di raccolta: 1899

Ultima campagna di raccolta: n/d

Abbandonato.



## 5. Zuccherificio di Cecina Livorno, 1899

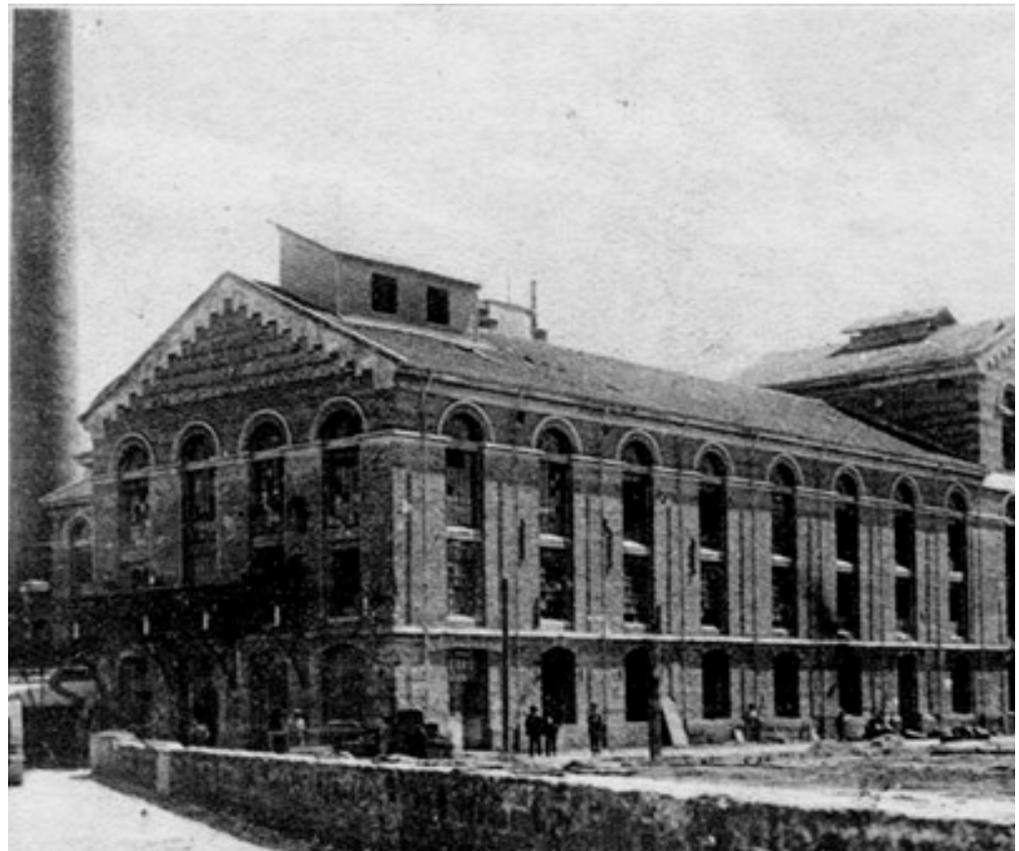
Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Livorno

Prima campagna di raccolta: 1900

Ultima campagna di raccolta: 1988

Abbandonato.



## 6. Zuccherificio di Forlì Forlì Cesena, 1899

Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Forlì Cesena

Prima campagna di raccolta: 1900

Ultima campagna di raccolta: 1973

Lo stabilimento abbandonato si trova in una zona centralissima della città.



## 7. Zuccherificio di Granaiole Castelfiorentino Fiorentina, 1900

Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Fiorentina

Prima campagna di raccolta: 1900

Ultima campagna di raccolta: 1971

Abbandonato.



## 8. Zuccherificio di Massa lombarda Ravenna, 1901

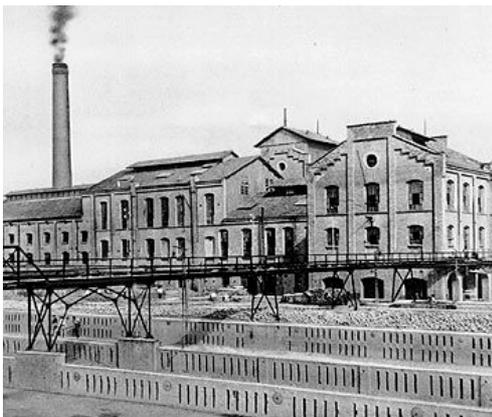
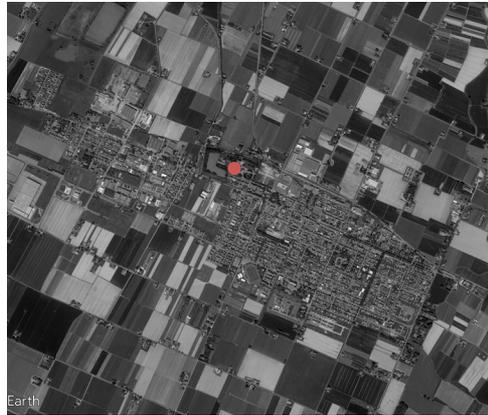
Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Ravenna

Prima campagna di raccolta: 1901

Ultima campagna di raccolta: 1973

L'edificio principale inutilizzato da più di quarant'anni, si è mantenuto in buone condizioni di conservazione.



## 9. Zuccherificio di Spinetta Marengo Alessandria, 1901

Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Alessandria

Prima campagna di raccolta: 1901

Ultima campagna di raccolta: 1972



Abbandonato.



**10. Zuccherificio di Jolanda  
di Savoia  
Ferrara, 1900**

Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Ferrara

Prima campagna di raccolta: 1924

Ultima campagna di raccolta: 1983

Abbandonato.



**11. Zuccherificio di Lama Polesine  
Ceregnano  
Fiorentina, 1924**

Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Fiorentina

Prima campagna di raccolta: 1924

Ultima campagna di raccolta: 1961

Abbandonato.



## 12. Zuccherificio di Porto Tolle Rovigo, 1924

Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Rovigo

Prima campagna: 1924

Ultima campagna: 1987

A seguito degli interventi di demolizione avvenuti nel 2013 in cui sono stati eliminati alcuni capannoni e la ciminiera, oggi rimangono gli edifici principali. Uno di questi è stato rifunzionalizzato ed è sede di un'azienda attiva nel settore alimentare.





### 13. Zuccherificio di Ceggia Venezia, 1930

Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Venezia

Prima campagna: 1930

Ultima campagna: 2000

Abbandonato



#### 14. Zuccherificio di Cervignano del Friuli Udine, 1936

Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Udine

Prima campagna: 1936

Ultima campagna: 1971

Abbandonato



## 15. Zuccherificio di Latina Latina, 1936

Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Rovigo

Prima campagna: 1936

Ultima campagna: 1993

Abbandonato



**16. Zuccherificio di Capua  
Caserta, 1938 ricostruito nel 1955**

Stato di fatto: in stato di abbandono

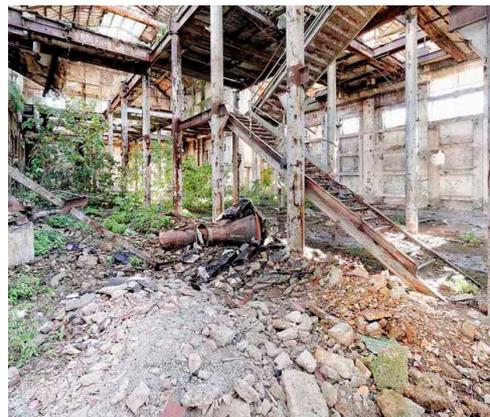
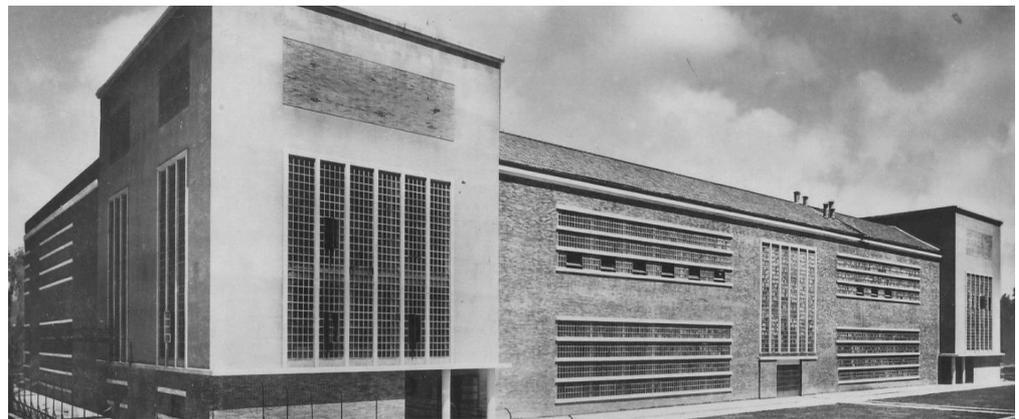
Provincia: Caserta

Prima campagna: 1938

Ultima campagna: 1983



Abbandonato



## 17. Zuccherificio di Lamezia Terme Catanzaro, 1941

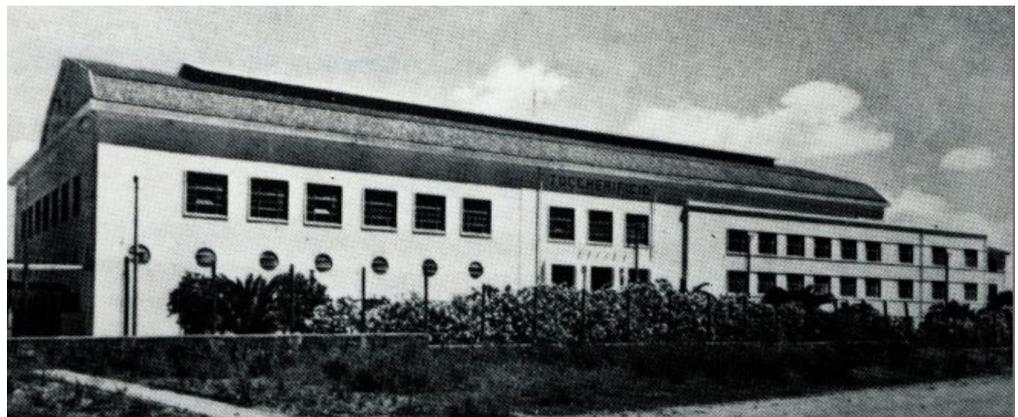
Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Catanzaro

Prima campagna: 1941

Ultima campagna: 1960

Abbandonato



**18. Zuccherificio di Cà Venier  
Porto Tolle  
Rovigo, 1950**

Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Rovigo

Prima campagna: 1950

Ultima campagna: 1970

Abbandonato



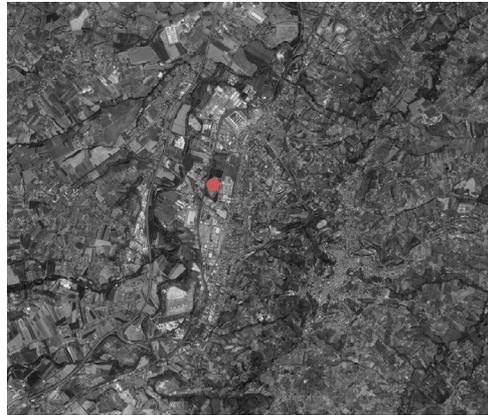
## 19. Zuccherificio di Chieti Chieti, 1952

Stato di fatto: in stato di abbandono

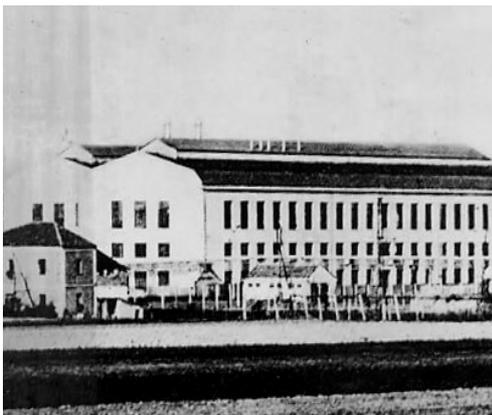
Provincia: Chieti

Prima campagna: 1952

Ultima campagna: 1975



Abbandonato



## 20. Zuccherificio di Giulianova Teramo, 1952

Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Udine

Prima campagna: 1952

Ultima campagna: 1971



Abbandonato



## 21. Zuccherificio di Montecosaro Macerata, 1954

Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Macerata

Prima campagna: 1954

Ultima campagna: 1971



Abbandonato



## 22. Zuccherificio di Policoro Matera, 1952

Stato di fatto: in stato di abbandono

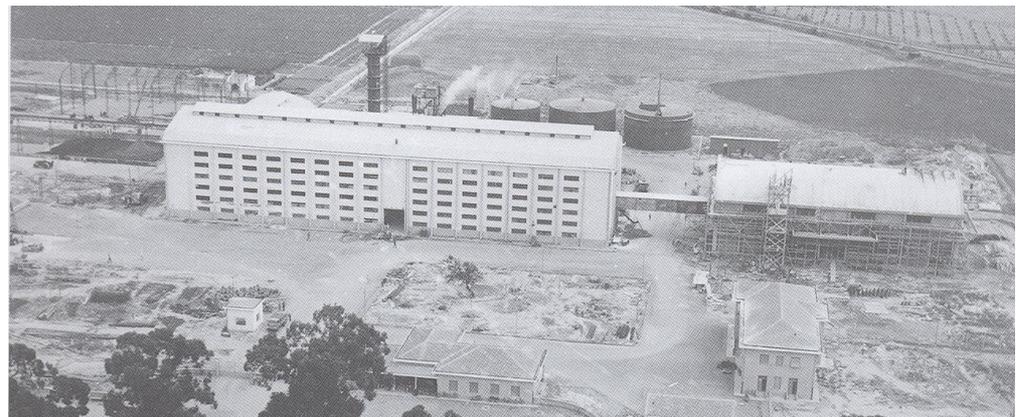
Provincia: Matera

Prima campagna: 1955

Ultima campagna: 1990



Abbandonato



**23. Bietoleria di Ariano Ferrarese  
Mesola  
Ferrara, 1952**

Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Ferrara

Prima campagna: 1955

Ultima campagna: 1956



Abbandonato



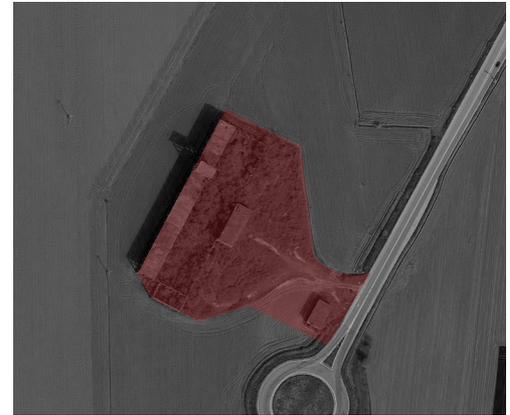
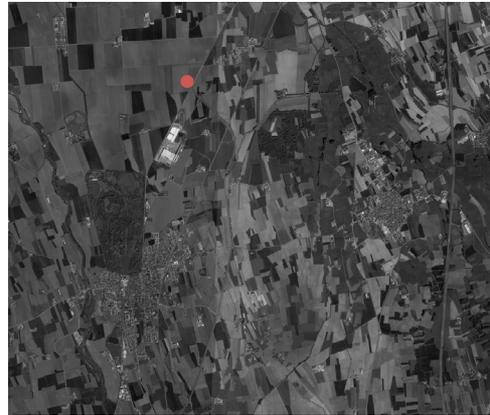
## 24. Zuccherificio di Racconigi Cuneo, 1956

Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Cuneo

Prima campagna: 1952

Ultima campagna: Mai completato



Abbandonato



**25. Zuccherificio di San Quirico  
Trecasali  
Parma, 1952**

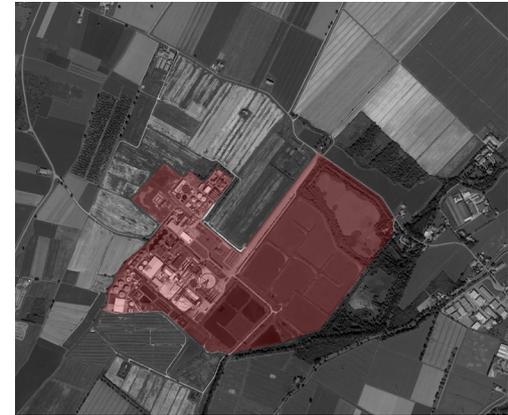
Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Parma

Prima campagna: 1970

Ultima campagna: 2016

Abbandonato



## 26. Zuccherificio di Argelato Bologna, 1971

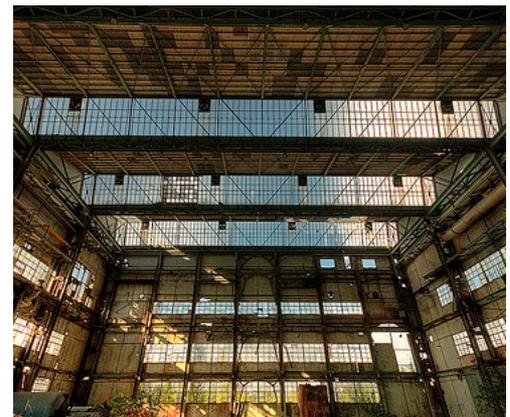
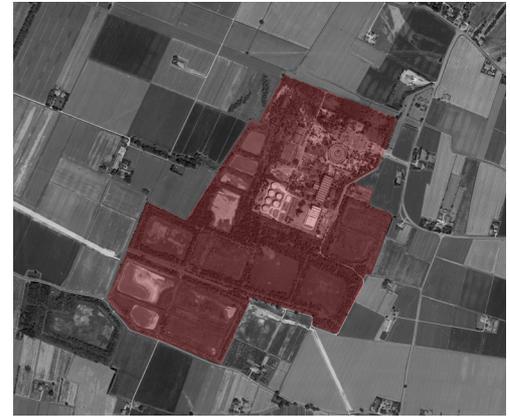
Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Bologna

Prima campagna: 1971

Ultima campagna: 1991

Abbandonato



**27. Zuccherificio di Porto Viro  
Contarina  
Rovigo, 1952**

Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Rovigo

Prima campagna: 1973

Ultima campagna: 2005

Abbandonato



## 28. Zuccherificio di Ferrara D Ferrara, n/d

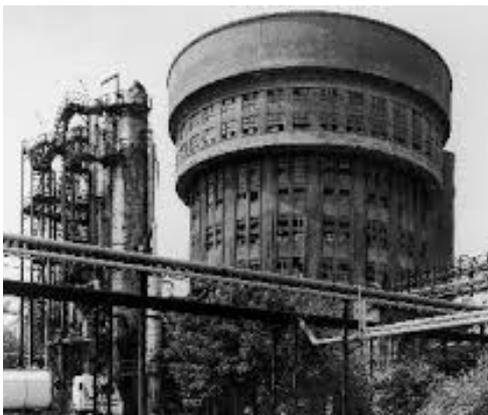
Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Ferrara

Prima campagna: n/d

Ultima campagna: n/d

Abbandonato



**29. Zuccherificio di Castelmasa  
Rovigo, n/d**

Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Rovigo

Prima campagna: n/d

Ultima campagna: n/d



Abbandonato



### 30. Zuccherificio di San Bonifacio Verona, n/d

Stato di fatto: in stato di abbandono

Provincia: Verona

Prima campagna: n/d

Ultima campagna: 1968

Abbandonato



## Zuccherifici italiani demoliti

- 1 Senigallia (AN)
- 2 Bologna (BO)
- 3 Pontelagoscuro B
- 4 Bazzano Valsamoggia (BO)
- 5 Cesena (FC)
- 6 Lendinara (RO)
- 7 Sarmato (PC)
- 8 San Giorgio di Nogaro (UD)
- 9 Cremona (CR)
- 10 Cologna Veneta (VR)
- 11 Foligno (PG)
- 12 Ferrara B (FE) Bonora
- 13 Ficarolo (RO)
- 14 Adria Bottrighe (RO)
- 15 Adria Cavanella Po (RO)
- 16 Imola (BO)
- 17 Piacenza (PC)
- 18 Casalmaggiore (CR)
- 19 Bondeno (FE)
- 20 Sermide (MN)
- 21 Viterbo (VT)
- 22 Badia Polesine (RO)
- 23 Granarolo Faentino Faenza (RA)
- 24 Molinella (BO)
- 25 Montagnana (PD)
- 26 Mantova (MN)
- 27 Stanghella (PD) Bietoleria
- 28 Sanguinetto (VR)
- 29 Battipaglia (SA)
- 30 Scarperia e San Piero (FI)
- 31 Comacchio (FE)
- 32 Crevalcore (BO)
- 33 Casei Gerola (PV)
- 34 Mizzana Ferrara C (FE)
- 35 San Pietro in Casale A (BO)
- 36 San Pietro in Casale B (BO)
- 37 Finale Emilia (MO)
- 38 Strongoli (KR)
- 39 Forlimpopoli (FC)
- 40 Ostellato (FE)
- 41 Lavello del Rendina (PZ)
- 42 Villasor (SU)
- 43 Castiglion Fiorentino (AR)
- 44 Incoronata Foggia (FO)
- 45 Rignano Garganico (FO)
- 46 Russi (RA)
- 47 Fermo (FM)
- 48 San Giovanni in Persiceto (BO)
- 49 Celano (AQ)
- 50 Fano (PU)
- 51 Jesi (AN)
- 52 Napoli (NA)
- 53 Fiorenzuola d'Arda (PC)
- 54 Segni Colleferro (RM)



## 1. Zuccherificio di Senigallia Ancona, 1882

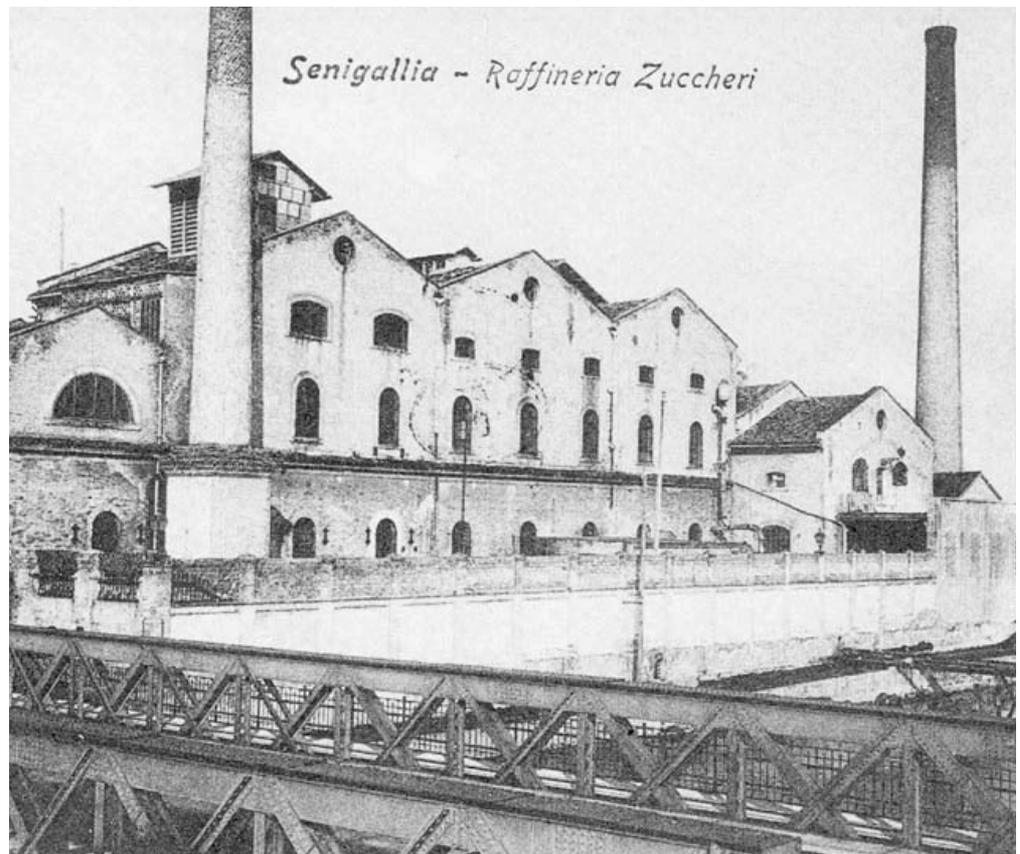
Stato di fatto: demolito

Provincia: Ancona

Prima campagna: 1882

Ultima campagna: n/d

Entrata in funzione nel 1882 è la terza raffineria di zucchero nata in Italia dopo quella di Rieti e Sampierdarena.



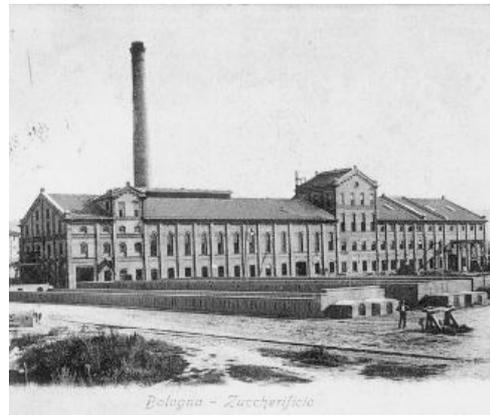
## 2. Zuccherificio di Bologna Bologna, 1898

Stato di fatto: demolito

Provincia: Bologna

Prima campagna: 1898

Ultima campagna: 1971



Demolito nei primi anni 70.



### 3. Zuccherificio di Pontelagoscuro B Ferrara, 1899

Stato di fatto: demolito

Provincia: Ferrara

Prima campagna di raccolta: 1899

Ultima campagna di raccolta: 2007

La fabbrica è stata chiusa nel 2007 e negli anni successivi si è provveduto alla sua demolizione, rimangono ancora i due grossi silos.



#### **4. Zuccherificio di Bazzano Bologna, 1899**

Stato di fatto: demolito

Provincia: Ferrara

Prima campagna di raccolta: 1899

Ultima campagna di raccolta: n/d

Il complesso industriale è stato demolito  
in seguito ai bombardamenti durante la  
Seconda Guerra Mondiale.



## 5. Zuccherificio di Cesena Forlì Cesena, 1900

Stato di fatto: demolito

Provincia: Forlì Cesena

Prima campagna di raccolta: 1900

Ultima campagna di raccolta: 1974

Demolito nei primi anni 2000 ad esclusione della ciminiera, l'area è stata frutto di un intervento completato nel 2004 su progetto dell'architetto Gregotti ed ha visto la nascita della nuova sede della Cassa di Risparmio di Cesena.



## 6. Zuccherificio di Lendinara Rovigo, 1899

Stato di fatto: demolito

Provincia: Rovigo

Prima campagna di raccolta: 1900

Ultima campagna di raccolta: 1983

Della fabbrica rimane la ciminiera e alcune  
palazzine di uffici.



## 7. Zuccherificio di Sarmato Piacenza, 1900

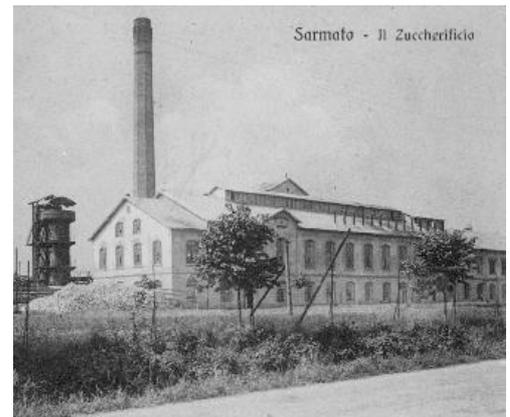
Stato di fatto: demolito

Provincia: Piacenza

Prima campagna di raccolta: 1900

Ultima campagna di raccolta: 2002

Demolito nel 2010 a sei anni dalla sua  
chiusura, rimane la ciminiera ed un silos.



## 8. Zuccherificio di San Giorgio di Nogaro Udine, 1900

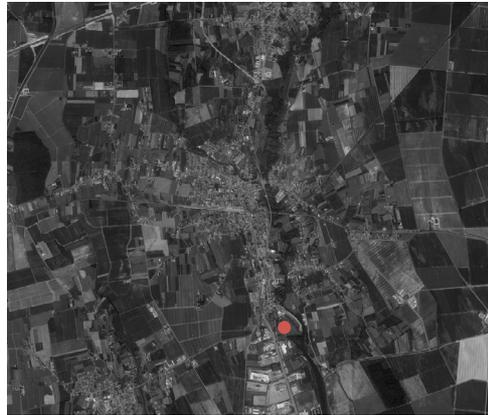
Stato di fatto: demolito

Provincia: Udinese

Prima campagna di raccolta: 1900

Ultima campagna di raccolta: n/d

Rimane la ciminiera ed alcuni capannoni oltre ad alcune strutture accessorie.



**9. Zuccherificio di Cremona  
Cremona, 1900**

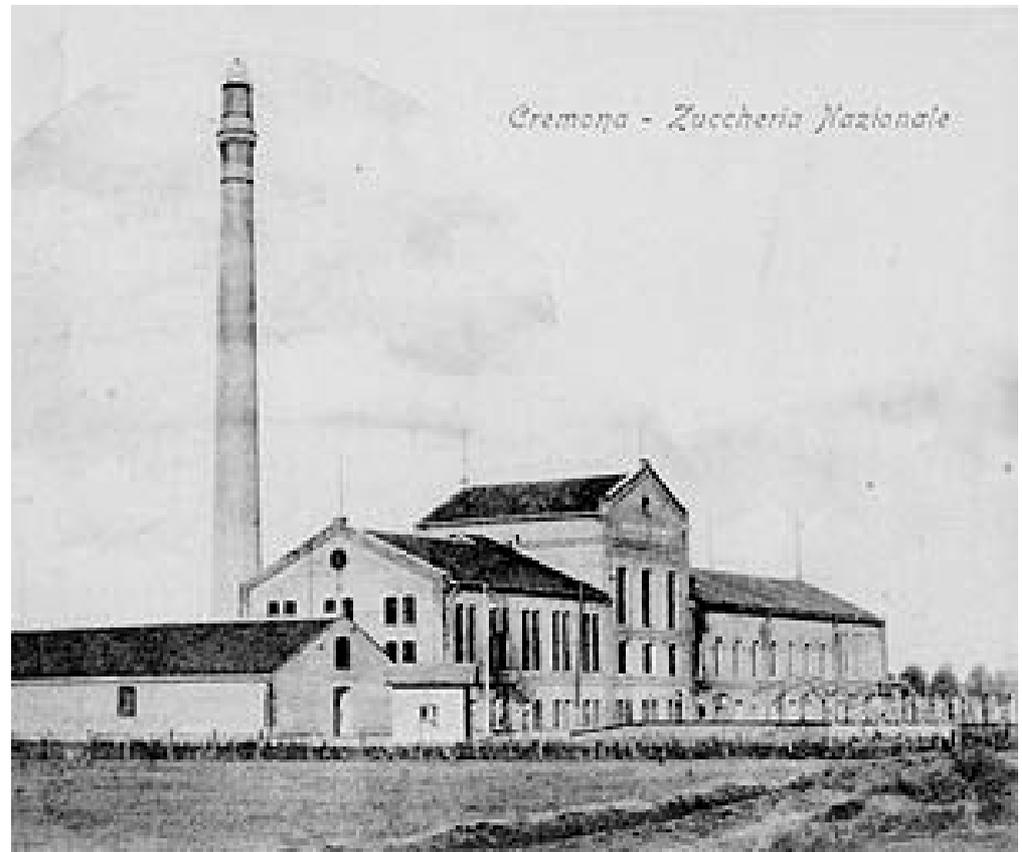
Stato di fatto: demolito

Provincia: Cremona

Prima campagna di raccolta: prima 1900

Ultima campagna di raccolta: 1958

Demolito.



## 10. Zuccherificio di Cologna Veneta Verona, 1900

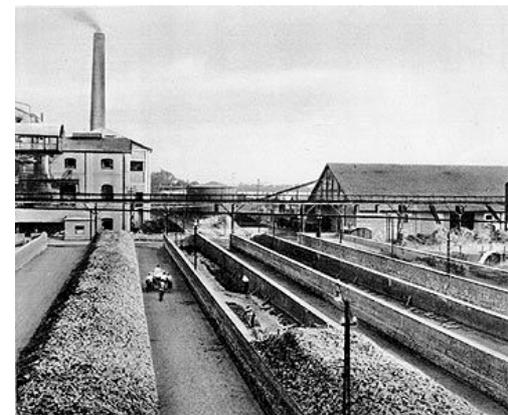
Stato di fatto: demolito

Provincia: Verona

Prima campagna di raccolta: 1900

Ultima campagna di raccolta: 1958

Demolito nel 2010 a sei anni dalla sua  
chiusura, rimane la ciminiera ed un silos.



## 11. Zuccherificio di Foligno Perugia, 1900 ricostruito nel 1954

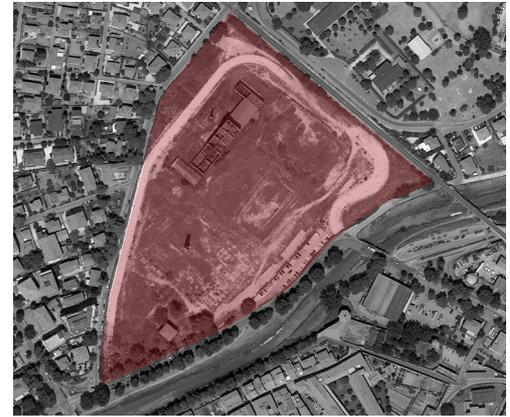
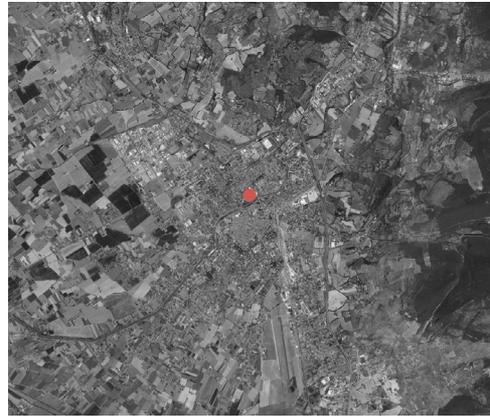
Stato di fatto: demolito

Provincia: Perugia

Prima campagna di raccolta: prima 1900

Ultima campagna di raccolta: 1981

Demolito parzialmente nei primi anni 2000  
oggi rimane il fabbricato principale.



## 12. Zuccherificio di Ferrara B (Bonora) Ferrara, 1901

Stato di fatto: demolito

Provincia: Ferrara

Prima campagna di raccolta: 1901

Ultima campagna di raccolta: 1989

Demolito, successivamente sul sedime è stato ricostruito un edificio che richiama planimetricamente l'antica fabbrica, oggi vi trovano posto la sede della società Eridania e quella della Confindustria.



### 13. Zuccherificio di Ficarolo Rovigo, 1901

Stato di fatto: demolito

Provincia: Perugia

Prima campagna di raccolta: prima 1901

Ultima campagna di raccolta: 1983

In gran parte demolito nel 2014 rimane la  
ciminiera e alcuni capannoni.



#### 14. Zuccherificio di Adria Bottrighe Rovigo, 1904

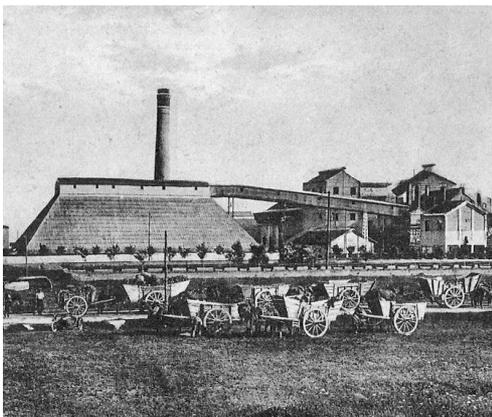
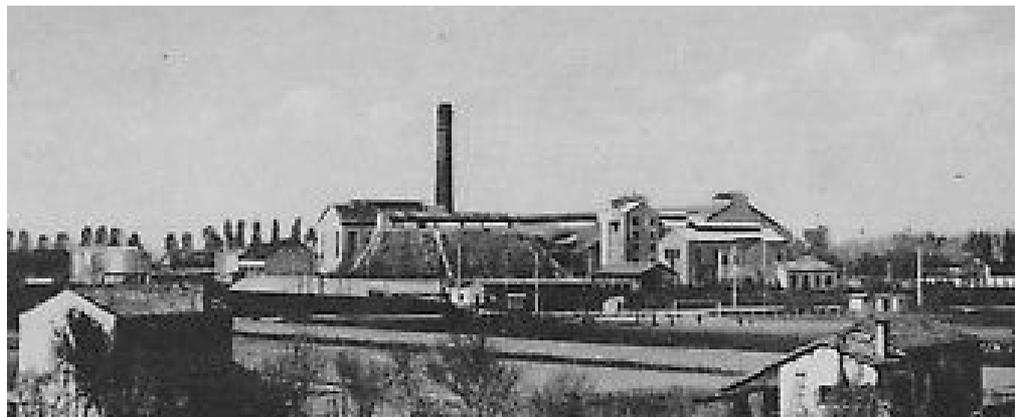
Stato di fatto: demolito

Provincia: Rovigo

Prima campagna di raccolta: prima 1904

Ultima campagna di raccolta: 1991

Oggi rimangono numerosi edifici tuttavia il fabbricato originario del 1904 ovvero quello con il valore storico artistico maggiore è stato demolito nei primi anni 2000.



**15. Zuccherificio di Adria  
Cavanella Po  
Rovigo, 1906**

Stato di fatto: demolito

Provincia: Rovigo

Prima campagna di raccolta: prima 1906

Ultima campagna di raccolta: 1973

Demolito, rimangono alcuni capannoni e  
alcune strutture accessorie.



**16. Zuccherificio di Imola  
Bologna, 1907**

Stato di fatto: demolito

Provincia: Bologna

Prima campagna di raccolta: prima 1907

Ultima campagna di raccolta: 1919



Demolito.

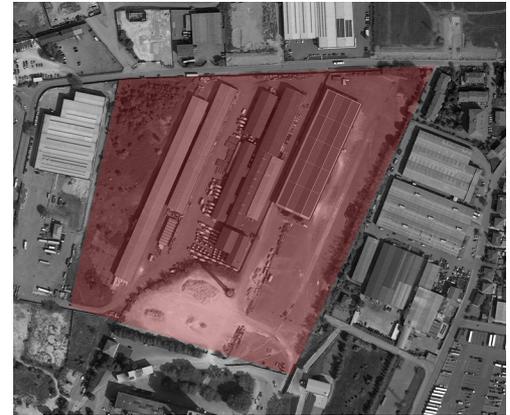
## 17. Zuccherificio Piacenza Piacenza, 1910

Stato di fatto: demolito

Provincia: Piacenza

Prima campagna di raccolta: prima 1910

Ultima campagna di raccolta: 1978



Demolito, rimane soltanto la ciminiera.



## 18. Zuccherificio di Casalmaggiore Cremona, 1911

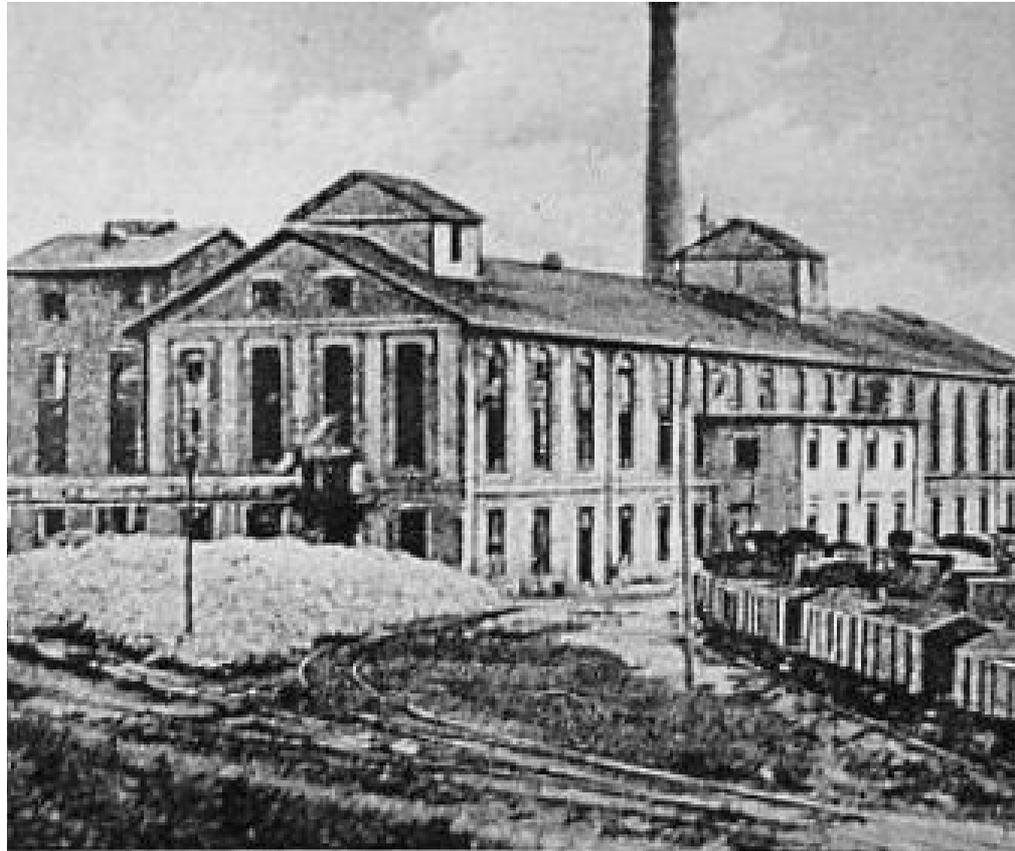
Stato di fatto: demolito

Provincia: Cremona

Prima campagna di raccolta: prima 1911

Ultima campagna di raccolta: 1969

Nel 2015 sono state demolite le ultime testimonianze della fabbrica ovvero le due palazzine residenziali che ospitavano i lavoratori.



## 19. Zuccherificio di Bondeno Ferrara, 1912

Stato di fatto: demolito

Provincia: Ferrara

Prima campagna di raccolta: 1912

Ultima campagna di raccolta: 2005

Tutti gli edifici del complesso sono stati demoliti in seguito alla chiusura avvenuta nel 2005.



## 20. Zuccherificio di Sermide Mantova, 1924

Stato di fatto: demolito

Provincia: Mantova

Prima campagna di raccolta: 1924

Ultima campagna di raccolta: 1957



Le strutture principali sono state demolite nel 2011, rimangono alcuni capannoni e la villa del direttore progettata dall'architetto Renzo Zavarella.



**21. Zuccherificio di Viterbo  
Viterbo, 1921**

Stato di fatto: demolito

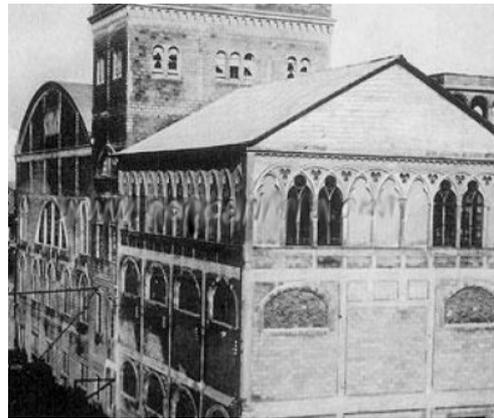
Provincia: Viterbo

Prima campagna di raccolta: 1921

Ultima campagna di raccolta: anni 30



Demolito.



**22. Zuccherificio di Badia Polesine  
Rovigo, 1924**

Stato di fatto: demolito

Provincia: Rovigo

Prima campagna di raccolta: 1924

Ultima campagna di raccolta: 1972



Demolito.

### 23. Zuccherificio di Granarolo Faentino Ravenna, 1924

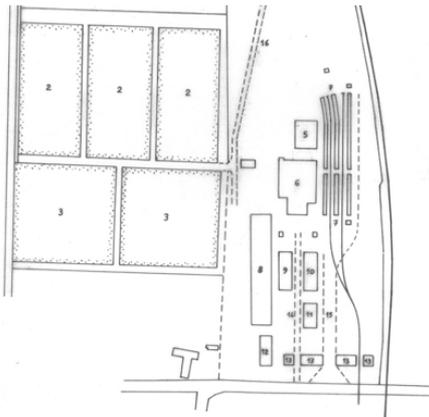
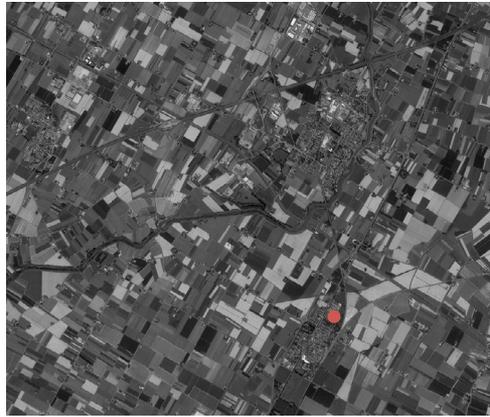
Stato di fatto: demolito

Provincia: Ravenna

Prima campagna di raccolta: 1924

Ultima campagna di raccolta: 1966

Rimane oggi il magazzino principale e  
alcuni edifici residenziali che facevano  
parte del complesso.



## 24. Zuccherificio di Molinella Bologna, 1924

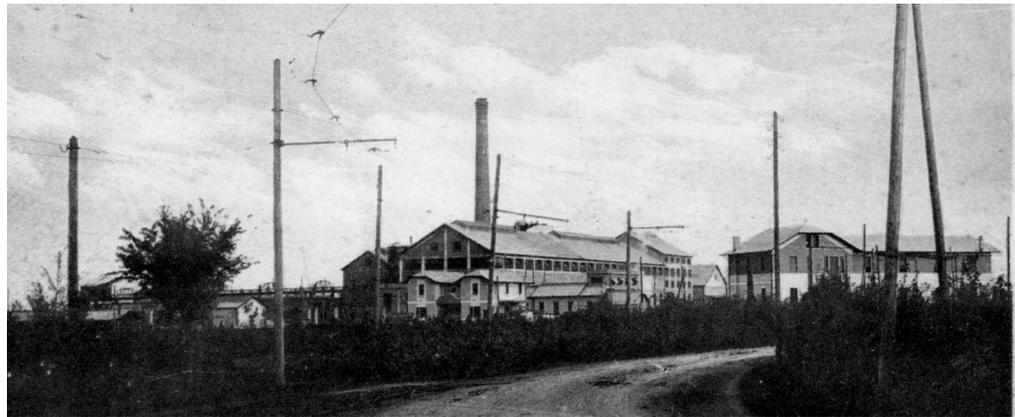
Stato di fatto: demolito

Provincia: Bologna

Prima campagna di raccolta: 1924

Ultima campagna di raccolta: 1991

Demolito nel 2011, rimane la ciminiera.



## 25. Zuccherificio di Montagnana Padova, 1924

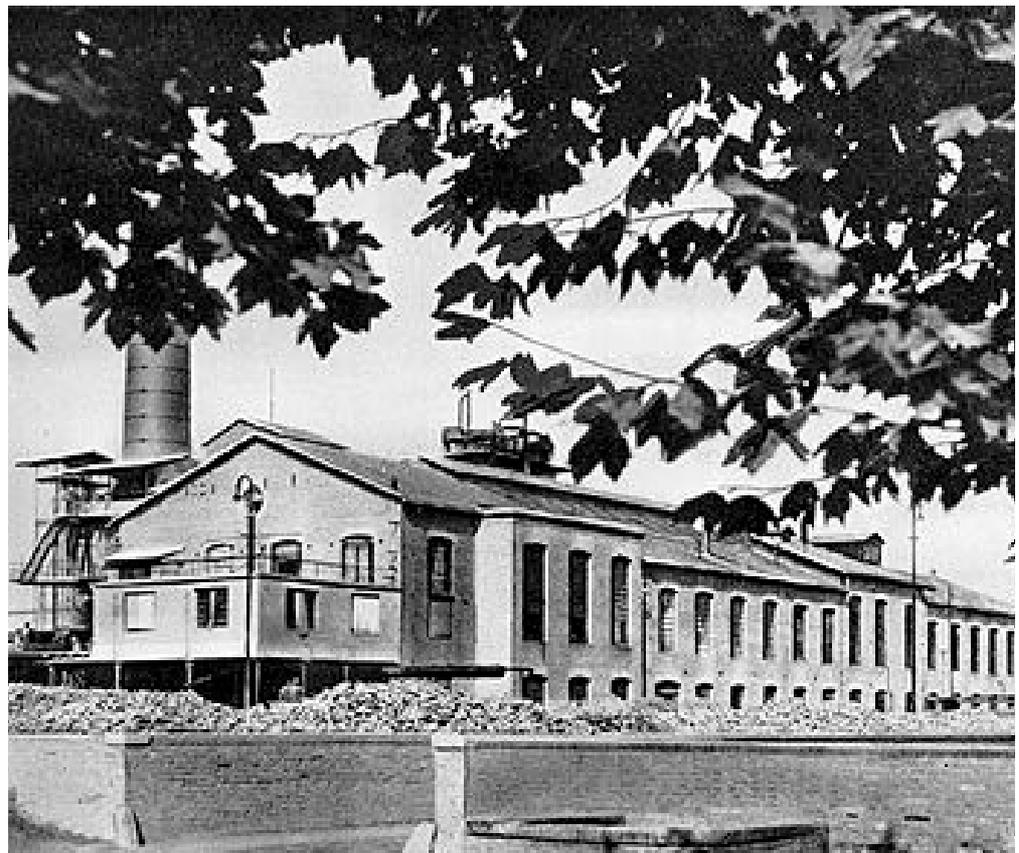
Stato di fatto: demolito

Provincia: Padova

Prima campagna di raccolta: 1924

Ultima campagna di raccolta: 1969

Il fabbricato principale unica struttura rimasta, è utilizzato da un'azienda che lavora l'acciaio e produce pentolame.



**26. Zuccherificio di Mantova  
Mantova, 1924**

Stato di fatto: demolito

Provincia: Mantova

Prima campagna di raccolta: 1924

Ultima campagna di raccolta: 1957

La fabbrica è stata interamente demolita subito dopo la chiusura nel 1957.



**27. Bietoleria di Stanghella  
Padova, 1924**

Stato di fatto: demolito

Provincia: Padova

Prima campagna di raccolta: 1924

Ultima campagna di raccolta: 1959

Demolito.



## 28. Zuccherificio di Sanguinetto Verona, 1928

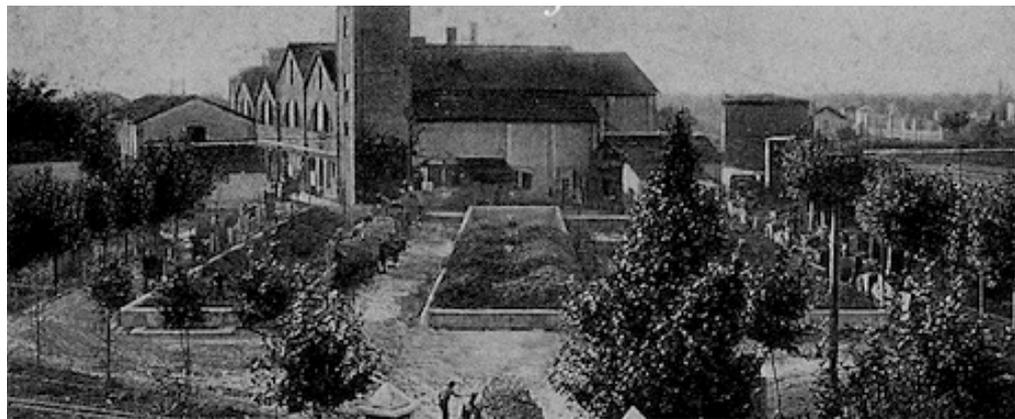
Stato di fatto: demolito

Provincia: Verona

Prima campagna di raccolta: 1928

Ultima campagna di raccolta: n/d

Il piccolo stabilimento dal 1964 fa parte di un complesso produttivo della multinazionale Unilever che tutt'ora risulta attivo.



**29. Zuccherificio di Battipaglia  
Salerno, 1941  
Ricostruito nel 1955**

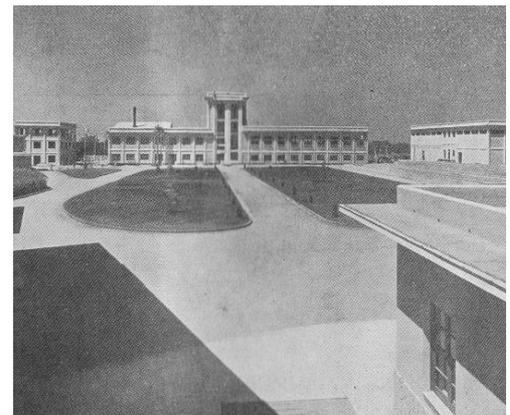
Stato di fatto: demolito

Provincia: Salerno

Prima campagna di raccolta: 1941

Ultima campagna di raccolta: 1970

Ha subito bombardamenti nel corso del secondo conflitto mondiale, ricostruito nel 1955 ha proseguito la sua lavorazione per altri quindici anni. Demolito nei primi anni 2000.



### 30. Zuccherificio di Scarperia e San Piero Firenze, 1947

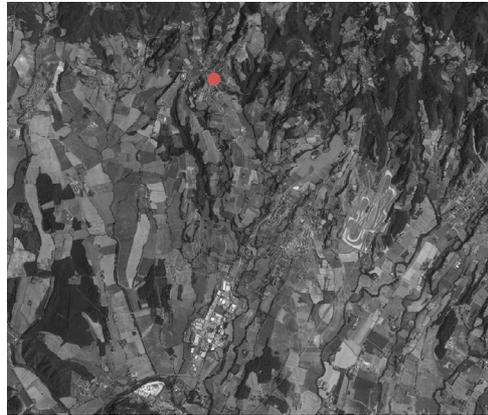
Stato di fatto: demolito

Provincia: Firenze

Prima campagna di raccolta: 1947

Ultima campagna di raccolta: 1969

Inglobato negli anni in un'area produttiva è stato demolito nei primi anni 2000.



**31. Zuccherificio di Comacchio  
Ferrara, 1952  
Ricostruito nel 1988**

Stato di fatto: demolito

Provincia: Ferrara

Prima campagna di raccolta: 1952

Ultima campagna di raccolta: 1988

Demolito nel 2010 rimangono la  
palazzina, la guardiola e alcuni capannoni.



**32. Zuccherificio di Crevalcore  
Bologna, 1952  
Ricostruito nel 1985**

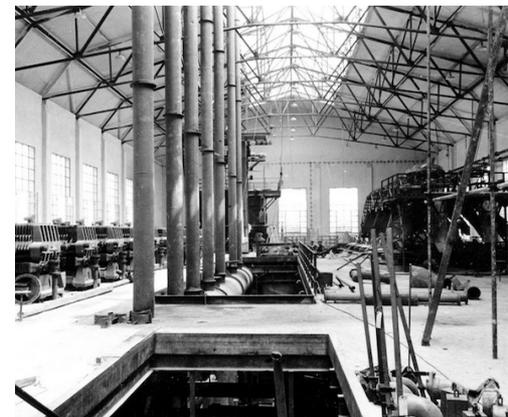
Stato di fatto: demolito

Provincia: Bologna

Prima campagna di raccolta: 1952

Ultima campagna di raccolta: 1985

Rimangono alcuni edifici che erano utilizzati  
come uffici e alcuni capannoni della  
vecchia fabbrica utilizzati da un'azienda  
che produce concimi e fertilizzanti.



### 33. Zuccherificio di Casei Gerola Pavia, 1953

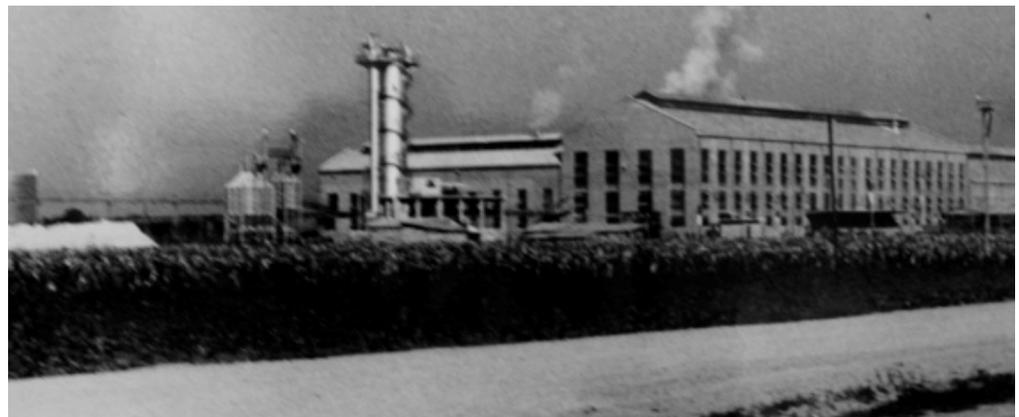
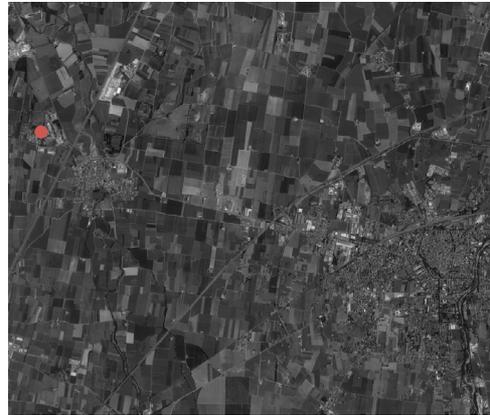
Stato di fatto: demolito

Provincia: Pavia

Prima campagna di raccolta: 1953

Ultima campagna di raccolta: 2006

Demolito dopo la chiusura dello stabilimento nel 2007, rimangono alcuni edifici accessori.



### **34. Zuccherificio di Ferrara C Mizzana Ferrara, 1954**

Stato di fatto: demolito

Provincia: Ferrara

Prima campagna di raccolta: 1954

Ultima campagna di raccolta: 1970

Oggi al suo posto si trova un'area  
produttiva, si possono ancora trovare le  
palazzine di comando e residenziali.



### **35. Zuccherificio di San Pietro in Casale A Bologna, 1954**

Stato di fatto: demolito

Provincia: Bologna

Prima campagna di raccolta: 1954

Ultima campagna di raccolta: 2005

Lo stabilimento è stato demolito negli anni successivi alla sua chiusura avvenuta nel 2005.



**36. Zuccherificio di San Pietro  
in Casale B  
Bologna, 1954**

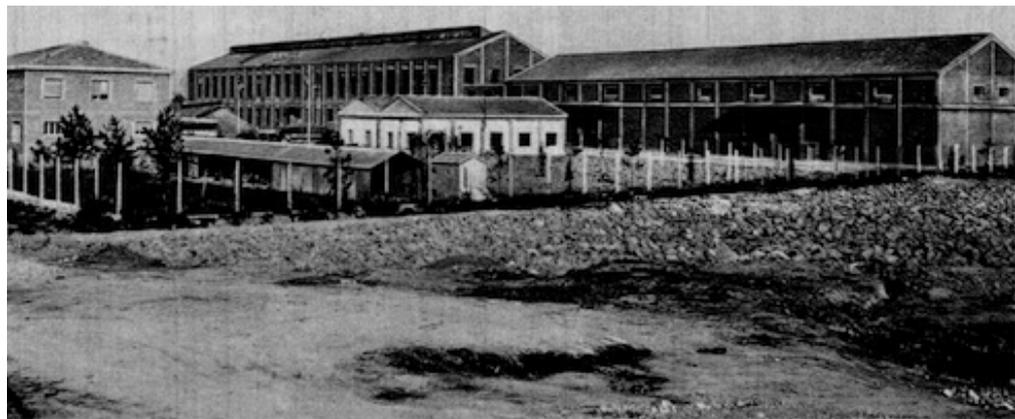
Stato di fatto: demolito

Provincia: Bologna

Prima campagna di raccolta: 1954

Ultima campagna di raccolta: 1991

Ha subito le stesse sorti dello stabilimento A,  
demolito nei primi anni 2000 .



### 37. Zuccherificio di Finale Emilia Modena, 1955

Stato di fatto: demolito

Provincia: Modena

Prima campagna di raccolta: 1956

Ultima campagna di raccolta: 2006

Lo stabilimento è stato demolito negli anni successivi alla sua chiusura avvenuta nel 2006.



### 38. Zuccherificio di Strongoli Crotone, 1959

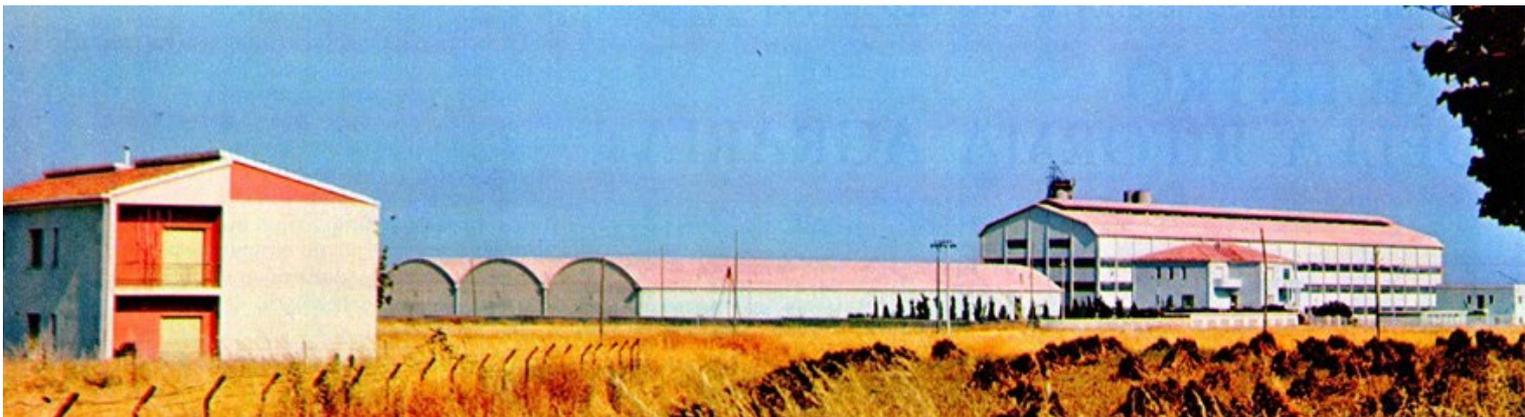
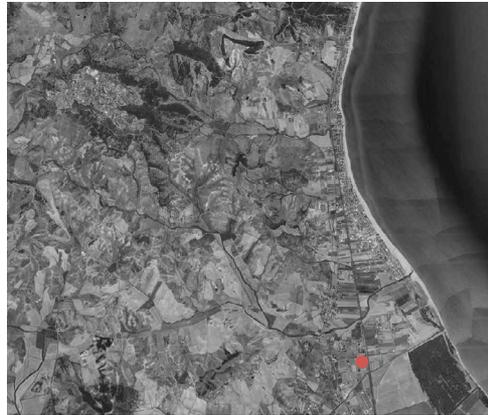
Stato di fatto: demolito

Provincia: Crotone

Prima campagna di raccolta: 1959

Ultima campagna di raccolta: 1992

Al suo fianco è stata costruita una centrale a biomasse sfruttando la presenza dei silos e dei capannoni, l'edificio dello zuccherificio è stato demolito.



### 39. Zuccherificio di Forlimpopoli Forlì Cesena, 1960

Stato di fatto: demolito

Provincia: Forlì Cesena

Prima campagna di raccolta: 1960

Ultima campagna di raccolta: 2005

A seguito della chiusura nel 2005, del complesso rimangono alcuni capannoni e alcuni silos.



#### 40. Zuccherificio di Ostellato Ferrara, 1960

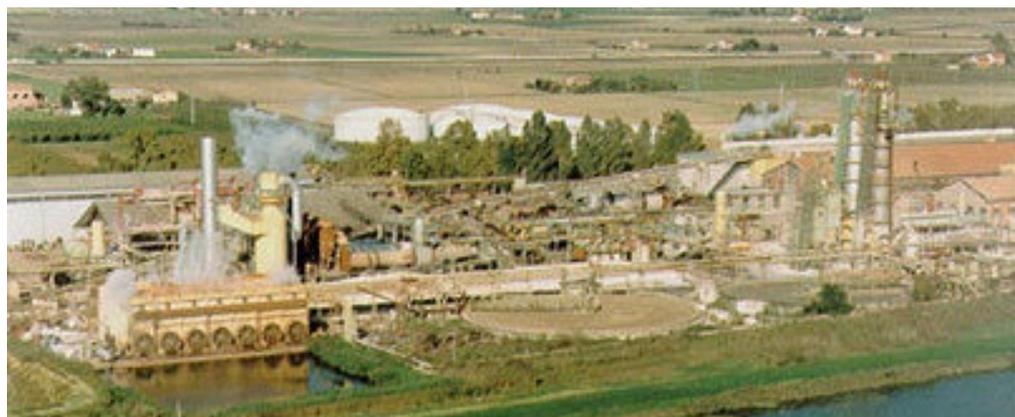
Stato di fatto: demolito

Provincia: Ferrara

Prima campagna di raccolta: 1960

Ultima campagna di raccolta: 2005

Stabilimento demolito dopo che ha cessato  
la produzione nel 2005, restano alcuni  
silos e alcuni capannoni secondari.



**41. Zuccherificio di Lavello  
del Rendina  
Potenza, 1960**

Stato di fatto: demolito

Provincia: Potenza

Prima campagna di raccolta: 1960

Ultima campagna di raccolta: 1994



Chiuso nel 1994 è stato demolito nel  
2007.



## 42. Zuccherificio di Villasor Sud Sardegna, 1960

Stato di fatto: demolito

Provincia: Sud Sardegna

Prima campagna di raccolta: 1960

Ultima campagna di raccolta: 2005

A seguito della chiusura nel 2005, rimane soltanto qualche palazzina residenziale degli ex lavoratori.



**43. Zuccherificio di Castiglion  
Fiorentino  
Arezzo, 1962**

Stato di fatto: demolito

Provincia: Arezzo

Prima campagna di raccolta: 1962

Ultima campagna di raccolta: 2005

Demolito dopo la chiusura nel 2005.



#### 44. Zuccherificio di Incoronata Foggia, 1960

Stato di fatto: demolito

Provincia: Foggia

Prima campagna di raccolta: 1962

Ultima campagna di raccolta: 2005



Demolito a seguito della chiusura nel 2005.



**45. Zuccherificio di Rignano  
Garganico  
Foggia, 1962**

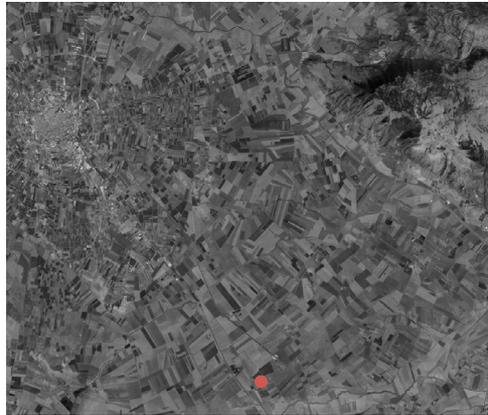
Stato di fatto: demolito

Provincia: Foggia

Prima campagna di raccolta: 1962

Ultima campagna di raccolta: 1992

Dopo la sua demolizione nei primi anni  
2000 è stata costruita sul suo sedime una  
centrale a biomasse, rimane in buone  
condizioni il quartiere operaio situato in una  
zona limitrofa.



#### 46. Zuccherificio di Russi Ravenna, 1962

Stato di fatto: demolito

Provincia: Ravenna

Prima campagna di raccolta: 1962

Ultima campagna di raccolta: 2005

Dopo la chiusura nel 2005 l'impianto è stato demolito ad eccezione di alcuni capannoni.



## 47. Zuccherificio di Fermo Fermo, 1967

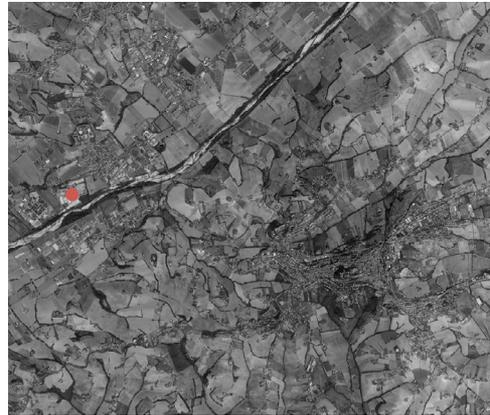
Stato di fatto: demolito

Provincia: Fermo

Prima campagna di raccolta: 1967

Ultima campagna di raccolta: 2006

Demolito dopo il termine delle attività nel 2006, rimane un capannone e altri volumi secondari.



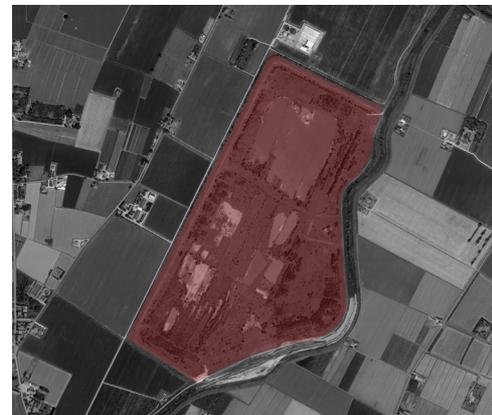
**48. Zuccherificio di San Giovanni  
In Persiceto  
Bologna, 1962**

Stato di fatto: demolito

Provincia: Bologna

Prima campagna di raccolta: 1969

Ultima campagna di raccolta: 2004



Demolito dopo la sua chiusura nel 2004.



## 49. Zuccherificio di Celano Aquila, 1967

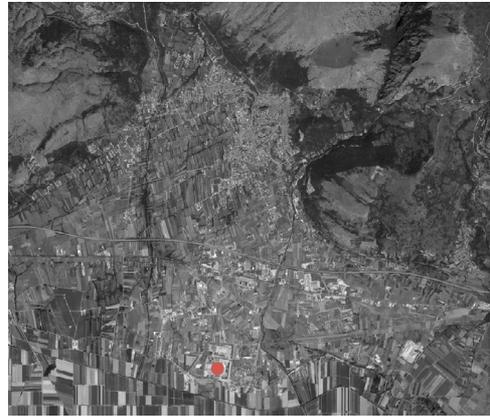
Stato di fatto: demolito

Provincia: Aquila

Prima campagna di raccolta: n/d

Ultima campagna di raccolta: 2006

Demolito dopo la chiusura nel 2006.



## 50. Zuccherificio di Fano Pesaro e Urbino, 1967

Stato di fatto: demolito

Provincia: Pesaro e Urbino

Prima campagna di raccolta: n/d

Ultima campagna di raccolta: n/d

Demolito il complesso nei primi anni 2000  
sono iniziati i lavori per la costruzione di  
un polo tecnologico, ad oggi sono presenti  
solo le strutture incomplete.



## 51. Zuccherificio di Jesi Ancona, 1967

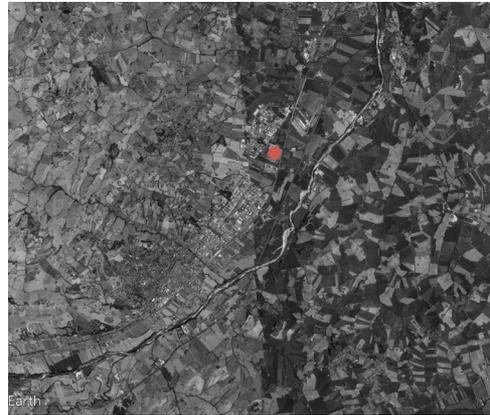
Stato di fatto: demolito

Provincia: Ancona

Prima campagna di raccolta: n/d

Ultima campagna di raccolta: 2008

In gran parte demolito dopo la chiusura nel 2008, oggi rimangono alcune strutture tra le quali silos, una palazzina di uffici e alcuni capannoni.



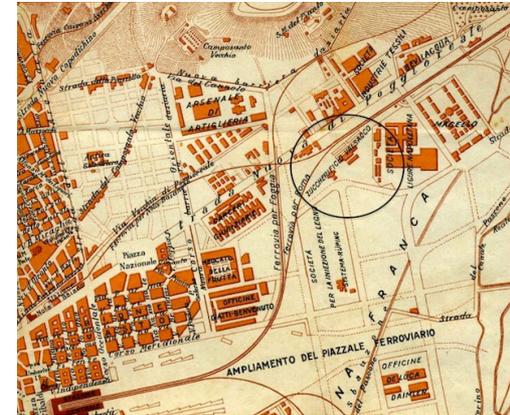
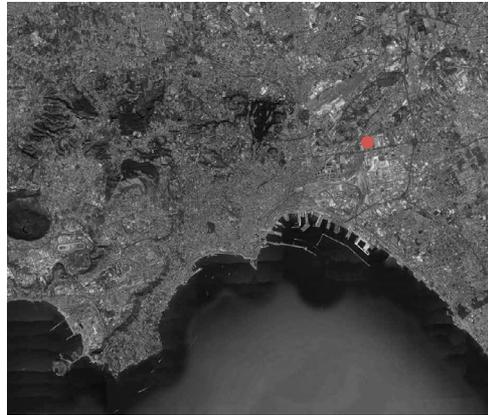
## 52. Zuccherificio di Napoli Napoli, 1967

Stato di fatto: demolito

Provincia: Napoli

Prima campagna di raccolta: n/d

Ultima campagna di raccolta: n/d



Non si hanno notizie sull'anno di apertura e chiusura dello stabilimento, oggi nella sua collocazione si trovano dei capannoni .

**53. Zuccherificio di Fiorenzuola  
d'Arda  
Piacenza, n/d**

Stato di fatto: demolito

Provincia: Piacenza

Prima campagna di raccolta: n/d

Ultima campagna di raccolta: n/d

In gran parte demolito dopo la chiusura  
nel 2008, oggi rimangono alcune strutture  
tra le quali silos, una palazzina di uffici e  
alcuni capannoni.



**54. Zuccherificio di Segni  
Colleferro  
Roma, n/d**

Stato di fatto: demolito

Provincia: Roma

Prima campagna di raccolta: n/d

Ultima campagna di raccolta: n/d



Non si hanno notizie sull'anno di apertura e chiusura dello stabilimento.



## 4 - Il porto di Gioia Tauro

### 4.1 Il quinto polo siderurgico, il mancato sviluppo e le alternative

A partire dai primi anni Settanta del Novecento matura l'idea di erigere un quinto polo industriale italiano, con contributo decisivo del ministro delle Partecipazioni Statali Arnaldo Forlani, allorché molte Regioni si autocandidano per il progetto; l'IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale) propende per la destinazione al settore siderurgico, appannaggio di FINSIDER (Società Finanziaria Siderurgica) e per la localizzazione dell'area produttiva al Sud Italia, grazie alla disponibilità di spazi e manodopera.

Il sito originario è individuato nella Piana di Sibari, in Calabria, grazie alla vicinanza di Taranto, ma, a causa delle preesistenze archeologiche ed il conseguente diniego da parte della Sovrintendenza, si opta per la Piana di Gioia Tauro.

La pianura gioiese è scelta, anche come misura compensativa, dall'allora presidente del consiglio dei ministri Emilio Colombo, in seguito ad alcuni accordi con le istituzioni politiche locali, che sanciscono la fine delle sanguinose rivolte popolari note come "moti di Reggio" nell'ottobre del 1972.

Il piano di investimenti che ne consegue prende il nome di "piano Colombo".

La decisione incontra pareri sfavorevoli, poiché la zona non è ritenuta strategica per il bacino occupazionale della città di Reggio Calabria, distante circa 78 Km, presenta elevato rischio sismico ed alti costi di costruzione dello scalo marittimo, nonché potenziali ricadute fortemente negative sull'agricoltura e sull'ambiente.

Nonostante le polemiche, il CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) esprime parere favorevole per il programma, che, in prima istanza, conta su investimenti da oltre 1.200 miliardi di Lire per le infrastrutture ed un indotto potenziale generato dall'insediamento delle nuove attività sufficiente a dare lavoro a più di 10000 persone.

FINSIDER redige le linee guida progettuali, che implicano varie problematiche:

- Estensione spaziale, per garantire la continuità del processo produttivo siderurgico.
- Posizionamento degli impianti.
- Scalo portuale: le navi che attraccano sono bastimenti nell'ordine delle 300.000 tonnellate, per cui sono necessari fondali di 24 metri di profondità ed un bacino di evoluzione dal diametro di 1 Km; si propone di costruire una darsena con la parte più esterna di pertinenza del V polo industriale e l'altra ad usufrutto delle altre imprese che si collocheranno qui, a cui va garantita l'accessibilità diretta al porto.

Nel settembre 1972 la Regione Calabria approva il nuovo piano regolatore per Gioia Tauro-Rosarno; in seguito alla caduta del governo, però, inizia il ridimensionamento del progetto, anche a causa della flessione della domanda sul mercato europeo dell'acciaio.

Si susseguono dichiarazioni, propositi e smentite da parte delle autorità fino al 1975, quando l'allora Ministro della Cassa per il Mezzogiorno Mancini approva

il progetto esecutivo dello scalo marittimo, affidato al consorzio CO.GI.TAU., e nell'aprile dello stesso anno il Ministro dell'Industria Andreotti presenzia alla posa della prima pietra.

In seguito alla crisi petrolifera, il V polo industriale è ulteriormente ridotto ad un'acciaieria ad alimentazione elettrica per la produzione di laminati destinati al settore energetico; il numero di addetti scende a 500. Si arriva al 1978, quando si decide la cancellazione definitiva del progetto per il distretto siderurgico, anche se nel 1979 la maggior parte delle strutture del porto è ultimata; non sono, invece, presenti impianti metallurgici funzionanti.

Nel 1980 il CIPE avalla il Piano Energetico Nazionale, indicando la Piana di Gioia Tauro come sede ideale per una nuova centrale termoelettrica; questa destinazione d'uso permetterebbe di sfruttare il porto recentemente edificato. L'ENEL presenta una proposta per un impianto adatto alla combustione sia di carbone che di combustibile liquido.

Le mutate prospettive per la Piana trovano aspre contestazioni da parte dei cittadini e delle istituzioni locali, esasperati dalle vane promesse di un vasto comprensorio occupazionale sostituito da uno stabilimento con pochi posti di lavoro, nonché preoccupati per gli effetti disastrosi che la centrale avrebbe causato al litorale costiero, ai terreni limitrofi ed all'agricoltura, unica fonte di reddito sicura del luogo. Si continua a parlare della centrale fino al 1993 con progressivi ridimensionamenti del progetto fino ad arrivare al definitivo abbandono e la cassa integrazione per i lavoratori, senza aver realizzato alcuna opera.

#### 4.2 Da "porto delle nebbie" a "transshipment hub"

L'armatore ligure Angelo Ravano, sul finire degli anni Ottanta del Novecento, si dimostra una delle personalità più lungimiranti e intraprendenti nella logistica e nella movimentazione merci in container, in un periodo in cui questa tipologia di trasporto, in Europa, è ai primordi e la maggior parte dei manager delle aziende portuali italiane nutre forti dubbi al riguardo; egli prevede la direzione di sviluppo del traffico marittimo: l'introduzione del contenitore standard o TEU (unità equivalente a venti piedi, twenty-foot equivalent unit), rotte intercontinentali percorse da enormi bastimenti e collegamenti più brevi operati dalle cosiddette feeder, navi di dimensione minore utilizzate per i raccordi tra i porti principali e quelli secondari.

Le idee di Ravano trovano applicazione, dal 1989, nella sua attività al porto di La Spezia, che diventa nel 1991 il primo hub di movimentazione container (transshipment) del Mediterraneo; questi decide, così, di espandere i suoi commerci verso altri scali, focalizzandosi sulla struttura di Gioia Tauro. È questo il periodo del "porto delle nebbie", un immenso specchio d'acqua con fondali



Il porto di Gioia Tauro.

profondi, inutilizzato, ma adatto a far fronte al gigantismo navale che si stava configurando.

Dopo anni di abbandono, il 2 dicembre 1993 il governo Ciampi, in seguito ad una lunga trattativa, si accorda con la Contship Italia S.p.a., una società svizzera fondata dallo stesso Ravano alla fine degli anni Sessanta, per trasformare il porto di Gioia Tauro in un hub per transhipment. La compagnia, con sede amministrativa a Milano, opera sulle rotte da e per l'Europa verso Sud Est Asiatico, India, Australia e Sud America.

Lo Stato italiano, fattosi carico di portare a termine i lavori per il completamento delle strutture portuali, concede l'affitto di 1.076.501 mq e 2450 metri di banchine per un periodo di 50 anni, con l'impegno da parte di Medcenter Container Terminal (MTC), società costituita appositamente e controllata dal gruppo La Spezia Container Terminal, di investire circa 150 milioni di euro entro il 2001 per effettuare le ulteriori modifiche necessarie.

L'operato delle istituzioni suscita malcontenti tra gli operatori ed i gestori dei porti italiani storici, come Genova, Napoli e Livorno, che temono una riduzione dei flussi di traffico e dei posti di lavoro, non gradendo il finanziamento e l'appoggio politico ad una concorrenza interna; dopo un'indagine da parte della Commissione Europea, il piano progettuale è approvato, così come le quote dei finanziamenti pubblici. Gli obiettivi a lungo termine prevedono la movimentazione di 1.200.000 TEU (containers) entro il 2001, la creazione di 450 nuovi posti di lavoro, 1000 comprendendo l'indotto con un ritorno sull'investimento del 19,60%.

Le ragioni delle proteste si dimostrano infondate, dal momento che Gioia Tauro effettua un servizio di tipo settoriale e di supporto agli altri scali peninsulari: l'attività di movimentazione container fornisce nuova linfa vitale al sistema portuale italiano, colpito duramente dalla crisi degli anni Ottanta e Novanta.

Le previsioni di sviluppo economico del terminal superano tutte le aspettative e già nel 1997 si raggiunge la quota di 1 milione di TEU, mentre nel 1998 si concludono le modifiche edilizie; all'inizio del millennio Gioia Tauro è il principale hub container del Mediterraneo, rientrando nei primi 20 al mondo, grazie alla sua posizione intermedia sulla rotta Suez-Gibilterra, alla profondità dei fondali del bacino ed alle infrastrutture di carico-scarico adatte ai bastimenti più grandi.

Negli anni successivi, però, Gioia Tauro perde gradualmente la centralità sulle rotte marittime sud europee e dal 2008, complice anche la crisi economica mondiale, lo scalo cede la sua leadership di settore, penalizzato anche a causa del mancato sviluppo delle connessioni ferroviarie e viarie con il sistema infrastrutturale nazionale e sovranazionale; ciò vanifica la posizione di vantaggio in cui si trova rispetto ai porti nord africani e Malta, privi di un hinterland forte e collegato direttamente alla rete europea. Questi terminal, invece, si sono dotati di zone economiche speciali (Z.E.S.) nei retro porti: è così definita un'area delimitata all'interno della



Planimetria del Quinto polo siderurgico italiano, 1972.



Il porto di Gioia Tauro.

quale aziende e società ottengono benefici fiscali, come ad esempio la riduzione dell'iva, agevolazioni per le nuove assunzioni o affitto/vendita dei terreni a prezzi vantaggiosi.

Nella Piana gioiese la discussione riguardo all'istituzione di una Z.E.S. è ancora aperta, tuttavia ad oggi non si è giunti ad una soluzione: la creazione di queste "zone franche" è molto complessa nell'area dell'Unione Europea e richiede un iter burocratico piuttosto lungo e laborioso.

Gioia Tauro, essendo un porto senza porto, non ha pressoché mai contemplato la presenza di un retroporto a vocazione industriale con manifatture per la prima lavorazione, trovandosi nella condizione, ad oggi, di dover diversificare le attività svolte entro i confini dello scalo.

### 4.3 Gioia Tauro oggi

Oggi il porto calabrese, che fa parte del territorio dei Comuni di Gioia Tauro a Sud e San Ferdinando a Nord, occupa un'area totale di 620 ettari; l'ingresso dello scalo marittimo ha una larghezza di 300 metri, a cui fa seguito un'area di evoluzione del diametro di 750 metri. Da questa si origina il bacino che corre parallelo alla costa per circa 3 Km, chiuso a Nord da una darsena di rivoluzione, con diametro di 500 metri.

L'area è giurisdizione dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, che si occupa anche degli scali di Crotona, Corigliano Calabro, Villa San Giovanni e Palmi.

Medcenter Container Terminal S.p.a., in capo a Contship Italia, è il principale gestore del terminal che si occupa di attività di transhipment.

Alla MCT segue la BLG Automobile Logistics Italia S.r.l., società impegnata nell'import/export di autoveicoli. Sono di loro pertinenza alcuni fabbricati in cui si eseguono lavorazioni come l'installazione di accessori o piccoli lavori di riparazione dei danni causati dal trasporto. Il piazzale di parcheggio è servito da un passante ferroviario interno, ma non è mai stato utilizzato per la spedizione dei mezzi su rotaia per gli ingenti costi delle operazioni.

A sud è presente un porto turistico, situato all'interno del bacino di ingresso, che ospita le imbarcazioni da diporto ed i pescherecci.

Il retro-porto ospita aziende di servizi spedizionieri e logistica, più una piccola zona industriale: le società maggiori qui insediate sono la Soleradiatori S.r.l., che costruisce radiatori multi-colonna e la EuroPET S.r.l. che produce preforme di bottiglie in PET (polietilene tereftalato).

Gli eventi successivi alla crisi economica del 2007 hanno provocato un marcato ridimensionamento dei flussi mercantili di Gioia Tauro, a cui fa seguito la rinuncia ad attuare alcuni progetti per il miglioramento delle infrastrutture, come la realizzazione di un secondo canale, parallelo a quello già presente.

La proposta di dotare il terminal di un rigassificatore, seppur risalente all'inizio del 2000, è ancora questione di dibattito attuale:

*“Un terminale di rigassificazione LNG (Liquid Natural Gas) è un impianto industriale il cui scopo è di accogliere le navi cariche di LNG, scaricare LNG dalle navi e immagazzinarlo in appositi serbatoi criogenici. LNG viene quindi riportato allo stato gassoso tramite uno scambio di temperatura con l'acqua marina, per poi venire inviato alla rete nazionale”<sup>[1]</sup>.*

All'attività principale di immissione di gas nella rete nazionale (la dorsale transita a 7 chilometri dal porto), si affiancano possibilità alternative quali la distribuzione del LNG come combustibile navale e veicolare o il rifornimento di chiatte e bettoline dirette ai porti secondari nei quali saranno stabiliti servizi di bunkeraggio LNG.

Il procedimento della rigassificazione comporta la produzione di grandi quantità di aria ed acqua fredda, riutilizzabile per l'eventuale piastra del freddo, dove si depositano i container refrigerati; questa alimentazione a basso costo può favorire lo sviluppo dell'industria dei surgelati e dei cibi liofilizzati.

Nel piano di sviluppo triennale 2017-2019 è prevista la fornitura e la sistemazione su di un tratto della banchina occidentale di un bacino di carenaggio galleggiante, di cui è già stato compiuto uno studio di fattibilità; la presenza di questa cantieristica permette di offrire alle società di navigazione servizi come la pulizia e verniciatura degli scafi o piccoli interventi di riparazione delle imbarcazioni.

Infine, l'Autorità portuale prevede la costruzione a proprie spese, nella zona di confine tra l'area portuale ed il Comune di Gioia Tauro, di un grande parco urbano dotato di verde attrezzato, con funzione di filtro tra paesaggio industriale e cittadino.

[1] *Il porto di Gioia Tauro: tra città metropolitana e nuovi paradigmi politici*, a cura di D. Napoli – F. Romeo – M. Porto, Reggio Calabria, Città del Sole Edizioni, 2016.

## 5 - Sistema infrastrutturale calabrese della mobilità'

### 5.1 - Viabilità regionale

La rete stradale extraurbana calabrese ha un'estensione di 9.066 chilometri totali di cui 294 di autostrade, 1321 di strade statali e 7426 di strade provinciali.

Il sistema viario della Calabria si basa su tre direttrici principali:

- l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, denominata del Mediterraneo;
- SS 18 "delle Calabrie";
- SS 106 Ionica.

A questi assi Nord-Sud si affiancano importanti collegamenti trasversali:

- SS 107 Crotona-Paola;
- SS 280 Catanzaro Lido-Lamezia Terme;
- SS 182 Soverato-Vibo Valentia marina
- SP 682 che unisce Rosarno a Marina di Gioiosa ionica.

L'autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria, precedentemente A3, rappresenta la naturale prosecuzione dell'Autostrada del Sole A1 e collega Napoli a Reggio Calabria con un percorso di oltre 430 chilometri attraverso Campania, Basilicata e Calabria, permettendo di raggiungere importanti centri urbani come Salerno, Cosenza, Lamezia Terme e Vibo Valentia; essa fa parte di una delle maggiori direttrici Nord-Sud europee, la E45, che con i suoi quasi 5000 chilometri si snoda attraverso Svezia, Danimarca, Germania, Austria ed Italia.

La SS 18 Tirrena Inferiore è la seconda arteria stradale per importanza della Regione; questa segue la costa tirrenica per oltre 530 chilometri, attraverso Campania, Basilicata e Calabria, toccando i Comuni di Napoli, Salerno, Battipaglia, Sapri, Paola, Lamezia Terme e Reggio Calabria. Istituita nel 1928, oggi presenta i caratteri di una superstrada ad una corsia per senso di marcia. Non sono previsti, ad oggi, progetti di incremento della sua capacità.

La SS 106 Ionica, anch'essa risalente al 1928, collega Puglia, Basilicata e Calabria con una tratta di quasi 500 chilometri, mettendo in comunicazione i centri di Taranto, Crotona, Catanzaro Lido e Reggio Calabria; corre parallela al litorale ionico, attraversando numerose località balneari. E' in atto un procedimento volto all'adeguamento della direttrice agli standard di strada extraurbana principale.

La S.S. 107 Silana Crotonese è il maggiore asse Est-Ovest della Regione, poiché relaziona i capoluoghi di provincia Crotona e Cosenza. Riveste un ruolo primario anche per la sua funzione di collegamento con il Parco nazionale della Sila e i suoi centri interni, rimasti a lungo isolati, insieme alle loro stazioni sciistiche ed alle località di villeggiatura di Camigliatello, Lorica, Villaggio Palumbo e Fago del Soldato.

La SS 280 dei Due Mari attraversa l'Istmo di Catanzaro, il punto più stretto della Regione, congiungendo Lamezia Terme e Catanzaro con un percorso di 34 chilometri dalla costa tirrenica a quella ionica, necessario a collegare il capoluogo calabrese con l'autostrada A2 presso lo svincolo di Lamezia Terme ed all'aeroporto Internazionale di Sant'Eufemia. Dopo l'ammodernamento della tratta alla fine degli anni '90 e l'aggiunta del ramo Catanzaro Lido-Catanzaro, presenta due corsie per senso di marcia e la qualifica di strada extraurbana principale.

La SS 182 delle Serre Calabre, lunga 75 chilometri, unisce Vibo marina sul Tirreno e la cittadina di Soverato sul Mar Ionio. Attraversa il territorio del Parco regionale delle Serre nelle province di Catanzaro e Vibo Valentia, rappresentando un'importante arteria per i centri abitati dell'entro terra.

La SS 682 il cui cantiere apre nel 1977 e chiude nel 1990, collega i due centri di Rosarno e Gioiosa Ionica, voluta fortemente come supporto ai progetti di stabilire a Gioia Tauro il V polo siderurgico della Penisola. Attraversa il territorio della Città Metropolitana di Reggio Calabria per 38 chilometri comprendendo i Comuni di Polistena e Cinquefrondi.

## 5.2 - Ferrovie calabresi

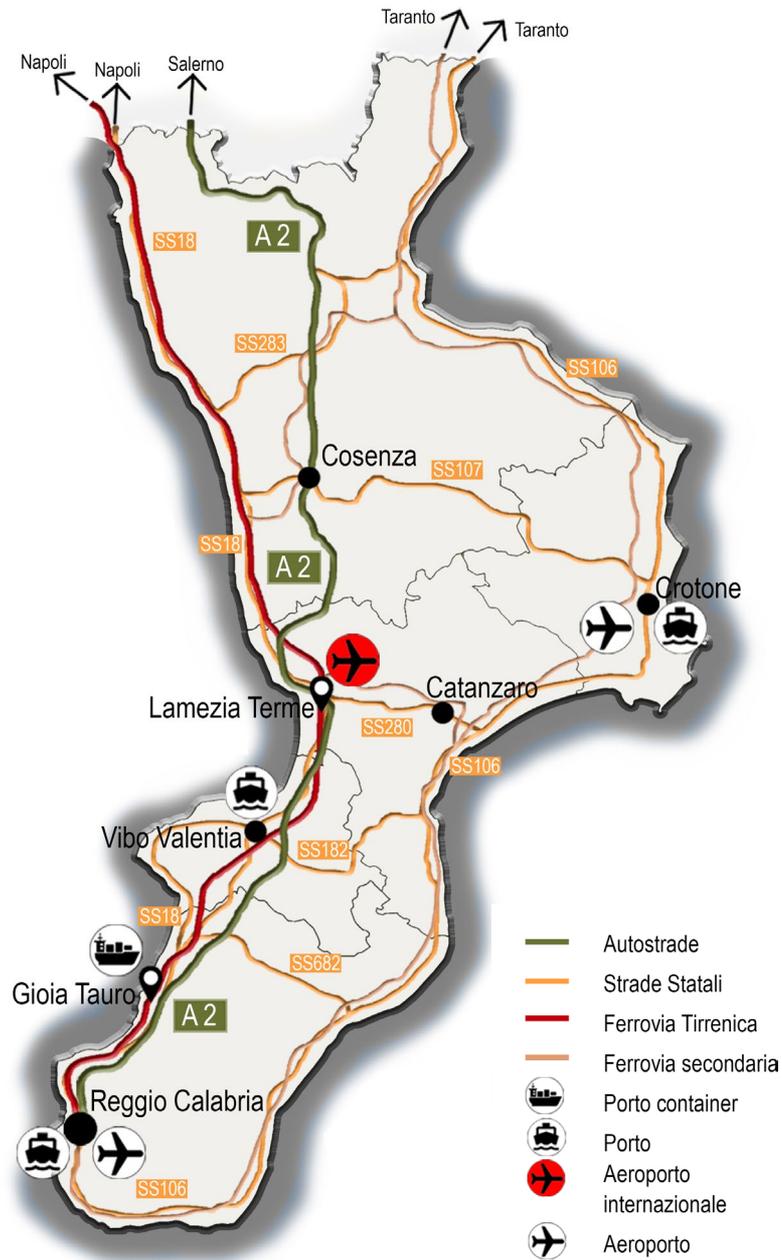
La rete ferroviaria regionale consta di 851 chilometri di strada ferrata, di cui 279 elettrificati a doppio binario, 209 elettrificati a binario singolo e 363 non elettrificati a binario singolo.

L'intera rete è composta da due direttrici Nord-Sud, la ferrovia Tirrenica Meridionale, la ferrovia Ionica e da due tratte trasversali, la linea Paola-Sibari e Lamezia Terme-Catanzaro Lido.

*"La direttrice tirrenica, il tratto della linea ionica a nord di Sibari e le linee trasversali Paola - Sibari e Lamezia Terme - Catanzaro Lido costituiscono la rete ferroviaria calabrese che fa parte dello SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) definito nel 2001 dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica"<sup>[1]</sup>.*

La ferrovia Tirrenica Meridionale, terminata nel 1895, corre su doppio binario elettrificato per 393 chilometri, da Salerno a Reggio Calabria; si tratta del più importante asse ferroviario della Regione, in quanto terminale di collegamento con le ferrovie del Nord Italia e via d'accesso esclusiva alla rete della Sicilia, alla quale è raccordata tramite un servizio di traghetti tra i porti di Villa San Giovanni e Messina. Nei pressi di Rosarno si innesta la ramificazione del porto di Gioia Tauro: le merci viaggiano su questa linea fino a Paola, dove vengono dirette a Sibari per raggiungere la dorsale adriatica. La Tirrenica Meridionale è parte della rete ferroviaria trans-europea TEN-T, inclusa nel corridoio ferroviario 5 Scandinavo-Mediterraneo. Sulla tratta sono presenti quattro stazioni di categoria Gold (Paola, Lamezia Terme Centrale, Villa San Giovanni e Reggio Calabria Centrale), di

Sistema Infrastrutturale regionale della Calabria



Carta del sistema autostradale italiano.



Carta dei principali assi ferroviari italiani.



Carta dei principali porti e aeroporti d'Italia.



dimensioni medio-grandi (traffico >10.000 passeggeri medi al giorno) che garantiscono un'elevata dotazione di servizi ai viaggiatori.

Nel corso degli ultimi anni sono state numerose le proposte riguardanti la possibilità di prolungare l'alta velocità in Calabria, poiché questa attualmente si arresta a Salerno, tagliando fuori di fatto anche Basilicata e Sicilia; non sono previsti, attualmente, investimenti da parte di Rete Ferroviaria Italiana, dal momento che l'orografia calabrese non permette la rettifica del tracciato esistente, ma rende necessaria la progettazione di un nuovo percorso con specifiche adeguate a fronte di spese ingenti.

La ferrovia Ionica è la più antica della Regione, la sua inaugurazione, infatti, risale al 1875, anno in cui vengono collegate con un tratto di 472 chilometri le città di Taranto e Reggio Calabria; fino alla costruzione della linea Tirrenica Meridionale circa vent'anni dopo, costituiva l'unico collegamento ferroviario con il centro-nord Italia. Attualmente è a binario singolo non elettrificato, ad eccezione delle porzioni tra Reggio Calabria e Melito Porto Salvo, dove è a doppio binario elettrificato, ma svolge un servizio ferroviario metropolitano, e tra Taranto e Sibari, elettrificata con la tratta Taranto-Metaponto a doppio binario.

Tra i progetti in atto vi è quello di velocizzazione della linea attraverso l'eliminazione di passaggi a livello e la costruzione di sottopassi, tuttavia per un reale efficientamento occorrerebbe l'elettrificazione per intero della tratta, a tal riguardo sono in corso progetti che prevedono l'elettrificazione in direzione sud fino a Catanzaro lido e successivamente fino a Reggio Calabria. Sul suo percorso in ambito calabrese è presente solo una stazione di categoria Gold, Catanzaro Lido.

La linea Paola-Cosenza-Sibari, elettrificata, con i suoi 92 chilometri è il principale collegamento ferroviario trasversale della Regione, utilizzata per il trasporto delle merci da e verso il porto di Gioia Tauro, con la dorsale adriatica maggiormente sfruttata dai convogli di questo tipo grazie alle sue peculiari caratteristiche infrastrutturali.

La ferrovia Lamezia Terme-Catanzaro Lido raccorda la linea Tirrenica Meridionale con quella Ionica; non è elettrificata, motivo per cui è sottoutilizzata, si prevede anche per questo tratto un'elettrificazione insieme al tratto ionico.

### **5.3 Principali nodi infrastrutturali regionali: porti ed aeroporti**

*“Da alcuni anni la politica degli interventi nel Mezzogiorno sembra aver rinunciato a una strategia unitaria finalizzata a un nuovo sviluppo del Sud nell'ambito del Mediterraneo. Eppure il Sud è al centro di grandi questioni di interesse nazionale: da una parte il fenomeno dei flussi migratori, in particolare dalle sponde meno sviluppate del Mediterraneo; dall'altra parte da straordinarie opportunità che il*

*mutato quadro mondiale dei trasporti marittimi offre al sistema portuale meridionale rispetto al quale ancora oggi la posizione delle forze economiche e governative si limita genericamente a rivendicare per i porti meridionali un ruolo esclusivamente logistico, senza indicazione di specifiche politiche di sviluppo industriale.*"<sup>[2]</sup>

L'infrastruttura portuale calabrese è caratterizzata da un'ampia diversificazione degli scali, dei quali il più importante è il porto di Gioia Tauro, precedentemente analizzato, unico terminal calabrese inserito nel Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti e come core-port nella rete europea TEN-T (Trans European Network Transport), un insieme di infrastrutture di trasporto integrate.

Il porto di Reggio Calabria, invece, fa parte del livello comprensivo della medesima rete; questo è un punto di collegamento con la Sicilia, anche per le Autostrade del Mare su gomma, garantendo le linee verso Messina e le isole Eolie. Lo scalo svolge, inoltre, le funzioni diportistica e commerciale, seppur fortemente penalizzata dall'esigua estensione delle banchine e dalla mescolanza delle attività; l'accesso stradale è garantito dallo svincolo dell'autostrada A3, ma manca un collegamento diretto ferro e gomma con l'aeroporto cittadino e la stazione, nonché quelli ferroviari con il porto di Gioia Tauro e l'aeroporto di Lamezia Terme.

Il porto di Vibo Valentia è accessibile tramite un'imboccatura di 350 metri a cui segue un bacino di evoluzione dal diametro di 400 metri; ha funzione turistica e commerciale, con area d'influenza costituita principalmente dalle zone industriali limitrofe, i cui prodotti costituiscono il maggiore traffico in uscita, mentre in entrata si registrano flussi di carburante e gas diretti ai depositi costieri ed alle aree produttive. Le imbarcazioni da diporto usufruiscono dei servizi di assistenza e rifornimento, aumentando le utenze dello scalo, in particolare nel periodo estivo, quando i traghetti passeggeri percorrono la tratta da e verso le isole Eolie. I fondali bassi (10-12 metri), l'eccessiva vicinanza al centro abitato e l'inadeguatezza dei collegamenti infrastrutturali non consentono una futura espansione commerciale; è presente un passante ferroviario diretto alla stazione cittadina, ma è inutilizzato.

Lo scalo di Crotona è costituito dal Porto Vecchio, di dimensioni minori, e dal Porto Nuovo, due bacini non comunicanti tra loro. Il primo è adibito ad attività peschereccia e diportistica, a causa dell'accessibilità difficoltosa e dei fondali profondi 3-5 metri; dispone di banchine con magazzini e celle frigorifere e di un piccolo cantiere navale. Il secondo presenta un'imboccatura di 200 metri e fondali di 10 metri, più un cantiere da diporto; qui confluiscono le condotte di alcune piattaforme petrolifere off-shore. Il traffico, internazionale e nazionale, è costituito per la maggior parte da rinfuse quali cemento e cereali. È accessibile dalla strada statale Silana-Crotonese e dista poco più di 1 Km dalla stazione ferroviaria della città.



Il porto del golfo di Corigliano (CS) fu costruito per incentivare lo sviluppo industriale petrolchimico della zona; ha un grande bacino di evoluzione ellissoidico di profondità 12 metri da cui si diramano due darsene parallele: la 1 è destinata ai traffici commerciali di minerali, cemento, cereali e petrolio, la 2 ospita una fiorente attività ittica. Il terminal è oltremodo sovradimensionato per gli usi attuali, ciò nonostante richiede consistenti migliorie dei tracciati infrastrutturali (assenza di binari di raccordo alla linea ferroviaria), dei servizi urbanistici a rete e dei collegamenti tra le banchine per le navi da crociera e la stazione marittima; qui ha sede il distaccamento dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro.



Il porto di Villa San Giovanni (RC), con bacino di evoluzione dal diametro di 40 metri, è il punto di attracco dei traghetti passeggeri e di quelli che assolvono alla funzione di Autostrada del Mare diretti in Sicilia; per questo motivo la stazione ferroviaria adiacente è direttamente collegata con lo specchio acqueo. Il traffico veicolare originato dallo scalo congestiona sensibilmente l'infrastruttura stradale comunale, priva di adeguate aree di parcheggio e percorsi alternativi a quelli interni al centro abitato.

Il porto di Palmi (RC), infine, costituisce un importante punto di riferimento per l'attività ittica e di diporto locale, con fondali di profondità variabile tra 3,5 e 5 metri.

Le criticità del sistema portuale calabrese sono da ricercarsi nella carenza infrastrutturale degli scali, nella mancanza di collegamenti con le reti di trasporto principali e nell'insufficienza dei servizi correlati alle attività marittime: Gioia Tauro, nonostante la rilevanza commerciale, rimane confinato alla sola funzione di transhipment, poiché il terminal è privo di una rete autostradale e ferroviaria di supporto sufficientemente attrezzata, caratteristica che non permette lo sviluppo della logistica e del terziario avanzato. A ciò si aggiunge la scarsa competitività economica ed un retroporto depotenziato. Il porto gioiese, monofunzionale, latita di una diversificazione di destinazioni d'uso proprie dei grandi scali europei, che favorisca anche la crescita economica del territorio circostante.

Gli altri scali marittimi regionali sono interessati da limitati flussi commerciali destinati al territorio limitrofo.

Per quanto riguarda il settore turistico, pur possedendo una considerevole estensione costiera, la Calabria conta di un numero ridotto di porti turistici attrezzati per elevati flussi di utenti, nonché risulta esclusa dagli itinerari delle crociere nazionali ed internazionali, sebbene si trovi in una posizione privilegiata nel Mar Mediterraneo.

La Calabria dispone di tre aeroporti civili per il trasporto di merci e passeggeri, di cui il principale è quello di Lamezia Terme, inserito al livello comprensivo della rete europea TEN-T; Crotone e Reggio Calabria, invece, sono scali di interesse

Il porto di Reggio Calabria.

Il porto di Vibo Valentia.

nazionale.

L'aeroporto lametino, l'unico internazionale nella regione, è situato nella Piana di Sant'Eufemia, in una posizione strategica dal punto di vista infrastrutturale, posto in prossimità degli svincoli dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, delle strade statali 18 e 280, della linea ferroviaria Tirrenica Meridionale e della Lamezia Terme-Catanzaro. Il suo bacino d'utenza spazia dall'intera regione calabrese alle regioni di Puglia, Sicilia, Campania e Basilicata.

Si tratta del più giovane dei tre aeroporti calabresi, costruito nella Piana di S. Eufemia, in un'area a vocazione principalmente agricola sulla quale era presente un poligono militare di tiro.

La volontà di costruire un nuovo scalo nella provincia di Catanzaro nasce nel 1959 da parte dell'Amministrazione Provinciale che ne propone la realizzazione, promuovendo la costituzione nel 1965 di un Consorzio apposito che realizzò i primi studi ed i primi esami sino a pervenire nel 1967 ad un progetto stralcio da 3.300.000.000 di lire.

La costruzione dell'aeroporto fu sancita con l'approvazione del progetto, avvenuta con Decreto Interministeriale del 13.09.1967.

L'aeroporto di Lamezia Terme fu reso operativo nel 1976. L'inaugurazione dello scalo risale al giugno del 1976 e nel dicembre dello stesso anno furono attivati i primi servizi di linea con gli aeroporti di Roma Ciampino, Milano, Catania e Palermo, operati dalla compagnia Itavia.

L'infrastruttura oggi possiede un'unica pista di circa 3000 metri per 45 metri, che permette l'atterraggio ed il decollo di aerei wide-body di lungo raggio, collegata tramite 9 raccordi ad una taxiway parallela larga 30 metri; il piazzale di sosta contiene 15 piazzole più 6 destinate ad elicotteri e aerei da turismo.

Il complesso di edifici comprende un terminal cargo: "Ad est dell'aerostazione è presente un'area merci composta da piazzali lato aria e lato terra e da un fabbricato i cui locali, dopo l'ampliamento eseguito una decina di anni fa, occupano una superficie lorda pari a circa 4.200 mq.

Per quanto riguarda la gestione delle merci, l'aerostazione ospita gli uffici di SACAL Cargo e di altri spedizionieri, con la zona per controlli di sicurezza sulle merci, il deposito doganale di temporanea custodia, gli uffici di Dogana e GdF.

Attualmente, data la scarsità del traffico merci, l'area dell'aerostazione è solo parzialmente utilizzata per le merci, tanto che all'interno del capannone sono ubicati anche i locali per: personale di rampa, servizi d'assistenza tecnica aeromobili, servizi di catering, archivi e depositi. Il terminal dispone anche di locali per ulteriori attività di logistica e supporto al trasporto aereo e per un Presidio di Ispezione Frontaliera (non attivato) l'area merci è dotata di un piazzale coperto lato aria per la movimentazione delle merci e la sosta dei mezzi e di un piazzale lato città, di



Il porto di Crotone.



Il porto di Corigliano (CS).



Il porto di Villa San Giovanni (RC).

Il porto di Palmi (RC).

circa 3.700mq, dedicato alla sosta dei mezzi di carico e scarico.”[...]

L’aerostazione passeggeri: “Il piano interrato (zona servizi), posto a quota  $-2,70$  m rispetto ai piazzali e con superficie utile di circa 6.000 mq, è articolato essenzialmente in cinque settori destinati rispettivamente al trattamento dei bagagli in partenza, al trattamento dei bagagli in arrivo, al nucleo dei servizi accessibili al pubblico ed agli operatori, al gruppo ed alle centrali secondarie degli impianti tecnici.

Tale piano è servito da una viabilità che corre lungo i due fronti longitudinali dell’aerostazione, collegata altimetricamente ai piazzali per mezzo di rampe poste alle estremità dell’aerostazione. Il secondo livello (zona operativa), ha superficie di circa 7.000 mq ed è posto a quota  $+1,40$  m rispetto ai piazzali. È destinato ai flussi dei passeggeri ed è diviso dall’atrio d’ingresso in due grosse aree dedicate rispettivamente alle operazioni di partenza e arrivo. Vi trovano collocazione tutti i principali servizi per passeggeri in arrivo e in partenza (check-in, sale imbarco, sale riservate, posti di controllo, aree riconsegna bagagli, uffici informazioni), i servizi accessori e alcuni uffici operativi.

L’area arrivi, posta sul lato Est dell’edificio, è caratterizzata da aree destinate per i passeggeri U.E. ed extra U.E., ed in quest’ultima sono presenti gli uffici per il controllo passaporti e la Dogana. Nell’area partenze, sul lato Ovest, si distinguono le zone banchi accettazione, biglietterie e, attraverso due varchi ove si effettuano i controlli di sicurezza, le sale di imbarco destinate per i passeggeri U.E. ed extra U.E., poste sul fronte lato piazzali aeromobili. Sulla testata ovest dell’edificio è ubicata la sala d’imbarco per i passeggeri extra-U.E., alla quale si accede tramite il controllo passaporti.”<sup>[3]</sup>

Terminano la dotazione di servizi 4 hangar di 1400 mq circa per il ricovero degli aeromobili.

Sono presenti 1800 posti auto, 25 stalli per autobus e 10 per i taxi; da qui partono i collegamenti su gomma per raggiungere la stazione ferroviaria, che dista qualche chilometro dal terminal.

Nelle vicinanze dell’aeroporto è presente una struttura militare che ospita il 2° reggimento dell’aviazione dell’Esercito “Sirio” con delle caserme e altre strutture direttamente collegate alla pista.

“Il traffico merci è attualmente poco significativo dal punto di vista quantitativo; l’evoluzione in corso, tuttavia, sia della disponibilità di infrastrutture nell’area, sia delle opportunità di sviluppo della domanda di trasporto per merci di elevato valore specifico, gli potrebbero conferire una notevole potenzialità di crescita nel lungo periodo”<sup>[4]</sup>.

L’aeroporto di Reggio Calabria, definito Aeroporto dello Stretto, si affaccia sullo Stretto di Messina, interessando l’utenza delle due città, più i territori provinciali;

dispone di due piste incidenti, la prima di dimensioni 1.998 metri per 45 metri, la seconda, utilizzata solo per il decollo, di 1.699 metri per 45 metri.

L'infrastruttura consente il traffico di velivoli narrow body di medio-corto raggio; il piazzale di sosta, collegato alle runway da 3 raccordi, può ospitare 5 aerei contemporaneamente, più 7 piazzole per velivoli da turismo; è presente anche un piazzale per il ricovero di velivoli tipo canadair.

L'aerostazione passeggeri è un fabbricato di 7.200 mq, l'imbarco è effettuato al piano terreno e lo sbarco al piano superiore. I parcheggi possono contenere circa 400 veicoli, a cui si aggiungono gli stalli dei mezzi pubblici, che collegano lo scalo con la stazione ferroviaria reggina, il porto, il centro città, il porto di Villa San Giovanni o la costa Ionica; è presente l'allaccio all'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria tramite tangenziale.

La società SACAL dal 2009 ha ottenuto in concessione l'intera gestione della struttura per un periodo di 40 anni.

Per quanto riguarda il futuro dello scalo della Piana, nel piano di sviluppo aeroportuale 2012-2021 sono presenti tre studi effettuati dalla Regione Calabria e dalle case costruttrici di aeromobili Boeing e Airbus, che prevedono una movimentazione al 2027 di 4.322.977 passeggeri.

L'aeroporto Sant'Anna di Crotona si trova all'interno dell'area marina protetta tra Capo Rizzuto e Capo Colonna, e possiede un bacino d'utenza stimabile in 450.000 unità, distribuite tra la provincia crotonese, parte dell'altopiano della Sila e la fascia costiera ionica cosentina. Costruito per scopi bellici, fu gravemente danneggiato dai bombardamenti inglesi degli anni Quaranta e riaperto ad uso civile nel 1996; dispone di una sola pista lunga 2500 metri e larga 45 metri, con un piazzale di sosta direttamente comunicante con 7 piazzole di sosta. Il terminal passeggeri occupa 4000 mq distribuiti su 2 piani, che conta su 100 posti auto; è raggiungibile tramite la strada statale 106 ed un servizio di navette lo collega con il centro cittadino a 15 Km di distanza, mentre la ferrovia Ionica non offre alcun contributo allo scalo.

Gli aspetti carenti dell'aeroportualità calabrese riguardano l'offerta delle tratte di volo, che, seppur in crescita, rimane modesta a livello nazionale; l'inadeguatezza dell'integrazione modale, inoltre, riduce le potenzialità di sviluppo dei 3 scali, che risultano ancora poco specializzati e privi di una strategia comune a livello regionale.



L'aeroporto di Reggio Calabria anche noto come Aeroporto dello Stretto.

L'aeroporto di Crotona-Sant'Anna anche noto come Aeroporto Pitagora.



Laeroporto internazionale di Lamezia Terme.

[1] Piano regionale dei trasporti, Regione Calabria, agosto 2016

[2] G. CANELLA, *Verso un altro Mediterraneo architettura come strategia per il Sud del mondo*, Milano, 2016

[3] Piano di sviluppo aeroportuale 2012-2027, relazione tecnico descrittiva, Ministero dei trasporti e della navigazione, maggio 2012

[4] Ibidem

## **6 - Primi approfondimenti: il sistema del trasporto merci e i nodi intermodali di scambio a livello nazionale ed europeo**

### **6.1 Evoluzione del sistema economico: dalla dimensione globale a quella europea**

La rivoluzione dei trasporti ha permesso di riconsiderare i concetti di confine geografico (mari, montagne, oceani) e distanza, grazie alla riduzione dei tempi di spostamento e dei costi derivati dalla possibilità di spedire ingenti quantità di merci: tanto maggiore è il volume di beni trasportati, tanto minore sarà l'ammontare delle spese.

L'Europa, grazie alla vicinanza geografica degli Stati, caratteristica che ha consentito di costruire una rete viaria molto efficiente e ramificata, ha costituito, dal XVI secolo fino alla fine del secondo conflitto mondiale, il centro dei sistemi economici mondiali.

A partire dagli anni Cinquanta del Novecento il ruolo guida passa agli Stati Uniti, mentre durante gli anni Sessanta e Settanta si assiste all'ascesa di altre potenze, quali la Russia (ex U.R.S.S), il Brasile, la Cina e il bacino del Pacifico, con il mercato economico che si è ulteriormente ampliato, permettendo di includere nel processo produttivo manodopera a basso costo proveniente da Paesi in via di sviluppo.

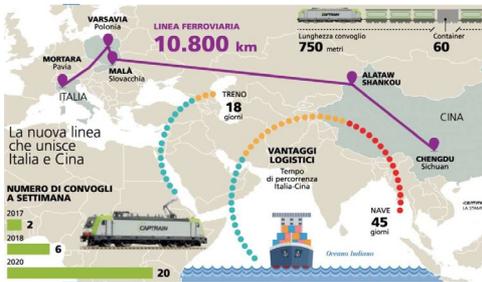
Nei decenni successivi il tasso di esportazione di prodotti manifatturieri europeo aumenta (63% nel 1960; 80% nel 1992, corrispondente al 46,4% del valore mondiale)<sup>[1]</sup>, facendo nuovamente dell'Europa il primo polo commerciale globale.

Dall'inizio del XXI secolo, la crescita esponenziale demografica e mercantile ha reso la Cina la prima potenza economica mondiale, ma va segnalata l'espansione, concreta e potenziale, dei Paesi africani in affaccio sul Mar Mediterraneo, già sede di importanti nodi di scambio internazionali.

I poli commerciali estremo-orientali stanno cominciando ad investire ingenti capitali per potenziare le tratte di scambio terrestri, in particolare i collegamenti con l'Europa continentale e mediterranea.

A fine novembre 2017 un treno merci composto da 17 vagoni e 34 container ha lasciato la stazione del nodo intermodale di Mortara, in provincia di Pavia, con destinazione Chengdu, nella regione dello Sichuan, in Cina.

Questo è il primo di una serie di convogli che percorreranno la nuova "Via della Seta", per ora a cadenza settimanale, fino al raggiungimento del pieno regime, con tre treni ogni sette giorni. L'itinerario, un viaggio diretto di 10.800 Km, tocca anche le città di Alashankoy in Russia e Varsavia in Polonia ed è completato in 18-20 giorni, un tempo notevolmente inferiore rispetto ai quasi due mesi impiegati in precedenza dalle navi mercantili; l'investimento da parte di Pechino ammonta ad oltre 140 miliardi di euro, ma la scelta di potenziare il sistema ferroviario risulta molto superiore rispetto al costo del cargo aereo.



La nuova "via della seta".

L'accordo stretto tra Polo Intermodale Spa e Changjiu Logistic prevede il trasporto in Cina di prodotti del made in Italy come piastrelle, manufatti metallici, macchinari, mobili ed automobili e, per la tratta inversa, di oggetti provenienti dall'hi-tech Park di Chengdu, metropoli di 15 milioni di abitanti e principale centro di scambio della regione.

Il progetto apre numerose opportunità di sviluppo dell'area logistica di Mortara e non solo, consolidando una posizione di forza dell'Italia nel panorama dell'export verso la Cina (attualmente quinto partner europeo), garantendo nuove prospettive commerciali a tutto il Paese.

## 6.2 Modalità di trasporto

Nella città contemporanea il commercio si materializza tramite luoghi che ne costituiscono un'immagine: la ferrovia, l'aeroporto, il porto e l'autostrada; oggi la mobilità, tuttavia, ha esteso il proprio significato anche alla sfera immateriale, grazie ai progressi tecnologici e dell'informatica, ampliando le operazioni di scambio e l'importanza strategica dei mercati.

La circolazione di merci su strada rappresenta, oggi, più di tre quarti della movimentazione globale, dato che rende evidente la divisione funzionale tra reti marittime, ferroviarie e stradali in relazione alle distanze percorse: si ricorre al trasporto navale per carichi eccezionali e rinfuse liquide su lunghe tratte, allo spostamento su ferrovia per materiali pesanti su tratte intermedie ed al traffico stradale per carichi di qualsiasi genere su tratte brevi. A questi va aggiunto il cargo aereo, riguardante beni particolari o con tempistiche molto urgenti.

Il traffico commerciale associa, quindi, più modalità di trasporto, come meglio definite dalla Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti (CEMT): trasporto multimodale (almeno due modalità utilizzate); intermodale (più modalità, ma con uno stesso contenitore); combinato (i percorsi iniziali/finali più corti sono effettuati su strada); autostrada viaggiante.

Grazie ad accordi internazionali (Accordo Generale Tariffe e Commercio (GATT), Organizzazione Marittima Mondiale (IMO), Organizzazione Mondiale del Commercio (WTO), etc.), negli ultimi sessant'anni il volume totale mondiale di merci trasportate via mare è cresciuto di circa otto volte rispetto al primo dopoguerra, mentre quello destinato alle ferrovie si è specializzato, diventando appannaggio di Stati Uniti e Cina; a fronte di un incremento complessivo, per quanto riguarda l'Europa, si assiste, invece, ad una calo del settore non indifferente.

### 6.3 Unità di carico

Le unità di carico (UC) raggruppano le merci in un carico unitario con l'obiettivo di abbattere i costi di spedizione e stoccaggio; sono progettate per adattarsi sia ai mezzi di trasporto che di movimentazione, tenendo in conto le necessità degli attori dell'intera catena logistica. Le UC, quindi, si differenziano per dimensione, materiale e modalità di spostamento.

La rivoluzione dei trasporti è riconducibile all'introduzione del container ISO, di dimensioni standard, sul finire degli anni Sessanta del Novecento: si tratta di un contenitore quadrangolare metallico, di larghezza di 8 piedi (2,44 metri) e altezza di 8 piedi e 6 pollici (2,59 metri); è diffuso in due lunghezze, 20 e 40 piedi (corrispondenti a 6,10 e 12,20 metri). Da qui prende la denominazione l'unità di misura della capacità di carico delle navi, il TEU (twenty-foot equivalent unit), che valuta il volume imbarcabile.

Questa attrezzatura offre numerosi vantaggi: l'acquisto ed il noleggio sono economici; i container sono impilabili uno sull'altro e, grazie agli attacchi universali presenti sui quattro angoli, si possono facilmente spostare con gru o carriponte; sono trasportabili con ogni mezzo (nave, treno, autocarro); hanno un codice identificativo univoco e garantiscono la sicurezza del contenuto, poiché sono aperti solo all'origine della spedizione, alle dogane ed alla destinazione finale; possono essere riempiti con qualsiasi tipo di merce, dalle materie prime ai liquidi o ai prodotti congelati ed i contenitori scartati si possono riutilizzare; il costo di trasporto è circa 20 volte inferiore a quello delle rinfuse.

Altra tipologia di UC è costituita dal pallet, definito come "piattaforma rigida orizzontale, caratterizzata da un'altezza minima compatibile con la movimentazione tramite carrelli elevatori con forche e altre attrezzature di movimentazione appropriate, impiegati come supporto per la raccolta, l'immagazzinamento, la movimentazione ed il trasporto di merci e di carichi"<sup>[2]</sup>.

I bancali possono essere realizzati con materiali differenti, come il legno, la plastica o l'alluminio, riutilizzabili o a perdere, a seconda delle esigenze; le dimensioni non sottostanno a standard internazionali, ma si trovano in molteplici versioni: in Europa si utilizza l'Europallet o EPAL (800x1200 mm), reversibile a quattro vie (può sopportare il carico su entrambi i piani orizzontali e sollevabile con il carrello elevatore da tutti i lati) che permette di sfruttare veicoli di ogni dimensione, dai furgoni agli autoarticolati; questo crea problemi durante il trasporto via container, poiché non se ne possono affiancare due.

Il pallet Phillips (1000x1200 mm), invece, rappresenta lo standard statunitense, di dimensioni maggiori, sfrutta in modo migliore lo spazio all'interno delle casse marittime. Tale tipologia di UC può viaggiare su gomma, ferro o via cargo aereo,



Le UC: container, cassa mobile.



Le UC: pallet, ULD.

non è impilabile e può essere di altezza variabile, causando problemi per il dimensionamento delle scaffalature dei magazzini.

Altra unità di carico è la cassa mobile, simile al container, ma adatta soltanto al trasporto strada-ferrovia; la tipologia è diversificata in base alle merci trasportate, che possono essere rinfuse solide di ogni tipo, è personalizzabile e le operazioni di carico-scarico sono più semplici rispetto al contenitore marittimo, ma è meno sicura di quest'ultimo, non è impilabile ed ha costi elevati. La movimentazione è effettuata dall'alto tramite gru o carriponte, oppure con pinze.

Per il cargo aereo è impiegata l'unit load device (ULD), che può contenere bagagli, posta o merce, disponibile in versione pallet o container: la prima è costituita da un piano in alluminio, la seconda è una cassa chiusa con telaio in alluminio e pareti in resina termoplastica; entrambe presentano bordi incastrabili nella fusoliera dell'aeromobile. Sono di proprietà delle compagnie aeree o di quelle spedizioniere.

Nonostante l'International Air Transport Association (IATA) individui delle misure standard, le dimensioni delle ULD variano in base al modello di aeroplano.

#### 6.4 Unità di trasporto

In Europa la maggior parte delle merci circola su gomma e per notevoli distanze; esistono diverse tipologie di unità di trasporto stradale, dagli autocarri agli autotreni, ma se ne possono individuare due fondamentali per il trasporto intermodale:

- i semirimorchi, veicoli che necessitano di una motrice, hanno costi elevati e richiedono infrastrutture complesse per il sollevamento verticale, a fronte di operazioni di carico-scarico dei camion senza attrezzature particolari e gli autoarticolati, che non comportano spese aggiuntive per le imprese per il trasporto tutto strada, ma hanno costi di lavoro elevati, poiché gli autisti viaggiano insieme al carico.

Queste UT possono essere utilizzate in combinazione con la ferrovia per costituire le autostrade viaggianti, ma necessitano di vagoni speciali;

- il carro poche è caricato dall'alto ed ospita i semirimorchi le cui ruote sono collocate in un ribassamento (tasca) del pianale;

- il carro wippen è dotato di un ponte mobile, abbassato durante la marcia del treno;

- il carro modalohr trasporta semirimorchi o autoarticolati, a carico orizzontale, ma necessita di infrastrutture girevoli poste sulle banchine della stazione;

- il carro ultrabasso, che porta autotreni e autoarticolati, non richiede attrezzature particolari per il carico-scarico, ma presenta una velocità di tali operazioni inferiore al modalohr e costi manutentivi più elevati.

Altre unità di trasporto su strada ferrata sono costituite dai vagoni merci, alcuni dei quali adibiti ad usi specifici:

- i carri cisterna e silo, in maggioranza di proprietà privata, diversificati a seconda delle rinfuse liquide o polverose trasportate;
- i carri a tramoggia, ribaltabili, contengono materie prime;
- i carri bisarca, su due livelli e appartenenti alle società che operano nel settore, utilizzati per il trasporto di autovetture.

Ancora, altri vagoni per il trasporto intermodale sono:

- il carro coperto per merce varia, anche in versione refrigerata a pareti coibentate, con porte laterali scorrevoli per facilitare le operazioni di carico-scarico orizzontali;
- il carro pianale, provvisto o meno di sponde laterali, caricabile dall'alto con oggetti di grandi dimensioni, come travi d'acciaio o legname, oppure con le casse mobili; l'altezza massima del treno, in questo caso, non è specificata, poiché differisce in base allo Stato di transito ed all'utilizzo di vagoni con pianale ribassato. In Italia l'altezza centrale massima è 2,60 m.
- Il carro porta container, infine, ha un fondo piatto con gli agganci per le casse marittime.

I treni merci italiani sono limitati ad una lunghezza compresa tra 600-700 metri, poiché le linee e le stazioni non possono ospitare convogli di dimensioni maggiori, anche se in altre parti del mondo si arriva fino a lunghezze di oltre 7 km.

Per quanto riguarda le rotte marittime, le unità di trasporto possono essere divise in navi general cargo (portacontainer, traghetti) e bulk carrier (petroliere, metaniere, trasporto di minerali e rinfuse di vario genere).

I bastimenti container, definiti anche imbarcazioni Lo-Lo (lift on-lift off) sono caricati e scaricati verticalmente tramite gru, le navi madri di maggiori dimensioni possono trasportare più di 18.000 TEU, mentre le navi feeder hanno capacità di carico di 2000-3000 TEU.

I traghetti, indicati come Ro-Ro (roll on-roll off) vengono riempiti e svuotati orizzontalmente, tramite portelloni-ponte. Il carico è costituito da autoveicoli e passeggeri, combinando il trasporto strada-mare per operare come Autostrade del Mare.

La spedizione merce via aerea, se riguarda volumi di modesta entità, è effettuata tramite velivoli combi, con trasporto misto passeggeri-merci, unendo il carico in stiva dei bagagli con le ULD; per grandi quantità, invece, si ricorre ad aeromobili all cargo, aerei passeggeri convertiti oppure progettati specificatamente per questo utilizzo.



Semirimorchio e autoarticolato. Le UC: container, pallet, cassa mobile, ULD.



Carro merci, carro pianale, carro poche, autostrada viaggiante Nave portacontainer, traghetto, Boeing 747-400F cargo.



## 6.5 Unità di movimentazione

Le unità di movimentazione (UM), collocate all'interno dei nodi di interscambio, sono i mezzi che spostano le merci da un punto all'altro nelle strutture dedicate o da un mezzo di trasporto ad un altro.

In ambito portuale, le attrezzature appartengono a due categorie: per la movimentazione lato mare si utilizzano gru mobili su rotaia servite da collegamenti ferroviari sulle banchine, le gantry cranes, impiegate nelle operazioni di carico-scarico delle navi container, oppure gru su gomma, definite mobile cranes, che possono essere facilmente spostate all'interno del porto e servono per molteplici tipologie di rinfuse.

Per la movimentazione lato terra, invece, esistono diversi tipi di carrelli su gomma (fork lift, side loader, reach stacker, etc), specifici per i compiti che devono svolgere, come lo stoccaggio, il trasferimento contenitori all'interno dello scalo o la formazione di treni e TIR; il più diffuso nei terminal container è lo straddle carrier, che può assolvere tutti questi incarichi muovendosi su ruote autosterzanti ed impilando fino a 4 casse marittime. Sui piazzali operano le gru a portale in combinazione con i multitrailer trains, la cui motrice può anche essere a guida automatizzata: in questo caso il convoglio segue tracce a pavimento fino all'area in prossimità dell'elevatore, anche se si comincia ad utilizzarne una versione pilotata a distanza tramite sistemi GPS.

Le UM nelle stazioni merci ferroviarie sono pressoché le stesse, ma si impiega largamente il side loader, *"un carrello a caricamento orizzontale"*<sup>[3]</sup>, dotato di buona velocità e manovrabilità, che consente di impilare 3 container ed il reach stacker, una gru semovente a carico orizzontale e verticale particolarmente adatto all'interscambio strada-ferrovia.

Per la logistica interna si utilizzano, poi, carrelli industriali a conduzione manuale o remota e sistemi di movimentazione su percorsi fissi motorizzati o meno, di dimensioni e portata inferiori rispetto alle attrezzature delle grandi infrastrutture.

Nei terminal cargo aeroportuali, invece, si ricorre a mezzi differenti, a causa delle caratteristiche delle ULD ed i magazzini sono, generalmente, ad alto tasso di automazione: l'elevating transfer vehicle, spostandosi in orizzontale e verticale, arriva ad altezze di 16 m; le stacker cranes sono simili all'ETV, ma salgono fino a 40 m e gestiscono spazi di 3500 slot.

La movimentazione a terra è effettuata con i transfer vehicle, carrelli elettrici a guida remota o con autista, insieme a rulliere e nastri trasportatori.



Le unità di movimentazione: in alto a sinistra multitrailer train, gantry crane, gru a portale, al centro ELV, straddle carrier e reach stacker, in basso a destra fork lift e rulliere.



## 6.6 Nodi intermodali di scambio merci: porti, aeroporti, interporti

I nodi di interscambio merci sono infrastrutture fondamentali nella catena logistica, poiché la loro efficienza influisce, in maniera positiva o negativa, sulle tempistiche e sui costi delle movimentazioni commerciali.

Il Ministero dei Trasporti e della Navigazione definisce l'intermodalità come "l'insieme dei servizi di trasporto, resi attraverso l'integrazione fra diverse modalità -terrestri, marittime, fluviali, ferroviarie ed aeree che induce a considerare il trasporto medesimo non più come somma di attività distinte ed autonome dei diversi vettori interessati, ma come un'unica prestazione, dal punto di origine a quello di destinazione, in una visione globale del processo di trasferimento delle merci e, quindi, in un'ottica di catena logistica integrata"<sup>[4]</sup>.

La Legge italiana si focalizza su tipo di centro di scambio: *"per interporto si intende un complesso organico di strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione"*<sup>[5]</sup>.

I nodi intermodali comprendono anche ulteriori strutture, come il centro merci, la piattaforma logistica, l'aeroporto, il distripark ed altre ancora, anche se la definizione e la classificazione non è univoca e sufficientemente chiara: l'associazione Europlatforms indica i Freight Villages, la Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti i Logistic Centres o, ancora, il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica i nodi logistici.

Si prendono qui in esame i porti, i terminal cargo aerei e gli interporti.

Il porto è il luogo di interscambio tra il trasporto marittimo e quello terrestre; gli scali merci possono essere indicativamente divisi in:

- general cargo, i più flessibili dal punto di vista infrastrutturale, poiché movimentano diversi tipi di merce;
- containers, specializzati in questa tipologia di traffico;
- Ro-Ro, in cui attraccano i traghetti ed, infine, bulk, meta delle navi cisterna, che necessitano di attrezzature particolari.

Attualmente l'area del Mar Baltico-Mare del Nord ospita i maggiori terminal europei per quantità di merci in transito.

In Italia è pressoché assente l'integrazione tra trasporto marittimo e terrestre, a causa delle carenze storiche del sistema infrastrutturale, in particolare nel Mezzogiorno: Gioia Tauro e Taranto sono gli hub marittimi meridionali con rilevanti quote di transhipment, collegati attraverso il cabotaggio alle destinazioni locali di distribuzione.

In seguito ai tentativi falliti di far rientrare in questo settore gli scali di Cagliari e Palermo, si assiste oggi ad una specializzazione della portualità italiana: le stesse Cagliari e Palermo, ma anche Napoli e Bari accolgono la maggior parte dell'attività crocieristica del sud Italia, così come, ancora, nei capoluoghi campano e siciliano è fiorente la cantieristica navale. Nonostante ciò, dalla fine del Novecento i terminal peninsulari sono caratterizzati da un numero eccessivo di strutture non settoriali, poco collegati con le attività produttive, con alti costi di gestione, motivi per cui il traffico mercantile si sta spostando al Nord Europa.

L'aerocargo è la zona logistica dedicata all'interscambio terra-aria; dall'edificio del terminal si originano ed arrivano i flussi merci da e verso le zone di circolazione veicolare interne al sistema aeroportuale.

La catena, molto complessa, prevede tre linee di magazzini:

- una prima, collocata a ridosso delle piste di atterraggio (air side) in contatto diretto con l'aeroporto, prevede il transito veloce delle rinfuse (gateway);
- una seconda è costituita dagli stabili delle aziende di spedizioni, situati in un raggio massimo tra 10 e 15 km dallo scalo, dove le merci sostano più a lungo per garantire l'organizzazione degli ordini;
- una terza, rappresentata dai magazzini dei fornitori di servizi logistici o grandi complessi industriali, non è in contatto con i flussi aeroportuali, poiché la seconda linea permette di separare le attività di distribuzione.

I carichi in ingresso al terminal, passati i controlli alla dogana, sono deconsolidati per essere contenuti nelle ULD, quelli in uscita sono ricomposti in pallet o container per essere trasportati via terra, mentre gli oggetti destinati al transhipment sono stoccati nei magazzini di prima linea e reimbarcati su altri aerei; questi flussi sono presenti solo nelle aree cargo degli aeroporti hub.

Milano Malpensa è, oggi, il più importante terminal cargo italiano, che movimentata oltre il 50% del traffico nazionale; l'area, situata nella parte Nord-Ovest dell'aeroporto, si estende per 180.000 mq, collegata con i principali operatori logistici peninsulari e nord-est europei, grazie ad un'efficiente infrastruttura stradale. I magazzini della prima linea, due edifici da 25.000 mq ciascuno, trattano 550.000 tonnellate di merci all'anno, ma è in corso l'ampliamento dello scalo per raddoppiarne la quantità.

L'interporto è un complesso infrastrutturale che occupa vaste superfici, da centinaia di migliaia fino a milioni di metri quadrati: sono qui insediate aziende di trasporti, logistica, imballaggio e assemblaggio (area logistica); è presente almeno un terminal intermodale di scambio, dove avviene lo spostamento delle UC da un vettore ad un altro, tipicamente la piattaforma strada-ferrovia; i servizi di manutenzione e riparazione mezzi, come officine e distributori di carburante (area servizi mezzi); i servizi per l'utenza quali banca, hotel, ristoranti (area servizi

addetti); la dogana ed il comando dei Vigili del fuoco (area controllo e sicurezza); uffici gestionali (area amministrativa); infine, i gates di accesso/uscita per ogni tipologia di trasporto.

La zona ferroviaria ha un fascio di binari arrivi e partenze, dove si compongono e scompongono i convogli merci ed un altro di stazionamento, dove si trovano i vagoni che devono essere scaricati o, già carichi, reimmessi sulla linea principale; il numero di binari è in funzione del traffico atteso e sostenibile dalle strutture: *“per un primo dimensionamento si può pensare di inserire un binario ogni 2-3 treni al giorno, più almeno un binario di circolazione per la manovra ed il ricovero del locomotore [...] La lunghezza del binario da adottare per tutte le nuove costruzioni è 750 m (modulo internazionale)”*<sup>[6]</sup>.

La movimentazione delle unità di carico è effettuata con binari operativi, contenuti in una fascia di larghezza di circa 4,5 m: in Italia si utilizzano quelli tronchi, mentre in Europa sono pressoché presenti solo quelli passanti, che consentono di avere un sistema più efficiente, poiché tutti i rami ferroviari possono assolvere ad ogni funzione (presa e stazionamento).

L'area del trasporto su gomma, invece, include i raccordi alla viabilità principale, generalmente con rampe di svincolo, i gates di ingresso/uscita dall'interporto e le zone di parcheggio dei veicoli. Sono necessarie corsie di circolazione (larghezza 3,5 m) e di sosta per trasbordo (larghezza 4 m) in prossimità dei binari di stazionamento, più eventuali aree di manovra.

In Italia, negli interporti più estesi la ferrovia occupa circa il 18% della superficie totale, i magazzini il 14% ed i piazzali l'11%; sono presenti soprattutto nel Settentrione, con il Quadrante Europa di Verona ai vertici europei per offerta e servizi proposti: distribuito su oltre 2,5 milioni di metri quadri, esso è collegato alle autostrade del Brennero e Serenissima, alle corrispondenti linee ferroviarie ed all'aeroporto Verona-Villafranca. Sono presenti nell'area oltre 100 aziende, divise tra prima manifattura, spedizioni e logistica.

L'interporto di Padova occupa oltre 2 milioni di mq, include un terminal container ferroviario con 15 binari, più una stazione merci con ulteriori 21; all'interno dell'area è presente anche il mercato agro-alimentare, insieme ad un servizio di consegna con mezzi ecologici denominato Cityporto. L'energia consumata in loco è prodotta da uno dei maggiori impianti fotovoltaici del continente, con le celle alloggiare sui tetti dei capannoni. La cittadella è collegata all'aeroporto di Venezia, distante 43 km e al porto di Marghera, a 33 km.

Da segnalare anche le strutture di Bologna, Parma e Torino, importanti per il traffico transalpino.

Al Sud l'interporto Nola Campano è l'unico complesso di importanza rilevante: occupa oltre 4 milioni di metri quadrati e possiede una stazione ferroviaria interna

facente parte della rete nazionale, più un allaccio con l'aeroporto di Napoli.

### 6.7 Alcuni casi nord europei

Il porto di Rotterdam, in Olanda, occupa una superficie di circa 105 Km<sup>2</sup>, si estende per 40 Km ed è diviso in cinque distretti: dopo essere stato a lungo lo scalo marittimo più trafficato del mondo, oggi è il principale d'Europa per la movimentazione container (più di 11 milioni di TEU/anno). Grazie ad una capillare rete ferroviaria ad alta capacità, ai collegamenti diretti con le maggiori arterie stradali europee ed ai canali interni navigabili, il suo hinterland raggiunge i 40 milioni di utenti.

Fin dal temine del XVII secolo l'insediamento olandese è definibile come città-porto, grazie al fiorente commercio marittimo che l'ha resa un nodo centrale di scambio per l'intero continente europeo; lo sviluppo urbano trae origine e forza dalle infrastrutture portuali, ben visibili e riconoscibili dall'interno della città: l'Autorità portuale, società semi-privata, si occupa degli investimenti per le strutture dello scalo, sfruttando terreni di proprietà della città ceduti in concessione.

Si crea, così, discontinuità nel tessuto edilizio industriale del retroporto, costituito in prevalenza da grandi edifici prefabbricati, anche se non mancano eccezioni, come le torri degli uffici amministrativi dell'Autorità Portuale su disegno dell'architetto Norman Foster.

Negli anni più recenti è stato pianificato il recupero di alcuni edifici industriali esemplari, processo che annovera tra gli interventi di successo il campus universitario RDM, che sorge negli stabili dell'ex Rotterdam Drydocks Company.

A ridosso della zona produttiva si trovano aree di transizione a verde e giardini o scarsamente edificate, utili a smorzare il contrasto di scala tra la zona portuale e quella residenziale.

Grazie al retaggio culturale che possiede, il porto di Rotterdam è oggi anche un'attrazione turistica: qui si trovano aree con attività dedicate ai visitatori, un museo marittimo ed i moli storici.

Il terminal di Anversa, in Belgio, si posiziona subito dopo quello olandese per quantità di TEU e rinfuse trattate: insieme al porto tedesco di Amburgo, gode di una posizione geografica privilegiata, al centro del continente, raggiungibile attraverso qualsiasi modalità di trasporto in tempi brevi. Il settore trainante è quello petrolchimico, che comprende cinque grandi raffinerie. A questi si aggiunge Bremerhaven in Germania, sede anche di uno dei più grandi ed efficienti interporti mitteleuropei.

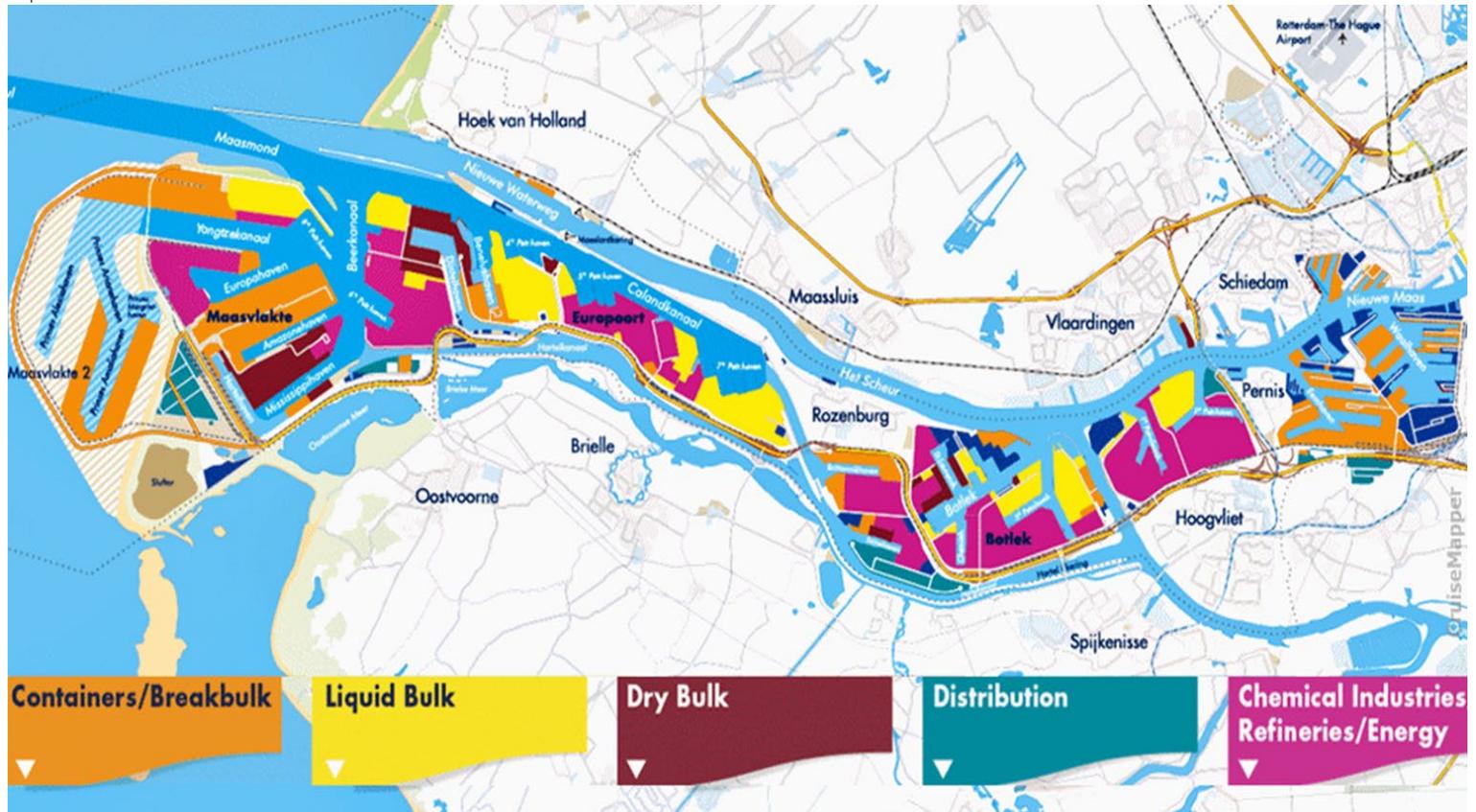
Come nel caso di Rotterdam, anche lo scalo belga presenta un'urbanizzazione stratificata con edilizia di scarso valore storico-artistico, ma anche qui il quartier generale dell'Autorità Portuale è opera di uno dei più conosciuti studi di architettura

Il porto di Rotterdam, Olanda.



Centro gestionale dello scalo olandese.

Il porto di Rotterdam, Olanda.

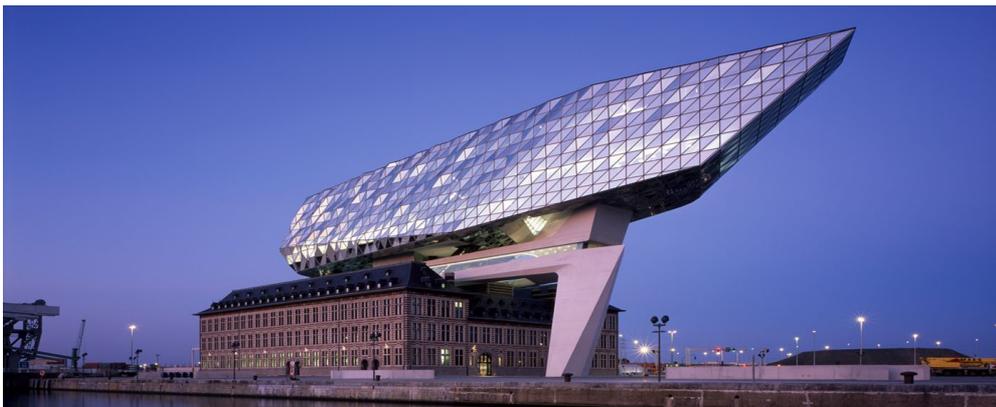


Planimetria del porto di Rotterdam e zonizzazione.

Quartier generale dell'autorità portuale del porto di Rotterdam, progetto di Norman Foster.



Il porto di Anversa, Belgio.



La sede dell'autorità portuale del porto di Anversa, progetto di Zaha Hadid Architects.

Aeroporti e interporti in Italia.



Malpensa Cargo City.  
Interporto di Verona.  
Interporto di Padova.  
Interporto di Nola.



mondiali: Zaha Hadid Architects. I nuovi uffici amministrativi sorgono su Mexico Island, ospitati all'interno di un volume che ricorda la forma dello scafo di un'imbarcazione sospeso sulla costruzione storica della vecchia caserma dei Vigili del Fuoco.

## 6.8 L'infrastruttura europea

Lo sviluppo del trasporto ferroviario europeo ha risentito dell'influenza dello stato nazionale ottocentesco, soprattutto riguardo la conformazione dei binari: a causa del valore strategico-militare delle strade ferrate, ogni Paese adottò uno scartamento differente, eredità che penalizza ancora oggi tale rete infrastrutturale. Alla fine degli anni Sessanta del Novecento, inoltre, con l'affermarsi degli standard dimensionali internazionali dei container, sorge il problema delle gallerie: in Italia ed in Francia, ad esempio, non è possibile trasportare questi contenitori su determinate linee, poiché i tunnel sono troppo stretti o eccessivamente bassi.

In queste regioni si è fortemente sviluppato il trasporto su gomma, soprattutto per gli scambi tra Paesi contigui, poiché nessuna politica nazionale sui trasporti ne ha limitato la diffusione, per favorire metodologie alternative, più economiche e meno dannose per l'ambiente.

Dove è stato possibile sostituire l'autotrasporto con una ferrovia efficiente si rilevano, invero, benefici per tutto il sistema di interscambio: i porti di Amburgo, Rotterdam e Anversa possono contare su più di 1000 Km di binari l'uno, mentre quello di Genova è provvisto di solo circa 200 Km.

I grandi scali marittimi europei sono integrati, inoltre, con un sistema di trasporto fluviale, una rete di canali navigabili interni che rifornisce continuamente il porto: *"la testata marittima del continente è a settentrione, lungo la Northern Range tra Le Havre e Amburgo, dove si manipolano oltre i 2/3 del traffico oceanico europeo"*<sup>[7]</sup>. Questa regione ospita una movimentazione merci molto remunerativa, in quanto composta prevalentemente da prodotti finiti e semilavorati.

La circolazione commerciale europea si compone anche dei rifornimenti petroliferi provenienti dal bacino del Mediterraneo, dove rivestono grande importanza gli oleodotti italiani, francesi e balcanici.

I trasporti marittimi hanno subito una profonda razionalizzazione e diversificazione grazie all'utilizzo del container: sono stati investiti ingenti capitali per l'armamento di navi specializzate di dimensioni sempre maggiori (metaniere, portacontainers...), poiché il nolo marittimo è in funzione del valore della merce trasportata.

La geografia dei flussi evidenzia come si stia rafforzando il rapporto reciproco tra Asia orientale ed Europa.

Circa i due terzi del traffico marittimo mondiale, riguardante in larga parte le materie prime, è effettuato con bastimenti noleggiati a tempo o a viaggio, senza

itinerari o orari prestabiliti; le linee regolari sono riservate ai prodotti industriali che viaggiano in container, il cui afflusso sul mercato deve essere costante. Sono diffuse le navi general-cargo, che circumnavigano il globo in 85 giorni e selezionano in maniera molto rigida gli scali.

Le imbarcazioni più grandi (full-containers, 3000 unità) necessitano di spazi portuali di accosto di dimensioni tre volte maggiori rispetto a quelle tradizionali, nonché di rilevanti attrezzature fisse sulle banchine; ogni giorno di fermo di una di queste navi costa decine di migliaia di dollari.

Gli armatori, dovendo gestire un ciclo di trasporto sempre più esteso, si servono di una propria rete feeder, piccole navi da carico destinate alle tratte di raccordo tra lo scalo principale ed i porti regionali.

Anche il porto deve cambiare il proprio assetto, in particolare gli scali storici europei: si afferma un modello di scalo, che prevede fondali molto profondi, grandi banchine e piazzali di stoccaggio dal disegno aperto e lineare; tutto è realizzato per diminuire i tempi dei passaggi intermodali e le operazioni portuali, soprattutto perché l'immagazzinamento dei container è effettuato a cielo aperto, senza bisogno di manipolazione.

## 6.8 La situazione economico-produttiva italiana

La prima fase del rilancio dell'economia postbellica italiana prevede una pianificazione del paesaggio industriale nel Mezzogiorno, grazie all'istituzione dei poli di sviluppo, grandi bacini di produzione siderurgici e petrolchimici, la cui collocazione fu studiata a tavolino. Sul finire degli anni Sessanta del Novecento, però, le proposte non hanno generato alcuna ricaduta concreta, causando un forte indebolimento del sistema manifatturiero italiano rispetto alla concorrenza internazionale; con la sola eccezione di Taranto, gli altri poli appaiono attardati sia dal punto di vista tecnologico che da quello delle dinamiche delle economie di scala. La reazione dello Stato alla situazione di crisi fu la costruzione del polo siderurgico di Gioia Tauro, ampliando l'offerta produttiva a fronte di una domanda interna in calo.

Gli impianti di raffinazione del petrolio sulle coste dell'Italia meridionale rivestono una posizione strategica per il traffico delle compagnie statunitensi (le Sette Sorelle): la loro posizione permette di trattare i prodotti in prossimità dei Paesi medio-orientali da cui sono estratti, fungendo da collegamento con l'Europa continentale e le rotte per le Americhe.

Questo ruolo viene perso in seguito alla crisi petrolifera degli anni Settanta: gli Stati ricchi di giacimenti ne assunsero il controllo gestionale, quadruplicando il prezzo del greggio.

Comincia, dunque, ad affermarsi, superato il modello fordista, una nuova

produzione altamente specializzata, caratterizzata dalla ricerca scientifica avanzata e dal progresso tecnologico; la scala è quella globale, a cui consegue un'organizzazione aziendale a rete. *"Le piccole e medie imprese furono le prime a tentare di darsi un'organizzazione che avesse simili caratteristiche, formando articolati sistemi produttivi: i distretti industriali"*<sup>[8]</sup>.

I nuovi settori produttivi del made in Italy spaziano dall'abbigliamento, alle calzature, al mobilio, alla gioielleria, alla ceramica e all'agroalimentare.

Nonostante siano settori in cui la *"personalizzazione ex post [...]"* è fondamentale, ovvero prodotti *"ottenuti producendo pochi modelli e tante varianti, predefinite o ad hoc"*<sup>[9]</sup>, sono le imprese con *"personalizzazione ex ante [...]"*, che realizzano tanti modelli con poche varianti e sempre predefinite<sup>[9]</sup>, a trainare l'economia italiana.

Le imprese del Mezzogiorno, per far fronte alla nuova realtà economica, incrementano, durante gli anni Novanta, le richieste di cassa integrazione, sovvenzioni e finanziamenti a tassi agevolati, anziché operare in supporto alla produzione dell'Italia settentrionale nei cicli con più alta richiesta di manodopera. Gli investimenti pubblici sono impiegati *"per realizzare costruzioni e opere pubbliche prive di qualsiasi orientamento strategico, spesso inutili, oppure iniziate e mai terminate"*<sup>[10]</sup>.

La dimensione strutturale e relazionale di questo tipo di aziende non è sufficiente a garantire un adeguato sviluppo dell'economia e della produzione nazionale, poiché la concorrenza internazionale sta causando la perdita di quote di mercato anche nei settori in cui l'Italia è sempre stata leader.

## 6.9 La logistica nel Mediterraneo ed in Italia

Il sistema logistico italiano, definito dall'Associazione Italiana Logistica (ALLOG) come *"insieme delle attività organizzative, gestionali e strategiche che governano nelle aziende il flusso dei materiali e delle relative informazioni, dalle origini presso i fornitori, fino alla consegna dei prodotti finiti ai clienti e, successivamente, al servizio di post-vendita"*, attualmente, presenta numerose carenze se paragonato alla media europea, non costituendo un valido supporto allo sviluppo delle imprese.

L'obiettivo della logistica consiste nell'ottimizzare il ciclo del trasporto, velocizzando l'accessibilità delle merci alla rete infrastrutturale e le attività di interscambio all'interno dei nodi intermodali: se un container rimane fermo per un tempo eccessivo in un terminal, si blocca il processo dinamico delle spedizioni, causando aumenti dei costi e conseguenti perdite di denaro. La competitività economica si gioca su più livelli e dimensioni geografiche, dove il coordinamento e la comunicazione tra i vari attori diventano fondamentali: l'interazione tra sistemi internazionali permette

di costituire alleanze commerciali assai vantaggiose, aumentando l'importanza dell'efficienza del binomio rete-territorio e delle relazioni di questo con i mercati limitrofi .

La globalizzazione logistica riguarda, ed ha riguardato, sia grandi società e distretti industriali, che delegano a professionisti esterni la gestione del traffico dei prodotti e delle piattaforme informatiche annesse, sia piccole e medie imprese, che lavorano in maniera processuale.

In Italia il settore dei trasporti è volutamente escluso dal processo organizzativo, poiché non è considerato determinante ai fini del rifornimento di materie e prodotti e successiva vendita e distribuzione.

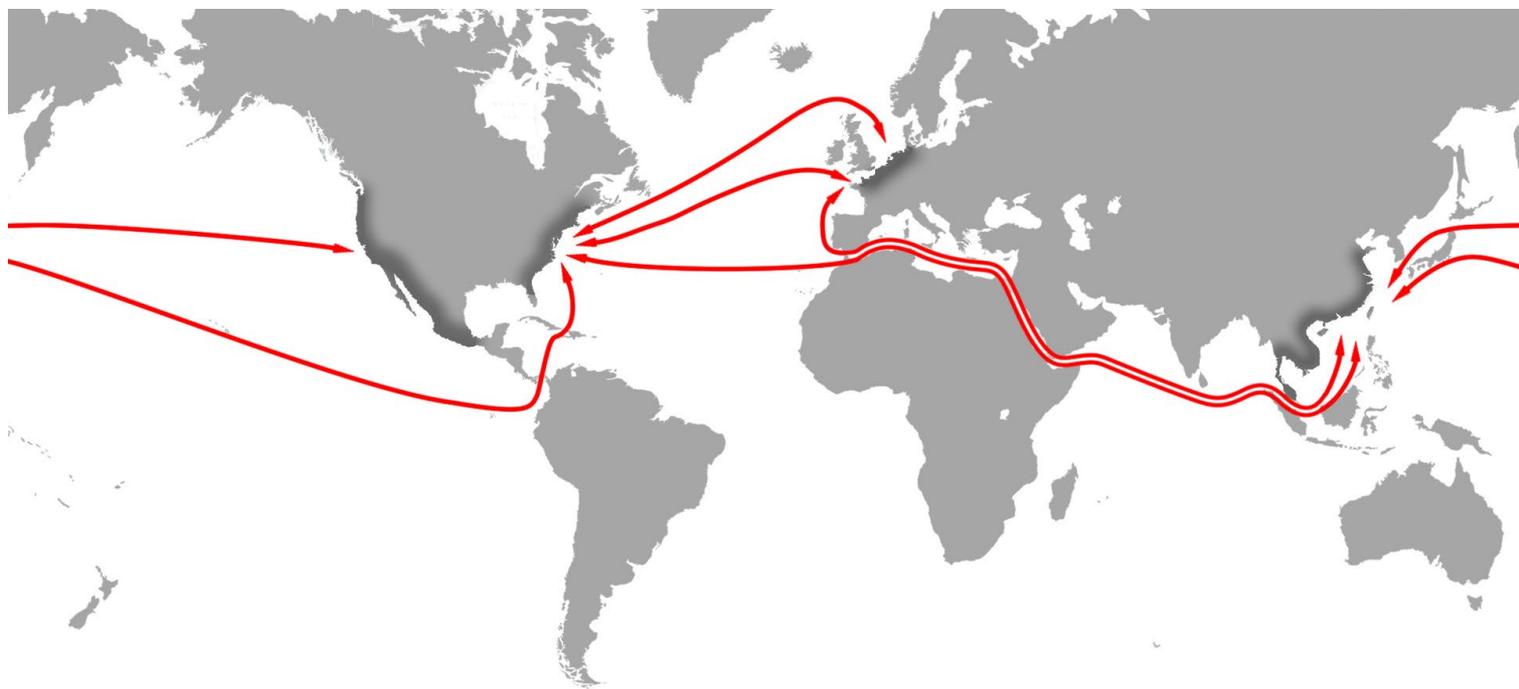
L'accessibilità alle grandi reti commerciali è così compromessa, causando un'ingente perdita di quote di mercato; l'Unione Europa ha attribuito al trasporto la funzione di favorire la libera circolazione di beni e persone nei territori dei Paesi aderenti, incentivando gli scambi commerciali, anche per ridurre la disparità tra le economie continentali e quelle mediterranee.

Proprio lungo le coste del Mar Mediterraneo si stanno formando nuove tratte economico-mercantili, grazie alla recente crescita demografica ed occupazionale di insediamenti urbani degli Stati del Nord Africa e del Medio Oriente, che si vanno ad aggiungere a Italia, Francia e Spagna; è la traccia di un sistema anulare, del quale fanno parte regioni storicamente industrializzate, in fase post-industriale, con imprese attive nel settore secondario e terziario ad alto tasso tecnologico, altre parzialmente industrializzate, ma in posizione più periferica ed a vocazione agricola (il Mezzogiorno rientra in questa categoria), altre ancora caratterizzate dalla presenza di grandi quantità di materie prime.

Il bacino mediterraneo, insieme al Mar Rosso ed al canale di Suez, è nuovamente un fulcro per le rotte di scambio mondiali, a servizio anche dell'area asiatica, grazie all'esponentiale crescita economica della Cina e di altri Paesi come India e Malesia, seppur in maniera più contenuta.

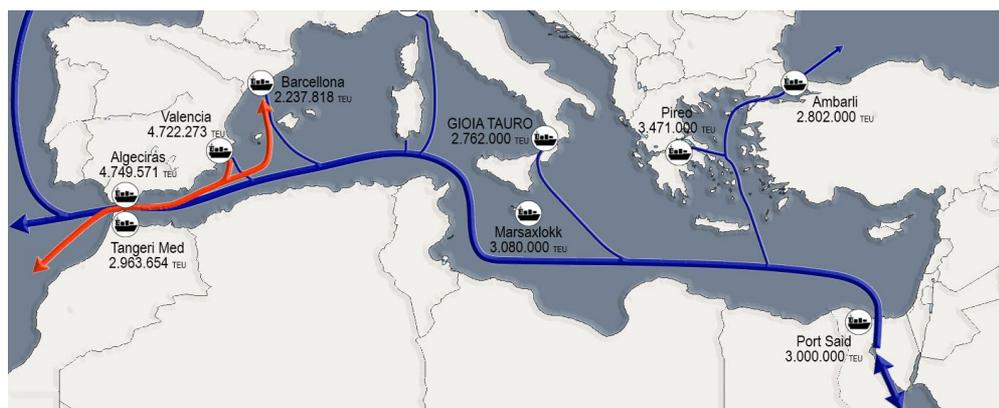
Il commercio marittimo presenta un tasso positivo ed in costante crescita: le grandi navi portacontainer attraccano in porti hub (come Gioia Tauro), dai quali vengono spedite le merci verso destinazioni più periferiche, da cui segue la distribuzione locale.

La centralità strategica degli scali italiani implica notevoli possibilità di sviluppo, anche se, oggi, le linee di traffico marittimo di collegamento tra Europa del Nord e Stati Arabi, in particolare la tirrenica (che tocca Augusta-Messina-Gioia Tauro-Livorno-Genova) e quella adriatica (passante per Taranto-Brindisi-Ancona-Venezia-Trieste), non sono sfruttate a pieno. Componente negativa in tal senso è l'arretratezza dell'infrastruttura ferroviaria peninsulare.



— rotta pendulum

 fronte portuale



In alto carta delle rotte pendulum delle navi portacontainer elaborata da Marco Canesi.  
In basso carta delle rotte delle navi portacontainer nel bacino del Mar Mediterraneo e principali scali europei.

[1] dati tratti da S. FINARDI, C. TOMBOLA, *Il sistema mondiale dei trasporti l'economia-mondo nel xx secolo*, Bologna, Il mulino, 1995

[2] D. GATTUSO, G. CASSONE, *I nodi della logistica nella supply chain*, Milano, Franco Angeli, 2013

[3] Ibidem

[4] D.M. 6 aprile 1998

[5] Art. 1, legge 4 agosto 1990 n.240

[6] D. GATTUSO, G. CASSONE, *I nodi della logistica nella supply chain*, Milano, Franco Angeli, 2013

[7] S. FINARDI, C. TOMBOLA, *Il sistema mondiale dei trasporti l'economia-mondo nel xx secolo*, Bologna, Il mulino, 1995

[8] M. CANESI, *L'altra globalizzazione una nuova offerta produttiva nell'area del mediterraneo*, Milano, Franco Angeli, 2004

[9] Ibidem

[10] Ibidem

## **7 - Il progetto: ipotesi di un nuovo hub logistico tra Lamezia Terme e Gioia Tauro**

Nell'ultimo decennio il Mar Mediterraneo è stato al centro di un processo di riorganizzazione e razionalizzazione dei traffici marittimi che qui hanno luogo, complice la crisi economica del 2007-2008: la rotta principale dei grandi bastimenti portacontainer provenienti dall'Oriente attraversa il bacino entrando dal canale di Suez e proseguendo oltre lo stretto di Gibilterra, aumentando notevolmente l'importanza strategica degli scali posti in corrispondenza di questi luoghi - Port Said in Egitto, Tanger Med in Marocco e Algeciras in Spagna - più il terminal intermedio di Marsaxlokk sull'isola di Malta, cresciuto esponenzialmente in pochi anni. Da questa si diramano rotte minori che raggiungono le coste settentrionali del mare, in particolare la Spagna, l'Italia ed il Mar Egeo: il porto di Gioia Tauro, il più grande scalo container della penisola, ha gradualmente ceduto la leadership di settore italiana, sostituito da Genova a livello internazionale e da Trieste, Taranto e Bari a quello nazionale. Le motivazioni della perdita di quote di mercato sono da ricercarsi principalmente nelle carenze dei collegamenti infrastrutturali terrestri e nell'assenza di un retroporto dedito alla prima lavorazione delle merci che diversifichi ed ampli i servizi offerti dal terminal.

La proposta progettuale elaborata si prefissa l'obiettivo di sviluppare le opportunità del traffico merci potenziando lo scambio intermodale tra il porto gioiese e l'area dell'aeroporto internazionale di Lamezia Terme, costruito nel 1976 proprio come appoggio al terminal container; attualmente lo scalo lametino possiede una sezione aerocargo connessa con Roma-Ciampino, il principale hub di questo tipo in Italia Centrale.

L'area di Sant'Eufemia è raggiungibile da Gioia Tauro in poco meno di un'ora su strada ed in circa 40 minuti in treno.

Recentemente l'aeroporto di Sant'Eufemia Lamezia è stato oggetto di un bando di concorso per incrementare la capacità dell'aerostazione passeggeri in seguito all'aumento delle utenze annuali, così come si sta tentando di risolvere la problematica della dislocazione della stazione ferroviaria Lamezia Terme Centrale, troppo distante dal complesso aeroportuale per costituire un efficace nodo intermodale di scambio.

L'idea progettuale nasce dallo studio delle criticità presenti nel territorio della Piana di Lamezia e dalla volontà di formulare alcune ipotesi per la creazione di un nuovo hub logistico a servizio di Lamezia Terme, terzo polo della regione Calabria per numero di abitanti, nonché per l'intera provincia di Catanzaro, evidenziando il ruolo nevralgico che potrebbe essere assunto in un nuovo ridisegno territoriale dal potenziamento delle infrastrutture esistenti, la Stazione ferroviaria di Lamezia Terme Centrale e l'aeroporto internazionale di Lamezia Terme Sant'Eufemia. Si è cercato di intervenire su una vasta area oggi dismessa dell'ex zuccherificio della C.I.S.S.E.L. e dell'oleificio F.E.A.O.G., mai entrato in funzione, posizionando il



Sant'Eufemia Lamezia: area di intervento.

nuovo interporto tra Lamezia Terme e Gioia Tauro.

Per facilitare la connessione e l'interoperabilità tra stazione ferroviaria e aerostazione si è ipotizzato nel progetto lo spostamento dell'antico tratto ferroviario a Nord dell'abitato in prossimità dell'Aeroporto, con andamento parallelo al tracciato stradale della SS 18. L'attuale collegamento tra le due infrastrutture è reso più difficile dall'attraversamento del quartiere Sant'Eufemia e dalla barriera prodotta dalla SS 18 e dallo svincolo.

La grande area all'interno della rotonda di svincolo (diametro 250 m) viene ad ospitare al suo interno le nuove funzioni di nodo di interscambio aria-ferro-gomma. Si tratta di una porzione di territorio di forma circolare di circa 50.000 metri quadrati, delimitata da percorsi stradali, capace di ospitare al suo interno tutti i servizi necessari all'aeroporto e alla stazione ferroviaria. Inoltre essa è dotata di un'ottima accessibilità viaria essendo direttamente connessa alla viabilità locale del comune di Lamezia, all'autostrada e alla superstrada. Si è deciso quindi di riprogettare anche l'aerostazione, sfruttando l'attuale fabbricato viaggiatori di 7.000 metri quadrati per l'ampliamento del terminal cargo (attualmente sviluppato su di una superficie di circa 4.000 metri quadri) e raddoppiando in questo modo le potenzialità di traffico merci dello scalo lametino.

Non si è potuto prendere come riferimento per il progetto l'impianto del tessuto storico del vicino quartiere di Sant'Eufemia, perchè nella maggior parte dei lotti il disegno non risulta identificabile in una logica d'insieme ad eccezione di porzioni minime date dal quartiere operaio e di quello rurale-agricolo.

Lo stabilimento dell'ex zuccherificio C.I.S.S.E.L. grazie alla sua posizione di testa e per le sue dimensioni diventa, nel suo insieme il nuovo polo gestionale e direzionale dell'intero complesso dei padiglioni per le aziende di logistica e movimentazione merci. Questo ospita negli edifici riqualificati e ridisegnati anche nelle sezioni interne, mantenendone però integri i principali caratteri figurativi, l'intera attività degli uffici, anche aperti al pubblico, una sala conferenze (150 posti), la mensa e nei piani più alti alloggi temporanei per gli addetti e per i turisti.

La vecchia palazzina di "comando" viene riconvertita a residenza temporanea per i lavoratori e gli autotrasportatori. Le officine dedicate alla manutenzione dei mezzi sono collocate in volumi realizzati ex novo mentre nei capannoni esistenti vengono collocati la dogana e alcuni servizi dell'interporto come la stazione dei vigili del fuoco.

A completare il lotto, dove attualmente è presente l'ex oleificio dismesso, contribuisce un nuovo asse radiale che, partendo dalla stazione dei treni, si sviluppa verso l'area dei capannoni che ospitano la fiera e la produzione agricola. I nuovi terreni coltivati vanno a compensare quelli esistenti sostituiti dalle nuove aree e dai piazzali dell'aeroporto.

Inoltre lo spostamento della stazione ferroviaria (già previsto nel Piano regionale

dei trasporti della Regione Calabria, agosto 2016) e il suo avvicinamento all'area aeroportuale rende disponibili, in prossimità del nucleo abitato esistente, vaste aree a verde o per l'agricoltura.

Nel progetto è previsto un nuovo parco urbano lineare tra il centro di Sant'Eufemia, la stazione e l'aeroporto, creando un sistema di attrezzature sportive e per il tempo libero.

In vista delle previsioni per i prossimi dieci anni di un forte aumento del flusso di viaggiatori e merci per lo scalo lametino (dagli attuali 2.500.000 passeggeri all'anno si passerebbe a 4.500.000), **la nuova aerostazione** (posizionata nell'area sud dell'anello delle infrastrutture) prevede:

- tre piani di parcheggi interrati;
- un aumento consistente dei servizi per i viaggiatori, tra cui numerose aree commerciali e di ristorazione;
- collegamenti diretti con gli aeromobili attraverso attracchi specifici (l'attuale terminal ne è sprovvisto, gli imbarchi si effettuano totalmente tramite pullman).

**La nuova stazione ferroviaria**, che ricopre la porzione nord del lotto, è studiata con tipologia passante per permettere una velocizzazione degli interscambi. Prevede tre binari di cui uno dedicato ai treni da e verso la linea ionica sfruttando la trasversale Lamezia Terme-CZ Lido e parcheggi sotterranei al servizio dei viaggiatori.

### 7.1 Sant'Eufemia Lamezia: un nodo intermodale di scambio regionale

L'area di intervento, situata nel quartiere Sant'Eufemia di Lamezia Terme in una zona di transizione tra il centro abitato e l'aperta campagna, è un lotto di forma triangolare che occupa approssimativamente una superficie di 300.000 mq, su cui insistono:

nella parte verso nord, l'ex zuccherificio C.I.S.S.E.L. e l'oleificio F.E.A.O.G., un complesso di edifici eretto tra 1971 ed il 1981, che avrebbe dovuto ospitare la più grande raffineria d'olio di oliva della Calabria, ma non entrò mai in funzione.

Lo stabilimento era nato con lo scopo di riunire una molteplicità di piccoli produttori sotto un unico marchio, inserito nell'ambito del progetto europeo FEAOG, Fondo Europeo Agricolo/sezioni Orientamento e Garanzia. In stato di abbandono da quasi trent'anni, sono state avanzate proposte da parte della pubblica amministrazione per trasformarlo in enoteca regionale, museo dell'olio o centro della fiera agricola di Lamezia Terme, senza concretizzarle; dal punto di vista architettonico non presenta caratteristiche distintive o rilevanti, si tratta di fabbricati con struttura a telaio in cemento armato e pannelli metallici di tamponatura prefabbricati.

Il terreno si presenta in gran parte incolto, ad eccezione di una piccola porzione



Complesso dell'ex zuccherificio C.I.S.S.E.L.: stato attuale.

di campi cerealicoli in prossimità di un'abitazione privata; un canale di scolo in caso di alluvione divide a metà l'area, ma è pressochè sempre in secca. In prossimità degli edifici industriali si trovano ancora parte dei binari ferroviari interni di collegamento alla linea adiacente.

Il fascio di binari dello scalo merci lametino, sulla linea Tirrenica Meridionale, delimita il lotto a nord, mentre lungo i lati est ed ovest corrono, rispettivamente, la strada statale 280 dei Due Mari, che si immette nello svincolo dell'autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria, e via Zuccherificio, asse interno al centro abitato; le due direttrici viarie confluiscono verso Sud in una rotonda stradale a due corsie, che garantisce l'accesso all'Aeroporto Internazionale di Lamezia Terme, ma anche alle rampe della strada statale 18, che attraversa l'anello ad una quota di circa 7,5 metri, grazie ad un cavalcavia con piloni in cemento armato.

Tale nodo carrabile ha un diametro di 250 metri, includendo nel suo perimetro un'area di circa 48.000 mq attualmente non pienamente sfruttabile, che presenta alcuni filari di ulivi ivi rimasti, probabilmente, a seguito della costruzione del sedime stradale.

Proseguendo su via Zuccherificio-via del Mare verso Nord si raggiunge la stazione ferroviaria di Lamezia Terme Centrale, che accoglie i viaggiatori delle linee Tirrenica Meridionale e Ionica verso Catanzaro, distante circa 1 chilometro dall'aeroporto. L'edificio è un fabbricato di 2 piani fuori terra, costruito alla fine del XIX secolo, ma rimaneggiato ed ampliato più volte fino agli anni '60 del Novecento; dispone di 7 binari passanti più un fascio di circa altri 20 di testa per le operazioni di smistamento e manutenzione e pensiline lungo le banchine.

Nonostante Sant'Eufemia sia il più importante nodo di passaggio e interscambio calabrese a livello nazionale ed internazionale (Autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria – Linea ferroviaria Tirrenica Meridionale e Ionica–Aeroporto Internazionale), dato evidenziato dalla crescita costante di anno in anno dei flussi merci e passeggeri, il sistema infrastrutturale presenta varie problematiche: come evidenziato nel Piano Regionale dei Trasporti, "grave carenza è la mancanza della stazione ferroviaria nell'ambito dell'aerostazione. Tale carenza limita fortemente l'accessibilità all'aeroporto da parte degli utenti e l'interscambio modale". Per raggiungere i due punti è necessario uno spostamento in navetta, auto o taxi, reso più problematico dall'assenza di un asse stradale diretto; anche l'arrivo al terminal aeroportuale risulta eccessivamente macchinoso, a causa dei numerosi svincoli stradali e dalla dimensione ridotta di alcune vie di comunicazione.

## 7.2 - Un nuovo assetto urbanistico del quartiere Sant'Eufemia

L'ipotesi progettuale tenta di inserire un grande hub di interscambio aria-ferrogomma nell'area precedentemente descritta, proponendo una zona di prima lavorazione di nuovo impianto che ha la sua testa nell'ex zuccherificio C.I.S.S.E.L. e si sviluppa verso sud fino al limitare fino all'aeroporto, interamente riprogettato anche come sede della nuova stazione ferroviaria (andando quindi a dismettere il fabbricato esistente mal posizionato nel tessuto urbano di Sant'Eufemia).

Il nuovo nodo intermodale si sviluppa sull'area interna allo svincolo anulare della SS 18.

La scelta di utilizzare percorsi differenziati per il traffico passeggeri e per le merci ha portato a suddividere anche funzionalmente l'area di progetto:

- a nord-est dell'abitato viene creata una piattaforma di carico/scarico per i convogli merci, attraverso la riduzione dell'ex scalo ferroviario a soli tre binari passanti. La restante area viene quindi destinata a verde pubblico e integrata al nucleo abitato anche attraverso attrezzature sportive e per il tempo libero;
- a sud, in prossimità dello svincolo stradale, nell'area aeroportuale viene previsto un passante ferroviario a doppia direzione.

L'edificio dell'ex zuccherificio C.I.S.S.E.L. ospita il centro direzionale del nuovo interporto, più una quota di residenza temporanea ed alcuni servizi pubblici, quali la sede distaccata dell'Archivio di Stato di Catanzaro, attualmente ubicata al piano terra di un edificio residenziale, una banca, un ristorante ed una sala conferenze. Il recupero del complesso storico prevede la rifunzionalizzazione di alcune strutture accessorie per i nuovi uffici della dogana ed un'area di magazzini.

La zona industriale è, a sua volta, bipartita: a ovest si trovano i capannoni per la lavorazione e lo stoccaggio delle merci, che costituiscono la seconda linea di strutture dell'aerocargo lametino, mentre a est sorgono nuovi padiglioni di lavorazione, in prossimità della nuova area agricola per le attività manifatturiere integrate con zone fieristiche ed espositive aperte al pubblico.

A sud si raggiunge attraverso una passerella in quota il nuovo nodo intermodale, un grande manufatto circolare dimensionato per accogliere flussi di utenti doppi rispetto alla quota attuale di 2,5 milioni/anno.

L'integrazione in un'unica area delle principali infrastrutture comporta:

un nuovo tracciato ferroviario che corre parallelo al percorso della strada statale 18, incrociando quest'ultima in corrispondenza dell'anello carrabile, potenziato a tre corsie. Interrato a quota -6.60 metri, lascia la ferrovia sul piano di campagna, mentre la statale, già sopraelevata, viene ulteriormente portata a quota 11 metri e integrata alla copertura della stazione ferroviaria.

Nonostante i raggi di curvatura della ferrovia eccessivamente ridotti su tutta la rete regionale non permettano il transito dei treni ad alta velocità, questo tratto



Stato attuale del complesso dell'ex zuccherificio C.I.S.S.E.L. di Sant'Eufemia Lamezia Terme.

rotabile è rettificato il più possibile, con raccordi alle linee esistenti piuttosto ampi. I lavori sulla mobilità locale includono, infine, nuove rampe per gli svincoli stradali direttamente interessati dalle modifiche, nonché la costruzione di una nuova via di accesso all'area dell'attuale terminal aeroportuale di 7.000 mq, convertito in terminal cargo, consentendo di raddoppiare la capacità attuale.

### 7.3 - Lo stato attuale dello zuccherificio

L'edificio dell'ex zuccherificio C.I.S.S.E.L., costruito tra il 1939 ed il 1941, ha una struttura a telaio in cemento armato con pilastri 40 cm x 70 cm, rastremati a salire, con tamponamenti in mattoni pieni al piano terra e forati a quelli superiori, cornici delle aperture aggettanti, tetto in tegole marsigliesi e struttura interna indipendente, costituita da solai e pilastri traforati metallici 25 cm x 40 cm.

La copertura a mansarda della manica principale, sormontata da un lucernario a capanna, è sorretta da travi reticolari metalliche, così come quella a botte del locale caldaie, mentre due corpi di fabbrica più bassi presentano lastrico solare piano e struttura portante in cemento armato con travi a sporgere: qui erano ospitati, probabilmente, i macchinari più pesanti.

Allo stato attuale, lo stabile presenta diffusi danni e degradi dovuti agli anni di abbandono: sulle facciate sono riscontrabili fenomeni di umidità di risalita ed efflorescenze, fessurazioni e dissesti di varie dimensioni, distacchi degli intonaci e dei rivestimenti, fino alla rottura del copriferro su alcuni pilastri ed al conseguente arrugginimento dei ferri di armatura esposti. La maggior parte delle aperture è priva dei vetri, mentre i telai degli infissi in legno rimasti sono ammalorati e presentano alterazioni cromatiche e deformazioni.

I manti di copertura contano numerose mancanze, ma le travi di supporto sono ancora in buone condizioni. Nel complesso, le strutture portanti non presentano gravi danni, se non in punti isolati, nè il fabbricato è stato oggetto di crolli.

All'interno i pilastri metallici sembrano staticamente integri, dal momento che sorreggono i solai portanti grosse tubazioni ed alcuni macchinari industriali d'epoca: si possono ancora vedere i forni originali fatti arrivare dall'Inghilterra, le turbine elettriche, le pompe di distribuzione ed un grande bollitore per le polpe di barbabietola. La maggior parte dei collegamenti idraulici è rivestita di eternit, solo in parte bonificato attraverso la stesura di uno strato di pellicola pittorica protettiva. La manica principale misura circa 99 m x 21 m per 16 m di altezza, a cui se ne aggiunge una seconda di 34 m x 17 m per 14 m di altezza, a formare un edificio con pianta a "L"; il locale caldaie ha dimensioni approssimativamente 30 m x 16 m per 10 m di altezza, collegato al fabbricato principale tramite un volume quadrangolare decentrato più basso.

All'interno dell'ambiente principale, a sinistra rispetto all'ingresso principale, un

# Complesso dell'ex zuccherificio C.I.S.S.E.L.: planimetria stato attuale





Ex zuccherificio C.I.S.S.E.L., nuovo centro direzionale e amministrativo dell'interporto di Lamezia Terme

camminamento al primo ed al secondo piano gira intorno ad un vuoto largo 11 metri circa contenente il bollitore, mentre dalla parte opposta la struttura è invertita, con un solaio a lastra distanziato dai muri perimetrali. I collegamenti verticali sono costituiti da scale in metallo a singolo rampante.

#### 7.4 - Nuove destinazioni d'uso per la rinascita dell'ex zuccherificio

L'ipotesi di rifunionalizzazione dell'ex zuccherificio negli edifici riqualificati prevede la distribuzione di nuove funzioni amministrative e gestionali, la sede dell'archivio di Stato e una quota di residenza temporanea. Si è voluto intervenire conservando la struttura interna a pilastri metallici traforati, modificando l'interpiano dei solai e la conformazione degli stessi.

Al piano terra, con intradesso a 4,50 m, si trovano uffici e sale riunioni con muri divisorii in cartongesso e divisorii in vetro verso il lato corridoio, mentre l'archivio risulta un ambiente unico;

la parte più bassa della manica principale ospita al piano terreno la banca, ai livelli superiori rispettivamente locali di servizio ai capannoni adiacenti; la mensa/ristorante ed un terrazzo praticabile. Nell'ex locale caldaie sono collocati un bar ristorante espandibile all'esterno con locali accessori ed alcuni depositi.

I piani primo e secondo (interpiano rispettivamente 3 m e 3,50 m, per salvaguardare le aperture circolari esistenti) contengono uffici open space, organizzati intorno ad un'area a tutta altezza, che ricalca l'impianto originale, ora riproposta su tutta la lunghezza della manica e tripartita, protetto da balaustre a traversi metallici.

L'ambiente occupato dai forni dismessi si trasforma in sala conferenze a tutta altezza, completa di servizi e di una balconata (quota 3 m).

Si è ricavato anche un terzo livello, non presente originariamente, con altezza di 3 metri, sfruttando lo spazio presente tra le finestre del piano secondo e l'imposta del tetto, intervenendo in facciata con un nuovo serramento suddiviso in piccoli riquadri vetrati per dare maggiore luce all'interno:

Si trovano qui le camere, doppie e singole, organizzate secondo il modello dell'hotel/residenza temporanea, con ballatoio e servizi igienici comuni. Nella restante parte del corpo di fabbrica trova posto una palestra con spogliatoi ad uso pubblico.

La volumetria originaria dell'edificio presenta alcune modifiche:

una coppia di passerelle, su due livelli, con struttura in cemento armato e brise soleil metallici sostituisce il collegamento esistente tra la manica principale e la nuova sala conferenze;

i torrioni delle nuove scale sovrastano il cornicione sul lato cortile, permettendo collegamenti verticali in cemento armato di raggiungere la quota 14,20 m che dà accesso, tramite una scala semicircolare autoportante, alla copertura dell'edificio,



Ex zuccherificio C.I.S.S.E.L.  
 In alto: palazzina di comando, guardiola  
 d'ingresso, vista cortile interno.  
 Al centro: edificio che ospita i forni, interno del  
 corpo principale, capannone adibito a deposito.  
 In basso: macchinari all'interno della manica  
 principale e locale caldaie con gli ex forni.

una terrazza belvedere. L'elemento cilindrico che segna l'ingresso principale, è l'intervento di modifica più incisivo all'immagine storica della fabbrica, voluto per sottolineare la nuova destinazione funzionale;

I pilastri in cemento armato scandiscono un prospetto completato da aperture quadrate e coronato da un alto parapetto con elementi orizzontali.

Il lucernario esistente è ripreso nella forma e nell'utilizzo della struttura metallica, ma prolungato fino alle facciate laterali a timpano.

La copertura, pur mantenendo l'originale conformazione a falda è leggermente abbassata ed il manto in tegole di laterizio sostituito da elementi di lamiera in rame in tutto il complesso.

In generale i prospetti non presentano particolari cambiamenti, ad esclusione della sostituzione di alcuni serramenti resi necessari per garantire la sicurezza degli utenti in relazione alle nuove destinazioni d'uso; il disegno ed il materiale dei nuovi infissi riprende lo schema dei serramenti originali. Si prevede il ripristino materico dell'esistente.

La risistemazione della palazzina della direzione, meglio conservata rispetto all'ex zuccherificio, si limita a ripristini materici, senza modifiche planimetriche;

I capannoni adiacenti il fabbricato principale ed a questo collegati tramite passerelle aeree, sono ridotti in lunghezza e dotati di alcuni locali accessori al piano terra.

## **7.5 - Ampliamento dell'aeroporto e nuova stazione ferroviaria**

Il nuovo complesso dell'aerostazione e della stazione ferroviaria sorge su un terreno in parte incolto, in parte piantumato ad ulivi, al centro della rotonda di svincolo della statale 18. L'edificio, concepito come nodo monumentale di interscambio e caratterizzato dalla nuova torre di controllo e dai volumi emergenti delle parti centrali dei terminal, con copertura curva in pannelli metallici, è diviso in due parti, seppure con continuità di forma: a nord la stazione ferroviaria, a sud il terminal passeggeri, collegati da una direttrice pedonale centrale.

La stazione ferroviaria si sviluppa al piano terra, con negozi, uffici, biglietterie e locali di servizio distribuiti secondo uno schema radiale, intervallati da corridoi distributivi; la parte centrale, che ospita la hall viaggiatori e la sala di attesa è a doppia altezza, con il piano primo occupato da passerelle aeree, raggiungibili attraverso un sistema di ascensori, corpi scala in blocchi di quattro, che consentono un facile spostamento da un binario all'altro e l'entrata e l'uscita dalla stazione. La stazione è di tipo passante, per permettere una velocizzazione degli interscambi, provvista di quattro binari in posa simmetrica, di cui quelli più esterni per la linea Lamezia Terme-Catanzaro Lido. I binari e le banchine, lunghe 200 metri circa scandite da gruppi di timbratrici, sono coperti da due solai continui sui quali corre il nuovo sedime della S.S. 18, mentre tra di essi è collocata una vetrata semicircolare

con montanti e traversi in acciaio, per garantire l'illuminazione naturale alla parte sottostante; la stessa motivazione sottende la scelta di intervallare alle murature laterali pieni e vuoti. La struttura portante è in cemento armato. Il prospetto principale verso l'abitato esposto a nord è caratterizzato da un grande serramento con andamento semicircolare e telaio in acciaio, schermato dallo sporto della copertura e pilastri laterali; poiché esposta totalmente a nord; sulle ali laterali, coronate da parapetti in cemento, si trovano aperture rettangolari alte e strette.

Un passaggio coperto con negozi ai lati, corredato da un doppio portico esterno, conduce alle scale ed agli ascensori per accedere alle partenze al piano secondo; a destra e sinistra della distribuzione centrale si trovano i nastri di ritiro dei bagagli dei voli nazionali ed internazionali, più i relativi uffici di controllo, quali la dogana, la guardia di finanza e la restituzione bagagli smarriti.

Il piano primo ospita i passeggeri in arrivo più un'area per il duty free e locali di servizio, mentre al piano secondo si trovano i check-in per le partenze, gli uffici gestionali, i controlli di sicurezza e una seconda area di negozi duty free.

Gli imbarchi, collocati alla quota del piano primo e raggiungibili con scale e ascensori, sono costituiti da ampi corridoi schermati lateralmente con frangisole in cemento che terminano in volumi pentagonali in cui si trovano i controlli dei biglietti, le sale di attesa e i servizi igienici.

Sulle coperture a falde degli imbarchi sono situate 2 torri-serbatoio per l'approvvigionamento idrico, al centro lo stesso elemento, alto 51,5 metri, è utilizzato per gli uffici dei controllori di volo a quota 40 metri.

E' possibile accedere direttamente ai velivoli tramite jetways mobili, senza ricorrere ai collegamenti con le navette, come avviene attualmente. Il numero di gates è stato incrementato da 6 a 12. Le medesime strutture assolvono anche la funzione di sbarchi: grazie ad un secondo livello alla quota del piano terra i viaggiatori in arrivo entrano nel terminal senza incrociare i flussi di utenti in partenza.

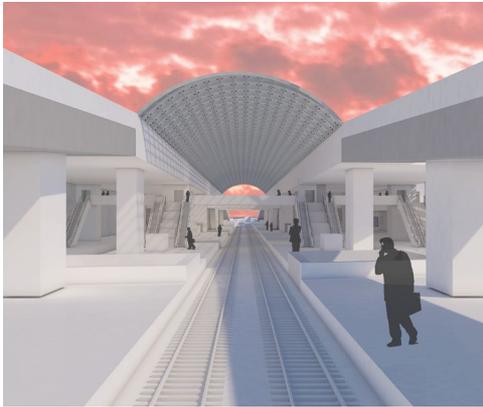
L'air side del nuovo aeroporto internazionale di Lamezia Terme, esposto a sud, si connota con fronti per la maggior parte opachi, con aperture di dimensioni ridotte; la struttura portante a travi e pilastri in cemento armato rimane visibile in facciata, diventando motivo figurativo. Il land side si presenta, invece, con un fronte centrale concavo con aperture circolari.

Nonostante il complesso si presenti come un'entità monolitica, si considera di fondamentale importanza la permeabilità tra esterno ed interno, in virtù del luogo e del clima del sito: l'ingresso e l'ingresso a e da i terminal possono avvenire tanto al coperto quanto all'aperto, grazie a numerosi passaggi verso il cortile interno, costituiti da ampi spazi verdi fruibili dal pubblico.

Zone d'ombra, schermature solari e pergolati sono distribuiti su coperture a terrazzo (con possibilità di inserire elementi a tenda), permettendo di utilizzare le aree esterne lungo tutto l'arco dell'anno: sulla copertura ovest è previsto un piccolo



In alto aeroporto di Lamezia Terme e nuova stazione ferroviaria.  
In basso vista dell'aeroporto dalla stazione ferroviaria.



In alto vista dell'interno della stazione ferroviaria. In basso particolare del fronte verso l'abitato della stazione ferroviaria di Lamezia Terme.

anfiteatro con gradinate, per spettacoli diurni e notturni.

Un piano seminterrato di ingresso e tre interrati di parcheggi completano i servizi offerti dall'aeroporto-stazione.

L'ipotesi progettuale, quindi, propone un nuovo nodo intermodale di scambio di grandi dimensioni, ma in una scala tale da mitigare la transizione tra l'estensione delle strutture aeroportuali ed il tessuto urbano di Sant'Eufemia, frammentato e caratterizzato da edifici isolati di ridotte dimensioni.

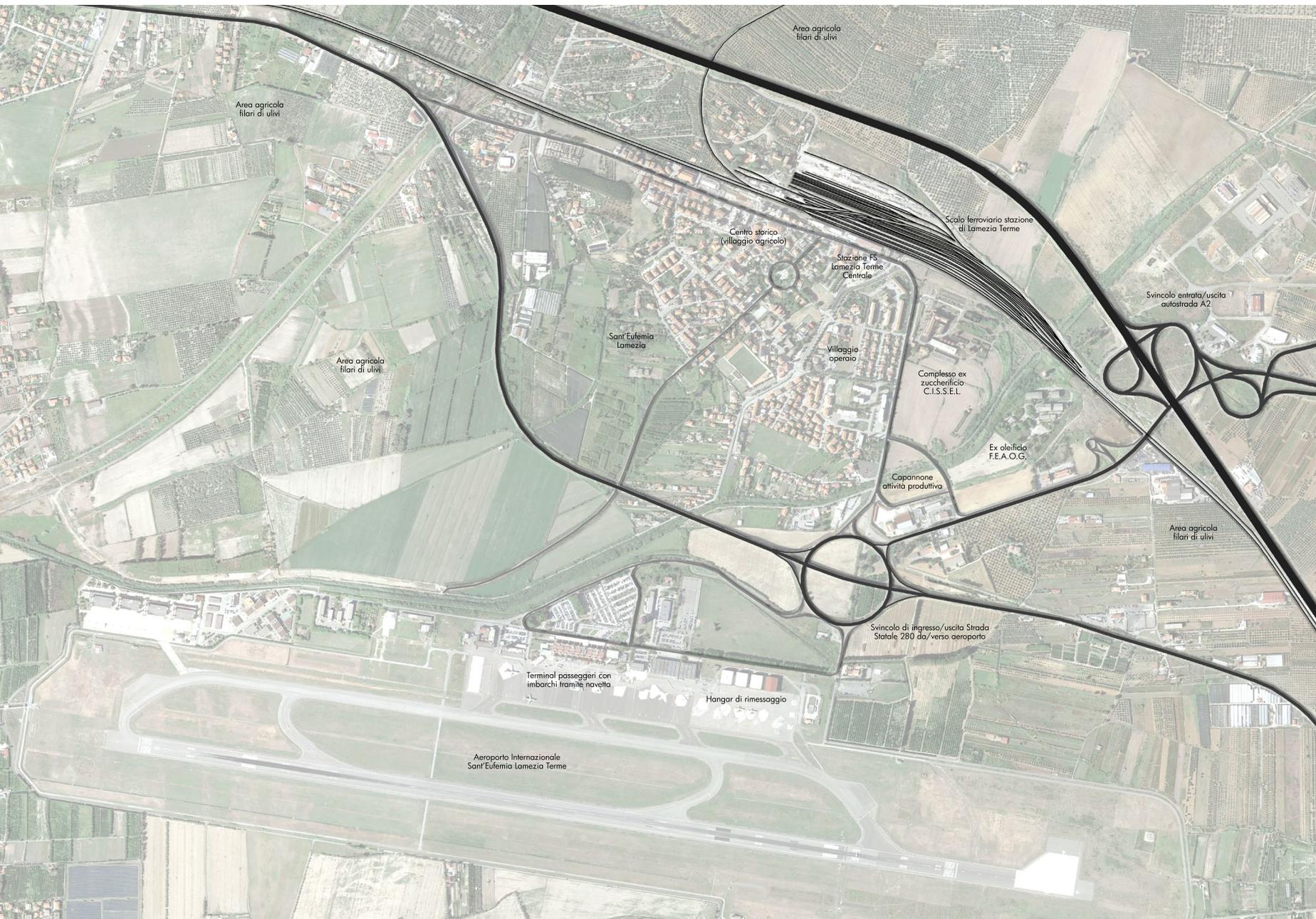
Si sfrutta un vuoto urbano lasciato dal sovradimensionamento dell'infrastruttura stradale esistente, recuperando anche lo zuccherificio C.I.S.S.E.L. ed un'area storicamente importante per Lamezia Terme, creando un nuovo segno infrastrutturale forte e distinguibile.

In conclusione, considerando il potenziale di sviluppo economico nel settore logistico e dei trasporti della Regione Calabria, è stato pianificato uno sviluppo dell'area a sistema locale e regionale, realizzando con un unico intervento le disposizioni riguardo le infrastrutture previste dalla pubblica amministrazione, ipotizzando per Lamezia Terme un nuovo ruolo di centro intermodale del Mezzogiorno.

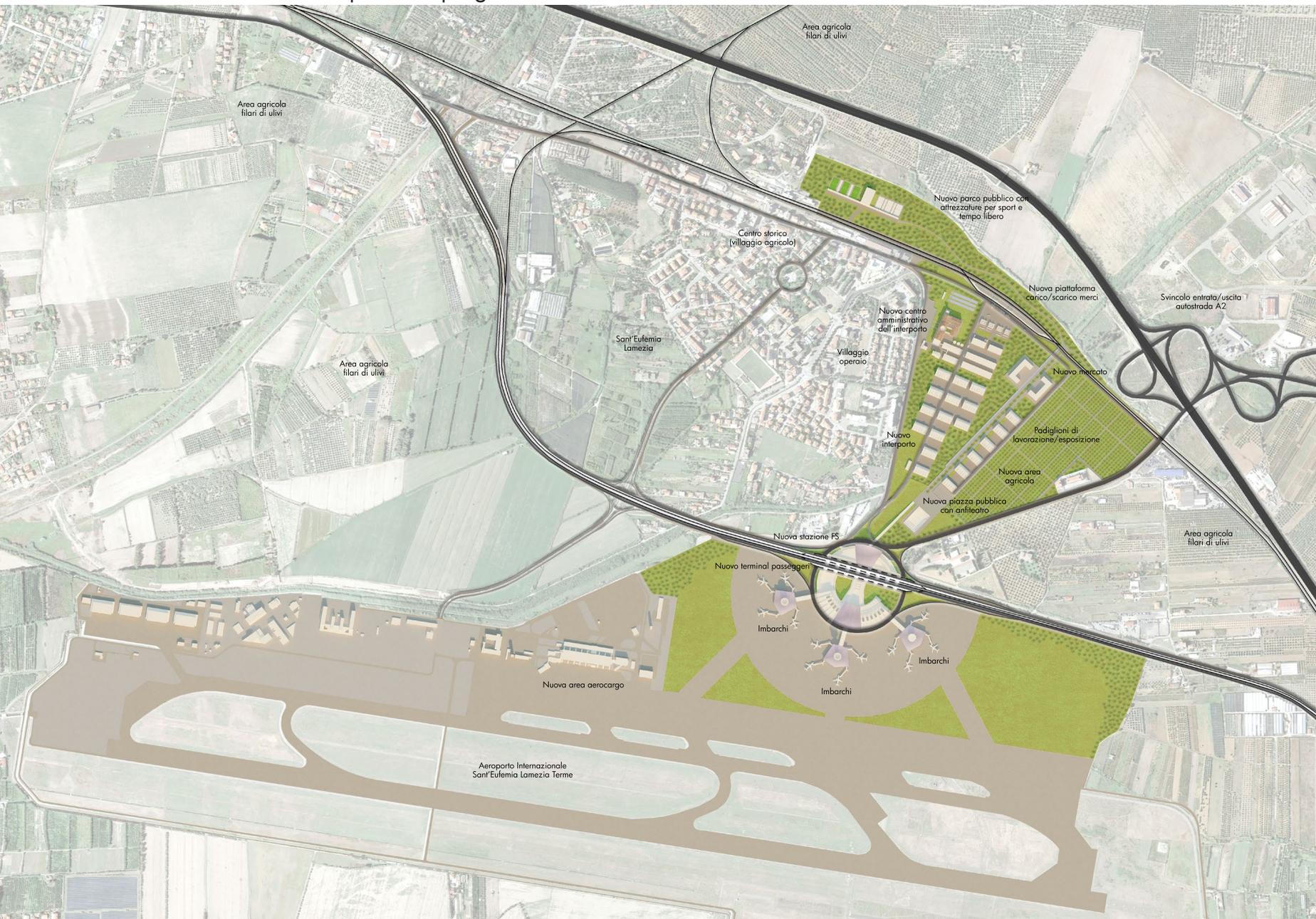


Planimetria di impianto generale: il complesso dell'ex zuccherificio C.I.S.S.E.L. diventa il centro direzionale e amministrativo del nuovo interporto di Lamezia Terme, situato nella parte ovest dell'area e comprensivo di padiglioni produttivi e magazzini. L'accesso al pubblico è garantito ad est, percorrendo il viale pedonale alberato fiancheggiato da padiglioni produttivi/espositivi, con una zona a mercato/fiera. A nord un parco con attrezzature per sport e tempo libero ed a sud una piazza con teatro all'aperto aumentano i servizi offerti. Il nuovo edificio che contiene la stazione ferroviaria ed il terminal passeggeri (a sud) è facilmente riconoscibile per la forma circolare e gli imbarchi pentagonali.

## Sistema infrastrutturale: stato attuale



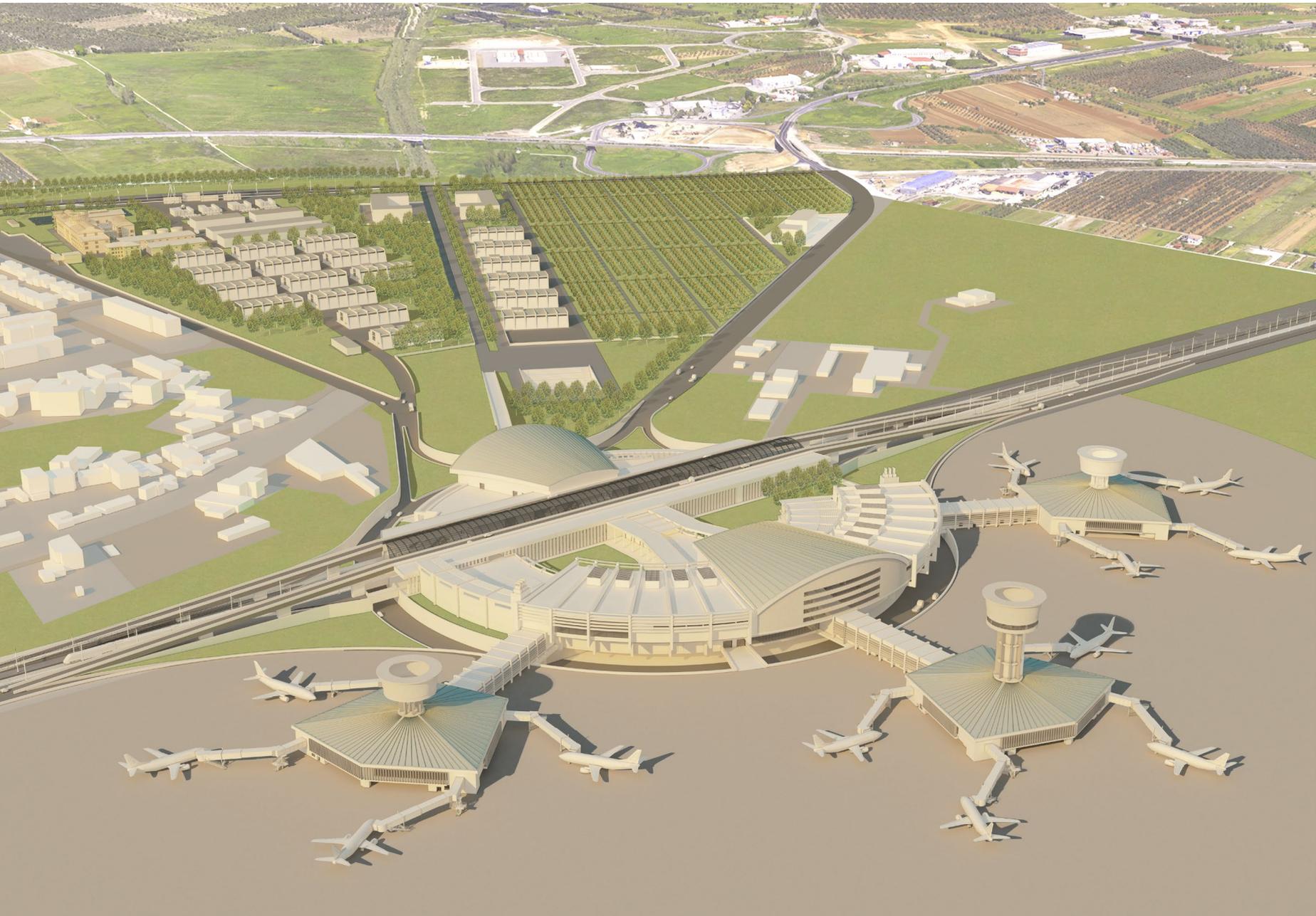
## Sistema infrastrutturale: ipotesi di progetto





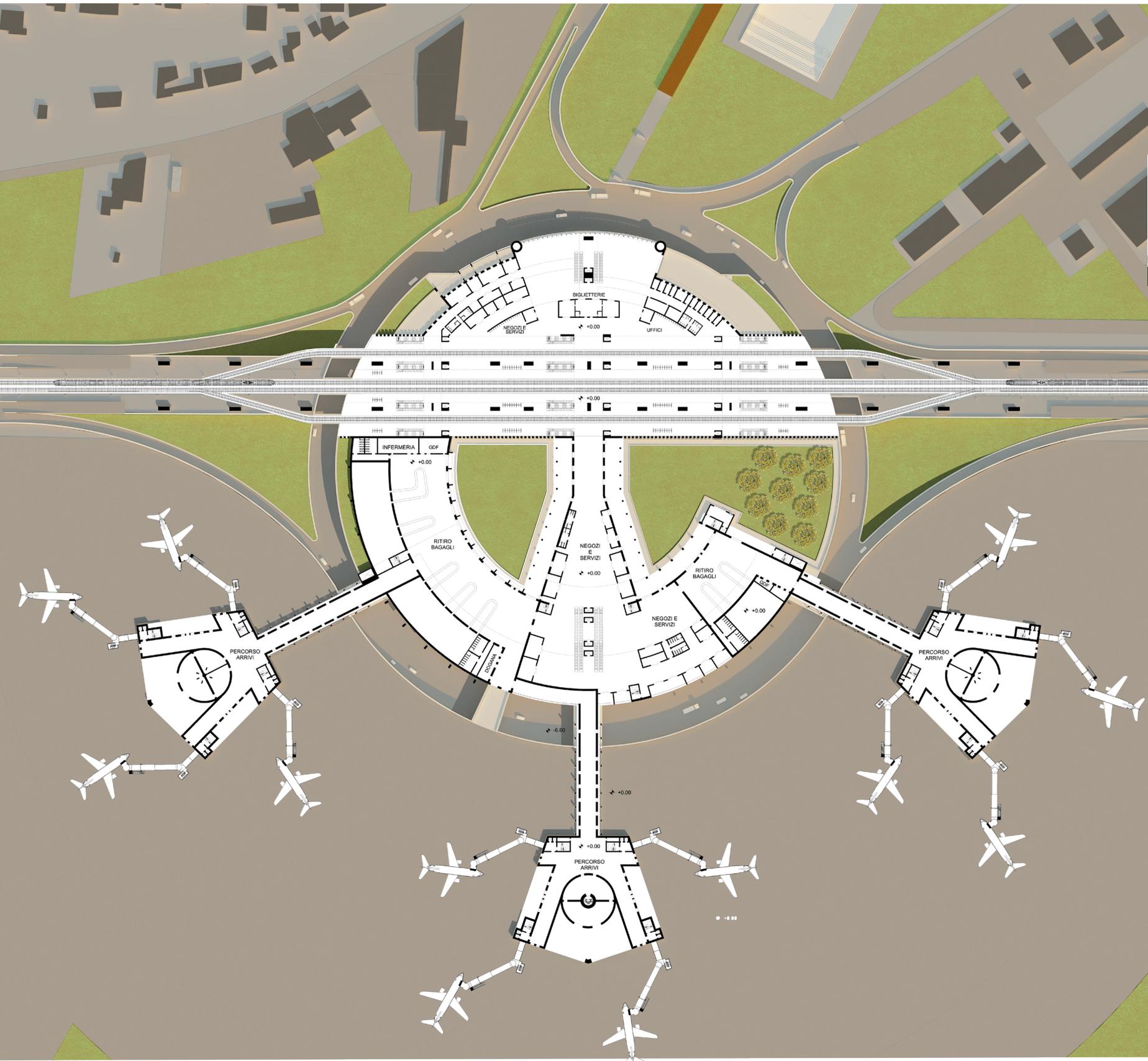


Vista da sud a nord planimetria di impianto generale



## Vista del nuovo aeroporto-stazione



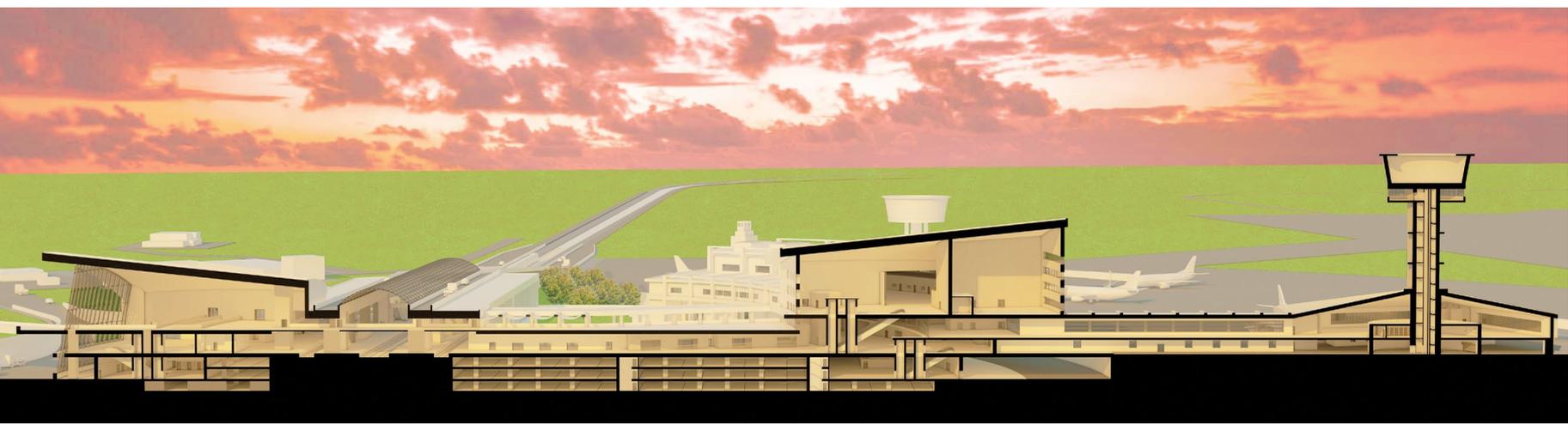


A lato: pianta piano terra nuovo aeroporto-stazione (+ 0,00 m)

Fronte nord nuovo aeroporto-stazione

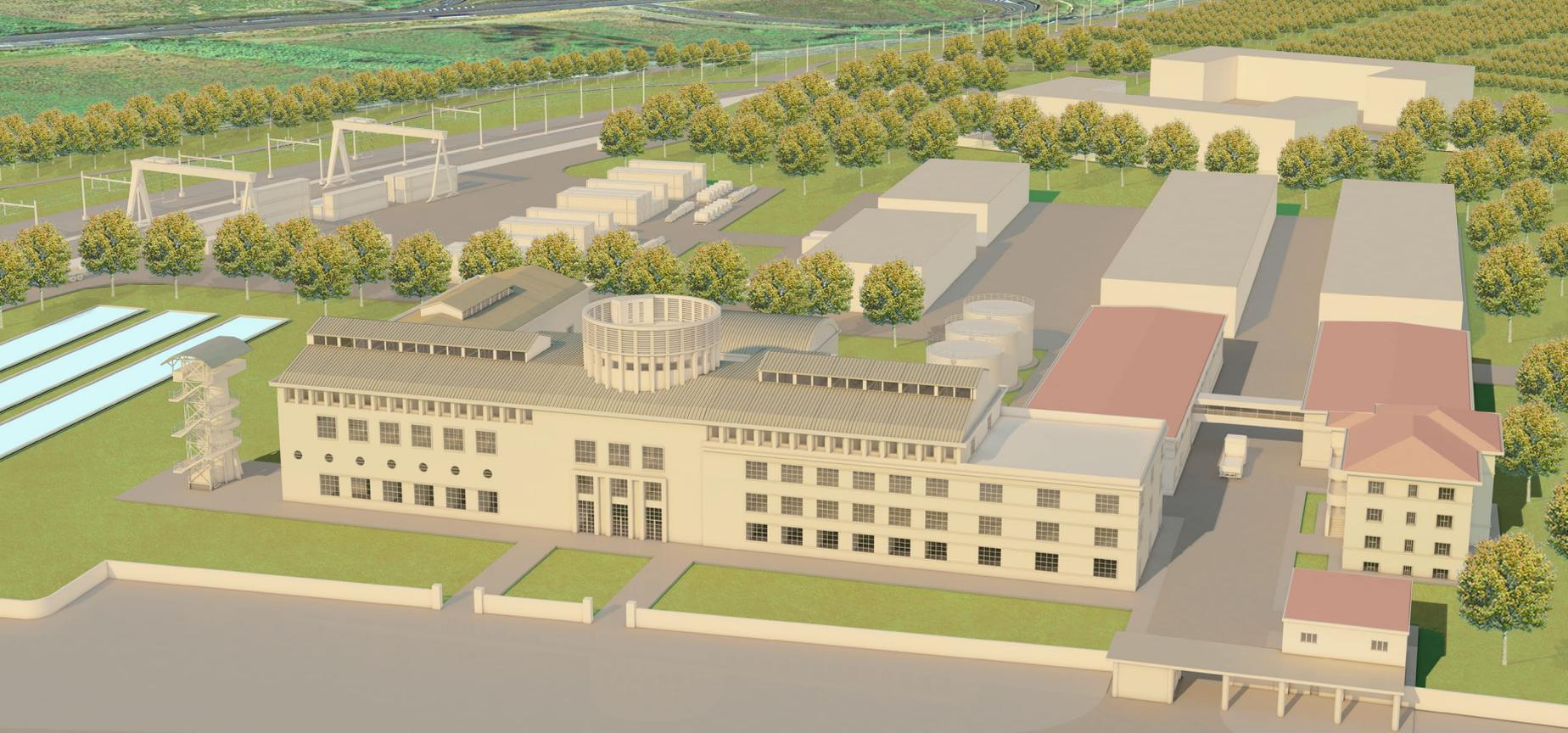


Spaccato nuovo aeroporto-stazione



Fronte sud nuovo aeroporto-stazione





Viste dell'ex zuccherificio C.I.S.S.E.L.

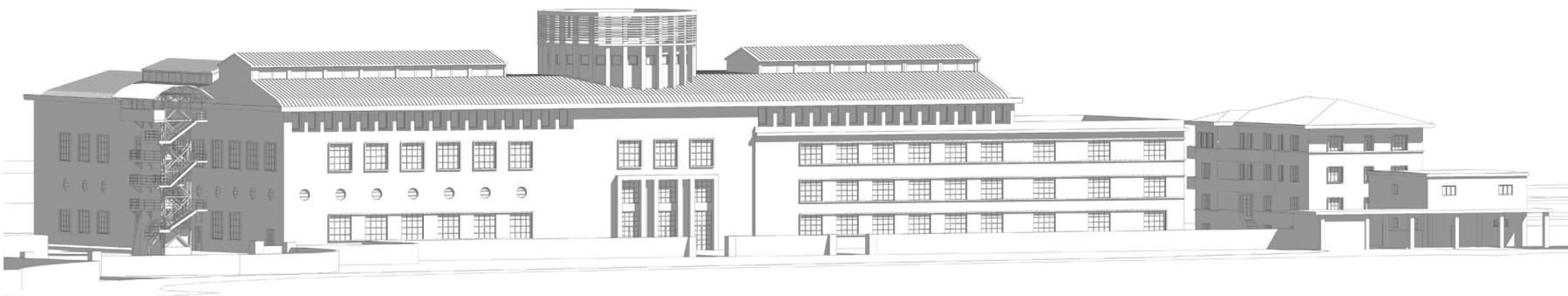




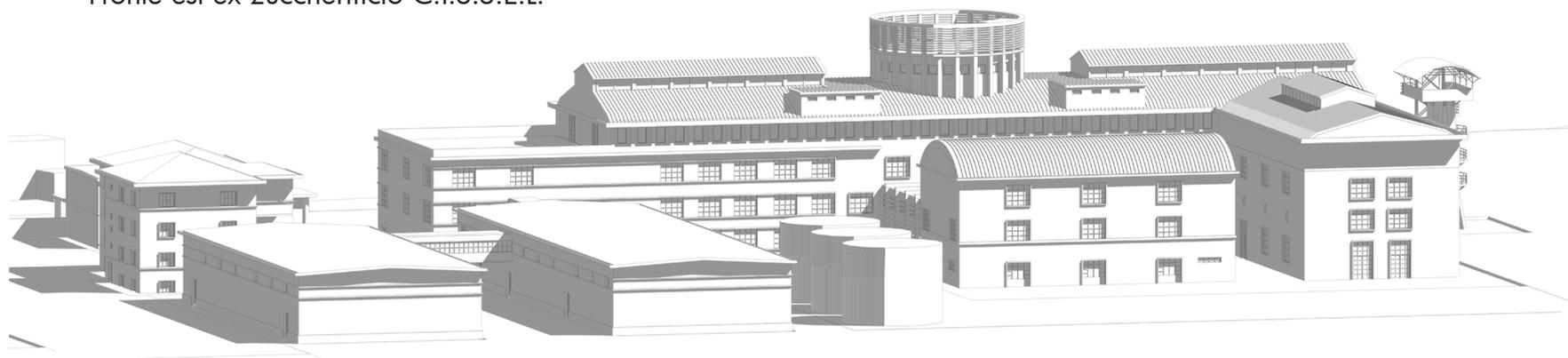
Pianto piano terra (+ 0,00 m) e spaccato trasversale ex zuccherificio C.I.S.S.E.L.



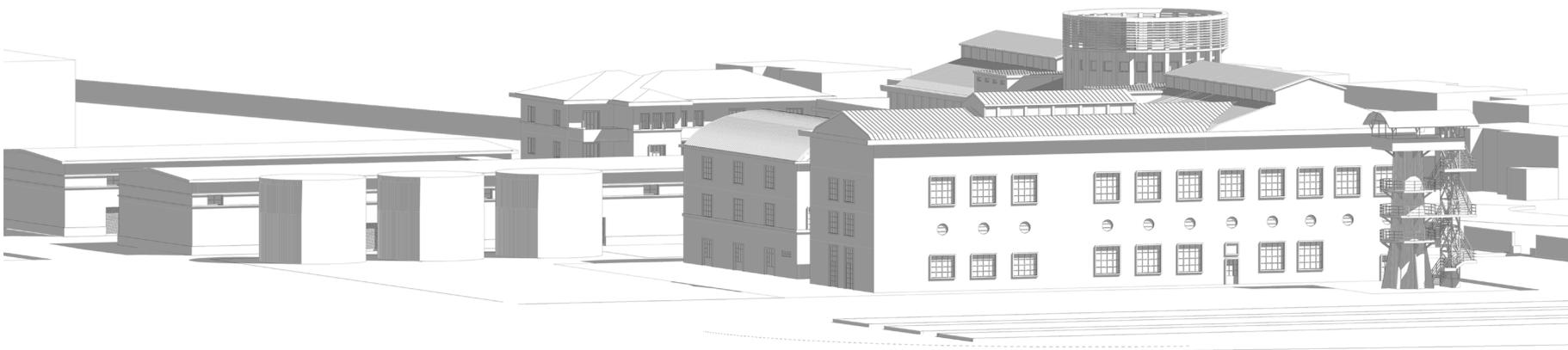
Fronte ovest ex zuccherificio C.I.S.S.E.L.



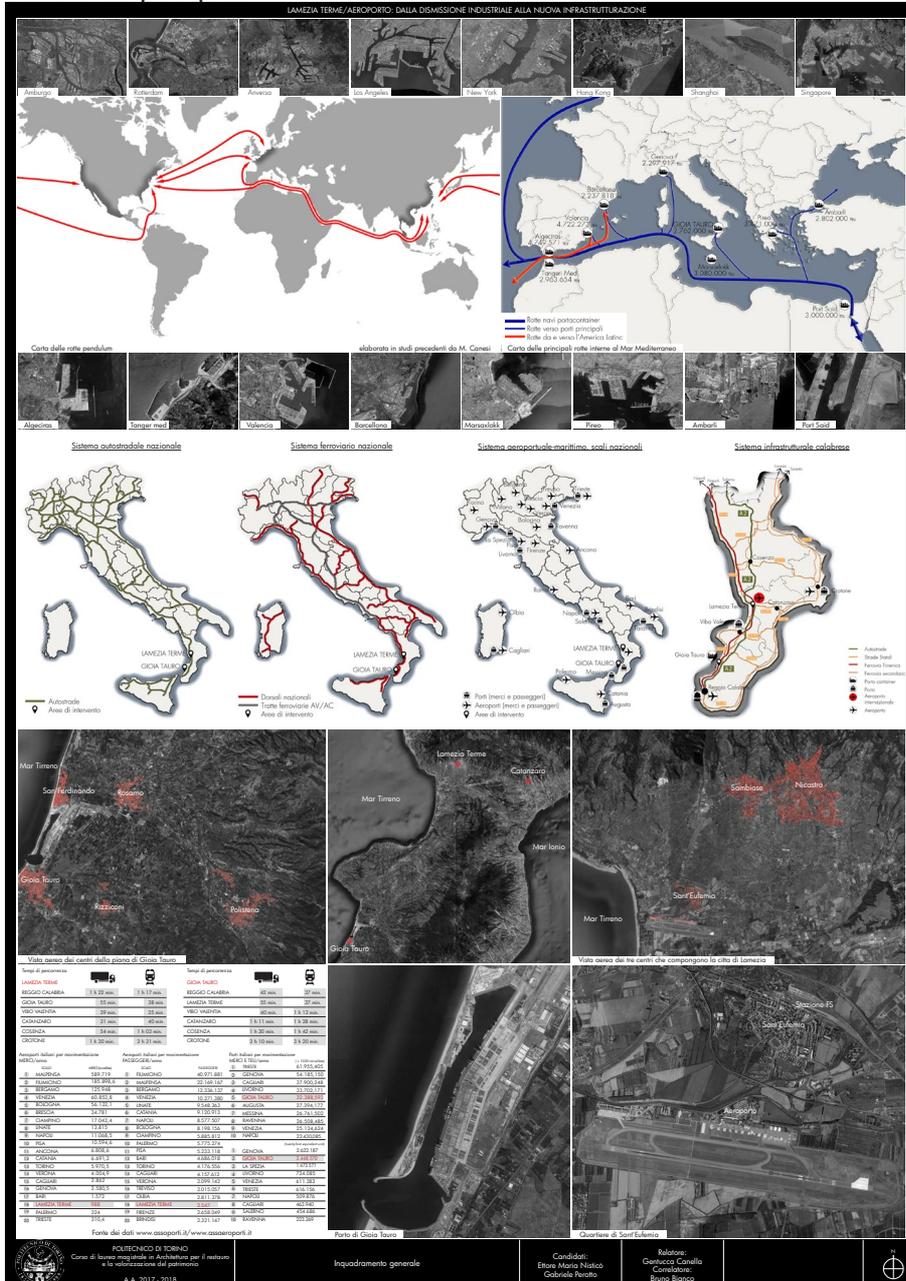
Fronte est ex zuccherificio C.I.S.S.E.L.



Fronte nord ex zuccherificio C.I.S.S.E.L.



# Tavole di progetto







- 1 Centro direzionale e servizi/attività temporanea
- 2 Park area carichi/scarico semi merci
- 3 Ufficio per manutenzione mezzi
- 4 Magazzino/area espositiva
- 5 Uffici/segreteria
- 6 Talloni/industrie
- 7 Magazzini
- 8 Padiglioni espositivi/tenazione
- 9 Viali pedonale/biciclette
- 10 Parcheggio pubblico con tetto a sfogho
- 11 Nuova sede aziendale
- 12 Stazione FS
- 13 Area verde
- 14 Campo sportivo in piscina coperta
- 15 Parco pubblico
- 16 Case/abitazioni

**POLITECNICO DI TORINO**  
 Corso di laurea magistrale in Architettura per il restauro  
 e la valorizzazione del patrimonio  
 A.A. 2017 - 2018

Planimetria di impianto generale

Candidati:  
 Ettore Maria Nicotro  
 Gabriella Perotto

Relatori:  
 Gianluca Canella  
 Corrado  
 Bruno Bianco





In alto: vista nord-est; in basso: vista sud-est



LAMEZIA TERME/AEROPORTO: DALLA DISMISSIONE INDUSTRIALE ALLA NUOVA INFRASTRUTTURAZIONE



In alto: vista aerea; in basso: vista ad dall'ex zuccherificio C.I.S.S.E.L. nuovo centro direzionale e amministrativo



POLITECNICO DI TORINO  
Corso di Laurea Magistrale in Architettura per il restauro  
e la valorizzazione del patrimonio  
A.A. 2017 - 2018

Vista dell'ex zuccherificio C.I.S.S.E.L.: nuovo centro direzionale e amministrativo  
dell'interporto di Lamezia Terme

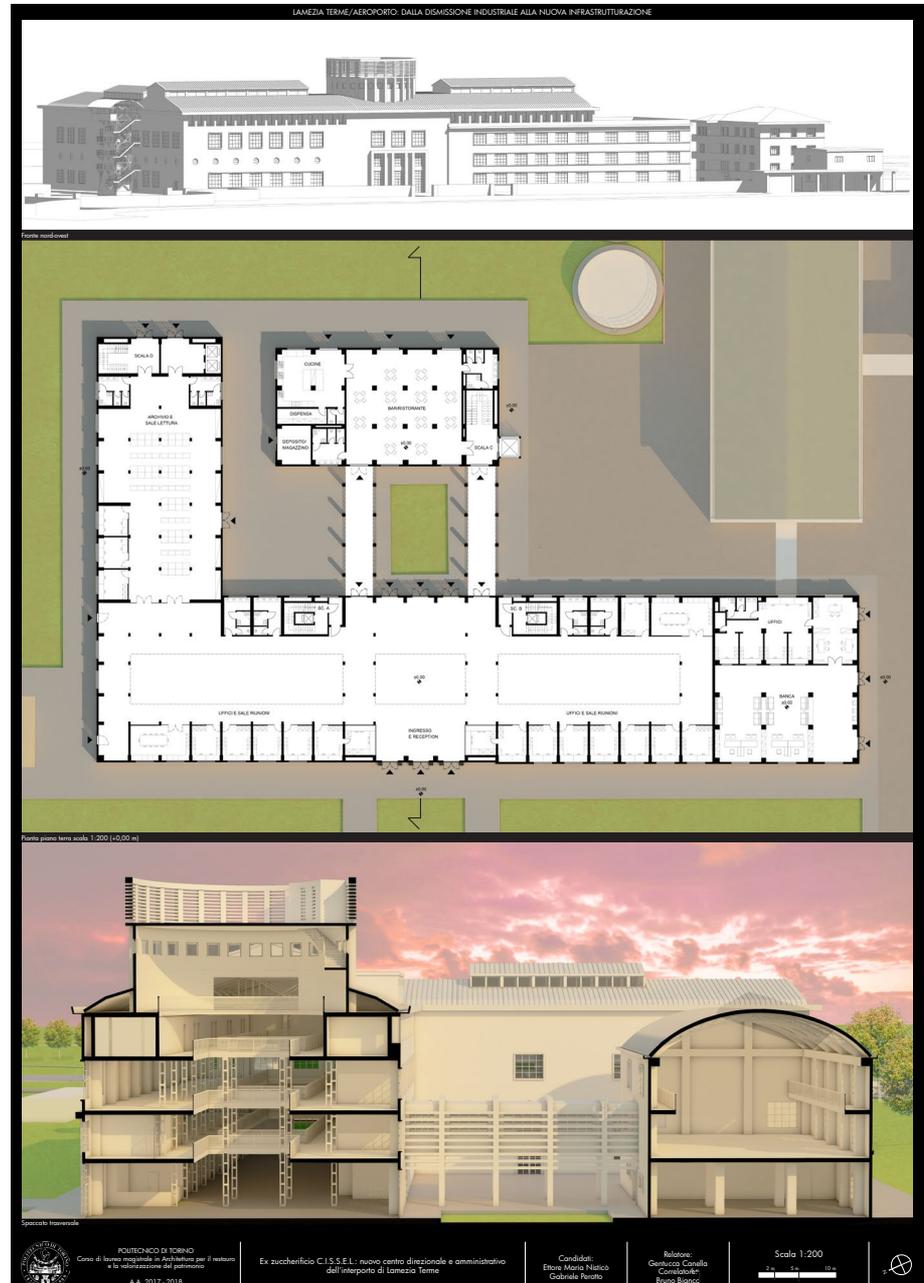
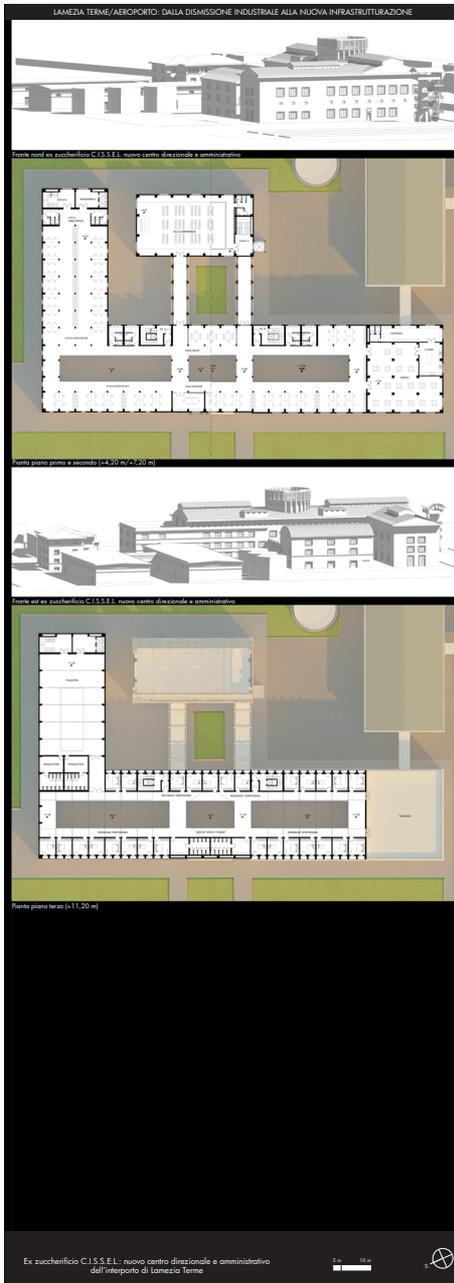
Candidati:  
Elisa Maria Nistico  
Gabriella Perotto

Relatori:  
Gennaro Canella  
Cristoforo  
Bruno Bianco

LAMEZIA TERME/AEROPORTO: DALLA DISMISSIONE INDUSTRIALE ALLA NUOVA INFRASTRUTTURAZIONE



Analisi fotografica ex zuccherificio C.I.S.S.E.L.



LAMEZIA TERME/AEROPORTO: DALLA DISMISSIONE INDUSTRIALE ALLA NUOVA INFRASTRUTTURAZIONE



In alto: vista nord-est; in basso: planimetria della copertura del nuovo aeroporto-stazione FS

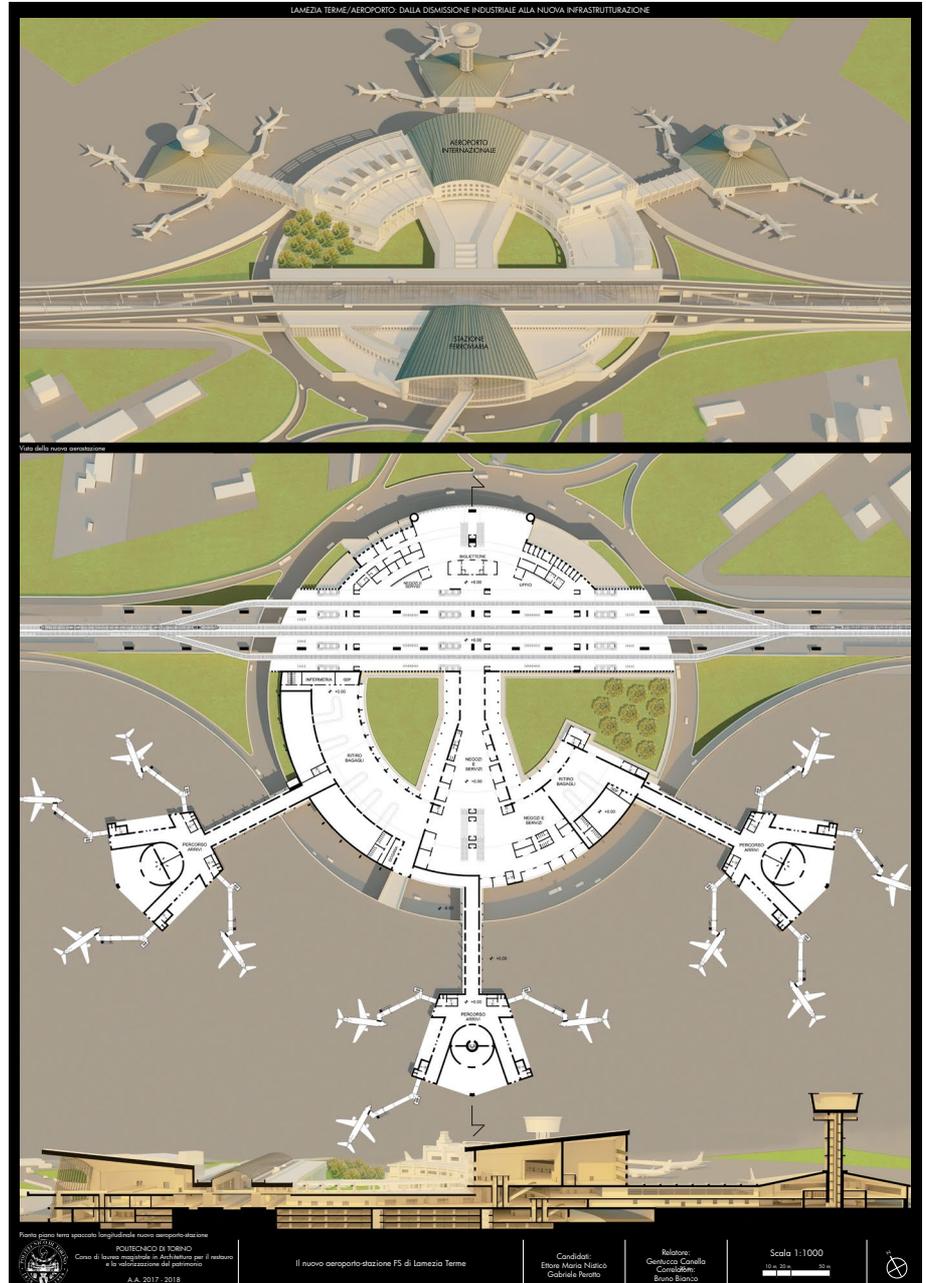
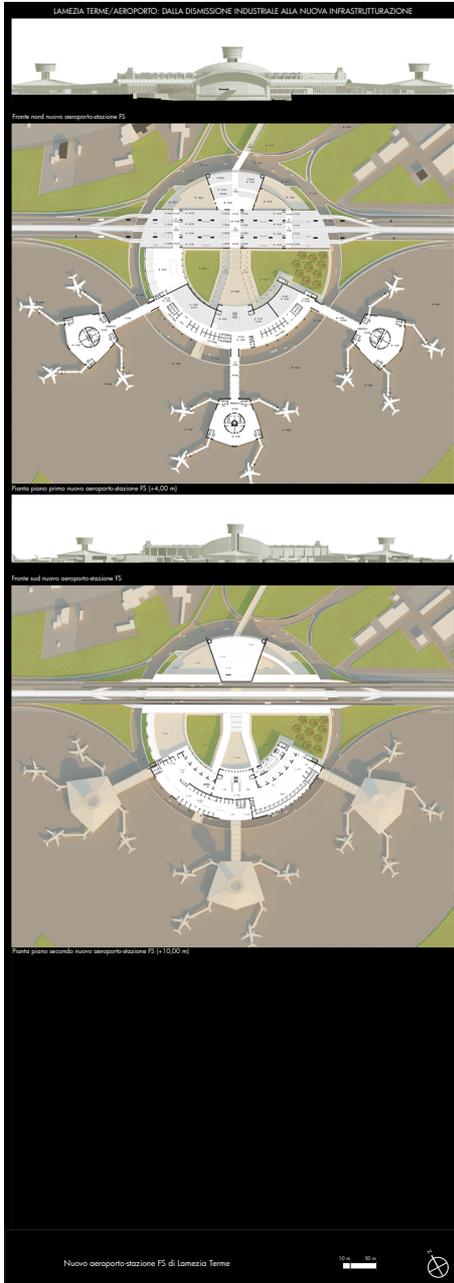


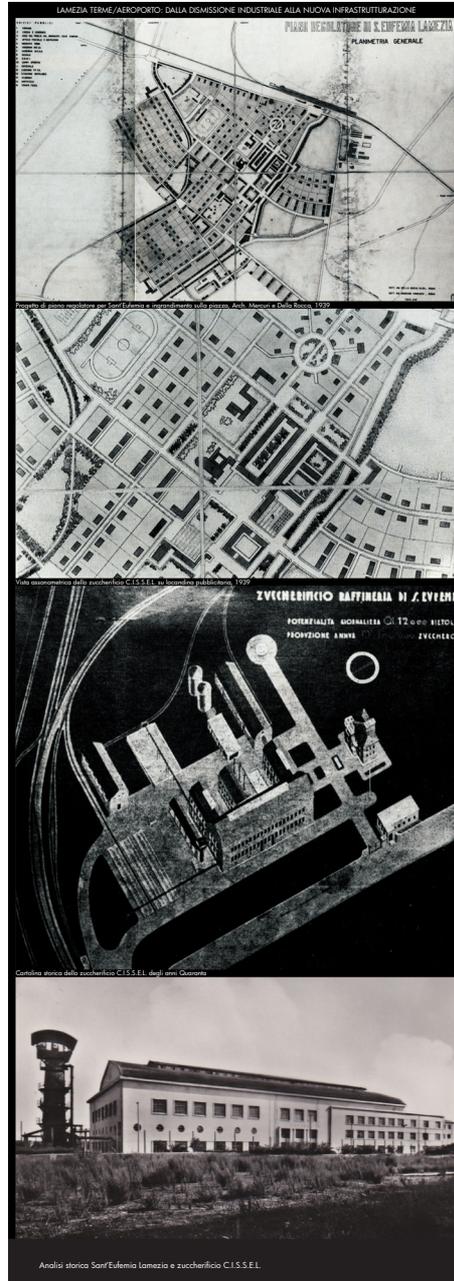
POLITECNICO DI TORINO  
Corso di laurea magistrale in Architettura per il restauro  
e la valorizzazione del patrimonio.  
A.A. 2017 - 2018

Viste del nuovo aeroporto-stazione FS di Lamezia Terme

Candidati:  
Ettore Maria Nisticò  
Gabriella Perotto

Relatori:  
Giuseppe Canella  
Corrado  
Bruno Bianco





## **Apparati**

### Indice degli apparati

– Vincolo della Sovrintendenza della Regione Calabria luglio 2011	229
– Rassegna stampa	233
– Bando di concorso SACAL aprile 2011	249



## *Ministero per i Beni e le Attività Culturali*

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA CALABRIA

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PER IL PAESAGGIO PER

LE PROVINCE DI COSENZA, CATANZARO E CROTONE

Lo zuccherificio di Lamezia sorge nella zona di Sant'Eufemia e conserva la memoria di una delle più significative trasformazioni del territorio italiano e, nello stesso tempo, la memoria della storia industriale della Calabria e di un periodo che ha inciso fortemente, per la sua estrema operatività, sul paesaggio della Calabria.

Il terreno su cui sorge lo zuccherificio faceva parte del territorio paludoso della piana alluvionale, a forma di anfiteatro, che andava da capo suvero fino all'Angitola e, verso l'interno, lungo le valli dei torrenti Amato e Sant'Ippolito. Oggi sarebbe stata un'area protetta secondo la convenzione di Ramsar del 1971, ma negli anni Trenta del Novecento le ragioni economiche, sociali e igieniche erano di gran lunga più importanti di quelle ecologiche e naturaliste. Il governo fascista avviava, perciò una vasta operazione di bonifica per consentire l'incremento dell'agricoltura, mediante la formazione di un nuovo terreno agricolo con l'eventuale e conseguente indotto industriale, spinto dalla necessità di avviare il processo economico di sviluppo del Mezzogiorno. La bonifica dell'Angitola – capo suvero fu tecnicamente impegnativa, in quanto quest'area raccoglie le acque di molti torrenti provenienti dalle vicine formazioni monuose; per cui occorreva realizzare non solo i lavori in pianura, ma anche quelli di sistemazione dei bacini montani per garantire i terreni a valle dalle periodiche inondazioni. I lavori di bonifica terminano nel 1936. Furono proprio i principali proprietari terrieri che invitarono Francesco Massara, concessionario per conto della Società Anonima Bonifiche Calabresi, a farsi promotore dell'industrializzazione agraria del comprensorio con la realizzazione dello zuccherificio con la distilleria. Massara fonda la società CISSEL (Compagnia Industrie Saccharifere Sant'Eufemia Lamezia) e costruisce lo stabilimento dello zucchero di Sant'Eufemia nel 1939, che rappresentò al tempo un importante tentativo di realizzare una filiera industriale derivante dell'espansione dell'attività agricola. Fu sperimentata la coltivazione della barbabietola da zucchero in 600 campi sperimentali, dai quali si ricavò un'ottima produzione che nel 1940 raggiunse i 40 mila quintali.

Realizzato sul modello dello zuccherificio di Littoria-Latina, lo zuccherificio di Sant'Eufemia inaugurato il 16 agosto 1941 da Benito Mussolini. L'apertura dello stabilimento, l'ultimo dei tre dell'Italia meridionale a essere autorizzati dal governo fascista (Capua 1937 e Battipaglia 1938), doveva dare inizio alla trasformazione economica e sociale della piana. Occupava seicento manovali, sessanta specializzati e trenta impiegati tra tecnici e amministrativi, molti dei quali alloggiavano nelle case popolari accanto allo zuccherificio. Nell'intorno, oltre tremila rurali si occupavano della raccolta, coltivazione e trasporto delle barbabietole.

Lo zuccherificio costituisce, quindi, oltre che un significativo esempio in Calabria dell'architettura

degli anni Trenta del Novecento, tipologicamente e stilisticamente coerente, un modello architettonico strettamente connesso al coevo progetto urbano dell'intera piana di Sant'Eufemia: la rete viaria e ferrata, un piano di urbanistica rurale concretizzato nella costruzione di case coloniche, nel villaggio agricolo di Sant'Eufemia caratterizzato dalla piazza ottagonale centrale, nel quartiere detto "lavoratori stanziali" posto di fronte allo stabilimento, nelle case per quello stagionali, con cui costituisce un unicum di sicuro valore storico urbanistico, tradizione fisica di una forma integrata di sviluppo territoriale.

L'attività dello stabilimento venne interrotta all'inizio della guerra, per ricominciare nel 1949. Qualche anno dopo lo stesso Massara apre uno stabilimento più moderno a Strongoli e, dato che le attrezzature dello zuccherificio di Lamezia erano ormai obsolete, riduce la produzione fino alla crisi saccarifera causata dall'introduzione dei contingenti massimi di produzione degli zuccheri, che determina la chiusura definitiva dello stabilimento di Lamezia nel 1961.

Il complesso è composto da otto corpi di fabbrica di varia dimensione e funzione, che sviluppano il tema dei nuovi principi costruttivi di essenzialità, assenza di richiamo stilistici, prospetti lineari e sintetici nell'evidenza di lettura, che riflettono il pragmatismo razionale dell'impostazione e un linguaggio progettuale aderente al tema funzionale produttivo, e tuttavia non privo di una ricerca di pur essenziali valenze formali. La qualità dell'architettura dello stabilimento, riconoscibile soprattutto nel fabbricato principale disposto parallelamente alla strada, dovrebbe dalle nuove esperienze realizzate in Italia e diffuse ampiamente nell'intero territorio nazionale, nell'arco temporale composto tra il 1930 e l'inizio della seconda guerra mondiale. In tale periodo furono sperimentate e diffuse le tematiche del movimento modernista, rientrante nel complesso dibattito di matrice razionalista europea, ma con caratteristiche culturali e modalità espressive proprie legate alla situazione della cultura nazionale. In tale contesto, le applicazioni progettuali furono riservate in maniera indistinta a tutte le categorie della produzione edilizia, senza distinzione funzionale o scelte di metodo particolari, a indicare un'ideologia che manifestava una nuova e unitaria visione del modo di intendere l'architettura.

Tale impronta progettuale appare evidente nell'omogeneità formale e nella leggibilità immediata della maniera modernista. I volumi essenziali, idonei allo scopo funzionale, non lasciano dubbi interpretativi al processo di razionalizzazione messo in atto. I fronti degli edifici si ispirano con coerenza ai modi di un linguaggio di elevata qualità progettuale, ricorrente nell'architettura dell'epoca. In particolare, risulta il fabbricato principale caratterizzato da un lungo prospetto verso strada, a tre registri di aperture come tipico nell'architettura industriale di fine Ottocento e inizio Novecento anche in presenza di spazi interni unici a tutta altezza, ma che in questo caso trova rispondenza funzionale a solai e ballatoi interni, ed è declinato nel linguaggio formale di influenza razionalista del tempo.

Il prospetto esterno sulla strada, che ha maggiore valenza urbana, ha un trattamento architettonico connotato da una certa considerevole forma, essendo caratterizzato da partiture finestrate a nastro di sapore razionalista rilevate da sottili fasce in aggetto, finestre circolari a oblò, finestrone riquadrati emergenti dai fronti prospettici, mentre non mancano pure echi di architettura aulica quali il portale d'ingresso paraste a tre campate posto a metà circa del citato prospetto, stilema monumentalista tipico degli edifici pubblici del periodo.

Anche la struttura dell'impianto manifesta i principi di applicazione semplificata della produzione,

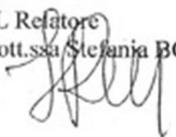
in una sintesi d'indubbio valore, caratterizzata costruttivamente dalla struttura di cemento armato con tamponature laterizie, e in particolare dall'applicazione di sistemi di copertura con capriate metalliche del tipo Polonceau a falde inclinate, di indubbia suggestione visiva.

Lo stabilimento, che versa in cattivo stato di conservazione conseguente all'abbandono d'uso, è stato oggetto di numerosi studi e tesi di laurea; tra questi si cita un progetto (finanziato dal Comune di Lamezia) in cui si proponeva il recupero dell'intera area e il restauro dello stabilimento, selezionato al concorso internazionale dell'UIA di Parigi e poi esposto alla mostra collaterale della Biennale internazionale di Architettura di Venezia.

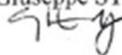
Lo stabilimento rappresenta, dunque, non solo uno tra molti episodi simili dell'architettura industriale coeva a livello nazionale, ma anche e soprattutto una testimonianza integrata di grande valore della costruzione del territorio, i cui contenuti riflettono la storia e l'evoluzione dell'economia del territorio calabrese e dell'intero Mezzogiorno d'Italia, il processo di rinnovamento a livello integrato tra risorse agrarie e industria, l'esplicitazione su larga scala dei contenuti, in gran parte ignorati e sconosciuti, dell'architettura modernista proposta nel Sud d'Italia, l'attinenza ai nuovi linguaggi svolti nel campo della produzione edilizia a livello nazionale.

Il tutto si conforma, altresì, all'attuale disponibilità ad accogliere, per dimensione ed entità dell'impianto, idonee proposte funzionali e di destinazione d'uso che potrebbero sostenere forti potenzialità economiche e culturali per la riqualificazione dell'area a livello territoriale.

IL Relatore  
Dott.ssa Stefania BOSCO



IL SOPRINTENDENTE  
Arch. Giuseppe STOLFI



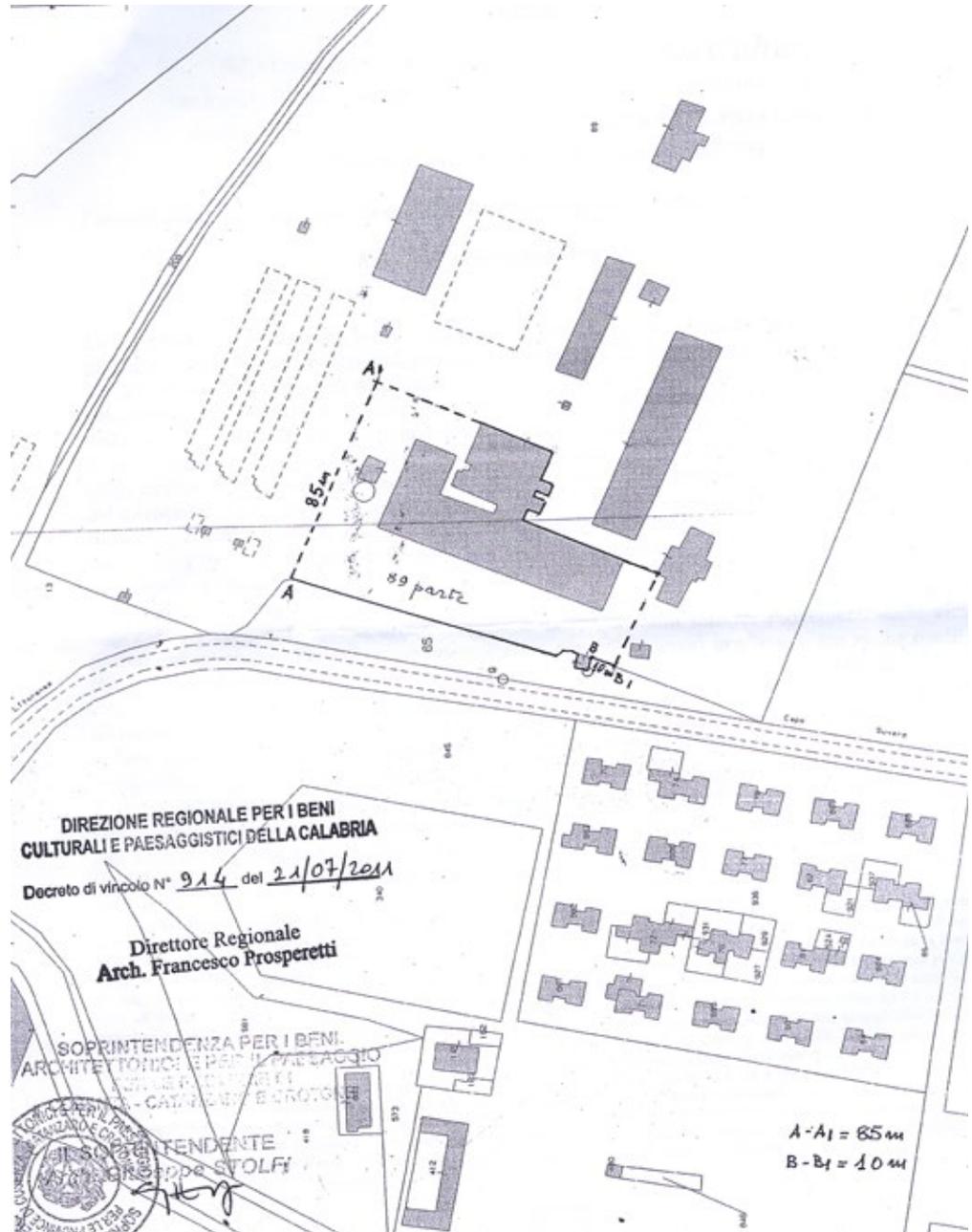
DIREZIONE REGIONALE PER I BENI  
CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA CALABRIA

Decreto di vincolo N° 314 del 21/07/2011

Direttore Regionale  
Arch. Francesco Prosperetti



PIAZZA VALDESI 13 - 87100 COSENZA (CS) - TEL. 098479505-6-7 - FAX 098474987  
sbap-cal@beniculturali.it



## ***La raffineria dell'olio più grande della Calabria***

in Il quotidiano della Calabria, 28 Luglio 2008

“Un’opera incompiuta al centro della Calabria, a spese dell’Unione Europea. Una grossa raffineria di olio d’oliva, il Feoga, con macchinari sofisticati mai entrati in funzione, con gli edifici dell’amministrazione e dei custodi, e con un binario arrugginito fino alla stazione centrale, giace ora distrutta e abbandonata nel baricentro del triangolo nevralgico della piana di Lamezia Terme, in località Bellafemmina

Si tratta di un altro sogno infranto della grande area lametina lacerata tra industria e agricoltura, che avrebbe dovuto occupare almeno 50 unità lavorative specializzate nella produzione dell’olio.

Con un costo di oltre 9 miliardi di vecchie lire di fondi europei e nazionali, la costruzione dell’imponente impianto per la lavorazione dell’olio d’oliva impiegò 10 anni a partire dal 1971 (progetto Icla Napoli 1969). La raffineria, frutto di una grande intuizione a carattere sociale, doveva entrare in funzione negli anni ’80, ma, secondo gli esperti del settore, non fu ben accolta dalle ditte private che ne osteggiarono l’apertura.

La raffineria della piana di Lamezia Terme faceva parte integrante, infatti, del progetto europeo FEOGA (Fondo Europeo Agricolo/sezioni Orientamento e Garanzia), lo strumento finanziario della politica di sviluppo rurale, considerata il secondo pilastro del sistema di finanziamento della politica agricola comune (PAC) e che in Calabria aveva istituito altri due centri per il trattamento delle olive: il primo era a Rossano per la raccolta delle olive ed il secondo a Eranova – Gioia Tauro per l’imbottigliamento.

Inizialmente era stata affidata dal Ministero dell’Agricoltura all’Opera Sila, che intendeva avviare la lavorazione impiegando i giovani della legge 285/77, in via di stabilizzazione sui progetti di formazione agricola. Passò poi all’ESAC e quindi all’ARSSA, ed in tempi più recenti all’APOR, associazione olivicola, fino al 2004 quando la regione Calabria ha deciso di assegnarla in comodato gratuito alla società consortile e responsabilità limitata INSIEME srl, composta dalle associazioni olivicole Acoprol di Lamezia Terme, Olivicola Cosentina di Cosenza, Apo e Olica di Catanzaro, che raggruppano ventimila produttori calabresi.

Il progetto Feoga, in buona sostanza andava incontro alla coltivazione dell’olio in Calabria, che ha origini antichissime, e che gli storici fanno risalire alla civiltà della Magna Grecia: dalle regioni dell’Asia Minore la pianta si sarebbe poi diffusa in tutti i paesi dell’area Mediterranea.

La coltivazione fu rilanciata ad opera dei frati benedettini ed oggi la Calabria è la seconda regione italiana produttrice di olio con circa 5,5 milioni di quintali di olive e con circa 1,5 milioni di quintali di olio; e gli uliveti sono la caratteristica predominante del paesaggio e donano un’inconfondibile bellezza alla zona.

Dunque era tutto in regola per un impianto veramente produttivo, purtroppo, come ogni cosa in Calabria, le cose non andarono per il verso giusto e l’opera pubblica nel frattempo è rimasta incustodita e distrutta.

Il fallimento del progetto Feoga, quindi, si aggiunge così alle altre anomalie nell’assegnazione dei fondi dell’UE, dello Stato e della Regione Calabria, oggetto di inchieste della magistratura in materia

di fondi strutturali europei destinati al settore agricolo.

Sui presunti illeciti nella gestione dei finanziamenti UE per l'attuazione delle misure del Por Calabria 2000-2006 diretti in particolare al settore olivicolo e della pesca era stata avviata una inchiesta dalla Procura di Catanzaro e dalle fiamme gialle.

La Regione Calabria, nel frattempo, ha pensato di rendere produttiva l'area, perché le strutture sono ormai distrutte, affidandola alla società Insieme Scrl, che dovrebbe attuare il progetto PIF per la produzione di qualità di Olio di Carolea, nell'ambito del POR 2000-2006. Anche questa possibilità rischia di cadere nel vuoto perché scadono i termini. Ci sono, però, altri progetti. Produzione di olio biologico, un'enoteca regionale, annunciata dall'assessore Pirillo, e Museo dell'olio con i fondi europei del nuovo Por, e il centro della Fiera agricola di Lamezia Terme<sup>[1]</sup>.

<sup>[1]</sup> [www.quotidianodelsud.it/calabria](http://www.quotidianodelsud.it/calabria)

### ***Lamezia, via libera della Commissione Europea a nuova aerostazione*** in [Il lametino.it](http://Il.lametino.it), 29 Luglio 2016

“Lamezia Terme - Il Presidente della Regione Mario Oliverio ha espresso la propria soddisfazione per la decisione, adottata dalla Commissione Europea, di autorizzare il finanziamento della nuova “aerostazione passeggeri” di Lamezia Terme per un investimento complessivo di circa 50 milioni di euro, di cui 17 a carico delle risorse regionali del PAC e la restante quota a carico di SACAL S.p.A. L'intervento - informa una nota dell'Ufficio stampa della Giunta - riguarda la costruzione di un nuovo edificio con una superficie totale di circa 24.000 mq. che consentirà alla nuova aerostazione di sostenere un traffico di circa 3.500.000 passeggeri annui a regime. Si tratta di un grande successo della Regione, che ha ottenuto l'autorizzazione per finanziare un'infrastruttura aeroportuale con le nuove regole comunitarie.

«Si tratta - ha detto il Presidente Oliverio - di uno degli interventi prioritari per il rilancio del sistema aeroportuale calabrese, che si inserisce nella più generale azione della Giunta finalizzata al potenziamento ed all'ammodernamento delle infrastrutture di trasporto. Intendiamo sostenere attivamente la mobilità, lo sviluppo turistico e la capacità attrattiva del nostro territorio ed è per tale ragione che, a breve, sarà sottoposta alla Commissione una misura di aiuto per il finanziamento di nuove rotte aeree da e per tutti gli scali calabresi, utilizzando fino a dodici milioni di euro già stanziati sul PAC Calabria. Colgo l'occasione per ringraziare espressamente l'Agenzia per la coesione territoriale - ha concluso Oliverio - per il prezioso supporto tecnico fornito nel corso del lungo iter che ha condotto a questo importante risultato. Ottenuta l'autorizzazione potranno essere avviate le procedure necessarie per la realizzazione dell'intervento»<sup>[1]</sup>.

<sup>[1]</sup> [www.lametino.it](http://www.lametino.it)

## **Restyling per l'aeroporto di Lamezia Terme**

in Il sole 24 ore, Donata Marrazzo, 3 agosto 2016

“Cinquanta milioni di euro per la nuova aerostazione di Lamezia Terme. La Commissione Europea dà il via libera al finanziamento per la realizzazione del nuovo terminal, una struttura di 24mila metri quadrati, moderna e tecnologica, capace di contenere almeno mille passeggeri di più rispetto a quelli attualmente in transito nello scalo calabrese. Diciassette milioni sono a carico del Fondo Unico Pac, il resto di Sa. Cal. Spa, la società che dal 1990 gestisce l'aeroporto internazionale. La Commissione, dopo un lungo iter, ha stabilito che i finanziamenti non costituiscono infrazione agli aiuti di Stato.

I lavori principali riguardano il lato est del complesso esistente, con la costruzione di un corpo di fabbrica su quattro livelli e nuovi pontili di imbarco, oltre al riassetto della viabilità esterna e maggiori aree d'accosto per gli autoveicoli. In progetto, moduli con sviluppo di pareti continue vetrate. Sarà demolita la sala arrivi extra Schengen insieme ad alcuni manufatti (il parcheggio dei dipendenti, ad esempio) che verranno ricostruiti in altri spazi. Azioni di manutenzione straordinaria miglioreranno le attività dei controlli di sicurezza e quelli doganali e riconfigureranno l'area commerciale con l'apertura di 6 nuovi negozi. Tutto pronto nel 2019.

Gli interventi rientrano in un complessivo piano di rilancio del sistema aeroportuale calabrese che riguarda l'ammodernamento e il potenziamento di tutti e gli tre scali regionali (Lamezia, Crotone, Reggio Calabria). Compresa la definizione di nuove rotte, intervento pari a 12 milioni di euro, già disponibili sul Pac Calabria: «Intendiamo sostenere attivamente la mobilità, lo sviluppo turistico e la capacità attrattiva del nostro territorio», afferma con soddisfazione il governatore Mario Oliverio.

Solo qualche giorno fa la Sa. Cal. ha inaugurato a Lamezia una pista di volo a due testate, lunga 3 km (lavori appaltati nel 2007) per decolli e atterraggi in sicurezza di aerei con maggiore carico di passeggeri e carburante. Il prolungamento pone lo scalo lametino al terzo posto fra gli aeroporti del meridione dopo Palermo (pista da 3,4 km) e Brindisi (3,2km). E lo rende più attrattivo per nuove compagnie aeree, lasciando prevedere un maggiore sviluppo del traffico e un incremento del fatturato. In Calabria, soluzioni innovative per la gestione del traffico aereo arrivano dagli incubatori universitari, ad alto contenuto tecnologico: i ricercatori del dipartimento di Ingegneria informatica dell'Università di Arcavacata e della Dtok Lab, giovane azienda locale specializzata in data analysis, hanno realizzato un software che usa i dati del volo e le previsioni del tempo, per calcolare i ritardi dovuti a cause atmosferiche. L'affidabilità di previsione è superiore all'85%<sup>[1]</sup>.

[1] [www.ilsole24ore.com](http://www.ilsole24ore.com)

***Cissel, Zuccherificio: società sta facendo di tutto per realizzare progetto. Già pagati oneri per un milione di euro***

in [lamefino.it](http://lamefino.it), 10 febbraio 2016

“Lamezia Terme - Dopo la pubblicazione del comunicato stampa del consigliere comunale Carolina Caruso che anticipava la sua volontà di proporre una interrogazione consiliare sui tempi di realizzazione del progetto di riqualificazione dello zuccherificio che si trova a Sant’Eufemia, risponde l’avvocato Raffaele Mirigliani, in rappresentanza della Cissel.

«Risulta diffusa un’interrogazione della consigliera Caruso nella quale - scrive il legale - si adombrano inadempienze della CISSEL in merito al progetto di ristrutturazione dell’ex zuccherificio. Per conto della predetta, pur rammaricati ancora una volta per l’autolesionistica avversità in sede locale rispetto all’impegno profuso e che si continua a profondere al riguardo, non intendiamo fomentare la polemica, anche per evitare risultanze dissuasive per chi voglia operare nel territorio. Desideriamo, però, per l’immagine della società, puntualizzare che se è vero che essa ha avviato il suo imponente progetto nell’anno 2008 (e anche prima con sondaggi e consultazioni), per le lungaggini burocratiche si è potuto addivenire alla convenzione solo a fine settembre del 2011. Senonché, immediatamente dopo vi è stato l’ostacolo da parte della Sovrintendenza allertata e fomentata in sede locale per il mantenimento dei ruderi dell’opificio come monumento artistico, con conseguente impedimento alla realizzazione della parte importante-pilota della logistica».

«La società per placare le contestazioni, - aggiunge - anche per l’intermediazione del Comune, si è sobbarcata alla modifica progettuale con diversa ricollocazione della prevista stazione per autobus e al pur particolarmente oneroso mantenimento, con ristrutturazione, del corpo centrale principale dell’ex-stabilimento. Il relativo progetto aggiornato era stato formalmente accettato dalla Sovrintendenza ma poi, in sede di richiesta di approvazione dell’esecutivo, inopinatamente si è mutato orientamento essendo subentrato un nuovo Soprintendente».

«Da lì un contenzioso - prosegue - che si è chiuso solo nei mesi scorsi, con la risultanza della definitività dell’orientamento discrezionale incensurabile circa il mantenimento dell’intero corpo di fabbrica dell’ex opificio e conseguente impossibilità di realizzare anche la diversa progettazione della stazione autobus. La società, nonostante tutti i pregiudizi che via via si sono venuti a maturare, in particolare anche per l’avvento della crisi generale e le notorie restrizioni degli stessi sostegni bancari, nonché per i ritardi burocratici su altre iniziative della medesima società strumentali al progetto principale, non si è arresa - continua - e ha avviato ogni opportuno percorso di utile riadeguamento del progetto con costanti contatti con la stessa amministrazione comunale, che encomiabilmente si sta attivamente interessando al riguardo, per la realizzazione concordata in via anticipata della parte logistica, con allargamento del piazzale stazione, creazione del parcheggio navette per aeroporto e per autobus di linea, magazzini merci, con raccordo ferroviario, salvo successivo graduale proseguimento con gli altri interventi complementari, essendo emerso al riguardo, come è naturale, anche interesse regionale».

«Ciò - aggiunge - anche se è venuta a porsi come inconveniente la futuristica ipotesi di trasferimento della stazione ferroviaria e la creazione di un collegamento diretto tra Catanzaro-Aeroporto, in

sostituzione del percorso ferroviario esistente, già ammodernato sino a Settingiano e rivitalizzabile per tutta l'area metropolitana Catanzaro-Lamezia". "Quindi la società ha fatto e sta facendo tutto il possibile per realizzare il suo progetto, sia pure con i necessitati adeguamenti ed a tale effetto, medio tempore, ha affrontato oneri per oltre un milione di euro, salvo altri in corso, soprattutto per la bonifica del sito e per fronteggiare gli imponenti danni delle incursioni delinquenziali; mentre sinora non ha potuto trovare ristoro per sue posizioni attive nei confronti del Comune e ultimamente è stata sottoposta ad un astronomico accertamento IMU per i fatiscanti fabbricati la cui bonifica demolitoria non è stata consentita, per il mantenimento come beni di "particolare valore artistico», come desiderato in sede locale. A ciascuno il suo, si direbbe" <sup>[1]</sup>.

[1] [www.lametino.it](http://www.lametino.it)

### ***Lamezia, Italia Nostra: ex zuccherificio ha un valore storico oltre che culturale***

in [Il lametino.it](http://Il.lametino.it), 18 febbraio 2016

"Lamezia Terme - Il presidente di Italia Nostra Onlus Giuseppe Gigliotti interviene in una nota sulla situazione dell'ex Zuccherificio di Sant'Eufemia. «Un milione e duecento mila quintali di bietole lavorate in ogni stagione saccarifera, - ricorda il presidente di Italia Nostra - ventimila quintali di bietole lavorate al giorno. Seicento operai impiegati all'interno dello stabilimento, più tutto l'indotto esterno. Cento camion al giorno in arrivo nel piazzale per portare via lo zucchero raffinato. Ottocento litri di nafta bruciata ogni giorno per far funzionare l'impianto. Sono solo alcuni degli imponenti numeri che ruotavano intorno allo zuccherificio di Sant'Eufemia. Uno stabilimento di proprietà della Cissel, Compagnia industrie saccarifica Sant'Eufemia Lamezia, costruito dai fratelli Massara, originari di Limbadi, intorno agli anni '30 e dismesso negli anni '60, quando i proprietari decisero di costruire un nuovo impianto a Strongoli, nel Crotonese. Sono trascorsi più di 50 anni da allora, ma il ricordo, in chi ha lavorato tra quelle mura e negli abitanti di Sant'Eufemia e di Lamezia è ancora vivo e forte». «Le bietole arrivavano con i carri ferroviari - racconta - camion e coi carretti trainati dai buoi fino a dentro il piazzale dello zuccherificio, venivano scaricate in 3 silos giganti dove un getto d'acqua trasportava le bietole dentro e le lavava. C'era una ruota immensa che serviva da sollevatore e portava le bietole sopra in una parte che si chiamava trince, dove venivano affettate. Poi passava in un altro reparto, chiamato di separazione, dove c'erano tre vasche e con dei getti di acqua calda veniva estratto il succo, venivano poi aggiunte delle sostanze organiche. Si passava così al reparto evaporazione e poi la cottura, con infine la raffineria, dove il liquido veniva messo dentro alcune turbine che giravano ed estraevano la melassa dalla zucchero liquido. La melassa veniva venduta diversamente, così come anche il residuo della bietola era usato come mangime. Infine, lo zucchero veniva messo nei sacchi. Il bello di quei tempi era vedere tutta quella gente al lavoro, e non solo operai ma anche contadini, i camionisti e negozianti di Sant'Eufemia. L'impianto di Strongoli era molto più tecnologico e moderno rispetto a quello di Sant'Eufemia. I proprietari decisero così. Di tutto quello splendore e fonte di vitalità di una città, oggi dobbiamo far emergere tutto il valore storico oltre che culturale che non può essere cancellato con una spugna. Se si comprendesse il significato

del valore del turismo culturale oggi la situazione non solo dello zuccherificio ma di Lamezia e della Calabria sarebbe diversa».

«Lo Zuccherificio - prosegue Gigliotti - almeno la parte di valore storico e di archeologia industriale, non si deve toccare se non per restaurarlo e inquadralo nella storia autentica della piana lametina! Il nostro appello spera soltanto di essere accolto e compreso dalle persone responsabili che hanno rispetto della loro stessa cultura! Lo spettacolo altrimenti è quello di una perdita di memoria storica e culturale, come già anticipato e sottolineato più volte nel corso di questi anni ma soprattutto di una scarsa visione progettuale unitaria delle singole cittadine della intera piana, con la terza città della Calabria, Lamezia Terme, preda solo di appetiti individuali e di gruppo».

«Lo storico Giuseppe Isnardi ha definito questa parte della Calabria 'il Parnaso d'Italia'. Dai nostri Monti che circondano la piana si vede l'Etna e le Isole Eolie innevate! Da qui parte l'istmo che dal Tirreno raggiunge il mar Jonio e che unisce il Nord al Sud della Calabria, in cui gran parte della Storia più antica della regione si è sviluppata dalla preistoria sino ai nostri giorni! Già Alfredo De Grazia, come ex segretario di Italia Nostra dal 1978 al 1981, spiega perché ha ritenuto pienamente valido e pertinente quanto, a proposito, lamentato dalla Sezione di Italia Nostra nella denuncia datata 4 luglio 2009. Nel 1980 in collaborazione con la provincia di Catanzaro e del comune di Lamezia Terme si era svolto un convegno con una delegazione per i beni culturali della Calabria (tra i quali Roberto Spadea) sul comprensorio Lametino e le sue precipue caratteristiche, storiche e archeologiche dall'epoca pregreca, romana, basiliana sino alla fondazione della Abbazia di S. Eufemia, e di Corazzo da parte dei Normanni, alla ricca coltivazione della "canna mele" nella piana in agro di Nicastro, Maida e Curinga di cui esiste il fabbricato detto dello Zuccherificio, opera di significato storico e architettonico, che ha funzionato sino al 1950, ai siti naturali e turistici, nell'area del Golfo e della piana, lungo la costa dalla zona di Pizzo sino a Capo Suvero, con i laghi della Vota per la coltivazione e l'acqua coltura, la zona delle acque termali di Caronte e i siti propri lungo la via Popilia, dal ponte intatto sul Savuto sino al sito del Santuario di Dipodi, compreso il "vecchio mercato del basso romano Impero" sito in Nicastro, ora trasformato in una strana e inutile vasca, le cui mense ponderarie sono ora custodite nel museo archeologico cittadino. Da allora quasi nessuna iniziativa è stata intrapresa perché le riflessioni e le informazioni potessero dare luogo a concreti sviluppi, la piana aveva una tradizione agro-culturale arricchitasi con la bonifica del 1930, mentre purtroppo la pesca nel golfo è andata scadendo con la scomparsa degli impianti per il tonno di Torre Mezza Praia, e con la scomparsa dell'allevamento naturale delle Anguille. Della canna da zucchero è rimasto l'edificio, opera industriale di valore, con i carri pieni di barbabietole che attraversavano i campi lametini da tempi immemorabili, con imbarchi che avevano luogo sul pontile di Gizzeria lido sino ai tempi del II° dopoguerra. La storia dimenticata, le opere abbandonate, la assenza di un qualsiasi progetto comprensoriale, agricolo, archeologico, termale, turistico che comprendesse sia la costa che i Monti meravigliosi che circondano la piana, da monte Mancuso, Reventino e Tiriolo determina iniziative singole e scollegate che scadono, piuttosto che nella valorizzazione, nel pressapochismo storico e poco culturale, dei beni singoli e collettivi, oltre che nell'abbandono totale e nella incuria verso ricchezze antiche e nuove. Non dimentichiamo ancora che la società CISSEL ha, negli anni scorsi, presentato un programma di

riassetto urbano che prevedeva la demolizione del vecchio complesso industriale per realizzarvi al suo posto un progetto (supermercato ecc., con piccola zona museale inclusa) approvato dal Consiglio Comunale di Lamezia Terme, con delibera immediatamente esecutiva. Si era scelto così di cancellare una traccia importante di una stagione storica meridionale. Comitati e associazioni, prima di tutte Italia Nostra si è battuta per il riconoscimento dell'interesse storico ed etno-antropologico dello Zuccherificio, ha richiesto alla Soprintendenza dei Beni Culturali di avviare un procedimento amministrativo che portasse all'apposizione di un vincolo, peraltro nient'affatto incompatibile con le stesse esigenze del privato. Il tema della sua conservazione materiale, unita al riuso compatibile, ha trovato attenzione anche fuori dai confini regionali: si è tenuto a Lamezia Terme un convegno (Non buttiamo lo zuccherificio: investire nella conservazione, concorrere allo sviluppo) che ha visto la partecipazione di esperti come Marco Dezzi Bardeschi, docente di Restauro al Politecnico di Milano e direttore della rivista Ananke. Noi crediamo che un Paese cresce se cresce la cultura. Anche questa è una prova importante».

Scrivendo nel 2009 Vincenzo Vilella già presidente di Italia Nostra ricorda Gigliotti: «Identità storica della più giovane città d'Italia, il comune di Santa Eufemia Lamezia, rischia di essere compromessa, se non trasformata radicalmente da interventi a dir poco strutturali; oggi, pochi forse ricordano che il comune di Santa Eufemia Lamezia a soli 33 anni dovette soccombere davanti alla legge di unificazione dei tre centri insieme a Nicastro e Sambiase – afferma lo storico locale Vincenzo Vilella – l'odierna S. Eufemia nacque con la bonifica e divenne comune nel 1935, ma la sua è una storia lunghissima. Apprendiamo che l'antica città (di cui parla il diploma di fondazione dell'Abbazia, anno 1062) era sorta sul cenobio basiliano intorno al quale era nato un complesso di maestose costruzioni con la chiesa e il convento dei monaci. L'Abbazia, assunta a grande splendore sotto la dominazione sveva, divenne una formidabile potenza feudale dominando su tutta la piana e nei territori circostanti – afferma Vilella – ma decadde lentamente sotto gli angioini e fu rasa al suolo dal terribile terremoto del 1638 insieme a tutte le costruzioni della piana che le facevano corona, il Bali dei Cavalieri di Malta, Frà Signorino Gattinara, che si trovava a S. Eufemia, fece ricostruire un nuovo villaggio sulla collinetta vicina, dove attualmente sorge S. Eufemia Vetere». «Oggi - spiega - l'attenzione dei cittadini è catalizzata da due fattori, che si sono imposti negli ultimi tempi. Da un lato l'esigenza espressa da più parti di "avvicinare" questo luogo simbolico che va sotto il nome di area dell'istmo, attraverso un trenino di raccordo tra l'aeroporto di Lamezia Terme e Germaneto/Catanzaro, città capoluogo di regione. Dall'altro l'approvazione del piano esecutivo convenzionato per il riassetto urbanistico e paesistico dell'area al centro della regione dell'ex Zuccherificio presentato dalla Cissel Spa., in attesa di passare al vaglio del consiglio comunale (delibera 210 del 3 giugno 2009, ancora non visibile sul sito del comune). Due fatti che rischiano di gettare ombre sulle radici storiche di Santa Eufemia, la più giovane città d'Italia, e sull'identità di un pezzo importante, forse quello più vitale della città di Lamezia Terme». «Il territorio di Santa Eufemia con la fine del Baliaggio entrò a far parte del comune di Gizzeria, ma solo durante il periodo fascista, in seguito alla bonifica dell'intera zona – afferma Vincenzo Vilella, al quale stanno molto a cuore le radici storiche locali – il quartiere odierno fu costruito, divenendo comune autonomo nel 1935 per poi fondersi con Nicastro e Sambiase nel comune di Lamezia Terme nel 1968. Sant'Eufemia oggi è il centro più importante per i trasporti

nella provincia di Catanzaro essendo dotata di un aeroporto e di un importante nodo ferroviario e stradale».

«Ecco se la stazione centrale di Santa Eufemia perderà la sua centralità - dichiarano da Italia Nostra - dopo la sottrazione del servizio di scalo merci, e dopo la costruzione di una nuova linea ferrata, l'area che per secoli è stata al centro della regione rischierebbe di essere emarginata e dimenticata. Se poi all'intervento della regione si accompagna l'idea della demolizione dello zuccherificio, come anticipato dall'architetto Giovanni Iuffrida, secondo il quale "il complesso industriale rappresenta l'esito del processo di industrializzazione della Calabria, avviato negli anni '20 con i grandi invasi idrici silani e il polo industriale di Crotona", l'opera di destabilizzazione storica è completa. Il luogo simbolo dello zuccherificio fu il risultato di agitazioni e movimenti popolari che richiedevano il prosciugamento delle acque stagnanti e la bonifica del territorio infestato dalla palude». «L'odierna Santa Eufemia nacque con la bonifica e divenne comune nel 1935 - scrive Vilella - Effettuate le operazioni di prosciugamento, vennero dapprima edificati alcuni villaggi su borgate già presenti, mentre nella vicinanza della stazione ferroviaria fu creato quello di S.Eufemia. Tali villaggi, che avevano la funzione di semplici nuclei catalizzatori dell'opera di ruralizzazione e del popolamento del territorio, si configuravano come la premessa essenziale per lo sviluppo economico e sociale della piana». «A tale scopo furono convogliate nella piana diverse famiglie coloniche, scelte dal 'Commissariato per le migrazioni e la colonizzazione interna' per l'abilità nella coltivazione dei campi e delle colture specializzate autarchiche, come il ricino, il cotone e la soia. Esse, provenienti dal Polesine, dalla Sicilia e da altre regioni, dovevano, così, lavorare nelle nuove terre bonificate ed operare la trasformazione agricola della zona». «Per dare maggiore impulso al territorio, il governo fascista avvertì anche la necessità di concedere l'indipendenza amministrativa al nuovo villaggio - sottolinea infine Vilella - con legge 8 aprile 1935 venne così istituito il comune di S. Eufemia Lamezia. La coltivazione del riso, della barbabietola e l'insediamento dello zuccherificio divennero il corollario produttivo tra industria e agricoltura dal 1941 e nel dopoguerra fino al 1961, quando, nonostante le agitazioni popolari e le varie interrogazioni parlamentari, lo stabilimento cessò definitivamente la produzione»<sup>[1]</sup>.

[1] [www.lametino.it](http://www.lametino.it)

### ***Mirigliani (Cissel) propone a Regione hub trasporti in ex zuccherificio*** in [Il lametino.it](http://www.lametino.it), 7 marzo 2016

«Lamezia Terme - Raffaele Mirigliani, legale rappresentante della Cissel, società proprietaria dell'ex zuccherificio, in un messaggio inviato al Presidente Oliverio, all'assessore Rossi e all'assessore Musmanno e al sindaco Mascaro, ribadisce l'idea di creare nell'area dell'ex zuccherificio un parcheggio per la sosta ed il transito delle autolinee e della navetta per l'aeroporto. Partendo dal reputare positivo il collegamento ferroviario con la capitale e l'intensificazione dei collegamenti con l'aeroporto Mirigliani nella lettera inviata ai vertici della Regione ed al Sindaco di Lamezia evidenzia che «La CISSEL spa proprietaria del compendio circostante da tempo ha

prospettato, pur tra ostacoli e contrattempi, il progetto dell'allargamento del piazzale della stazione con la creazione di un adeguato parcheggio per la sosta ed il transito delle autolinee e della navetta per l'aeroporto per il breve percorso (l'area aeroportuale è pressoché in adiacenza). In prosecuzione vi è la previsione di una vasta piastra logistica per deposito e transito merci per collegamenti intermodali anche con binario ferroviario. In pratica, un proporzionato hub globale, cui in prospettiva segue quanto realizzabile nella ristrutturazione dell'adiacente ex zuccherificio e nella vasta restante proprietà per il completamento dell'assetto urbanistico e territoriale del nevralgico centro. Ciò ben risulta al Comune, che ha mostrato concreto interesse al riguardo. Pur presumendo cognizione anche in sede regionale, per conto della predetta società, ritengo utile evidenziarlo, con disponibilità ad ogni illustrazione e documentazione, affinché se ne tenga conto nella programmazione ed azione regionale»<sup>[1]</sup>.

[1] [www.lametino.it](http://www.lametino.it)

### ***Via libera alla nuova aerostazione di Lamezia, investimento da 50 milioni*** in Calabria News 24, 29 luglio 2016

«La Commissione Europea ha dato il via libera al finanziamento della nuova aerostazione passeggeri di Lamezia Terme per un investimento complessivo di circa 50 milioni di euro, di cui 17 sono a carico delle risorse regionali del PAC e la restante quota a carico della Sacal, la società di gestione dello scalo calabrese.

L'intervento riguarda la costruzione di un nuovo edificio di circa 24 mila metri quadrati che consentirà alla nuova aerostazione di sostenere un traffico, a regime, di circa 3,5 milioni di passeggeri annui.

«Si tratta di uno degli interventi prioritari per il rilancio del sistema aeroportuale calabrese» ha affermato il governatore della Calabria ribadendo che lo stesso «si inserisce nella più generale azione della Giunta finalizzata al potenziamento ed all'ammodernamento delle infrastrutture di trasporto» e che la Regione intende sostenere attivamente la mobilità, lo sviluppo turistico e la capacità attrattiva del territorio».

Oliveri ha poi annunciato che a breve sarà sottoposta alla Commissione una misura di aiuto per il finanziamento di nuove rotte aeree da e per tutti gli scali calabresi, utilizzando fino a 12 milioni di euro già stanziati sul PAC Calabria»<sup>[1]</sup>.

[1] [www.calabrianews24.it](http://www.calabrianews24.it)

***L'investimento complessivo sarà di circa 50 milioni di euro, di cui 17 a carico delle risorse regionali del PAC e la restante quota a carico della SACAL. La nuova struttura di circa 24.000 mq, consentirà di sostenere un traffico di circa 3.500.000 passeggeri all'anno***

in Quicosenza.it, Marco Garofalo, 30 luglio 2016

“LAMEZIA TERME (CZ) – La nuova aerostazione passeggeri dell'aeroporto Internazionale di Lamezia Terme ha finalmente ottenuto il via libera ai finanziamenti da parte della Commissione Europea e presto sarà realtà. Solo una settimana fa scrivevamo con soddisfazione dell'inaugurazione della nuova pista 28, allungata di 600 metri e passata dai precedenti 2.400 metri ai 3.000 attuali, che consentirà l'operatività totale degli aerei di grandi dimensioni e permetterà all'aeroporto lametino, di siglare numerosi collegamenti intercontinentali. Negli ultimi due anni sono diventati operativi il nuovo piano di informatizzazione dei voli (sistemi amministrativi di scalo, gestione schedato voli, nuovo sistema di informativa voli al pubblico e lettura ottica carte di imbarco) e sono state migliorate le attività dei controlli di sicurezza e doganali grazie all'intera riconfigurazione dell'area commerciale in zona partenze, con i nuovi sistemi di sicurezza e controllo per l'accesso agli imbarchi, che si effettua solo dal solo varco F, dotato di quattro metal detector per il controllo dei passeggeri e cinque apparati a raggi X per il controllo dei bagagli.

Ieri la notizia che tutti aspettavano dell'ok europeo al finanziamento del progetto per la costruzione del nuovo terminal. La realizzazione della nuova aerostazione passeggeri consentirà allo scalo lametino, di rispondere in maniera concreta alle crescenti esigenze del traffico aereo nazionale ed internazionale, e gestire una mole sempre più grande di passeggeri e merci. L'attuale aerostazione è stata inaugurata nel lontano 1976 ed era stata concepita per gestire circa 1 milione di passeggeri (in transito all'anno). Nel 2015 numero è più che raddoppiato (2.341.943 passeggeri), mentre per il 2025 la previsione è quella di arrivare e superare i 3 milioni di passeggeri in transito all'anno.

L'intervento riguarda la costruzione di un nuovo edificio con una superficie totale di circa 24.000 metri quadri che consentirà alla nuova aerostazione di sostenere un traffico di circa 3.500.000 passeggeri annui a pieno regime. Le fasi dell'intervento prevedono la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica posto sul lato est dell'attuale terminal, su quattro livelli, dotato di pontili d'imbarco e destinato ad accogliere tutte le funzioni principali ed a convivere con parte dell'attuale aerostazione. All'interno, i lavori riguarderanno anche il riassetto della viabilità esterna a servizio dell'aerostazione, con estensione del fronte d'accosto degli autoveicoli.

E ancora la realizzazione delle centrali tecnologiche, degli impianti e delle reti a servizio della nuova aerostazione. Quindi, la demolizione di uno degli edifici che costituiscono l'attuale aerostazione (sala arrivi extra-Schengen), nella fase conclusiva della realizzazione del primo lotto e previa riprotezione delle funzioni nel nuovo terminal. E infine, la demolizione del manufatto ricovero mezzi di rampa e del parcheggio est dipendenti, per far posto al nuovo corpo dell'aerostazione e ricostruzione degli stessi in altri siti dell'aeroporto.

La soddisfazione di Oliverio: «intervento prioritario per il rilancio del sistema aeroportuale calabrese»  
Il Presidente della Regione, Mario Oliverio, ha espresso la propria soddisfazione per la decisione,

adottata dalla Commissione Europea, di autorizzare il finanziamento della nuova “aerostazione passeggeri” di Lamezia Terme: «Si tratta di un grande successo della Regione, che ha ottenuto l’autorizzazione per finanziare un’infrastruttura aeroportuale con le nuove regole comunitarie. Si tratta di uno degli interventi prioritari per il rilancio del sistema aeroportuale calabrese, che si inserisce nella più generale azione della Giunta finalizzata al potenziamento ed all’ammodernamento delle infrastrutture di trasporto. Intendiamo sostenere attivamente la mobilità, lo sviluppo turistico e la capacità attrattiva del nostro territorio ed è per tale ragione che, a breve, sarà sottoposta alla Commissione una misura di aiuto per il finanziamento di nuove rotte aeree da e per tutti gli scali calabresi, utilizzando fino a dodici milioni di euro già stanziati sul PAC Calabria. Colgo l’occasione per ringraziare espressamente l’Agenzia per la coesione territoriale per il prezioso supporto tecnico fornito nel corso del lungo iter che ha condotto a questo importante risultato. Ottenuta l’autorizzazione potranno essere avviate le procedure necessarie per la realizzazione dell’intervento»<sup>[1]</sup>.

[1] [www.quicosenza.it/news](http://www.quicosenza.it/news)

### ***Concluso il lungo iter, è arrivato il parere favorevole della Comunità europea per l’utilizzo delle risorse del fondo unico Pac*** in Zoom24, 2 agosto 2016

“«Dopo un lungo iter burocratico e’ arrivato, nei giorni scorsi, il parere favorevole della Comunità Europea per l’utilizzo delle risorse del fondo unico Pac per la costruzione della nuova aerostazione”. A comunicarlo è la Sacal, società che gestisce l’aeroporto di Lamezia Terme. “La struttura, che avrà una superficie di circa 20.000 metri quadrati e una capacità di 3.500.000 passeggeri, avrà – si legge in una nota – un costo di circa 51 milioni di euro, 17 milioni la quota parte garantita da finanziamento pubblico e 34 milioni quelle a carico della Sacal, società di gestione dell’Aeroporto di Lamezia Terme. Un incremento di spesa di 9 milioni di euro, rispetto ai 25 milioni previsti in autofinanziamento, a cui la Società di gestione dovrà far fronte. Il lungo e articolato iter burocratico, propedeutico all’ottenimento dell’ultimo nullaosta da parte della Comunità Europea, ha visto la Sacal – si sottolinea – impegnata già dal 2008 con il concorso europeo di progettazione del nuovo terminal a cui hanno fatto seguito la rimodulazione del progetto preliminare e la successiva approvazione di Enac, la valutazione positiva di impatto ambientale ed una ulteriore approvazione dell’intervento in seno al master plan e al piano quadriennale degli investimenti. Un lungo iter che si e’ concluso con l’ultimo tassello mancante, l’autorizzazione della Commissione europea all’erogazione dei fondi pubblici pari a 17 milioni, dunque i rimanenti 34 a carico della società di gestione».

La dichiarazione. «Un’enorme mole di lavoro svolta dalla direzione generale e dall’intero management aziendale a cui va il mio ringraziamento, ma comincia adesso una fase ancora piu’ complessa e impegnativa per Sacal che dovrà individuare altre risorse economiche per far fronte all’incremento di spesa» dichiara il presidente della Sacal, Massimo Colosimo. «In attesa delle decisioni della Commissione europea, lo scorso anno – aggiunge – mi ero attivato per ottenere l’accensione di un mutuo bancario ventennale per sostenere la spesa di 25 milioni a carico della società’. Ma la nuova normativa europea sugli aiuti di Stato ha ritenuto ammissibile solo il 33% della spesa prevista, motivo

per cui Sacal dovrà sostenere oneri economici pari al 77% del costo totale. Dunque, ai 25 milioni di euro si aggiungono 9 milioni, una cifra considerevole per la quale confido nella collaborazione e nel supporto economico dei Soci proprietari con l'obiettivo della realizzazione di questa grande infrastruttura calabrese».

I numeri. La nuova aerostazione sarà realizzata in un'area di circa 20.000 mq e avrà una capacità di 3.500.000 di passeggeri all'anno. L'edificio avrà una pianta rettangolare di 135 m x 80 m, alto 24 m, con accentuato e prevalente sviluppo di pareti continue a vetrate. Saranno utilizzate le tecnologie più evolute di cogenerazione e di sfruttamento di fonti di energia rinnovabile quale il fotovoltaico e la geotermia. Il progetto sarà modulare e predisposto per successivi lotti funzionali di ampliamento per soddisfare ulteriori esigenze di capacità e sviluppo. (AGI) <sup>[1]</sup>.

<sup>[1]</sup> [www.zoom24.it](http://www.zoom24.it)

### ***Lamezia, il futuro della città attraverso il piano API***

in [Il.lametino.it](http://Il.lametino.it), 2 Aprile 2017

“Lamezia Terme – Era stata concepita come una “cerniera” in grado di dare continuità tra i centri di Sambiase e Nicastro dopo l'unificazione. Così l'area API (area polifunzionale integrata), conosciuta nel precedente programma di fabbricazione con il nome di “centro direzionale”, potrebbe adesso rappresentare la chiave di volta per una lunga ripresa dell'attività edilizia da troppo tempo rimasta ferma in città.

Di piano API, ossia dei lotti che circondano gli uffici comunali di via Perugini, si era iniziato a progettare già con la precedente amministrazione che aveva approvato e convenzionato alcuni comparti. Un iter infinito, reso nel tempo ancora più complicato e farraginoso sotto diversi aspetti. Ma adesso che la nuova Giunta comunale ha deliberato di istituire un nuovo tavolo permanente, si spera di accelerare i tempi.

La storia

Per l'area, era stato presentato sin dagli anni '90 un piano particolareggiato, fatto proprio dalla Giunta ma mai adottato dal Consiglio Comunale. Lo scopo era quello di andare in contrapposizione con la casualità della crescente edilizia (abusiva e non) degli ultimi anni, l'uso della ferrovia come trasporto urbano e spazi verdi e pedonali inseriti in una logica di sistema. Una visione e delle tipologie edilizie che, però, non convinsero la rappresentanza politica del tempo e le categorie professionali locali. Da qui l'esigenza evidenziata dalla successiva amministrazione Speranza di ripensare l'intero piano limitando l'ambito di intervento alla zona “CPI” di quello che era il vigente Piano regolatore generale. Tutto un complesso che sarebbe andato a definire l'area intorno al Municipio di via Perugini e che aveva, nel suo più grande obiettivo, quello di raggiungere un equilibrio tra gli edifici, le strade e gli spazi aperti secondo il più classico dei sistemi urbani.

Un nuovo pezzo di città

Del progetto originario, suddiviso in 12 comparti, ne sono sinora stati approvati e convenzionati 6 (1,2,6,7,8,10). Nei vari comparti, le destinazioni sono diverse: commerciali, uffici, residenziali, alberghiere, posti essenzialmente sulle strade principali, con una tipologia di edifici in linea e con

portico. L'altra tipologia largamente adottata è quella della casa isolata, mono e bi-familiare, a uno o due piani. Il comparto 1 è attualmente occupato dal "Centro giovanile della Multicultura" e dall'area verde di competenza della Provincia di Catanzaro, mentre tra il 6 e il 7 sta sorgendo la Concattedrale di San Benedetto da Norcia progettata dall'architetto Paolo Portoghesi, con la fine dei lavori prevista ad aprile 2018 e posa della prima pietra avvenuta il 30 aprile 2016.

Inoltre – come specificato nell'ultima delibera di Giunta - sono stati presentati dai proprietari i progetti dei piani-volumetrici anche per i comparti 2, 3, 8 e 9 sui quali è in corso "l'iter procedurale alla stipula della convenzione notarile per la cessione delle aree al Comune per l'urbanizzazione primaria e secondaria e per la distribuzione dei lotti edificabili ai proprietari".

È in fase di progettazione anche il comparto 5, mentre sul 4 si sta procedendo alla raccolta delle firme da parte dei proprietari. I privati, già sottoposti al pagamento dell'Ici fin dalla sua istituzione ma senza poter usufruire dell'edificabilità dei lotti, solo ora si vedono trasformate le aree per poter costruire. Gli stessi, per i comparti già approvati, si sono impegnati a realizzare le strade interne, i parcheggi e il verde, mentre al Comune spetta l'onere di realizzare le aree di edilizia pubblica e, soprattutto, in via prioritaria, le strade principali che divengono a questo punto essenziali per dare accessibilità ai vari comparti.

I ritardi nei lavori per il parco di Savutano

Procedono a rilento invece, i lavori di competenza della Provincia per il "centro giovanile della Multicultura e di un'area verde attrezzata in località Savutano nel Comune di Lamezia" che insistono nel comparto 1 del piano Api e per i quali si potrebbe rischiare di perdere i finanziamenti. Consegnati lo scorso 9 agosto, sarebbero dovuti terminare entro fine marzo ma per ora si sta procedendo alla costruzione di un anfiteatro con gradinata, secondo quanto preventivato del piano, insieme a spazi verdi e un'area giochi per bambini.

Il tavolo tecnico permanente per vigilare sul Piano Api

Intanto, a distanza di quasi 8 anni dall'approvazione del piano particolareggiato, con delibera di giunta comunale del 30 marzo 2017, si è proceduto alla formazione di un tavolo tecnico permanente come segno che qualcosa si muove. Lo scopo è quello di creare un gruppo di lavoro composto dai rappresentanti dei settori interessati per accorciare i tempi su cantieri, opere pubbliche e opere di urbanizzazione. La delibera indica inoltre di "accertare l'esistenza di contributi e residui di mutui già in essere da utilizzare per le opere del Piano; procedere ad alienazione dei lotti di proprietà del Comune con appositi bandi di gara, destinare gli introiti per le opere del Piano e procedere con urgenza a progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva del Corso e della Piazza" <sup>[1]</sup>.

[1] [www.lametino.it](http://www.lametino.it)

## ***Calabria: dalla Giunta Regionale approvato il piano di sviluppo strategico della ZES***

in Strettoweb.com, Benedetta Mangione, 29 Marzo 2018

“Alla riunione tenutasi questo pomeriggio, la Giunta della Regione Calabria ha approvato il piano di sviluppo strategico della Zona Economica Speciale (ZES), un lungo percorso per promuovere lo sviluppo del territorio. La Giunta Regionale, riunita nel pomeriggio sotto la presidenza del Presidente Mario Oliverio, con l’assistenza del segretario generale Ennio Apicella, ha approvato il piano di sviluppo strategico della ZES, Zona Economica Speciale. Un atto importante, che giunge a conclusione di un percorso iniziato nel 2015 con l’impegno della Giunta e del Consiglio Regionale che hanno avviato una proposta concreta di Zes pienamente compatibile con le indicazioni europee. Un percorso, ancora, condiviso con forze sociali, organizzazioni sindacali, datoriali e che ha portato nello scorso mese di luglio all’approvazione da parte del Parlamento alla legge istitutiva della Zes ed al successivo DPCM del Gennaio 2018 che ha normato le modalità di presentazione del piano di sviluppo strategico. Intenso è stato il rapporto ed il confronto tra la Regione ed il Ministero della Coesione e dello Sviluppo del Mezzogiorno al fine di pervenire a questo importante risultato. Il percorso per la definizione della proposta di piano strategico della ZES, previsto dalla legge, è stato contrassegnato da un confronto ininterrotto con gli enti titolari che hanno profuso impegno continuo, a partire dall’Autorità portuale, dalla Direzione marittima, da Corap e Sacal e con confronti programmatici con forze sociali, sindacali, datoriali, università, enti locali interessati, Città metropolitana e Province, Camere di Commercio. «Con l’approvazione del piano strategico della Zes da parte della Giunta Regionale– dichiara il presidente Mario Oliverio– si conclude un lavoro impegnativo per la realizzazione di un obiettivo strategico per lo sviluppo della nostra regione. Dopo decenni di auspici, di proclamazione di impegni assunti a ripetizione oggi possiamo dire che si è passati dalle parole ai fatti e che finalmente la Calabria si dota di uno strumento di sviluppo che aprirà concrete opportunità per il sistema delle imprese, per l’occupazione e per il territorio. Gioia Tauro e la sua area portuale ed industriale– continua– costituisce il cuore di un progetto che coinvolge anche le altre aree portuali di Vibo, Crotona, Corigliano, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, le aree aeroportuali di Lamezia, Crotona e Reggio Calabria e le aree industriali vocate. Un ringraziamento particolare sento di dover esprimere al ministro De Vincenti il cui ruolo è stato decisivo per la realizzazione di questo importante obiettivo. Colgo anche l’occasione per ringraziare l’assessore Francesco Russo che ha seguito con competenza, costanza e passione l’intero iter che ha portato alla conclusione odierna positiva». «Il piano di sviluppo per la ZES costituisce insieme ai contratti di sviluppo ed alla legge 181 una possibilità per recuperare il divario storico e consentire che si avvii e si consolidi il percorso di crescita intrapreso» il commento dell’assessore alla Logistica e sistema portuale e sistema Gioia Tauro, Francesco Russo. Il provvedimento adottato oggi dalla Giunta sarà presentato Mercoledì 4 aprile a San Ferdinando nel corso di prima una iniziativa pubblica: «Presentazione del piano di sviluppo strategico della ZES. Una grande occasione per la Calabria»<sup>[1]</sup>.

[1] [www.strettoweb.com](http://www.strettoweb.com)

## **La Zona economica speciale della Calabria: prove di rilancio per Gioia Tauro**

Il sole24ore, Donata Marrazzo, 24 Aprile 2018

“Che sia la volta buona per il rilancio del sistema portuale di Gioia Tauro? Da un lato la giunta regionale ha approvato il piano di sviluppo strategico della Zes (Zona economica speciale); dall’altro il gruppo Msc manifesta a più riprese l’intenzione di investire sul porto calabrese dove già opera nel traffico container.

Il piano di sviluppo regionale prevede incentivi, agevolazioni fiscali, deroghe normative, così come previsto dal Decreto Sud varato dal Governo lo scorso agosto. Un progetto pronto da mesi, quello calabrese, che ha ispirato la norma generale e ha orientato in materia la Commissione europea.

«Questo piano costituisce insieme ai contratti di sviluppo e al regime di aiuto previsto nelle aree di crisi dalla legge 181 un sistema poderoso per recuperare il divario storico della regione con il resto del Paese - spiega l’assessore regionale alla logistica e al sistema portuale Francesco Russo - È il momento di far sapere alle imprese che si può scommettere sulla Calabria». Così ha fatto Hitachi Rail Italy Spa, ad esempio, firmando un accordo di sviluppo di rilevanza strategica, “Inspire the future”, che prevede la crescita dello stabilimento di Reggio Calabria e 50 nuove assunzioni.

Incentrata su Gioia Tauro (mille ettari disponibili tra porto e area industriale), la Zes integra ulteriori aree della Calabria: sono coinvolte le aree portuali di Vibo, Crotona, Corigliano, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, quelle aeroportuali di Lamezia, Crotona e Reggio Calabria e quelle industriali vocate. Complessivamente 2.476 ettari, che saranno organizzati secondo il modello delle aree produttive ecologicamente attrezzate (Apea), con infrastrutture e sistemi in grado di garantire la tutela di salute, sicurezza e ambiente.

«Dopo decenni finalmente – dichiara il presidente della Regione Mario Oliverio – la Calabria si dota di uno strumento di sviluppo che aprirà concrete opportunità per il sistema delle imprese, l’occupazione e il territorio».

La Zes dispone “incentivi per la realizzazione degli investimenti iniziali, disponibilità di infrastrutture, di immobili e terreni a canoni di locazione ridotti e allaccio a utenze a tariffe agevolate; agevolazioni o esenzioni fiscali e deroghe alla regolamentazione ordinaria dei contratti di lavoro; semplificazione amministrativa, attraverso la costituzione di un apposito Sportello Unico e l’assicurazione di procedure snelle, certe e celeri». Si calcola una crescita dei livelli occupazionali (tra le 6mila e le 7mila unità), dell’upgrading industriale e del trasferimento tecnologico. Atteso un forte impatto indiretto sui territori. Le nuove prospettive spingono Gianluigi Aponte, presidente di Msc, seconda compagnia di gestione di linee cargo nel mondo, presente a Gioia Tauro con il 50% di Mct (società terminalista del gruppo Contship), a rinnovare l’interesse all’acquisizione del 100% del porto calabrese per raddoppiarne i volumi. Nel 2017 sono stati movimentati nello scalo gioiese il 23% dei complessivi 10,67 milioni di teu (unità di misura pari a container da 20 piedi) dei porti italiani, come riportato in un recente articolo de “Il Sole 24 ore”.

«Zes, ora si tratta di dare seguito ai buoni propositi e alla programmazione sin qui messa in campo

facendo leva proprio sul territorio lametino»  
Lameziainforma.it, Giovedì, 17 maggio 2018

“Dopo l’incontro avuto in via Perugini con la creazione del “Tavolo istituzionale permanente del Lametino Zes Calabria”, Cgil, Cisl e Uil provinciali chiedono garanzie ad Oliverio ed un incontro per poter dire la loro sull’argomento, in merito al quale il presidente della giunta regionale già recentemente con la firma dell’attuale Governo in carica era intervenuto.

In una nota congiunta dei segretari generali Raffaele Mammoliti (Cgil), Francesco Mingrone (Cisl) e Santo Biondo (Uil) reputano che «il “Decreto definitivo sulla Zes Calabria” adottato nei giorni scorsi dal Governo rappresenta il grimaldello sul quale fare leva per aprire una nuova stagione di concertazione politica capace di orientare (in positivo) gli assetti economici e sociali sul territorio. È per questo che il progetto voluto dai segretari provinciali di Cgil, Cisl e Uil deve diventare presto funzionale, operativo ed efficace nella concretezza delle scelte strategiche che spettano anche e soprattutto alla Regione».

Alla luce di questa convinzione Mammoliti, Mingrone e Santo Biondo chiedono al presidente della Regione Mario Oliverio non soltanto un confronto interistituzionale allargato a tutti i membri del “Tavolo permanente” (Commissari prefettizi del Comune di Lamezia Terme, vescovo di Lamezia, Lameziaeuropa, Corap, Fondazione Terina, Provincia, Confindustria, Cna, Confartigianato e Svimez) ma «soprattutto una collaborazione fattiva con il partenariato costituito sul territorio lametino da cui può germinare un processo virtuoso di rilancio produttivo, economico, occupazionale per l’intera Calabria».

Per i sindacalisti «ora si tratta di dare seguito ai buoni propositi e alla programmazione sin qui messa in campo facendo leva proprio sul territorio lametino che, sulla base del lavoro di fattiva condivisione e concertazione sulle tematiche dello sviluppo locale svolto a partire dagli anni ‘90 con la promozione e la gestione di due Patti territoriali, il riacquisto delle aree ex Sir e la conseguente attività di rilancio produttivo dell’area, è pronto a raccogliere da subito questa sfida per fornire un concreto supporto alla Regione allo scopo di rendere efficace lo strumento di sviluppo della Zes che coinvolge 86 imprese già insediate e 351 ettari dell’area industriale di Lamezia Terme e 25,70 ettari dell’area Aeroportuale di fondamentale importanza per il rilancio produttivo della zona industriale di Lamezia quale Polo di attrazione e sviluppo regionale in stretta correlazione con l’area portuale di Gioia Tauro e l’aeroporto internazionale di Lamezia Terme».

Non secondario per la Regione dovrebbe essere anche chiarire l’attuazione ancora mancata della riforma della Fondazione Terina (ente destinato alla ricerca, con il resto dei dipendenti e competenze che dovrà essere trasferito in altri enti regionali), la posizione sui fondi mancanti per completare il budget necessario al rinnovamento dell’aerostazione lametina, il polo intermodale previsto alle spalle dell’ex Zuccherificio nei pressi della stazione di Lamezia Terme Centrale il cui iter non è stato ancora avviato. Tutti elementi che con la discussione sulla Zes rientrano tra gli aventi diritto di cittadinanza ad essere chiariti” <sup>[1]</sup>.

[1] [www.ilsole24ore.com](http://www.ilsole24ore.com)

## Nuova aerostazione passeggeri - Aeroporto di Lamezia Terme

BANDO DI CONCORSO DI PROGETTAZIONE

PRINCIPALI SETTORI DI ATTIVITÀ DELL'ENTE AGGIUDICATORE:

Attività connesse agli aeroporti.

OGGETTO DEL CONCORSO DI PROGETTAZIONE/DESCRIZIONE DEL PROGETTO

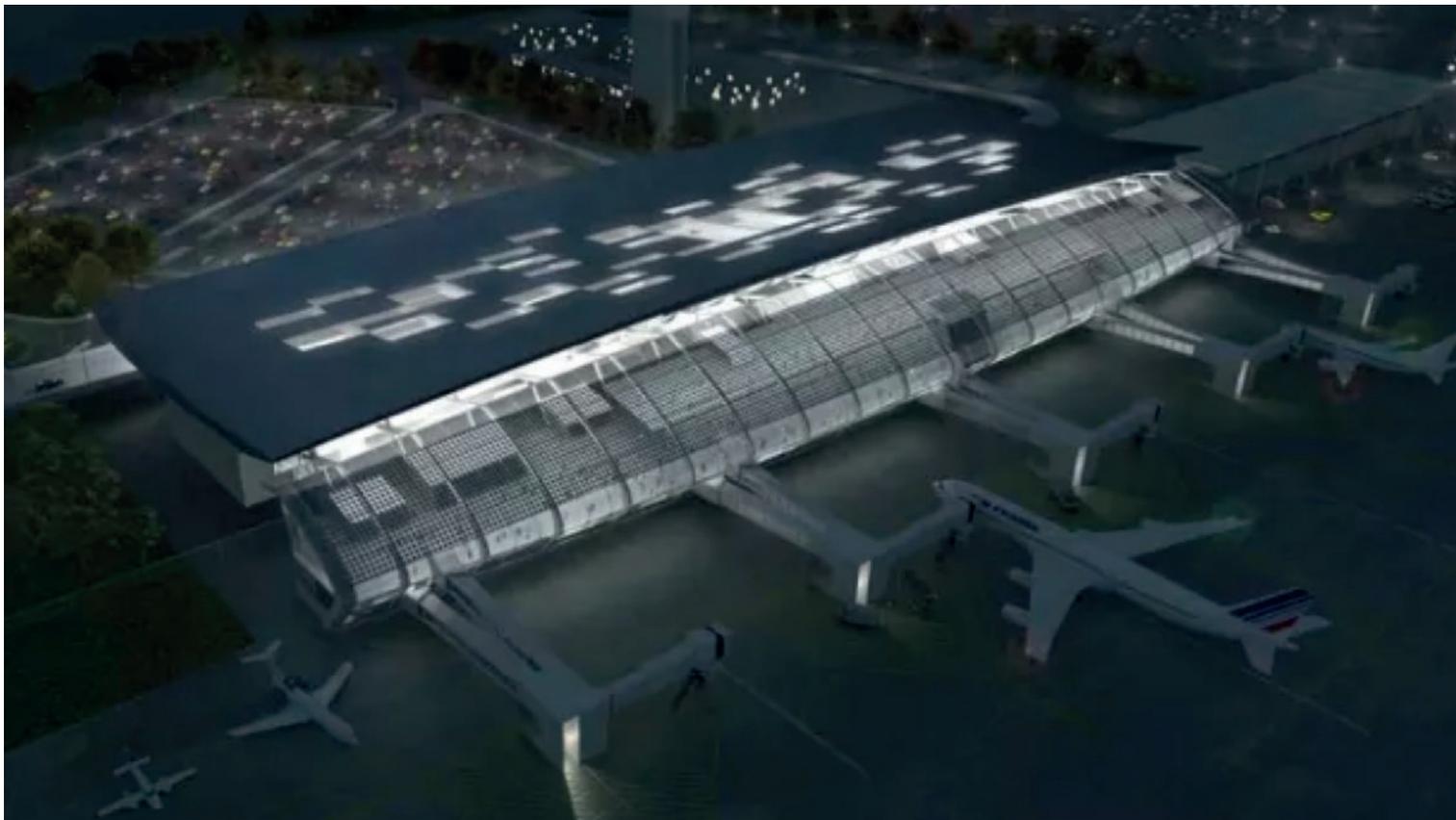
Denominazione conferita al concorso di progettazione/progetto dall'amministrazione aggiudicatrice/ente aggiudicatore:

"Nuova aerostazione passeggeri - Aeroporto di Lamezia Terme" - CIG 0080266D95.

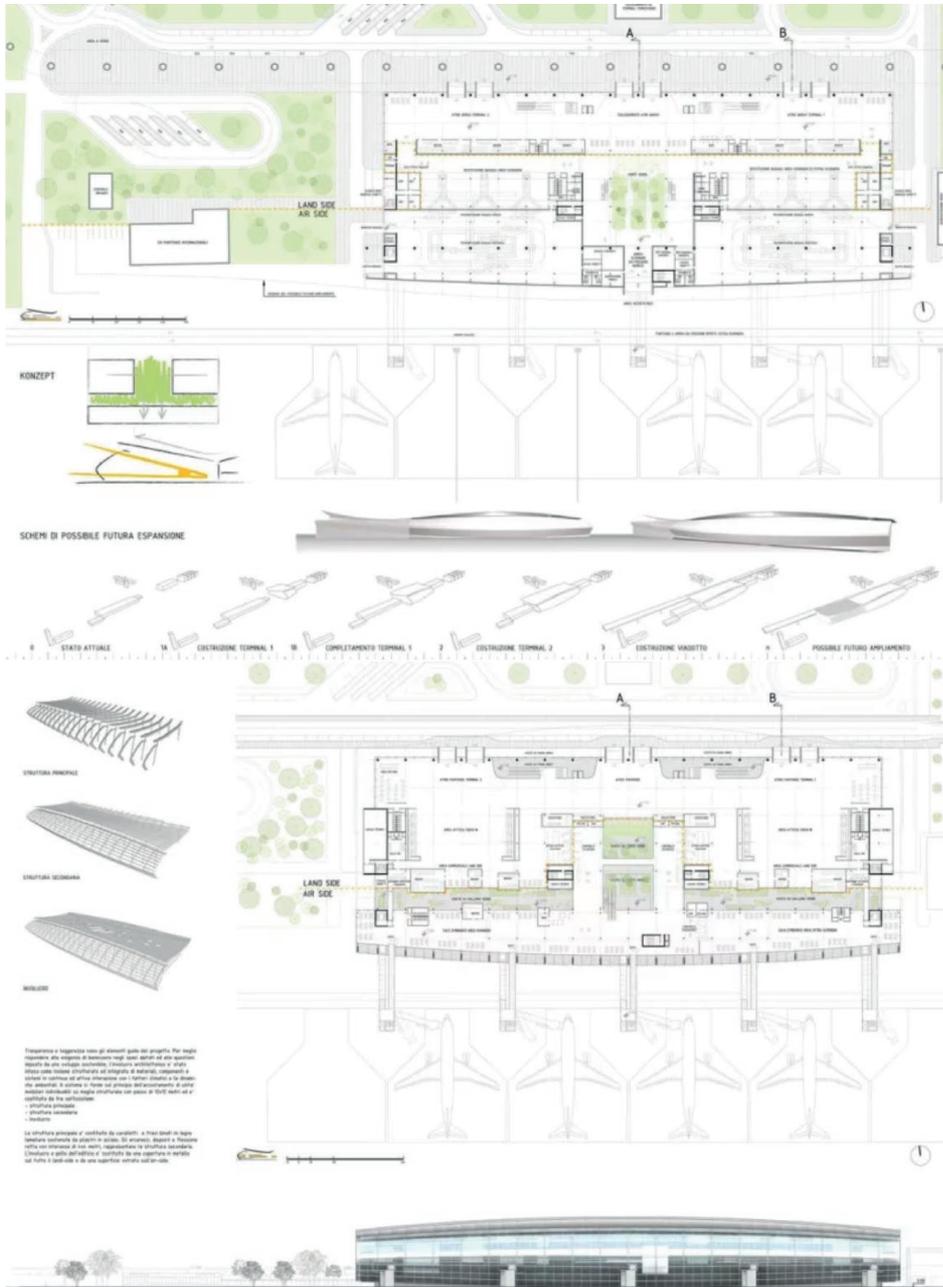
Breve descrizione:

"Progettazione della nuova aerostazione dell'aeroporto di Lamezia Terme, con capacità di 3,5 milioni di passeggeri/anno, con il mantenimento in operatività dell'attuale aerostazione (o parti di essa) fino a quando non sarà più necessario. La progettazione deve prevedere la realizzazione di due o più corpi di fabbrica, funzionalmente autonomi, ma interconnessi (per garantire il corretto flusso dei passeggeri e degli operatori aeroportuali), trasformabili ed accrescibili in tempi successivi. Il collegamento dei corpi deve essere sia pedonale interno, sia carrabile esterno. Il progetto dovrà essere modulare, in modo da permettere l'appalto dell'opera in più lotti funzionali. Il progetto si inquadra in un programma pluriennale d'interventi volti al potenziamento ed all'ammodernamento delle infrastrutture aeroportuali, per accompagnare in maniera congruente la crescita di traffico prevista sull'aeroporto di Lamezia Terme e dovrà avere le caratteristiche e le dotazioni per come indicate nel documento preliminare all'avvio della progettazione, disponibile sul sito [www.sacal.it](http://www.sacal.it). Il concorso di progettazione è articolato in un unico grado ed in forma anonima. La determinazione relativa all'indizione del concorso di progettazione è stata adottata con decisione del CdA della SACAL nella seduta del 18/09/2007. È richiesto, ai fini del presente concorso, un livello di approfondimento pari a quello di un progetto preliminare".

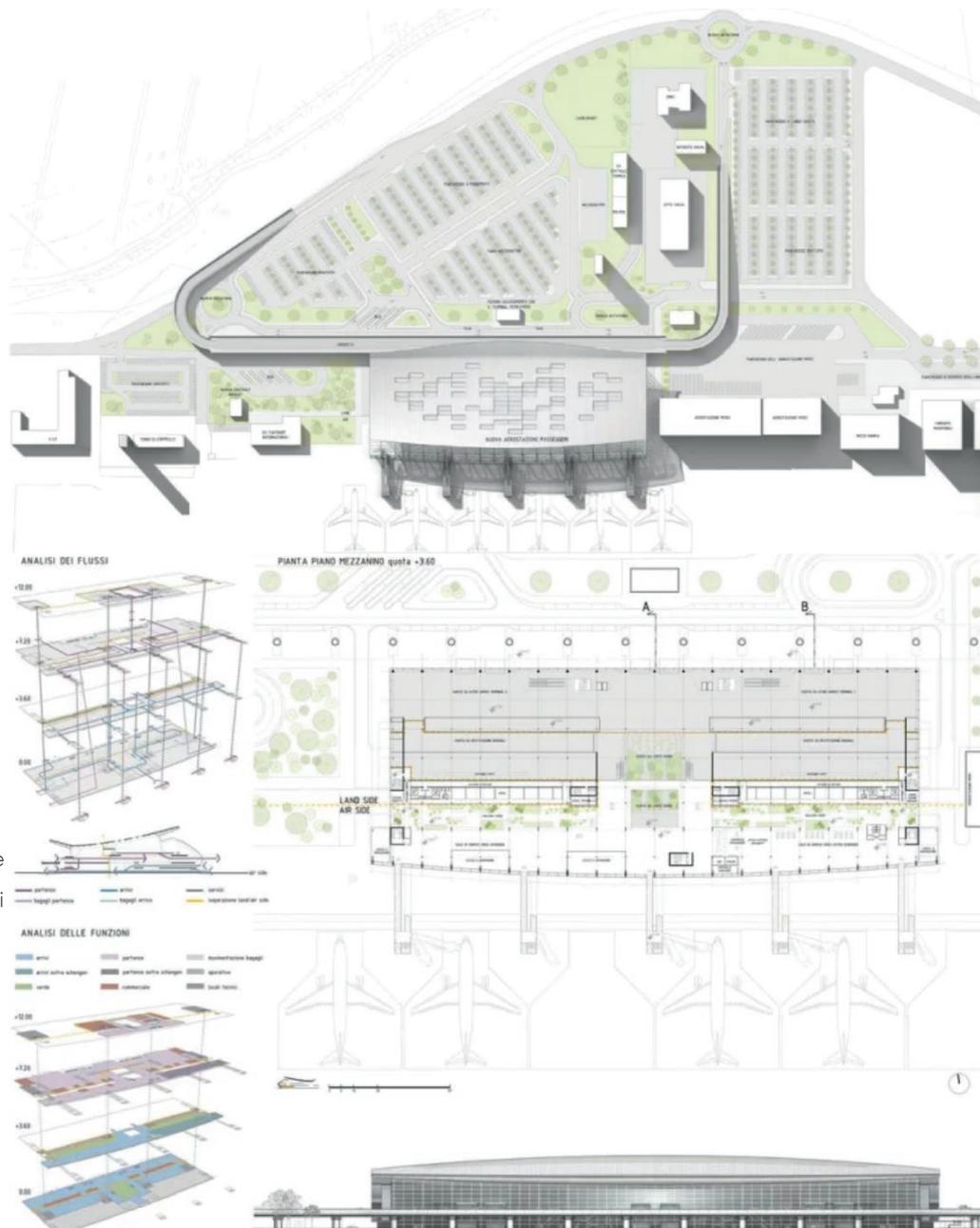
Tavole di concorso del progetto vincitore del bando indetto dalla S.A.CAL. nel 2011



La proposta progettuale dello studio Valle Progettazione, prevede una struttura in legno lamellare che ricordi il profilo di un'ala, ampi spazi verdi all'interno dell'aerostazione ed una particolare gestione dell'illuminazione naturale per l'interno dei due terminal previsti.



In alto pianta del piano terra e schemi di possibile futura espansione.  
In basso pianta del primo piano e analisi strutturale.



In alto planimetria della nuova aerostazione e dei piazzali adibiti a parcheggi e servizi.  
 In basso pianta del piano mezzanino, analisi dei flussi e delle funzioni.

## Riferimenti bibliografici generali

F. Masci, *Lamezia*, Torino, Edizioni Arione-Rotocalco Dagnino, (Le città di Mussolini Vol. V), 1940;

M. Pompei, *Littoria*, Torino, Edizioni Arione-Rotocalco Dagnino, (Le città di Mussolini Vol. I), 1940;

R. Giani, *Carbonia*, Torino, Edizioni Arione-Rotocalco Dagnino, (Le città di Mussolini Vol. III), 1940;

C. Cresti, *Architettura e Fascismo*, Firenze, Vallecchi Editore, 1986;

*La costruzione dell'utopia architetti e urbanisti nell'Italia fascista*, a cura di G. Ernesti, Roma, Edizioni Lavoro, 1988;

G. Iuffrida, *Territorio e città nell'Italia fascista*, Bari, Laterza, 1992;

S. Finardi - C. Tombola, *Il sistema mondiale dei trasporti l'economia-mondo nel xx secolo*, Bologna, Il mulino, 1995;

Autori vari, *Intermodalità e interporti la città metropolitana fra competizione logistica e governo del traffico*, Bologna, Il mulino, 1995;

ArQ 12 *Architettura Italiana 1920-1939*, a cura di E. Carreri, Napoli, Electa Napoli, 1996;

T. Munari, *Gioia Tauro oltre il transhipment cronache da un progetto*, Roma, Gangemi, 1998;

*Introduzione alla tecnica dei trasporti e del traffico con elementi di economia dei trasporti*, a cura di G. E. Cantarella, Torino, Utet, 2001;

*Lamezia*, a cura di G. Iuffrida, Rubbettino, Soveria Mannelli (CZ), 2002;

M. Canesi, *L'altra globalizzazione una nuova offerta produttiva nell'area del mediterraneo*, Milano, Franco Angeli, 2004;

G. Canella, *Architettura di retroguardia e laboratorio d'oltremare, per una scuola nazionale di architettura all'Asmara*, Milano, LibreriaClup, 2006;

B. Zevi, *Nuovissimo manuale dell'architetto*, Mancosu editore, 2008;

*Zucchero italiano una storia nobile, una sfida nuova*, a cura di R. Faben, Pomezia, Donzelli Editore, 2012;

D. Gattuso, G. Cassone, *I nodi della logistica nella supply chain*, Milano, Franco Angeli, 2013;

G. Canella, *Verso un altro Mediterraneo*, architettura come strategia per il sud del mondo, Milano, Edizione Nexò, 2016;

*Il porto di Gioia Tauro: tra città metropolitana e nuovi paradigmi politici*, a cura di D. Napoli – F. Romeo – M. Porto, Reggio Calabria, Città del Sole Edizioni, 2016.

Tesi di laurea consultate

A. Zavaglia, Localizzazione industriale e processi territoriali connessi: il caso di Gioia Tauro, tesi di laurea discussa alla facoltà di architettura, Politecnico di Torino, AA 1974-1975;

A. Giuffrè – G. M. Romeo, Questioni progettuali relative ad interventi nella Piana di Gioia Tauro, tesi di laurea discussa alla facoltà di architettura, Politecnico di Torino, AA 1975-1976;

C. Fiocca - M. Pugliese, analisi del comprensorio di Lamezia Terme ed eventuali proposte alternative di sviluppo, tesi di laurea discussa alla facoltà di architettura, Politecnico di Torino, AA 1978-1979;

S. Cardillo - V. Macchione, Insediamento residenziale nella piana di Gioia Tauro, tesi discussa alla facoltà di architettura, Politecnico di Torino, AA 1978-1979;

L. Cannata', Trasformazioni territoriali a Gioia Tauro. Problemi e prospettive di impatto sulle strutture urbane, tesi discussa alla facoltà di architettura, Politecnico di Torino, 1984-1985;

E. Tonello, Ipotesi di recupero strutturale di una vecchia fabbrica ex zuccherificio in Alessandria, tesi discussa alla facoltà di architettura, Politecnico di Torino, AA 1990-1991;

M. Coppero, Recupero ambientale nell'alessandrino l'ex zuccherificio di Spinetta Marengo, tesi di laurea discussa alla facoltà di architettura, Politecnico di Torino, AA 1994-1995;

G. Portolese, L'impatto territoriale degli interventi nella Piana di Gioia Tauro: uno scenario di intervento, tesi di laurea discussa alla facoltà di architettura, Università Mediterranea di Reggio Calabria, AA 1996-1997;

R. Vergari, Evoluzione dei traffici nel Mediterraneo con l'avvento del transhipment: caso Genova e Gioia Tauro, tesi di laurea discussa alla facoltà di ingegneria, Politecnico di Torino, AA 1998-1999;

V. Altavilla, L'architettura degli aeroporti: progetto per l'aeroporto della Basilicata, tesi di laurea discussa alla facoltà di ingegneria, Università di Pavia, AA 2001-2002;

R. Anzalone, La fabbrica di zucchero recupero e riqualificazione dello zuccherificio "CISSEL" di Lamezia Terme, tesi di laurea discussa alla facoltà di architettura, Università Mediterranea di Reggio Calabria, AA 2007-2008;

F. Caloiaro, La fiera del mediterraneo nell'area dell'ex zuccherificio CISSEL a Lamezia Terme, tesi di laurea discussa alla facoltà di architettura, Università Mediterranea di Reggio Calabria, AA 2008-2009;

C. Mirabello, Area ex zuccherificio Frainpont ad Alessandria: progettazione di un complesso fieristico, laboratori artigianali e spazio espositivo, tesi di laurea discussa alla facoltà di architettura, Politecnico di Torino, AA 2008-2009;

S. Pilloni, Green airport: nuovi sistemi di trasporto commerciale, tesi di laurea discussa alla facoltà di architettura, Politecnico di Milano, AA 2010-2011;

G. Ramicone, Ex zuccherificio di Spinetta Marengo: nuove funzioni dopo l'abbandono, tesi di laurea discussa alla facoltà di architettura, Politecnico di Torino, AA 2013-2014;

V. Prisciano, La logistica dei trasporti nel Mediterraneo: il caso del porto di Gioia Tauro e di Taranto, tesi di laurea discussa alla facoltà di ingegneria, Politecnico di Torino, AA 2013-2014.

#### **Documenti consultati**

Bando di concorso di progettazione per la nuova aerostazione passeggeri, Aeroporto di Lamezia Terme (S.A.C.A.L.), 03/10/2007;

Piano attuativo unitario (P.A.U.) Piano API (area polifunzionale integrata), Città di Lamezia Terme, agosto 2009;

Piano attuativo unitario (P.A.U.) Sant'Eufemia quartiere zuccherificio, Città di Lamezia Terme, aprile 2011;

Vincolo dello zuccherificio ex CISSEL della soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio per la provincia di Cosenza, Catanzaro e Crotona, direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici della Calabria, luglio 2011;

Studio di fattibilità per il nuovo terminal intermodale da realizzarsi nell'ambito portuale di Gioia Tauro, Autorità Portuale di Gioia Tauro, marzo 2012;

Piano di sviluppo aeroportuale 2012-2027, relazione tecnico descrittiva, Ministero dei trasporti e della navigazione, ente per l'aviazione civile, maggio 2012;

Bando di concorso di progettazione per la progettazione esecutiva del nuovo palazzetto dello sport di Lamezia Terme, Città di Lamezia Terme, 23/10/2012;

Piano di sviluppo aeroportuale, Studio di Impatto Ambientale, SACAL Lamezia Airport, febbraio 2014;

Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2015;

Studio di fattibilità relativo al progetto di realizzazione di un bacino di carenaggio nel porto di Gioia Tauro, Autorità Portuale di Gioia Tauro, giugno 2016;

Piano regionale dei trasporti, Regione Calabria, agosto 2016;

Il terminale LNG Medgas di Gioia Tauro, San Ferdinando e Rosarno: un'opportunità di sviluppo per il GNL nei trasporti marittimi, presentazione pdf, LNG Medgas Terminal 10/10/2016;

Piano Operativo Triennale 2017 – 2019, Autorità Portuale di Gioia Tauro, dicembre 2016;

Piano di sviluppo strategico Zona Economica Speciale regione Calabria, Regione Calabria, 4 Aprile 2018;

Regione Veneto, La sicurezza del lavoro negli interporti;

Slides prof. U. Crisalli, Veicoli per il trasporto intermodale, Università degli studi di Roma, facoltà di ingegneria;

Slides prof. A. Nizzolo, Struttura del trasporto merci, Università degli studi di Roma, facoltà di ingegneria;

Slides proff. S. D'elia, D. Festa, G. Guido, Progettazione di Sistemi ed Infrastrutture di Trasporto, Università della Calabria, facoltà di ingegneria;

Slides prof. A. Musso, Le opportunità offerte dal trasporto intermodale, Università la Sapienza di Roma, facoltà di ingegneria.

### **Sitografia**

Geoportale della Regione Calabria  
[www.geoportale.regione.calabria.it](http://www.geoportale.regione.calabria.it)

Portale della Regione Calabria  
[www.portale.regione.calabria.it](http://www.portale.regione.calabria.it)

Exportiamo  
[www.exportiamo.it](http://www.exportiamo.it)

PON infrastrutture e reti 2014-2020  
[www.mit.gov.it/mit](http://www.mit.gov.it/mit)

TRAIL portale nazionale delle infrastrutture di trasporto e logistica del sistema camerale  
[www.trail.unioncamere.it](http://www.trail.unioncamere.it)

Mercitalia Rail  
[www.mercitaliarail.it](http://www.mercitaliarail.it)

Trenitalia  
[www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com)

Dizionario della logistica, G. Leonida  
[www.dizionariologistica.com](http://www.dizionariologistica.com)

Google Maps  
[www.google.it/maps](http://www.google.it/maps)

Google immagini  
[www.google.it/img](http://www.google.it/img)

Assaeroporti  
[www.assaeroporti.com](http://www.assaeroporti.com)

Assotrasporti  
[www.assotrasporti.org](http://www.assotrasporti.org)

Assoport  
[www.assoport.it](http://www.assoport.it)

Unione interporti riuniti  
[www.unioneinterportiriuniti.org](http://www.unioneinterportiriuniti.org)

Interporto Quadrante Europa di Verona  
[www.quadranteeuropa.it](http://www.quadranteeuropa.it)

Interporto di Padova  
[www.interportopd.it](http://www.interportopd.it)

Interporto Nola Campano  
[www.interportocampano.it](http://www.interportocampano.it)

Interporto S.I.T.O. di Torino  
[www.sitospa.it](http://www.sitospa.it)

Milano Malpensa Cargo  
[www.milanomalpensacargo.eu/it](http://www.milanomalpensacargo.eu/it)

La Via della Seta passa da Mortara. Nasce il polo per le merci dalla Cina  
[www.lastampa.it](http://www.lastampa.it)

Quel treno per Chengdu, dalla Lombardia al Sichuan in 18 giorni: via ai primi convogli  
merci  
[www.milano.repubblica.it](http://www.milano.repubblica.it)

Immagine "via della seta"  
[www.dagospia.com](http://www.dagospia.com)

Porto di Rotterdam  
[www.theportandthecity.wordpress.com](http://www.theportandthecity.wordpress.com)  
Antwerp Port House  
[www.archdaily.com](http://www.archdaily.com)

Coltivazione e produzione dello zucchero  
[www.informatidizucchero.it](http://www.informatidizucchero.it)

Lo zuccherificio, la scuola, la caserma  
[www.latinaperstrada.it](http://www.latinaperstrada.it)

Saccarifera  
[www.saccarifera.com](http://www.saccarifera.com)

Immagine storiche dello Zuccherificio di Latina  
[www.delcampe.it](http://www.delcampe.it)

Finestra: la mia verità sull'intermodale  
[www.latina24ore.it](http://www.latina24ore.it)

Camera di commercio di Latina  
[www.cameradicommerciolatina.it](http://www.cameradicommerciolatina.it)

Associazione Aree Urbane Dismesse  
[www.audis.it](http://www.audis.it)

L'Unione Cinematografica Educativa  
[www.archivioluca.com](http://www.archivioluca.com)

Wikipedia  
[www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)

Zucchero la fine delle quote  
[www.agronotizie.imaginenetwork.com](http://www.agronotizie.imaginenetwork.com)

Aeroporti e compagnie aeree  
[www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it)

Lo zucchero sardo  
[www.zuccherificio-oristano.magix.net](http://www.zuccherificio-oristano.magix.net)

Patrimonio culturale Friuli Venezia Giulia  
[www.ipac.regione.fvg.it](http://www.ipac.regione.fvg.it)

Urbex Silence Venezia  
[www.urbexsilencevenezia.com](http://www.urbexsilencevenezia.com)

Fotografo Fabio Gubellini  
[www.fabiogubellini.it](http://www.fabiogubellini.it)

Sito di archeologia industriale gestito da Angelo Desole  
[www.memorieatasiche.it](http://www.memorieatasiche.it)

Associazione Bieticoltori Italiani cartoline  
[www.abicisac.it](http://www.abicisac.it)

STILL ALIVE  
[www.st-al.com](http://www.st-al.com)

Ministero dell'ambiente  
[www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)

Architettura, progetti  
[www.divisare.com](http://www.divisare.com)

Sito dell'aeroporto di Lamezia Terme  
[www.lameziaairport.it](http://www.lameziaairport.it)

Società che gestisce lo scalo aeroportuale lametino e dal 2016 anche quelli di  
Crotone e Reggio Calabria  
[www.SACAL.it](http://www.SACAL.it)

Il Quotidiano del Sud  
[www.quotidianodelsud.it/calabria](http://www.quotidianodelsud.it/calabria)

Il Lametino  
[www.lametino.it](http://www.lametino.it)

Calabria news 24  
[www.calabrianews24.it](http://www.calabrianews24.it)

Qui Cosenza news  
[www.quicosenza.it/news](http://www.quicosenza.it/news)

Zoom 24  
[www.zoom24.it](http://www.zoom24.it)