



ORDINE DEGLI ARCHITETTI  
PIANIFICATORI, PAESAGGISTI  
E C O N S E R V A T O R I  
DELLA PROVINCIA DI TARANTO

Prot. 274/19

Taranto 02.05.2019

Egr. Sig. Sindaco  
del Comune di Taranto  
dott. Rinaldo Melucci

Egr. Sig. Assessore Urbanistica-Edilità-Mobilità  
e Piani Strategici  
del Comune di Taranto  
arch. Ubaldo Occhinegro

Egr. Sig. Dirigente Urbanistica-Edilità-Mobilità  
del Comune di Taranto  
ing. Francesco Rotondo

**Oggetto: DOCUMENTO PROGRAMMATICO PRELIMINARE (DPP) AL PIANO URBANISTICO GENERALE (PUG)  
DEL COMUNE DI TARANTO - OSSERVAZIONI**

---

Il presente documento redatto dalla commissione urbanistica è strutturato in due sezioni nella PRIMA PARTE sono state raccolte delle osservazioni di tipo generale che devono essere intese come spunti di riflessione utili all'amministrazione, alla direzione urbanistica ed all'ufficio di piano. Nella SECONDA PARTE sono raccolte delle riflessioni legate in modo specifico ad i quattro incontri che si sono tenuti durante questi mesi presso l'*urban center* di Taranto che avevano come obiettivo di rendere nota la struttura del D.P.P. ed avviare il percorso di avvicinamento al P.U.G.

**PRIMA PARTE**

**PREMESSA**

Vista la natura preliminare dello studio contenuto nel "*Contributo alla formazione del documento programmatico preliminare (DPP) al Piano Urbanistico Generale (PUG) del comune di Taranto*" si è ritenuto opportuno fare alcune osservazioni che riguardano in particolar modo la metodologia che porterà alla redazione del documento cercando individuare alcuni aspetti strategici ed alcune invarianti che dovrebbero essere condivise con l'amministrazione.

In primo luogo, vale la pena evidenziare come un'adeguata valutazione delle linee strategiche indicate nel documento debba essere riferita ad una *base dati* che fotografi, in modo realistico, l'attuale condizione



ORDINE DEGLI ARCHITETTI  
PIANIFICATORI, PAESAGGISTI  
E C O N S E R V A T O R I  
DELLA PROVINCIA DI TARANTO

urbana; dati i cambiamenti che hanno coinvolto la città di Taranto negli ultimi dieci anni. Inoltre, si ritiene necessario un riferimento all'Area Vasta, in modo da mettere in risalto le peculiarità del capoluogo e le sue linee di forza o di debolezza. Nella redazione del contributo alla formazione del DPP si è messo in evidenza come diventi necessario superare il problema della monotonia produttiva e a farne diventare il fulcro, non solo della sua provincia, ma di un sistema che nella relazione viene definito "grande Salento".

Emergono a parere degli scriventi alcuni aspetti che sarebbe necessario affrontare propedeuticamente al fine di raggiungere gli obiettivi generali:

- ✓ Progetto di territorio;
- ✓ Partecipazione;
- ✓ Marketing territoriale;
- ✓ Ambiente e sostenibilità;
- ✓ Gestione del patrimonio edilizio e Social housing;
- ✓ Mobilità sostenibile e Smart city.

#### PROGETTO DI TERRITORIO

Dalla lettura del documento, seppur di natura preliminare, ma propedeutico alla redazione del DPP e di conseguenza del PUG, non è tratteggiata, una visione di città integrata.

Sarebbe opportuno concepire una visione urbana che possa anche trasformarsi, perseguire un modello di città coerente con le risorse del territorio in grado di aumentare il capitale umano ormai in continua perdita. Siamo consapevoli degli sforzi dell'Amministrazione, che attualmente, al fine di reperire fondi, la vede forzata a presentare proposte progettuali singole. Questa condizione, a nostro avviso, non deve essere protratta nel tempo.

Un approccio di questo tipo, privo di un Masterplan generale, potrebbe condurre ad una condizione urbana frammentata, priva di interventi strutturali e di rivitalizzazione delle aree urbane (contenitori vuoti destinati a lento disfacimento).

Nel frattempo, rischiano di perdersi tutte le esperienze precedenti, compreso quanto di buono può aver portato, in termini di contributo di idee, il concorso internazionale "OPEN TARANTO" organizzato da INVITALIA nel 2016 con riguardo alla "città vecchia".

Il tema della VISIONE di sviluppo della città dovrebbe essere centrale. La costruzione di questo, in una prima fase, dovrebbe provare ad "estranarsi" dalla programmazione e dalla pianificazione sviluppate negli ultimi 20 anni; tenendone conto ovviamente per dati e indicatori utili ma ripartendo dalla considerazione che questi piani e programmi quasi mai hanno avuto un compimento risolutivo e che non hanno evidentemente contribuito alla risoluzione delle problematiche della città, se è vero come è vero che i caratteri distintivi delle periferie sono evidenti in primo luogo proprio nella città vecchia.

In quest'ottica appare importante ricercare i principali valori avvalendosi di un modello partecipativo qualificato e di strategie di marketing territoriale.



ORDINE DEGLI ARCHITETTI  
PIANIFICATORI, PAESAGGISTI  
E C O N S E R V A T O R I  
DELLA PROVINCIA DI TARANTO

## PARTECIPAZIONE

Le forme partecipative se ben condotte “[...] possono ricucire il rapporto fra amministratori e amministrati e riconciliare la popolazione con gli istituti della democrazia.”<sup>1</sup>In merito alla metodologia di partecipazione pubblica utilizzata, si suggerisce di utilizzare diversi metodi a seconda del tipo di obiettivo da perseguire. Tecniche come gli “Ambiti di Adozione”, che si presenta con un approccio assai versatile e si presta anche per affrontare altri temi e contesti (ad esempio, questioni legate al cambiamento culturale di un’organizzazione, problemi legati allo sviluppo urbano o alla politica locale, ecc.), oppure metodi come la “Charrette Charrette” (*design Charrette*), di cui se ne prevede l’uso nei processi di progettazione urbana partecipata nell’ambito del quale un team multidisciplinare (formato da cittadine e cittadini, rappresentanti di gruppi d’interesse, decisori politici e da esperti della materia) lavora in modo collaborativo e trasparente alla soluzione di questioni che riguardano la pianificazione urbanistica e territoriale, divengono strumenti importanti per ragionare sui possibili scenari che si potrebbero ipotizzare per questa città.

## MARKETING TERRITORIALE

Altra opportunità che si suggerisce di impiegare nella metodologia del nuovo piano urbanistico è il Marketing territoriale. Il Marketing è comunemente l’attività dell’impresa volta a gestire le relazioni con il mercato e facilitare la commercializzazione di beni e servizi che l’impresa vuole offrire; in quest’ottica, a fronte di un progetto di territorio chiaro, appare fondamentale utilizzare le strategie tipiche del marketing per attrarre capitale umano come utilizzatori della città. Creare nuove opportunità di crescita della città. Non bisogna puntare al turismo asettico, ma alla rinascita della città, ripopolarla, creare fermenti culturali, sociali; il turismo potrà generarsi in seguito al fervore creato.

Di conseguenza la scelta di un progetto di territorio e la sua “sponsorizzazione” potrà essere effettuata all’estero con l’apporto fondamentale di enti che rappresentano le categorie imprenditoriali presenti nel territorio di Taranto, con l’obiettivo fondamentale di realizzare una rete di contatti organizzati.

Si tratta di una attività finalizzata alla promozione dell’immagine del territorio all’estero, il risultato atteso consiste nell’allargamento delle opportunità di business ed in una maggiore capacità di penetrare in mercati ancora inesplorati. Anche le Agenzie di sviluppo svolgono un ruolo fondamentale; sono strutture che nascono da partnership tra soggetti pubblici e privati, e offrono servizi di intermediazione tra imprese, di informare sulle opportunità di business, creare relazioni tra domanda ed offerta e soprattutto stimolano le iniziative che sorgono spontaneamente dal basso attuando processi “bottom-up”.

In affiancamento al costituito *urban center*, che risulta troppo delocalizzato rispetto all’area urbana più frequentata, si potrebbero realizzare altri punti di ascolto nelle zone più animate, stimolando nuovamente le relazioni tra istituzioni e cittadini.

Un particolare inciso va dedicato al MARTÀ. Questo luogo rappresenta il più grande valore culturale del territorio e dovrebbe assumere il ruolo di motore culturale e urbanistico in senso stretto. Il Borgo dovrebbe essere “invaso” dal museo, attrattore internazionale che potrebbe avere una fortissima ricaduta economica sul territorio, se fosse maggiormente supportato.



ORDINE DEGLI ARCHITETTI  
PIANIFICATORI, PAESAGGISTI  
E C O N S E R V A T O R I  
DELLA PROVINCIA DI TARANTO

## AMBIENTE E SOSTENIBILITÀ

La problematica ambientale deve essere affrontata in maniera ferma e decisa. Occorre declinare con centralità, nella VISIONE della città del futuro, il valore ambientale, che dovrà essere coniugato anche nella definizione di politiche tese alla ricucitura sociale. Ipotizzare di centrare il piano sul valore ambientale significa chiarire una linea prioritaria e ordinare tutti gli altri interventi. L'ambiente non è un vincolo ma un'opportunità che permette di sviluppare tutte le potenzialità esprimibili negli altri sistemi che ne compongono il quadro producendo condizioni di benessere e di sostenibilità.

I sistemi della mobilità, della componente insediativa, di quella produttiva e dei servizi, devono adeguarsi al sistema ambientale e non viceversa. Tale valore dovrebbe essere reso molto più evidente anche negli elaborati grafici allegati al DPP.

La contrapposizione dicotomica tra area verde (sistema del Mar Piccolo) ed area produttiva (stabilimenti industriali e produttivi) è trattata ancora in maniera troppo teorica. Evidenziare il valore ambientale e paesaggistico significherebbe affrontare con differente approccio anche problematiche di natura sociale, indirizzando le politiche economiche e sociali della città sullo sviluppo di attività produttive compatibili con l'ambiente (turistico, ricettivo, sportivo, enogastronomico, culturale e legate alla manifattura leggera nel campo delle risorse rinnovabili, dell'economia circolare e della blue economy) dando impulso ad attività che sono precluse alla città attuale.

Si ritiene interessante la possibilità di ampliare le fasce di rispetto delle dune rispetto a caratteristiche territoriali ed orografia della zona, ma è importante capire anche quali possono essere le soluzioni da rintracciare per risolvere le problematiche delle attività ricettive - commerciali ed i servizi legati alla linea di costa.

Il verde, in modo particolare dalle nostre parti a causa del clima, richiede molta manutenzione quindi è necessario creare un sistema che si autosostenga e che non sia solo una voce di spesa nel bilancio comunale. In una città dove le aree verdi scarseggiano, basti vedere l'affollamento delle piazzette spartitraffico, sarebbero da tutelare i pochi spazi presenti trattati a verde urbano di quartiere. Vivibilità vuol dire anche riflettere su un auspicabile diffusione del verde soprattutto nell'area urbana in parallelo allo sviluppo delle grandi infrastrutture verdi territoriali.

Attualmente sono a disposizione dei professionisti diversi strumenti per garantire il miglioramento della vivibilità in area urbana.

Il Protocollo Itaca regionale, con la DGR 2290 del 21 dicembre 2017, introduce la versione semplificata, strumento utile per promuovere la qualità in architettura, anche nella fase di pianificazione esecutiva, anche concedendo bonus volumetrici ed incentivi (come da delibera comunale). Allo stesso tempo la pianificazione, anche in questa fase preliminare, dovrebbe contenere i germi di una maggiore attenzione al territorio, con approcci progettuali più o meno innovativi (eliminazione dell'isola di calore, progettazione sensibile all'acqua, ...), in una città al terzultimo posto nella classifica nazionale del Sole 24 Ore riguardo la vivibilità.



ORDINE DEGLI ARCHITETTI  
PIANIFICATORI, PAESAGGISTI  
E C O N S E R V A T O R I  
DELLA PROVINCIA DI TARANTO

Ben vengano tutti i tentativi di coinvolgere in un recupero urbano l'area dei Tamburi (Porta Napoli, con il concorso di progettazione o il bando della foresta urbana), ma non comprendono gli interventi di nuova localizzazione di edifici residenziali (vedi la realizzazione di Social Housing riferito alla realizzazione di nuovi 154 alloggi ERP – Quartiere Tamburi). Alla luce degli studi ambientali effettuati, sull'istituzione dei *winddays*, sulle effettive condizioni di prossimità del quartiere Tamburi all'area industriale nel suo complesso, appare, stando ai fatti, inadeguata o quantomeno da rivedere giustificatamente la prevista realizzazione di tali alloggi, seppur finanziati o in attesa di finanziamento.

### GESTIONE DEL PATRIMONIO E SOCIAL HOUSING

Anche il sistema insediativo attuale dovrebbe essere, a nostro avviso, oggetto di un'attenta riflessione. Il bilancio urbanistico negativo deriva da un'offerta abitativa superiore alla domanda e di mediocre qualità. Bisognerebbe quindi centrare tutti i temi del riuso e delle riqualificazioni intorno al tema dell'ambientalizzazione del patrimonio edilizio disponibile non solo attraverso operazioni di *retrofit energetico*, ma di riequilibrio complessivo di servizi territoriali che dovranno esprimersi nel rispetto profondo del valore ambientale.

La difficoltà della costruzione della città pubblica intesa come patrimonio di servizi pubblici, infrastrutture, etc., deriva da una crescente indisponibilità di risorse e dalla difficoltà e onerosità dell'acquisizione di aree attraverso lo strumento dell'esproprio.

Sin dalle prime fasi di pianificazione, sembrerebbe necessario definire i meccanismi che possano garantire un'efficace attuazione delle previsioni in esso contenute e che permettano agli amministratori di entrare nella disponibilità di aree evitando il ricorso all'esproprio; tali meccanismi inoltre dovranno essere supportati da altri strumenti attuativi (Programmi integrati, project financing, ...) in funzione delle caratteristiche specifiche riscontrate sul territorio.

A seconda delle condizioni di contesto, a partire dallo stato di fatto e di diritto delle aree oggetto di trasformazione, potranno essere applicati i modelli di seguito descritti:

- Perequazione – disciplinata dalla L.R. 20/2001, nelle sue modalità attuative, nei c.d. "Indirizzi, criteri e orientamenti per la formazione dei Piani Urbanistici Generali (PUG)", parte del Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG), attraverso i due principali modelli perequativi: la perequazione generalizzata estesa a tutte le aree comunali oggetto di trasformazione (di difficile applicazione nel caso di Taranto) e la perequazione parziale estesa solo ad alcuni ambiti del territorio comunale opportunamente selezionati (applicabile solo alle aree oggetto di trasformazione urbanistica o solo per una quota delle aree di trasformazione urbanistica e per le rimanenti aree).
- Compensazione – in questo caso il potenziale volumetrico che sorge sull'area destinata a servizi può essere spostato su aree anche distanti considerate invece idonee allo sviluppo urbanistico da parte dell'amministrazione, con cessione bonaria dell'area a destinazione pubblica. Si tratta di formule che comportano una maggiore complessità gestionale, ma che permettono il raggiungimento di importanti obiettivi di carattere urbanistico.
- Incentivazione - la c.d. incentivazione, applicata per esempio nelle riqualificazioni urbane ed edilizie (p.e. che prevedano abbattimenti) ma anche in processi di riqualificazione ambientale e paesaggistica,



ORDINE DEGLI ARCHITETTI  
PIANIFICATORI, PAESAGGISTI  
E C O N S E R V A T O R I  
DELLA PROVINCIA DI TARANTO

- comporta l'assegnazione di una quantità di edificabilità (maggiore rispetto a quella persa) che può essere esercitata su altre aree ammesse alla trasformazione e comunque nei termini previsti dalla normativa regionale sulla rigenerazione urbana (L.R. 21/2008 come modificata e integrata dalla L.R. 21/2011).

Circa la tematica del Social Housing si suggerisce che il comune possa creare società *in house* come una forma imprenditoriale. Lo scopo sarebbe quello di ristrutturare immobili, o anche appartamenti sparsi e li dia in affitto a canoni agevolati. Il tutto con l'ausilio di investitori privati. A tale scopo potrà essere realizzata non solo la residenza, ma ogni genere di attività, commerciale, professionale, uffici.

### MOBILITÀ SOSTENIBILE E SMART CITY

Tra le città più "intelligenti" ci sono naturalmente anche quelle che investono su forme di mobilità sostenibile. Alcune capitali europee, come Amsterdam, Parigi, Copenaghen e Stoccolma, incentivano il *bike sharing*, il *car sharing* e le auto elettriche. Bogotá sta progettando di ridurre il traffico e l'inquinamento attraverso la creazione di una flotta di taxi elettrici, ricaricati da apposite pensiline fotovoltaiche. Le grandi metropoli statunitensi (ad esempio Boston, New York, Seattle e Washington) puntano invece sul miglioramento del trasporto pubblico.

Per quanto concerne la mobilità, attraverso il P.U.M.S. (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), elaborato nell'Aprile 2018, la componente sostenibile sembra emergere già in maniera netta attraverso diverse azioni riassumibili nei seguenti punti:

- ridurre la congestione e l'inquinamento del traffico urbano promuovendo, a livello locale urbano, sistemi di trasporto collettivi ad inquinamento ridotto;
- aumentare la mobilità sostenibile di persone e merci, garantendo a tutti, entro il 2030, l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, migliorando la sicurezza;
- attivare un approccio "trans-scalare" nella pianificazione delle trasformazioni territoriali a livello comunale e di area vasta;
- tendere alla massima integrazione tra le diverse modalità, eliminando sovrapposizioni, parallelismi e duplicazioni nei percorsi e nei servizi tra le differenti modalità;
- minimizzare le emissioni e abbattere le concentrazioni inquinanti in atmosfera;
- ridurre i consumi energetici;
- ridurre le emissioni di gas climalteranti;
- evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario.

Non è ben delineata dal P.U.M.S. il legame tra i circuiti ciclabili cittadini e le connessioni con il sistema delle periferie (Lama - San Vito e Borgata storica di Talsano) e Tamburi - Lido Azzurro e Paolo VI. Sarebbe interessante se tale collegamento riguardasse anche l'ambito di interfaccia città porto e la Circummarpiccolo.

È necessario sottolineare, però, che il concetto di mobilità sostenibile deve muoversi parallelamente con quello di smartcities.



ORDINE DEGLI ARCHITETTI  
PIANIFICATORI, PAESAGGISTI  
E C O N S E R V A T O R I  
DELLA PROVINCIA DI TARANTO

Tale strategia deve portare ad uno sviluppo urbanistico, finalizzato a migliorare l'architettura, la mobilità e le infrastrutture delle metropoli. La "città intelligente" è molto più di una "città digitale"; si considera "smart" quando gestisce in modo innovativo le sue risorse economiche e ambientali, le politiche abitative e i trasporti, le relazioni tra le persone e i metodi di amministrazione.

Dal punto di vista ambientale, le smart city puntano su uno sviluppo urbanistico eco-sostenibile, utilizzando la tecnologia per ridurre l'inquinamento o per generare energia alternativa. A Londra, ad esempio, nel quartiere di *Canary Wharf* e nel centro commerciale *Westfield*, viene impiegata la tecnologia *Pavegen*, che trasforma in energia elettrica i passi delle persone sulla pavimentazione. Città del Messico, invece, è stata una delle prime città del mondo a sperimentare l'utilizzo di pannelli "mangia-smog" sulle facciate degli edifici, per ridurre l'inquinamento. Le soluzioni sono innumerevoli e sarebbe necessario valutare i modelli da applicare attraverso l'analisi delle buone pratiche internazionali.

## CONCLUSIONI

Fondamentale ai fini della riuscita del Piano Urbanistico è quindi il **PROGETTO DI TERRITORIO** inteso non come visione di pochi, ma condiviso, coinvolgendo associazioni che operano nel territorio non solo stakeholders ufficiali, come associazione del commercio, dei mitilicoltori, dei costruttori, etc., ma anche associazioni che operano al margine, nei settori di nicchia, come associazioni sportive (anche per sport definiti minori voga, vela e altri), startup innovative o associazioni di derivazione sociale.

Il progetto di territorio dovrà creare sinergie attraverso la creazione di eventi, fiere, mostre, festival, in modo tale da attrarre non solo il turista disinteressato, ma nuovi utilizzatori della città che si recano per scopi ben precisi. Come se fosse una vera e propria strategia di marketing, una volta definite le idee e le necessità delle associazioni coinvolte, i contenitori vuoti come ad esempio gli edifici dismessi o le aree militari cedute al comune prenderanno vita (vedi isola di San Paolo o Stazione Torpediniere).

Nelle prime indicazioni del D.P.P. , sempre a nostro avviso, sarebbe interessante introdurre in modo chiaro l'idea di BELLEZZA che di per sé è un concetto astratto e soggettivo, ma che, se collocata all'interno dell'urbanità, "prima di essere un risultato è un elemento motore"<sup>2</sup>.

Il concetto di bellezza si traduce molto spesso in interventi puntuali all'interno di uno scenario monotono e piatto fatto di numeri che non risolvono i problemi delle città.

Le città che abitiamo sono caratterizzate da un alto grado di frammentazione, simbolo di una difficoltà tutta contemporanea di definire norme condivise per la regolamentazione della costruzione e trasformazione dell'ambiente fisico. Forse proprio partendo dalla consapevolezza di questa disomogeneità si potrebbe enfatizzare il "bello"

associandolo al concetto e all'idea di qualità, osservando con interesse la mescolanza, la compresenza, la congestione, rivalutando tutto quello che è caratterizzato dal contrasto e dall'indeterminatezza.



ORDINE DEGLI ARCHITETTI  
PIANIFICATORI, PAESAGGISTI  
E C O N S E R V A T O R I  
DELLA PROVINCIA DI TARANTO

## **SECONDA PARTE**

### **ANALISI DEL SISTEMA GEOLOGICO E IDROGEOLOGICO**

Dalla suddetta analisi con riguardo al contesto antropizzato e infrastrutturale esistenti non sono evidenziate indicazioni puntuali in termini di miglioramento e/o adeguamento delle strutture esistenti. Ad esempio, l'area interessata del CEP Salinella interessata dai vincoli del PAI che dovrebbero essere oggetto di opere di mitigazione del rischio idraulico non risulta al momento contemplata dalle analisi suddette, per quanto richiesto dalla Autorità di Bacino Puglia anche ai fini della attuazione della Variante al PRG Vigente approvata con Deliberazione di Giunta Regionale n.128/2011 (Delibera di Consiglio Comunale n.73/2011 per il compendio normativo).

### **SISTEMA BOTANICO VEGETAZIONALE**

Con l'approvazione della Variante delle aree contermini al CEP Salinella sono state indicate delle prescrizioni atte ad assicurare la previsione progettuale realizzazione di un corridoio ecologico di collegamento tra la Salina Piccola e la Salina Grande (p SIC), con individuata sulla cartografia una specifica area di rispetto, approvata con Deliberazione di Giunta Regionale n.128/2011.

In tal senso risulta necessario mappare tale intervento quale invariante del sistema botanico vegetazionale e faunistico da rendere compatibili in fase di realizzazione delle previste opere di mitigazione del rischio idraulico.

Il contesto della Salina Grande è interessato dal SIC e dal SIN tale condizione pone da sempre la necessità di dover assicurare in tale contesto, che costituisce un unicum sul piano floro-faunistico da salvaguardare, determinando sull'uso del suolo anche, eventualmente, per la coltivazione agricola delle aree interne credo previa specifica caratterizzazione del sito.

Le strutture dell'ex AIVAM, interne alla Riserva Orientata Regionale Palude La Vela, devono essere oggetto di intervento immediato di recupero nei termini indicati dalle determinazioni Regionali in fase di approvazione del progetto della Riserva suddetta. (sostituzione delle strutture cementizie esistenti con opere di minor impatto ambientale).

### **SISTEMA ANTROPICO E ARCHEOLOGICO**

Risulta necessario riconoscere circuiti di valorizzazione storico culturali archeologici a scala di Area Vasta (vedere progetto presentato in ambito di Area Vasta Tarantina documento indicato nell'atto di indirizzo del D.P.P. approvato con Deliberazione di Giunta Comunale n.151/2018).



ORDINE DEGLI ARCHITETTI  
PIANIFICATORI, PAESAGGISTI  
E C O N S E R V A T O R I  
DELLA PROVINCIA DI TARANTO

## STRUTTURA URBANISTICA (indicazioni del Prof. Ing. Francesco CARRER del 11 dicembre 2018)

Il piano di Edilizia Sanitaria prevede a Taranto la realizzazione di un nuovo ospedale “San Cataldo” lungo l’asse viario di San Giorgio, sarebbe pertanto necessario individuare tale ambito e l’immediato intorno come “area progetto” per comprendere la evoluzione possibile dei servizi e infrastrutture necessarie a sostenere il nuovo ospedale evitando fotocopie di infrastrutture senza servizi al seguito.

Prevedere anche una “area progetto” di rigenerazione urbana per l’ambito dell’attuale padiglione ospedaliero “Santissima Annunziata” che secondo il piano di edilizia sanitaria sarà per gran parte oggetto di dismissione divenendo interessante per il riuso delle strutture esistenti ai fini pubblici e privati prevedendo processi perequativi-compensativi e di incentivazione secondo normative regionali.

Il Piano del Porto di Taranto (in fase di definitiva approvazione con Variante al PRG vigente) – con Intesa Città-Porto di Taranto – prevedeva in linea con il vigente PRG l’allontanamento dal secondo sporgente dell’industria (nastri trasportatori delle rinfuse dell’ILVA) per assicurare una zona di interfaccia città porto preordinata alla portualità turistica ricettiva.

Il Piano delle Bonifiche del Mar Piccolo e Mar Grande e la tempistica di attuazione degli interventi di bonifica e ambientalizzazione da parte del Commissario per la Bonifica Ambientalizzazione e riqualificazione dell’area di Taranto non rimangono indifferenti (come è sembrato nelle proposte progettuali presentate al concorso di idee per la città vecchia promosso da Invitalia) per l’utilizzazione del compendio terra-mare del Mar Piccolo.

Sarebbe necessario prevedere un piano di coordinamento generale della messa in sicurezza per la città vecchia che non riguardi solo i possibili interventi pubblici, ma anche privati come già promosso in altri ambiti in Italia (Palermo, Matera, ecc.).

Come già sottolineato in precedenza è necessario allargare lo sguardo allo sviluppo dell’area metropolitana tarantina” prendendo in esame dati e indicatori rivenienti dal Piano strategico di Area Vasta Tarantina.

L’interconnessione funzionale tra porto, sistema della logistica mirato, aeroporto, autostrade e ferrovia che di fatto costituiscono “l’armatura infrastrutturale di area vasta” devono ritrovare uno stretto legame funzionale e di interconnessione.

Previsione dei PIRT per le aree abusive considerando le analisi già acquisite per le aree periferico ad esempio della zona di Talsano-Lama San Vito dove il bilancio urbanistico evidenzia la necessita di dover intervenire con previsioni di PUG che permettano la redazione di piani esecutivi “dedicati” al recupero



ORDINE DEGLI ARCHITETTI  
PIANIFICATORI, PAESAGGISTI  
E C O N S E R V A T O R I  
DELLA PROVINCIA DI TARANTO

dell'esistente prevedendo possibili utilizzazioni ai fini turistici degli immobili sotto utilizzati se è vero che esistono lungo la costa della litoranea Salentina comprensiva delle Isole Amministrative alloggi per il soddisfacimento di 180 mila persone contro i residenti che ammontano a 50.000 abitanti in tale zona.

il/Segretario

(arch. Domenico Palmisano)

il Presidente

(arch. Massimo Prontera)

