

Taranto, quartiere Porta Napoli. Un'ipotesi di rigenerazione urbana come distretto culturale

RELATORE
Prof. Massimo Crotti

CORRELATORI
Arch. Ilaria Tonti
Arch. Santiago Emanuel Gomes

CANDIDATO
Wladimiro Melchionne



POLITECNICO DI TORINO

Dipartimento di Architettura e Design
Corso di Laurea Magistrale in Architettura per il Progetto Sostenibile
A. A. 2021/2022

**Taranto, quartiere Porta Napoli.
Un'ipotesi di rigenerazione urbana
come distretto culturale**

RELATORE
Prof. Massimo Crotti

CORRELATORI
Arch. Ilaria Tonti
Arch. Santiago Emanuel Gomes

CANDIDATO
Wladimiro Melchionne

Ai miei genitori, mia sorella e zia Rossella,

Indice

| | | | |
|--|-----|--|--|
| Abstract | 8 | | |
| Introduzione | 12 | | |
| 1 La valorizzazione del patrimonio industriale a trazione culturale | 20 | | |
| 1.1 Le aree industriali dismesse: tra recupero e rigenerazione | 22 | | |
| 1.2 Il ruolo della cultura nei processi di rigenerazione urbana | 28 | | |
| 1.3 Il distretto culturale per la valorizzazione del patrimonio industriale | 34 | | |
| 1.4 I processi di rigenerazione urbana attraverso i distretti culturali in Europa: casi studio esaminati | 42 | | |
| <i>Lx Factory: un distretto turistico e culturale a Lisbona</i> | | | |
| <i>La Friche: un polo artistico nel cuore del quartiere Belle de Mai di Marsiglia</i> | | | |
| <i>Cantieri Culturali alla Zisa, un laboratorio artistico a Palermo</i> | | | |
| <i>Westergasfabriek, un progetto urbano integrato ad Amsterdam</i> | | | |
| <i>Farm Cultural Park, la speranza di rinascita a Favara nella Valle dei Templi di Agrigento</i> | | | |
| <i>Riflessioni conclusive</i> | | | |
| 2 Taranto : la città dei due mari | 72 | | |
| 2.1 Il territorio: caratteri salienti e distintivi | 74 | | |
| 2.2 Lo sviluppo economico e il decremento demografico | 78 | | |
| 2.3 Da colonia della Magna Grecia a polo industriale | 83 | | |
| 2.4 Una stagione di progetti per il rilancio di Taranto | 91 | | |
| <i>2.4.1. Le trasformazioni urbane e gli strumenti urbanistici vigenti</i> | | | |
| <i>2.4.2 I grandi eventi e il tessuto associativo</i> | | | |
| 2.5 2015-2022 una visione di insieme degli interventi rigenerativi in atto | 100 | | |
| <i>2.5.1 Il recupero e valorizzazione della Città Vecchia</i> | | | |
| <i>2.5.2 Il molo S.Cataldo</i> | | | |
| <i>2.5.3 La riqualificazione urbana dei Tamburi</i> | | | |
| <i>2.5.4 Il waterfront verso il Mar Grande</i> | | | |
| <i>2.5.5 Il PUMS - Piano Urbanistico della Mobilità Sostenibile</i> | | | |
| <i>2.5.6 La riqualificazione urbana dei paesaggi urbani di Porta Napoli</i> | | | |
| 3 Porta Napoli: una porta storica della città | 135 | | |
| 3.1 La lettura storica | 138 | | |
| 3.2 Una fotografia di Porta Napoli oggi | 150 | | |
| 3.3 I luoghi che alimentano la marginalità | 184 | | |
| 3.4 Gli innesti di rigenerazione tra cultura e artigianato | 212 | | |
| 3.5 L'abaco degli ex magazzini generali | 234 | | |
| 4 Un distretto culturale per Taranto | 253 | | |
| 4.1 La connessione dei sistemi urbani | 258 | | |
| 4.2 La strategia di riuso degli ex magazzini industriali | 280 | | |
| Conclusioni | | | |

ABSTRACT

ITA

Il progetto di tesi nasce dalle riflessioni riguardanti il contesto urbano delle città contemporanee, in un periodo storico fortemente condizionato da continui cambiamenti climatici, sociali ed economici, e indaga sul tema del recupero delle aree industriali dismesse e del relativo ruolo marginale. La rigenerazione di queste parti di città si muove secondo una logica di riqualificazione non solo in ambito architettonico, ma anche volta al recupero e alla produzione di componenti immateriali, strettamente connessi all'identità del luogo e alla sua comunità. L'indagine relativa a queste pratiche urbane si è poi soffermata sul ruolo che la cultura può potenzialmente assumere in tali programmi, evidenziandone le differenti declinazioni e le sue applicazioni in alcune città europee ed in Italia. Partendo da queste considerazioni, la tesi prende in esame il caso del quartiere Porta Napoli, porta di ingresso della città di Taranto che oggi vive in condizioni di marginalità. Alcune ricorrenti vivacità imprenditoriali, inserite all'interno degli ex Magazzini Generali, stanno favorendo la nascita di un distretto culturale volto ad un conseguente tentativo di radicale rigenerazione urbana di questa area. Una continua osservazione sul campo, una indagine fotografica e storica del quartiere, hanno permesso di comprendere minuziosamente lo stato attuale del tessuto urbano e della sua identità. Dallo studio emergono numerosi spazi residuali sottoutilizzati e fortemente degradati a causa dello stato di abbandono del patrimonio costruito che li circonda.

La stesura di un abaco ha consentito di descrivere con maggiore chiarezza lo stato di conservazione del tessuto urbano, di uso/disuso dei magazzini industriali e delle loro dimensioni spaziali. Tali evidenze, messe in relazione con il tessuto imprenditoriale nascente, motivano la tesi di approfondire e accompagnare il recupero funzionale e spaziale di quest'area, relazionandolo ad altri interventi di riqualificazione contestuali in atto, nei quartieri limitrofi di Tamburi e del centro storico della Città Vecchia. In ragione di quanto emerso l'ipotesi di progetto intende proporre la riconnessione di quei sistemi urbani dismessi, che caratterizzano la spazialità del quartiere, privilegiando una proposta di progetto urbano, a trazione culturale, attraverso il riuso del patrimonio storico manifatturiero

esistente. Una trama di spazi flessibili e adattabili alle necessità contingenti prende forma tra lo spazio pubblico liberato e i luoghi interni riutilizzati.

L'obiettivo ultimo mira alla riattivazione del quartiere conferendogli un nuovo ruolo di polo attrattore artistico-culturale e commerciale a beneficio della comunità locale e dei flussi turistici.

ABSTRACT

The thesis project stems from thinking about the urban context of contemporary cities, in our historical period that is strongly conditioned by continuous climatic, social and economic changes. This document investigates the theme of the regeneration of disused industrial areas and their marginal role. The regeneration of these parts of the city moves according to a logic of architectural redevelopment and creation of intangible assets closely related to the identity of the places and its communities.

The investigation of these urban practices focused on the role that culture can potentially play in such programmes, highlighting its different declinations and applications in some European cities and in Italy. Starting from these considerations, the thesis examines the special case of "Porta Napoli", the gateway to the city of Taranto and a neighbourhood that today lives in poverty and socio-economic difficulties.

Some entrepreneurial movement, located near the former *Magazzini Generali*, is favouring the birth of a cultural district aimed at a consequent attempt at radical urban regeneration of this area. Continuous observation in the field and a photographic and historical survey of the district have enabled a detailed understanding of the current state of the urban fabric and its identity.

The study revealed numerous residual spaces that are underused and severely degraded due to the relative state of neglect of the surrounding built heritage. The drawing up of an abacus allowed a clearer description of the state of conservation of the urban fabric, of the use/disuse of industrial warehouses and their spatial dimensions. These evidences in relation with the emerging entrepreneurial fabric allow to accompany the functional and spatial recovery of this area, relating it to other similar projects in the district of Tamburi and the historic centre of the Old City.

The project hypothesis propose the reconnection of those disused urban systems, which characterise the spatiality of the district, favouring a proposal of an urban project with cultural traction through the reuse of the existing historical manufacturing heritage.

A weft of flexible spaces adaptable to contingent needs takes shape

ENG

between the public space and reutilised interior spaces. The ultimate aim is to reactivate the district by giving it a new role as a cultural-artistic and commercial attraction pole for the benefit of the local community and tourist flows.

INTRODUZIONE

La rigenerazione urbana e la valorizzazione del patrimonio costruito nelle aree industriali rappresentano un'opportunità di ricucitura del frammentato contesto urbano delle città contemporanee che, a seguito del fenomeno di deindustrializzazione, è stato oggetto di numerosi sviluppi e cambiamenti. Questi processi, nati a partire degli anni Ottanta in Europa, hanno visto in alcune pratiche urbane un ruolo fondamentale di riconnessione di luoghi e spazi obsoleti con il resto della città. Tali pianificazioni offrono la possibilità di promuovere la valorizzazione del patrimonio storico locale, come una nuova attrattività culturale, turistica ed ambientale della città.

L'interesse verso questo argomento ha stimolato uno studio approfondito delle influenze e dei modelli di rigenerazione urbana, e della relativa chiave culturale. Il progetto urbano che ne è derivato tende ad interpretare le relazioni ed i valori stratificati visibili ed invisibili del costruito.¹ Al contempo i diversi materiali urbani sono stati valorizzati attraverso programmi di riuso e di riappropriazione degli spazi liberi o liberati.

Il presente lavoro vuole applicare le pratiche di rigenerazione alla città di Taranto, considerata, oggi, un esteso laboratorio di progettazione. La scelta è stata dettata anche da motivazioni di carattere personale, in quanto sono nato in questa città, ne conosco approfonditamente il territorio e i problemi da cui essa è afflitta. La possibilità di poter osservare per un lungo periodo il territorio, e i suoi cambiamenti, ha motivato in me l'attenzione rispetto ad alcune aree dismesse, incluse nei programmi di riqualificazione urbana dell'amministrazione comunale, che si prestano alla rigenerazione in questione.

Nello specifico la tesi indaga il quartiere Porta Napoli, identificandone un potenziale esempio applicativo di tali pratiche urbane a sfondo culturale. Il quartiere si presenta ricco di manufatti architettonici rilevanti, alcuni dei quali non hanno subito modificazioni storiche, rappresentano un'eccezionalità e sono una risorsa significativa per la città, poiché si propongono attraverso la loro rigenerazione, come veri e propri distretti culturali. Il presente studio vuole analizzarne gli spazi, le architetture, gli

oggetti e nello stesso tempo le persone che interagiscono con essi. L'idea è quella di sottolineare che l'interesse per Taranto non può essere riferito soltanto alla presenza dell'ex- Ilva e che in questo momento la città è pervasa da un rinnovato fermento che riguarda altri aspetti legati alla vita culturale della stessa.

La consapevolezza delle sue potenzialità (economiche, turistiche e culturali) ha determinato un rinnovato sentimento di rinascita, malgrado i problemi ambientali da cui essa è afflitta.

Infatti, Taranto, in questi ultimi anni, è al centro di un particolare interesse nazionale grazie alla sua candidatura come Capitale della Cultura 2022² e alla candidatura ad ospitare i Giochi del Mediterraneo 2026; le sono stati assegnati dal CIS³ - Contratto Istituzionale di Sviluppo - cospicui fondi d'investimento (un miliardo di euro circa) e sono stati pubblicati diversi articoli che la riguardano su note riviste di architettura e design come DOMUS⁴.

Taranto corre oltre l'Ilva

Al capoluogo pugliese sono stati assegnati i Giochi del Mediterraneo del 2026. Così la città progetta la sua rinascita da inquinamento, incuria e divisioni

MARINA LUZZI
Taranto

È una città che sta cambiando lentamente volto, Taranto. Avverte che è difficile, su di sé percepisce ancora il disincanto di promesse mancate, di una guerra intestina tra tifoserie. Da una parte ci sono i sostenitori della salute, compromessa dall'emissioni della grande area industriale, che ha il suo fulcro nell'ex Ilva, oggi Arcelor Mittal Italia, ma porta anche il nome di Eni, quello delle discariche, di un cementificio, di aree industriali dismesse ed abbandonate e dell'inquinamento prodotto negli anni dall'Arsenale della Marina Militare.

Dall'altra invece, ci sono i nostalgici del passato industrialista ed i piccoli e grandi imprenditori dell'indotto, sempre più alle strette. In mezzo il terrore di una classe operaia, ormai ai minimi storici per numeri di assunti in fabbrica, che vive con lo spauracchio della cassa integrazione e con quello delle morti precoci per tumori e patologie correlate all'inquinamento.

Dal 2012, con "Ambiente sventato", l'inchiesta che ha condotto a processo vertici del siderurgico di allora, i Riva, insieme a parte della classe dirigente e politica cittadina, Taranto ha dovuto fare i conti con la realtà. Ed oggi, se da una parte le grandi distese di minerale vengono coperte da una st...

È culla di contraddizioni, Taranto. Amara e bella. Nello scorso weekend, a Patrasso, in Grecia, è stata ufficialmente designata come città organizzatrice dei Giochi del Mediterraneo 2026 dall'Assemblea generale del Comitato internazionale. Un grande evento, Olimpiadi meno conosciute ma che coinvolgono tutti i Paesi che si affacciano sul mar Mediterraneo (ad esclusione di Israele e Palestina). A far vincere il capoluogo ionico, che sarà capofila di eventi sportivi spalmati anche nel leccese, nel barese e nel brindisino, un dossier di 107 pagine scritto da Regione Puglia, Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio, Comune di Taranto e Coni nazionale, che disegna la città così come potrà essere, seguito dagli investimenti per la kermesse internazionale.

Circa 250 milioni di euro dovranno arrivare nei prossimi sette anni, secondo le stime degli uffici regionali. Cento da Roma, con fondi ministeriali e credito sportivo, ed il resto da enti locali e sponsor privati o titolari di



Una manifestazione dei lavoratori dell'Ilva nel 2012 / Ansa

diritti tv. Serviranno a riqualificare palazzetti dello sport, il campo scuola d'atletica, lo stadio, un centro sportivo ormai dismesso ed abbandonato da anni. Poi ci saranno strutture pensate ex novo, come uno stadio del nuoto, unico in Puglia, con piscina olimpica, altre strutture sportive dislocate alle periferie della città (Paolo VI e Salinella) ed un centro nautico, per privilegiare l'idea e brand su cui sta puntando l'amministrazione comunale: Taranto, Città di Mare. «C'è bisogno come non mai di

«È un'occasione irripetibile», secondo i giovani del quartiere Salinella e «un'opportunità per ricostruire una comunità lacerata», aggiunge l'arcivescovo Santoro. Gli esperti sono già al lavoro nelle periferie: «Pubblico e privato insieme per il rilancio della città», sottolinea l'economista Romeo

strutture e luoghi di aggregazione e i Giochi rappresentano una possibilità a dir poco irripetibile, per porre le basi per la rinascita sociale (e non solo) del

quartiere - racconta Francesco Settembre, dell'Ops, Osservatorio permanente Salinella, nato in parrocchia e che ora impegna i ragazzi nel loro quartiere - «Vorremmo si realizzasse il "foro italo" dei due mari ed abbiamo promosso anche una campagna social, coinvolgendo sportivi e personalità, per chiedere che arrivassero a Taranto questi Giochi».

Anche l'arcivescovo di Taranto, Filippo Santoro, sottolinea l'importanza dell'evento per la rinascita della città. «Finalmente - dice - la città intera pare sentirsi parte di un progetto condiviso, pronta a collaborare con orgoglio alla sua riuscita: è un'opportunità che va oltre i Giochi stessi e che ci aiuta a ricostruire una comunità per troppo tempo la cerata. Adesso - sottolinea l'arcivescovo - viene la parte complicata, dobbiamo contribuire tutta a sfruttare al massimo questa assegnazione, affinché non diventi un'altra occasione persa: abbiamo le competenze, le intelligenze e l'esperienza per fare del nostro meglio».

E già si pensa a come riqualificare il territorio, in vista dell'appuntamento del 2026. «Un evento del genere è un "acceleratore" di processi di riqualificazione urbana - sottolinea Massimo Prontera, presidente dell'Ordine degli architetti di Taranto - «Una serie di aree periferiche andrebbero ad essere rimesse a nuovo. Si tratta di un cambiamento sostanziale e non ci sono fondi previsti per il Villaggio Olimpico, che è già esistente (a Castellaneta Marina, ndr) e più di altri avrebbe rischiato di rimanere un investimento inutilizzato dopo i Giochi». «I Giochi potranno rappresentare un pezzo del complessivo rilancio della capoluogo e della provincia ionica - chiosa Salvatore Romeo, docente di ricerca in Storia Economica - a condizione che le amministrazioni pubbliche e i partner privati coinvolti sappiano esprimere un'adeguata capacità di gestione e di programmazione prima e dopo la loro celebrazione».

Dopo tanta sofferenza, Taranto comincia a sognare un futuro diverso. Finalmente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Taranto corre oltre l'Ilva, a cura di Marina Luzzi, pubblicato sul giornale "Avenire" il 27 agosto 2019

domus

**Ecosistema Taranto
Così rinasce la Città
dei due mari /
The revival of the City
of the two seas**

Promosso da / Advertorial by

ecosistema TARANTO

PUGLIA

Taranto
GRECIA SALENTINA

**capitale italiana
della cultura
2022**

LA CULTURA CAMBIA IL CLIMA

Inserto "Ecosistema Taranto
Così rinasce la Città dei due mari" a
cura di Massimo Valz-Gris, Ubaldo
Occhinegro, Domus 1060, Settembre
2021

Taranto Capitale della Cultura
2022, dossier di candidatura
pubblicato il 30 luglio 2020
<https://www.comune.taranto.it/attachments/article/3428/DOSSIER.pdf>

■ La struttura

La tesi è costituita da quattro capitoli, secondo un percorso articolato: partendo dal tema della rigenerazione urbana della città di Taranto, viene svolta un'indagine focalizzata sul quartiere Porta Napoli, fino a proporre un'idea progettuale di modello di distretto culturale.

Il primo capitolo è incentrato sul tema della rigenerazione urbana nella città contemporanea, interessata, nel suo sviluppo e nella sua trasformazione, da fenomeni di deindustrializzazione e di recupero delle aree industriali dismesse. Vengono descritti alcuni modelli europei di rigenerazione urbana e le pratiche urbane che li hanno influenzati. Il capitolo intende concentrarsi sul ruolo che la cultura occupa nei processi di recupero di parti di città in stato di abbandono: essa diventa essenziale ai fini della riappropriazione identitaria di un luogo. Vengono dunque individuati i temi ricorrenti focalizzando l'attenzione sui modelli di sviluppo dei distretti culturali, descrivendone le diverse forme aggregative, la loro gestione i differenti modelli di sviluppo per proporre una lettura critica in alcuni casi studio in Europa e in Italia.

Il secondo capitolo si sofferma sulla storia e sullo sviluppo della città di Taranto nel tempo, sulla descrizione del suo territorio e del suo tessuto sociale. Particolare rilevanza assume il complesso ed esteso processo di rinnovamento attraverso le trasformazioni urbane in programma. Nello specifico, vengono descritti gli interventi relativi al quartiere di Porta Napoli e alle aree ad Ovest di esso riguardanti il Molo S. Cataldo e il Waterfront di Mar Grande.

Successivamente si restituisce una visione d'insieme delle progettualità in programma nel quartiere Porta Napoli, includendo gli obiettivi prefissati dall'amministrazione comunale nel bando di concorso 2020 "Progetto di riqualificazione dei paesaggi urbani di Porta Napoli, nodo urbano strategico della città di Taranto". Inoltre vengono illustrate le azioni elaborate dallo studio Archistart in collaborazione con Alcotec S.p.A, vincitore del bando col progetto "Taranto Oasi Urbana" (luglio 2021) relative al quartiere Porta Napoli.

Tramite rilievi, narrazioni e fotografie, il terzo capitolo restituisce una lettura storica e quotidiana del tessuto urbano del quartiere Porta Napoli. Assieme ad un racconto descrittivo, allo scopo di approfondire la conoscenza del luogo, sono state realizzate delle mappe esplicative tese ad evidenziare le rilevanze urbane di carattere oggettivo e percettivo. Vengono evidenziati gli spazi che ad oggi marginalizzano il quartiere e gli innesti che ne stanno stimolando una rigenerazione urbana. Per finire, viene stilato un abaco degli ex magazzini industriali in cui sono riportati gli stati di uso/disuso e gli stati di conservazione degli stessi, per rendere immediato il confronto tra di loro.

Il quarto ed ultimo capitolo propone per questo quartiere, che recentemente ha sviluppato una vivacità imprenditoriale ed associazionistica, uno scenario di rigenerazione in linea con il modello di sviluppo di un distretto culturale. Si propone un masterplan di progetto del quartiere e le sue azioni, con l'obiettivo di connettere fra loro gli elementi riferiti alla mobilità, al costruito e allo spazio aperto presenti all'interno del tessuto urbano. La scelta di un disegno ad ampia scala rende possibile la discussione sullo spazio pubblico aperto esistente, non adeguatamente valorizzato, in relazione agli ex Magazzini Generali anch'essi prevalentemente in stato di dismissione. L'azione su questo patrimonio industriale si esplicita attraverso la proposta di una strategia di riuso adattivo, a partire dalle caratteristiche formali ricorrenti nei magazzini e dal loro grado di trasformabilità. A questo scopo, si ricorre all'uso di diagrammi schematici per evidenziarne le potenziali destinazioni d'uso. L'obiettivo ultimo è così fornire al quartiere Porta Napoli e alle attività già attivate nuovi spazi flessibili, che possano incentivare una trama di luoghi, con vocazioni differenziate, a supporto di nuove prefigurazioni distrettuali a trazione culturale.

PAROLE CHIAVE

Rigenerazione urbana

Locuzione che, traducendo l'inglese *urban regeneration*, designa i programmi di recupero e riqualificazione del patrimonio immobiliare alla scala urbana che puntano a garantire qualità e sicurezza dell'abitare sia dal punto di vista sociale sia ambientale, in particolare nelle periferie più degradate.

(www.treccani.it)

Valorizzazione del Patrimonio

Complesso di azioni intese a conferire valore al patrimonio culturale e a promuoverne le potenzialità, migliorandone le condizioni di conoscenza e incrementandone la fruizione collettiva e individuale.

(www.treccani.it)

Cultura

Quanto concorre alla formazione dell'individuo sul piano intellettuale e morale e all'acquisizione della consapevolezza del ruolo che gli compete nella società; più com., il patrimonio delle cognizioni e delle esperienze acquisite tramite lo studio, ai fini di una specifica preparazione in uno o più campi del sapere.

(*OxfordLangages*)

La Valorizzazione del patrimonio industriale a trazione culturale

- 1.1 / Le aree industriali dismesse: tra recupero e rigenerazione
- 1.2 / Il ruolo della cultura nei processi di rigenerazione urbana
- 1.3 / Il distretto culturale per la valorizzazione del patrimonio industriale
- 1.4 / I processi di rigenerazione urbana attraverso i distretti culturali in Europa:

casi studio esaminati

Lx Factory: un distretto turistico e culturale a Lisbona

La Friche: un polo artistico nel cuore del quartiere Belle de Mai di Marsiglia

Cantieri Culturali alla Zisa, un laboratorio artistico a Palermo

Westergasfabriek, un progetto urbano integrato ad Amsterdam

Farm Cultural Park, la speranza di rinascita a Favara nella Valle dei Templi di Agrigento

/ Riflessioni conclusive

1.1 | LE AREE INDUSTRIALI DISMESSE: TRA RECUPERO E RIGENERAZIONE

Il processo di evoluzione urbana in Europa, a partire dagli anni '70, è associato ad una maggior attenzione ai fattori economici, politici e sociali che, in seguito alla crisi dell'industria basata sul modello fordista e ai conseguenti processi di ristrutturazione economica avvenuta in Europa, hanno condizionato notevolmente la riorganizzazione delle città europee.

È importante considerare la nascita e la realizzazione di nuove economie basate sul recupero e sulla riqualificazione di parti di città.

Gli strumenti e le azioni urbane degli interventi in Europa furono caratterizzati dallo sviluppo di integrate politiche di natura economica e sociale, riconducibili al termine di "rigenerazione"⁵ (Novembre, 2012, p.73).

Il fenomeno della de-industrializzazione, sempre in Europa, provocò lo spostamento delle aree produttive in parti esterne al nucleo urbano, alimentando uno stato di abbandono ed un peggioramento dello stato di salubrità all'interno del tessuto consolidato⁶ (Sposito, 2012, p.24-27).

Per affrontare queste problematiche, vennero riconsiderate le discipline del recupero e della riqualificazione urbana, che si proponevano come strumenti necessari al fine di limitare il costante sviluppo e l'espansione delle città, a favore di un rinnovo edilizio, urbano ed ambientale.

Già dagli anni Settanta, il fenomeno di recupero iniziava ad essere ritenuto uno strumento necessario per favorire «un ripensamento globale dei processi di produzione urbana, restituendo valore economico e sociale al patrimonio esistente e priorità ai problemi da esso rappresentati»⁷ (Gambino, 1993).

Il tentativo di recupero delle aree industriali avrebbe permesso, inoltre, di restituire la memoria dei luoghi dismessi e, di conseguenza, l'identità degli abitanti.

Dagli anni Ottanta le città europee furono soggette a manifestazioni di piazza socioeconomiche che condizionarono interi quartieri coinvolgendo aree

produttive, residenziali, cantieristiche navali e portuali⁸ (Novembre, 2012, p.74). Tali fenomeni provocarono un generale ripensamento sui siti costruiti e sulla modalità di riqualificazione da attuare per migliorare la qualità urbana degli spazi. Le aree dismesse, ed il loro contesto, divennero oggetto di studio affinché queste potessero cambiare la loro condizione di *vuoti urbani* e diventare «contenitori di risorse improvvisamente rese disponibili»⁹ (B. Secchi, 1984).

In questo scenario in continuo cambiamento, negli anni Novanta l'interesse pubblico si concentrò su nuovi criteri di competitività delle città che, grazie a nuove forme di indagine, basate sull'innovazione, si focalizzò su attività politiche e socio-economiche differenti. Queste erano fondate sulla ricerca di attività imprenditoriali che rispecchiavano le nuove tendenze europee in ambito economico-sociale¹⁰.

Negli stessi anni Novanta le città europee svilupparono delle diverse strategie di rigenerazione con l'intento di valorizzare le relazioni tra le aree dismesse ed il contesto urbano: un processo di variazione degli ambiti economico-produttivi di riqualificazione delle zone industriali dismesse e delle centralità urbane. Queste pratiche si propongono come progettualità in grado di fornire una nuova attrattività culturale, turistica ed ambientale della città.

Tali operazioni comprendono la valorizzazione del patrimonio locale e il rispetto alle peculiarità del luogo, con l'individuazione di nuove attività economiche ed il consolidamento dell'identità industriale, creando una rete di funzioni legate alla scienza, alla ricerca ed alla cultura del territorio¹¹.

Le zone industriali dismesse assumono così un ruolo fondamentale nella riorganizzazione del frammentato contesto urbano contemporaneo, ponendosi come elementi di riconnessione di luoghi e spazi obsoleti, comunemente definiti "vuoti urbani", con il resto della città.

La produzione di nuove centralità culturali e sociali destinate a svolgere il ruolo di contenitori funzionali e intese come attività nelle quali possono essere elaborate nuove idee, concorrono al recupero dell'identità culturale locale¹². Alcuni degli strumenti più utilizzati sono i concorsi di progettazione di idee, promossi dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile, per

stimolare e promuovere la riqualificazione di parti di città italiane marginali o abbandonate.

Malgrado questa opportunità, in moltissimi casi, questi concorsi di idee sono destinati a rimanere inutilizzati.

Ancora oggi, infatti, le aree industriali abbandonate ricoprono estese porzioni di città sconnesse, perimetrata ed esenti da una rete funzionale con il contesto cittadino. Restano poche le strutture, salve da logiche di demolizione, che paradossalmente ospitano recuperi in cui l'unico elemento originario dell'attività resta il nome¹³ (Sposito, 2016).

L'unico fattore determinante che rende possibile la rigenerazione di queste aree è ascrivibile al progetto urbano, in grado di usare metodologie d'indagine atte a comprendere le relazioni ed i valori stratificati visibili ed invisibili del costruito (Macchi Cassia, 1991) e a restituire valore ai differenti materiali urbani di cui la città è composta, riconoscendo le potenzialità dei luoghi significativi ed identitari, con programmi di ri-appropriazione e ri-uso dello spazio (Mello, 2002).

Il recupero di queste aree obsolete segue interventi di conservazione multidisciplinari avvalendosi di programmi di rivalorizzazione del patrimonio, con l'intento di reintrodurre un bene «privo delle sue funzioni originarie nel circuito degli usi viventi, nel strapparli a un destino museale» (Choay, 1995). Lo strumento necessario al progetto urbano è la conoscenza delle caratteristiche, delle potenzialità e dei gradi di trasformabilità dei luoghi, per poter innescare una equilibrata relazione vecchio-nuovo. Questo, dovrebbe garantire nuove funzioni capaci di rispondere a esigenze flessibili e complesse di cui necessita l'uomo contemporaneo, potenziando i valori intrinseci dell'area studiata (De Giovanni, 2015).

Le aree abbandonate trasformabili diventano così opportunità di ricucitura, non solo dal punto di vista urbano, ma anche dei caratteri direttamente coinvolti di ordine sociale, economico ed ambientale. Il progetto urbano si deve avvalere di un'ampia conoscenza del luogo d'interesse: a partire dal suo contesto e dal disegno paesaggistico nei quali è inserito, fino a raggiungere un'ottima conoscenza della qualità architettonica del costruito, studiando le relazioni che

intercorrono tra i fabbricati e gli ambienti limitrofi, nelle attività economiche, sociali e funzionali¹⁴.

Alcuni dei casi più famosi di progetti europei realizzati, hanno dimostrato come sia possibile conservare gli aspetti formali del passato del luogo, legandoli a quelli nuovi, attraverso la pratica della riqualificazione urbana.

Tali esempi evidenziano come sia possibile unire il bisogno di rigenerazione economica e sociale, che la città contemporanea richiede, con la conservazione di elementi simbolici per la memoria del luogo. (Evans, 2005)

L'intervento effettuato a Londra nella Ex Bankside Power Station, nonostante sia stato realizzato negli anni Novanta, si può considerare ancora oggi uno dei più riusciti.

Tutta l'area della Bankside fu direttamente coinvolta dall'operazione di riuso dell'ex centrale termoelettrica nella sede del Tate Modern, divenuto il museo d'arte moderna più visitato al mondo¹⁵.

Questo intervento ha interessato l'area contenente la rinomata St. Paul's Cathedral e Trafalgar Square, consegnando alla città un nuovo polo culturale.



Tate Modern, London
ph. Laurian Ghinitoiu
<https://www.archdaily.com>

Il progetto dell'edificio, realizzato dallo studio Herzog&De Meuron, ha rispettato l'architettura storica, conservandone l'aspetto formale e agendo tramite nuovi volumi minimalisti architettonici nella parte interna e posteriore dell'edificio¹⁶.

Un altro esempio di rigenerazione urbana è stato realizzato nel 1998 ad Amsterdam, nell'ex area GWL - Gemeente Waterleiding Terrain. L'intervento ha posto le basi sulle criticità ambientali presenti e sulla conservazione del patrimonio industriale dismesso. L'area, che prima rappresentava un ex impianto di trattamento delle acque, è stata riqualificata tramite l'innesto di nuove residenze e nuovi spazi commerciali e culturali. Le strutture industriali, come ad esempio la Water Tower (riconoscibile in figura), sono state conservate e riutilizzate per ospitare nuove destinazioni d'uso quali la raccolta di acque grigie da destinare all'irrigazione o ai servizi igienici degli appartamenti



GWL terrein, Amsterdam
ph. Arjen Schmitz

costruiti attorno ad essa. Ad oggi l'area GWL è riconosciuta come uno dei primi quartieri ecologici d'Europa, non solo per la cura nella scelta tecnologica dei materiali, ma anche per aver favorito lo sviluppo di una mobilità lenta che l'ha trasformata in una *car-free zone* - un quartiere esclusivamente pedonale¹⁷.

Negli ultimi anni, la crisi economica in Europa ha provocato un forte impoverimento delle risorse disponibili, di conseguenza sono state cambiate le strategie e le politiche di coesione sociale facendo leva su alternative logiche e tipologie di rigenerazione urbana.

Se dapprima era il modello *Top-down* a favorire la riqualificazione di aree urbane abbandonate, oggi le logiche *Bottom-up* iniziano a mostrarsi come concrete possibilità ed occasioni di sperimentazioni urbane a basso costo.

Nei capitoli successivi verranno descritti i processi di rigenerazione a carattere culturale a partire dal loro ruolo nelle politiche urbane, gli obiettivi da perseguire, e i diversi temi ricorrenti, attraverso la selezione di alcuni casi studio.

1.2 | IL RUOLO DELLA CULTURA NEI PROCESSI DI RIGENERAZIONE URBANA

Negli anni Novanta, il ruolo strumentale della cultura e della creatività, nelle pratiche di riqualificazione urbana, fu oggetto di studio da parte di diversi critici sociologi, che con il passaggio dalla città fordista verso la città post-industriale, videro lo sviluppo di un modello urbano nel quale le attività produttive e le industrie non ricoprivano più un ruolo protagonista. Negli stessi anni, in Europa, si diffuse l'idea del *cultural planning*¹⁸, cioè la rigenerazione di spazi urbani abbandonati a favore di un nuovo modello di "fabbrica", caratterizzata da una produzione di beni immateriali basati sulla conoscenza¹⁹ (Nuccio, Ponzini, 2015).

Queste pianificazioni sono comunemente formate da azioni integrate, caratterizzate da (cfr. Evans, 2005)²⁰:

- conservazione del patrimonio costruito;
- promozione di usi misti (residenze, attività culturali, aree di lavoro);
- una nuova città compatta ad alta intensità, con la diminuzione degli impatti ambientali (inquinamento atmosferico e traffico)
- azioni progettuali per facilitare l'accessibilità e migliorare la mobilità sostenibile;
- riattivazione del centro cittadino;
- selezione di pianificazione ad alta qualità progettuale.

L'aspetto economico di tali politiche urbane di recupero auspica il raggiungimento di alcuni obiettivi, quali:

- aumentare l'occupazione (diretta, indiretta e indotta);
- consentire una miglior qualità lavorativa (riducendo la migrazione di laureati);
- diversificare le figure professionali;
- sviluppare e consolidare le formazioni professionali;
- favorire gli investimenti interni negli ambiti locali legati alla cultura;

- localizzare nuove forme imprenditoriali (come *start-up*)
- creare contenitori di attività e distretti culturali;
- innalzare il valore delle proprietà immobiliari e aumento dei flussi turistici²¹.

Tali politiche culturali hanno svolto un ruolo primario nell'attrazione di attività innovative nelle città europee che, sfruttando queste nuove attività, hanno permesso un riuso e una riqualificazione delle aree oggetto di studio destinandole ad usi residenziali e, più in generale, al settore terziario.

Si possono considerare, in questo ambito, due fattori che hanno consentito un potenziamento delle pratiche territoriali: l'innesto di nuove manifestazioni ed eventi destinati ad essere ospitati in nuove strutture a vocazione culturale e la crescita delle possibilità economiche e locali in grado di attrarre investitori esterni interessati alla promozione in ambito culturale cittadino.

L'insieme delle azioni, all'interno di uno sviluppo secondo un modello culturale, si legano inevitabilmente non solo alla questione della competitività urbana delle città contemporanee, ma anche al processo di crescita di un modello sostenibile²² (Novembre, 2012, p.80-84).

Esempi pratici di questo modello di rigenerazione urbana, basato sull'uso della cultura sono: *LX Factory* a Lisbona, *Calble Factory* ad Helsinki, *Westergasfabrick* e *NDSM* ad Amsterdam, *Gängeviertel* ad Amburgo, la *Custard Factory* a Birmingham e *Old Truman Brewery* a Londra.

È importante sottolineare che, nonostante l'impulso iniziale sia rivolto all'innovazione e alla cultura, talvolta tali politiche urbane tendono ad ottenere un limitato risultato dal punto di vista economico e di integrità sociale, alimentando il fenomeno di *gentrification*²³, l'innalzamento del valore immobiliare e la conseguente espulsione di ceti con minor reddito.

Il rischio di queste pratiche è quello di nascere come proposta innovativa, nel processo di recupero di aree sottoutilizzate e abbandonate, per trasformarsi poi in una piattaforma di svago a servizio del ceto più agiato della comunità, rappresentando uno strumento di attuazione di politiche sociali esclusive²⁴ (Pratt, 2011, p.123-130).

Al fine di evitare la comparsa di questi fenomeni, gli obiettivi negli ambiti sociali

indicati da Evans, riguardano:

- l'incentivazione all'inclusione di debolezze/marginalità;
- l'aumento della connessione tra classi;
- il rafforzamento dell'identità/diversità del luogo;
- la tutela dei diritti dei cittadini;
- il potenziamento delle possibilità di attività ricreative;
- il rafforzamento delle collaborazioni tra i diversi settori pubblici/privati/volontariato ed il loro coinvolgimento in attività culturali e formative;
- l'aumento e l'organizzazione dei programmi locali;
- l'alimentazione di una autostima dei cittadini e di una prospettiva futura²⁵ (Prescia, 2016).

In conclusione possiamo definire diverse tipologie di rigenerazione urbana basate sulla dimensione culturale in cui vengono messe in atto alcune pratiche consuete quali: la progettazione di edifici iconici, la promozione degli eventi e delle manifestazioni, la creazione di programmi d'intervento di arte pubblica e la creazione di distretti culturali. Quest'ultima pratica sarà oggetto di un'indagine approfondita nei prossimi paragrafi, in cui verranno confrontati i diversi modelli di sviluppo utilizzati in alcuni casi europei ed italiani.

Public art

Le pratiche artistiche della *public art* si collegano al rinnovamento di alcuni luoghi pubblici, tramite l'uso di opere artistiche, in programmi più ampi di rigenerazione urbana.

Tali operazioni, ridotte ultimamente a mere modalità di recupero identitario di luoghi in trasformazione, fanno nutrire perplessità sugli effetti, e sugli esiti nel lungo periodo, se il loro ruolo dovesse essere considerato centrale in un processo di rigenerazione. Nonostante ciò, la loro realizzazione, se integrata a pianificazioni più complesse, può tradursi in opportunità di recupero identitario di spazi condivisi, capace di rinnovare immaterialmente la città.²⁶

Iconic buildings

Tale pratica è basata sulla spettacolarizzazione dell'architettura, in una o più strutture, che svolgono la funzione di icona manifesto di un rinnovamento dell'immagine della città. Uno degli esempi più noti concerne la città di Bilbao con il museo d'arte contemporanea Guggenheim Museum (in foto) realizzato dall'architetto Frank.O.Ghery. In questo caso, l'immagine prodotta da un museo risulta capace di invertire lo stato di declino di una città. La sola progettazione di questo edificio, in una programmazione più ampia, tralascia tutti gli interventi di natura pubblica su infrastrutture, sul capitale umano e sulla diversificazione economica del tessuto sociale²⁷ (Ponzini, 2010).

Gli esiti prodotti nel medio/lungo periodo hanno manifestato delle perplessità sulla replicabilità dell'intervento realizzato a Bilbao in altre città europee, poichè spesso viene sottovalutata la pianificazione integrata delle azioni di carattere urbano connessa alla realizzazione del singolo edificio iconico²⁸ (Ponzini,2011).



Guggenheim Museum, Bilbao
ph C. Richters
<https://www.domusweb.it/>

Eventi e manifestazioni

L'organizzazione di eventi di forte impatto mediatico, come per esempio le Olimpiadi, hanno messo in evidenza la potenzialità di generare nelle città forti flussi turistici suscitando l'interesse dell'industria dello spettacolo e della cultura. In origine sono state le esposizioni temporanee nei musei, l'organizzazione di festival e fiere di quartiere ad essere in grado di trasformare, se pur limitatamente nel tempo, l'aspetto della città e a suscitare l'interesse dei cittadini.

Eventi che moltiplicatisi e arricchiti col tempo sono stati motivo di una vivace competizione anche fra le più piccole attività che hanno trovato spazio per il loro esercizio.

Questo fenomeno è definito dagli anglofoni *eventification*. In tali progettazioni il rischio è che il capitale culturale, l'inclusione sociale e la qualità artistica passano in secondo piano rispetto alle operazioni di marketing e agli interessi economici. Alcune di queste manifestazioni, grazie ad una specializzazione, sono riuscite a collegare nell'immaginario collettivo il nome della propria città con l'evento in questione. Numerosi sono gli eventi in Italia e, a solo titolo di

esempio, si citano il Giffoni festival, basato sulla divulgazione cinematografica e il Festival di Letteratura a Mantova.

Altre invece possiedono una tradizione artistica e culturale affermate come ad esempio il caso del Festival del Cinema a Venezia²⁹ (Nuccio, Ponzini, 2015).

Distretti culturali

La tematica dei distretti culturali è legata ad un modello di produzione e consumo culturale/artistico fondato da logiche spaziali, atte a fornire esiti tangibili su settori economici complementari a quelli culturali. Tale operazione è stata, ed è attualmente, al centro dei dibattiti circa gli esiti in termini di rifunzionalizzazione e rigenerazione di parti di città. I distretti culturali seguono uno sviluppo spontaneo caratterizzato da elementi strettamente identitari del luogo. Per questo motivo diventa complicato individuare un modello replicabile per ogni città³⁰.



1.3 | IL DISTRETTO CULTURALE PER LA VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO INDUSTRIALE

Negli ultimi vent'anni più volte è stato ripreso il dibattito sui distretti culturali e sulle politiche di valorizzazione del patrimonio.

Le diverse interpretazioni del tema hanno posto le basi alla definizione sulla strutturazione di un distretto culturale, come ad esempio i testi *"Distretto culturale: un nuovo modello di sviluppo locale"* di P. Sacco, G. Ferilli, o *"Alla ricerca dei distretti culturali. Un'analisi critica della letteratura di Ferdinando"* di G. Alberti, J. D. Giusti (Alberti, Giusti 2009). Nel primo testo citato, Sacco definisce il distretto industriale come agglomerato produttivo-industriale costituito da imprese di piccola-media dimensione individuate in una specifica area del territorio; il distretto culturale, invece, è relativo alle aree urbane ed è formato da attività legate a componenti immateriali, definiti distretti *"cultural driven"*³¹ (Sacco, Ferilli 2006).

In Europa, prima che in Italia, sono nate le iniziali forme di sperimentazione sui distretti culturali, come le esperienze in Inghilterra durante gli anni Settanta; nello specifico il Greater London Council, che fu in grado di redigere una strategia con l'obiettivo di integrare le attività del settore culturale con le attività turistiche, attuando una politica di specializzazione territoriale e concentrando così le diverse nuove destinazioni d'uso in un'unica area specifica.

Come già precedentemente detto, Bilbao fu una delle città ad avviare un processo di rigenerazione e ripensamento strategico di territori urbani ed industriali secondo l'utilizzo della cultura e della creatività, aprendo così un ampio dibattito intorno ai temi della "città creativa" e del "distretto culturale" nelle politiche economiche e culturali locali. Un altro esempio è legato alla città di Glasgow, che durante gli anni Ottanta, riuscì a migliorare la propria immagine attrattiva elevando l'offerta culturale e la qualità di vita del centro urbano attraverso una strategia di integrazione tra industria culturale e industria turistica. Questo fu possibile grazie ad alcuni finanziamenti pubblici e

privati, distribuiti dalla società "Glasgow Action", che alimentò così il distretto culturale di cui il centro urbano necessitava. In Italia le prime manifestazioni di sperimentazioni distrettuali si ebbero soltanto in un secondo momento con le politiche intraprese nelle Marche, nel Veneto, nella Lombardia ed in Sicilia (in foto l'esempio del distretto culturale alimentato da FARM, Farm Cultural Park, a Favara in provincia di Agrigento)³² (Cataldo, 2014).

La cultura è oggetto di studi e statistiche come elemento di congiunzione fra innovazione e valorizzazione dei territori, guidando un ripensamento dei risultati ottenuti in chiave simbolica e rielaborando in maniera creativa le azioni implementate³³ (Symbola 2011-2012).

Le riflessioni scaturite da queste analisi pongono l'accento principalmente sulle seguenti questioni: come effettuare la localizzazione di tali sviluppi socio-economici, in Europa o in Italia, in zone urbane degradate, in aree industriali dismesse o in zone ibride con le relative declinazioni di *policy*; come si forma e si pratica la loro realizzazione e la crescita locale tramite l'utilizzo della cultura; come gestire quali le professionalità emergenti in un processo di valorizzazione delle radici culturali d'appartenenza³⁴.

Negli ultimi dieci anni, è stato introdotto il termine "industria creativa" nei documenti di politica culturale del governo inglese sostituendo il termine "industria culturale". Questo cambiamento ha origine con l'apertura degli studi degli impatti delle ICT³⁵ (*Information and Communication Technology*) riguardante l'uso delle nuove tecnologie di comunicazione. L'espressione "creative" è riferibile specificatamente alla società dell'informazione³⁶ (Lavagna, 2005).



■ Le diverse forme culturali aggregative

Nel settore culturale esistono differenti tipologie aggregative quali filiere, reti, sistemi, e distretti. Anche se questi non presentano delle sfumature così nette, è importante riconoscere le diverse tipologie di asset organizzativi per riuscire ad orientarsi meglio in un ambito economico, oltre che culturale.

Le **filiere** possono declinarsi in diverse categorie: dell'edilizia, dell'artigianato, della ricerca applicata, di forme logistiche, della formazione, della produzione di servizi culturali, di servizi di origine turistica ecc..

Esse possono svilupparsi verticalmente, tramite l'integrazione di piani nazionali e regionali, e orizzontalmente, tramite la connessione con settori economici, urbanistici, della formazione o dei trasporti ³⁷(Martelloni 2007).

Le filiere possono identificarsi come parte di un distretto, nelle quali le diverse figure, come i proprietari dei beni, le imprese che forniscono servizi, i gestori dei locali, le strutture di accoglienza, si trovano allo stesso livello di importanza.

Una delle prime sperimentazioni di messa a sistema del settore economico di un patrimonio culturale è identificabile nella forma della **rete**, tra le quali possiamo trovare le reti museali.

L'organizzazione reticolare dei Sistemi Regionali Museali in Italia è risultata cruciale nell'ottimizzare le scarse risorse a disposizione, e i sistemi di trasporto, per raggiungere gli obiettivi istituzionali nel più ampio processo di riorganizzazione museal³⁸.

La definizione di rete, o di *network*, è stata oggetto di studio di ampia letteratura relativa alle reti museali, (Bagdadli 2001; Zan 1999) alla valorizzazione di distretti culturali (Santagata 2000; Lazzeretti 2001; Valentino 2003) e alle strategie turistico-culturali (Crisci,Moretti 2002; Venturini 2003). La **rete** è intesa come sistema di relazioni non competitive in grado di legare entità autonome, senza un preciso controllo, in una direzione unitaria³⁹ (Bagdadli, 2001).

I distretti culturali a base museale sono organismi di carattere territoriale, mentre le reti museali possono considerarsi come un generico insieme di musei non in competizione fra loro. Distretti e reti sono stati messi a confronto da diversi autori (Olmo, Santagata, Scamozzi 2001) in modo tale da rendere chiari i due modelli organizzativi e le loro finalità. Quando la rete museale presenta

una sua peculiare struttura, con regole ben definite, allora si può parlare di Sistema Museale. Il sistema si distingue dal distretto perché, al contrario di quest'ultimo, in esso non vi è un'omogeneità di contenuto delle collezioni o di specializzazione. Infine la rete si distingue dal distretto poiché essa è tipicamente sparsa in un'ampia area territoriale non gerarchizzata⁴⁰ (Alberti, Giusti 2009).

Le maggiori differenze tra distretti culturali e reti/sistemi museali sono⁴¹:



- Mescolanza di entità eterogenee
- Meccanica giustapposizione di competenze per ridurre i costi di gestione
- Aumento dei visitatori e dei flussi di turismo culturale
- Tendenza alla unione di servizi quali la didattica, le esposizioni, la comunicazione, il marketing, il restauro ecc...

- Oggetto compatto e di qualità con creazione di una "atmosfera culturale"
- Profondo rapporto tra beni culturali e radici storiche dell'esperienza locale
- Costruzione di immagine di un territorio e investimento in reputazione (frutti nel medio periodo, duraturi e non reversibili)
- Creazione di una densa rete di interazioni e stimolazioni tra cittadini e istituzioni culturali

■ Gestione e crescita dell'economia culturale

Per quanto concerne i modelli organizzativi, inoltre, nel testo "Paesaggi industriali e patrimonio Unesco" Massimo Preite⁴² mette in evidenza le possibili soluzioni per far sì che i beni culturali siano legati secondo una politica ed uno sviluppo in un unico sistema tra cultura, economia e territorio. La ricerca di un modello di gestione e valorizzazione si fonda, secondo l'autore, sulla redazione di un piano integrato d'area capace di produrre linee guida alle amministrazioni pubbliche e a tutti gli attori coinvolti⁴³ (Preite, 2018).

Il piano d'area è costituito da tre moduli:

- 1- la redazione degli obiettivi principali, nei quali includere l'aumento dell'occupazione e della valorizzazione dei flussi turistici;
- 2 - la valorizzazione del "patrimonio culturale diffuso", nel rinnovamento dell'aspetto di un bene pubblico, per una migliore lettura del suo valore e del suo significato
- 3 - la gestione finanziaria, basata su una collaborazione tra amministrazioni, privati e soggetti no profit.

L'avvio di tale processo procede secondo due fasi:

- 1 - la messa in rete di beni culturali, intesa come rete museale, in cui ci sia un'organizzazione condivisa delle attività e dei servizi;
- 2- il riconoscimento di un unico soggetto gestore, ovvero una pianificazione che sia gestita da un'unica regia coordinante tutte le differenti parti del sistema.

Preite spiega come la costruzione di un distretto culturale avviene secondo una volontà precisa tra soggetti politici che identificano la cultura come il miglior piano di sviluppo per un'area, rispetto al distretto industriale "che si forma secondo spontanei processi virtuosi non pianificati" (Preite, cit. in Alberti, Giusti 2009). Preite definisce i distretti in ambito culturale come "forme organizzative reticolari densamente popolate da imprese organizzazioni specializzate in uno specifico ambito culturale o in ambiti culturali strettamente correlati, organizzate

in una logica di filiera, dotate di forte identità geografica e storica e supportate da un contesto istituzionale dedicato"⁴⁴ (Alberti, Giusti 2009).

Rispetto alle letture analizzate, le condizioni alla base della creazione dei distretti culturali sono composte da:

- una località circoscritta
- una qualifica in ambito culturale distinta
- una coordinazione fra attività complementari secondo la logica delle filiere
- la presenza di un patrimonio culturale/ambientale/artistico
- la possibilità di attrazione turistica che possa garantire una gestione duratura
- l'esistenza di una pluralità di professioni coordinate secondo una logica culturali.⁴⁵

■ I diversi modelli di sviluppo

I modelli di amministrazione e di gestione dei distretti culturali riflettono quasi invariabilmente le condizioni specifiche preesistenti, i vincoli e le ambizioni di ogni singolo distretto. Tuttavia una *governance* di successo richiede spesso la rivalutazione e l'adattamento del modello originale di un distretto culturale in risposta al cambiamento delle circostanze e degli obiettivi, siano essi politici, culturali, economici o sociali.

La gestione dei distretti culturali, secondo J. Doeser e M. Kim può essere divisa in due categorie: quella gestita secondo uno sviluppo "bottom-up", a cura di un movimento di base generato da gruppi di comunità locali, imprese o artisti, oppure quella alimentata tramite un'approccio "top-down", alimentato da amministrazioni locali o nazionali⁴⁶ (Doeser, Kim, 2018). Questi modelli fanno riferimento a processi ispirati da modelli umanistico, economico e sistemico. Il termine *top-down*, "dall'alto verso il basso", si presenta ideologicamente come

un sistema a piramide dove, l'apice rappresenta il problema principale da risolvere e alla base vi sono tutte le operazioni da raggiungere.

Il **modello** *bottom-up*, è anch'esso formalmente rappresentabile da una piramide nella quale, dopo aver considerato l'obiettivo finale, si prevede un'organizzazione progressiva degli obiettivi con alcuni passaggi condizionati da soluzioni non sempre precisamente delineate e chiare, ma che generalmente vengono ricercate in modo intuitivo euristico⁴⁷ (Cataldo, 2014). La risoluzione dei problemi arriva secondo un approccio dettato dall'intuito e dallo stato temporaneo delle circostanze. Questo procedimento è in grado di indicare diverse possibilità risolutive delle problematiche in una modalità progressiva, caratterizzata da azioni concrete e sperimentali capaci di cambiare strada rispetto al piede di partenza.

Questo tipo di modello, grazie alla sua flessibile rielaborazione, risulta di particolare interesse rispetto ai processi di rigenerazione e di aggregazione, nei quali le risposte ed i cambiamenti provengono da fattori variabili ed intangibili⁴⁸.

Gli attori del distretto culturale sono prevalentemente divisi in soggetti pubblici istituzionali, solitamente in larga maggioranza, e privati. Quest'ultimi possono essere identificati in due tipologie di beni culturali: tangibili, come ad esempio industrie creative, musei, monumenti, beni architettonici ecc; intangibili rappresentati dalle attività di teatro, laboratoriali o allestimenti di iniziative culturali. Le imprese manifatturiere, importanti per garantire l'equilibrio del sistema, sono per lo più gestite da attori privati⁴⁹.

I fattori per la creazione di un distretto culturale sono condizionati dalle componenti sociali e dalla ricchezza culturale del sito in cui si innesta il processo.

Esso si può connotare per una progettualità esterna ad un sistema di filiera basata, però, su un processo di formazione pianificato e guidato da *policy maker* interessati alla valorizzazione della cultura (Alberti, Giusti 2009). La valorizzazione dei beni è il nodo cruciale sul quale si innesta l'intero

processo di sviluppo di un distretto culturale. La sua nascita non può essere spontanea come nei casi dei distretti industriali, nei quali il vettore principale è l'emulazione degli attori.

L'unione di risorse culturali e ambientali, guidate da una direzione unitaria di pianificazione, può permettere uno sviluppo dei processi più rapido, in grado di ottimizzare al massimo gli impatti economici e sociali attraverso il principio di attrazione e fidelizzazione della richiesta culturale⁵⁰.

In un distretto culturale evoluto, l'esistenza di una integrata strategia orizzontale tra filiere culturali diverse, appartenenti a parti produttive differenti, come ad esempio l'unione tra attività di spettacolo dal vivo e quelle manifatturiere (Sacco, Ferilli 2006) permette così alla cultura di essere l'elemento mediatore e allo stesso tempo protagonista, capace di innestare nuovi processi virtuosi intorno alle idee, prima di essere promotore di progetti economici.

Il modello distrettuale contemporaneo si sviluppa secondo un modello *Bottom-up*, favorito dalla cooperazione delle amministrazioni e delle classi imprenditoriali che hanno come scopo il raggiungimento di obiettivi culturali, in prima battuta, e poi economici⁵¹.

I modelli di sviluppo si basano su tre principali fasi:

- l'innesto di attività caratteristiche legate alla cultura del sito, condizionata indubbiamente dal valore del patrimonio storico presente, dal capitale umano culturale e da possibilità economiche e politiche;
- l'azione di gestione, che la è fase più intensa nella quale si cerca di raggiungere gli obiettivi prefissati inizialmente, come ad esempio un aumento delle occupazioni lavorativo professionali o un incremento dello scambio culturale fra attori e fruitori;
- l'avvio ed il consolidamento degli obiettivi raggiunti rafforzando l'idea di un distretto culturale riconosciuto.

I modelli *bottom up* e *top down* fanno riferimento a processualità riguardanti i modelli umanistico, economico e sistemico.

CASI STUDIO



Legenda degli usi



1.4

I PROCESSI DI RIGENERAZIONE URBANA ATTRAVERSO I DISTRETTI CULTURALI: CASI STUDIO ESAMINATI

Al fine di comprendere le dinamiche delle pratiche urbane descritte precedentemente, si è deciso di analizzare alcuni casi studio riferiti a processi di recupero e di trasformazione urbana di luoghi sottoutilizzati e/o abbandonati di una città.

Lo sviluppo rigenerativo si fonda sulla restituzione identitaria del sito, attribuendogli un ruolo centrale di vocazione turistico/culturale nel contesto cittadino, sulla promozione di uno sviluppo economico, che possa alimentare non solo nuove possibilità lavorative e sulla produzione di capitale immateriale.

I casi studio analizzati propongono sostanzialmente delle azioni che possiamo sintetizzare in tre categorie:

- Azioni di RIFUNZIONALIZZAZIONE, con le quali viene avviato un processo di bonifica e di rigenerazione delle aree industriali abbandonate, da riattivare come nuovi poli attrattori turistici, capaci di sviluppare nuove economie;

- Azioni di RINATURALIZZAZIONE, consistenti nella rigenerazione delle aree di produzione industriale in contenitori di laboratori artistici, dopo avere avviato un processo di bonifica e di riconversione dei siti mediante la pianificazione di un masterplan integrato da un progetto paesaggistico e da una strategia di riuso del costruito.

- Azioni di RIATTIVAZIONE urbana che illustrano le grandi potenzialità di recupero di un intero contesto abitativo "sottoutilizzato", in attesa della riconversione di tali luoghi, in luoghi di produzione culturale, con il coinvolgimento della popolazione locale e dei visitatori;

Verranno mostrati i casi studio, europei ed italiani, del Farm Cultural Park a Favara, dei Cantieri Culturali della Zisa a Palermo, del distretto LX Factory a Lisbona, del polo creativo di Westergasfabriek ad Amsterdam ed il caso a Marsiglia Friche Belle deMai.



0 200 450m

Lx Factory

Un distretto turistico e culturale a Lisbona

PAESE: Portogallo

SUPERFICIE: 23.000 m²

ANNO DI REALIZZAZIONE: 2008

Alla fine degli anni '90, la città di Lisbona divenne protagonista di un percorso di riqualificazione di alcune aree industriali dismesse.

Tra queste, il quartiere di Alcântara ospitava un vecchio sito industriale in via di abbandono che per 150 anni fu sede della "Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense" e che nel 2008 si presentava ancora come un grande vuoto urbano in uno dei quartieri cerniera della città.

Fu così che la municipalità di Lisbona decise di rilevare il sito con lo scopo di reintegrarlo nel tessuto urbano e di abbattere il limite socio-culturale tra centro storico e quartieri limitrofi.

Oggi il polo artistico contiene differenti servizi come caffetteria, ristorazione, aree per il coworking, studi d'artista, ostelli e l'iconica libreria Ler Devangar.

Lx factory è un catalizzatore di creatività, posta non a servizio della città ma a completamento di essa, con l'obiettivo primario di ospitare, vendere ed affittare spazi, come ad esempio i vecchi magazzini, per promuovere molteplici attività.

La forza del progetto di LX Factory risiede nella diversificazione delle destinazioni d'uso: una fucina di esperienze, un luogo in cui uffici, *startup*, spazi di *coworking*, ristoranti, caffetterie, librerie, negozi d'abbigliamento e locali notturni convivono, un luogo che è di tutti e per tutti.

Da diversi anni Lisbona si sta affermando come uno dei luoghi più rappresentativi in Europa per la cosiddetta *street art*, con molti esempi importanti nel quartiere di Alcântara. Alcuni artisti sono ormai famosi a livello internazionale, come Vhils, Bordalo II, How and Nosm e AkaCorleone.

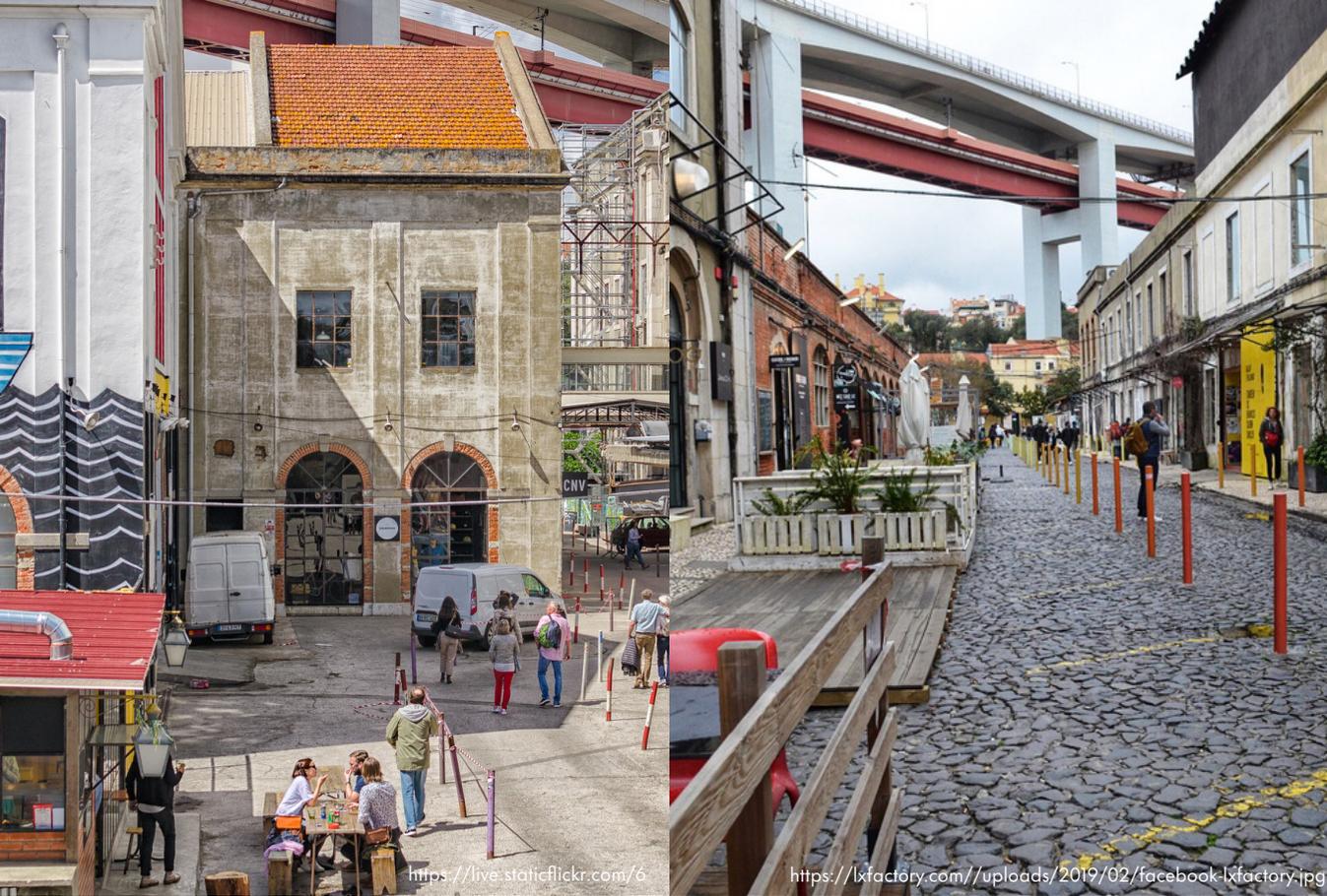
Questi artisti hanno realizzato opere esposte sulle facciate degli edifici e sulle murature di tutto il quartiere, oltre che all'interno della LX Factory e del Village Underground⁵².

La rigenerazione è legata al recupero del patrimonio (diversi tipi di patrimonio industriale e culturale) e alla fondazione di nuovi musei: il museo Carris, la metropolitana di Lisbona, il centro culturale di Macao, l'Experience Pier 7 e il museo Berardo ne sono un esempio.

C'è da considerare però che la riqualificazione di queste aree industriali dismesse ha generato molti conflitti nel territorio urbano, poiché si trattava di grandi lotti che attiravano l'interesse di speculazioni immobiliari, essendo situati in porzione centrale della città, con infrastrutture consolidate, e perché erano vicini al fiume (rapporto privilegiato con il paesaggio). Questa è diventata una delle sfide da risolvere per la città di Lisbona: ricercare soluzioni per ristabilire l'identità di quel luogo attraverso idee creative e culturalmente interessanti.

Così, a partire dal 2002, sono stati presentati una serie di progetti e idee per promuovere un riassetto del sito⁵³.





<https://live.staticflickr.com/6>

<https://lxfactory.com/uploads/2019/02/facebook-lxfactory.jpg>

Tipo di trasformazione:
Permanente / Temporaneo

Grado di intervento
Minimo / Medio / Intenso

Caratteristiche formali architettoniche
Patrimonio edilizio
Originale / Riadattato / Rimodellato
Aggiunta di nuovi volumi
Bonifica del sito contaminato

Caratteristiche identificative
Localizzato sotto il ponte che attraversa il fiume Tago
Insieme industriale eterogeneo



<https://cdn-media.italiani.it/site-lisbona>





Friche Belle de Mai

Un polo artistico nel cuore del quartiere La Belle de Mai a Marsiglia

PAESE: Francia

SUPERFICIE: 45.000m²

ANNO DI REALIZZAZIONE: 1992

L'ex Manifattura tabacchi SEITA, è situata nel quartiere Belle de Mai, storicamente uno dei quartieri più trascurati nei processi di rinnovamento urbano a Marsiglia. Questa fabbrica, aperta nel 1847, è stata un centro di produzione importante, sia dal punto di vista economico che da quello sociale quale luogo di contatti operai uniti per la ricerca dei diritti dei lavoratori. Con la sua chiusura, avvenuta nel 1990, si perse un importante luogo di socialità per il quartiere.

Successivamente diversi spazi dell'ex manifattura vennero affidati all'associazione "Système Friche Théâtre" rendendo la Friche un laboratorio creativo e sociale. Dal 1995 la struttura venne inclusa nel progetto Euromediterranée. Iniziò così un processo di rifunzionalizzazione che presentava i tre nuclei principali negli isolati della fabbrica: gli archivi municipali, un polo multimediale e un polo della

creatività contemporanea. Il centro è pensato come un contenitore creativo per il quartiere, basato sulla condivisione delle informazioni in termini di sviluppo sociale economico e urbano.

L'obiettivo è quello di creare così un polo locale ed internazionale per gli artisti e per il quartiere.

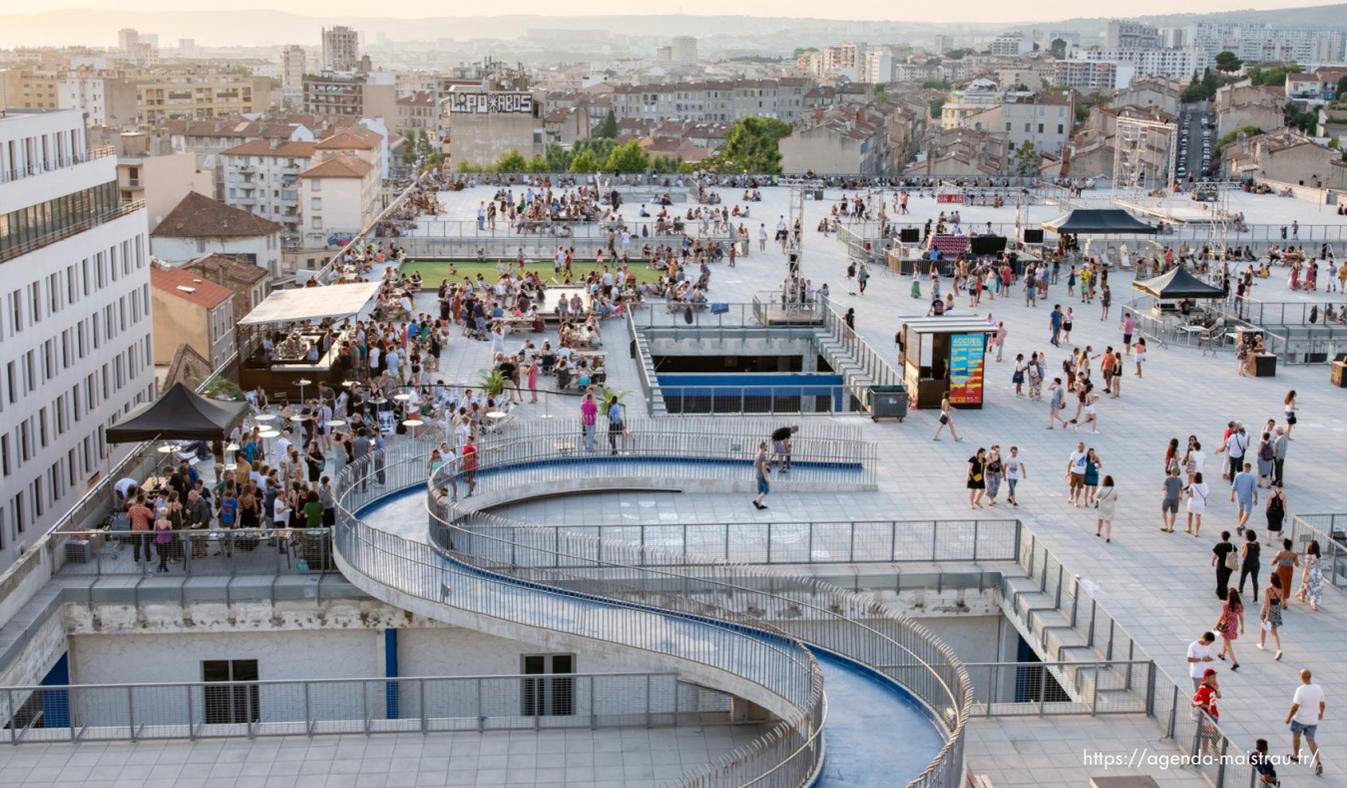
L'ex fabbrica, grazie alla qualità del suo patrimonio architettonico e alla sua posizione privilegiata vicino alla stazione ferroviaria di *Saint-Charles*, offre l'opportunità di riqualificazione urbana ed economica. La città di Marsiglia, cogliendone l'importanza, acquisisce gradualmente i tre isolati. L'Amministrazione Comunale di Marsiglia, nominata una apposita Commissione, ha assegnato con i suoi partner istituzionali e finanziari - la Regione PACA, il Dipartimento Bouches-du-Rhône, la Comunità urbana Marseille Provence Métropole e l'Ente pubblico di sviluppo Euroméditerranée - una vocazione a ciascun blocco⁵⁴.

La Friche diventa così uno dei luoghi immagine di rilancio di Marsiglia, parte di una rete creata per attrarre investitori e turisti. Malgrado l'operazione fosse pensata per restituire un luogo importante del passato al quartiere, ad oggi si può dire che l'ex manifattura sia vista come un corpo estraneo al contesto in cui si trova.

Infatti se La Friche è percepita, a livello nazionale ed internazionale, come un luogo aperto alla gente del quartiere, e a tutti i possibili fruitori indirizzato verso le più diverse esperienze artistiche, nonchè alla sperimentazione sociale ed educativa, d'altra parte a livello locale è vista da alcuni residenti come luogo chiuso in se stesso. Questo è almeno ciò che è emerso da un'indagine condotta tra gli abitanti da un gruppo di studenti alla fine del 2002⁵⁵.

Questa estraneità sembra dovuta dal fatto che le nuove attività non abbiano nessun legame con le vecchie attività storiche del quartiere, che invece era ricco di attività spontanee.





<https://agenda-maistrau.fr/>

Tipo di trasformazione:
 Permanente / Temporaneo

Grado di intervento
 Minimo / Medio / Intenso

Caratteristiche formali architettoniche
 Patrimonio edilizio
 Riadattato / Rimodellato

Aggiunta di nuovi volumi
 Riconosciuto come patrimonio storico
 Bonifica del sito contaminato

Caratteristiche identificative
 Presenza di un belvedere che si affaccia sulla città



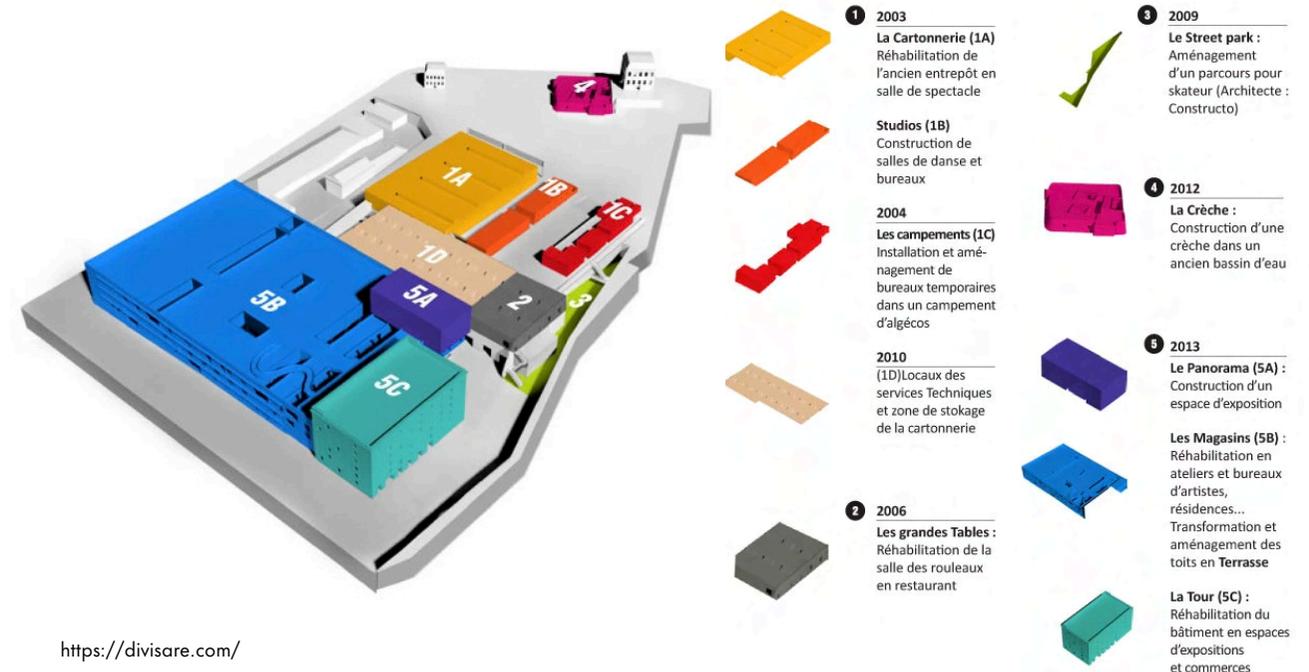
<https://divisare.com/projects/222309-arm-architectures-olivier-amsellem-friche-la-belle-de-mai>



<https://divisare.com/>



<https://divisare.com/>



<https://divisare.com/>



Cantieri Culturali alla Zisa

Un laboratorio artistico a Palermo

PAESE: Italia

SUPERFICIE: 55.000 m²

ANNO DI REALIZZAZIONE: 1995 - in evoluzione

Nel 1892 a Palermo venne costruito un mobilificio, la cui area accoglieva circa 23 capannoni. Il momento più florido dell'azienda si ebbe quando a capo di essa era Vittorio Ducrot, figlio adottivo dell'ex proprietario. La fabbrica diventò un punto di riferimento per la città. La produzione era così florida che l'azienda aveva diversi punti vendita distribuiti per l'Italia, oltre che a Palermo.

Durante la seconda guerra mondiale, la fabbrica diventò anche un centro di produzione di arerei, ma la società nel 1939 venne ceduta ad un imprenditore di Genova ed è proprio da questo momento che inizia una lenta decadenza della sua attività economica e produttiva.

Nel 1973, una parte dell'area della fabbrica che per lungo tempo aveva ospitato

più di 2000 operai, con una variante al Piano diventa destinazione per l'edilizia residenziale.

Le ex officine Ducrot diventano esempio di architettura industriale, trasformandosi in centro culturale denominato: Cantieri Culturali alla Zisa. L'ex officina oggi è un'area ricca di spazi espositivi, cinematografici e musicali. Attualmente l'area ospita: "L' institut français de Palerme", il centro culturale tedesco Goethe-Institut, l'istituto Gramsci Siciliano e la biblioteca, la Scuola nazionale di cinema che appartiene al Centro Sperimentale di Cinematografia e l'Accademia di Belle Arti di Palermo⁵⁶.

Dal 2012 diventa sede di ZAC_Zisa Zona Arti Contemporanee e dal 2017 sede internazionale di fotografia. Nel 2018 viene inaugurato lo "Spazio Franco", luogo dedicato alla creazione di attività multidisciplinari. Dal 2019 l'area dei Cantieri Culturali accoglie anche la sede regionale di Legambiente e la sede del festival dedicato alla musica elettronica e alle arti visive MainOFF Festival⁵⁷.





<https://www.che-fare.com/>



<https://www.artribune.com>



<https://www.facebook.com/Area.delle.Culture.Palermo/>



<https://magazine.leviedeitorsi.com/>

Tipo di trasformazione:
Permanente / Temporaneo

Grado di intervento
Minimo / Medio / Intenso

Caratteristiche formali architettoniche
Patrimonio edilizio
Riadattato / Rimodellato
Aggiunta di nuovi volumi
Riconosciuto come patrimonio storico
Bonifica del sito contaminato

Caratteristiche identificative
Un sistema culturale caratterizzato da un alto tasso di ibridazione tra le funzioni



www.cantiericulturalizza.it/



Westergasfabriek

Un progetto urbano integrato ad Amsterdam

PAESE: Olanda

SUPERFICIE: 11.500 m²

ANNO DI REALIZZAZIONE: 2000 - 2001

L'ex complesso industriale della Westergasfabriek si è sviluppato negli ultimi anni come un ampio contenitore di produzione culturale. Il masterplan, realizzato dallo studio Braaksma & Roos Architectenbureau, ha sviluppato una strategia di trasformazione degli edifici monumentali della fabbrica riconvertendoli in un polo multifunzionale in cui la gente possa lavorare, rilassarsi ed incontrarsi. Gli edifici che compongono il complesso sono la cornice di grandi eventi come ad esempio "la settimana della moda di Amsterdam", "il festival di danza Awakenings" e molti altri festival culinari che si svolgono durante tutto l'anno. Il successo di tale pianificazione risiede nella creazione di un'atmosfera creativa tra lo spazio urbano verde e il patrimonio storico costruito⁵⁸.

La rinaturalizzazione avvenuta in quest'area occupa un ruolo fondamentale nella pianificazione di questo distretto. Negli anni Settanta ed Ottanta infatti,

il sito rappresentava un'area fortemente inquinata della città poichè ospitava originariamente una centrale di gas di carbone, formata da gasometri, sale di depurazione e capannoni di stoccaggio. Dopo la bonifica del tessuto urbano ed un riuso temporaneo e flessibile degli edifici, negli anni Novanta la Westergasfabriek divenne un potenziale polo attrattivo per la città di Amsterdam. Il masterplan ha previsto la rifunzionalizzazione ed il restauro di 17 strutture ed un'integrata progettazione di un parco circostante. Il programma degli interventi ha mirato a conservare l'identità culturale del luogo, e la sua architettura.

Tra gli edifici più noti vi è il gasometro con una superficie di 3000m² ed un'altezza di 16m, che oggi ospita grandi mostre, fiere e spettacoli.

Allo scopo di consentirne il riuso, alcuni edifici sono stati oggetto di interventi strutturali leggeri, capaci di garantire un uso pratico all'interno degli ambienti. Questi luoghi ospitano funzioni flessibili: di giorno sono spazi per workshop, leggeri ed accoglienti e la sera diventano luoghi per eventi⁵⁹.

Il disegno dello spazio aperto sottolinea il carattere industriale e monumentale del complesso ed allo stesso tempo ne attenua l'aspetto rude.

Il parco presenta aree ricreative, con zone adibite a spazi per picnic o per esposizioni temporanee⁶⁰ integrate in un disegno del paesaggio che possa amplificare e accrescere il livello di biodiversità⁶¹.

Il masterplan dello spazio aperto, progettato dallo studio Gustafson Porter+Bowman, è considerato come un modello di bonifica di aree dismesse integrato ad un contesto urbano costruito. Il disegno crea esperienze spaziali e temporali, fruibili grazie ad una passeggiata che collega la piazza urbana ad est con una superficie naturalizzata ed aperta ad ovest. Tale progetto ha previsto la realizzazione di un parco giochi, di una cascata, di un ponte che sovrasta un lago artificiale (che può essere prosciugato e riutilizzato per ospitare eventi), e l'esistenza di un ampio spazio aperto capace di contenere circa 10.000 spettatori in caso di grandi festival⁶².

Il successo di questo masterplan può essere attribuito al processo di progettazione collaborativa tra le figure tecniche e la comunità pubblica, tra i quali è stato prediletto un dialogo partecipativo diretto sin dall'inizio dei lavori.⁶³





<https://www.bracksma-roos.nl/>



<https://www.bracksma-roos.nl/>

Tipo di trasformazione:
Permanente / Temporaneo

Grado di intervento
Minimo / Medio / Intenso

Caratteristiche formali architettoniche
Patrimonio edilizio
Riadattato / Rimodellato
Aggiunta di nuovi volumi
Riconosciuto come patrimonio storico
Bonifica del sito contaminato

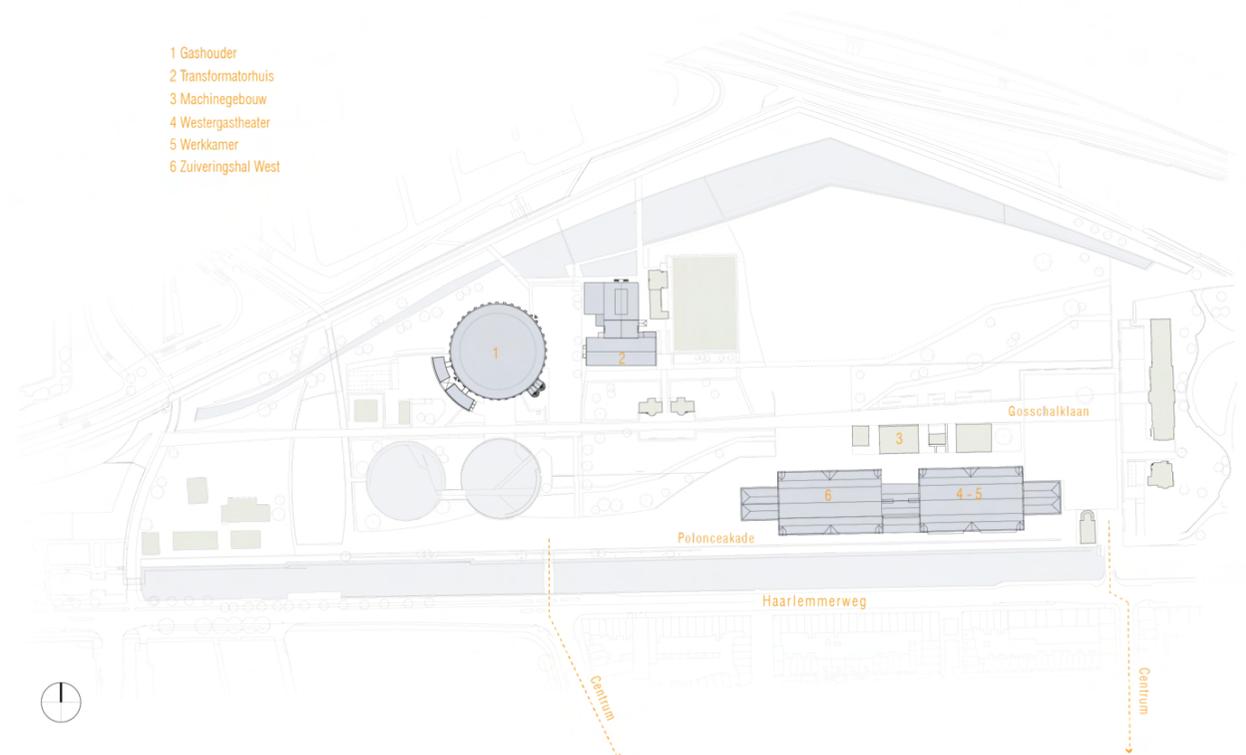
Caratteristiche identificative
Edifici di origine e stile neorinascimentale olandese
Presenza di un gasometro come landmark



www.mecanoo.nl/



www.mecanoo.nl/



- 1 Gashouder
- 2 Transformatiehuis
- 3 Machinegebouw
- 4 Westergastheater
- 5 Werkkamer
- 6 Zuiveringshal West

<https://www.bracksma-roos.nl/>



Farm Cultural Park

La speranza di rinascita di un paese a Favara nella Valle dei Templi di Agrigento

PAESE: Italia

SUPERFICIE: 18.000 m²

ANNO DI REALIZZAZIONE: 2010 - in evoluzione

Farm cultural Park si inserisce in un contesto territoriale del Parco Archeologico e Paesaggistico della Valle dei Templi di Agrigento, sito Unesco dal 1997, che attrae centinaia di visitatori l'anno. Farm è ad oggi uno dei poli culturali contemporanei più visitati d'Europa. L'obiettivo principale di Farm è stato quello di creare una comunità che possa diventare parte attiva del processo di rigenerazione. Negli anni '90, dopo un lungo periodo di migrazione, Favara poteva ritenersi un paese abbandonato, fulcro di degrado sociale e architettonico. Nel 2010 il crollo di una palazzina che causò la morte di due bambine, smosse le coscienze ed innescò il riscatto del paese⁶⁴.

Farm Cultural Park nasce dall'intraprendenza dell'avvocato Florinda Saieva e del notaio Andrea Bartoli, giovane coppia di professionisti, che ha deciso di restare

in Sicilia per diventare protagonista di un significativo cambiamento mettendo a servizio la loro capacità intellettuale ed economica per la riorganizzazione di "Sette Cortili", senza l'uso di aiuti economici da parte delle istituzioni. L'intervento è stato mosso dall'idea di fornire un luogo di scambi culturali e di ricchezza intellettuale nel quale le generazioni future possano rispecchiarsi. Farm è un centro culturale indipendente, attivo da circa 11 anni, esteso su 18.000 mq a Favara. Esso ne rappresenta la rinascita, testimoniata dall'importante mole di visite da parte di turisti, attratti da questo polo di sperimentazione artistico-culturale⁶⁵.

Il progetto si colloca all'interno di un quartiere di origine araba. Cortile Bentivegna è costituito da sette cortili circoscritti da edifici arabi. Attraverso la comprensione e l'intuizione delle potenzialità del centro storico, ed il coinvolgimento della popolazione locale e dei visitatori, il progetto ha preso forma tramite l'uso dell'arte intesa come elemento principale di promozione dello sviluppo economico della cittadina, ne sono nati investimenti per bar, ristoranti e alloggi, incrementando le nuove disponibilità lavorative.⁶⁶

Il progetto pone l'attenzione sulla rigenerazione delle coscienze oltre che sulla riqualificazione urbana. Nel corso di sette anni, il polo artistico, a seguito di un investimento di circa 20 milioni di euro, ha portato 120 mila visitatori all'anno ed ha favorito un incremento delle posizioni lavorative.

Il restauro è stato realizzato con il supporto dello studio "LAPS Architecture" che ha immaginato il luogo tramite una visione generale progettuale in contrasto con visione architettonica disomogenea alimentata da un piano in costante evoluzione. Il lavoro dello studio architettonico si è incentrato sul recupero sostenibile e a basso costo degli immobili dando particolare attenzione all'agricoltura urbana e all'innovazione sociale. Gli immobili di origine residenziale sono riutilizzati ora come galleria d'arte moderna, museo per bambini, bar, spazi didattici, aree gioco per bambini, spazi per orti urbani e residenze per artisti.

Gli edifici si presentano con facciate bianche, pronte a diventare tele per artisti per usi temporanei. Gli spazi sono organizzati tramite un percorso continuo ed organico.⁶⁷





https://it.wikipedia.org/wiki/Farm_Cultural_Park



<https://lacriticonablog.com/>



<https://www.meer.com/it/authors/853-mariangela-di-natale>



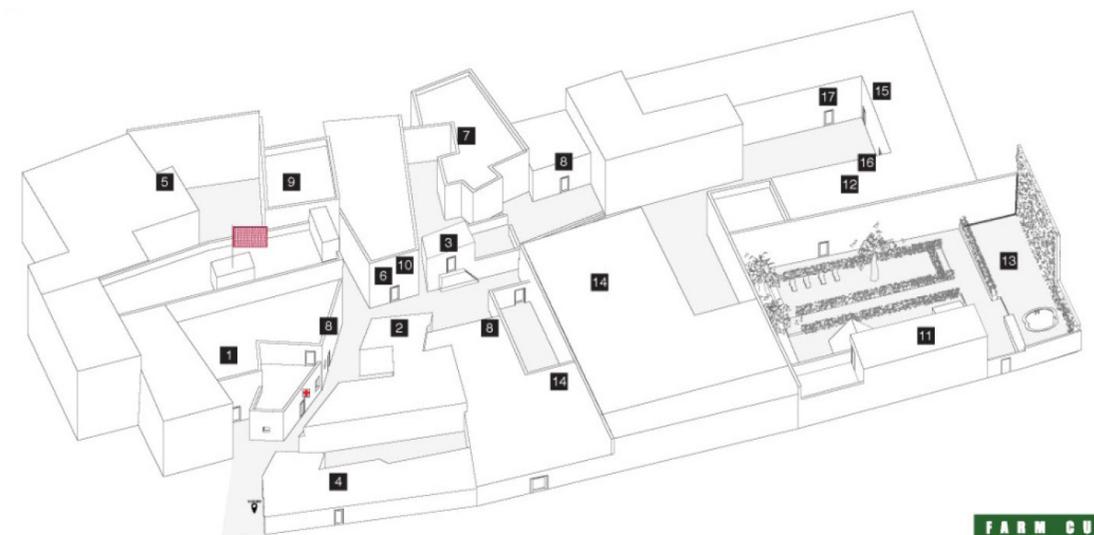
https://pbs.twimg.com/media/EgZp_mfXgAYIoYf.jpg

Tipo di trasformazione:
Permanente / Temporaneo

Grado di intervento
Minimo / Medio / Intenso

Caratteristiche formali architettoniche
Patrimonio edilizio
Riadattato / Rimodellato
Aggiunta di nuovi volumi
Riconosciuto come patrimonio storico
Bonifica del sito contaminato

Caratteristiche identificative
Distribuzione diffusa dei contenitori culturali in diversi punti della città



FARM CULTURAL PARK
guest of Padiglione Italia at the 17th International Architecture Exhibition of Venice

| ART | EAT | SLEEP | ENJOY |
|---|---|--|---|
| 1 Farm XL / exhibitions Sou / the architecture school for children 7shop / vintage & handmade Farm Roof Garden | 4 Patti / cannoli & ice-cream 5 Purperia / octopus & street food 6 Community / wine bar | 9 Al Qamar 10 Community 11 Suite Riad 12 Eight / artist residency | 13 Riad / urban beach 14 Nzemmula / social kitchen 15 Holy Cow / coworking 16 Stay hungry stay foolish / toilet 17 Will you? / toilet |
| 2 Museo Delle Persone / History of FCP 3 ScenarioFarm / videobox - nanobox | 7 Bellamè / pizzeria 8 Basta / caffetteria - spaghetteria - friggitoria | | |

RIFLESSIONI CONCLUSIVE

Il confronto dei casi studio analizzati, ha permesso di ottenere una panoramica sulle strategie attuate da alcune città nei confronti di aree abbandonate da rigenerare.

I casi studio, a scale di intervento differenti, presentano una ragguardevole diversità di pratiche urbane in contesti europei ed italiani. Quello che ne costituisce l'elemento di unione è l'utilizzo del capitale culturale come strumento di sviluppo e di gestione delle *policy* cittadine.

Tra le categorie prese in esame, i casi studio riferiti alla rifunzionalizzazione hanno messo in mostra diverse realtà.

Per quanto concerne i casi esteri, sono state indagate le realtà del distretto LX Factory, a Lisbona e del riuso della struttura Friche La Belle de Mae, a Marsiglia. Questi due processi hanno condizionato in maniera determinante, e diversa, i quartieri in cui sono localizzati. La loro forza è data dall'ampia diversificazione delle destinazioni d'uso. Gli usi dei magazzini sono stati implementati grazie alla fruizione di spazi all'aperto. Questi ricevono il loro sostentamento da attività commerciali e turistiche. La Friche rappresenta in particolare un luogo iconico di aggregazione sociale per il quartiere. Il progetto di riuso dell'ex Manifattura di tabacco, incluso nel programma più ampio "Euroméditerranée", avviato a Marsiglia nel 1995, nonostante fosse un esempio di riuso di spazi destinati alla socialità, non è riuscito, però, a far sì che lo spazio in questione, potesse inglobarsi completamente con il carattere identitario del luogo. Pertanto, lo studio di questo caso, ha mostrato come talvolta un intervento risulta valido non tanto per la sua dispendiosità, ma per la sua capacità di integrazione con l'identità del luogo. In Italia, un caso di rifunzionalizzazione è il complesso dei Cantieri Culturali alla Zisa, a Palermo. Tale esempio, anch'esso basato sul riuso e sulla valorizzazione architettonica del patrimonio costruito, ha avuto successo grazie ad un modello di sviluppo *bottom-up* del tessuto associativo, in collaborazione con gli enti cittadini. Questo luogo è sede di manifestazioni culturali e di laboratori didattici a cui i cittadini partecipano con una frequentazione attiva.

Una realtà molto differente è invece quella relativa al distretto di Westergasfabriek ad Amsterdam, in Olanda. Il progetto realizzato su quest'area ha integrato il patrimonio storico con l'ambito paesaggistico. Il recupero e il riuso adattivo delle ex strutture industriali sono strategie di un più ampio progetto urbano, capace di aumentare il grado di biodiversità dell'ambiente legandolo ad esigenze funzionali di percorrenza. La gestione e lo sviluppo dello spazio aperto esalta l'aspetto naturalistico e fornisce una distesa fruizione degli ambienti. È stato interessante notare come la forza di questo processo possa essere la progettazione di tipo partecipativo tra i tecnici e i cittadini locali, attuata sin dall'inizio dei lavori.

Infine, il noto caso di FARM - Farm Cultural Park nella piccola realtà cittadina di Favara presenta un unicum di riattivazione urbana nel panorama europeo. La rinnovata cittadina di Favara, ha visto l'alimentarsi di un nuovo flusso turistico e artistico in grado di riattivare economie urbane, grazie alla generazione di un numero consistente di nuove possibilità lavorative. La scelta in ambito culturale di queste rigenerazioni urbane, è da considerarsi vincente grazie alle ricadute positive in ambito economico, sociale e politico. In tutti i casi descritti, la città e la comunità locale sono incentivate a sviluppare nuovi modelli di produzione artistica, attraverso l'uso di elementi materiali ed immateriali, adeguandosi alle contingenti necessità di competitività economica delle città contemporanee.

| | LX Factory | Friche Belle de Mai | Cantieri Culturali alla Zisa | Westergasfabriek | Farm Cultural Park |
|----------------------------------|------------|---------------------|------------------------------|------------------|--------------------|
| Processo di rigenerazione | | | | | |
| TOP-DOWN | | ✓ | | ✓ | |
| BOTTOM-UP | ✓ | | ✓ | | ✓ |
| Tipo di trasformazione | | | | | |
| PERMANENTE | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| TEMPORANEO | ✓ | | | | ✓ |
| Grado di intervento | | | | | |
| MINIMO | ✓ | | ✓ | | |
| MEDIO | | | | | ✓ |
| INTENSO | | ✓ | | ✓ | |
| Attori | | | | | |
| PUBBLICI | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
| PRIVATI | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| CITTADINI | ✓ | | | ✓ | ✓ |

Note

- 1 C. Macchi Cassia, *Il grande progetto urbano - La forma della città e i desideri dei cittadini*, Carocci, Roma, 1991
- 2 Taranto e Grecia Salentina, *candidata capitale della cultura 2022*, [https://www.comune.taranto.it/attachments/article/2641/slide%20capitale%20cultura%20\(1\).pdf](https://www.comune.taranto.it/attachments/article/2641/slide%20capitale%20cultura%20(1).pdf), 30 luglio 2020
- 3 *Contratto istituzionale di sviluppo Taranto*, Invitalia, <https://www.invitalia.it/cosa-facciamo/contratti-istituzionali-di-sviluppo/cis-taranto>
- 4 <https://www.domusweb.it/it/speciali/biennale-architettura-veneziana-2021/2021/talk-ecosistema-taranto-come-rinascita-la-citta-dei-due-mari.html>
- 5 C. Novembre, Dottorato di ricerca, *Trasformazioni urbane e sviluppo locale. Elementi di competitività tra città*, Università degli Studi di Catania, 2012 pag.73
- 6 C.Sposito, *Sul Recupero delle aree industriali dismesse, Tecnologie materiali impianti ecosostenibili e innovativi*, Maggiori Editore, ISBN 978-88-387-6107-8, Milano, 2012, pag.24-27
- 7 R. Gambino, *Dal recupero alla riqualificazione urbana: nuove politiche, strumenti e strategie operative*, in C. Giammarco&A.Isola, *Disegnare le periferie: il progetto del limite*, NIS, Roma, 1993
- 8 C. Novembre, Dottorato di ricerca, *Trasformazioni urbane e sviluppo locale. Elementi di competitività tra città*, Università degli Studi di Catania, 2012 pag.74
- 9 B. Secchi ., *Le condizioni sono cambiate*, in "Casabella" n. 498, Milano1984
- 10 Op.cit
- 11 Op.cit
- 12 Op.cit
- 13 C.Sposito, *Trasformazione e riuso dei vuoti urbani - Il ruolo delle aree industriali di-smesse nella riqualificazione urbana*, Saggi e punti di vista, Dipartimenti di Architettura, Università di Palermo, Italia, rivista TECHE, 2016, ISSN online: 2239-0243
- 14 Ibidem
- 15 Secondo il numero di marzo 2020 della rivista The Art Newspaper, nel 2019, la Tate Modern è stata il sesto museo più visitato al mondo con oltre 6 milioni di visitatori, fonte (<https://www.rainews.it/archivio-rainews/media/20-anni-di-Tate-Modern-la-galleria-arte-moderna-di-Londra-piu-visitata-al-mondo-caf590fb-3514-466b-9009-5f7ebdf606c0.html#foto-1>)
- 16 C.Sposito, *Trasformazione e riuso dei vuoti urbani* , Saggi e punti di vista, Dipartimen- ti di Architettura, Università di Palermo, Italia, rivista TECHE, 2016, ISSN online: 2239- 0243

17 Ibidem

18 F. Bianchini e M. Parkinson, *the West European Experience*, Manchester University Press, 1993

19 M.Nuccio e D. Ponzini, *Le strategie di rigenerazione della città creativa*, in *Laboratori urbani. Organizzare la rigenerazione urbana attraverso la cultura e l'innovazione*, a cura di F. Montanari e L. Mizzau, Fondazione Giacomo Brodolini, Roma, Ottobre 2015, pag. 86-87, ISBN 9788895380278

20 G.Evans, *Measure for Measure: Evaluating the Evidence of Culture's Contribution to Regeneration*, Urban Studies, Sage Publications, Inc. Vol.42, 2005

21 Ibidem

22 Claudio Novembre, Dottorato di ricerca, *Trasformazioni urbane e sviluppo locale. Elementi di competitività tra città*, Università degli Studi di Catania, 2012 pag.80-84

23 N. Smith , *New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy*. *Antipode*, 2002. <https://doi.org/10.1111/1467-8330.00249>

24A. Pratt , *The Cultural Contradictions of the Creative City*, *City, Culture and Society*, 2 (3), 2011, p. 123-130

25 A. Pratt , *The Cultural Contradictions of the Creative City*, *City, Culture and Society*, 2 (3), 2011, p. 123-130

26 Ibidem

27 D. Ponzini, *Bilbao Effects and Narrative Defects*, *Cahiers de recherche du Programme Villes & territoires*, Sciences Po, Parigi, 2010

28 D.Ponzini, M.Nastasi, *Starchitecture : scene, attori e spettacoli nelle città contemporanee*, Allemandi & C, Torino, 2011

29 M.Nuccio e D. Ponzini, *Le strategie di rigenerazione della città creativa*, in *Laboratori urbani. Organizzare la rigenerazione urbana attraverso la cultura e l'innovazione*, a cura di F. Montanari e L. Mizzau, Fondazione Giacomo Brodolini, Roma, Ottobre 2015, pag. 87-91, ISBN 9788895380278

30 Ibidem

31 P.L. Sacco, G.Ferilli, *Il distretto culturale evoluto nell'economia post-industriale*, FrancoAngeli, Milano 2006, p. 194-213

32 L.Cataldo, *Musei e patrimonio in rete : dai sistemi museali al distretto culturale evoluto*, Milano, Hoepli, 2014

33 D. Dirani, *Nasce il Distretto culturale evoluto – Soft Economy*, Il Sole 24 Ore, Milano, 2012, Symbola

34 Ibidem

35 Le tecnologie dell'informazione e della comunicazione (in acronimo TIC o ICT, dall'inglese information and communications technology) sono l'insieme dei metodi

e delle tecniche utilizzate nella trasmissione, ricezione ed elaborazione di dati e informazioni (tecnologie digitali comprese). (it.wikipedia.org/)

36 M. Lavagna , *Città e Cultura. Politiche per uno sviluppo urbano sostenibile basato sulla cultura*, Tesi di Dottorato di Ricerca in Economia della Comunicazione e dello Spettacolo, IULM, Milano, Tutor Prof. M. Trimarchi, 2005

37 Martelloni R., *Nuovi territori. Riflessioni e azioni per lo sviluppo e la comunicazione del turismo culturale*, Milano, Franco Angeli, 2007

38 Ibidem

39 S. Bagdadli, *Le reti di musei. L'organizzazione a rete per i beni culturali in Italia e all'estero*, Milano, Egea, 2001

40 G. Alberti, D. Giusti, *Alla ricerca dei distretti culturali. Un'analisi critica della letteratura*, *Liuc Papers n. 229, Serie Management ed economia della cultura 2*, pp. 1-31, <http://www.biblio.liuc.it/liucpap/pdf/229.pdf>, 29.07.2015., 2009

41 L.Cataldo, *Musei e patrimonio in rete : dai sistemi museali al distretto culturale evoluto*, Milano, Hoepli, 2014

42 Massimo Preite, professore associato di urbanistica presso l'Università di Firenze, è responsabile di numerosi progetti di ricerca nei settori della pianificazione territoriale e della valorizzazione del patrimonio industriale, fonte <https://www.aadfi.it/accademico/preite-massimo/>

43 M. Preite, *Paesaggi industriali e patrimonio Unesco*, *Industrial heritage 2*, Roma, C&P Adver Effigi, 2018

44 Op.cit.

45 Op.cit.

46 J. Doeser, M.Kim, *Governance Models for Cultural Districts*, GCDN (Global Cultural District Network), <https://gcdn.net/wp-content/uploads/2018/04/GCDN-Governance-Models-for-Cultural-Districts-2018.pdf>, 2018

47 L.Cataldo, *Musei e patrimonio in rete : dai sistemi museali al distretto culturale evoluto*, Milano, Hoepli, 2014

48 Ibidem

49 Ibidem

50 Ibidem

51 Ibidem

52 L.Zamirri , M. Brito, *FROM INDUSTRY TO TOURISM: THE CASE OF LX FACTORY IN THE ALCÁNTARA DISTRICT*, University of Oradea, Department of Geography, Tourism and Territorial Planning

53 Ibidem

54 B. Grèsillon, *La reconversion d'un espace productif au cœur d'une métropole : l'exemple de la Friche de la Belle de Mai à Marseille*, TELEMME - UMR 6570, Rives

méditerranéennes, 2011 (38), p.87-101

55 Ibidem

56 Cantieri Culturali alla Zisa, https://it.wikipedia.org/wiki/Cantieri_Culturali_alla_Zisa

57 Una storia d'amore, Cantieri culturali alla Zisa, (<https://www.cantiericulturalizisa.it/storia/>)

58 Westergasfabriek, Amsterdam - broedplaats voor creatieve energie, fonte (<https://www.braaksmar Roos.nl/project/westergasfabriek-amsterdam/>)

59 Ibidem

60 Ibidem

61 Westergasfabriek Terreno, Amsterdam, Olanda, fonte <https://www.mecanoo.nl/Projects/project/91/Westergasfabriek-Terrain>

62 Cultuurpark Westergasfabriek, fonte <http://www.gp-b.com/cultuurpark-westergasfabriek>

63 Ibidem

64 M. Di Carlentini, S. John Liotta, *Farm Cultural Park*, Planur-e, 2016

65 Ibidem

66 <https://www.farmculturalpark.com/la-nostra-storia/>

67 Ibidem

Note

68 PPTR Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, <http://www.paesaggiopuglia.it/>

69 Denominazione alternativa del Mar Piccolo, a causa della forma del suo bacino, costituito da due seni idealmente divisi dal Ponte Punta Penna

70 Op.cit.

71 Eni S.p.A., acronimo di Ente Nazionale Idrocarburi, è un'azienda multinazionale creata dallo Stato italiano come ente pubblico nel 1953 sotto la presidenza di Enrico Mattei; convertita oggi in società per azioni nel 1992, (<https://it.wikipedia.org/wiki/Eni>)

72 L'ILVA di Taranto, fondata nel 1961, oggi in possesso di Acciaierie D'Italia, è la più grande acciaieria d'Europa

TARANTO LA CITTÀ DEI DUE MARI

- 2.1 / Il territorio: caratteri salienti e distintivi
- 2.2 / Lo sviluppo economico e il decremento demografico
- 2.3 / Da colonia della Magna Grecia a polo industriale
- 2.4 / Una stagione di progetti per il rilancio di Taranto
- 2.5 / 2015 - 2022 Una visione di insieme degli interventi rigenerativi in atto



Foto personale

2.1 | IL TERRITORIO: CARATTERI SALIENTI E DISTINTIVI

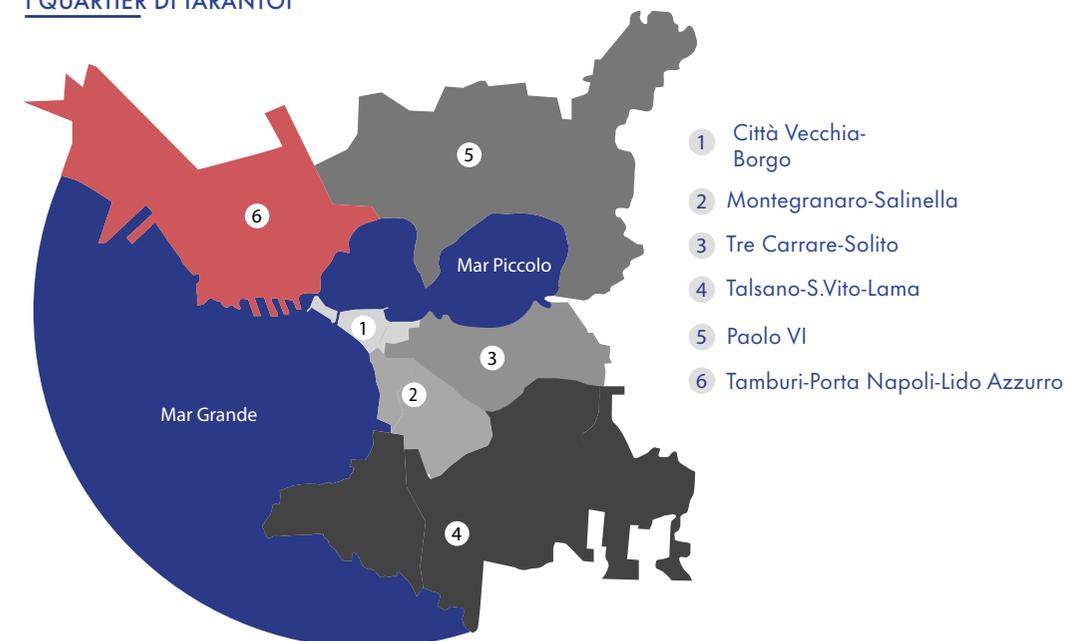
La “**Città dei due mari**”, così conosciuta perchè bagnata dal **Mar Grande e dal Mar Piccolo**, sorge nella parte più interna del Golfo di Taranto.

La città si compone di sei quartieri (figura): Città Vecchia-Borgo, Montegranaro-Salinella, PaoloVI, Talsano-S.Vito-Lama, Tamburi-Porta Napoli-Lido Azzurro, Tre Carrare-Solito⁶⁸.

La città è bagnata dal Mar Jonio in un bacino chiamato Golfo di Taranto, il più grande d'Italia. Le acque che bagnano la città sono divise in due seni⁶⁹ dalla città vecchia, isola che fa da spartiacque: ad est di essa vi è Mar Piccolo ed a ovest vi è il Mar Grande⁷⁰.

Il due seni comunicano solo in due punti: attraverso il ponte di Porta Napoli, situato tra la città vecchia e il quartiere dei Tamburi, ed il canale artificiale, attraversato dal ponte San Francesco di Paola, comunemente denominato Ponte Girevole. Il territorio di Taranto, data la sua **conformazione pianeggiante**,

I QUARTIERI DI TARANTO



nelle zone più interne lontane dalla costa, si presta bene alle **attività agricole**, ma il loro sviluppo è stato frenato negli ultimi anni dai continui rilievi di sostanze tossiche depositate dalle industrie del territorio, in particolare su alcuni terreni vicini alla zona industriale.

Gli stabilimenti industriali, soprattutto la raffineria Eni⁷¹ e l'industria siderurgica controllata da Acciaieria D'Italia⁷² (ex AcerloMittal ed ex ILVA), costituiscono il comparto economico occupazionale più fiorente, sebbene sia noto l'impatto ambientale che queste hanno sul territorio Tarantino⁷³.

Il territorio della Provincia di Taranto si estende su un'area di circa 2.500 km² di cui fanno parte 29 comuni; gli elementi principali che la costituiscono sono tre: l'altopiano carsico, un sistema di canyon e la piana costiera⁷⁴.



2.2 | LO SVILUPPO ECONOMICO E DECREMENTO DEMOGRAFICO

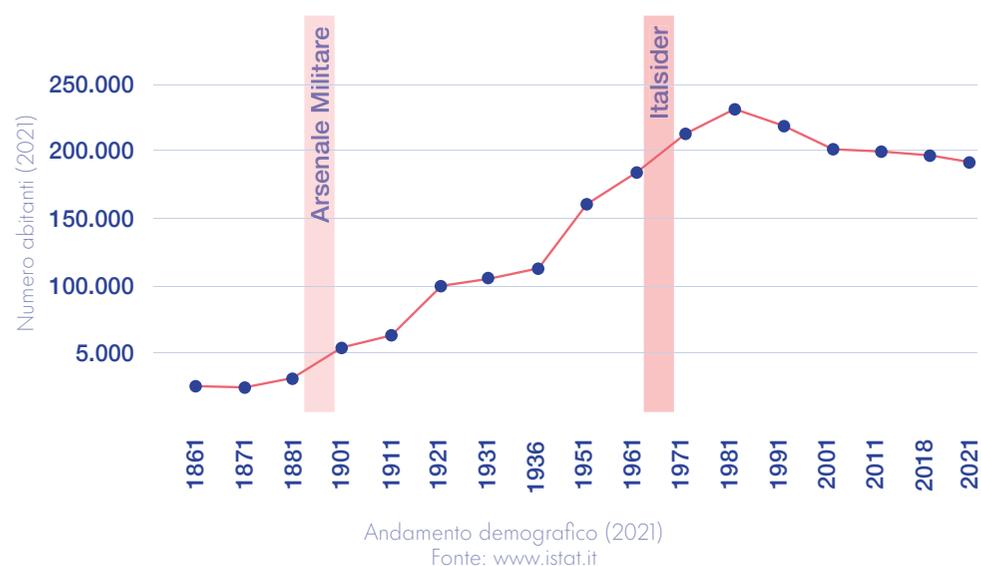
Nonostante che negli ultimi anni Taranto sia stata oggetto di diversi studi e pianificazioni urbanistiche, la città si mostra come un **territorio estremamente complesso sia dal punto di vista spaziale che sociale**.

Oltre al degrado del patrimonio edilizio, in particolare dei quartieri Tamburi e Paolo VI, la città vive un preoccupante **calo demografico**⁷⁵.

Tra la fine del 1800 e gli albori del 1900 l'insediamento della **Marina Militare e dell'Arsenale Militare** diede impulso allo sviluppo economico e sociale della città con la crescita delle attività commerciali e manifatturiere⁷⁶.

Negli anni Sessanta, con la costruzione **dell'Italsider**, Taranto ebbe, nel giro di venti anni, uno sviluppo demografico di oltre centomila abitanti. Tale incremento vide il suo apice all'inizio degli anni Ottanta, come evidenziato nel grafico in figura.

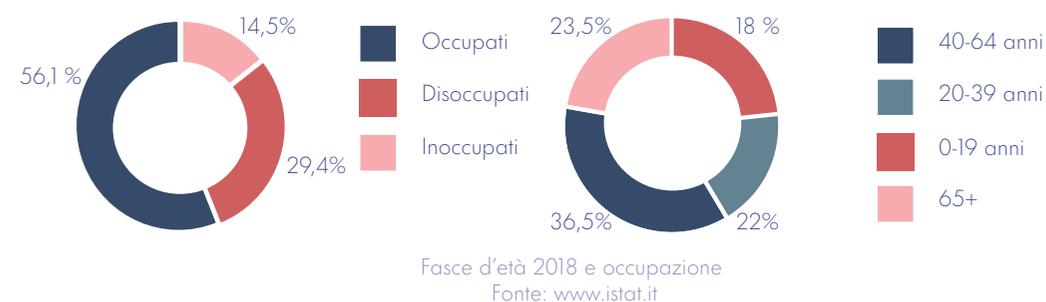
A partire dagli **anni Novanta**, iniziò una fase, protrattasi fino ad oggi, di progressiva riduzione della popolazione causata dall'abbandono della città da parte delle fasce più giovani di età con un conseguente innalzamento dell'età media cittadina⁷⁷ (Martinelli, Calvano, 2017).



Questo spopolamento ha inibito lo sviluppo di altre forme di imprenditorialità e, dagli anni Sessanta ad oggi, la principale fonte occupazionale della città è stata quella nel settore industriale favorita principalmente dalla presenza dello stabilimento siderurgico Italsider, divenuto ILVA nel 1995 con l'acquisizione del gruppo Riva. Il polo siderurgico fu poi venduto nel 2016 al colosso industriale mondiale AcerolMittal per poi diventare nel 2011 Acciaierie D'Italia controllata al 60% dallo Stato Italiano.

L'insediamento **dello stabilimento ha inciso in modo significativo sulla preesistente economia tarantina** che era basata principalmente sul settore primario, sull'industria manifatturiera e sulle attività legate all'industria navale. L'acciaieria è divenuta col tempo uno dei più grandi motivi di criticità economico-sociale, da un lato a causa della crisi mondiale del settore siderurgico, e dall'altro per la compromessa situazione ambientale dovuta all'inquinamento industriale. Numerosi i report che certificano la presenza di sostanze nocive alla salute umana nell'atmosfera della città: tra questi lo studio epidemiologico Sentieri, i rapporti dell'ISPRA e i rilievi dell'ARPA Puglia. Di contro Taranto presenta un alto tasso di disoccupazione e inoccupazione per la fascia di età lavorativa, compresa tra i 15 ed i 64 anni⁷⁸ (Panzetta, 2017).

La percezione della presenza dell'industria siderurgica come **problema ambientale** ha comportato una sensibile **migrazione della popolazione del quartiere Tamburi, della Città Vecchia e del Borgo, limitrofi al sito industriale**, verso quartieri più lontani, quali Montegranaro Salinella e Lama Talsano, generando così un progressivo degrado delle aree inquinate della città⁷⁹.



TIMELINE EVOLUZIONE URBANA

1862 ● Piano Conversano
Approvato

1910 ● Piano Galeone
Non approvato

1921 ● Piano Tian
Non approvato

1931 ● Piano risanamento Città Vecchia

1936 ● Piano Regolatore Calza Bini

1961 ● Piano TEKNE

1968 ● Piano per il Risanamento e il restauro conservativo della Città Vecchia, di Blandino

1971 ● Variante Barbin Vinciguerra

1986 ● Piano Particolareggiato del Borgo

1988 ● Piano Particolareggiato Affaccio Costiero Mar grande
Non approvato

2004 ● Urban II

2012 ● Commissario Straordinario per le bonifiche
Non ancora definito

2015 ● - Piano Paesaggistico Territorio regionale
- Contratto Istituzione di Sviluppo
- Piano interventi per il recupero, la riqualificazione e la valorizzazione della Città Vecchia

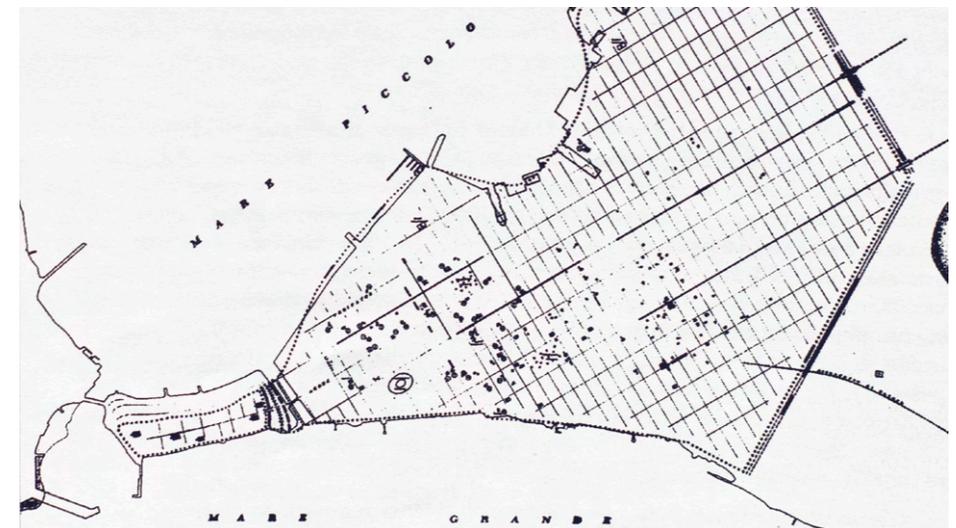
2022 ● - PUG
Non ancora definito
- PUMS
- Piano Isola Madre

2.3 | DA COLONIA DELLA MAGNA GRECIA A POLO INDUSTRIALE

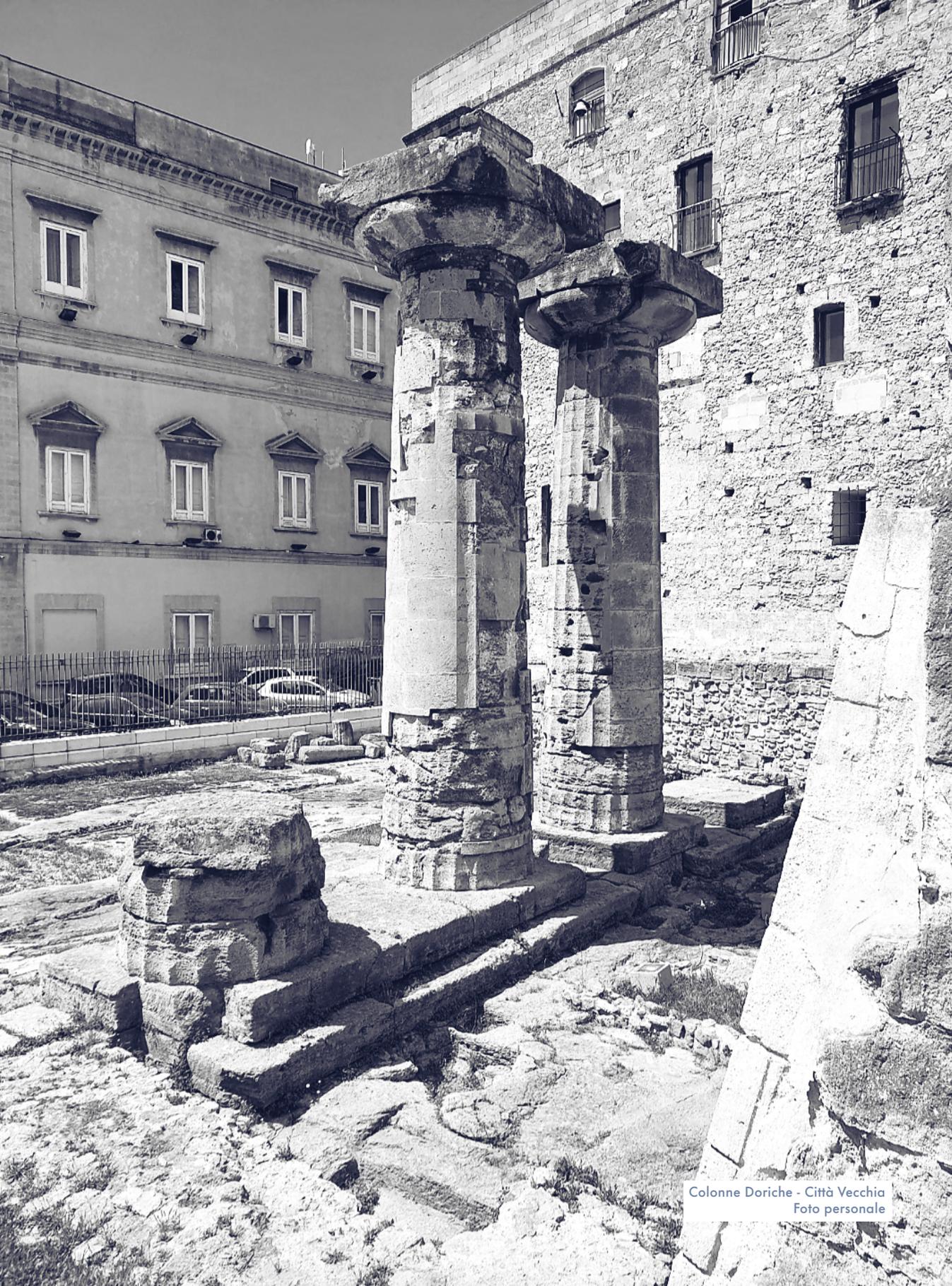
Taranto è una città antichissima. Se si fa riferimento alla riedificazione della città da parte dell'imperatore bizantino Nocifero Foca, Taranto conta quasi millecinquant'anni di storia, altrimenti, se prendiamo come riferimento la fondazione dei Parteni, gli anni si possono considerare addirittura 3000.

Sono diversi i reperti storici riferibili al **periodo Magnogreco che ci fanno capire quale fosse** la sua struttura urbanistica. Alcune testimonianze descrivono il territorio tarantino composto da due nuclei: l'arx (l'acropoli greca) e la zona del foro. Durante il periodo magnogreco Taranto visse un momento **ricco di prosperità** e grandezza che si tradusse in un incremento sia commerciale che demografico e furono realizzate molte strutture monumentali come l'anfiteatro, le terme e l'acquedotto.

Nel 209 a.C. Taranto **fu saccheggiata dai Romani**, i quali devastarono molti edifici di pregio architettonico appropriandosi anche di statue, pitture e tesori. A contribuire alla rovina furono i Saraceni che nel 1290 distrussero quel che

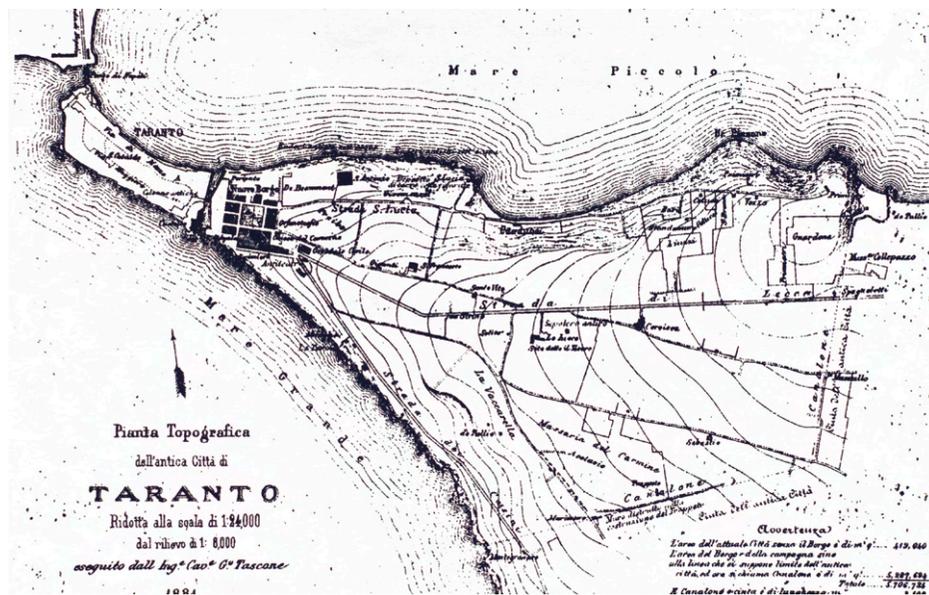


Pianta topografica di Taranto in età greca elaborata da Gino Lo Porto, 1970



Colonne Doriche - Città Vecchia
Foto personale

rimaneva della città. A tali distruzioni si sommarono quelle dei Bizantini i quali dopo aver occupato la città, costruirono **un sistema difensivo** che mantenne divisi il Nuovo Borgo dalla Città Vecchia per tutto il periodo del Medioevo⁸⁰ (Peluso, 2005). Nel 967 **l'imperatore Bizantino** Nocifero Foca, emanò un editto che prevedeva la **ricostruzione della città di Taranto** nella zona dove, durante il periodo Magnogreco, vi era l'antica acropoli, ovvero **l'Isola Madre**. Intorno all'800 l'impianto urbanistico che fino a quel momento si era sviluppato, non riusciva più a soddisfare le esigenze di contenimento della popolazione. Per risolvere le nuove esigenze e non avendo il permesso di costruire all'esterno delle mura, la limitazione spazio interno costrinse uno sviluppo in verticale degli edifici. La situazione, però, non migliorò e fu allora necessario costruire ugualmente al di fuori di esse. Così con Regio Decreto dell'1 settembre del 1865, il Governo stabilì che Taranto non era più legata ai vincoli della servitù militare rendendo, così, libera l'espansione urbana al di là dell'Isola Madre e il Ministero della guerra acconsentì alla demolizione delle cinta difensive dell'isola⁸¹ (Guadagnolo, 2005, p. 20-51).



Pianta topografica di Taranto elaborata da Luigi Viola, 1881

I piani regolatori

1862 // Il piano regolatore dell'arch. Davide Conversano

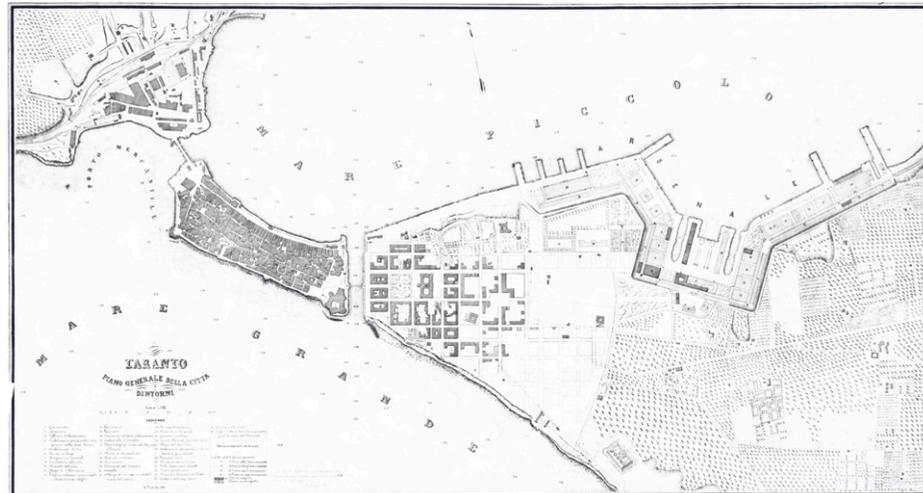
Nel 1865 il notevole sovraffollamento della città vecchia, la conseguente carenza di unità abitative e lo scioglimento del vincolo militare che impediva l'abbattimento delle mura di cinta e le fortificazioni della città, spinse il Consiglio Comunale di Taranto a dare incarico ad una Commissione di redarre un piano regolatore che prevedesse per la città una nuova pianificazione urbanistica anche attraverso la modifica di edifici preesistenti, come edifici luogo di culto, adattandoli agli assi del nuovo piano.

A presiedere la commissione fu chiamato l'Architetto Davide Conversano. Conversano aveva previsto che l'espansione della città sarebbe avvenuta da Porta Napoli fino alle mura di cinta del Cimitero, e da Porta Lecce fino al Convento di San Francesco Da Paola.

Il Piano prevedeva anche una specifica distribuzione spaziale delle attività produttive, in base alle esigenze della popolazione; ecco che **si decise di disporre le attività produttive nella zona orientale. L'obiettivo dell'architetto Conversano era quello di allontanare dal centro urbano la confusione che tali attività avrebbero generato. Secondo quanto ipotizzato da Conversano, la zona soggetta a maggiore espansione sarebbe stata l'attuale Taranto Croce (Quartiere Tamburi), perché era provvista di attività commerciali che insistevano nell'Area Portuale o nella Stazione Ferroviaria la quale prevedeva i collegamenti diretti tra le città di Bari, Martina Franca, Reggio Calabria e Napoli.**

Conversano non sapeva però che Taranto di lì a breve sarebbe diventata base della Marina Militare di Primo Livello e questo incrementò uno sviluppo demografico spontaneo nei pressi dell'Arsenale Militare, interrompendo l'espansione dell'attuale quartiere Tamburi. **Un ulteriore blocco, questa volta fisico, che limitò l'espansione di Taranto Croce verso la direzione Statte - Martina, vi fu per la realizzazione dello stabilimento siderurgico, attualmente di proprietà dello Stato Italiano (Ex Ilva).**

Nel 1866 iniziarono i lavori per la costruzione dell'attuale Molo Sant'Eligio e nel 1897, il Piano Regolatore prevedeva l'ubicazione definitiva del Porto, pro-



Piano generale della città, Piano Conversano, 1889

prio dove si trova oggi. Lo sviluppo industriale nel territorio determinò un aumento considerevole della popolazione che proveniva dalle campagne e dalle città limitrofe⁸².

1921 // Il piano regolatore dell'ingegnere Giulio Tian

Seppur Conversano avesse iniziato ad apportare modifiche al territorio, intorno al 1922 si ritenne necessario affidare all'Ingegnere Giulio Tian la redazione del nuovo Piano Regolatore, il quale avrebbe previsto un ampliamento di circa 200 ettari dei quartieri : Tre Carrare, Solito e Tamburi, prevedendo un incremento demografico di circa 50.000 abitanti. Il Piano però, non venne mai approvato.

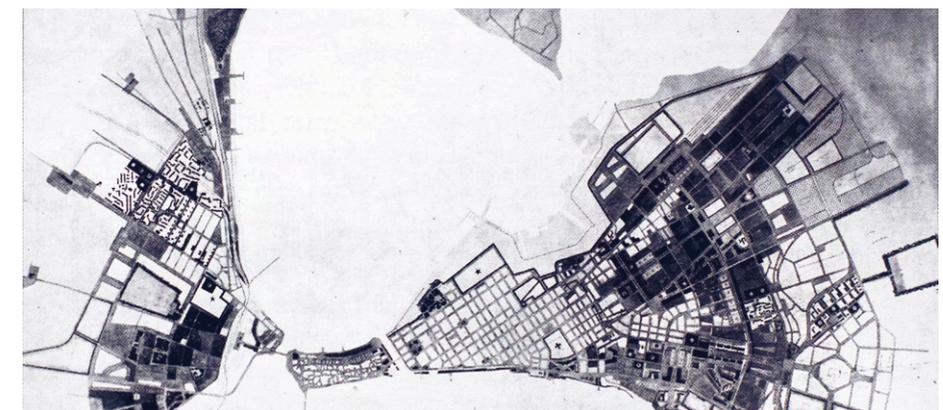
Il tecnico aveva previsto solo l'ampliamento del Nuovo Borgo, si dedicò anche all'espansione della zona Taranto Croce. Progettò infatti un collegamento diretto tra Piazza Fontana, centro storico, con la Stazione Ferroviaria, Quartiere Tamburi, prevedendo un viale alberato largo circa venti metri. Per permettere l'ampliamento della strada aveva pensato alla demolizione dei Magazzini Generali che limitavano l'accesso al piazzale antistante alla Stazione. Nella descrizione del Piano Regolatore, Tian indicò anche come si sarebbero dovuti sviluppare i quartieri all'interno

del territorio. **Per quanto riguarda il quartiere oggetto di studio, Porta Napoli, Tian aveva previsto la realizzazione di case economiche da realizzare nelle immediate vicinanze degli stabilimenti industriali. Tali abitazioni prevedevano dei giardini anteriori e diverse zone adibite a parco e a piazze. Tale piano, forse troppo ambizioso per una provincia come Taranto, non venne mai approvato⁸³.**

1954 // Il piano regolatore dell'architetto Calza Bini

Il 12 settembre del 1923, secondo il Decreto Legislativo n. 911, Taranto venne istituita come quinta Provincia Pugliese. Questa nuova posizione, insieme all'espansione determinata dalla presenza dell'Arsenale della Marina Militare, incrementò la necessità di sviluppare nuovi edifici pubblici che potessero rappresentare la nuova politica territoriale. Così il comune ebbe la necessità di incaricare Ferdinando Bonavolta della realizzazione del nuovo Piano Regolatore per la città. Subito dopo ne seguì uno nuovo e nel 1936 venne affidato l'incarico di redigere un nuovo Piano all'architetto Albero Calza Bini, che, però, non venne mai approvato.

Dopo i conflitti bellici della seconda guerra mondiale, nel 1954, venne approvato un nuovo piano, nuovamente affidato all'architetto Calza Bini, il quale presentò l'idea di una nuova conformazione territoriale allo scopo di soddisfare le nuove necessità della città⁸⁴.



Il Piano Regolatore Generale Calza Bini approvato il 30 giugno 1954

sviluppo". Il territorio agrario tarantino era ricco di innumerevoli masserie e per realizzare il nuovo polo dell'Acciaio più grande d'Europa, vennero demolite tutte le masserie insistenti sulla parte di territorio prescelto e circa 40.000 ulivi. L'insediamento del polo siderurgico della Finsider, costruito a ridosso del quartiere Tamburi, già esistente, venne inaugurato intorno al 1964. Lo sviluppo del nuovo piano che prevedeva l'integrazione dell'industria, fu seguita da Tecnici Urbanistici specializzati in Pianificazione Industriale.

I tecnici stimarono un potenziale incremento demografico di circa 350.000 abitanti, ma non si ebbe un'espansione superiore ai 250.000 abitanti⁸⁵.

1971 // La variante Vinciguerra e Barbin

L'insediamento dell'Arsenale Militare e del polo industriale sconvolsero economicamente e urbanisticamente l'assetto territoriale. Il Piano Calza Bini si era concentrato quasi esclusivamente nell'assetto urbanistico dell'area industriale e poco dello sviluppo dell'edilizia residenziale. Proprio per questo motivo vi furono anni di disordine, fino a quando il Comune decise di risolvere ogni problema attraverso l'attuazione di un nuovo Piano Regolatore.

Nel 1974 venne approvata la Variante Generale al Piano Regolatore della città redatta dall'Architetto Giovanni Barbin di Treviso e dell'Ingegnere Francesco Vinciguerra di Roma.

Attualmente questo è l'unico strumento urbanistico vigente che garantisce un relativo controllo dell'amministrazione pubblica sul territorio. I due tecnici dovettero intervenire su un territorio evoluto così velocemente da non poter prevedere l'inserimento di spazi verdi, di spazi funzionali e di servizi da destinare alla comunità tarantina. Inoltre con il trascorrere degli anni si evidenziò sempre più la sbagliata valutazione dell'incremento demografico che l'industria avrebbe prodotto sul territorio Ionico. Molte famiglie decisero di trasferirsi in città per essere più vicini all'industria ma molte altre invece si vollero allontanare dalle fonti inquinanti, trasferendosi fuori città. L'errata valutazione sull'aumento demografico influì anche sul sovradimensionamento dei servizi per la cittadinanza. Si tentò l'applicazione gli Standard Urbanistici su un'area come Taranto, il cui assetto urbano però si era ormai consolidato e per questo motivo non si riuscì

ad attuarli. Il territorio infatti era predisposto per accogliere gli spazi verdi.

Le conseguenze di questa irregolare crescita urbana determinò un'espansione a sud della città verso le attuali frazioni di Talsano, Lama, S. Vito, Tramontone, Carelli. Fu netta la divisione che si venne a creare tra città e campagna.

La variante cercò di risolvere tale problematica abbandonando la visione "borgo-centrica" prevedendo l'espansione verso gli attuali quartieri di Statte, Talsano, Taranto Est e Taranto Nord.

La Variante prevede per il Porto Mercantile di mantenere la sua identità turistico-commerciale mantenendolo aperto ai porti circostanti.

Tre erano gli obiettivi principali a cui verteva: il primo auspicava che la variante non avesse puramente carattere normativo, il secondo prevedeva che i servizi e le organizzazioni collettive potessero coesistere, il terzo mirava alla tutela del patrimonio artistico, monumentale e naturalistico.

Per il centro storico, si cercò di incentivare le attività culturali, turistiche, prevedendo anche l'inserimento di Poli Universitari, attraverso il recupero del Patrimonio Edilizio Esistente. **La Variante al Piano si pose inoltre l'obiettivo di migliorare la zona residenziale di Porta Napoli.** Per poter avere un coordinamento ed una interdipendenza con gli strumenti urbanistici delle città limitrofe, si ritenne necessario avviare una pianificazione coordinata a scala intercomunale. Per quanto riguarda le zone di interesse ambientale, paesaggistico e per le aree dove si doveva intervenire con un restauro ecologico, si prevede di introdurre un Piano Particolareggiato che comprendesse anche tutte le norme d'attuazione e i Piani Pluriennali di Attuazione. Tra gli strumenti principali abbiamo il Piano Particolareggiato dell'affaccio costiero su Mar Grande e il Piano Particolareggiato del Borgo. Un altro strumento molto importante è il Piano per il Risanamento conservativo della Città Vecchia di Taranto, redatto dall'architetto Francesco Blandino. Attualmente il Comune di Taranto è dotato della Variante del 1971, redatto dall'Arch. Barbin e dall'Ing. Vinciguerra, al PRG di Calza Bini del 1936⁸⁶.



2.4 | UNA STAGIONE DI PROGETTI PER IL RILANCIO DI TARANTO

A 44 anni dalla approvazione della Variante dell'architetto G. Barbin e dell'ingegnere F. Vinciguerra, oggi Taranto sta attraversando un periodo di innovazione sul piano strategico urbanistico e architettonico divenendo un **grande laboratorio urbano**. Prima dell'attuale amministrazione, affidata al sindaco Rinaldo Melucci, la città aveva vissuto un periodo di apparente immobilità sul tema dell'economia urbana ed era stata segnata dal persistente problema dell'**inquinamento ambientale**.

Per poter uscire da questa situazione di stallo, sono state avviate nuove **pianificazioni strategiche** che potessero risollevarne dibattiti e questioni circa lo **spazio pubblico** ed il **patrimonio storico costruito**.

La mancata presenza di un Piano Regolatore aggiornato, l'ultimo attuato risale agli anni '70', ha generato un'evidente frammentazione del tessuto urbano. L'inversione di rotta avvenuta negli ultimi quattro anni, con la giunta guidata dal Sindaco Rinaldo Melucci, ha reso possibile l'ideazione di un percorso di programmazione urbanistica e strategica che ha condotto nel dicembre del 2020 all'approvazione del "**Piano della Mobilità Sostenibile**" - PUMS - e del documento programmatico preliminare del PUG - "Piano Urbanistico Regionale". Contestualmente, sono stati redatti una serie di bandi e progetti di rigenerazione urbana riguardanti diversi quartieri della città e il centro storico della *Città Vecchia*. Nell'arco di due anni, si può dire che Taranto sia diventata uno dei maggiori laboratori di progettazione urbana d'Italia essendo stato stanziato un **piano d'investimento di circa un miliardo di euro** fornito dal CIS - Contratto Istituzionale di Sviluppo, firmato nel dicembre 2015, di cui circa 300 milioni destinati alla riqualificazione urbana del quartiere Tamburi e del centro storico⁸⁷. L'approvazione del PUMS ha reso possibile l'utilizzo di ulteriori circa 300 milioni di euro per la mobilità sostenibile. Il percorso di trasformazione della città di Taranto sarà reso possibile anche attraverso il raggiungimento di alcuni importanti obiettivi del piano strategico locale. Tra questi la candidatura della città ai **Giocchi del Mediterraneo** e la candidatura a Capitale della Cultura 2022, permettendole di porsi come nuovo polo attrattore per nuovi eventi nazionali ed internazionali.

2.4.1 ■ Le trasformazioni urbane e gli strumenti urbanistici vigenti

Le diverse applicazioni sul territorio tarantino, a livello territoriale e culturale, rendono complessa la comprensione dei diversi piani di intervento e dei rispettivi obiettivi. Al fine di chiarire la gestione degli interventi e degli investimenti, vengono riportati in seguito i principali strumenti urbanistici utilizzati:

- Piano interventi Isola Madre

Per il programma di azioni destinate alla Città Vecchia⁸⁸, il "Piano Particolareggiato per il risanamento e il restauro della città vecchia", denominata comunemente anche **Isola Madre**, approvato dalla Regione Puglia nel 1977, rappresenta sicuramente il piano principale dal quale hanno preso avvio tutti gli altri interventi che riguardavano la trasformazione urbana della città.

Inizialmente il piano era nato con l'intenzione di supportare le **attività culturali**, con maggior attenzione a quelle legate al **passato archeologico della città**, ma si è sentita la necessità di affiancare successivamente, una pianificazione di natura tecnica che interessasse più ambiti tematici come i sistemi della cultura, della residenzialità, del turismo, dell'impresa smart, dell'artigianato, del commercio e dell'alta formazione⁸⁹.

Tra gli interventi più noti ci sono: la riqualificazione ed il ridisegno di piazza Castello e di piazza Fontana, il restauro delle Mura Aragonesi e dello storico Palazzo D'Ayala-Valva, il recupero e la valorizzazione di tre aree archeologiche, quali le colonne Doriche, il largo San Martino e il tempio greco sottostante il complesso di San Domenico. Queste sei azioni previste hanno visto un investimento di 22 milioni di euro finanziati con risorse provenienti dal Piano Operativo Cultura e Turismo gestito dal MiBACT con risorse FSC⁹⁰.

- Ecosistema Taranto : Urban Transition Center

"Ecosistema Taranto" è il Piano Strategico comunale di Transizione per la Taranto del 2030 che si propone di **compiere e misurare la trasformazione della città** dal punto di vista ecologico, socio-economico, urbanistico, culturale ed energetico, entro il prossimo decennio⁹¹. Esso, recependo le istanze proposte con il piano strategico regionale "Taranto Futuro Prossimo"⁹², avviato nell'ottobre del 2018, mira alla trasformazione dell'intera area jonica con il contributo di idee della comunità locale.

Il piano di transizione "Ecosistema Taranto" segue i 17 obiettivi di sviluppo sostenibile presenti nell'Agenda 2030⁹³ delle Nazioni Unite. Inoltre, include i principi dell'Agenda Urbana per l'Unione Europea, del Patto dei Sindaci europei per il clima e l'energia, e dell'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile e dell'Economia.

Questo programma si fonda su quattro categorie di azioni finalizzate a migliorare il benessere dei cittadini, il decoro della città, i servizi urbani ed in generale a migliorare l'attrattività di Taranto. Gli assi di azione sono : **Cultura**

obiettivo **Fare di Taranto un ecosistema urbano resiliente**

Resilienza:
«Capacità di un gruppo, struttura sociale, istituzione di formare strutture di coesione, appartenenza, identità e sopravvivenza come strutture sociali illimitate o complesse. Sviluppa modi di affrontare quegli eventi e quelle situazioni che mettono in pericolo il gruppo e l'identità, formando linee guida che consentono la sopravvivenza, l'espansione e l'influenza del gruppo.»

Oscar Chapital Colchado - 2013

Ecosistema Taranto
Strategia di transizione ecologica, economica ed energetica di Taranto Resilient City

COMUNE DI TARANTO **TARANTO** CANTILE DI PIÙ **Urban Transition Center**
#amministrazionem...
www.comune.taranto.it

dell’Abitare, Accessibilità e Connessione, Innovazione di Processo e Spazio alla comunità.

L’*Urban Transition Center* del piano Ecosistema Taranto serve a supportare gli Uffici comunali nella realizzazione e promozione dei progetti, a coordinare la partecipazione attiva dei cittadini, a rendere efficace il dialogo tra Comune e agenzie regionali e a cercare le migliori fonti di finanziamento pubblico⁹⁴.

- SISUS - La Strategia Integrata di Sviluppo Urbano Sostenibile

La Strategia Integrata di Sviluppo Urbano Sostenibile è stata sviluppata dal Comune di Taranto in virtù del bando pubblico per la selezione delle Aree Urbane e per l’individuazione delle Autorità in attuazione dell’asse prioritario XII – Sviluppo urbano sostenibile SUS del POR FESR – FSE 2014/2020⁹⁵ approvato con Deliberazione di Giunta Regionale maggio 2017, n. 650. I fondi investiti sono stati all’incirca 5, e sono stati utilizzati per rilanciare il Palazzo De Bellis e parte del lungomare con affaccio su Mar Piccolo⁹⁶.



Comune di Taranto - Urban Transition Center
Taranto 2020 - Lavori in corso per la Rinascita

TARANTO 2020 LAVORI IN CORSO PER LA RINASCITA

Piano interventi isola madre
CIS Taranto
SISUS - Strategia Integrata di Sviluppo
Urbano Sostenibile
Fondi Comunali
Altri finanziamenti



- CIS - Contratto Istituzione di Sviluppo

Il CIS della Città di Taranto è uno degli strumenti più importanti per la realizzazione di interventi strategici di riqualificazione urbana della città. Le aree soggette a studi e interventi sono la Città Vecchia ed il quartiere Tamburi. Il programma di edilizia residenziale sociale nella Città Vecchia di Taranto ha visto lo stanziamento di 20 milioni di euro (Risorse FAS - Fondo per le aree sottoutilizzate 2000-2006 - riprogrammazione Delibera CIPE⁹⁷ - Comitato interministeriale per la programmazione economica n.41/2012)⁹⁸.

Per quanto concerne la riqualificazione Urbana del Quartiere Tamburi sono stati stanziati 40 milioni di euro (Risorse Fondo Sviluppo e Coesione 2007-2013 Delibera CIPE n.92/2012) seguendo un modello “spazio-diluito” su aree comunali. L’obiettivo di questo intervento è quello di realizzare nuovi alloggi per la riqualificazione urbana del quartiere, la progettazione di nuovi impianti sportivi e la riqualifica del lungomare terrazzato su Mar Piccolo⁹⁹.

- PAC - Piano Azione Coesione

Il Piano di Azione Coesione, PAC2020, è uno strumento il cui scopo è quello di **colmare i ritardi rilevati nell’attuazione dei programmi operativi** e allo stesso tempo rafforzare l’efficacia degli interventi in atto degli impegni assunti dall’Italia nei confronti della commissione europea per il periodo 2021-2027, definendo i tassi di cofinanziamento fissati per i diversi programmi operativi.¹⁰⁰

2.4.2 ■ I grandi eventi e il tessuto associativo

Oltre al quadro gestionale degli strumenti urbanistici che operano sul contesto tarantino, è interessante proporre una lettura sui grandi eventi e sulle recenti vivacità imprenditoriali che, attraverso **azioni di bottom-up**, hanno stimolato la rigenerazione di spazi pubblici, come ad esempio le attività concertistiche o mercatali, e di spazi privati, come gli innesti nel quartiere di Porta Napoli e nella Città Vecchia di attività con fini di **promozione culturale e sociale**. Tali progettualità si allineano con la volontà di ricercare nella cultura, nello sport, e nell'educazione una rivale sociale che possa contrastare l'oppressa condizione in cui verte la città, impegnando la propria comunità a recuperare il rapporto con l'identità cittadina.

Per quanto riguarda i grandi eventi proposti alla cittadinanza gratuitamente, è degno di nota il concerto del primo maggio "Liberi e pensante", chiamato anche "controconcerto"¹⁰¹, festival musicale che a partire dal 2013 accoglie la partecipazione di artisti di fama nazionale e mondiale.

Tale spettacolo, organizzato in occasione della festa dei lavoratori, è organizzato dall'associazione "Comitato Cittadini e Lavoratori Liberi e Pensanti"¹⁰², che si impegna a **promuovere i diritti alla salute e al lavoro dei cittadini**, alimentando dibattiti circa i problemi relativi all'Ilva e all'inquinamento.

Altri esempi riguardano l'uso della promozione artistica, come il progetto *TRUST- Taranto Rigeneration Urban Street*, gestito dall'associazione Mangrovie, un festival permanente di rigenerazione urbana e cittadina¹⁰³. Nell'ottobre del 2021 alcuni tra i più importanti artisti continentali hanno dipinto 16 murles in alcune pareti cieche della città¹⁰⁴.

Il territorio tarantino, inoltre, **nel 2026 ospiterà i Giochi del Mediterraneo** assieme ad altre città pugliesi, e diverrà polo di attrazione di molti flussi turistici che coinvolgeranno anche le province di Brindisi, Bari e Lecce¹⁰⁵.



Progetto TRUST – Jorit "Giorgio"
<https://arte.icrewplay.com/progetto-trust-taranto-street-art-murales/>



https://bari.repubblica.it/cronaca/2022/04/30/news/concerto_1_maggio_taranto_cantanti-347502228/

L'organizzazione di questo evento ha previsto, sin dalla sua programmazione, la partecipazione attiva dei cittadini tarantini attraverso un sondaggio col quale veniva chiesto di indicare la propria preferenza nella scelta della mascotte dell'evento. L'iniziativa ha riscosso un grande successo e più di diecimila voti sono stati raccolti¹⁰⁶.

Altre forme di associazionismo attivo riguardano la questione legata alla problematica ambientale, con la formazione di diversi gruppi, come Peacelink¹⁰⁷, il comitato per la Salute e per Ambiente e Liberiamo Taranto, oltre al già citato, e più famoso, Comitato Cittadini e Lavoratori Liberi e Pensanti, che promuove la tutela dei diritti riguardanti l'ambiente e la salute che attualmente vengono negati ai cittadini tarantini¹⁰⁸.

La vivacità associativa che si sta sviluppando recentemente riguarda la **rifunzionalizzazione degli ex Magazzini Industriali** del quartiere Porta Napoli. L'attivismo legato a questa operazione si identifica come un processo di **recupero della propria identità culturale, lavorativa e artistica**.

Questi spazi, inoltre, sono manifesti di come, in un'area sottoutilizzata, questi possano generare nuove dinamiche ed economie differenti basate sulla cultura del luogo, tramite operazioni a basso costo, e rigenerare porzioni di città abbandonate. Tra queste associazioni ci sono SpazioPorto, Ammostro, LaFactory, Officina Maremosso, Articolo21, Mercato Nuovo, descritte più approfonditamente in questo testo nel capitolo 3.



2.5 | 2015 - 2022 UNA VISIONE DI INSIEME DEGLI INTERVENTI RIGENERATIVI IN ATTO

Tutti gli interventi progettati per il futuro della città di Taranto rientrano nel **progetto Ecosistema Taranto** e mirano alla rinascita della città posizionandone al centro i bisogni dei cittadini.

Un piano ambizioso che individua con precisione le esigenze di rinascita di una collettività condizionata fortemente dall'industrializzazione.

Tale pianificazione raccorda tra loro il progetto Area Vasta ed il piano regionale Taranto futuro prossimo. **Al centro di questa innovazione c'è l'essere umano, le sue esigenze in stretto legame con il luogo in cui esso vive: la città.**

Tra queste esigenze la più pertinente dal punto di vista antropologico è quella legata alla necessità di disporre di spazi di aggregazione vocati alla cultura, alle attività socio-economiche.

Ecosistema Taranto fra i tanti obiettivi ha quello di soddisfare tutte le criticità evidenziate dal BES - Benessere Equo e Sostenibile, e di raggiungere, migliorando gli indicatori attualmente critici, i 17 goals dell'Agenda 2030. Per questo fine l'ASVIS - Alleanza Italiana per lo sviluppo Sostenibile e Politecnico di Bari sono stati punto di riferimento per l'amministrazione del sindaco Melucci.

I temi dell'accessibilità e della mobilità, indicati fra i punti strategici del piano regionale Taranto Futuro Prossimo, trovano declinazioni **nella rivalorizzazione e riconversione urbana, nel rilancio economico e, non da ultima per importanza, nella salvaguardia ambientale.**¹⁰⁹

Risulterà cruciale, quindi programmare azioni "diverse" di rigenerazione sul macro tema della rifunionalizzazione delle aree dismesse.

L'intento è anche quello di raccordare fra loro i progetti di mobilità studiati nel PUMS, di nuovi collegamenti Bus attraverso il progetto BRT, Bus Rapid Transit.¹¹⁰

L'attuazione e lo sviluppo di aree dedicate a verde pubblico prevede lo stanziamento di 100 milioni di euro per il loro potenziamento tramite il Contratto Istituzionale di Sviluppo Taranto Green-Belt.

La riqualificazione di infrastrutture sportive e la realizzazione di contenitori multifunzionali di nuovi servizi alla cittadinanza sono ulteriori aspetti di questa sistemica idea progettuale e visione integrata per la città che ha anche come importante obiettivo quello di una sapiente ricucitura dei quartieri.

Come spesso accade agli abitanti delle città di mare, anche i tarantini sono intimamente legati al paesaggio marino. In realtà però l'accesso al mare risulta impedito per ben 78 Km di costa sui 102 Km, così come indicato dal Piano Comunale Coste (PCC).¹¹¹

Risulta di immediata evidenza la presenza in città del cosiddetto "muraglione", che separa la città dal suo affaccio al Mar Piccolo dovuto alla presenza dell'Arsenale Militare della Marina Militare. Nonostante questo sia ormai per molti cittadini un patrimonio storico urbanistico e parte integrante dell'immagine della città, sono in programma degli studi di progettazione che prevedono la sua parziale demolizione per favorire la restituzione del collegamento paesaggistico con il Mar Piccolo.

In questo senso, vi è in fase di studio il riutilizzo dell'ex Banchina Torpedinieri, ad opera dell'Agenzia Regionale ASSET. Tre le linee progettuali vi sono: "Immaginare il Mare", "Vivere il Mare" e "Abitare il Mare". Il programma "Immaginare il mare" prevede la realizzazione di un Centro Mediterraneo per lo studio di storia e cultura con la realizzazione di un acquario green e, infine, di un acquario digitale. Queste iniziative restituirebbero ai cittadini e ai turisti il piacere di attraversare le acque del Mar Piccolo, apprezzare la bellezza del paesaggio e conoscerne la flora e la fauna che le popola. Con "Vivere il mare" si prevede la realizzazione di un Centro Nautico velico e un Centro di canottaggio. "Abitare il mare" prevede, invece, la realizzazione di un porto turistico e l'apertura di centri commerciali e di ristorazione.¹¹²

In questo ampio quadro di progettualità, si è deciso di **proporre una lettura** su quelle che sono le **intenzionalità d'intervento contestuali all'area** che sarà presa in indagine nel prossimo capitolo, **il quartiere Porta Napoli**. Questa parte di città, infatti, è localizzata tra il quartiere Tamburi ed il centro

storico, area soggetta a interventi di riqualificazione e trasformazioni previsti nell'immediato futuro. Risulta indispensabile illustrare e descrivere le presenti programmazioni in atto.

Rappresentando la porta di accesso alla città, ed un'area di cerniera tra le contestuali zone, gli interventi di riqualificazione del quartiere Porta Napoli sono considerati dall'amministrazione comunale un'esigenza prioritaria: a tal fine è stato redatto un bando di intervento al fine di indirizzare e comprendere al meglio un **nodo viario strategico per la città**, composto da diversi materiali urbani, come i waterfront e gli ex magazzini industriali.

Il quartiere residenziale dei Tamburi, presenta un vasto piano di interventi includendo la progettazione di una Foresta Urbana, del tessuto residenziale e del Waterfront sul Mar Piccolo, che genera scenari capaci di fornire un rinnovato affaccio sul paesaggio costiero. Il progetto prevede l'ideazione di nuovi accessi al mare con la realizzazione di giardini pubblici e di parcheggi. Nello specifico, la Città Vecchia è considerata l'elemento essenziale per il rilancio l'immagine della città. Per rivalutare il patrimonio edilizio sono stati indetti i bandi di "case ad un euro" parallelamente ad una fitta programmazione di interventi puntuali sul patrimonio storico.

Tra questi il progetto redatto da MAS - Modern Apulian Style, in collaborazione con lo studio Peluffo&Partners, che propone uno scenario che lega la città vecchia all'area dell'autorità di Sistema portuale del Mar Jonio, anch'essa soggetta a interventi di riqualificazione che prevedono un nuovo "centro servizi polivalente" sul molo di S.Cataldo.¹¹³



2.5.1 ■ Il recupero e la valorizzazione della Città Vecchia

La valorizzazione del patrimonio storico costruito del borgo antico del centro storico è considerato **uno degli obiettivi imprescindibili** per la nuova strategia di **rinnovamento dell'immagine della città di Taranto**. Al fine di raggiungere questo scopo sono stati redatti programmi di intervento di riqualificazione di edifici storici e palazzi condominiali, oggi in pessimo stato di conservazione.

Tra questi, a partire da gennaio 2020, il Comune ha avviato un processo di recupero e valorizzazione dell'Isola Madre di Taranto attraverso la stesura di un **bando pubblico**. Questo conteneva al suo interno la vendita di sette immobili alla cifra simbolica di un euro per incentivare il recupero del centro storico tarantino. L'iniziativa riscosse un grande successo tanto da essere pubblicata anche sul quotidiano britannico Daily Telegraph con un articolo dal titolo: *"Taranto in Italy's deep south becomes first city to offer homes for euro 1 after success of hill town initiative"*¹¹⁴.

L'amministrazione comunale così, nella metà del 2021 si è adoperata immediatamente per proporre un nuovo concorso con nuovi 50 immobili da vendere. Il bando pose come requisito minimo l'obbligo di ristrutturarli e renderli nuovamente funzionanti. L'assegnazione degli immobili viene effettuata tramite una graduatoria dei progetti presentati influenzata da cinque indicatori: ecosostenibilità, destinazione progettuale, contratto di sponsorizzazione, integrazione progetto con bene adiacente, qualità progettuale¹¹⁵.

Il programma, contemplato nelle linee guida create all'interno di Ecosistema Taranto (la strategia di transizione ecologica, economica ed energetica), mette al centro dei suoi scopi l'elevazione della **cultura dell'abitare**.

L'obiettivo ultimo è quello di **incentivare il ripopolamento della Città Vecchia** anche grazie ai numerosi lavori già previsti nel borgo antico tramite il programma di rigenerazione urbana atto a **rivitalizzare la situazione socio-economica e riutilizzare il patrimonio architettonico**¹¹⁶.



Gli interventi del Programma Ecosistema Taranto fanno riferimento al Piano Blandino del 1968, e hanno lo scopo di migliorare e aggiornare alcuni aspetti necessari a soddisfare le attuali esigenze della città. I poli universitari diventeranno centri di rigenerazione sociale, che verranno poi affiancati da nuovi servizi integrati, per soddisfare le esigenze di studenti e professori. La programmazione prevede una diversificazione di usi delle infrastrutture militari, tra cui i Bastioni, i quali, attraverso un accordo tra il Comune e la Marina Militare, diventeranno contenitori culturali pronti ad accogliere nuove iniziative oltre che svolgere le funzioni culturali attuali, come ad esempio ospitare la biennale del Mediterraneo delle arti dell'Architettura.

Il Piano di Rigenerazione Urbana prevede il recupero del quartiere storico dall'abbandono e dalla ghettizzazione sociale. Tra gli interventi sono previsti: il potenziamento delle infrastrutture verdi, la riqualificazione dell'impiantistica sportiva, servizi di quartiere e rinnovamento dell'edilizia residenziale pubblica.

L'Autorità Portuale si sta impegnando nel **recuperare** quella tipicità che, durante il corso del tempo, la città ha perso: la **propria identità nel bacino del Mediterraneo**. La riappropriazione del centro storico, e dello stretto legame con il mare, pone il cittadino al centro dell'attenzione, riportandolo alle origini di una storia che sembra ormai dimenticata, come le mura che caratterizzano l'isola.

I Piani Urbanistici sono stati progettati in modo da migliorare anche la mobilità, prevedendo zone ZTAL, prevedendo lo spostamento del traffico da Corso Vittorio Emanuele II a Via Garibaldi, con conseguente pedonalizzazione di Corso Vittorio Emanuele II, denominato dai tarantini col termine "la ringhiera", progettando nuovi percorsi per il trasporto urbano a favore di una maggior fruibilità turistica.

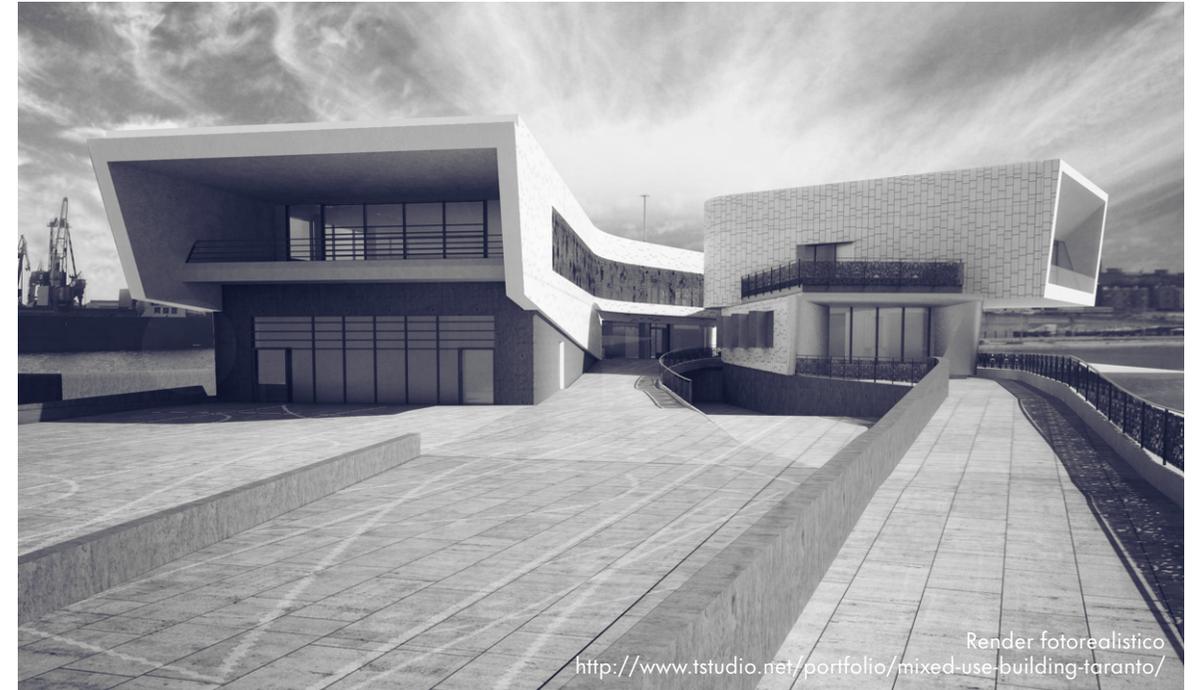


2.5.2 ■ Molo S.Cataldo - Centro servizi polivalente / T-Studio

Il progetto di recupero del Molo di S.Cataldo, ad opera dello studio di architettura "T-Studio" diretto dall'architetto Guendalina Salimei, pone le sue basi sul reintegro dello spazio che lega la città vecchia, da Piazza Fontana, al molo sul quale è collocata la statua del protettore patrono della città, proponendosi come **porta della città sul mare**. Questa proposta si sviluppa lungo un itinerario paesaggistico che delinea un nuovo *waterfront*, capace di organizzare i percorsi pedonali e ciclabili, oltre che occuparsi dell'accessibilità alle banchine per **imbarco e sbarco crocieristico**. È previsto un grande spazio pubblico per favorire la creazione di luoghi di aggregazione e di attrezzature per lo sport ed il tempo libero. Sulla parte terminale del molo sarà presente il Centro Servizi Polivalente, pensato come nuovo **punto di attrazione della città aperto sul mare**: le funzioni che ospiterà sono quelle di un auditorium, spazi per la ristorazione e attività commerciali¹¹⁷. Attualmente il progetto è in stato di lavorazione di cantiere. A causa del rallentamento dovuto al perdurare della crisi dovuta al covid, non si hanno tempi certi sulla realizzazione finale dell'impianto.



Foto inserimento
<http://www.tstudio.net/portfolio/mixed-use-building-taranto/>



Render fotorealistico
<http://www.tstudio.net/portfolio/mixed-use-building-taranto/>



Render fotorealistico
<http://www.tstudio.net/portfolio/mixed-use-building-taranto/>

2.5.3 ■ La riqualificazione urbana dei Tamburi

Fra i quartieri che meritano maggiore attenzione sicuramente c'è il quartiere Tamburi, altare dell'industria, assunto agli onori della cronaca nazionale e internazionale per la vicenda legata all'inquinamento ambientale causato dall'area industriale costruita a ridosso del fabbricato.

Questa quasi compenetrante "presenza" tra industria e città ha causato negli anni un cospicuo degrado urbanistico e ambientale, alimentando molteplici conseguenze negative sulla vita della popolazione del quartiere. Tra le conseguenze dirette troviamo la perdita di valore degli immobili e una forte compromissione della salute pubblica, purtroppo ormai accertata da diversi studi scientifici.

Il Comune di Taranto e la Regione Puglia Sono hanno programmato tre macro interventi: il primo riguardante la riqualificazione dell'area a verde con la progettazione della **Foresta Nord** e Sud "Phytoremediation" che prevede la **riqualificazione di 15 ettari al confine tra il quartiere e l'acciaieria**, il terrazzamento del lungomare e una serie di interventi di risanamento del quartiere coordinati dallo Studio Silva per un impegno di 13 milioni di euro. Un secondo intervento è dedicato all'impiantistica sportiva con la realizzazione dello Sport Center che sorgerà in corrispondenza dell'attuale campo di calcio di quartiere.

A ridosso di quest'area, inoltre, sorgeranno anche aree dedicate al relax e al benessere fisico. Infine come terza macroarea è prevista ovviamente la **riqualificazione dell'edilizia residenziale popolare** abbattendo gli edifici prospicienti all'area industriale e proponendo il trasferimento degli abitanti in altri quartieri della città.



Riqualifica Urbana dei
Tamburi
CIPE 92/2012

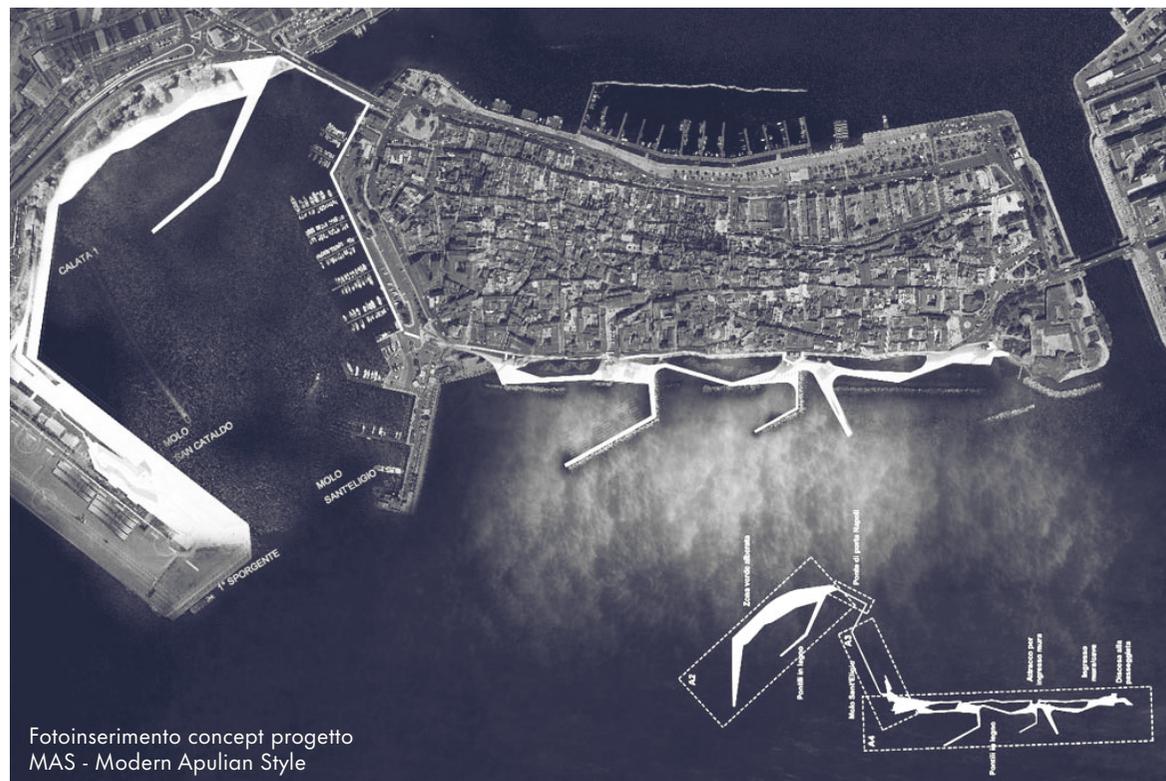
Progetto Foresta Urbana
Nord e Rimboschimento
Colinette Ecologiche
PAC - Piano Città - MI

2.5.4 ■ Il waterfront verso il Mar Grande

/ Studio MAS+Peluffo&Partners

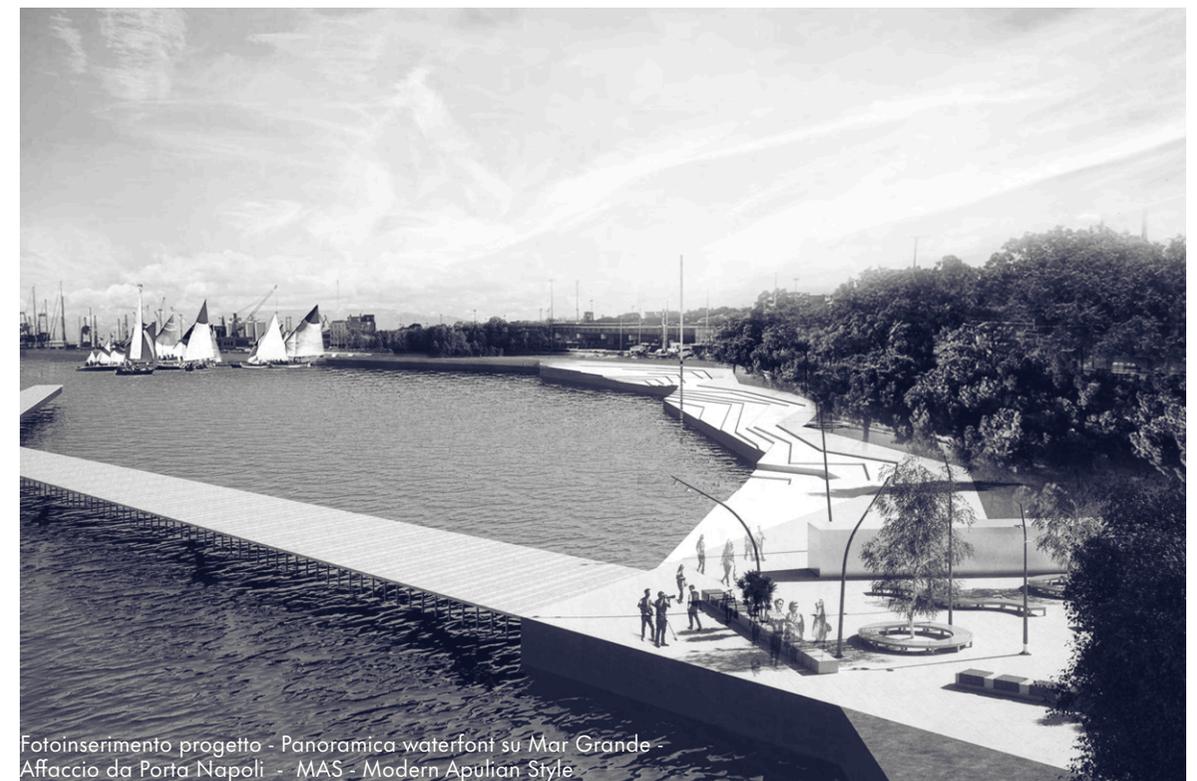
Il progetto del waterfront di Mar Grande, redatto nel 2020 dallo studio MAS - Modern Apulia Style in collaborazione con lo studio Peluffo&Partners, insieme all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio per la riqualificazione e dal Comune di Taranto, punta a realizzare un **intervento a carattere infrastrutturale**, capace di migliorare la **difesa del tratto costiero**, oltre che a sfruttare ed implementare le **potenzialità del centro storico ed il suo valore architettonico, archeologico, culturale e naturalistico**¹¹⁸.

Lo studio proposto ingloba le progettualità previste sul molo S.Cataldo e un'area di cerniera su Porta Napoli, dove oggi è presente il terminal Bus, che si configura come un ampio anfiteatro sul mare, tale da creare una suggestiva



Fotoinserimento concept progetto
MAS - Modern Apulian Style

vista sulla città. È previsto lo spostamento dell'attuale varco est, attraverso la realizzazione del nuovo Varco Est del porto e la realizzazione di una nuova struttura. Allo stesso tempo lungo le Mura Aragonesi dell'Isola Madre è prevista la realizzazione di una piattaforma in legno al livello del mare che collegherà il Molo di Sant'Eligio, al Castello Aragonese. Questo spazio è costituito da ampi slarghi, utili per creare luoghi di aggregazione sul mare per il tempo libero ed i servizi. Inoltre nel progetto sono proposte delle strutture attraverso le quali collegare il piano stradale del lungomare Corso Vittorio Emanuele II con il livello del mare. Soluzione che, oltre a risolvere il problema relativo alle barriere architettoniche, consente di collegare le uscite degli ipogei presenti nella città vecchia con il livello stradale e con lo spazio di confine con il mare¹¹⁹. A gennaio del 2022 il sindaco Melucci annunciava il finanziamento di 16 milioni di euro da parte del Ministero delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili. Finanziamento che si aggiunge ai 16 milioni già stanziati dall'Autorità Portuale, per la realizzazione del progetto¹²⁰.



Fotoinserimento progetto - Panoramica waterfront su Mar Grande -
Affaccio da Porta Napoli - MAS - Modern Apulian Style

2.5.5 ■ Il PUMS - Piano Urbanistico della Mobilità Sostenibile

Attraverso un cospicuo aggiornamento dei dati relativi flussi di traffico del territorio tarantino, ha permesso l'individuazione degli interventi e delle strategie da utilizzare, atti a favorirne il suo **sviluppo sostenibile ambientale, economico e sociale**.

I PUMS, Piani Urbanistici per la Mobilità Sostenibile, introdotti nella comunità Europea già nel 2012, sono documenti di programmazione a livello nazionale e regionale, che hanno lo scopo di favorire e integrare la mobilità di persone e merci.

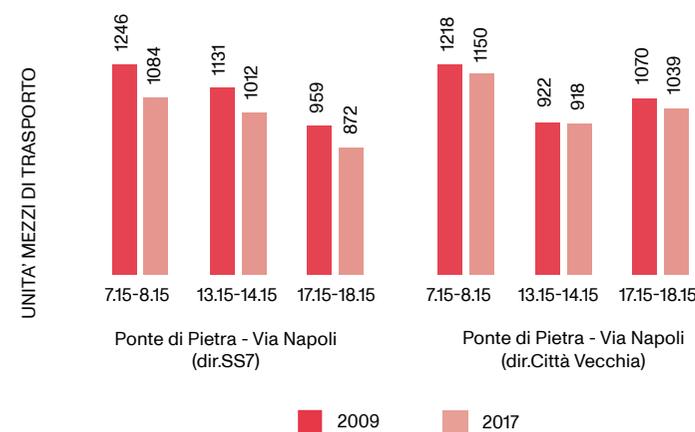
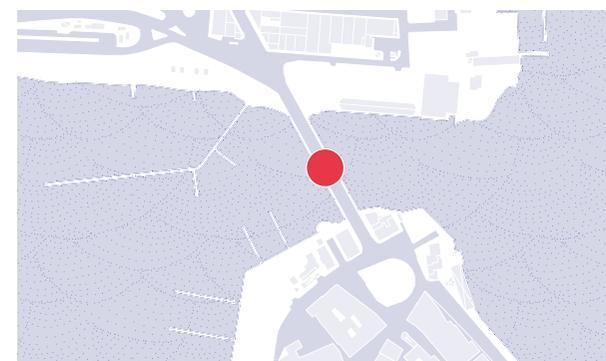
I punti cardine del PUMS sono:

- **l'integrazione tra sistemi di trasporto**
- lo sviluppo di **mobilità pedonale, ciclistica e collettiva**
- la promozione dell'uso di **mezzi a basso impatto ambientale**
- l'implementazione di **sistemi sharing**
- l'**organizzazione della logistica urbana**
- la divulgazione della cultura legata alla **sicurezza della mobilità sostenibile**¹²¹

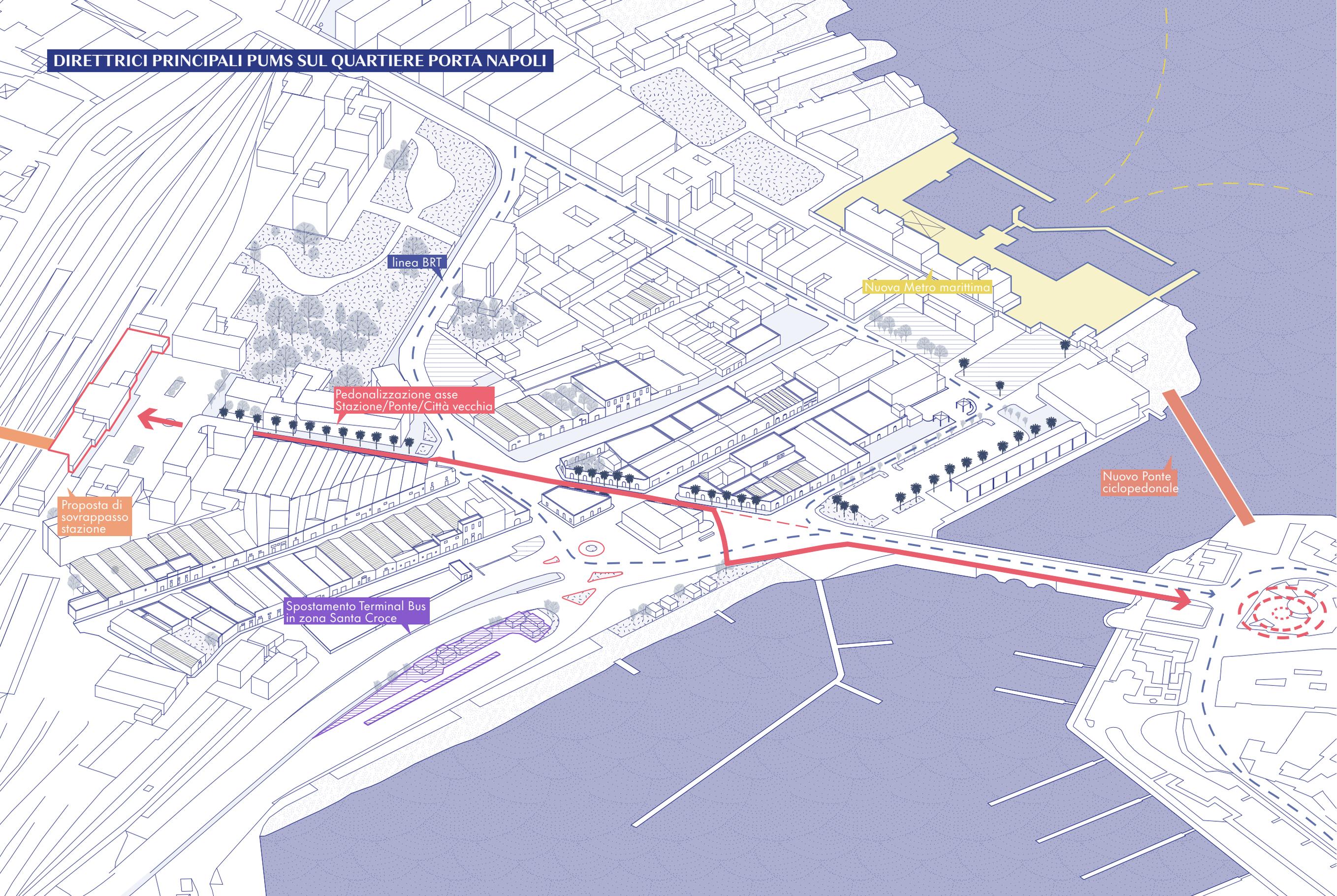
Dalla lettura e dall'interpretazione dei dati ottenuti nel corso delle indagini svolte nell'ultimo decennio è risultata evidente la necessità di alcuni interventi previsti nell'area di Porta Napoli e contenuti nel documento programmatico.

Tra i dati rilevati, si sono analizzati quelli ottenuti dal confronto tra valori del 2009 e quelli del 2017 dei **flussi di traffico** sulla rete stradale. Dalla lettura di questi dati emerge che nella zona di Porta Napoli, e più precisamente in direzione del Ponte di Pietra, il numero di attraversamenti di mezzi a motore si sia leggermente ridotto nelle tre fasce orarie di punta (come evidenziato nell'istogramma in figura), e rimane, però, quasi invariato nella direzione

d'ingresso alla Città Vecchia. Le informazioni ottenute ci dimostrano che gli spostamenti, nell'interno della città compatta, presentano delle caratteristiche di lunghezza e di durata molto brevi (circa l'80% degli spostamenti degli utenti avvengono su una lunghezza minore di 3 km e di una durata inferiore a 15 minuti). Da questo si è evinto come effettivamente manchi un'alternativa all'utilizzo di mezzi motorizzati individuali.¹²²



DIRETTRICI PRINCIPALI PUMS SUL QUARTIERE PORTA NAPOLI



linea BRT

Nuova Metro marittima

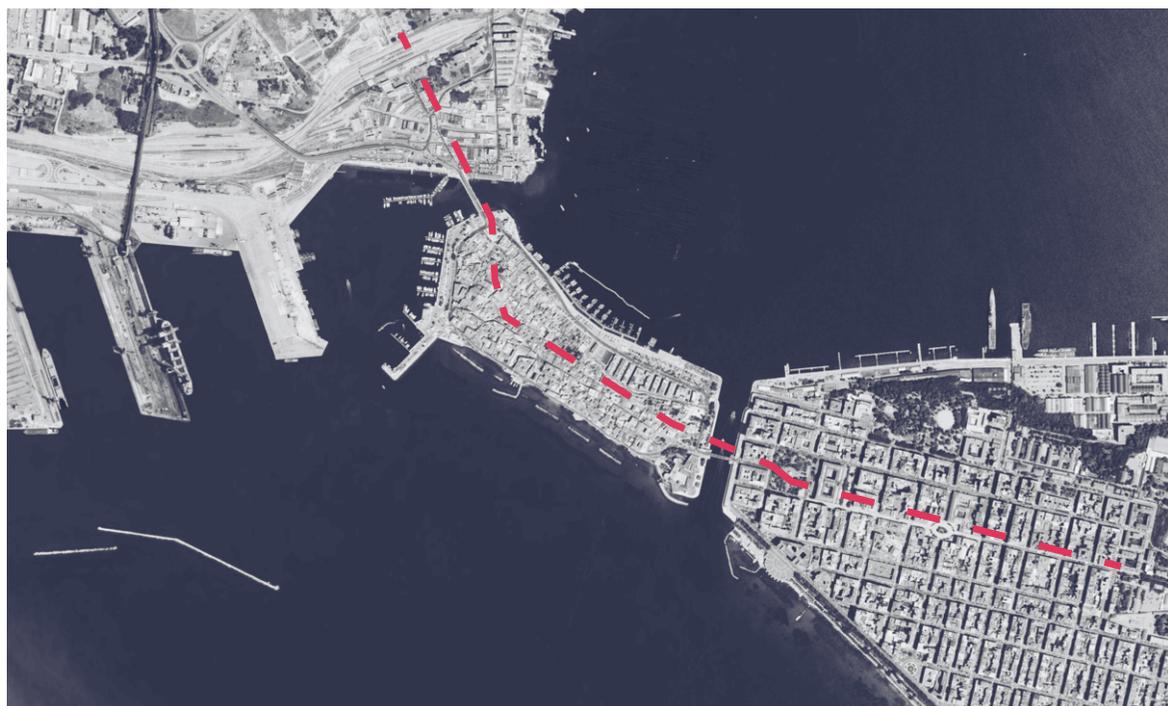
Pedonalizzazione asse
Stazione/Ponte/Città vecchia

Nuovo Ponte
ciclopedonale

Proposta di
sovrappasso
stazione

Spostamento Terminal Bus
in zona Santa Croce

Le Linee di intervento per la mobilità attiva prevedono, come obiettivo principale, la creazione di **una rete pedonale sicura** e priva di barriere architettoniche nelle aree centrali e nei quartieri periferici della città. L'intervento si pone, come massima ambizione, la realizzazione di un collegamento spaziale da Est a Ovest della città : dal parcheggio Croce fino a Piazza Maria Immacolata, attraversando Piazza Libertà, Viale Duca D'Aosta, le vie interne del centro storico, il Ponte Girevole e l'area pedonale del borgo. Per garantire una **continuità spaziale e funzionale** tra le fermate del trasporto pubblico ferroviario ed automobilistico e l'asse pedonale ipotizzato, il PUMS propone di costruire un **sovrappasso ciclopedonale** tra il terminal intermodale Croce e la Stazione Ferroviaria di Taranto-centrale.¹²³



La proposta di pedonalizzazione dell'asse Piazza Libertà - Viale Duca d'Aosta, ha comportato la **riorganizzazione dell'assetto circolatorio** della viabilità dell'area in modo da poter sottrarre alla circolazione privata le porzioni di viabilità pubblica interessate all'intervento.

Una grande rotonda, di 45 metri di diametro, dovrebbe sostituire il complesso sistema di stop e precedenze oggi presente. Questa operazione si pone in continuità con la prevista riqualificazione di Porta Napoli e con la riqualificazione e la valorizzazione della Città Vecchia di Taranto. Inoltre il PUMS propone la costruzione di una **passerella ciclopedonale panoramica**, che partendo in prossimità del Ponte di Pietra raggiunga il lungomare Vittorio Emanuele III, nella Città Vecchia.¹²⁴

- | | | | |
|---|-------------------|---|---------------------|
|  | mob. extra-urbana |  | mob. ciclopedonale |
|  | mob. urbana |  | ponte ciclopedonale |



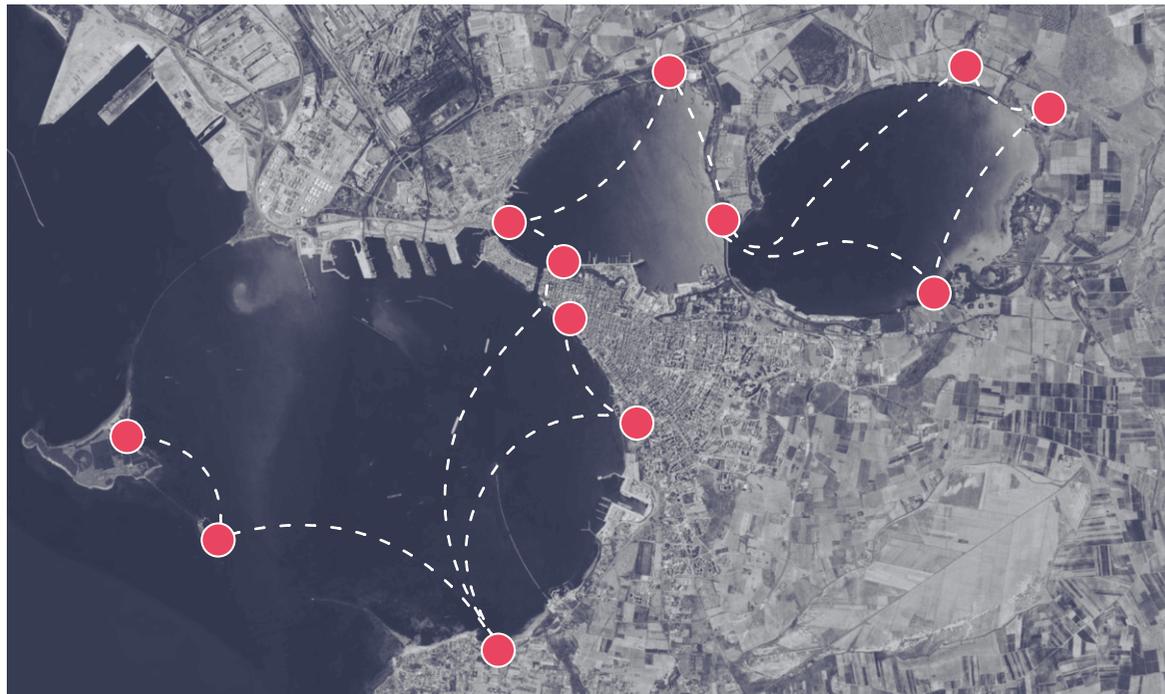
Il trasporto marittimo, coerente con il PA 105 - 2019 del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia, prevede la promozione della navigazione interna con finalità turistiche nei bacini portuali della città tarantina.

I servizi di linea pubblici, gestiti dall'AMAT, Azienda per la Mobilità dell'Area di Taranto, sono organizzati principalmente durante la **stagione balneare** con due motonavi, Clodia e Andria, che collegano la città di Taranto con l'isola di S. Pietro, dove la Marina Militare possiede e gestisce uno stabilimento balneare aperto al pubblico.

Il servizio turistico nei due mari è garantito attraverso prenotazione esclusiva

/ MAPPA TRASPORTO MARITTIMO

 Fermata Metrò marittima



ed offre un'escursione turistica speciale. Per questo scopo, il PUMS prevede un sistema di approdi e rotte, offrendo così un servizio **Metrò marittimo di navigazione interna** che svolge sia la funzione di trasporto pubblico locale sia quella di servizio privato.

Questo sistema di approdi garantirà la fruizione e la **valorizzazione delle qualità naturalistiche** tarantine grazie due itinerari: "Mar Piccolo" e "Le Isole Cheradi".

I più importanti approdi saranno: il Porticciolo Mariscola, il Pontile Rota, la Rampa L. da Vinci e il Piazzale Democrate, situato nell'area di Porta Napoli.¹²⁵



2.5.6 ■ Riqualficazione dei paesaggi urbani di Porta Napoli / Concorso di progettazione

Il concorso di “**progettazione per la riqualficazione dei paesaggi urbani di Porta Napoli**” è stato bandito nel **dicembre 2020 dall’Amministrazione Comunale di Taranto**, in collaborazione con l’Ordini professionale degli architetti e quello degli ingegneri della provincia di Taranto. Esso pone l’attenzione sull’area di Porta Napoli e considera la sua rigenerazione un elemento strategico per lo sviluppo della città.

La posizione di questo quartiere sull’asse nord-ovest, la presenza dei cantieri di rimessaggio navale presenti sull’affaccio di Mar Piccolo e l’accesso all’area portuale, ne fanno uno **snodo cruciale** per la mobilità urbana in ingresso ed in uscita dalla città.

Il bando si proponeva di studiare le **potenzialità** espresse dal rapporto fisico e funzionale tra alcune aree specifiche: Porta Napoli, Piazza Fontana e la fascia settentrionale dell’isola madre. Inoltre, attraverso il bando, l’amministrazione comunale sollecitava l’individuazione di strategie che potessero risolvere il problema della netta divisione del quartiere Porta Napoli con il quartiere Tamburi a causa della presenza delle infrastrutture ferroviarie.¹²⁶

Il bando ricercava anche soluzioni da adottare riguardo al patrimonio edilizio del quartiere, essendo evidente la **possibilità di riuso dei Docks**, realizzati negli anni 20 come depositi di supporto alla movimentazione delle merci del porto e presenti in larga parte nell’area interesse di studio. Per l’amministrazione comunale era anche essenziale favorire il processo di ristrutturazione del patrimonio edilizio industriale ivi esistente, già avviato nella zona da nuove attività commerciali e dalla nascita di giovani start-up riferite a settori creativi e culturali.

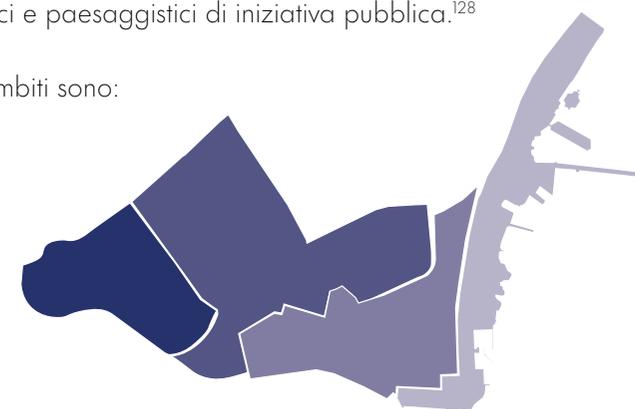
Le criticità e le potenzialità descritte sollecitano così in una possibile **azione**

di rigenerazione urbana attraverso un processo diviso principalmente in due fasi: la prima è costituita dalla proposta di soluzioni creative; la seconda prevede la redazione di un progetto di fattibilità tecnica ed economica per la creazione del piano integrato di rigenerazione del quartiere. In sintesi dunque l’obiettivo del bando è **la rigenerazione e la riconfigurazione dello scenario** urbano attraverso la definizione di nuovi spazi pubblici come quelli dei Docks, per favorire la riconversione produttiva economica e culturale di un contesto percepito come luogo marginale della città.¹²⁷

Attraverso il bando si chiedeva di indagare sui possibili nuovi utilizzi e sulle possibili destinazioni d’uso del patrimonio edilizio pubblico e privato. Il progetto urbano richiedeva soluzioni circa:

- 1. Il sistema degli spazi e dei servizi pubblici**, con maggior attenzione al disegno del verde, degli spazi attrezzati e delle funzioni qualificanti i nuovi spazi pubblici;
- 2. Il sistema dell’accessibilità e delle connessioni tra il sistema viario**, quello ciclopedonale e quello del trasporto pubblico da integrare con gli spazi pubblici ed edificabili;
- 3. Gli assetti, insediativo e morfologico**, e le loro connessioni con il luogo in cui si inseriscono;
- 4. La fattibilità per fasi**, attraverso la flessibilità delle soluzioni in base al processo di attuazione;
- 5. I sotto ambiti o i lotti funzionali** di intervento per i progetti edilizi, urbanistici e paesaggistici di iniziativa pubblica.¹²⁸

I sotto ambiti sono:



- Area “Santa Croce”
- Stazione/Nuovo Terminal Bus
- Porta Napoli quadranti urbani Est/Ovest
- Waterfront Mar Piccolo

Taranto Oasi Urbana / Archistart / 1° Classificato

Il progetto "Taranto Oasi Urbana", redatto nel 2021 dallo studio Archistart in collaborazione con Alcotec S.p.A, pone le fondamenta su una potenziale **visione ecologica ed economica sostenibile dell'area** in prossimità della stazione e del waterfront che si affaccia sul mar Piccolo.

La riconversione proposta è costituita da principali **direttive di azione** e pone come obiettivo principale il recupero del rapporto tra il contesto urbano e il paesaggio naturale.¹²⁹

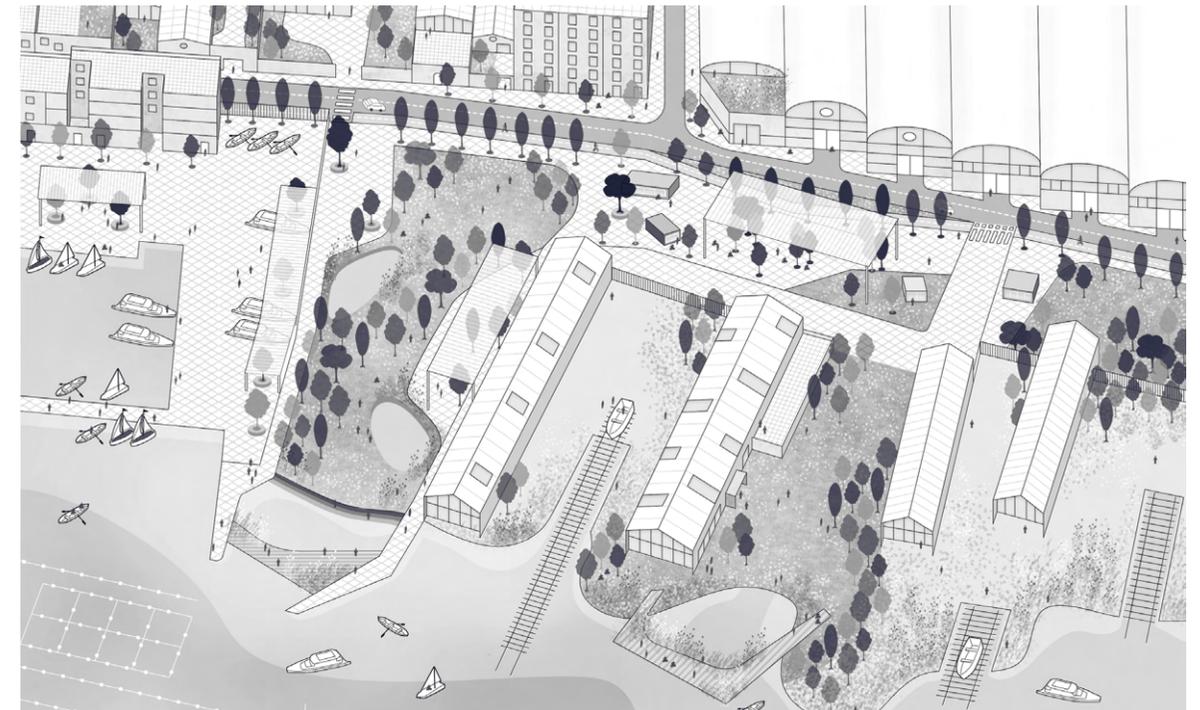
Le linee guida per la riqualificazione dell'area urbana, il **miglioramento della mobilità** e il **recupero del waterfront**, nascono come risposta necessaria alla ristrutturazione ambientale e alla gestione del paesaggio e auspicano un nuovo uso sostenibile del paesaggio.

Tra le operazioni principali che il progetto propone vi è la **ridefinizione dei margini urbani**, degli spazi degradati, la progettazione di **attrezzature collettive negli spazi pubblici** e l'ideazione di green belt di protezione per le strade statali e le aree circostanti alla ferrovia.¹³⁰



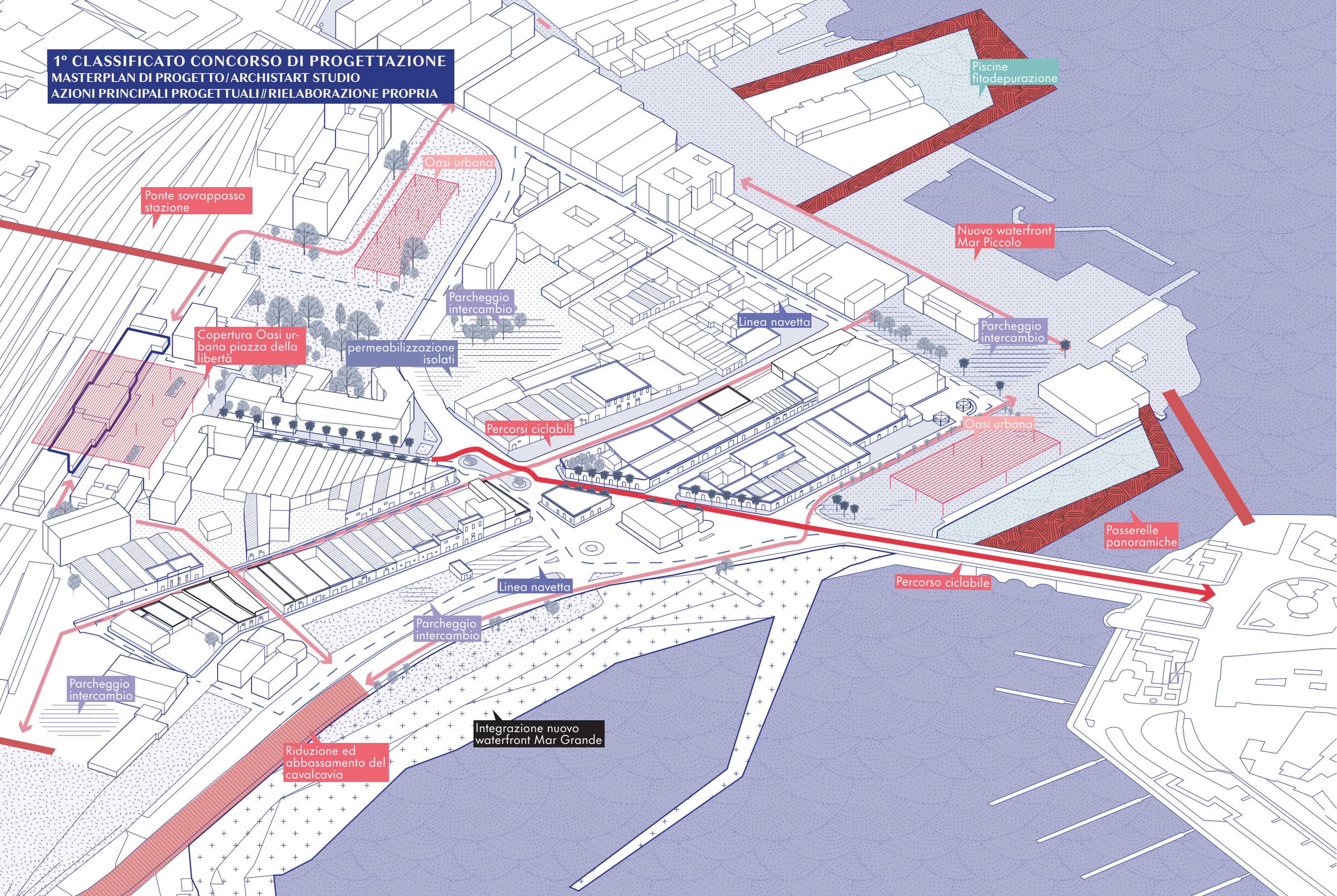
Vengono create delle **oasi urbane**, intese come luoghi "**dello stare**", in cui cittadini e turisti vengono accolti in uno spazio ombreggiato, verdeggiante ed abbellito da ricchi giardini in cui servizi e spazi per il tempo libero sono integrati tra loro, con l'obiettivo di offrire a tutti i fruitori di questi luoghi un interessante programma di eventi e mostre.

La proposta, inoltre, immagina un nuovo insieme di interventi attraverso i quali sollecitare un incremento di **opportunità lavorative** per l'auspicabile riattivazione economica del quartiere.¹³¹



elaborati grafici dello Studio ArchiStart
<https://www.archistart.net/news/taranto-oasi-urbana/#>

1° CLASSIFICATO CONCORSO DI PROGETTAZIONE
MASTERPLAN DI PROGETTO/ARCHISTART STUDIO
AZIONI PRINCIPALI PROGETTUALI//RIELABORAZIONE PROPRIA



RIFLESSIONI CONCLUSIVE

Le diverse progettualità riguardanti il quartiere Porta Napoli e le aree ad esso contestuali permettono una visione completa delle strategie riferite alla sua rigenerazione e degli obiettivi prefissati dall'amministrazione comunale a riguardo. Traspare da tutto ciò una situazione di fermento e un atteggiamento di rivalsea dall'amministrazione comunale è pervasa.

Tra le azioni progettuali d'intervento delle pianificazioni esaminate, come il PUMS e il "Bando di progettazione per la riqualificazione dei paesaggi urbani di Porta Napoli", si possono individuare punti di forza e punti di debolezza. Per quanto concerne il Piano Urbanistico della Mobilità Sostenibile, sono considerati punti di forza lo studio e la stesura di un programma di potenziamento del sistema di trasporto pubblico, ciclabile e marittimo, al fine di incrementare i flussi turistici. Altre soluzioni illustrate, invece, presentano criticità legate ad un quadro politico di indirizzo non chiaro.

Tra queste soluzioni vi è una progettazione di infrastrutture significative di cui non è indicato il margine temporale, ne sono un esempio il ponte ciclopedonale ed il sovrappasso che attraversa il margine dei binari ferroviari in un'area non specificata nei pressi della stazione ferroviaria. Altro esempio è la descrizione approssimativa della rete pedonale, capace di attraversare e collegare il quartiere Porta Napoli, il centro storico ed il borgo nuovo.

In merito al bando di concorso di progettazione sul quartiere, si evidenzia un'approssimativa stesura degli obiettivi da perseguire. Quest'ultimi risultano troppo generici rispetto ad un'area così ampia e densa di problematiche. L'impressione che ne scaturisce è che il bando sia come una delega ai progettisti di soluzioni ed indirizzi che solitamente sono di ordine politico e amministrativo. Pertanto, anche se non manifestato esplicitamente, il testo redatto sembra assimilabile ad un bando di concorso di idee e che non abbia propriamente carattere esecutivo.

In relazione al progetto vincitore "Taranto Oasi Urbana" redatto dallo studio Archistart, sono considerati punti di forza molteplici azioni progettuali, quali:

- l'integrazione delle direttive del PUMS, per quanto riguarda

l'implementazione di rinnovate possibilità di trasporto pubblico, di percorsi ciclopedonali e parcheggi di interscambio;

- la creazione di nuove centralità, come il disegno di "Oasi urbane" che danno vita a luoghi di accoglienza e aggregazione sociale;

- la progettazione di passerelle panoramiche e di piscine di fitodepurazione delle acque;

- il recupero del rapporto tra il nucleo edilizio di quartiere ed il paesaggio naturalistico del waterfront, mediante l'abbattimento delle barriere visive e fisiche.

Tra gli aspetti personalmente considerati deboli, vi è la limitata conoscenza dello stato di conservazione degli ex magazzini generali e della vivacità imprenditoriale del quartiere, nata secondo logiche commerciali e culturali.

Quest'ultimo aspetto può essere giustificato da una distanza fisica dei progettisti rispetto all'area indagata, che presenta un continuo sviluppo imprenditoriale, tramite logiche riconducibili ad un modello di rigenerazione urbana *Bottom-up*.

73 argomento approfondito su <https://www.peacelink.it/tarantosociale/i/3352.html>

74 <https://www.treccani.it/enciclopedia/taranto>

75 www.istat.it

76 <https://it.wikipedia.org/wiki/Taranto>

77 N. Martinelli N, G.Calvano., L. Carrera, *Taranto dopo l'acciaio: tra politiche, strategie di rinascita e processi di rigenerazione*, Working papers: rivista online di Urban@ it- 1/2017, 2017

78 P. Panzetta , *Lavoro e immigrazione: analisi dei dati del territorio tarantino*, 2017 in: A.Panico, a cura di, *Immigrazione, protezione internazionale e lavoro, una ricerca sul territorio ionico*, Pubblicazioni Italiane, 2017

79 Op.cit.

80 G. Peluso, *Storia di Taranto*, Scorpione Editrice, Taranto, 2005

81 M. Guadagnolo, *Tapaz Tarentum Taranto - L'Evoluzione urbanistica dall'età greca ai nostri giorni*, Scorpione Editricie, Taranto, 2005, pag.20-51

82 Ibidem pag. 52-65

83 Ibidem pag. 83-91

84 Ibidem pag. 120-127

85 Ibidem pag. 121-136

86 Ibidem pag. 143-156

87 <https://www.invitalia.it/cosa-facciamo/contratti-istituzionali-di-sviluppo/cis-taranto>

88 denominazione comunemente nota riferita al centro storico della città

89 *Lavoro in corso per la rinascita*, Taranto, Comune di Taranto 2020

90 Ibidem

91 Comune di Taranto - Urban Transition Center, https://www.comune.taranto.it/attach-ments/article/3909/COMUNE%20DI%20TARANTO%20-%20urban%20transition%20center%20-%20slide%203_12_2020.pdf

92 *Taranto futuro prossimo - Piano strategico di sviluppo e valorizzazione del territorio tarantino* (<https://partecipazione.regione.puglia.it/processes/taranto-futuro-prossimo?locale=it>)

93 "Agenda 2030" è un programma d'azione delineato da 17 obiettivi interconnessi, definiti dall'Organizzazione delle Nazioni Unite, come traguardi da raggiungere negli ambiti ambientale, sociale ed economico entro il 2030, per garantire un futuro sostenibile per tutti.

per approfondimenti <https://www.agenziacoesione.gov.it/comunicazione/agenda-2030-per-lo-sviluppo-sostenibile/>

94 Comune di Taranto - Urban Transition Center, <https://www.comune.taranto.it/>

[attach-ments/article/3909/COMUNE%20DI%20TARANTO%20-%20urban%20transition%20center%20-%20slide%203_12_2020.pdf](https://www.comune.taranto.it/attach-ments/article/3909/COMUNE%20DI%20TARANTO%20-%20urban%20transition%20center%20-%20slide%203_12_2020.pdf)

95 Programma Operativo della Regione Puglia 2014-2020, per approfondimenti <https://por.regione.puglia.it/por>

96 <https://por.regione.puglia.it/-/bando-pubblico-per-la-selezione-delle-aree-urbane-e-per-l-individuazione-delle-autorit%C3%A0-urbane>

97 DELIBERA 10 agosto 2016, Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) 2007-2013 - Regione Puglia - Sostituzione di un intervento previsto dalla delibera CIPE n. 62/2011. (Delibera n. 32/2016), <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2017/01/09/17A00016/sg>

98 Contratto istituzionale di sviluppo Taranto, <https://www.invitalia.it/cosa-facciamo/contratti-istituzionali-di-sviluppo/cis-taranto>

99 Comune di Taranto - Urban Transition Center, https://www.comune.taranto.it/attach-ments/article/3909/COMUNE%20DI%20TARANTO%20-%20urban%20transition%20center%20-%20slide%203_12_2020.pdf

100 <https://www.beniculturali.it/comunicato/pac-piano-per-larte-contemporanea-33-i-progetti-selezionati>

101 viene definito così a causa della concomitanza del Concerto del Primo maggio a Roma

102 Cittadini e Lavoratori Liberi e Pensanti, <https://www.liberiepensanti.it/>

103 *TRUST: Taranto Regeneration Urban Street*, (<https://firenzeurbanlifestyle.com/trust-taranto-regeneration-urban-street/>)

104 *Street art a Taranto - I murali di T.R.U.St. nella città capitale europea del genere*, <https://www.artribune.com/arti-visive/street-urban-art/2021/11/street-art-taranto-murali-foto/>

105 Dossier di Candidatura - Giochi del Mediterraneo 2026, http://www.tarantofuturoprossimo.it/XXGIOCHIDELMEDITERRANEO/DOC/Taranto2025_Dossier%20di%20Candidatura_ITAWeb.pdf

106 <https://www.sporteeconomy.it/e-ionios-la-mascotte-dei-giochi-del-mediterraneo-taranto-2026/>

107 <https://www.peacelink.it/>

108 per approfondimenti ILVA di Taranto disastro ambientale, <https://onotiziarioamianto.it/ilva-di-taranto-disastro-ambientale/>

109 M. Valz-Gris, U.Occhinegro, *Ecosistema Taranto- Così rinasce la Città dei due mari*, inserto, Domus 1060 Settembre

110 ibidem

111 ibidem

112 Ibidem

113 Ibidem

114 *A Taranto vecchia 50 case in vendita a un euro, via al bando: "Costruiamo il futuro della città"* (https://bari.repubblica.it/cronaca/2021/04/22/news/case_a_un_euro_a_taranto-297601059/)

115 *Taranto, case in vendita a 1 euro in centro* (<https://initalia.virgilio.it/taranto-case-vendite-un-euro-37536>)

116 *Case a 1 euro - Recupero e valorizzazione*, <https://www.comune.taranto.it/index.php/45-news-eventi/2687-case-a-1-euro-recupero-e-valorizzazione>

117 *Autorità Portuale di Taranto riqualifica molo San Cataldo* https://www.niiiprogetti.it/autorita-portuale-di-taranto-riqualifica-molo-san-cataldo/?doing_wp_cron=1656804003.2090919017791748046875

118 *Taranto riparte dal nuovo waterfront* https://www.archiportale.com/news/2020/08/architettura/taranto-riparte-dal-nuovo-waterfront_77985_3.html

119 *E se Taranto riuscisse a riqualificare il proprio waterfront?* <https://www.tribune.com/progettazione/architettura/2020/10/taranto-riqualificare-waterfront/>

120 *Waterfront Mar Grande, 16 milioni dal Ministero delle Infrastrutture* <https://www.corriereditaranto.it/2022/01/02/waterfront-mar-grande-16-milioni-dal-ministero-delle-infrastrutture/>

121 *Piano Urbanistico della Mobilità Sostenibile, Taranto, Aprile 2018 pag.11*

122 Ibidem pag.55

123 Ibidem pag.99-100

124 Ibidem

125 Ibidem

126 *Progetto di riqualifica dei paesaggi urbani di porta Napoli, nodo urbano strategico della città di Taranto, Taranto, Gennaio 2021*

127 Ibidem pag.6

128 Ibidem pag.7

129 *Taranto – Oasi Urbana*, (<https://www.archistart.net/news/taranto-oasi-urbana/#>)

130 Ibidem

131 Ibidem

PORTA NAPOLI UNA PORTA STORICA DELLA CITTÀ

3.1 / La lettura storica

3.2 / Una fotografia di Porta Napoli oggi

3.3 / I luoghi che alimentano la marginalità

3.4 / Gli innesti di rigenerazione tra cultura e artigianato

3.5 / L'abaco degli ex magazzini generali

Dallo studio dei piani d'intervento in materia di rigenerazione e riqualificazione urbana, riferiti alla città di Taranto ed illustrati in precedenza, è nato in me l'interesse di sviluppare un'ipotesi d'intervento sul quartiere Porta Napoli, uno dei luoghi della città ritenuto ai margini della stessa.

Questo mio lavoro non ha certo la pretesa di competere con il progetto vincitore del bando "Riqualificazione dei paesaggi urbani di Porta Napoli" emesso dal Comune di Taranto il 20 Novembre 2020, ma vuole essere un contributo di idee che possano affiancarsi ad esso.

Infatti, ritengo che vista la vastità dell'area presa in considerazione, e la molteplicità degli obiettivi genericamente previsti dal bando, si possa focalizzare maggiormente l'attenzione su alcuni aspetti, secondo me, non evidenziati del tutto. Essendo vissuto sin dalla nascita a Taranto, ho potuto osservare da vicino e per un periodo abbastanza lungo lo spazio in questione, i suoi oggetti, le sue architetture e conoscere le persone che lo vivono. La mia attenzione si è focalizzata sui cosiddetti Docks, depositi di supporto alla movimentazione delle merci del porto, costruiti intorno agli anni '20 che, in un periodo di crisi economica come quello che stiamo vivendo, possono rappresentare dei punti fondamentali di riconversione produttiva, economica e culturale. L'aspetto che maggiormente vorrei sottolineare è che proprio nei vecchi depositi si sono insediate, oggi, giovani innovative start-up

legate prevalentemente al settore della creatività e della sperimentazione, che stanno trasformando questo luogo in un vero e proprio distretto culturale riconducibile ad un modello di sviluppo Button-Up. Esse infatti, in una realtà contemporanea di scarse disponibilità economiche, possono essere considerate reali risorse su cui investire. L'interlocuzione diretta con i proprietari di tali attività, mi ha spinto a porre l'attenzione su ciò che già esiste e si sta sviluppando. La sfida è quella che un luogo marginale come quello di Porta Napoli possa diventare con il tempo un luogo di rinascita per la città proprio attraverso la cultura.

Questo capitolo si pone l'obiettivo di raccontare le vicende storiche che hanno condizionato il mutamento del patrimonio costruito, fornire una descrizione dello stato attuale del quartiere, delle sue architetture e dei suoi spazi. Successivamente, allo scopo di approfondire la conoscenza del quartiere, vi è la narrazione dei luoghi che alimentano il senso di marginalità, rispetto al resto della città, e degli innesti che attualmente stanno stimolando una rigenerazione urbana a sfondo culturale/artigianale.

Infine, viene stilato un abaco degli ex magazzini industriali in cui sono riportati gli stati di uso/disuso e gli stati di conservazione degli stessi, per rendere immediato il confronto fra di loro.

3.1 | LA LETTURA STORICA

Le prime informazioni storiche su Porta Napoli risalgono intorno 2800 - 3000 a.C. quando l'area, chiamata allora **"Lo Scoglio del Tonno"**, presentava i primi insediamenti presenti sul territorio tarantino.

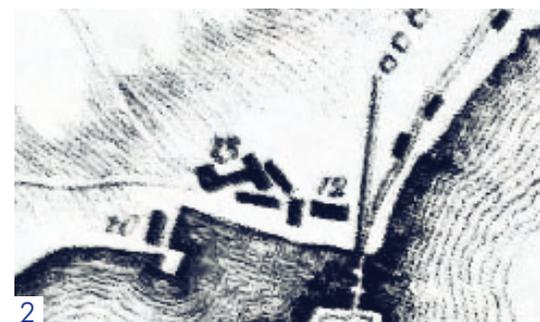
L'archeologo Quintino Quagliati scoprì che la zona mostrava indizi di un **centro abitato** formato da capanne, con tombe scavate nella roccia **riferibili al 2800 a.c.** (Guadagnolo, 2005).¹³²

Lo Scoglio del Tonno, così denominato per una storpiatura della dizione "scoglio rotondo", rappresentò un centro di traffici commerciali con il mondo miceneo. L'archeologo Quagliati, infatti, trovò negli strati più superficiali degli scavi, fondi di capanne, oggetti metallici, statuette e frammenti ceramici di età micenea.¹³³

Il Ponte di Porta Napoli, chiamato oggi Ponte di Pietra, fu eretto da Niceforo Foca nel X secolo. Sostenuto da sette arcate consentiva spostamenti più semplici fra i due lembi di terra prospicienti Porta Napoli e la Città Vecchia e rendeva possibile il passaggio dell'acqua dal Mar Piccolo al Mar Grande.

Nel 1883 una forte **alluvione distrusse il ponte** rendendo Piazza Fontana, la più importante della Città Vecchia e sede di importanti scambi commerciali, inaccessibile per un lungo periodo. Poco dopo venne **costruito un nuovo ponte in una posizione differente** in asse con Piazza Fontana e la stazione ferroviaria, lungo via Duca d'Aosta.¹³⁴

Dal 400' fino all'unità d'Italia il quartiere rappresentava **una delle due porte di accesso alla città** e alla sua fortificazione. Esso presentava una discreta **attività commerciale** grazie all'adiacente prossimità del porto mercantile. All'indomani dell'Unità d'Italia, Taranto non disponeva ancora di una **ferrovia** che la collegasse con le altre regioni.¹³⁵



Età classica ●

1777-78 ●

fine 1700' ●

1889 ●



Scoglio del Tonno - Sbancamento anni fine '800



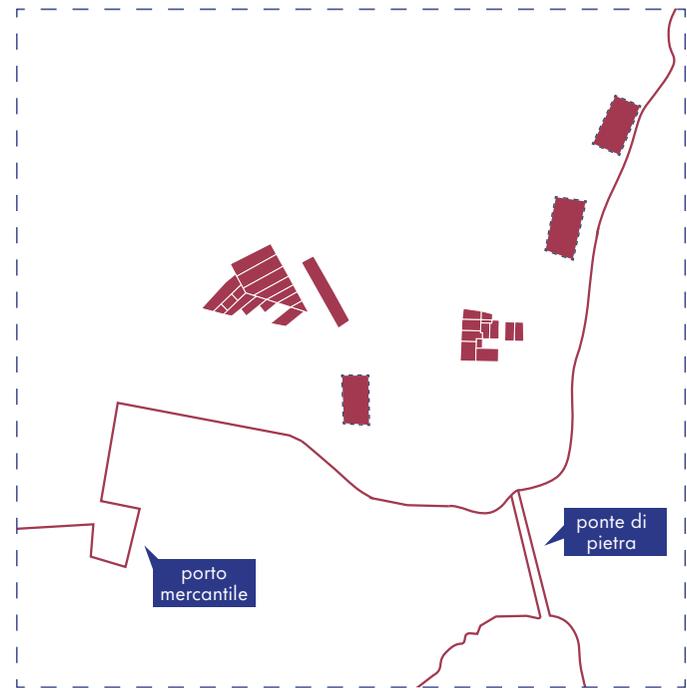
Ponte di porta Napoli con Torre Orsini prima dell'alluvione del 1883

Attraverso dei tecnici esperti, durante il nuovo regno, si decise di risolvere questa necessità. Localizzare la testa della stazione fu un compito arduo a causa di un acceso dibattito sulla esatta posizione tra chi voleva la stazione a Nord, chi a Porta Napoli e chi nel Borgo, in direzione Lecce. Inizialmente si decise di costruirla a Nord, ma a causa di problemi legati alla struttura morfologica del suolo **si decise di localizzarla a Porta Napoli**, dove si trova tutt'ora.¹³⁶

Questa scelta risultò inoltre la **opzione più coerente** per la presenza di un **centro di traffici e commerci che assicurava nuove potenzialità e scambi commerciali**, oltre ad aumentare le possibilità di trasporto di merci via mare grazie alla vicina presenza del porto mercantile. I lavori della stazione durarono solo due anni (1867-1869). La sua realizzazione fu inoltre **accompagnata dall'ideazione di un nuovo asse**, via Duca d'Aosta, in grado di **collegare** direttamente **la stazione ferroviaria e piazza Fontana**. Questo avvenne grazie alla ricostruzione ex novo del ponte di Pietra.

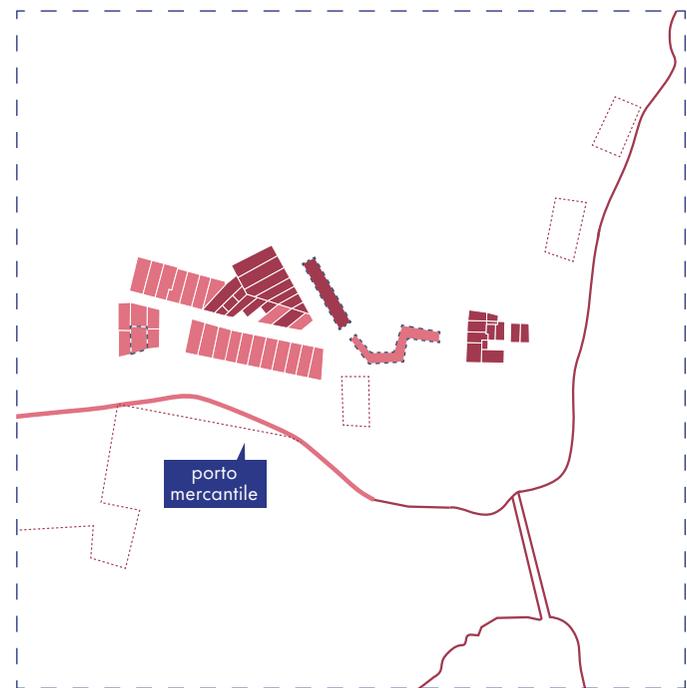


Stazione ferroviaria all'inizio del secolo



1777

■ costruzioni □ demolizioni



1790

■ costruzioni □ demolizioni

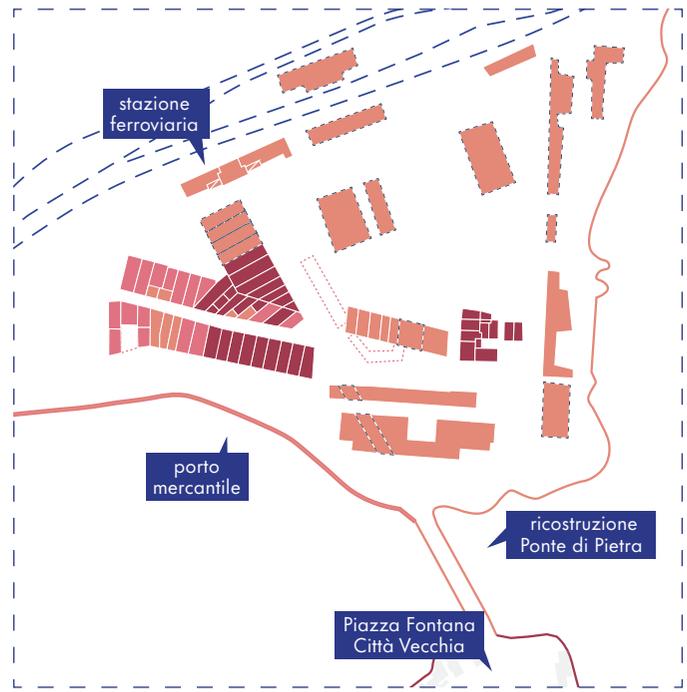
Successivamente, tramite il progetto di ampliamento redatto dall'architetto D. Conversano, il sobborgo occidentale fu esteso dal Ponte di Pietra fino alla cinta del cimitero.

Conversano con il suo progetto volle salvaguardare le attività produttive e commerciali dei magazzini e dei depositi esistenti collegandoli al porto mercantile e alla stazione ferroviaria.¹³⁷ Così, l'area di Porta Napoli si **identificò come zona commerciale e "area filtro"** in grado di raccordare assi ferroviari e direttrici stadali e sulla quale sviluppare il sobborgo della città. La zona rimase invariata fino al progetto dell'asse Piazza Fontana - Stazione ferroviaria, accompagnata dal parziale sventramento di parte dei magazzini che ostruivano il collegamento stradale e visivo.¹³⁸

Da questo periodo in avanti l'area rimase pressochè inalterata. Alcuni lavori vennero compiuti sui magazzini per garantire una **nuova continuità di facciata** dopo la distruzione avvenuta a favore dell'asse di via Duca d'Aosta.

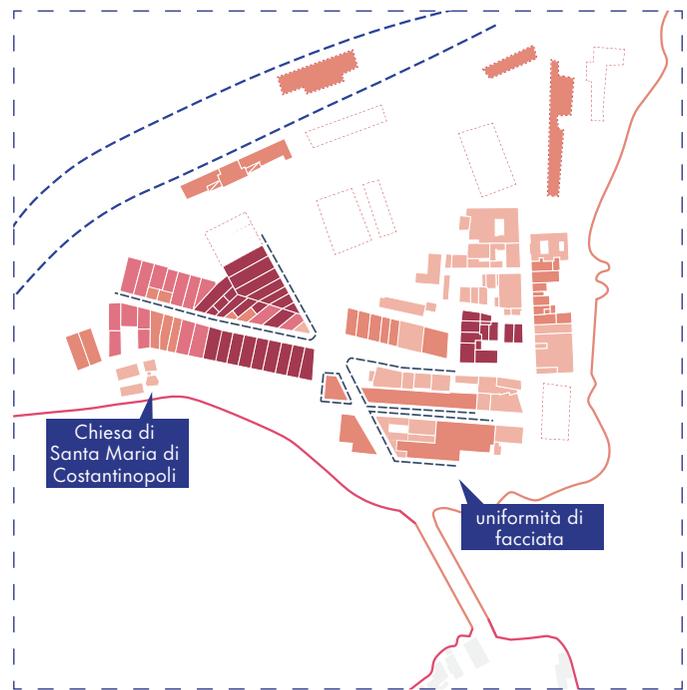


Ponte di porta Napoli anni 20'



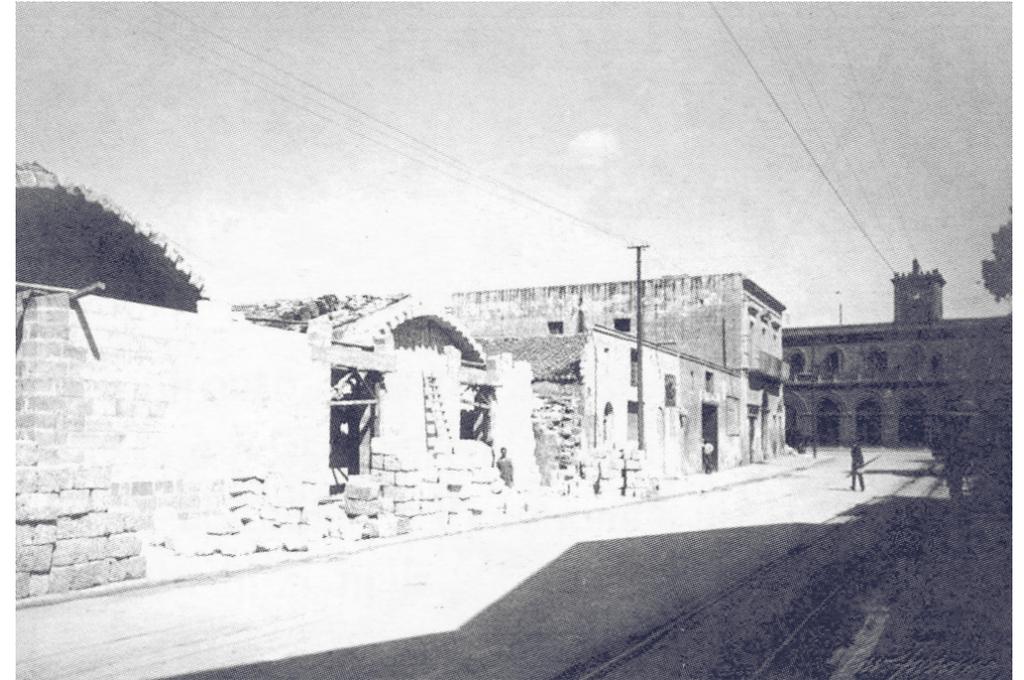
1889

■ costruzioni □ demolizioni

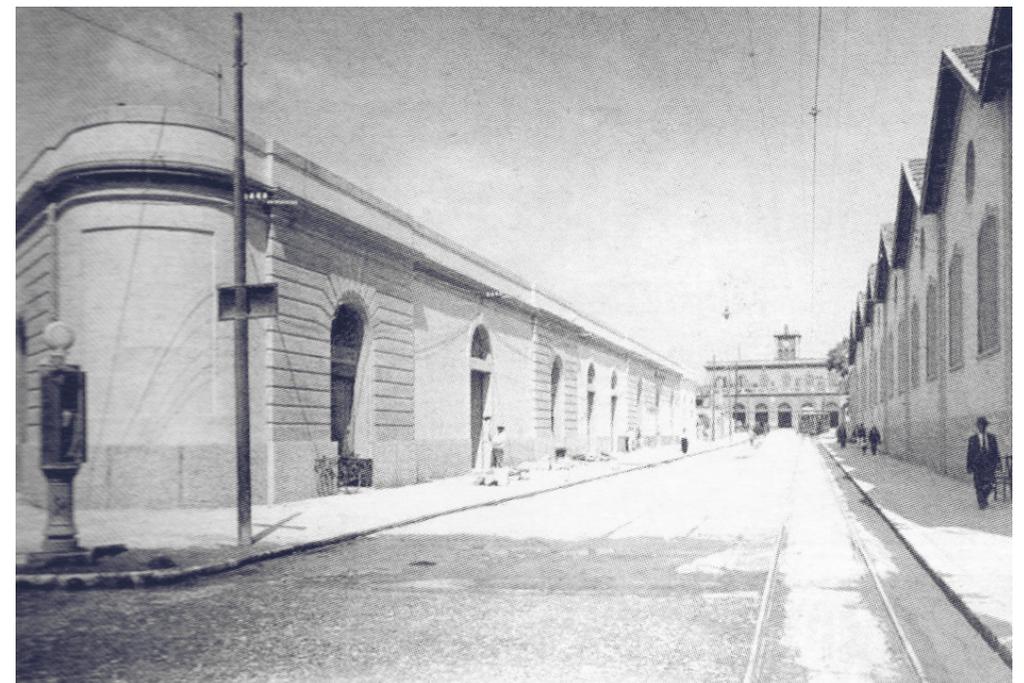


1954

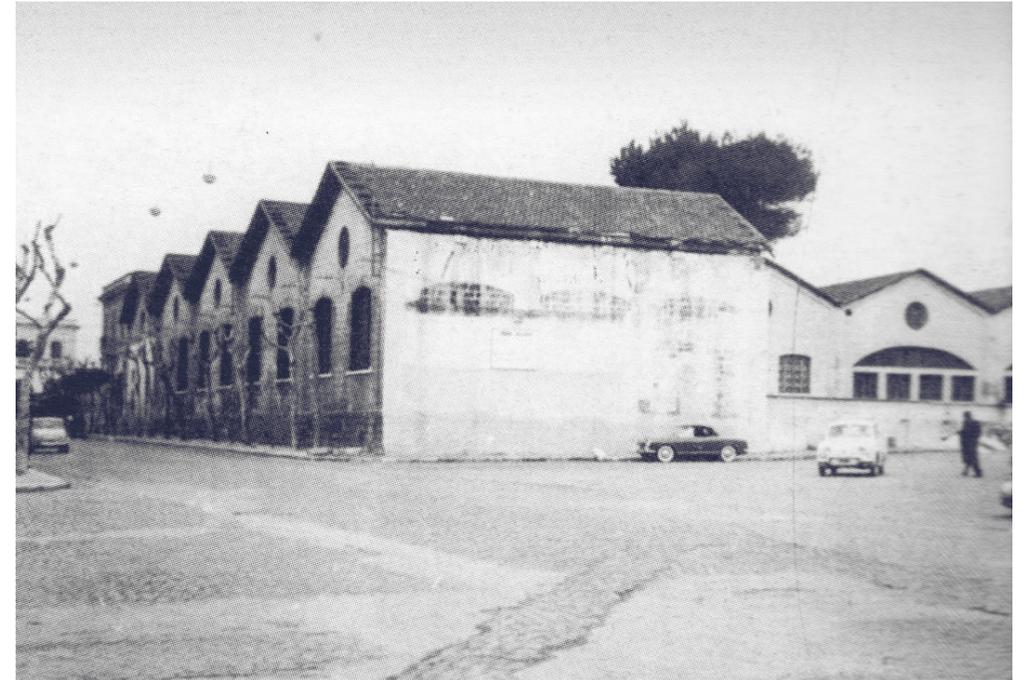
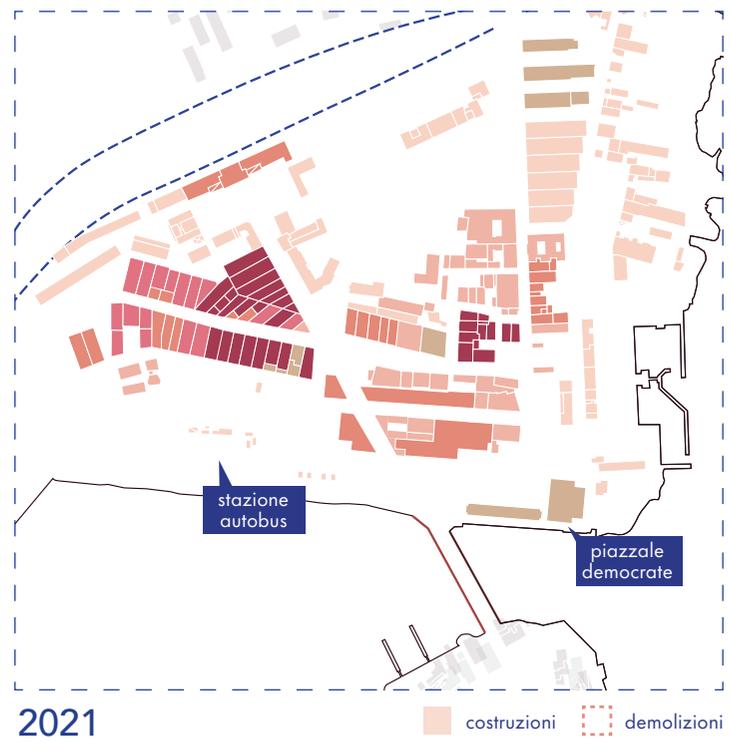
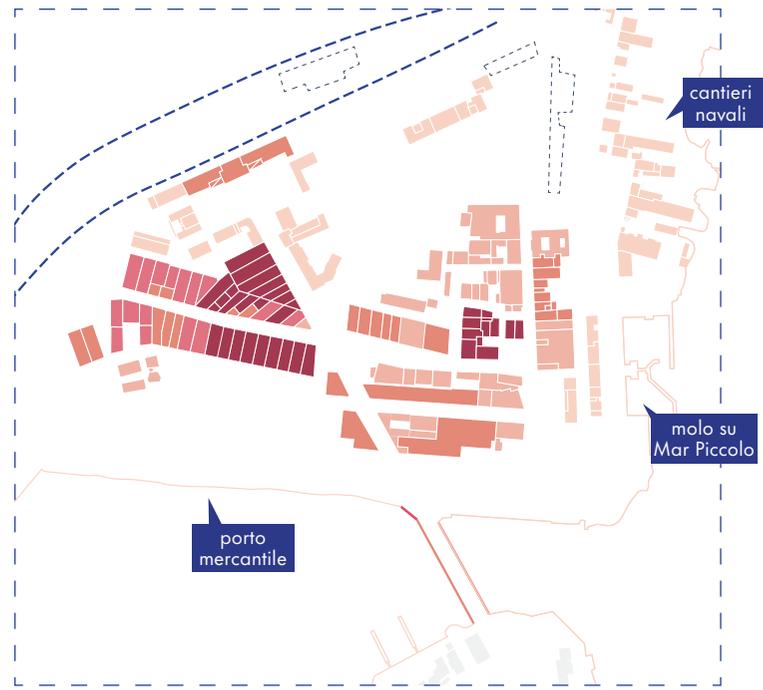
■ costruzioni □ demolizioni



Via Duca d'Aosta anni 30'



Magazzini generali anni 30' - Realizzazione uniformità di facciata



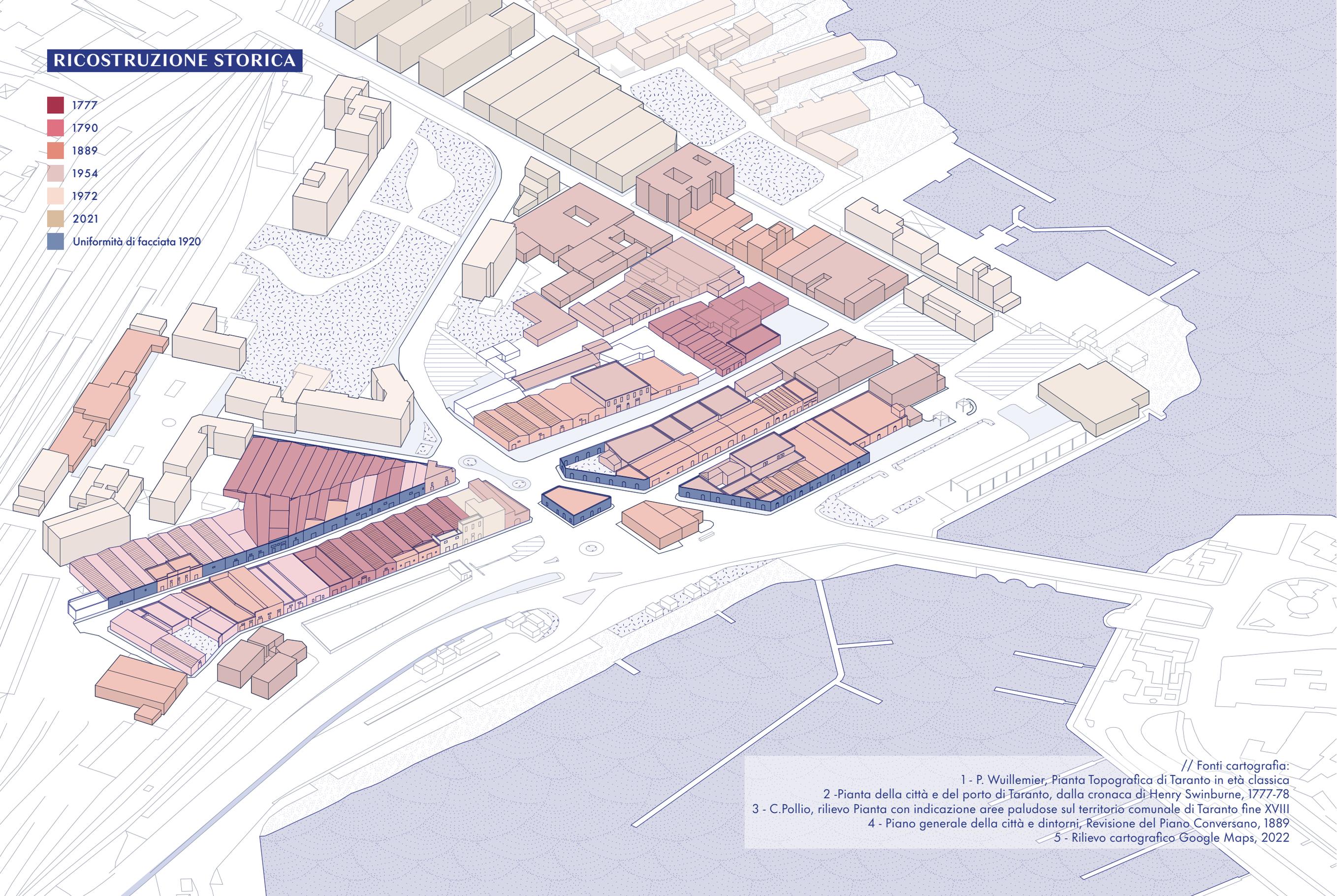
Via Duca d'Aosta e Magazzini Generali anni 60'



Via Duca d'Aosta e Magazzini Generali oggi

RICOSTRUZIONE STORICA

- 1777
- 1790
- 1889
- 1954
- 1972
- 2021
- Uniformità di facciata 1920



// Fonti cartografica:
1 - P. Wuillemier, Pianta Topografica di Taranto in età classica
2 - Pianta della città e del porto di Taranto, dalla cronaca di Henry Swinburne, 1777-78
3 - C. Pollio, rilievo Pianta con indicazione aree paludose sul territorio comunale di Taranto fine XVIII
4 - Piano generale della città e dintorni, Revisione del Piano Conversano, 1889
5 - Rilievo cartografico Google Maps, 2022

3.2 | UNA FOTOGRAFIA DI PORTA NAPOLI OGGI

L'area oggetto di studio è un'estesa area urbana della città di Taranto, ovvero il quartiere di **Porta Napoli**, situato ai margini dell'Area industriale e a nord dell'isola madre¹³⁹.

Quest'area si identifica contestualmente e storicamente come **zona portuale e commerciale della Città**, palcoscenico di scambio delle merci e dei traffici. La presenza delle Ferrovie dello Stato Italiane e delle principali Strade Statali, la Strada Statale 106 Jonica e la Strada statale 100 di Gioia del Colle, rappresentano una rilevante concentrazione di infrastrutture, che donano all'area l'immagine di **cartolina d'arrivo del territorio tarantino conferendole, allo stesso tempo, il ruolo di nodo urbano strategico**.

L'area è caratterizzata per lo più dalla presenza di **magazzini industriali storici dismessi** che si presentano oggi in uno stato di degrado avanzato, generando un luogo di alta insicurezza urbana. L'affaccio su Mar Piccolo e la presenza del primo Molo San Cataldo definiscono così la **cerniera di congiunzione** con il quartiere Tamburi e la Città Vecchia.



LANDMARK DEL QUARTIERE

Stazione Ferroviaria

piazzale Democrate

Via Duca d'Aosta

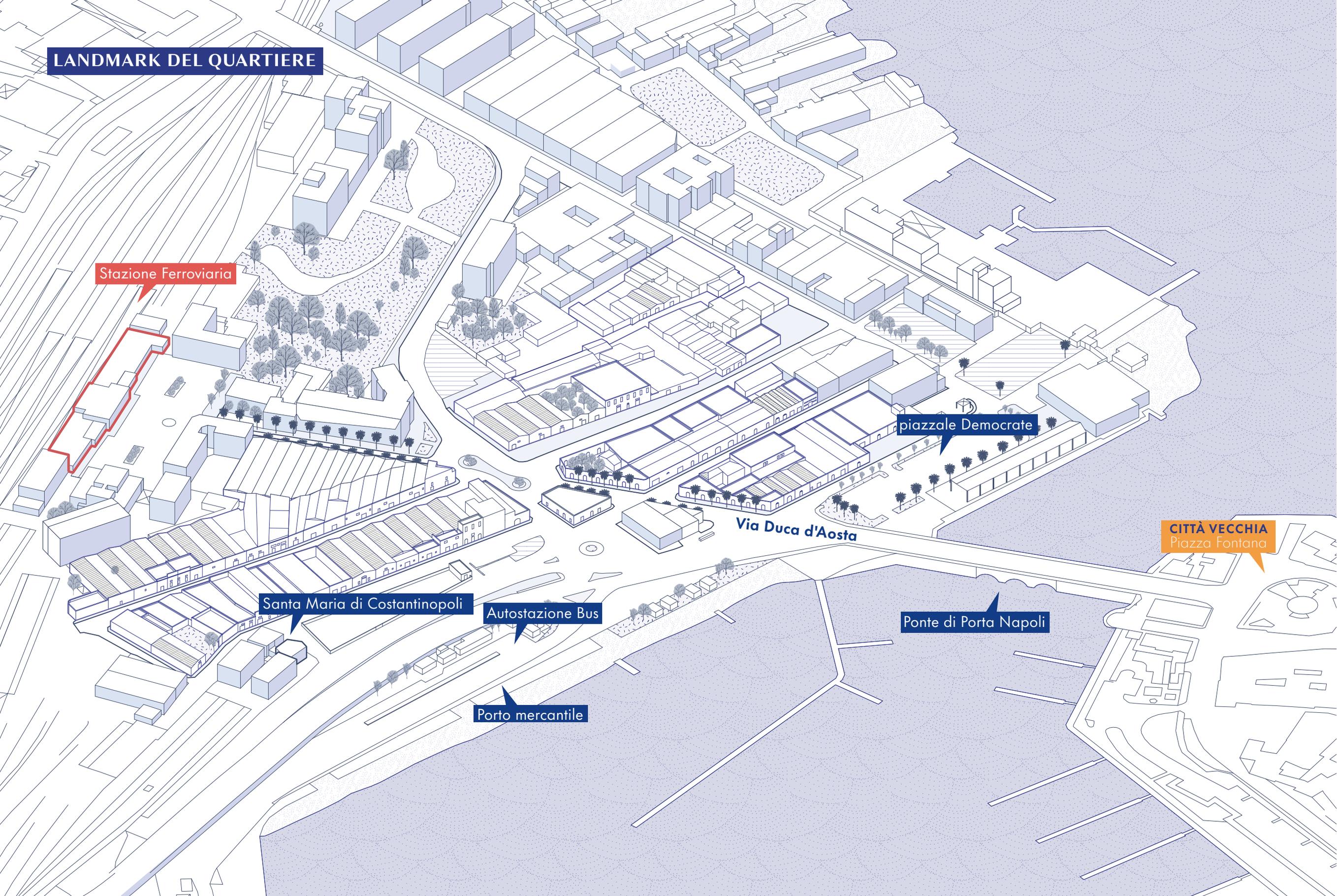
Santa Maria di Costantinopoli

Autostazione Bus

Porto mercantile

Ponte di Porta Napoli

CITTÀ VECCHIA
Piazza Fontana

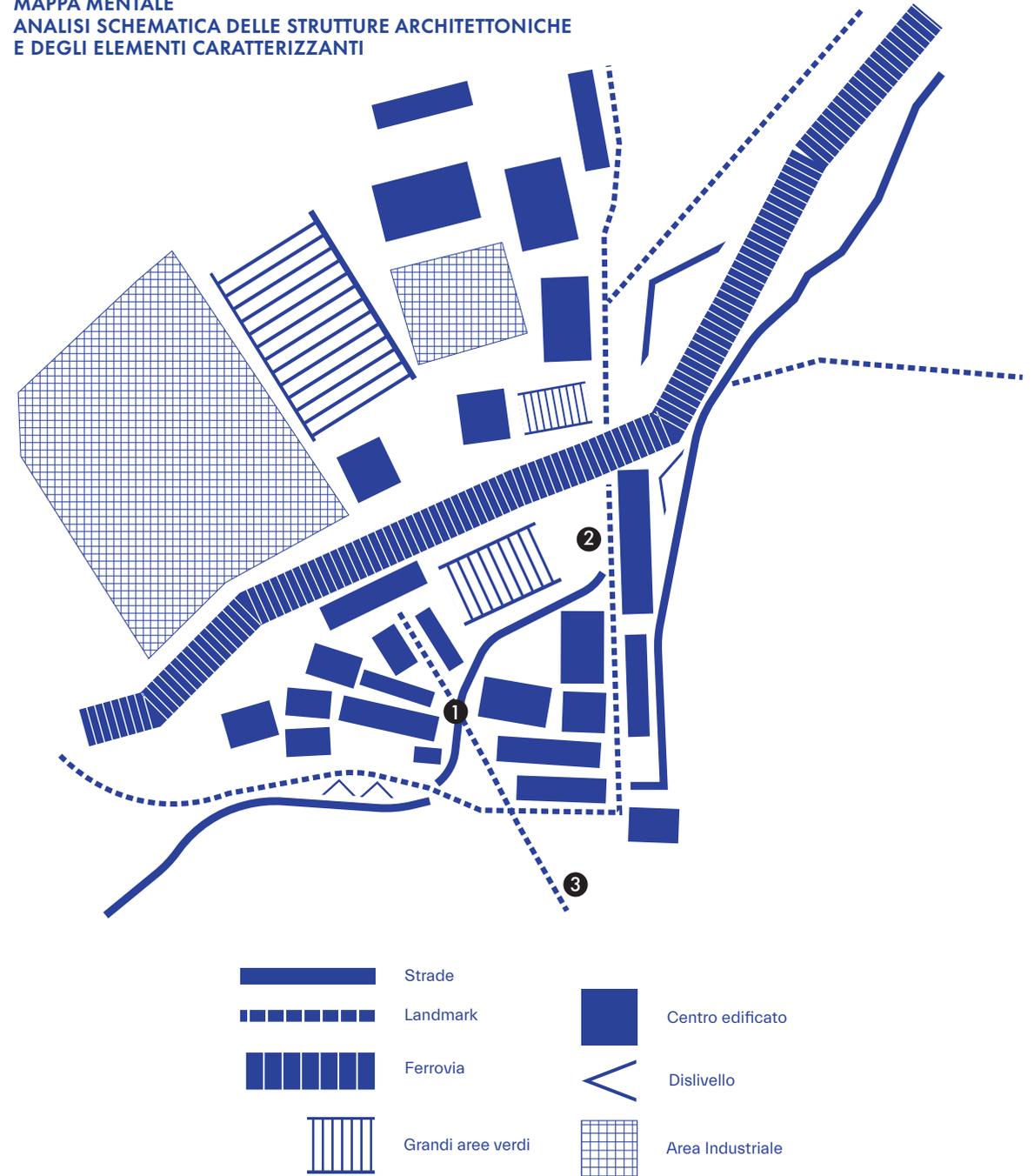




Λ1 Stazione Ferroviaria

Feriale - martedì mattina
22 Dicembre 2020
foto personale

MAPPA MENTALE
ANALISI SCHEMATICA DELLE STRUTTURE ARCHITETTONICHE
E DEGLI ELEMENTI CARATTERIZZANTI





Λ2 Margine linee ferroviarie

*Festivo - domenica mattina
20 Dicembre 2020
foto personale*



Λ3 Ponte di Porta Napoli

*Festivo - domenica mattina
20 Dicembre 2020
foto personale*

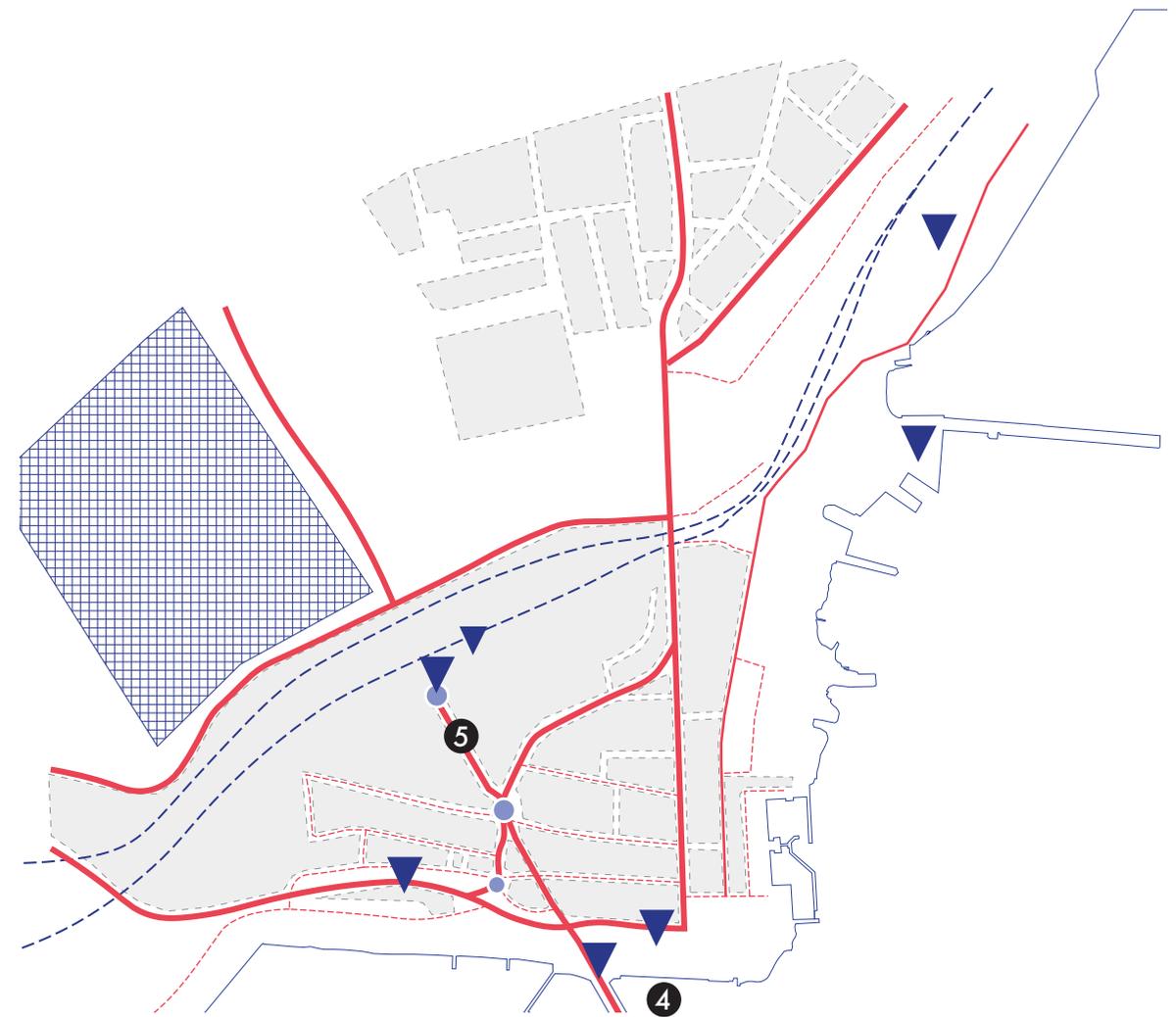
I landmark e i luoghi simbolici

I sopralluoghi hanno permesso di individuare dei landmark, luoghi rappresentanti diversi aspetti positivi e negativi, e che identificano le aree ed il modo in cui vengono vissute.

La stazione ferroviaria, assieme all'autostazione dei pullman, sono i luoghi simbolo e landmark significativi del quartiere, di maggiore **frequenzamento e snodi infrastrutturali cruciali** per il trasferimento dei tarantini.

L'unico spazio pubblico che mostra un **legame diretto con il mare** è Piazzale Democrate che, oltre ad avere un ampio parcheggio, è dotato di una tettoia a ridosso del mare, luogo di aggregazione sociale in quanto punto di imbarco per turisti e bagnanti diretti verso le isole Cheradi.

Nell'area oggetto di studio vi sono due significativi snodi di traffico, che governano e regolano i flussi in entrata e in uscita di mezzi carrabili privati e dei trasporti pubblici.



| | Elemento minore | Elemento maggiore |
|------------------|--------------------------|--------------------------|
| Percorso | --- (red dashed line) | — (red solid line) |
| Margine | - - - (blue dashed line) | — (grey solid line) |
| Isolato | - - - (grey dashed line) | - - - (grey dashed line) |
| Landmark | ▼ (small blue triangle) | ▼ (large blue triangle) |
| Nodo | ● (small blue circle) | ● (large blue circle) |
| Area Industriale | | Grid pattern |



^ 4 Piazzale Democate

*Feriale - martedì pomeriggio
30 Marzo 2021
foto personale*



^ 5 Piazza della Libertà

*Festivo - domenica mattina
20 Dicembre 2020
foto personale*

La mobilità carrabile privata

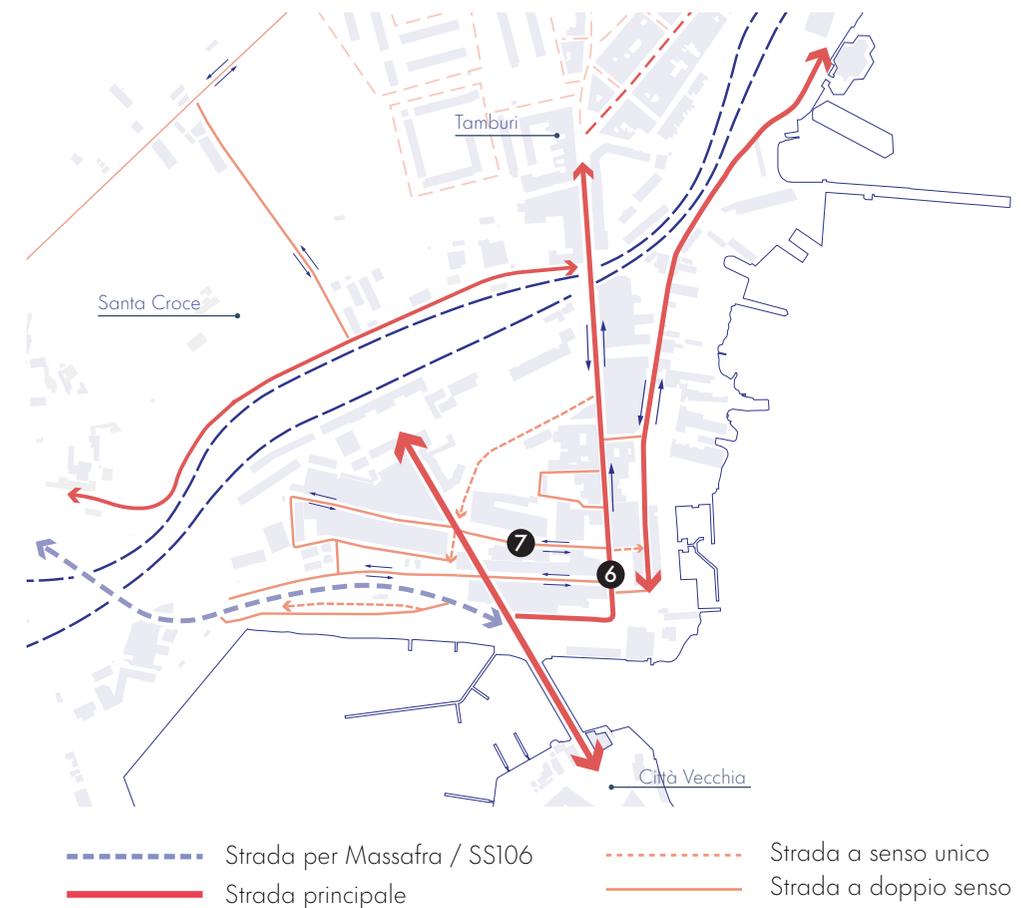
L'area analizzata presenta due percorsi principali e complementari: tramite **Via Duca D'Aosta** è possibile raggiungere la stazione ferroviaria dal centro città. Questo asse risulta fondamentale in quanto luogo di raccolta dei flussi di lavoratori e turisti, che sopraggiungono dalla Strada Statale 100 per Bari e dalla Strada Statale 106 per Reggio Calabria;

Via Napoli collega la zona del borgo antico e nuovo, l'area Nord della città. In prossimità del quartiere di Porta Napoli, questa via rende possibile il collegamento, tramite il cavalcavia, sopra le linee ferroviarie, con il quartiere di Santa Croce, dove è previsto in futuro lo spostamento del nuovo Bus Terminal, ed il quartiere Tamburi, quartiere famoso alla cronaca per le vicende legate allo stabilimento siderurgico.

I percorsi **secondari Via Costantinopoli, Via Foca Niceforo, Via Mercato Nuovo** collegano gli ampi isolati degli ex magazzini industriali.

Queste strade, a doppia percorrenza, sono poco frequentate a causa dello **sottoutilizzo** del patrimonio costruito contestuale e dello stato di degrado sia dei manufatti che del tessuto stradale.

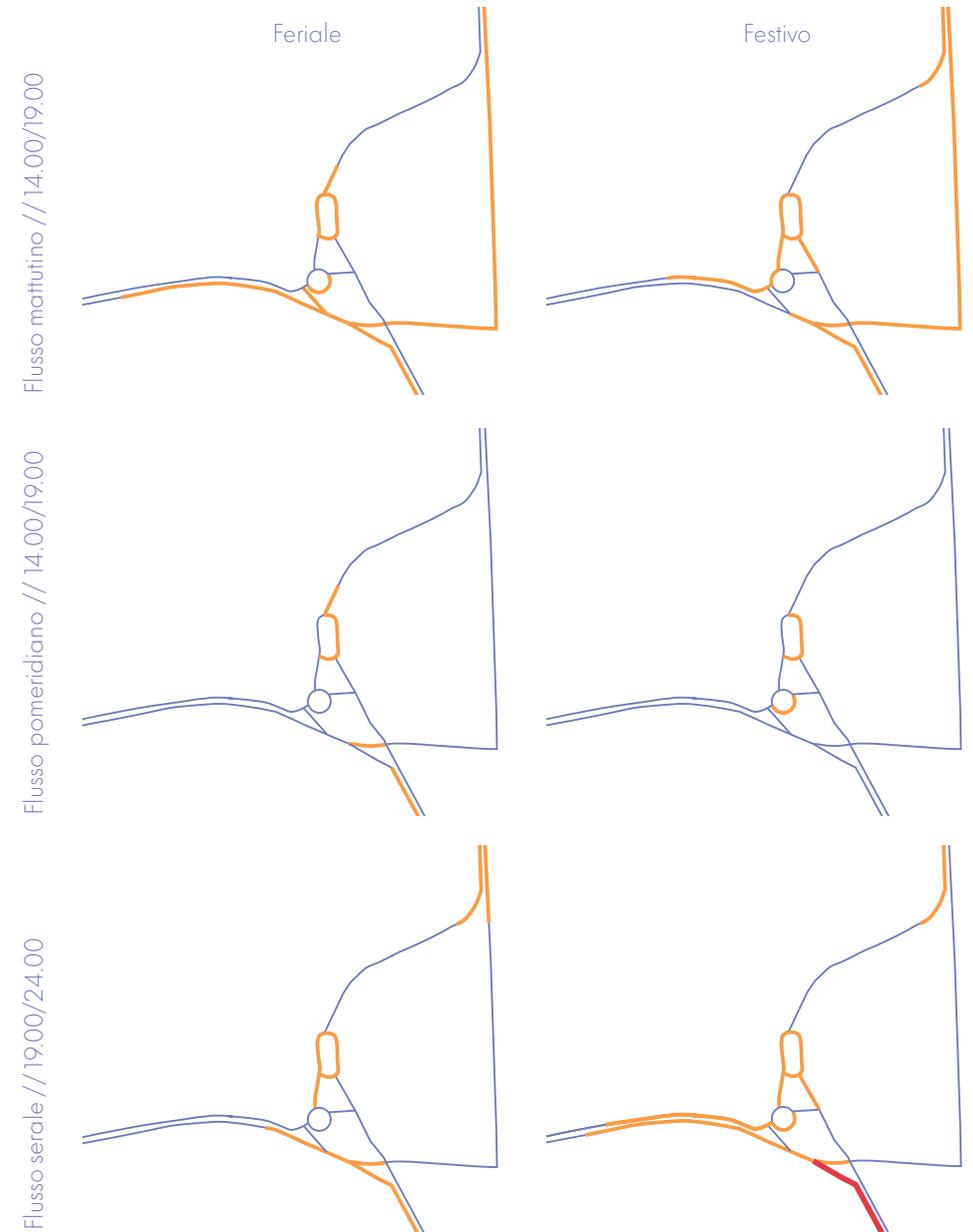
Tutti i percorsi sono veicolari e non sono presenti percorsi ciclopedonali.



I flussi di traffico

I flussi registrati mostrano come la viabilità sulle strade più frequentate, quali via per Massafra, Via Duca d'Aosta e via Napoli, siano soggette ad un **traffico moderato** nelle ore giornaliere e serali, conciliando il passaggio delle automobili negli **orari lavorativi di entrata e di uscita dalle diverse attività**.

Sono inoltre da sottolineare i **flussi intensi** che si manifestano nelle **giornate festive** sulle rotatorie e su via Massafra e via Duca d'Aosta durante il mattino e durante la sera. Di seguito è riportata una mappa, nella quale vi sono indicate le vie principali, al fine di rendere più comprensibile la lettura dei dati nei successivi paragrafi.





Λ6 Via Napoli

*Feriale - martedì pomeriggio
22 Dicembre 2020
foto personale*



Λ7 Via Costantinopoli

*Feriale - martedì pomeriggio
30 Marzo 2021*

Il verde urbano

Le aree naturali presenti lungo questa strada presentano un notevole deterioramento anche dovuto alla loro poca frequentazione ed a una mancanza di servizi.

Le aree verdi incolte ad oggi sono considerate luoghi destinate a parcheggio l'auto o poter svolgere attività di natura illecita.

Il terreno lungo i binari ferroviari e sul quartiere di Santa Croce è incolto e presenta un pessimo stato di conservazione dovuto alla crescita spontanea della vegetazione.

L'assenza di aree pedonali, di giardini pubblici attrezzati o semplici passeggiate urbane, rendono questo quartiere ancor più sottoutilizzato ed esente da luoghi di relazione per incentivare la collettività cittadina sia per lavoratori che per i residenti e per eventuali interessi turistici e quindi privo di alcun carattere attrattivo.



- Giardini privati
- Giardini pubblici degradati
- Campi incolti pubblici
- Giardini privato incolto
- Campi sportivi

0 m

300 m



Λ 8 Molo su via delle Fornaci

*Festivo - domenica mattina
20 Dicembre 2020
foto personale*



Λ 9 Via delle Fornaci

*Festivo - domenica mattina
20 Dicembre 2020
foto personale*

Le attività lavorative

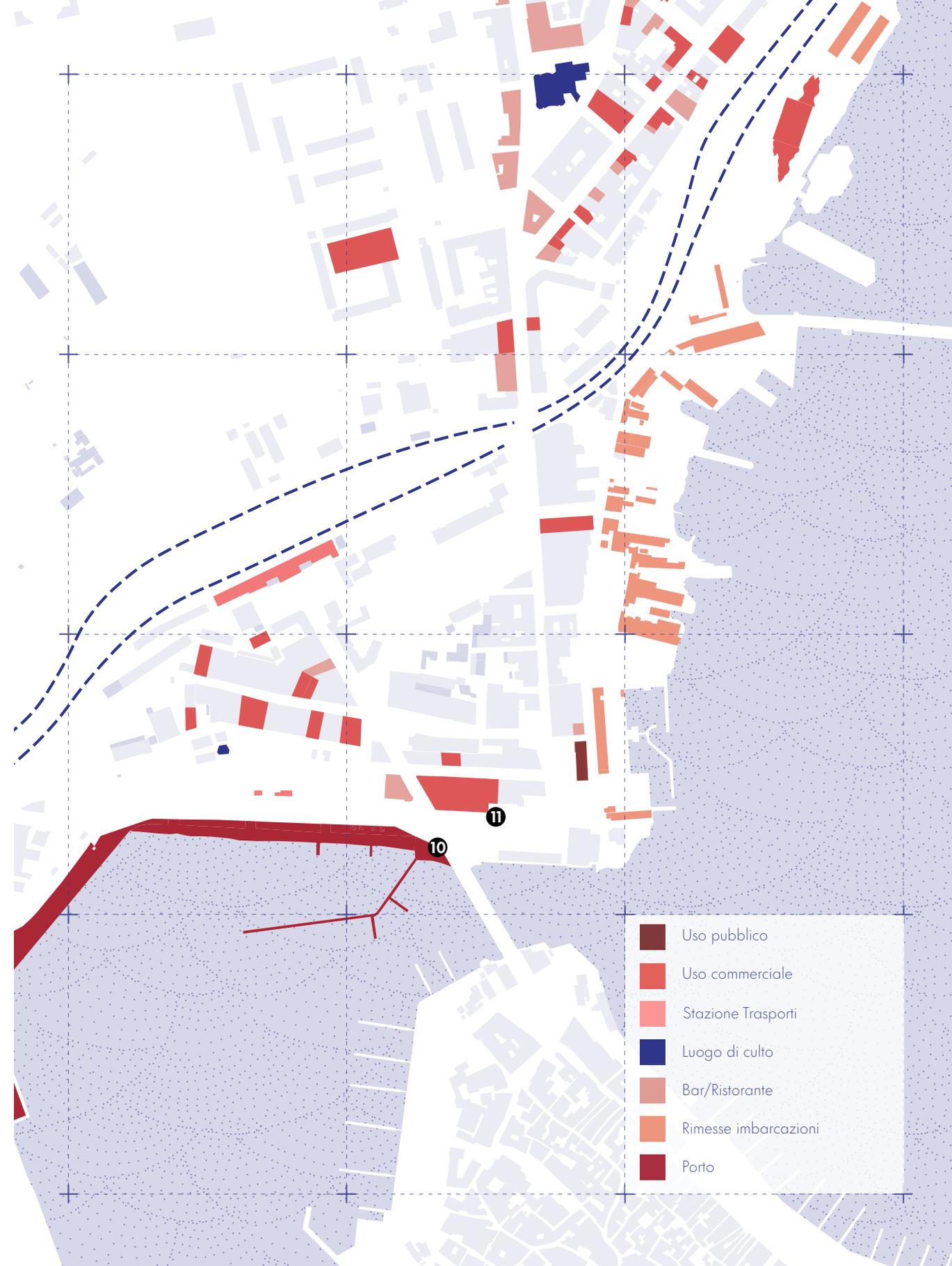
La maggior parte dei manufatti del quartiere ha destinazione **residenziali e a magazzini (per la quasi totalità abbandonati)**.

Lungo Via delle Fornaci, ad Est del quartiere nell'area prospiciente il Mar Piccolo, sono presenti numerosi **servizi di rimessaggio per le imbarcazioni**. Poche e sparse le attività commerciali lungo Viale Duca D'Aosta.

La ferrovia divide in due il tessuto urbano cittadino separando fra loro il quartiere Porta Napoli dal quartiere Tamburi. Le **poche attività ad uso pubblico** nel quartiere Porta Napoli come bar, ristoranti, chiese sono concentrate a sud, prevalentemente nella zona prospiciente la città vecchia, mentre scarseggiano a nord nell'area che si lega poi al quartiere Tamburi.

Le attività attualmente presenti sono quelle appartenenti ai settori dell'industria e dell'artigianato. Nel recente periodo post-covid, all'interno di alcuni degli ex magazzini generali, si è registrato l'incremento di nuove forme di Start-Up.

Attraversato il Ponte di Porta Napoli in direzione nord, ad Ovest è presente **l'Autostazione dei pullman**, nodo infrastrutturale cittadino fondamentale per gli spostamenti regionali e nazionali, che si affaccia su di un'ampia **zona portuale** privata chiamata "TarantoYatch" e sul molo di S.Cataldo, attualmente sede dell'Autorità Portuale.





▲ 10 Molo "Taranto Yatch"

*Festivo - domenica pomeriggio
20 Dicembre 2020
foto personale*



▲ 11 Vico del Ponte / Mercato del pesce

*Feriale - lunedì mattina
8 Novembre 2021
foto personale*

Il patrimonio costruito

Il quartiere è prevalentemente caratterizzato da 3 tipologie di manufatti:

Edifici residenziali

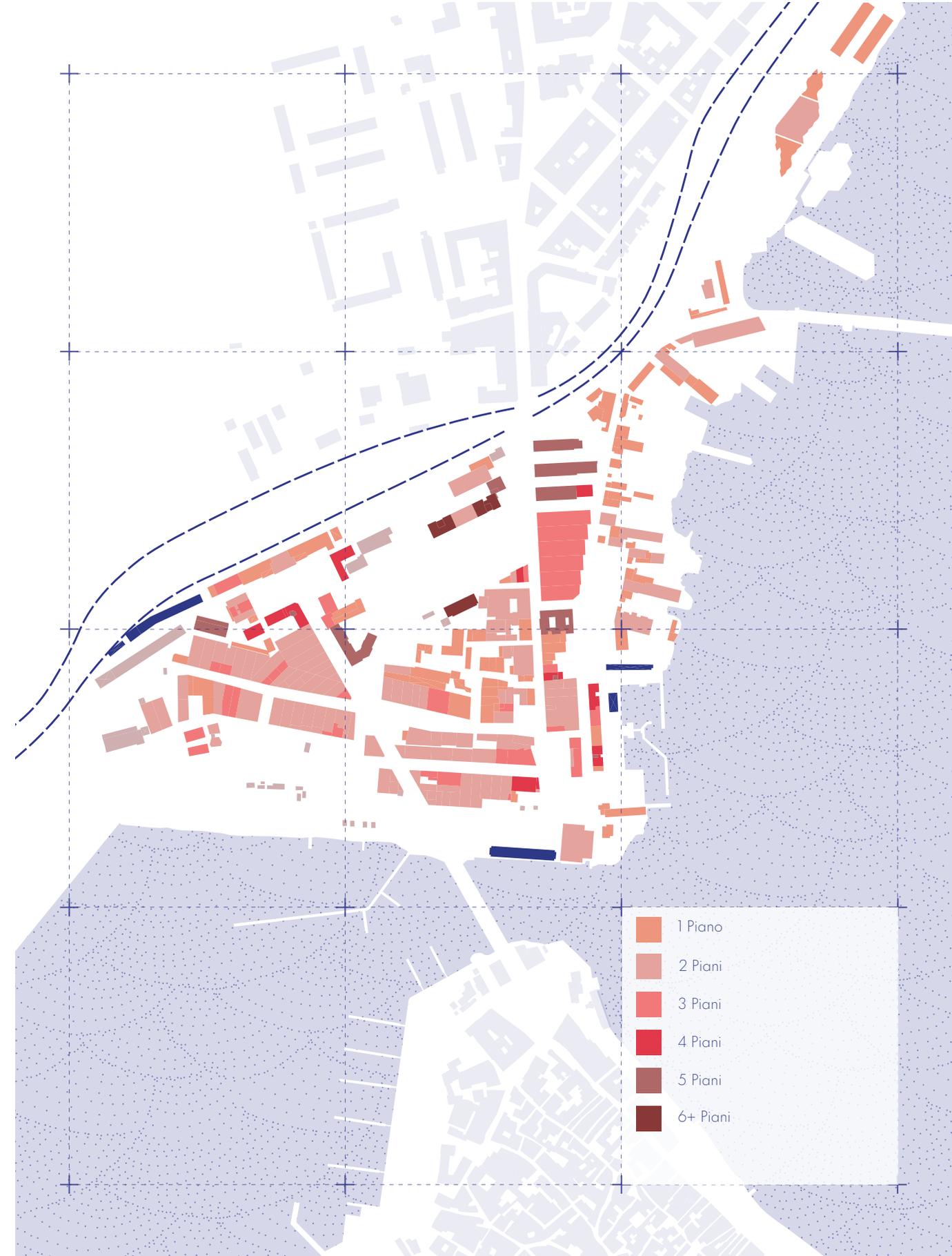
Nell'intero quartiere vi è una scarsa presenza di edifici residenziali costruiti fra gli anni '80-'90. Se ne possono contare all'incirca 30. Tra le tipologie di manufatti, i più ricorrenti sono i condomini, composti dai 4 ai 7 piani, dotati di box auto, ma nessuno di spazio adibito alla collettività.

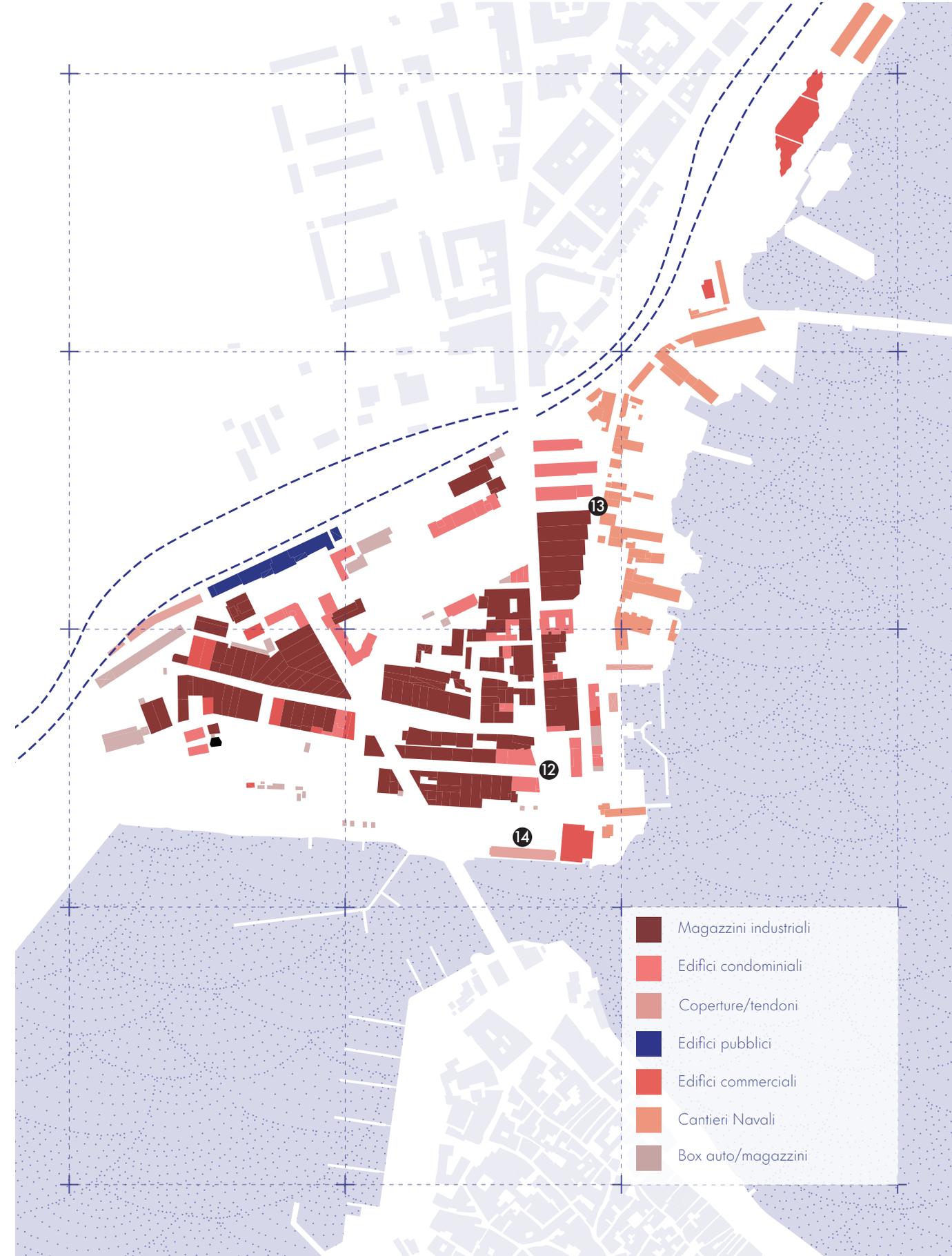
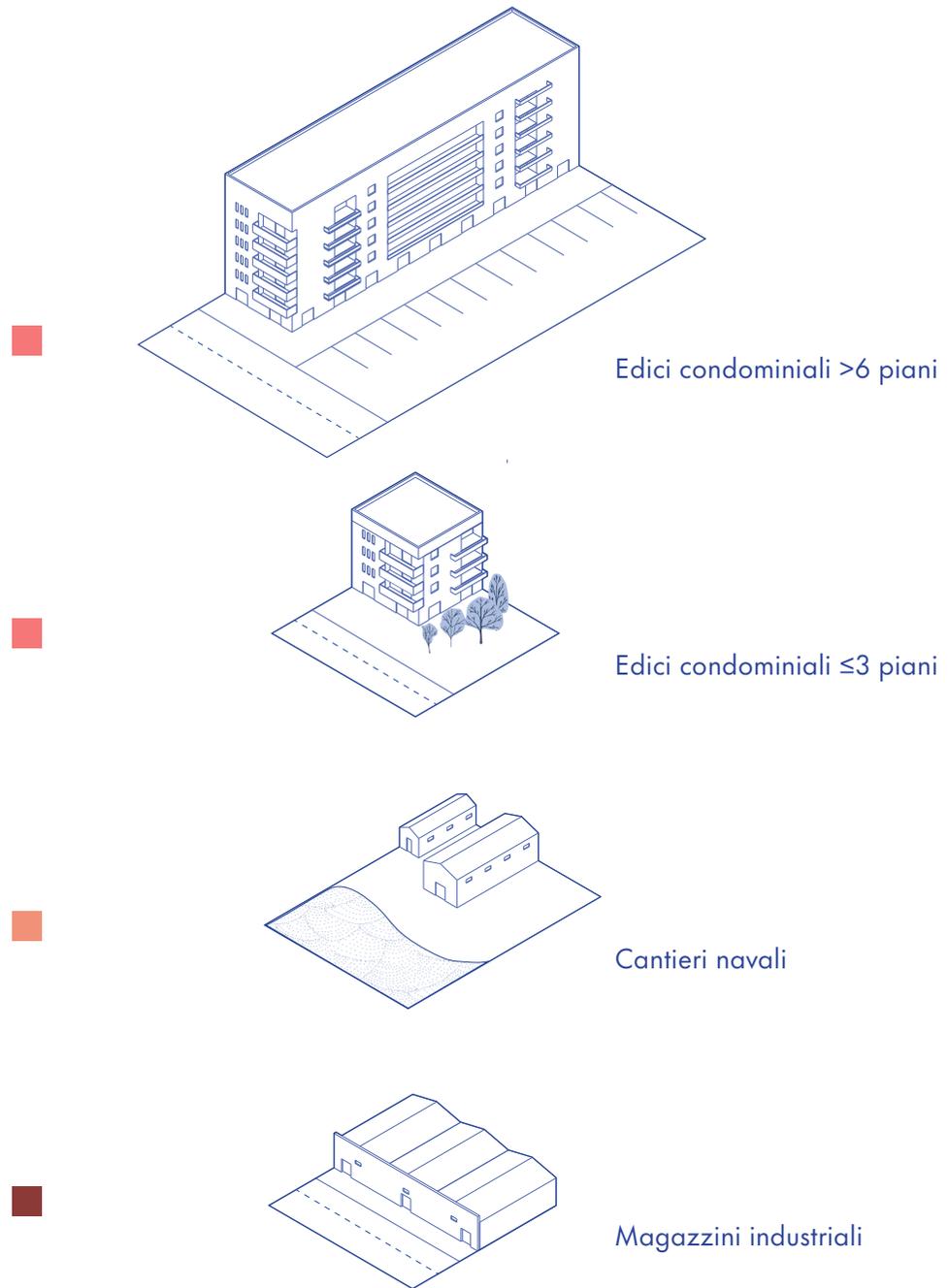
Magazzini industriali

Rappresentano la tipologia di manufatto maggiormente presente nell'intera area oggetto di studio. Sono situati per lo più nell'area interna più interna rispetto al mare, ed in prossimità della stazione ferroviaria sono organizzati con carattere lineare. La maggior parte dei magazzini sono di storica fabbricazione, risalente probabilmente intorno alla prima metà del 1900.

Cantieri navali

I cantieri navali sono distribuiti in maniera confusionaria lungo la costa e, assieme alla presenza di un lungo muro che li separa dal resto della città, tracciano una netta cesura urbana tra il tessuto edilizio e il fronte Mar Piccolo impedendo al nucleo cittadino la vista sul mare.







▲ 12 Via Napoli

*Feriale - venerdì mattina
4 Novembre 2020
foto personale*



▲ 13 Via delle Fornaci

*Festivo - domenica pomeriggio
20 Dicembre 2020
foto personale*

Le relazioni sociali

L'area sulla quale sorge il quartiere è caratterizzata in gran parte dall'affaccio al Mar Piccolo impedito da una massiccia densità del **costruito costituito** dalle officine di rimessaggio delle imbarcazioni **che non consentono la creazione di luoghi di aggregazione.**

Si può notare come le **uniche relazioni sociali** presenti all'interno della zona avvengono lungo la costa, più precisamente su **piazzale Democrate** e lungo il **porto mercantile.**

Piazzale Democrate rappresenta ad oggi l'**unico vero luogo di interazione** sociale del quartiere anche grazie alla presenza delle uniche panchine rivolte verso Mar Piccolo che ne favoriscono una sosta e una vista verso la città vecchia e nuova.

I restanti luoghi più frequentati sono **aree di passaggio**, come il **porto mercantile** e **Piazza della Libertà** i quali ospitano rispettivamente il terminal bus e la stazione ferroviaria, ma l'assenza di servizi rivolti al pubblico non ne fanno luoghi di aggregazione.



▲ 14 Piazzale Democrate

Feriale - lunedì mattina
11 Ottobre 2020
foto personale

3.3 | I LUOGHI CHE ALIMENTANO LA MARGINALITÀ

I numerosi sopralluoghi svolti in tempi, orari, giorni, periodi e stagioni differenti, hanno permesso di osservare e comprendere quali siano **le forme e i luoghi del quartiere**, la percezione di chi li frequenta e di come questi influiscano sulla condizione di marginalità del quartiere di Porta Napoli rispetto al centro storico della Città Vecchia e al Rione Tamburi.

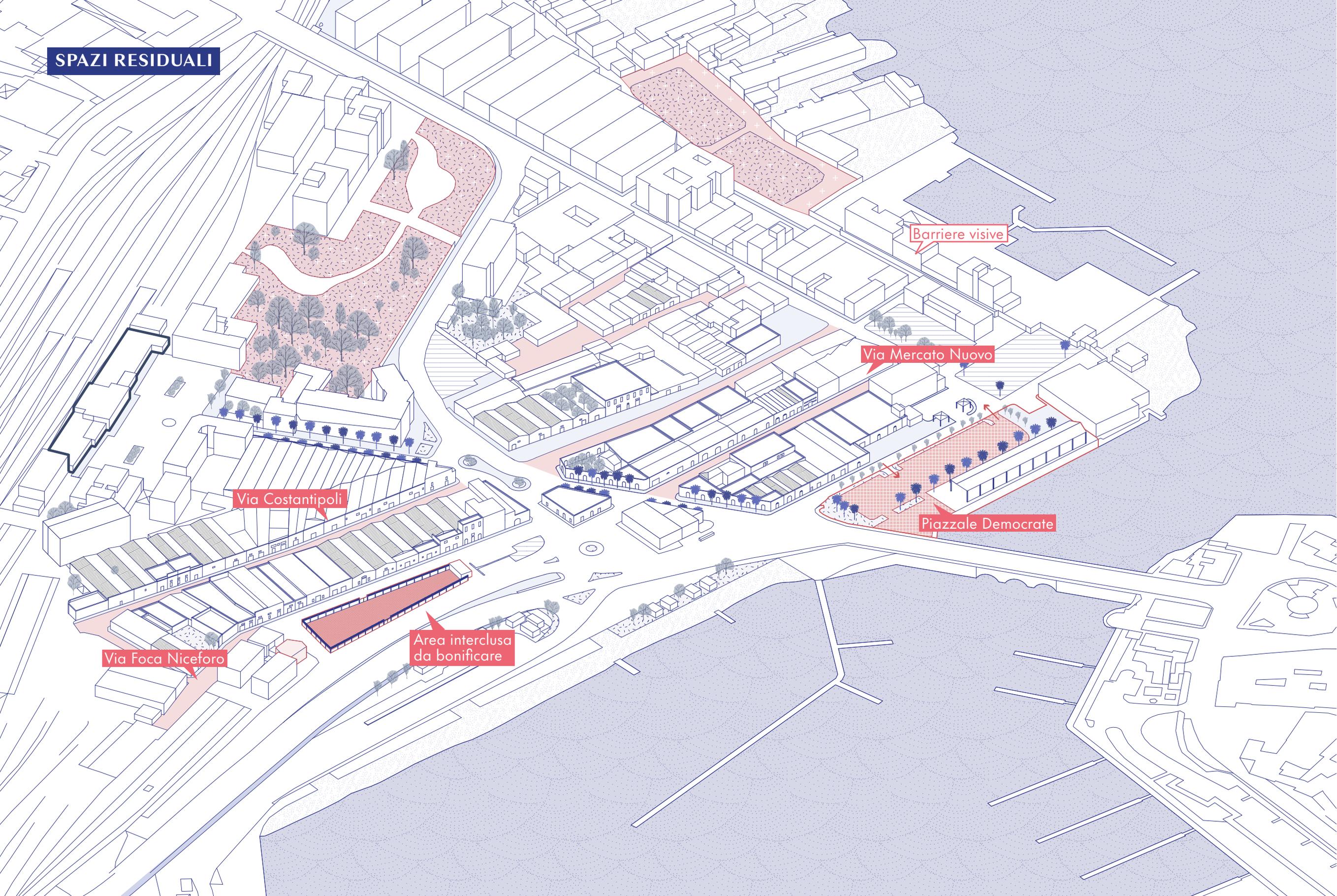
Le indagini tematiche seguenti possono considerarsi delle **descrizioni soggettive** sulle sensazioni percepite. La condizione contraddittoria e a tratti paradossale è quella che, nonostante sia una delle principali porte della città, sembra essere stata abbandonata a contenere ancora molti manufatti dismessi. Il patrimonio edilizio risulta complicato da leggere per la **scarsa attraversabilità del sistema costruito**: la presenza della stazione ferroviaria e le attività cantieristiche navali, creano **barriere fisiche e della vista**. La maggior parte delle vie che tessono gli isolati lineari degli ex magazzini industriali mostrano oggi un importante **stato di abbandono**, sia per quanto riguarda il patrimonio edilizio stesso che per lo stato del manto **stradale**. Questa condizione rende queste vie poco frequentate dai cittadini, provocando così uno **stato di insicurezza** nell'attraversarle. La mancanza di luoghi di aggregazione contribuisce ad identificare il quartiere come un **luogo di transito e non di sosta**. L'unico luogo che permette relazioni sociali è Piazzale Democrite che, nonostante sia per lo più uno spazio adibito a parcheggio veicolare, nelle ore diurne manifesta un'abituale sosta di pescatori e ragazzi a ridosso dell'affaccio a mare. La **condizione di marginalità** del quartiere è inoltre alimentata da un radicale distacco fisico e visivo con il paesaggio naturale offerto dal Mar Piccolo. La percorrenza su Via Napoli e su Via delle Fornaci rende infatti invisibile lo sguardo verso la costa, nascosta da una continua **recinzione muraria** e da capannoni navali per lo più abbandonati.



▲ Vico degli Artiglieri

Feriale - lunedì mattina
11 Ottobre 2020
foto personale

SPAZI RESIDUALI



Barriere visive

Via Mercato Nuovo

Piazzale Democate

Via Costantipoli

Via Foca Niceforo

Area interclusa da bonificare

Le condizioni finora descritte mostrano come il quartiere sia governato da diversi **sistemi urbani**: il sistema della mobilità e delle connessioni, il sistema del patrimonio costruito sotto-utilizzato e dismesso e quello relativo agli spazi aperti residuali.

La possibilità di iterazione e di utilizzo di questi sistemi è limitato dalla discontinua manutenzione del sistema stradale nonostante la presenza delle due importanti vie di comunicazione, Via Napoli e Via Duca D'Aosta che conducono rispettivamente al quartiere Tamburi e alla stazione ferroviaria. Il sistema del costruito illustrato, rivela una condizione di attesa e di porosità nelle strutture, specialmente per quanto riguarda il patrimonio storico degli ex magazzini industriali.

Come finora descritto, la mancanza di spazi aperti urbani per la socialità, si traduce fisicamente nella presenza di vuoti urbani, di luoghi di disinteresse ed poco utilizzati.

Queste riflessioni sono la conseguenza di un'indagine fotografica, realizzata in differenti periodi del 2021 e del 2022, che ne restituiscono una accurata immagine dello stato attuale.

/ Sistema della mobilità e delle connessioni



Via Cristoforo Colombo



Via Foca Niceforo



Via Mercato Nuovo



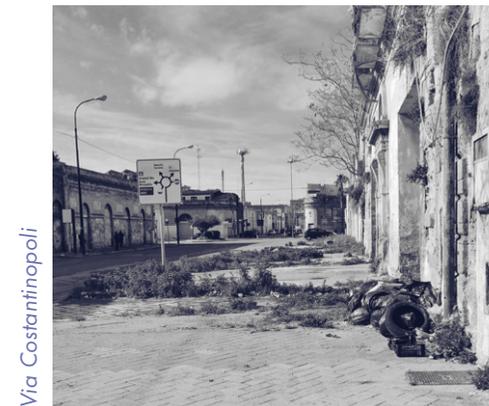
Vico del Ponte



Via Mercato Nuovo angolo Via Duca D'aosta



Via Mercato Nuovo



Via Costantinopoli



Via Costantinopoli

/ Sistema del costruito

Condizioni di porosità ex Dock



Via Costantinopoli

Condizioni di degrado Dock
Via Duca d'Aosta



Condizioni di degrado Dock
Vico del Ponte

Condizioni di degrado Dock
Via Foca Niceforo



Condizioni di degrado Dock
Via Costantinopoli

Condizioni di degrado Dock
Via Duca d'Aosta



Condizioni di degrado Dock
Vico del Ponte

/ Sistema dello spazio aperto

Parcheggio sottoutilizzato
Piazzate vittima delle Folbe



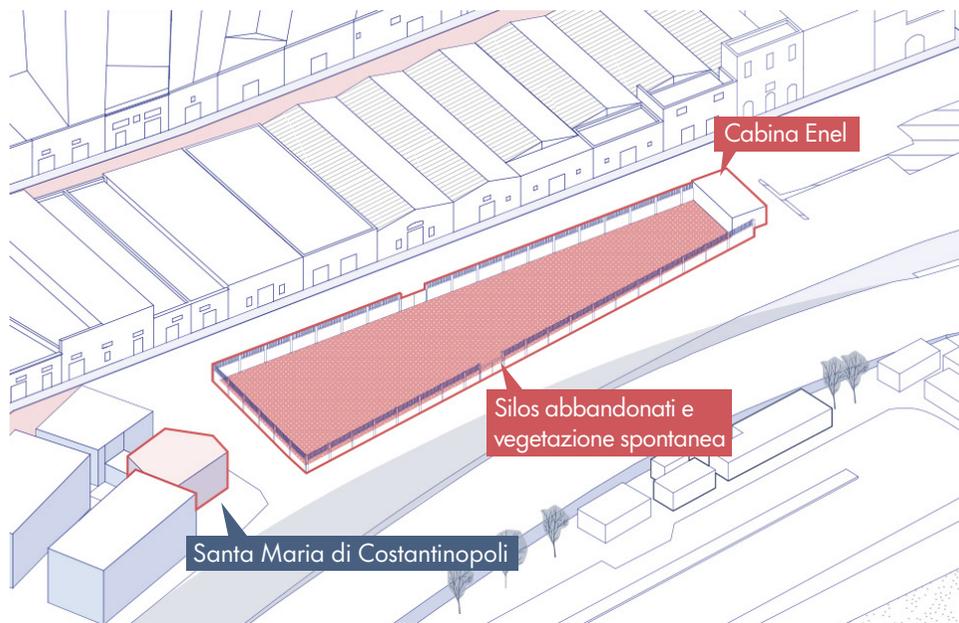
Condizione di degrado area
interclusa Via Foca Niceforo e Via
Colombo

Parcheggio sottoutilizzato
su Via Napoli



Parcheggio sottoutilizzato
su Via Porto Mercantile

AREA INTERCLUSA - VIA FOCA NICEFORO

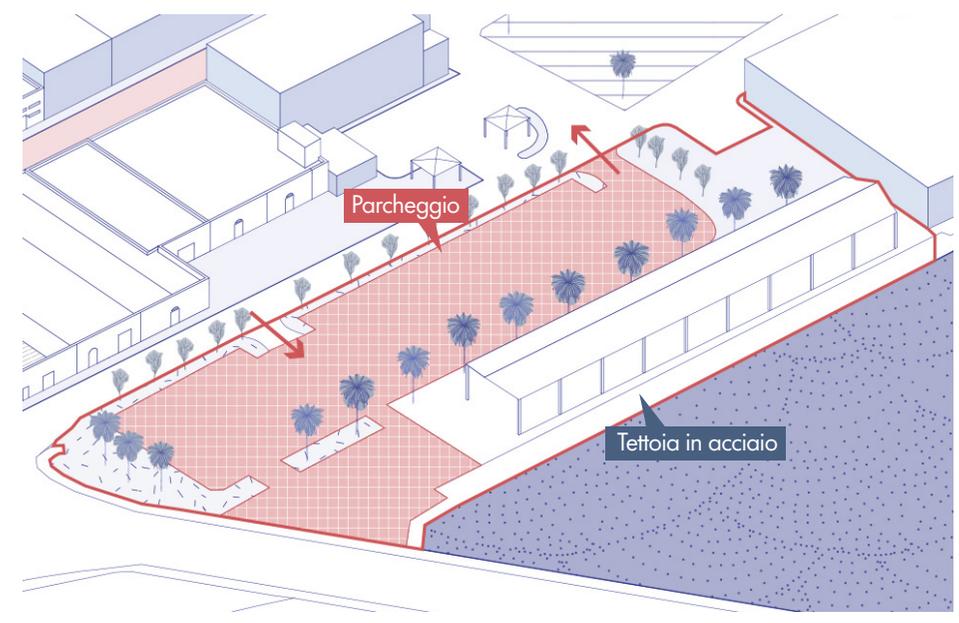


DIMENSIONE
 CABINA 57m²
 AREA RECINTATA 1470m²

FUNZIONI
 DISUSO

CONDIZIONE
 STATO DI ABBANDONO
 FORTEMENTE DEGRADATO

PIAZZALE DEMOCRATE



DIMENSIONE
 PARCHEGGIO 3100m²
 AREA PEDONALE 2000m²

FUNZIONI
 AREA PARCHEGGIO
 SPAZIO RICREATIVO

CONDIZIONE
 BUONO

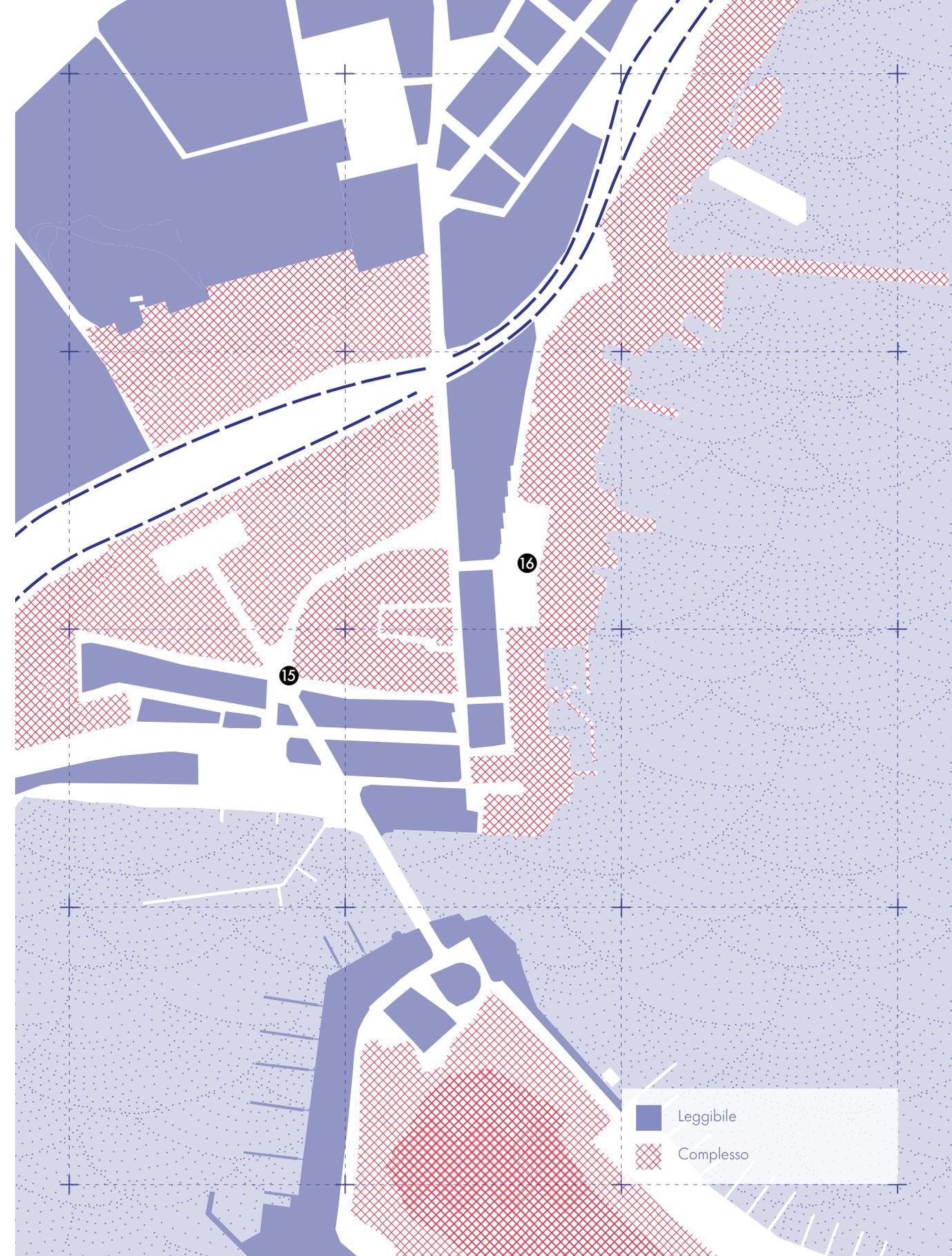
Leggibilità e complessità del territorio

È possibile comprendere la complessità del territorio osservando i **margini** sia naturali che artificiali del quartiere, come la linea ferroviaria e il waterfront linea di costa, che mostrano il differente utilizzo degli spazi.

Gli isolati integrati alla ferrovia risultano di difficile individuazione a causa della estesa quantità di magazzini abbandonati disposti lungo Via Duca D'Aosta, e intervengono come **barriere visive e fisiche** rispetto al contesto circostante.

Questi luoghi, gestiti dalle Ferrovie dello Stato o dal Comune, sono caratterizzati da edifici dismessi di tipo industriale. Inoltre, la conformazione degli isolati, composta da grandi blocchi monolitici, rende complicata la visione d'insieme delle aree.

Risultano di difficile comprensione anche le aree **lungo il waterfront** di Mar Piccolo occupate da strutture aziendali private e recintate che negano l'affaccio sul mare. Questi ambienti sono privi di servizi e di spazi di aggregazione per la socialità e risultano visivamente scollegati con il paesaggio naturalistico costiero.





▲ 15 Via Costantinopoli

*Festivo - domenica mattina
20 Dicembre 2020
foto personale*



▲ 16 Vico del Bisso

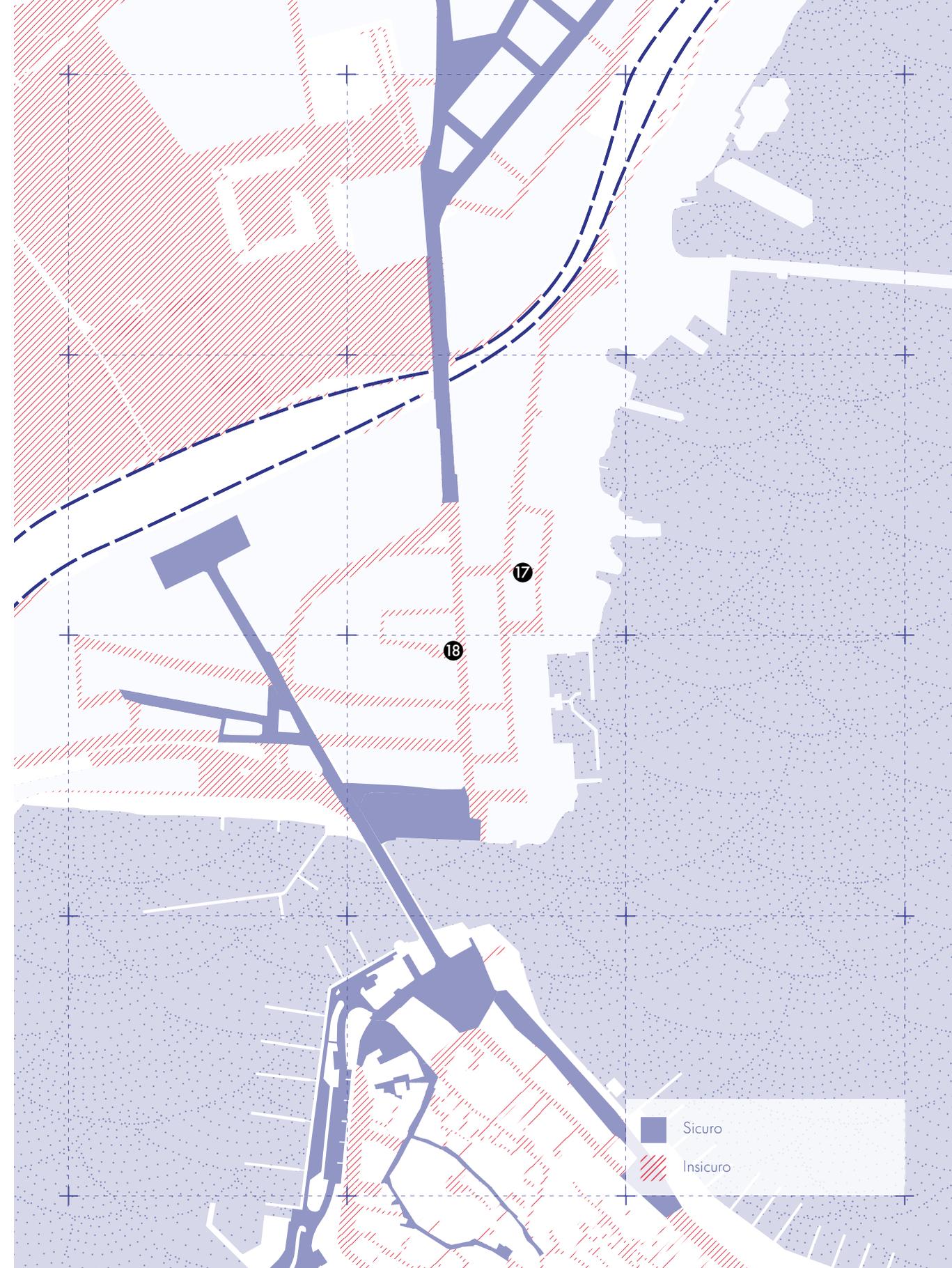
*Festivo - domenica pomeriggio
20 Dicembre 2020
foto personale*

Sicurezza ed insicurezza

I sopralluoghi effettuati hanno consentito di valutare, con una analisi soggettiva, le sensazioni di sicurezza e insicurezza del quartiere. L'area viene percepita dal viandante come zona insicura a causa della presenza delle numerose costruzioni in stato di abbandono e degrado e dalla mancanza di spazi pubblici.

Lungo Via delle Fornaci la strada presenta diversi vuoti urbani, nei quali frequentemente è possibile osservare copiosi episodi **di abbandono di immondizia**. Inoltre lungo il waterfront di mar piccolo, ma anche nella zona dell'autostazione dei pullman, nelle ore serali vi è una **scarsa illuminazione**.

Anche la zona degli ex magazzini, per lo più abbandonati, essendo scarsamente frequentata, incute timore nel percorrerla soprattutto nelle ore serali. Tutto ciò non favorisce una serena frequentazione di queste aree del quartiere.





▲ 17 Piazzale su via delle Fornaci

*Festivo - domenica mattina
20 Dicembre 2020
foto personale*



▲ 18 Via Napoli

*Festivo - domenica pomeriggio
20 Dicembre 2020
foto personale*

Stato di conservazione

Lo stato di conservazione della **maggior parte degli edifici** all'interno del quartiere, è **fortemente degradato**. L'architettura è per lo più formata da magazzini costruiti nella prima metà del 1900 e che risultano **in gran parte abbandonati**.

Nella parte più interna del quartiere i magazzini compongono per lo più l'intero isolato. Alcuni di questi sono stati **recuperati** negli ultimi anni con **l'avvio di nuove start-up**. La maggior parte di questi magazzini è costituita da strutture fatiscenti soggette a possibili crolli a causa di un completo disinteresse e della scarsa o inesistente manutenzione nel tempo.

Questi saranno analizzati più nel dettaglio all'interno di questo capitolo attraverso la stesura di un abaco.

Le strutture sedi dei cantieri navali risultano anch'essi notevolmente degradati come documentato in foto. Percorrendo le aree lungo l'asse di Via Fornace si riceve l'impressione di trovarsi in **un ambiente poco salubre e sicuro** e numerosi edifici presentando parti crollate o mancanti.





^ 19 Via Porto Mercantile

Feriale - lunedì mattina
11 Ottobre 2020
foto personale



^ 20 Via Napoli

Feriale - lunedì mattina
11 Ottobre 2020
foto personale

Le barriere fisiche e visive

La maggior parte degli edifici residenziali è caratterizzata dalla presenza di **barriere fisiche costituite da inferrate metalliche** che permettono di osservare gli edifici nella loro interezza. Gli edifici posti lungo Via Napoli, costituiscono una divisione netta tra il nucleo costruito e il paesaggio naturale costiero.

Per quanto riguarda i magazzini industriali, invece, non si ha la presenza di recinzioni; questi sono per lo più disposti in maniera continua con affaccio diretto sulle strade dell'area che ingloba la stazione ferroviaria.

Le **officine di rimessaggio** delle imbarcazioni costituiscono **una lunga e continua barriera** evidenziata da una recinzione in muratura la quale divide in maniera netta l'area costiera da quella edificata non permettendo la vista al mare.

La presenza di queste officine rappresenta la divisione più evidente nel quartiere e giustifica lo scarso interesse per il sito da parte della popolazione.

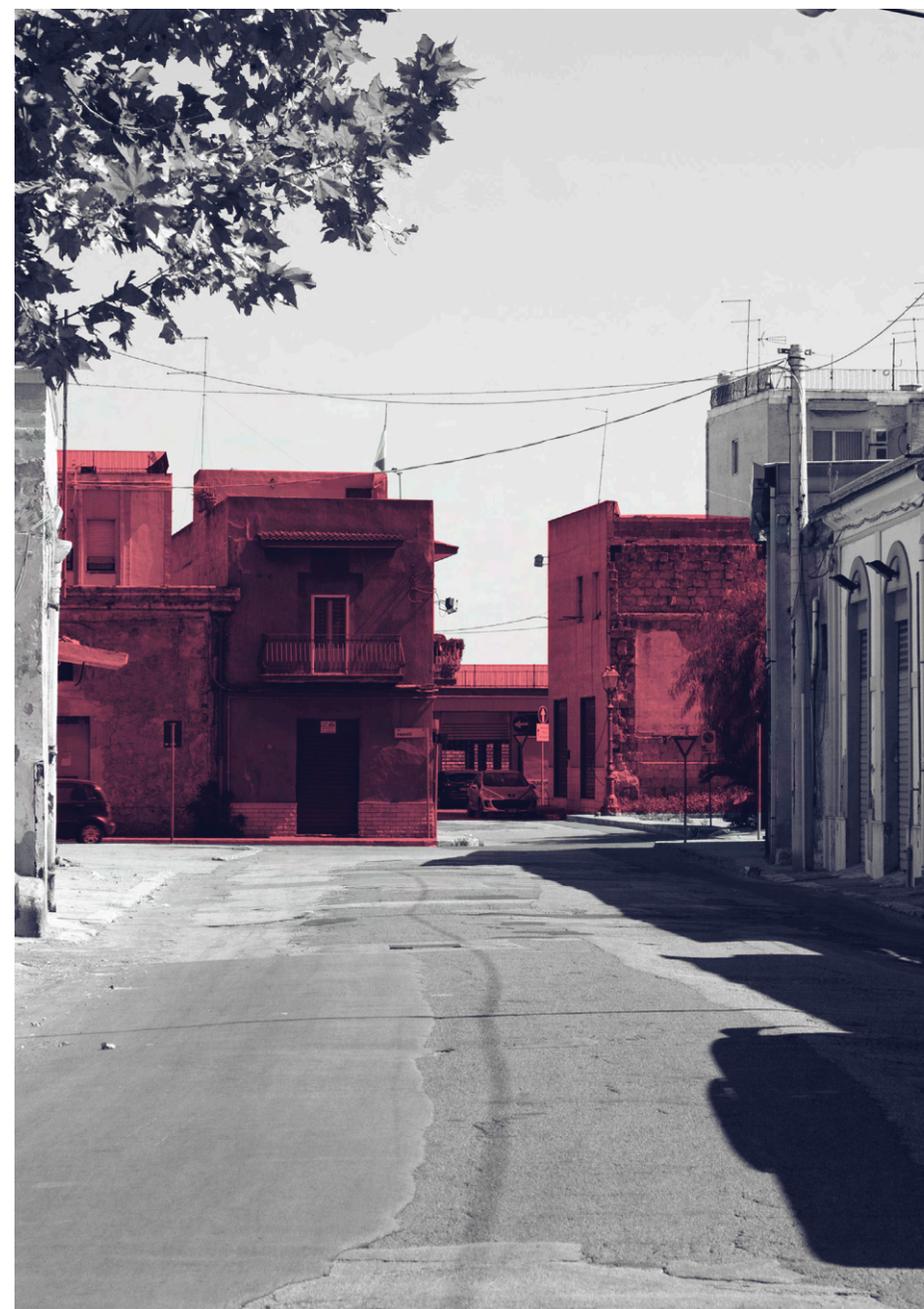
Sull'area mercantile, lungo tutto il waterfront del Mar Grande, una recinzione in ferro delimita la presenza di attività navali e portuali di natura privata. Anche quest'area è inaccessibile.





^ 21 Via dei Calafati

Feriale - lunedì mattina
11 Ottobre 2020
foto personale



^ 22 Via Costantinopoli

Feriale- lunedì mattina
11 Ottobre 2020
foto personale



^ 23 Via Costantinopoli

Feriale- lunedì mattina
11 Ottobre 2020
foto personale



^ 24 Via Mercato Nuovo

Feriale - lunedì mattina
11 Ottobre 2020
foto personale

3.4 | GLI INNESTI DI RIGENERAZIONE TRA CULTURA E ARTIGIANATO

Attraverso i numerosi sopralluoghi e rilievi fotografici effettuati si è percepito come **le forme e i luoghi del quartiere** possano influire e condizionare lo stato d'animo e il giudizio del visitatore.

Le analisi che seguono possono considerarsi, per questo motivo, **delle descrizioni soggettive** sulle sensazioni vissute.

Nonostante il quartiere mostri un notevole degrado del patrimonio edilizio e sociale, alcune attività sono tenacemente riuscite a sopravvivere alla condizione di marginalità rispetto al resto della città.

Tra le realtà più conosciute ci sono alcune **strutture commerciali** come l'officina meccanica "Casale", la pescheria "Il mercato del pesce", diverse attività di ristoro come la trattoria "L'Orologio", il locale "Zone sushi", il ristorante ad impegno sociale "Articolo 21" ed il bar "Kiko's cafe" che è spesso luogo di interazioni sociali per via della sua vicinanza al piazzale Democrate e all'affaccio su Mar Piccolo. Anche se queste realtà risultano essere effettivamente piccole attività, per **la vitalità quotidiana** del quartiere risultano **fondamentali**. Inoltre, a queste attività, si sono aggiunte recentemente delle **Start-up di promozione sociale**.

Esse sono dei veri e propri **contenitori, commerciali e culturali**, legati ad una più ampia **rete multiculturale** i cui interessi spaziano dal culto della musica a quello del cinema e all'arte in generale.

Alcuni spazi sono stati destinati all'apprendimento di mestieri artigianali legati alla **cultura e alla storia del territorio**.

Tra le attività più note troviamo Spazioporto, cuore logistico delle azioni territoriali della Fondazione Apulia Film Commission.

La maggior parte di questi incubatori con impatto sociale collabora fra loro nell'organizzazione di **eventi e workshop formativi** al fine di promuovere scambi culturali e artistici. Tali iniziative danno così **visibilità** al quartiere, catturando l'interesse dei tarantini e aggiungendo **valore economico** agli esercizi commerciali legati ad esse.



▲ Via Foca Niceforo

Festivo - sabato pomeriggio
6 Novembre 2021
foto personale

- Tessuto associativo
- Attività ristorazione
- Imprese commerciali
- Luoghi di interazione

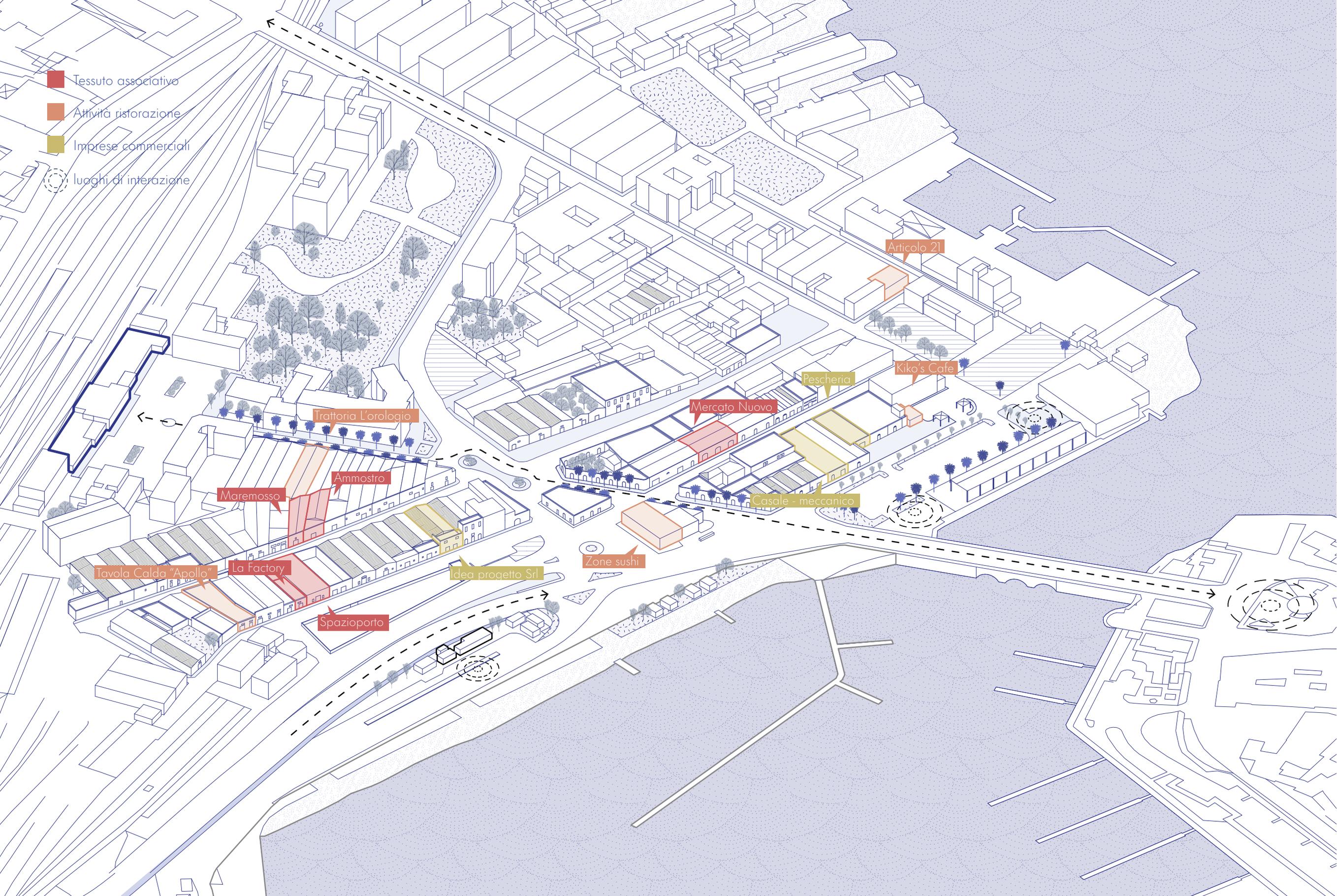


Tavola Calda "Apollo"

La Factory

Spazioporto

Maremosso

Ammostro

Trattoria L'orologio

Mercato Nuovo

Idea progetto Srl

Zone sushi

Casale - meccanico

Pescheria

Kiko's Cafe

Articolo 21

Spazioporto

Spazioporto è un **hub multiculturale**, situato tra via Niceforo Foca e via Costantinopoli, all'interno di un capannone ristrutturato degli anni 20' appartenente al complesso dei Docks e nato come deposito di carrozze.

All'interno di questo spazio c'è la struttura "**cineporto**", inaugurata nel Luglio del 2020, e inserita all'interno del contenitore dell'associazione "Afo6" (Afo è l'acronimo degli altoforni dell'Ilva), chiamato anche "spazioporto. Cineporto è nato con l'obiettivo di essere il **cuore logistico** delle attività della **Fondazione Apulia film Commission**. Questo capannone, di circa 500mq, è dotato numerose sale dedicate alle attività cinematografica e audiovisiva e permette a Taranto di allinearsi ai già esistenti Cineporto di Bari, Foggia e Lecce.

L'obiettivo di SpazioPorto è quello di **formare le maestranze** necessarie alla realizzazione di un film, con l'organizzazione di corsi per attori e doppiatori, di esperti truccatori e parrucchieri, di falegnami, di elettricisti, fotografi, fonici, stuntman e di tutte le figure professionali necessarie alle case produttrici.

La struttura è dotata di sala riunioni, sala casting, area trucco, sala broadcasting, segreteria, sala conferenze, area proiezioni, area ristoro, area espositiva e sale co-working.



▲ Via Foca Niceforo / Spazioporto

fonte foto:
<https://www.facebook.com/spazioportotaranto/>

SpazioPorto oltre alla sua funzione di **assistenza alle produzioni**, offre quindi la possibilità di **organizzare proiezioni, incontri, presentazioni, concerti, spettacoli**, in modo tale da rendere la sala cinema attiva tutta la settimana. La sala attrezzata, della superficie di circa 200 mq, è dotata di un palco che è in grado di ospitare spettatori seduti ed in piedi. L'organizzazione è in grado di programmare un ricco calendario di eventi musicali, teatrali e cinematografici.

L'obiettivo principale di SpazioPorto è quello di fornire alla città nuove opportunità di sviluppo economico e sociale, che attraverso la **riconversione culturale**, possano incrementare le occasioni lavorative. Ciò è testimoniato dalla realizzazione di Medimex (l'International Festival & Music Conference) organizzato in collaborazione con Puglia Sound (programma della Regione Puglia per lo sviluppo del sistema musicale regionale).



▲ Via Foca Niceforo / Spazioporto

fonte foto:
<https://www.facebook.com/spazioportotaranto/>

Mercato Nuovo

Mercato Nuovo è una live room concepita come sede di **sperimentazione culturale e sociale**, di promozione di **musica dal vivo**, con lo scopo di fare da motore di rigenerazione urbana nel quartiere.

Questo spazio è pensato come luogo d'incontro dove poter condividere cultura e assistere a rinnovate forme di socialità. La struttura dispone di un grande palcoscenico e di un'area living dedicata alle **arti visive e performative**. Il locale che ospita queste attività fa parte dell'arcipelago dei Docks ed è stato per 40 anni un deposito di alimentari.

Durante la settimana accoglie scuole di swing e di danza e promuove, allestendo esposizioni temporanee, artisti emergenti del luogo. Durante l'estate del 2021, con il programma "Bagni Venere", è stato organizzato un mese di eventi che ha previsto l'esecuzione di concerti e di opere teatrali svoltesi nel locale stesso e per le strade del quartiere.



^ Via Mercato Nuovo / Mercato Nuovo

fotografie a sinistra personali
 fonte foto a destra:
<https://www.facebook.com/mercatonuovotaranto>

La Factory

La Factory, inaugurata ad ottobre 2020 in un docks degli anni 20' in via Niceforo Foca, è un **laboratorio/showroom** per artigiani locali e per stilisti che da nove anni si occupano della produzione di prodotti di artigianato.

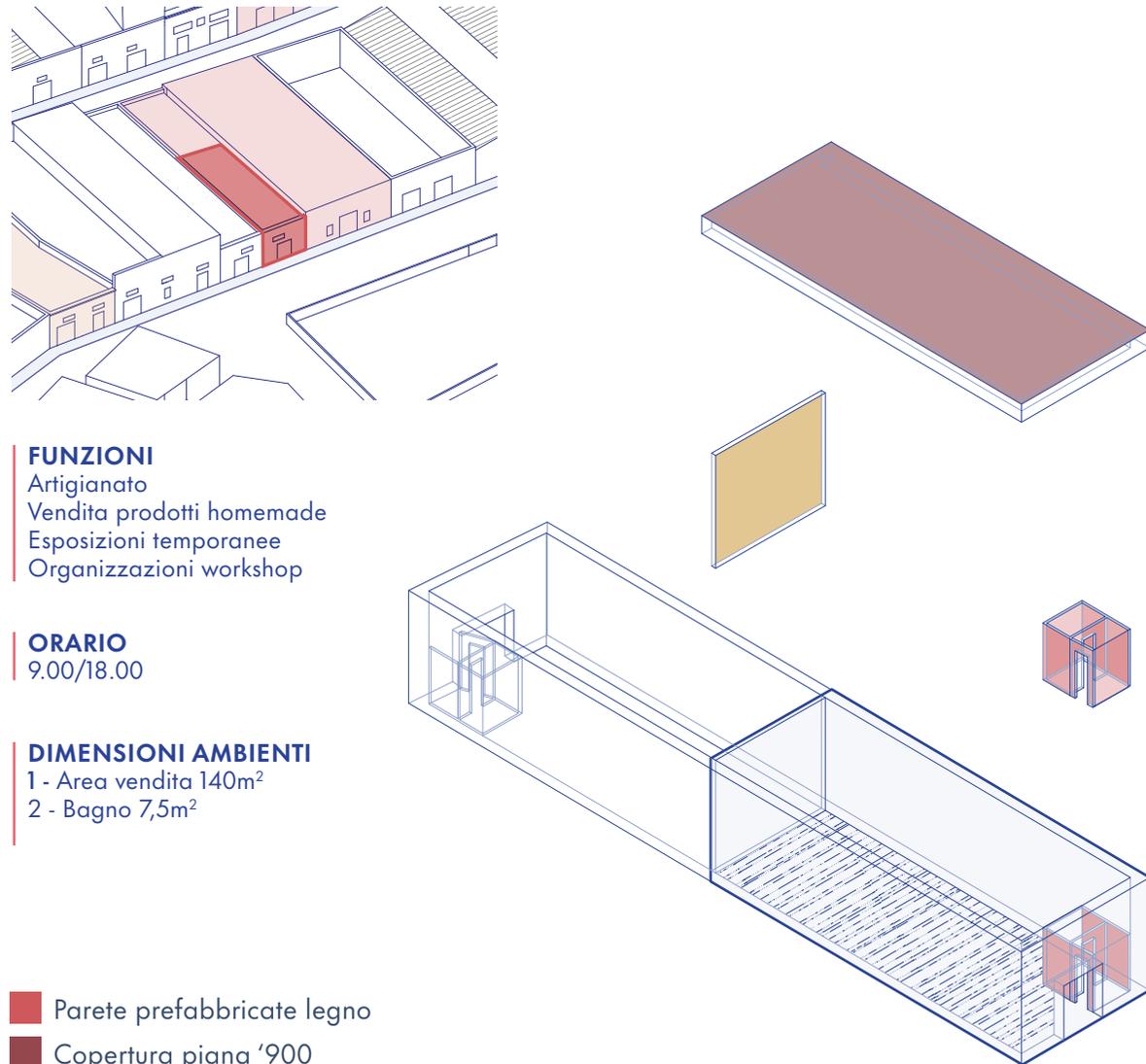
Lo spazio, dedicato alle **autoproduzioni**, è aperto tutti giorni al pubblico ed ospita uno showroom nel quale si possono osservare varie espressioni di **design emergente**: abbigliamento e accessori, arredamento e oggettistica artigianale, illustrazione ed eco design.

In questo spazio si organizzano eventi indipendenti e si promuovono realtà emergenti nel campo dell'editoria, del teatro e della musica.



▲ Via Foca Niceforo / La Factory

fotografie a sinistra personali
 fonte foto a destra:
<https://www.facebook.com/LaFactoryhandmade>



FUNZIONI

Artigianato
Vendita prodotti homemade
Esposizioni temporanee
Organizzazioni workshop

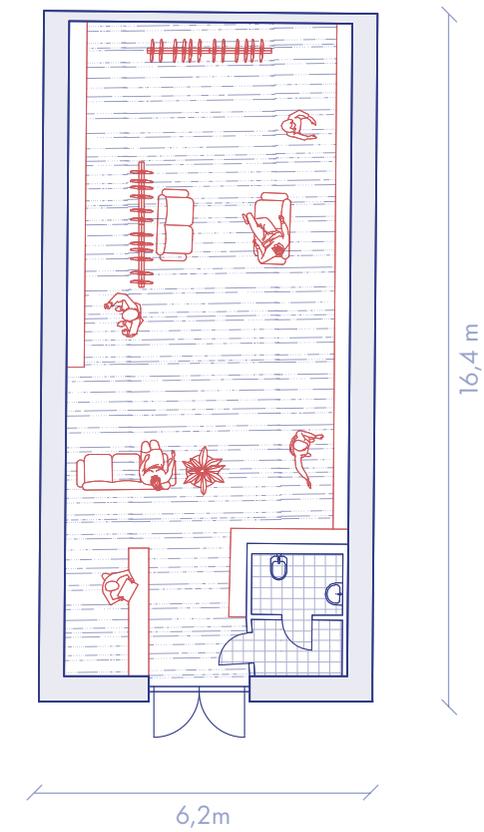
ORARIO

9.00/18.00

DIMENSIONI AMBIENTI

1 - Area vendita 140m²
2 - Bagno 7,5m²

- Parete prefabbricate legno
- Copertura piana '900
- Pareti in cemento divisoria



Ammostro

Ammostro è un **laboratorio serigrafico** che realizza manufatti ecosostenibili ed artigianali, che hanno lo scopo di trasmettere il **sapere artigianale** e raccontare in chiave contemporanea il territorio e le tradizioni di chi lo abita.

Il laboratorio, ideato e gestito da sei artigiane, pone le sue radici nel **legame con il territorio** e nella costruzione di fondamenta legate all'identità cittadina. L'arte è vista come uno strumento ed un'alternativa allo stato di degrado e di abbandono architettonico e culturale di alcuni posti simbolici come la città vecchia ed il quartiere che ospita il laboratorio stesso, Porta Napoli.

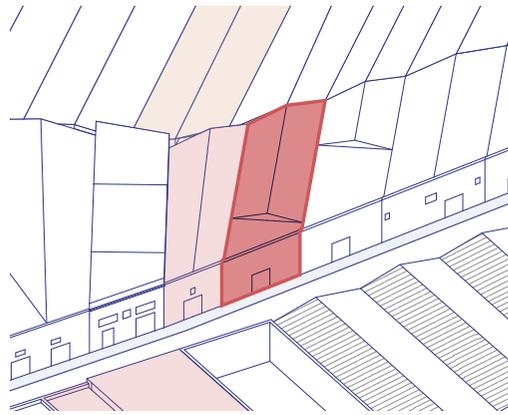
Il progetto ha inoltre come intento quello di **costruire una comunità** nella quale gli artisti tarantini possano dialogare e collaborare alimentando delle nuove opportunità di crescita collettiva.

Ammostro offre anche **corsi di formazione e workshop** inerenti alla tecnica serigrafica, alla tintura naturale e alla rilegatura manuale di taccuini. Queste attività sono spesso organizzate in collaborazione ad altre realtà creative locali.



▲ Via Costantinopoli / Ammostro

fotografie a sinistra personali
fonte foto a destra:
<https://www.facebook.com/ammostroTA>



FUNZIONI

Artigianato
Vendita merch
Esposizioni temporanee
Organizzazioni workshop
Sala prove band
Area studio videomaking

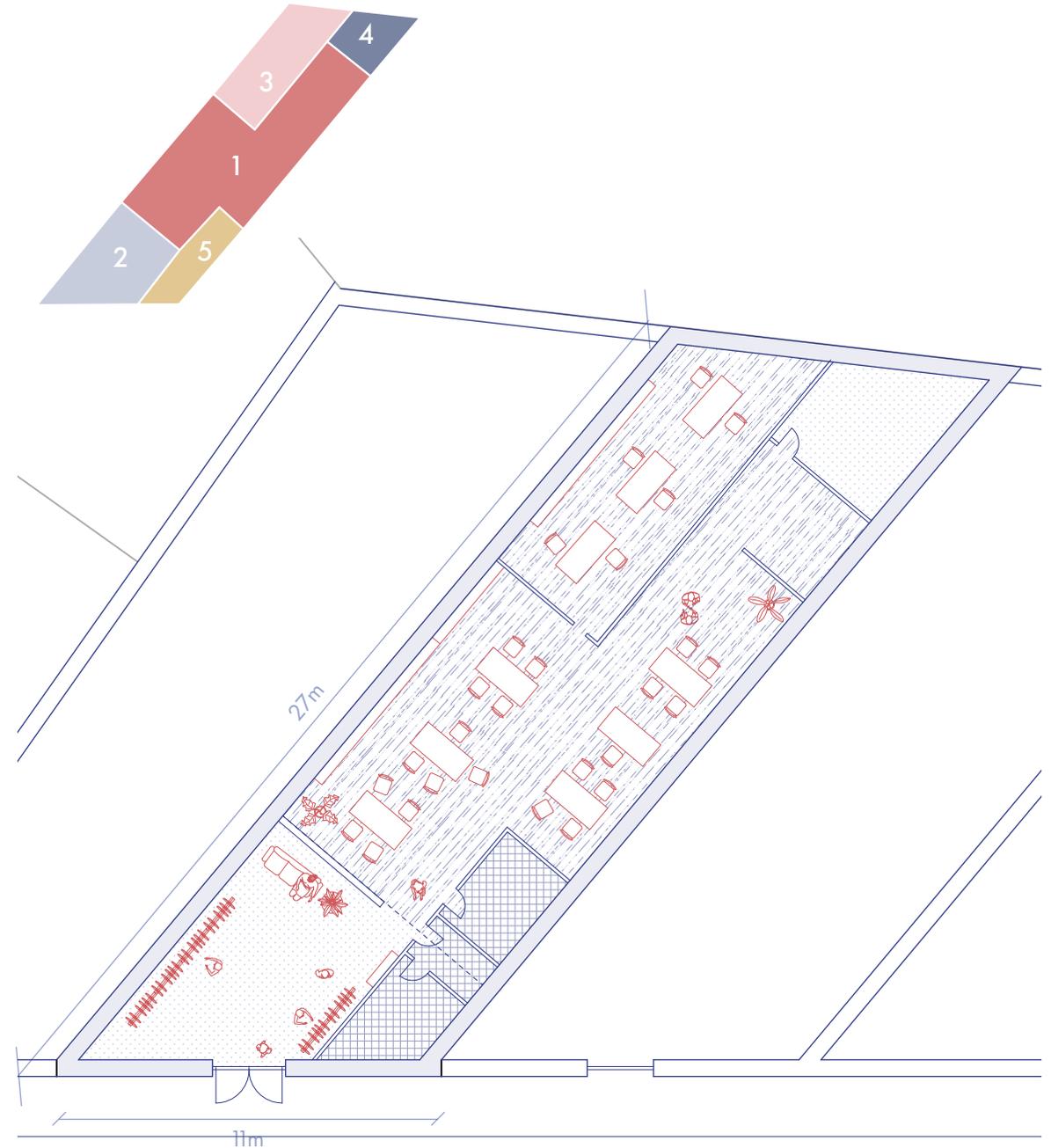
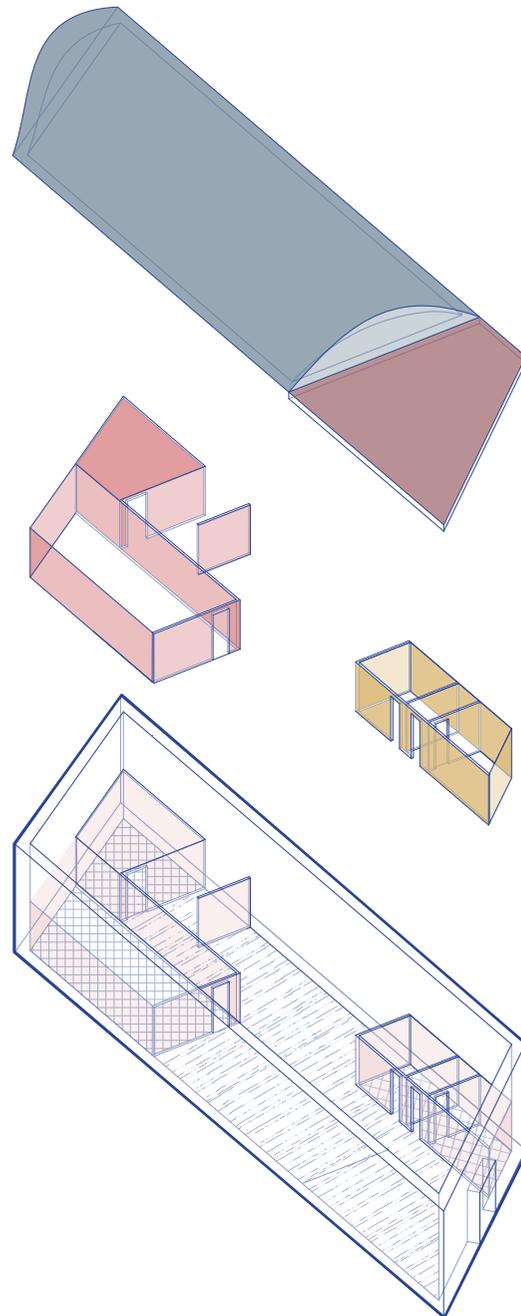
ORARIO

9.00/18.00

DIMENSIONI AMBIENTI

1 - Area di lavoro 100m²
2 - Ingresso 38m²
3 - Area laboratorio 38m²
4 - Sala prove band 17m²
5 - Bagno 7,5m²
Cucinino 7,5 m²

- Copertura storica fine anni '800
- Parete prefabbricate legno
- Copertura piana aggiunta '900
- Pareti in cemento



Officina Maremosso

Officina Maremosso è un **laboratorio di promozione sociale** che punta all'“apprendimento trasversale del mare”, tramite il recupero delle **tecniche di rimessaggio delle imbarcazioni** legate alla **tradizione culturale marinara**.

L'associazione, formata da artigiani, ha tra i suoi obiettivi quello di creare **un'officina sociale** che possa contribuire alla riconversione e al rilancio culturale, ambientale ed economico del territorio jonico dotando i giovani di alcune conoscenze e competenze, fondamentali per l'inserimento nel mondo del lavoro, nelle campo delle attività produttive connesse alla filiera del mare.



▲ Via Costantinopoli / Maremosso

fonte foto:
<https://www.facebook.com/officinamaremosso/>

Articolo 21

Articolo 21 è un ristorante sociale aperto a fine 2016 da Don Francesco Mitidieri, cappellano della casa circondariale tarantina Carmelo Magli, con lo scopo di dare a detenuti, migranti e ragazzi delle periferie complesse caratterizzate da forte disagio sociale, una **possibilità di riscatto** attraverso il lavoro.

Il nome fa evidente riferimento all'articolo 21 della Costituzione Italiana che promuove la libertà di pensiero, in questo caso intesa come **unione e conoscenza di culture diverse**. Inoltre nell'ordinamento penitenziario italiano, l'articolo 21 prevede la possibilità di offrire ai detenuti la possibilità di svolgere un lavoro esterno al carcere come **elemento rieducativo**.

Il progetto è nato dalla volontà della fondazione Megamark e della coop.sociale "Noi e voi".

Nonostante il primo scopo sia stato quello di offrire opportunità lavorative ai meno fortunati, per Don Francesco "Articolo 21 è un luogo privilegiato d'incontro e approfondimento di culture, religioni, storie ed esperienze differenti".



fonte foto: www.facebook.com/ristoranteart.21/



▲ Via Costantinopoli / Art.21

foto personale marzo 2021

3.5 | L'ABACO DEGLI EX MAGAZZINI GENERALI

Al fine di comprendere al meglio la costituzione del patrimonio costruito storico si è deciso di stilare un abaco dei magazzini, in grado di rendere immediato il **confronto** tra di essi circa il loro **stato di uso/disuso**, la loro **dimensioni** ed il loro **stato di conservazione**. Questo studio è ritenuto significativo per poter immaginare un futuro scenario ipotetico di riuso adattivi dei magazzini generali.

La descrizione dello stato di conservazione è rilevante per mostrare l'attuale **condizione di abbandono** e disuso della maggior parte di questi edifici, quasi completamente **conservati nel loro stato originario**.

Inoltre, sono assegnate tre categorie dimensionali, $S= 270m^2$ $M= 300m^2$ $L=300m^2$, per facilitare la lettura degli spazi e comprendere i potenziali futuri usi, in virtù delle necessità richieste dalle funzioni.

LEGENDA ABACO



Buono/Discreto/Degradato/Rudere



▲ Ex magazzini industriali - Via Costantinopoli

Festivo - sabato pomeriggio
6 Novembre 2021
foto personale

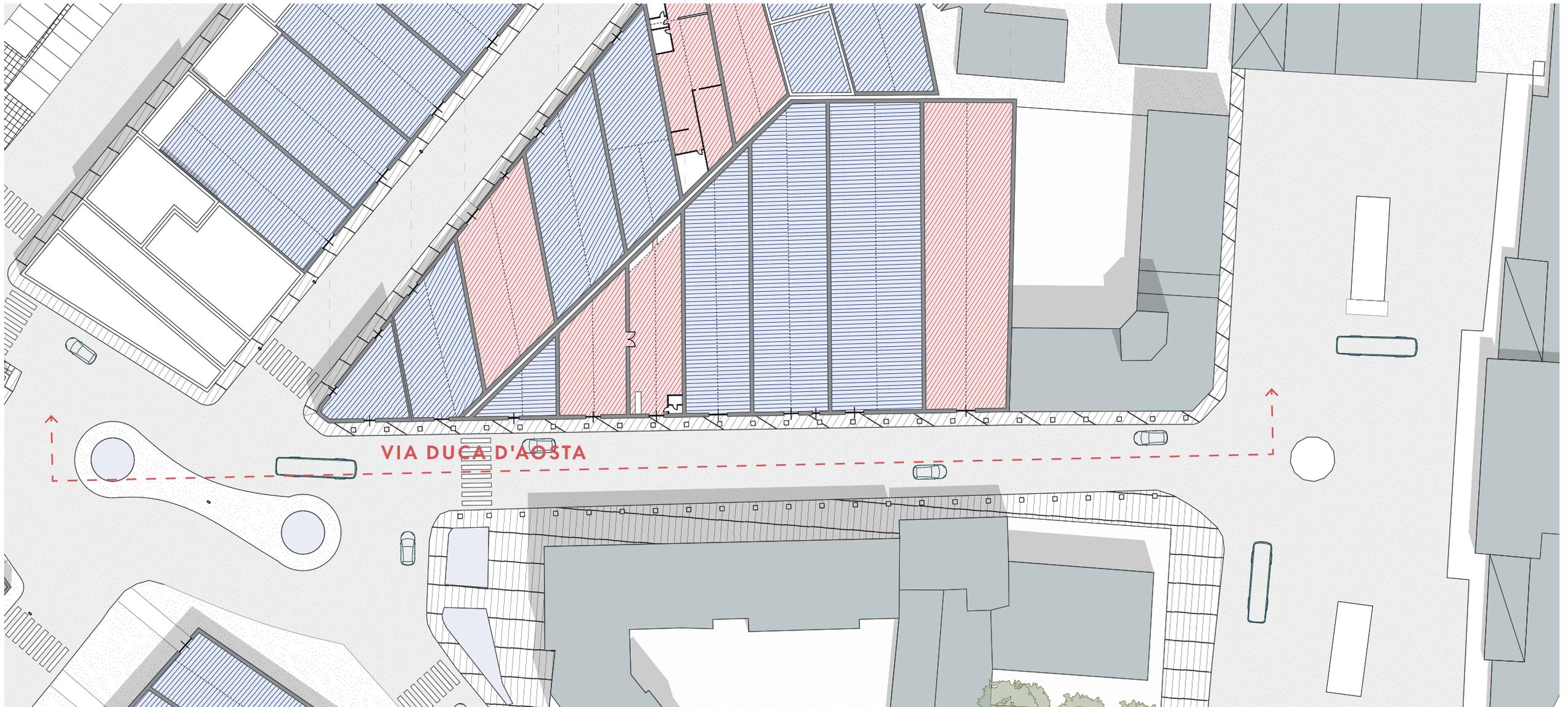
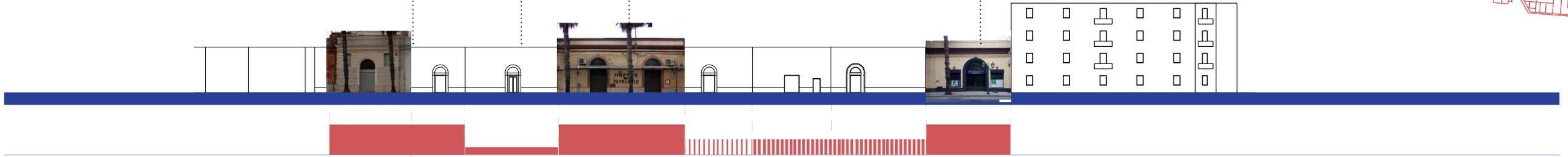
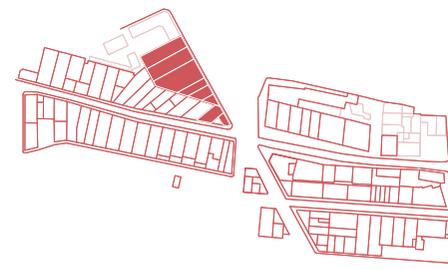
/ Via Duca D'Aosta

Stella Maris
Ristorazione

ComproOro
Commercale

Trattoria L'Orologio
Ristorazione

Stazione 37
Ristorazione



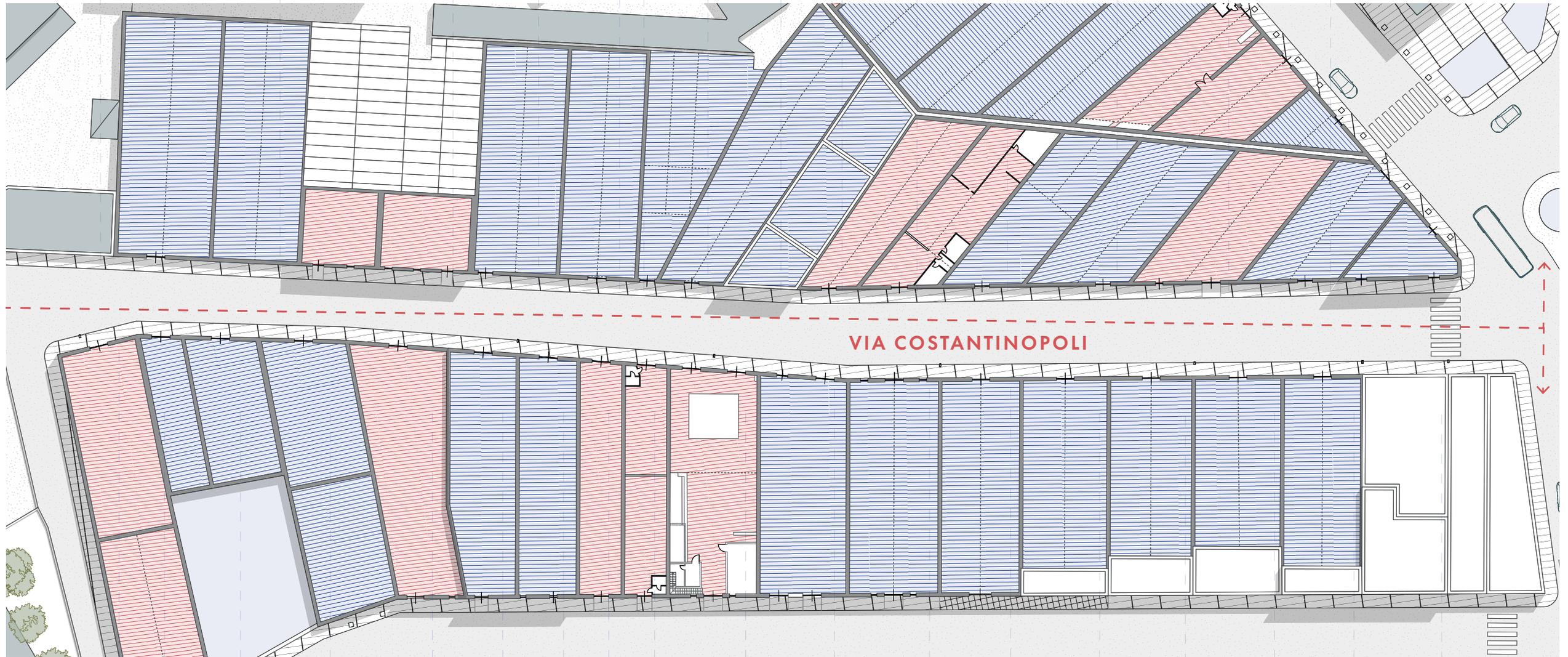
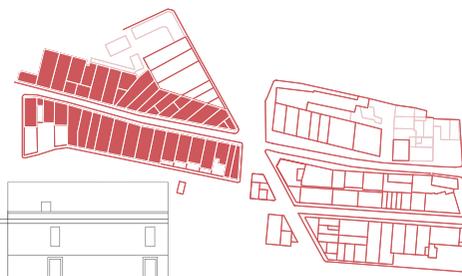
/ Via Costantinopoli

Cartoplastica Jonica
Artigianato

Maremosso
Artigianato

Ammostro
Artigianato e commerciale

Autocarrozzeria



VIA COSTANTINOPOLI

SPAZIOPORTO LAB
Sociale

Kino Workshop
Studio privato

Coralsea
Commercio



/ Via Foca Niceforo

Tavola Calda Apollo
Ristorazione

Zara
Elettromeccanica

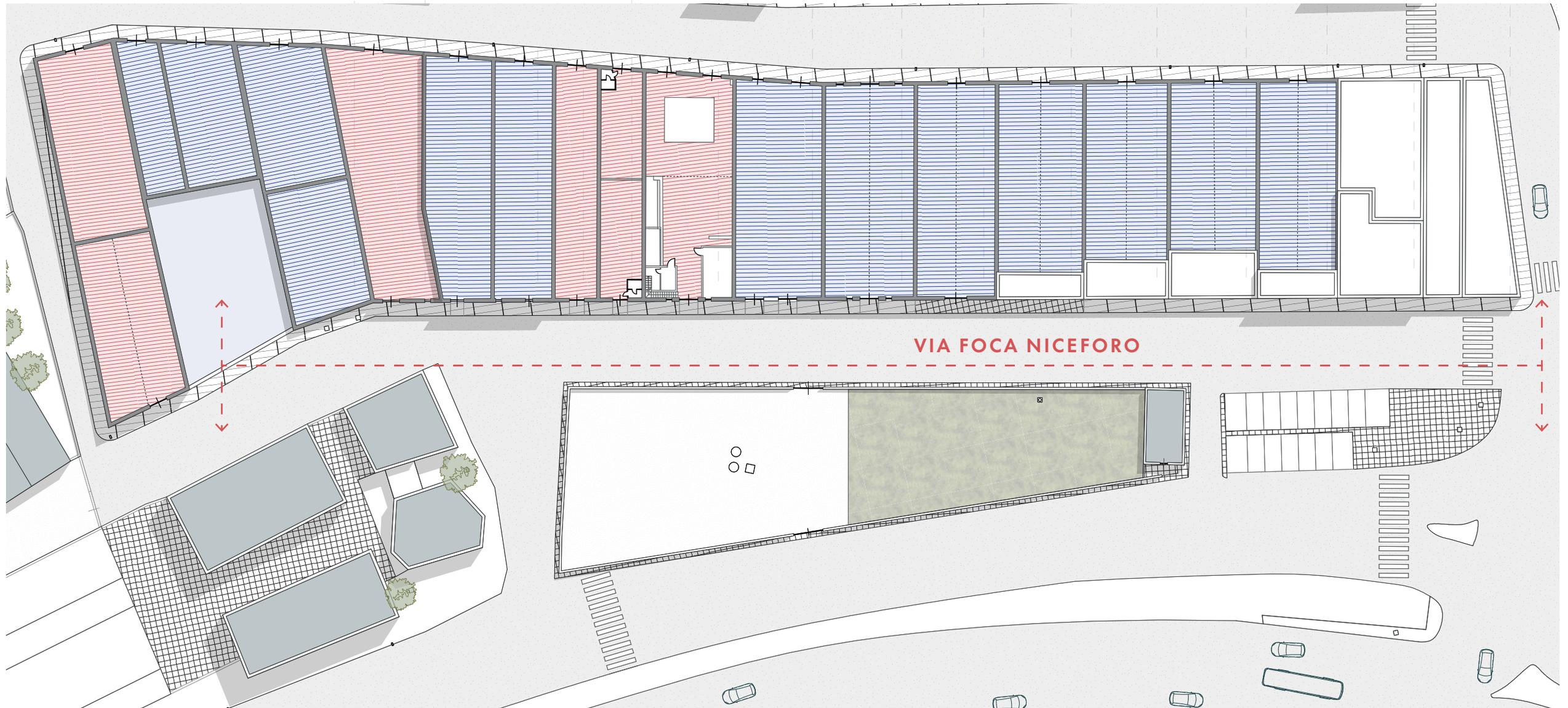
La Factory
Artigianato
e commerciale

Spaziporto
Spazio polifunzionale

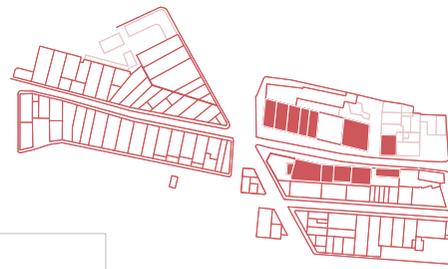
Arredi commerciali
Commerciale

Kino Workshop
Studio privato

Coralsea
Artigianato e commerciale



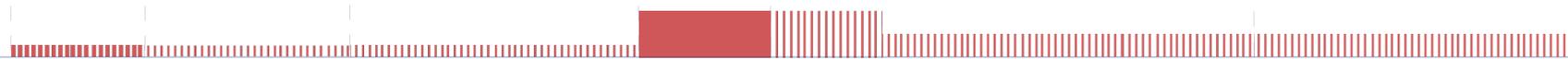
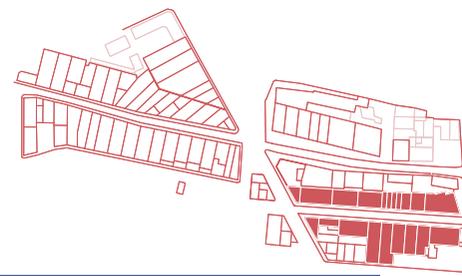
/ Via Costantinopoli



/ Via Mercato Nuovo

Pescheria Porta Napoli
Commercio

Mercato Nuovo
Spazio per concerti



/ Vico del Ponte

Appia Viaggi
Agenzia Viaggi

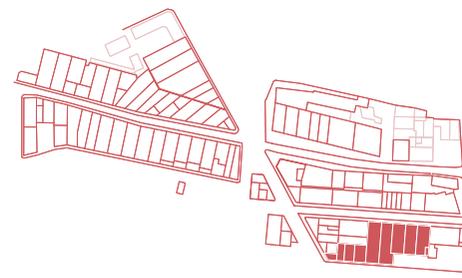
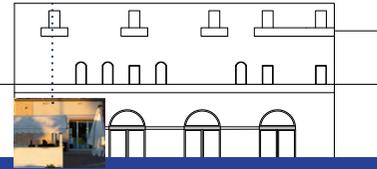


Corrado Casale di
Giuseppe Casale & CSNC
Negozio di ricambi per auto



Mercato del Pesce
Commercio

Kiko's Cafè
Ristorazione



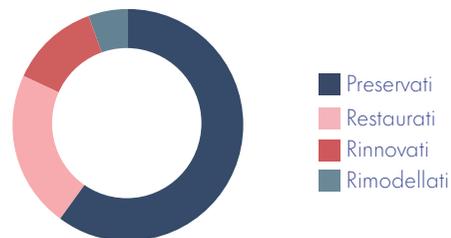
Considerazioni

L'abaco consente di porre l'attenzione sugli aspetti costruttivi e funzionali del patrimonio storico con lo scopo di individuare delle nuove possibilità e potenzialità **d'uso di carattere culturale, artigianale e turistico**. Lo studio è stato realizzato percorrendo le strade di Via Costantinopoli (ovest ed est), Via Foca Niceforo, Vico del Ponte e Via Duca D'Aosta, assi principali che collegano in larga parte i manufatti a cui si riferisce la precedente descrizione storica del quartiere e risalenti alla fine del 1800 fino ai primi del '900.

Stato di conservazione

L'indagine ha evidenziato come dei 73 magazzini studiati, meno della metà risultino in uno di stato di abbandono pur conservando le **caratteristiche costruttive originali**.

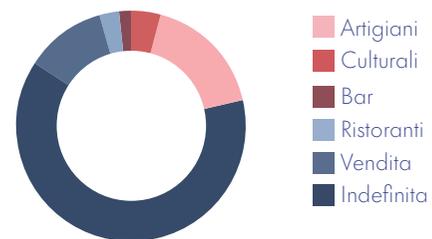
Solo una piccola parte dei magazzini, all'incirca 16, risulta essere stata restaurato in facciata. Soltanto 9 sono stati rinnovati e 4 rimodellati. Il confronto dei magazzini ha evidenziato come le attività presenti manifestino un **uso non definito**. Le attività in esercizio individuate, hanno carattere artigianale, culturale e commerciali. Tali attività sono in larga parte attive nelle fasce orarie dalle 9.00 circa alle 19.00. **Soltanto 4 locali su 73 risultano aperti la sera.**



Orario delle attività



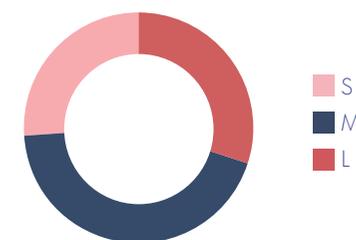
Funzioni



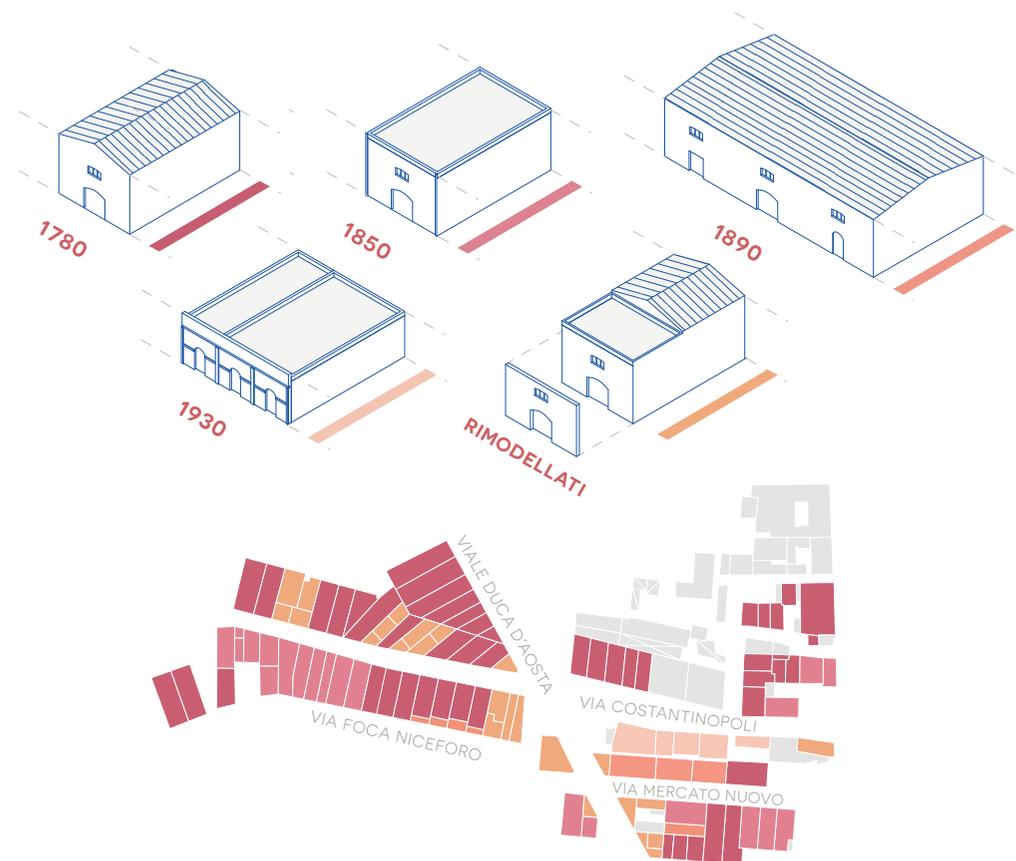
L'indagine relativa alle diverse categorie formali e dimensionali dei volumi costruiti è condotta al fine di identificare i diversi modelli costruttivi ricorrenti.

Ne è risultato che: 22 volumi sono di dimensione più contenuta (S), 32 volumi sono di media dimensione (M), e altri 19 di grande dimensione (L).

Dimensioni



La stesura di tale abaco ha inoltre permesso di classificare i magazzini in cinque tipologie secondo la loro epoca di fabbricazione.



- 132 P. De Leo, *Taranto dei Due Mari*, Editalia, Roma, 1996
- 133 M. Guadagnolo, *Tapaz Tarentum Taranto - L'Evoluzione urbanistica dall'età greca ai nostri giorni*, Scorpione Editricie, Taranto, 2005, pag. 201-206
- 134 Ibidem
- 135 Ibidem pag.195-200
- 136 Ibidem
- 137 Ibidem
- 138 ibidem
- 139 Denominazione alternativa riferita alla Città Vecchia/ centro storico

CAPITOLO 4

UN DISTRETTO CULTURALE PER TARANTO

4.1 / La connessione dei sistemi urbani

4.2 / La strategia di riuso ex magazzini industriali

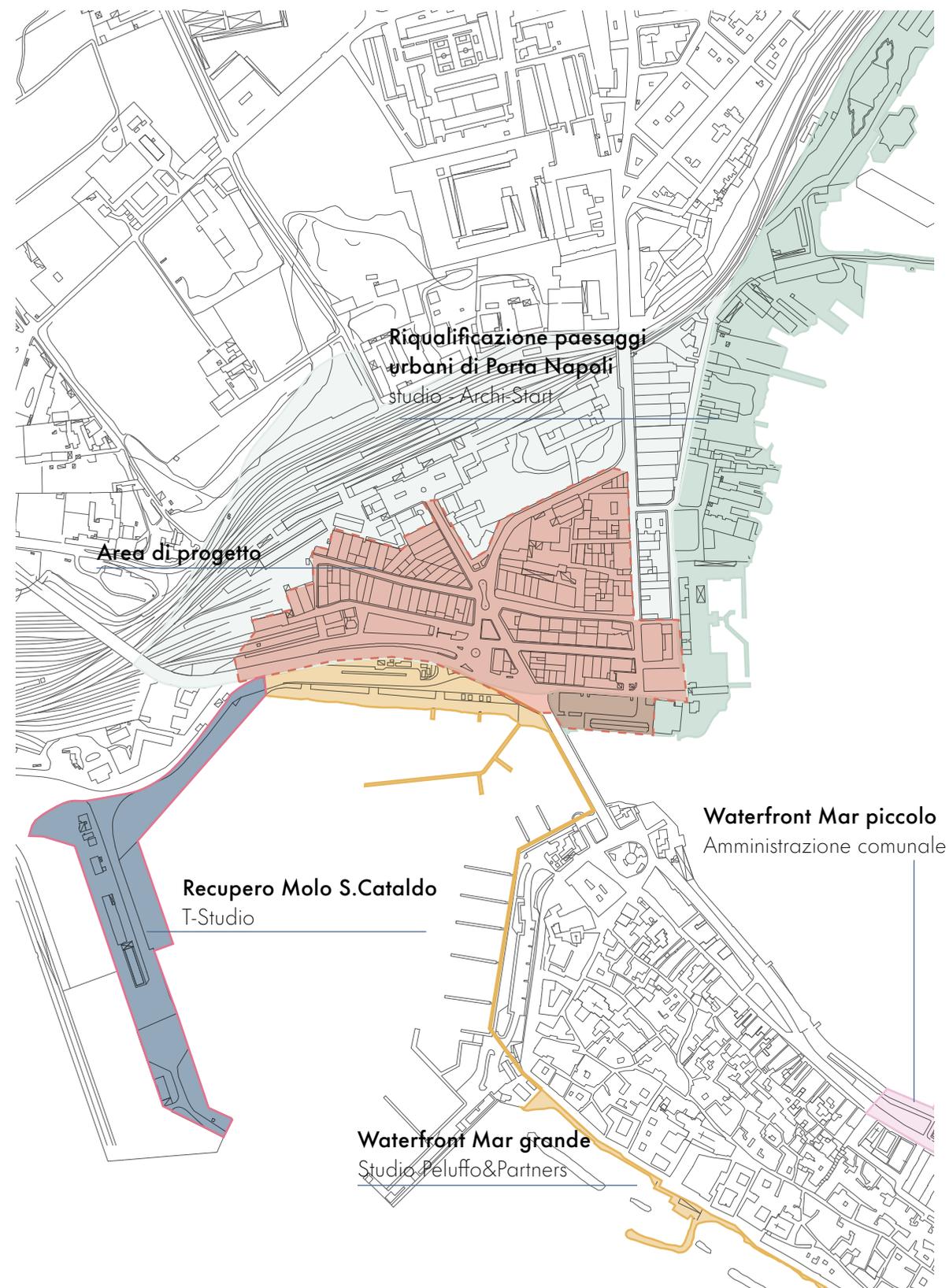
L'ipotesi di progetto che si intende proporre si pone in modo alternativo e complementare al progetto vincitore del bando relativo al quartiere Porta Napoli.

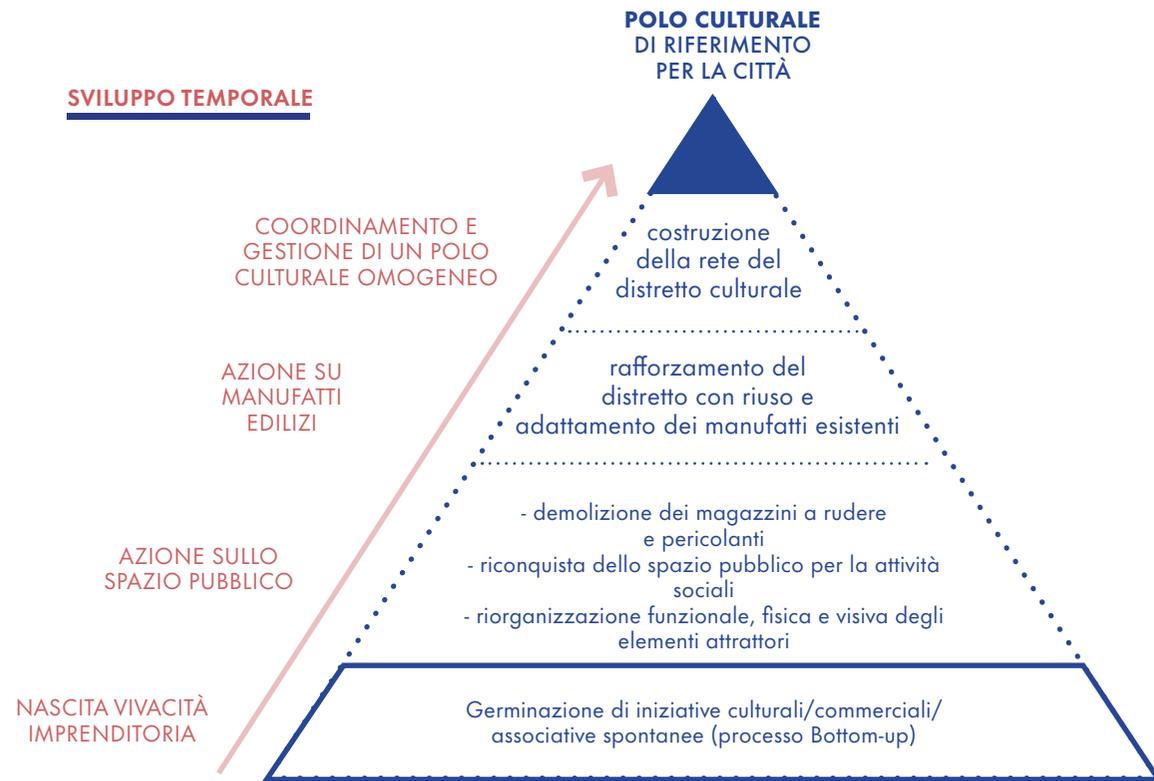
L'esistenza di una vivacità culturale e imprenditoriale, già in atto nel quartiere, è da considerarsi una reale risorsa su cui investire poiché, in una realtà contemporanea di scarsa affidabilità finanziaria, ha un peso economico rilevante.

Tale proposta intende favorire il continuo fermento delle attività e del tessuto associativo in esso localizzate, riconducibile ad un modello di sviluppo bottom-up, attraverso la stesura di alcuni obiettivi gerarchizzati, per rendere Porta Napoli un futuro polo culturale di riferimento per la città. Per raggiungere tale scopo sono previsti degli interventi sul tessuto urbano, attraverso la connessione fra i sistemi che lo governano.

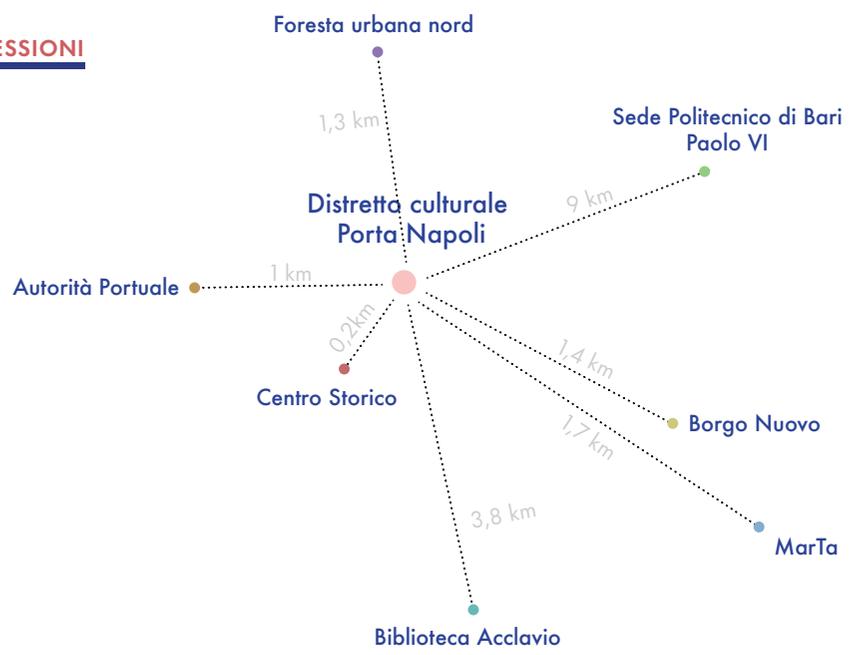
Tra queste azioni, le più significative sono quelle relative alla rimessa in gioco dello spazio pubblico per consentire una maggiore implementazione e fruibilità delle attività del quartiere.

Lo scenario auspicabile prevede per il quartiere un ruolo rilevante di collegamento con altri nodi cittadini, in un'ampia rete culturale e turistica.





CONNESSIONI



4.1 | LA CONNESSIONE DEI SISTEMI URBANI

Per contribuire alla rigenerazione del quartiere, viene proposto un progetto che prevede la riconnessione dei sistemi urbani dismessi che caratterizzano la spazialità dello stesso.

L'obiettivo è quello di **valorizzare ed incrementare le potenzialità degli ex Magazzini industriali**, e di tutto lo spazio urbano che li contiene, intervenendo sul tessuto urbano che governa quest'area.

Lo studio illustrato (rif.cap.3) mette in evidenza **i diversi sistemi** di cui è dotato il quartiere di Porta Napoli.

Essi sono riconducibili a tre differenti ambiti: **il sistema del costruito**, caratterizzato da elementi monoliti, **il sistema della mobilità**, che appare sovradimensionato, ed il **sistema dello spazio aperto**, alimentato da vuoti urbani e da pochi spazi per la socialità.

Il presente lavoro di tesi organizza gli interventi su essi, definendo le seguenti differenti tipologie: obiettivi, linee d'azione e strumenti.

Per meglio descrivere le azioni proposte si è diviso il quartiere in quattro quadranti definiti dai due assi costituiti da Via Costantinopoli e da Viale Duca d'Aosta.



SISTEMA DELLA MOBILITÀ

- + Progettare linee d'azione con lo scopo di migliorare la **sensazione percettiva di sicurezza**.
- + Aumentare l'**accessibilità** e la facilità di spostamento all'interno del quartiere.
- + Progettare **nuovi percorsi** che possano integrarsi con i recenti nuovi innesti nel quartiere, di vocazione distrettuale culturale/turistica, valorizzando il patrimonio storico costruito degli ex magazzini generali.

SISTEMA DEL COSTRUITO

- + Progettazione di azioni di riuso adattivo dei magazzini in disuso, pianificando una **collaborazione tra la pubblica amministrazione e privati** a favore di un processo di sviluppo a vocazione culturale, seguendo e allineandosi con gli obiettivi prefissati dal PUMS.
- + **Valorizzare** le attività presenti e programmate tramite recupero dello spazio urbano, sistemazione degli **spazi interclusi e sottoutilizzati**.
- + Creazione di una **continuità funzionale e di percorsi**, che possa connettere gli ex magazzini generali

SISTEMA DELLO SPAZIO APERTO

- + Messa a sistema degli **spazi aperti e delle aree intercluse tra l'edificato**. Riconoscere nei **vuoti urbani** dei luoghi con dei ruoli specifici nel sistema generale di funzioni e nodi del quartiere.
- + **Riduzione dello stato di mineralizzazione** attuale del quartiere, ridurre il carico inquinante presente. **Rinaturalizzazione delle strade e dei vuoti urbani**, capaci di **mitigare il fenomeno dell' "isola di calore urbana"**, tramite la progettazione di nuovi **corridoi alberati**.
- + Ridurre i **rischi idrogeologici**, attraverso degli interventi sulle superfici urbane.

/ Azioni progettuali

SISTEMA DELLA MOBILITÀ



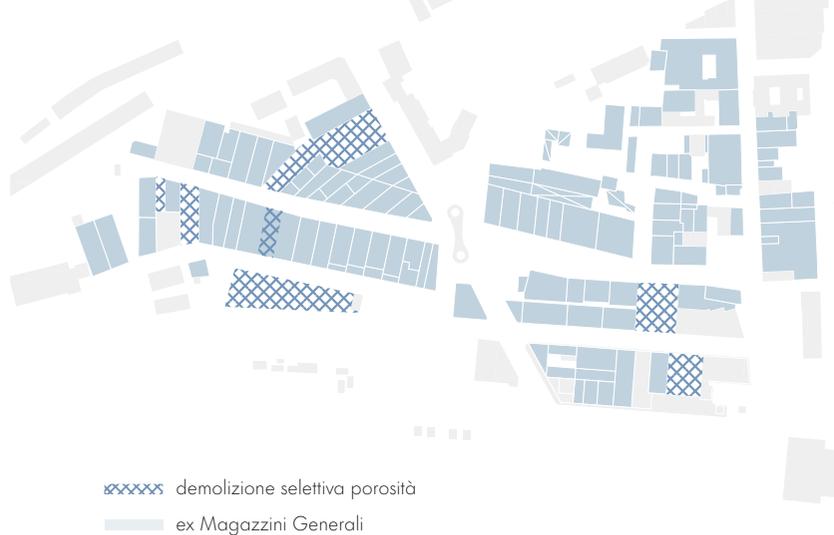
- Ricostruzione del manto stradale e **razionalizzazione del sistema viario** tramite nuove limitazioni di sosta, e transito, a favore di una **mobilità lenta**.

- Progettazione di **nuovi percorsi ciclabili e pedonali** coordinati con il potenziamento del sistema dei trasporti pubblici.

- **Riconfigurazione** dei **tracciati stradali sovradimensionati** rispetto al traffico esistente.

- Progettazione di percorsi in grado di ricostruire il **rapporto fisico e visivo con il mare**.

SISTEMA DEL COSTRUITO

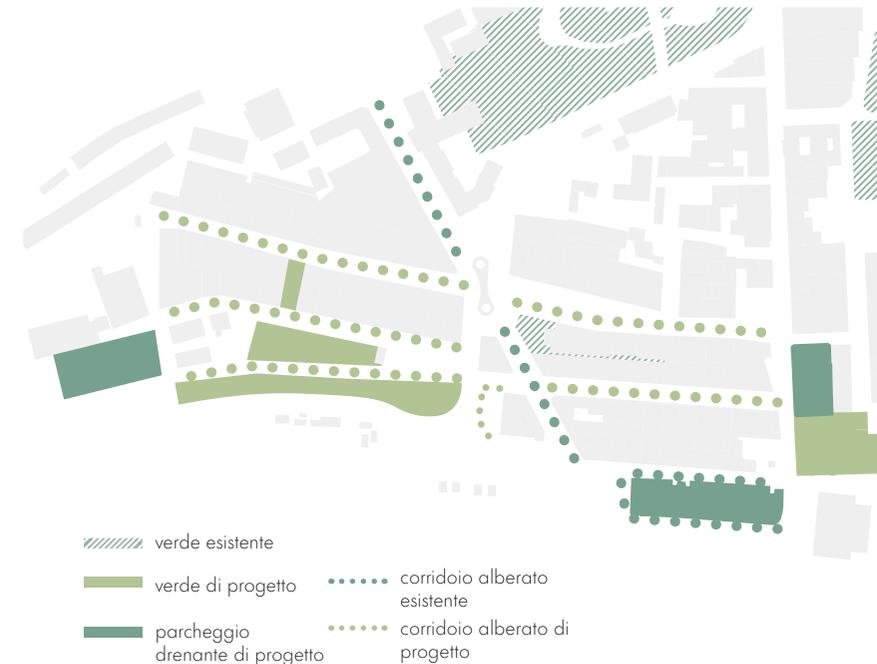


- **Distribuzione** delle **attività** secondo i parametro di **flessibilità e valenza storica architettonica** degli ex magazzini industriali.

- **Programmazione** di attività che possano permettere una **fruizione** delle attività, da parte degli utenti, estesa lungo **tutte le fasi giornaliere**.

- Azione di **svuotamento/ demolizione selettiva, dei magazzini degradati**, come **elemento legante** fra gli isolati. Lo spazio liberato è pensato come spazio di relazione e connessione, per incrementare la **permeabilità e la salubrità** all'interno degli isolati.

SISTEMA DELLO SPAZIO APERTO



- Recupero di **aree intercluse come elementi di connessione** e fulcri di attività e **manifestazioni** straordinarie come concerti, mercatini, spettacoli o come **spazi di aggregazione sociale**.

- Progettazione di nuovi **spazi attrezzati**.

- Progettazione di **superfici drenanti** lungo strade, parcheggi e piazze.

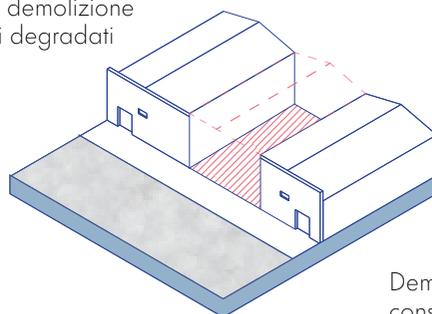
Il disegno che deriva dalle **intenzionalità** di progetto, è basato sulla riconquista dello spazio pubblico che, tramite un'implementazione di **potenzialità** di alcuni spazi interni ed altri esterni, possa essere in grado di costruire una **trama di spazi con funzionalità flessibili**.

Gli interventi di **svuotamento e naturalizzazione** sono pensati per alimentare nuovi spazi di **connessione e di permeabilità** a favore di alcuni fenomeni, quali l'**assorbimento di elementi inquinanti** e l'aumento della **biodiversità**, in un luogo estremamente mineralizzato.

/ Strumenti sistema del costruito

DEMOLIZIONE SELETTIVA ELEMENTI "POROSI"

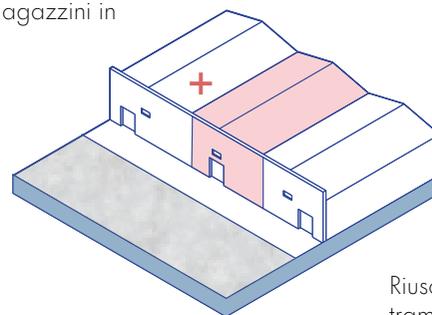
Aumento della sensazione di sicurezza e della salubrità urbana e costruita tramite la demolizione di elementi costruttivi degradati



Demolizione selettiva di elementi considerabili "porosi", in pericolo di crollo, per favorire una maggior valorizzazione dell'ex impianto costruttivo industriale

RIUSO ADATTIVO MAGAZZINI

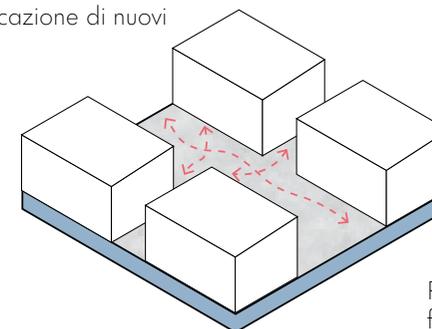
Ampliamento della possibilità commerciale e turistica attraverso il flessibile riuso di magazzini in stato di disuso



Riuso delle tipologie costruttive tramite progettazioni flessibili e a basso costo, capaci di mutare nel corso del tempo

CONNESSIONI SPAZIALI E PERCORSI TRA EX MAGAZZINI INDUSTRIALI

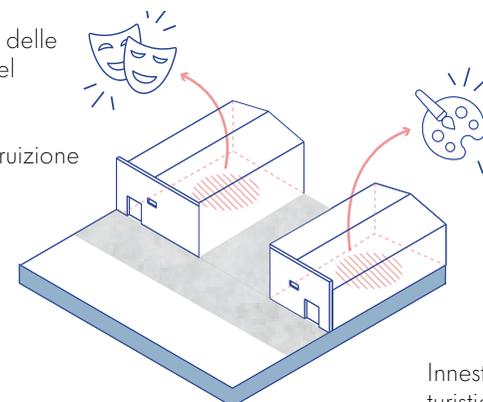
Razionalizzazione delle connessioni spaziali e funzionali tramite la pianificazione di nuovi percorsi



Realizzazione di una rete di funzioni legate tematicamente fra loro e relazionate attraverso lo spazio pubblico esistente o recuperato

MIX DI FUNZIONI A VOCAZIONE CULTURALE E COMMERCIALE

Consolidamento delle vivacità in atto nel quartiere incrementando la possibilità di fruizione culturale

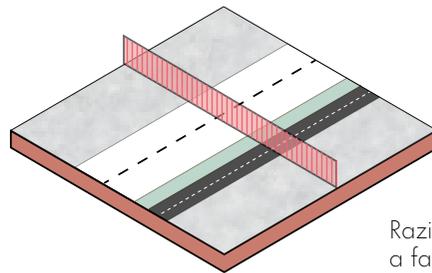


Innesto di nuove attività culturali, turistiche e commerciali nel patrimonio storico costruito. Aumento delle possibilità attrattive nelle 24h giornaliere.

/ Strumenti sistema della mobilità

RIDEFINIZIONE STRADALE

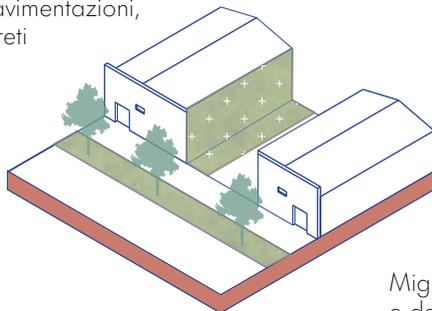
Recupero delle superfici stradali sovrautilizzate tramite la ridefinizione delle dimensioni dei percorsi.



Razionalizzazione dei percorsi esistenti a favore dello sfruttamento delle aree pedonali ad uso pubblico o privato, tramite l'esercizio delle funzioni dei magazzini

RINATURALIZZAZIONE SUPERFICI ANTROPIZZATE - GIARDINI TASCABILI

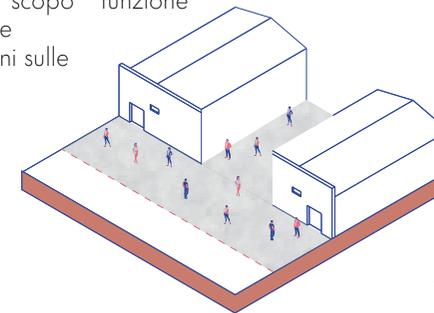
Aumento delle aree permeabili e dell'ombreggiatura tramite l'innesto di nuove pavimentazioni, fasce alberate e pareti verticali verdi



Miglioramento della biodiversità e del microclima del quartiere. Strumento per mitigare il calore e rendere migliorare il comfort ambientale

PEDONALIZZAZIONE STRADALE

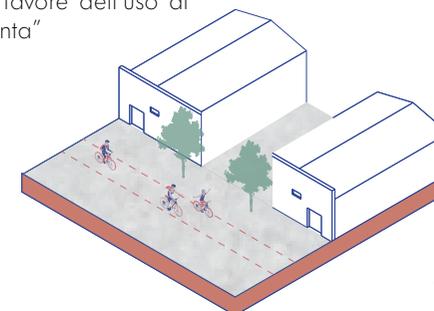
Ridefinizione della flessibilità di usi dello spazio pubblico stradale, non solo a scopo funzione carrabile, tramite regolamentazioni sulle percorrenze



Aumento della possibilità di implementazione delle funzioni culturali e commerciali sullo spazio urbano con conseguente miglioramento dell'attrattività del luogo

CREAZIONE PERCORSI CICLABILI

Creazione di nuovi percorsi ciclabili, tramite la ridefinizione delle strade, a favore dell'uso di una mobilità "lenta"

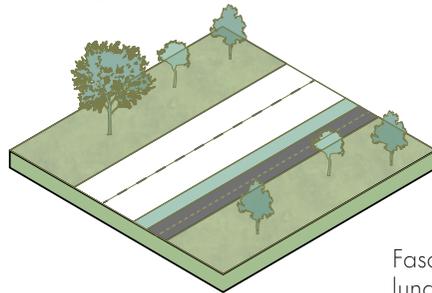


Aumento delle accessibilità e alle possibilità di spostamento sostenibile

/ Strumenti dello spazio aperto

CORRIDOIO ALBERATO

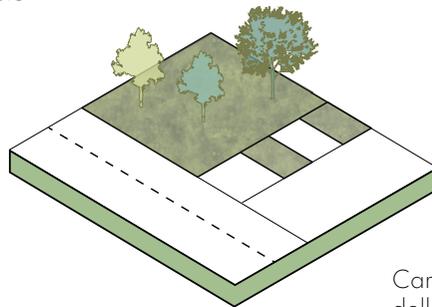
Aumento della qualità urbana attraverso la creazione di aree verdi e spazi pubblici lungo i corridoi verdi



Fascie di forestazione lineare lungo gli assi stradali e nei tessuti fortemente urbanizzati con la funzione di mitigazione dell'inquinamento

PARCHEGGIO DRENANTE ALBERATO

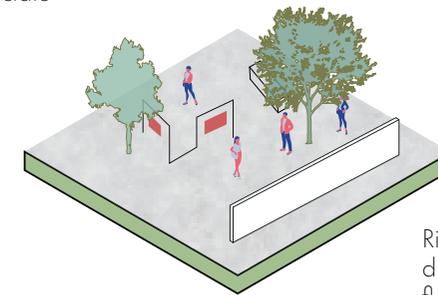
Aumento della permeabilità del suolo negli spazi destinati al parcheggio delle auto



Cambiamento del tessuto e della pavimentazione capaci di garantire il deflusso delle acque e ridurre il rischio di ruscellamento urbano

SPAZIO ATTREZZATO E ALBERATO

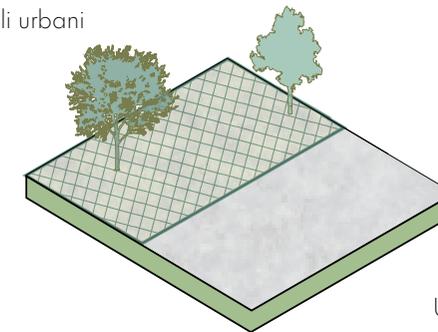
Aumento delle possibilità relazionali tra la comunità di quartiere creando nuove aree di aggregazione sociale



Riuso di aree sottoutilizzate, o di vuoti urbani, destinate ad usi flessibili a vocazione pubblica, con aree ricreative, e con usi implementati dalle attività dei magazzini

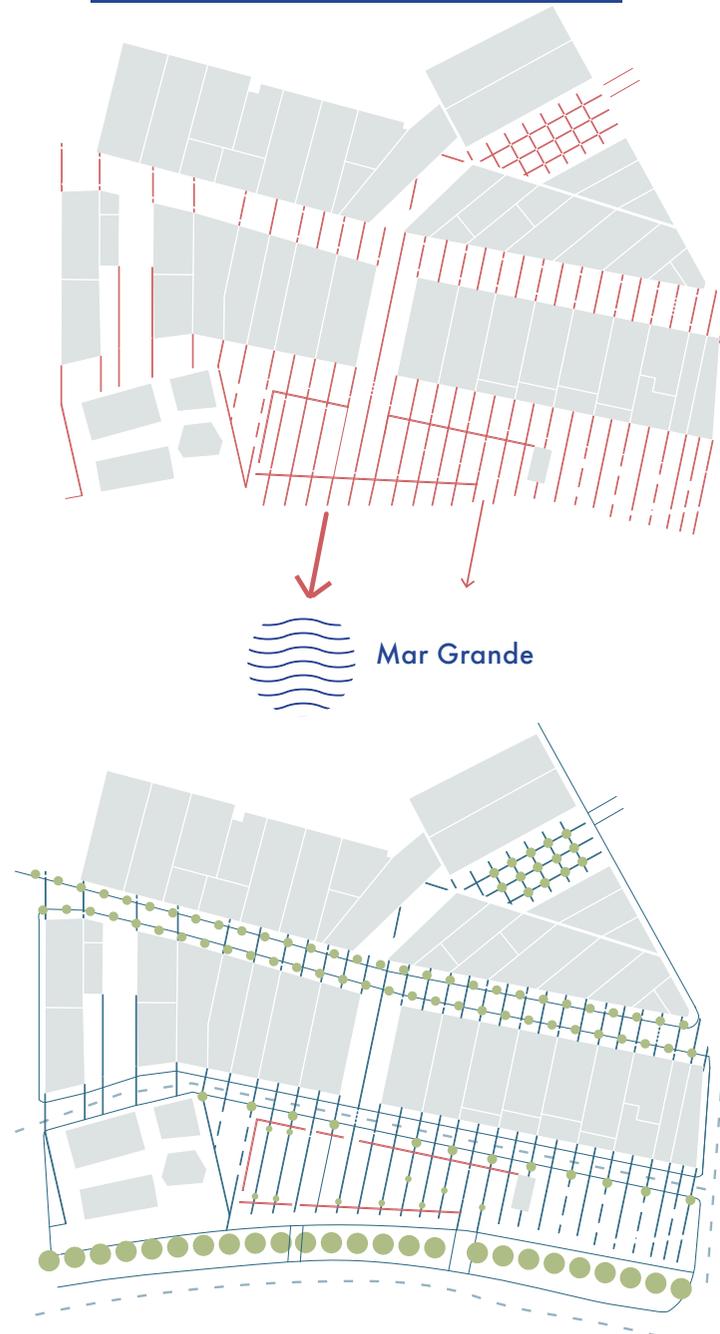
DEPAVIMENTAZIONE DEL SUOLO

Aumento del drenaggio delle superfici minerali tramite l'innesto di nuovi materiali urbani



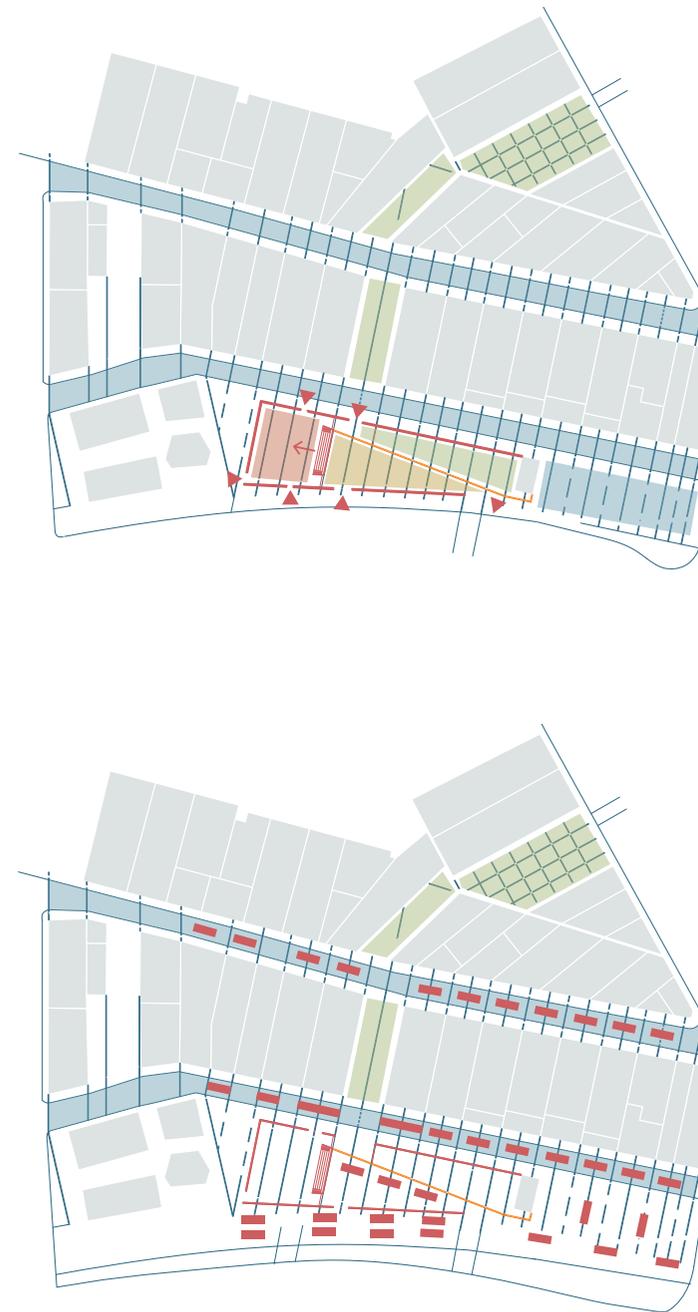
Uso di pavimentazioni in grado di migliorare il comfort microclimatico, riducendo il fenomeno dell'isola di calore

/ Azioni su quadranti 1 e 2



Creazione di una **maglia** generata dalla conformazione del quadrante e dall'orientamento dei Magazzini Generali che delimita la piattaforma pedonale. La **direzione** di tale maglia **si proietta** verso il waterfront di Mar Grande.

Posizionamento dei **corridoi alberati** che chiudono i fronti dello spazio carrabile e conferiscono alla piazza un **ambiente naturalizzato**. Sulla parte inferiore sono posti due corridoi alberati che proteggono dall'**inquinamento atmosferico e acustico** l'area di studio.



Recupero dello spazio pubblico che **perde** della sua **specializzazione** carrabile. La percorribilità delle strade viene regolamentata in funzione di fiere e attività mercatali. La piazza mostra **differenti e flessibili destinazioni d'uso**: in rosso, l'area è pensata per accogliere spettacoli all'aperto nelle stagioni estive/primaverili; l'area in verde corrisponde ad un luogo depavimentato formato da sedute modulari e rimovibili; in giallo, è evidenziata una passeggiata formata da spazi di socialità ed un playground per bambini.

Densificazione della maglia che genera un **sistema modulare di spazi complementari alle attività** commerciali dei magazzini generali o relativi ad attività fieristiche e mercatali.

/ Masterplan di progetto

Stazione ferroviaria

demolizione selettiva
manufatti a rudere
giardino tascabile

depavimentazione

ridefinizione della
carreggiata

luogo per eventi e
spazio per la socialità

depavimentazione

pedonalizzazione stradale
accesso controllato

demolizione selettiva
manufatti a rudere
giardino tascabile

abbassamento del cavalcavia

corridoio alberato

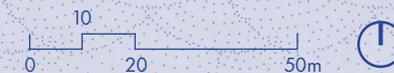
pedonalizzazione stradale
accesso controllato

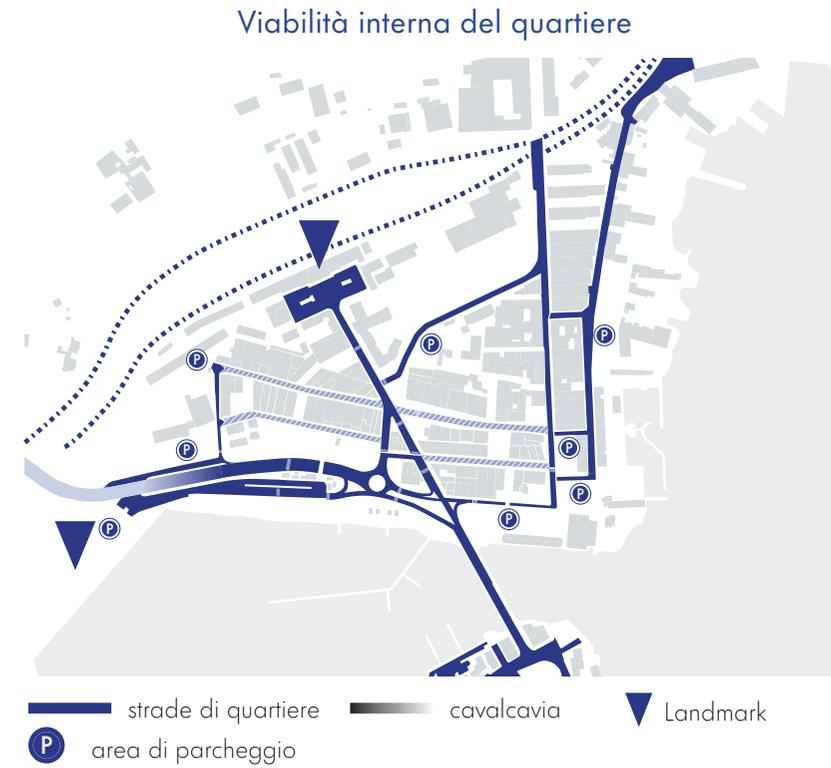
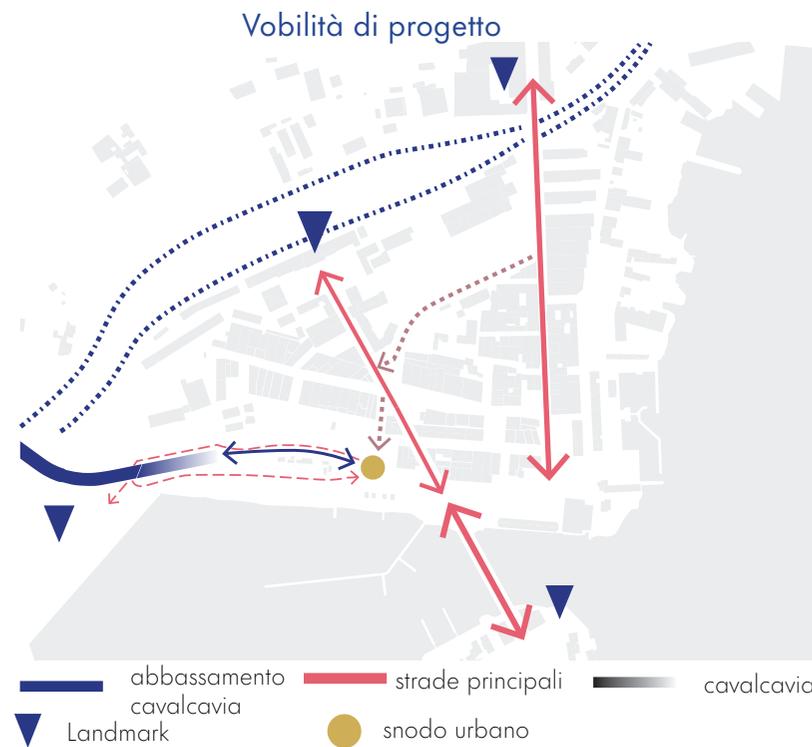
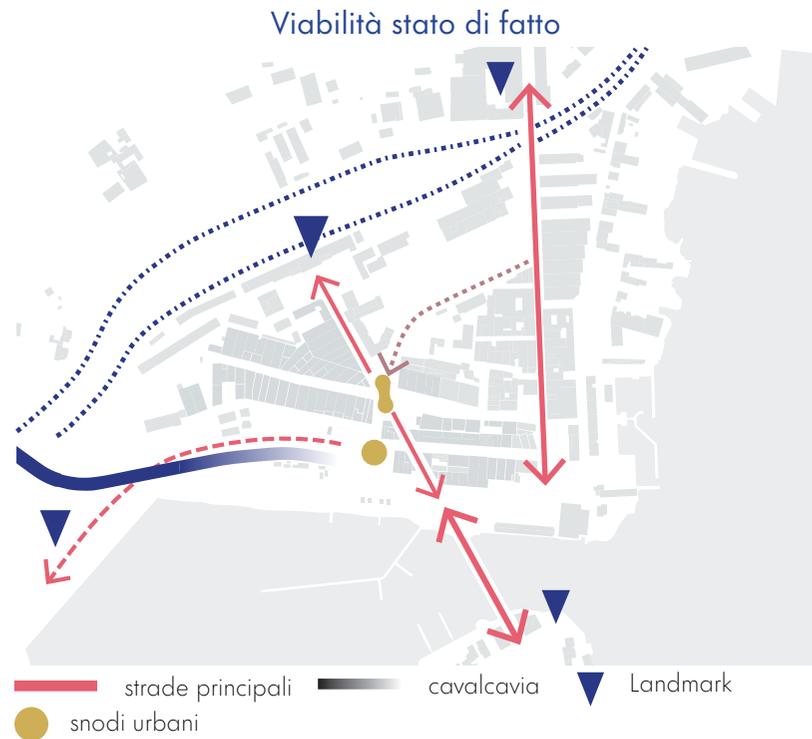
Parziale integrazione con
progetto Mar Grande
Studio MAS-
Peluffo&Parteners

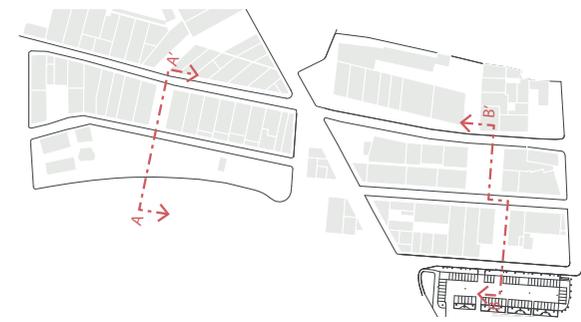
connessione fisica e
visiva con il paesaggio
costiero

- | | | | |
|---|-------------------------------|---|--------------------|
|  | Playground - asfalto colorato |  | Alberi esistenti |
|  | Lastricato |  | Alberi di progetto |
|  | Pavimento drenante |  | Airole esistenti |
|  | Ceramica e Gres |  | Airole di progetto |
|  | Ghiaia |  | Asfalto |
|  | Pista ciclabile | | |
|  | Fermata Bus | | |

Ponte di Porta Napoli







/ Sezioni territoriali

scala 1:500

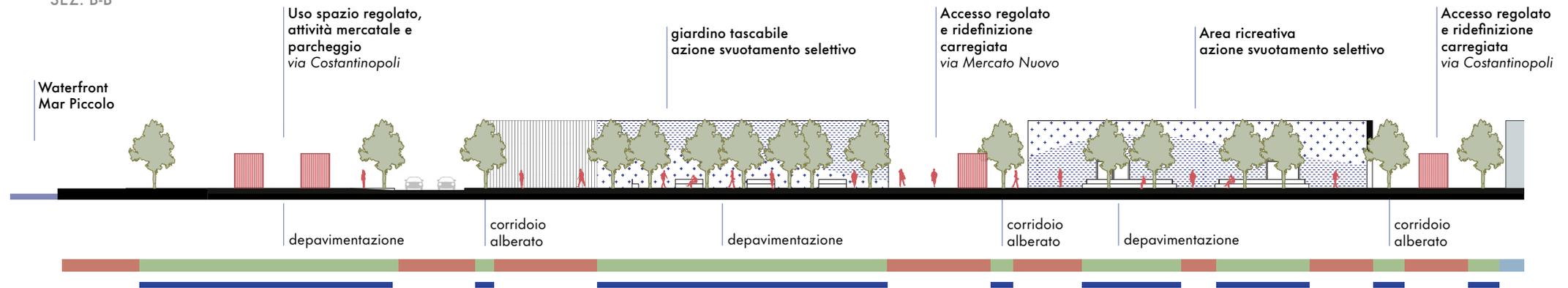
La sezione A-A' ha l'obiettivo di mostrare come la proposta progettuale **riconquisti lo spazio libero e liberabile** a favore dei potenziali usi dei magazzini. Il **giardino pubblico "sociale"** proposto risulta un elemento flessibile per gli usi commerciali/eventistici oltre che ricreativi.

SEZ. A-A'



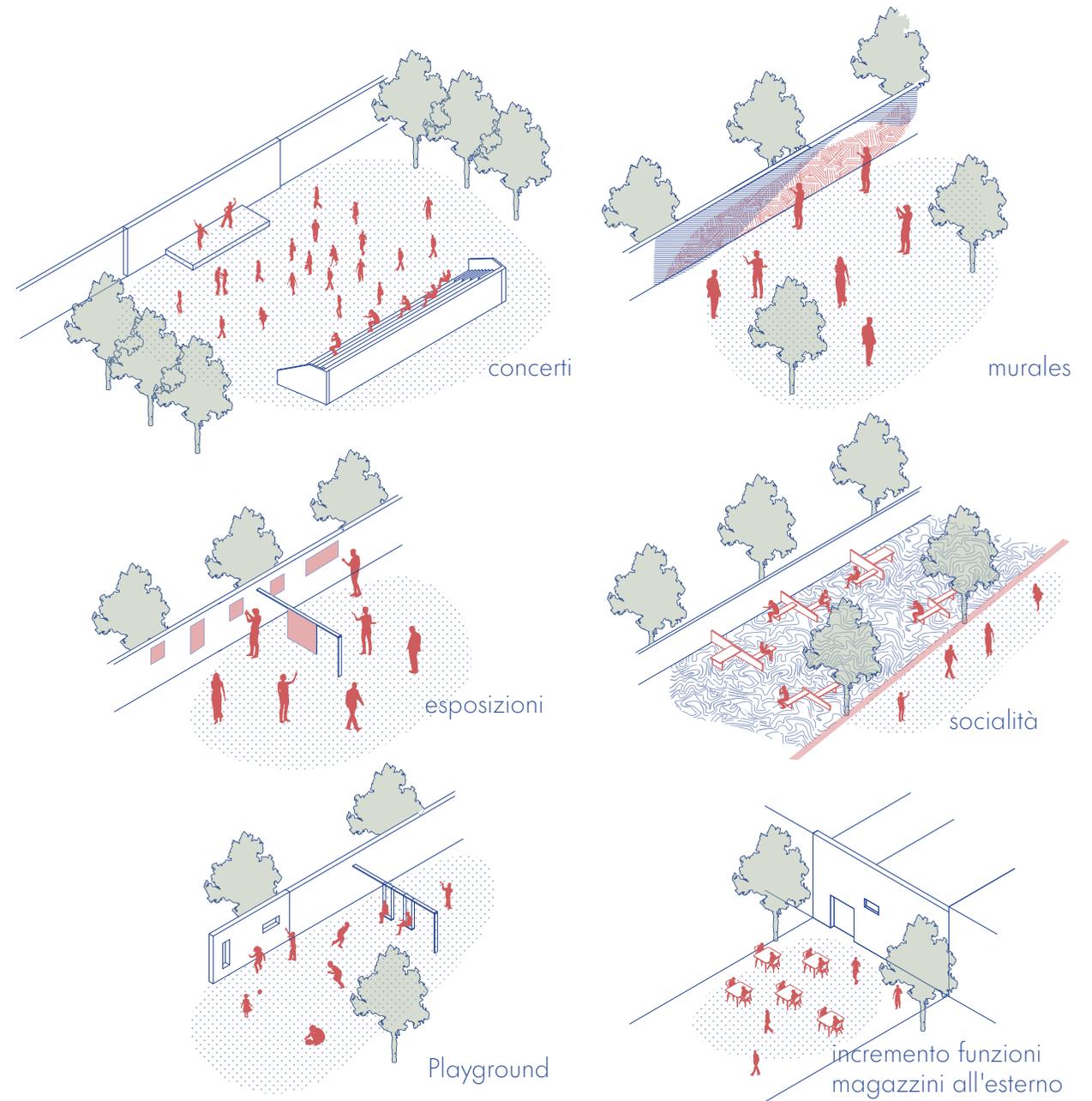
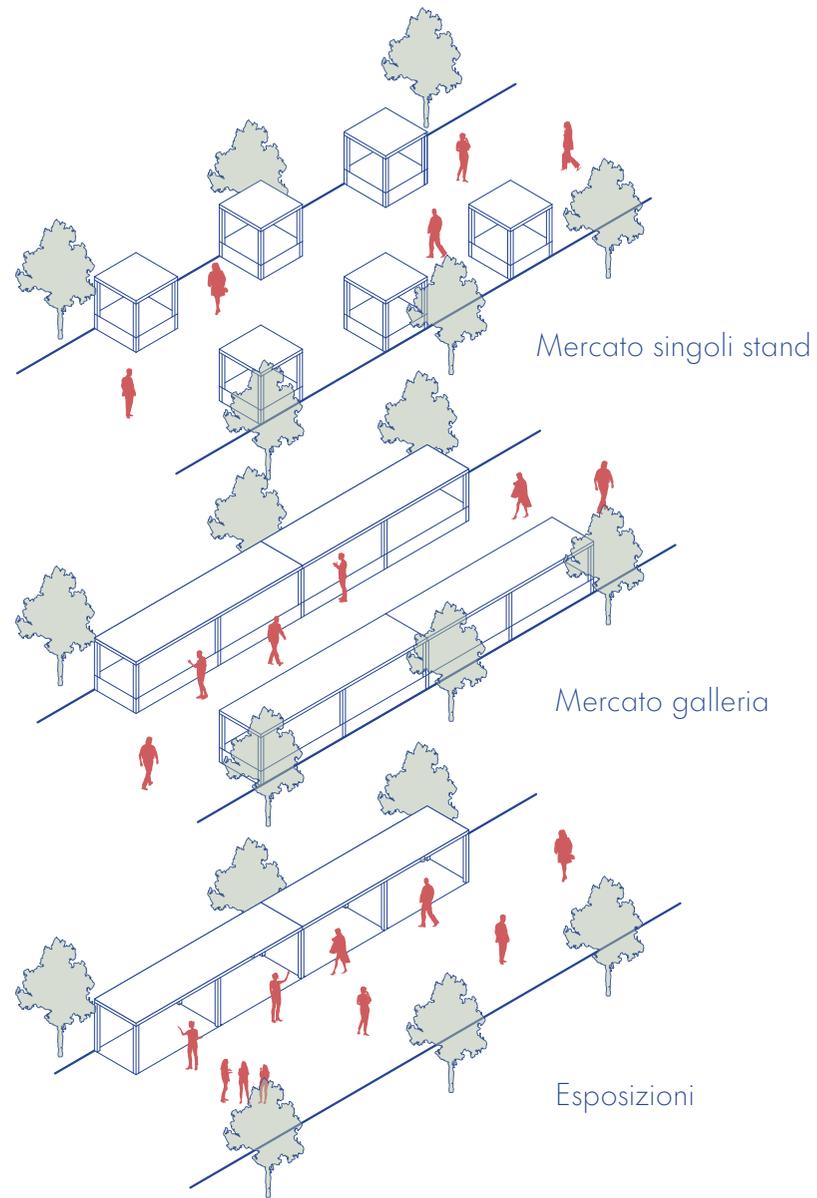
La sezione B-B' mostra via Mercato Nuovo che, attraverso **la sua pedonalizzazione controllata** e la sua **naturalizzazione**, propone uno spazio capace di mettere in **relazione** lo i **luoghi all'aperto con i potenziali usi dei magazzini**. Essa, inoltre, permette di connettere il patrimonio costruito con il paesaggio costiero.

SEZ. B-B'



- Luogo adibito a stand mercatali o spazi complementari ad attività magazzini ricreativi
- Azioni sul sistema della mobilità
- Azioni sul sistema dello spazio aperto
- Azioni sul sistema costruito
- mitigazione isola di calore urbana, fenomeni di infiltrazioni, evotraspirazione e ombreggiamento

/ Abaco delle diverse soluzioni attuabili nello spazio pubblico



4.2 | LA STRATEGIA DI RIUSO DEGLI EX MAGAZZINI GENERALI

Le indagini, i rilievi fotografici e i sopralluoghi svolti nel quartiere, hanno permesso di avere una lettura di insieme e di fare un confronto diretto sulle diverse tipologie dei magazzini presenti.

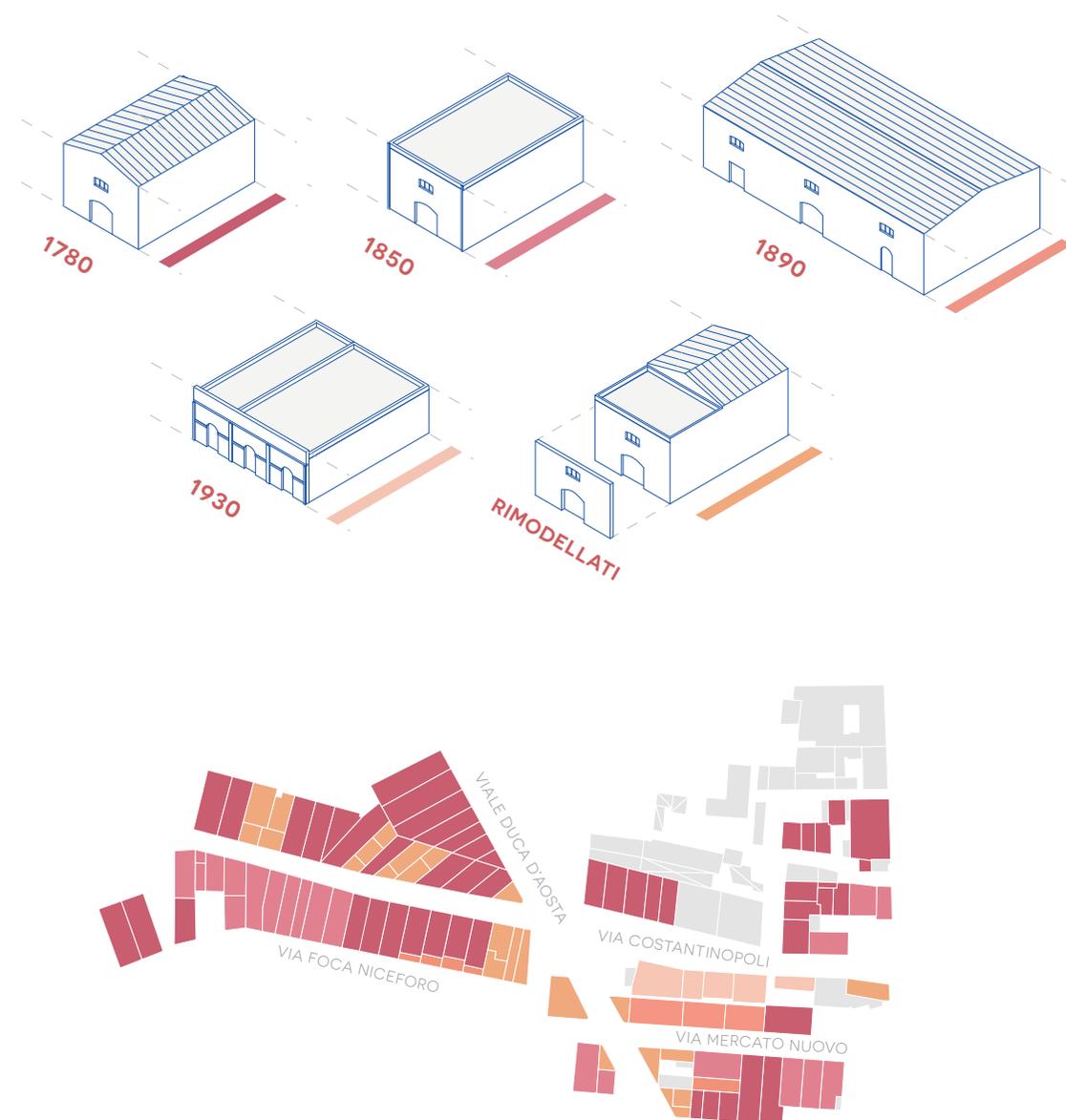
Tale studio ha indagato sulle caratteristiche intrinseche ed estrinseche dei luoghi e delle costruzioni presenti nel quartiere.

La forma degli edifici, legata al periodo storico di fabbricazione, ha costituito già un primo evidente elemento di classificazione sul quale si è basata la possibile valorizzazione e riutilizzo degli stessi.

Sono state così individuate delle opportune potenzialità di riuso valutando diversi parametri, tra cui quelli della **dimensione**, della **forma**, della **ubicazione** rispetto agli spazi pubblici e, anche, alla loro **resistenza alla modifica**, stilando un elenco di possibili destinazioni d'uso riferibili al processo di sviluppo culturale proposto. Le destinazioni d'uso, in relazione allo spazio pubblico proposto per le aree attigue all'edificato, puntano a rendere il quartiere attrattivo in ogni fase della giornata.

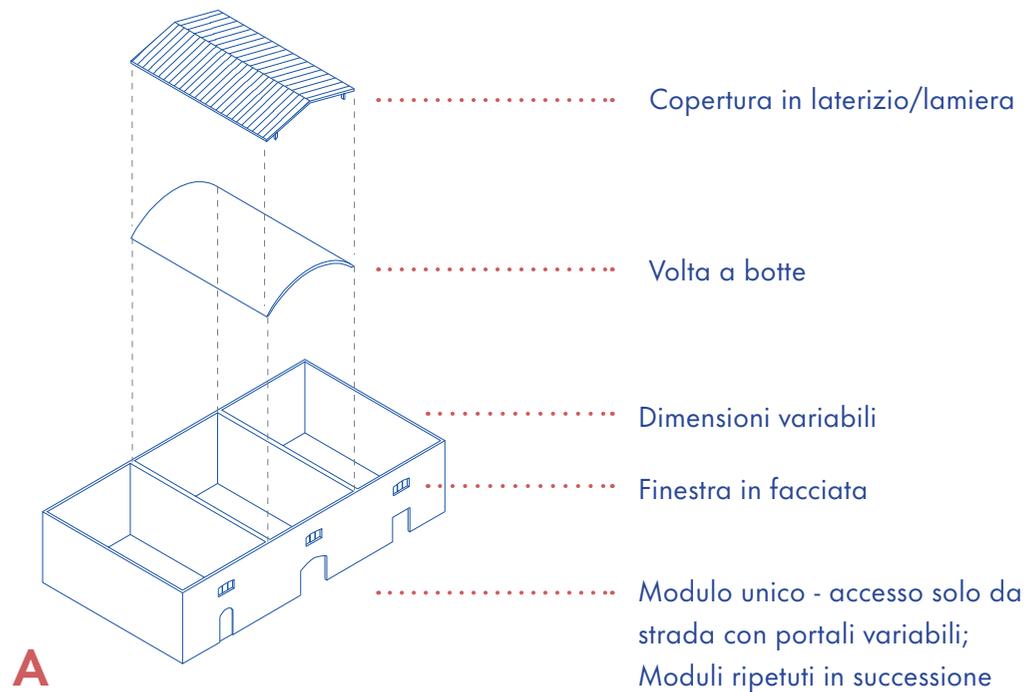
La prospettiva che ne deriva è quella di fornire uno strumento attraverso il quale poter immaginare come le diverse attività possano distribuirsi all'interno del quartiere. In termini realistici di impegno economico, appare evidente che il miglior scenario ipotizzabile non possa essere attuato in termini di tempo brevi, ma seguendo uno sviluppo in più fasi in base alla disponibilità dei fondi.

Nella successiva trattazione si è deciso di non approfondire le caratteristiche relative ai magazzini rimodellati già oggetto di recenti interventi. In effetti, in conseguenza di questi interventi, essi presentano caratteristiche notevolmente differenti fra loro e, inoltre, risultano quasi tutti già sede di attività avviate.

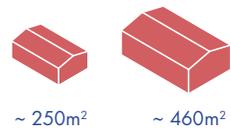


Tipologia A - Magazzini 1780

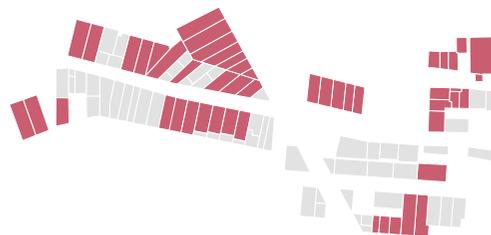
Questo modello è riconoscibile nella maggior parte dei magazzini del quartiere. Molti di questi edifici sono stati realizzati dalla metà del 1780' fino ad essere riproposti verso la fine del 1800. Possedendo caratteristiche molto variabili in dimensioni e posizione, rispetto alle strade, le funzionalità proposte sono riconducibili ad uso: **commerciale/artigianato, spazi per la didattica, caffetteria/ristorazione, sport's hub** nei quadranti 1,2 e 4; **residenziale e ricettivo** in relazione al tipo di isolato 3. Nel quadrante 1 presentano uniformità di facciata.



DIMENSIONE

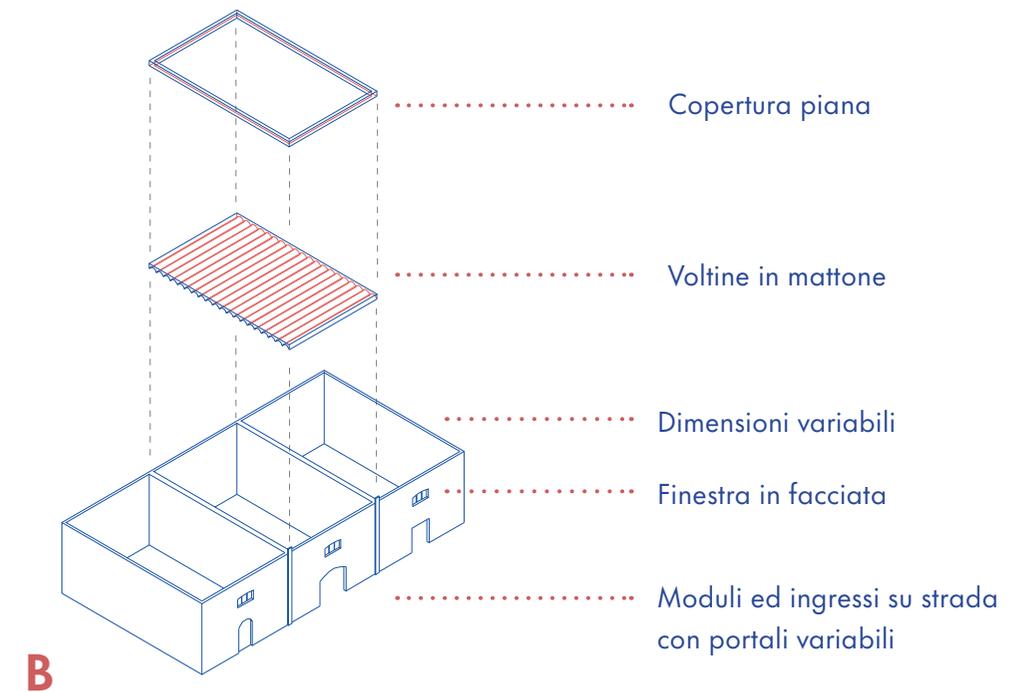


LOCALIZZAZIONE

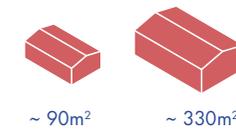


Tipologia B - Magazzini 1850

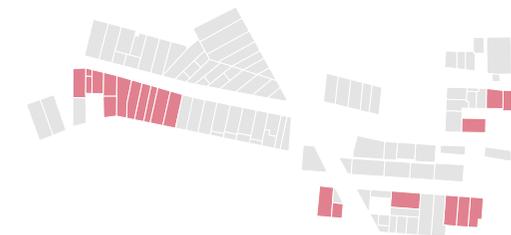
Questo tipo di modello possiede caratteristiche molto variabili in dimensioni, tali da poter essere sfruttate in differenti possibili operazioni. Nei casi di misure più ampie, essi possono essere oggetto di divisioni interne a due piani per tutti i tipi di usi proposti: **commerciale/artigianato, spazi didattici, caffetteria/ristorazione** negli isolati ad ovest; per **strutture ricettive** invece perlopiù per il quadrante 3.



DIMENSIONE

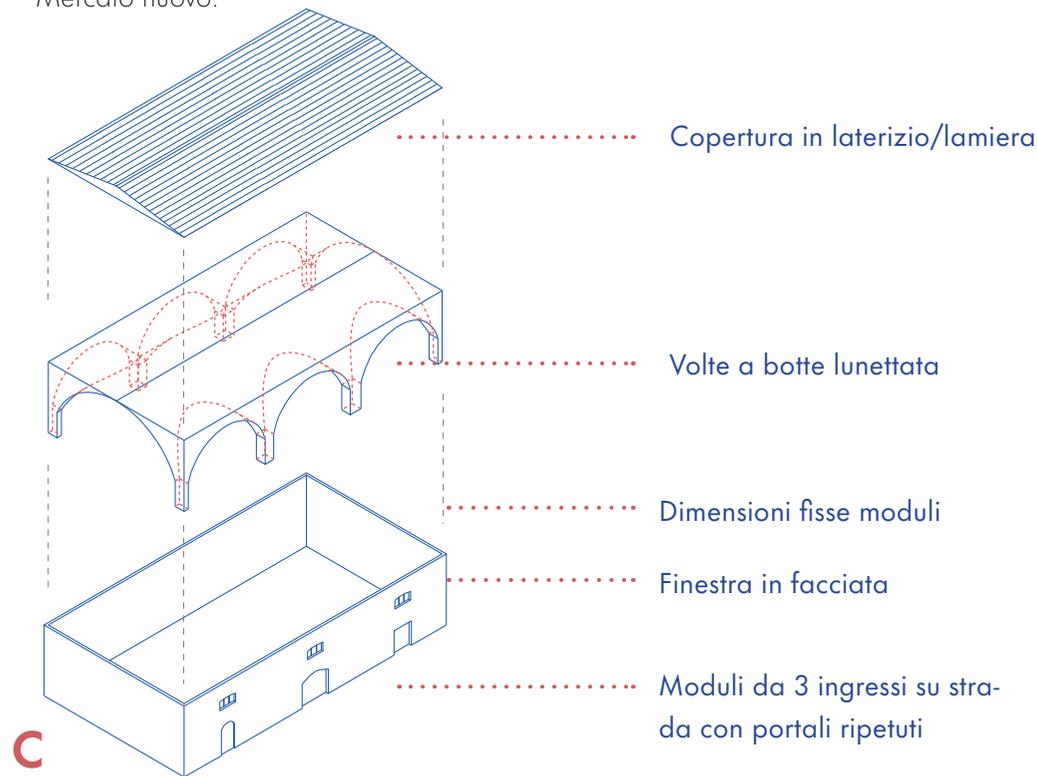


LOCALIZZAZIONE

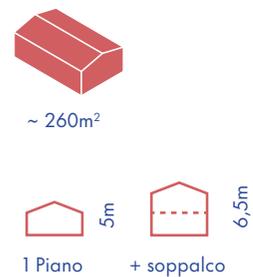


Tipologia C - Magazzini 1890

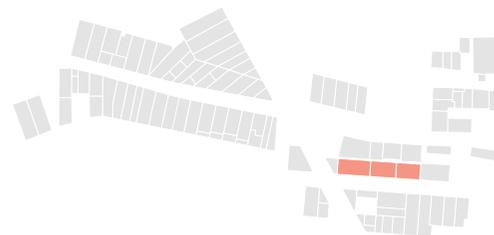
Tra i modelli presenti questa tipologia mostra caratteristiche fisse in dimensioni e forma. Le volte a botte lunettata ne conferiscono un pregio architettonico ma anche un limite circa il grado di trasformabilità. Posti lungo via Mercato Nuovo, che nel progetto è proposta come strada pedonale, posseggono potenzialmente riusi leggeri e flessibili come : **spazi didattici, spazi espositivi** o **spazi per caffetteria/ristorazione** affiancandosi all'attuale uso di spazi eventi di Mercato nuovo.



DIMENSIONE

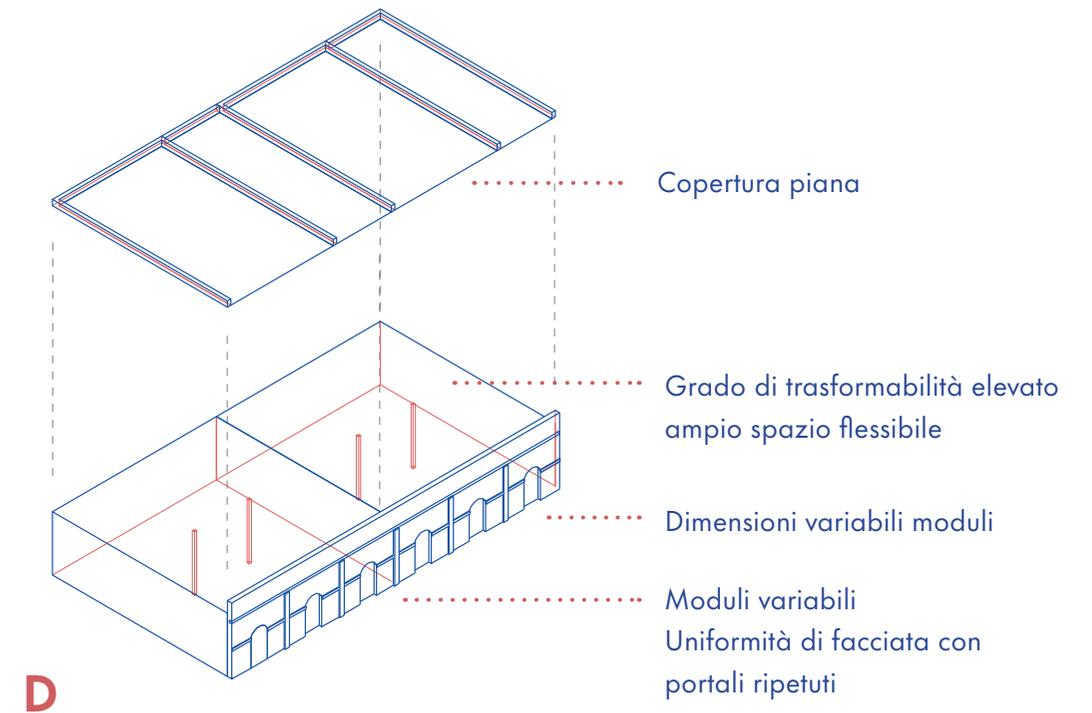


LOCALIZZAZIONE



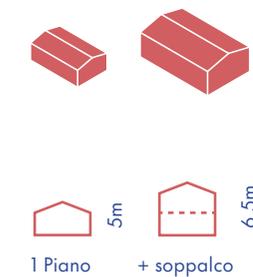
Tipologia D - Magazzini 1930

Questi magazzini, assieme riconducibili al 1890, mostrano caratteristiche architettoniche uniche in facciata, dov'è presente una uniformità legata da portali posti in continuità lungo via Costantinopoli. All'interno presentano un alto potenziale di trasformabilità e flessibilità delineato soltanto da pilastri in acciaio. Data la sua posizione e le sue caratteristiche uniche in facciata, l'uso proposto è riconducibile a: **spazi museali, spazi per performance** e **spazi didattici**.

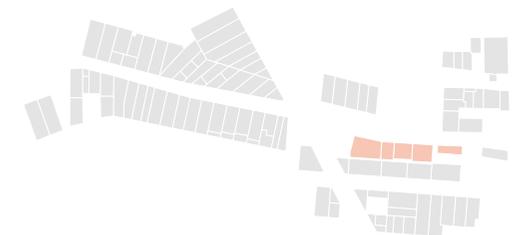


D

DIMENSIONE



LOCALIZZAZIONE





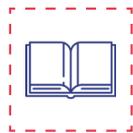
Artigianato Commerciale

Luoghi di produzione artigianale e di vendita



Spazio Museale

Spazi museali contemporanei pensati per l'allestimento di temporanee e permanenti



Didattica Community's Hub

Spazi multimediali dedicati alla didattica



Caffetteria e ristorazione

Luoghi di ristoro e relax per i cittadini e i turisti.



Residenza d'artista Foresteria

Riuso adattivo in strutture ricettive e/o case d'artista.



Spazio Espositivo

Luoghi dedicati all'allestimento di esposizione temporanee



Sport's Hub

Luoghi di ricreazione ed aggregazione sociale dedicati allo sport

INTERNO
ESTERNO

SPAZIO
CHIUSO / APERTO

sML

sML

sML

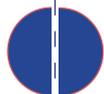
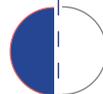
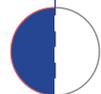
sML

sML

sML

sML

DIMENSIONI
S / M / L
[S=270m², M=300m², S=350m²]



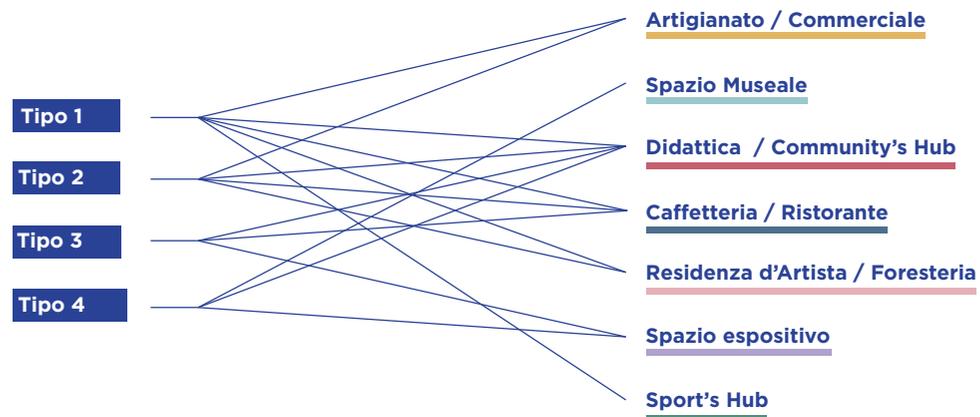
ORARIO DI ATTIVITÀ
GIORNO / SERA



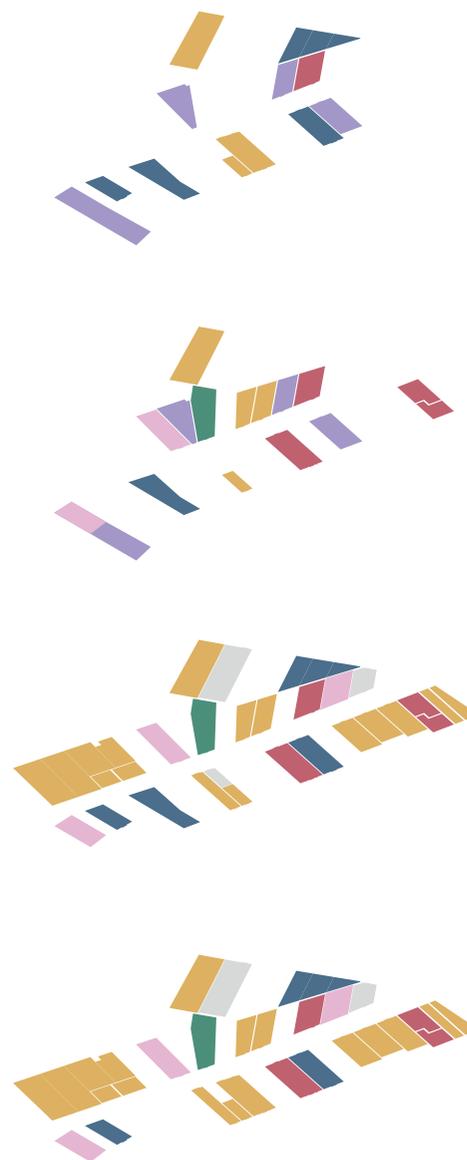
TIPOLOGIA DI STRUTTURA
A / B / C / D

La lettura sulle possibili destinazioni d'uso dei magazzini hanno evidenziato alcune potenziali direzioni di riuso adattivo futuro. Nei quadranti 1 e 2, i manufatti presentano un elevato grado di trasformabilità e dimensioni variabili tra loro, inoltre sono notevolmente flessibili a usi differenti. La posizione che essi occupano nello spazio in questione e gli utilizzi a cui attualmente sono stati destinati, suggeriscono il loro riuso in ambiti artigianali e commerciali. Nei quadranti 3 e 4 alcuni manufatti si discostano dagli altri. Essi presentano un'architettura differente rispetto a quella dei magazzini del quadrante 1 e 2 e sono visivamente più accattivanti. Per questo motivo si prestano a privilegiare funzioni di carattere socio-culturale come quelle museali, quelle didattiche e quelle di aggregazione sociale.

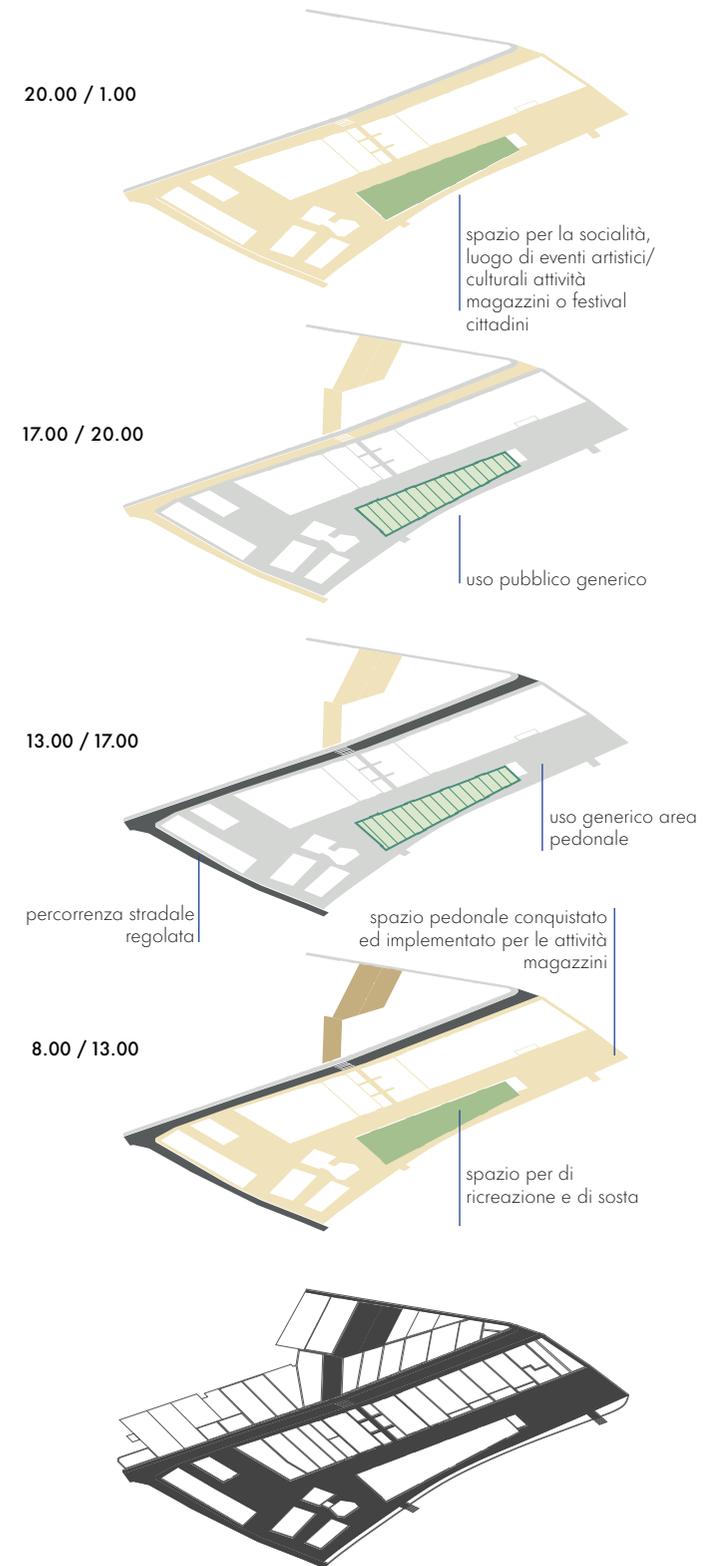
Di seguito si propone un'ipotetica lettura dei tempi, relative ai quadranti 1 e 2, relative a nuove destinazioni d'uso e degli spazi che li contengono.



Ipotesi di riuso quadranti 1 e 2



TEMPI

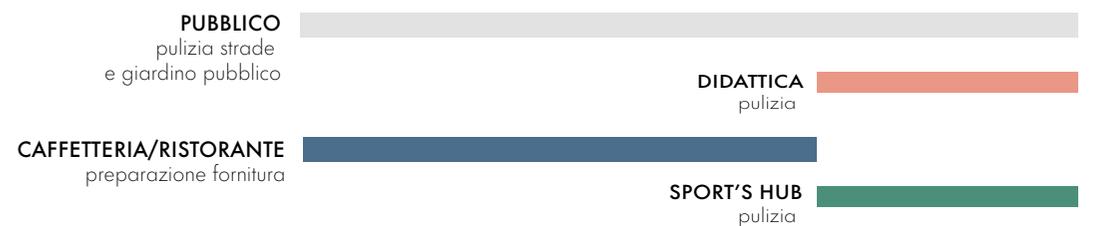


PREPARAZIONI

LUN MAR MER GIO VEN SAB DOM

00 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 00

04 05 06 07 08

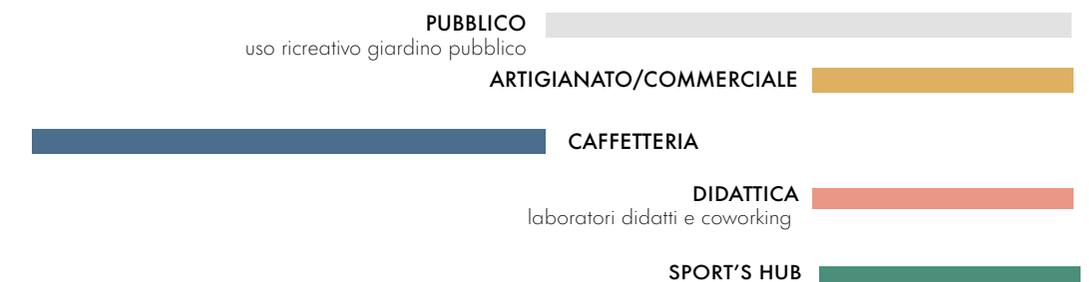


MATTINA

LUN MAR MER GIO VEN SAB DOM

00 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 00

06 07 08 09 10

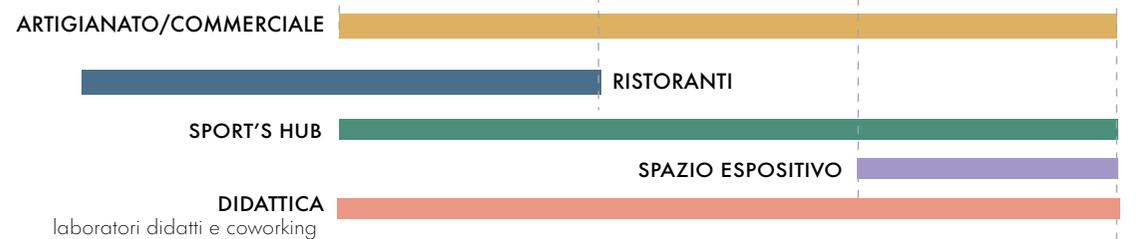


POMERIGGIO

LUN MAR MER GIO VEN SAB DOM

00 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 00

13 14 15 16 17

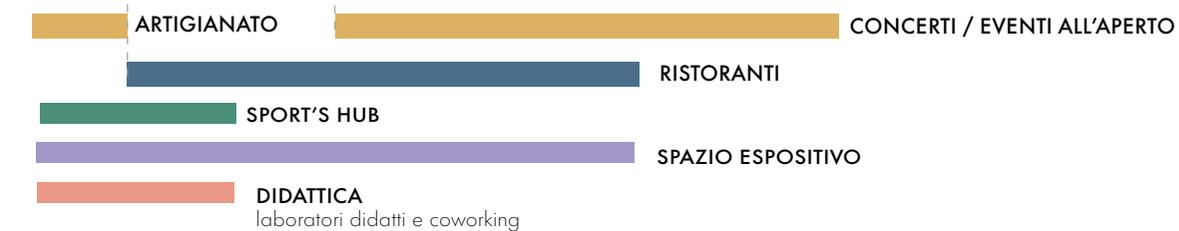


SERA

LUN MAR MER GIO VEN SAB DOM

00 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 00

17 18 19 20 21 22 23 00 01 02 03 04



CONCLUSIONI

Nel presente elaborato è stata proposta un'ipotesi di rigenerazione urbana del quartiere Porta Napoli di Taranto, attraverso l'utilizzo delle sue potenzialità turistico-culturali. Partendo da una attenta osservazione dei luoghi e da un approfondito rilievo fotografico è stato possibile definire le condizioni attuali del quartiere. Dall'analisi delle attività già in essere è stata, inoltre, riscontrata una significativa vivacità imprenditoriale di carattere culturale riconducibile al modello di sviluppo button-up. Scopo del presente elaborato è quello di favorire le condizioni che permettano questo tipo di rigenerazione urbana.

Dopo aver esaminato alcuni casi studio, in Italia e in Europa, e considerate tutte le progettazioni proposte a seguito del concorso d'idee bandito dal Comune di Taranto, la mia attenzione si è focalizzata sul progetto "Taranto Oasi Urbana". Il quartiere Porta Napoli vive una condizione di marginalità dovuta alla mancanza di luoghi di aggregazione e alla limitata presenza di attività commerciali e di spazi verdi pubblici.

La condizione di marginalità in cui versa il quartiere Porta Napoli appare paradossale, essendo esso da sempre, porta d'ingresso della città e importante snodo di comunicazione. Assieme alla sua descrizione, allo scopo di approfondire la conoscenza del luogo, sono state realizzate delle mappe esplicative tese ad evidenziare le rilevanze urbane di carattere oggettivo e percettivo. In seguito è stato stilato un abaco degli ex magazzini industriali presenti nel tessuto urbano, che ha permesso il loro immediato confronto circa gli stati di uso/disuso e lo stato di conservazione. Inoltre, la diretta interlocuzione con i proprietari delle attività che si svolgono in questo spazio ha permesso di conoscerne la vocazione culturale. La proposta progettuale successivamente formulata ha avuto lo scopo di sostenere queste interessanti iniziative.

L'ipotesi del progetto urbano si è sviluppata attraverso delle azioni capaci di connettere i differenti sistemi che governano il quartiere: il sistema della mobilità, il sistema del costruito e il sistema dello spazio aperto. Gli elaborati grafici descrivono tali azioni che in sintesi possono essere raggruppate nel seguente modo: riuso e recupero dello spazio pubblico sia attraverso la demolizione di edifici in pessimo stato di conservazione sia attraverso una significativa modifica della viabilità a sud del quartiere. Inoltre viene favorita la mobilità lenta con la realizzazione di piste ciclabili che collegano il quartiere alla città vecchia e al quartiere Tamburi. L'obiettivo ultimo è così fornire al quartiere Porta Napoli un contributo di idee alternativo e aggiuntivo a quanto già presentato dalle altre progettazioni, focalizzando l'attenzione sulle attività in germinazione. Auspico che queste, in una realtà caratterizzata da una profonda crisi economica, possano essere considerate reali risorse su cui investire per lo sviluppo economico- culturale della mia città.

BIBLIOGRAFIA

- / C. Macchi Cassia, *Il grande progetto urbano - La forma della città e i desideri dei cittadini*, Carocci, Roma, 1991
- / C.Sposito, *Sul Recupero delle aree industriali dismesse, Tecnologie materiali impianti ecosostenibili e innovativi*, Maggiori Editore, ISBN 978-88-387-6107-8, Milano, 2012, pag.24-27
- R. Gambino, *Dal recupero alla riqualificazione urbana: nuove politiche, strumenti e strategie operative*, in C. Giammarco&A.Isola, *Disegnare le periferie: il progetto del limite*, NIS, Roma, 1993
- B. Secchi ., *Le condizioni sono cambiate*, in "Casabella" n. 498, Milano 1984
- / C.Sposito, *Trasformazione e riuso dei vuoti urbani - Il ruolo delle aree industriali dismesse nella riqualificazione urbana*, Saggi e punti di vista, Dipartimenti di Architettura, Università di Palermo, Italia, rivista TECHE, 2016, ISSN online: 2239-0243
- / C.Sposito, *Trasformazione e riuso dei vuoti urbani*, Saggi e punti di vista, Dipartimenti di Architettura, Università di Palermo, Italia, rivista TECHE, 2016, ISSN online: 2239- 0243
- / F. Bianchini e M. Parkinson, *the West European Experience*, Manchester University Press, 1993
- / M.Nuccio e D. Ponzini, *Le strategie di rigenerazione della città creativa*, in *Laboratori ubrani. Organizzare la rigenerazione urbana attraverso la cultura e l'innovazione*, a cura di F. Montanari e L. Mizzau, Fondazione Giacomo Brodolini, Roma, Ottobre 2015, pag. 86-87, ISBN 9788895380278
- / G.Evans, *Measure for Measure: Evaluating the Evidence of Culture's Contribution to Regeneration*, Urban Studies, Sage Publications, Inc. Vol.42, 2005
- / A. Pratt , *The Cultural Contradictions of the Creative City*, City, Culture and Society, 2 (3), 2011, p. 123-130
- / D. Ponzini, *Bilbao Effects and Narrative Defects*, Cahiers de recherche du Programme Villes & territoires, Sciences Po, Parigi, 2010
- / D.Ponzini, M.Nastasi, *Starchitecture : scene, attori e spettacoli nelle città contemporanee*, Allemandi & C, Torino, 2011
- / P.L. Sacco, G.Ferilli, *Il distretto culturale evoluto nell'economia post-industriale*, FrancoAngeli, Milano 2006, p. 194-213
- / L.Cataldo, *Musei e patrimonio in rete : dai sistemi museali al distretto culturale evoluto*, Milano, Hoepli, 2014
- / Martelloni R., *Nuovi territori. Riflessioni e azioni per lo sviluppo e la comunicazione del turismo culturale*, Milano, Franco Angeli, 2007
- / S. Bagdadli, *Le reti di musei. L'organizzazione a rete per i beni culturali in Italia e all'estero*, Milano, Egea, 2001
- / G. Alberti, D. Giusti, *Alla ricerca dei distretti culturali. Un'analisi critica della letteratura*, Liuc Papers n. 229, Serie Management ed economia della cultura 2, pp. 1-31, [http:// www.biblio.liuc.it/liucpap/pdf/229.pdf](http://www.biblio.liuc.it/liucpap/pdf/229.pdf), 29.07.2015., 2009
- / M. Preite, *Paesaggi industriali e patrimonio Unesco*, Industrial heritage 2, Roma, C&P Adver Effigi,

2018

- / L.Zamirri , M. Brito, *FROM INDUSTRY TO TOURISM: THE CASE OF LX FACTORY IN THE ALCÂNTARA DISTRICT*, University of Oradea, Department of Geography, Tourism and Territorial Planning
- / B. Grèsillon, *La reconversion d'un espace productif au cœur d'une métropole : l'exemple de la Friche de la Belle de Mai à Marseille*, TELEMME - UMR 6570, Rives méditerranéennes, 2011 (38), p.87-101
- / P. Panzetta , *Lavoro e immigrazione: analisi dei dati del territorio tarantino*, 2017 in: A.Panico, a cura di, *Immigrazione, protezione internazionale e lavoro, una ricerca sul territorio ionico*, Pubblicazioni Italiane, 2017
- / G. Peluso, *Storia di Taranto*, Scorpione Editrice, Taranto, 2005
- / M. Guadagnolo, *Tapaz Tarentum Taranto - L'Evoluzione urbanistica dall'età greca ai nostri giorni*, Scorpione Editrice, Taranto, 2005
- / Comune di Taranto - Urban Transition Center, https://www.comune.taranto.it/attach-ments/article/3909/COMUNE%20DI%20TARANTO%20-%20urban%20transition%20center%20-%20slide%203_12_2020.pdf
- / Dossier di Candidatura - Giochi del Mediterraneo 2026, http://www.tarantofuturoprossimo.it/XXGIOCHIDELMEDITERRANEO/DOC/Taranto2025_Dossier%20di%20Candidatura_ITAWeb.pdf
- / M. Valz-Gris, U.Occhinegro, *Ecosistema Taranto- Così rinasce la Città dei due mari*, inserto, Domus 1060 Settembre
- / P. De Leo, *Taranto dei Due Mari*, Editalia, Roma, 1996
- / B. Moretti, *Beyond the Port City - The Condition of Portuality and the Threshold Concept*, Jovis, 2020

TESI E DOTTORATI DI RICERCA

- / C. Novembre, *Dottorato di ricerca, Trasformazioni urbane e sviluppo locale. Elementi di competitività tra città*, Università degli Studi di Catania, 2012 pag.73-74
- / M. Lavagna , *Città e Cultura. Politiche per uno sviluppo urbano sostenibile basato sulla cultura*, Tesi di Dottorato di Ricerca in Economia della Comunicazione e dello Spettacolo, IULM, Milano, Tutor Prof. M. Trimarchi, 2005
- / Ilaria Tonti, *Elisa Torricelli, Spazi e scenari per la città resiliente. Il valore rigenerativo degli scarti urbani nell'area torinese*, Politecnico di Torino, 2018
- / Beatrice Balducci, *Chiara Torregrossa, Prospettiva Ballarò*, Politecnico di Milano, Milano, 2019
- / S.Cavaliere, *Questioni di giustizia e pianificazione urbana: un approccio collaborativo alla rigenerazione nella città di Taranto*, Politecnico di Torino, Torino, 2019

SITOGRAFIA

/ <https://www.domusweb.it/italy/speciali/biennale-architettura-veneziana-2021/2021/talk-ecosistema-taranto-come-rinasce-la-citta-dei-due-mari.html>

/ Cantieri Culturali alla Zisa, https://it.wikipedia.org/wiki/Cantieri_Culturali_alla_Zisa

/ Una storia d'amore, Cantieri culturali alla Zisa, <https://www.cantiericulturalizisa.it/storia/>

/ Westergasfabriek, Amsterdam - broedplaats voor creatieve energie, <https://www.braaksma-roos.nl/project/westergasfabriek-amsterdam/>

/ Westergasfabriek Terreno, Amsterdam, Olanda, <https://www.mecanoo.nl/Projects/project/91/Westergasfabriek-Terrain>

/ Cultuurpark Westergasfabriek, <http://www.gp-b.com/cultuurpark-westergasfabriek>

/ <https://www.farmculturalpark.com/la-nostra-storia/>

/ PPTR Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, <http://www.paesaggiopuglia.it/>

/ <https://www.peacelink.it/tarantosociale/i/3352.html>

/ <https://www.treccani.it/enciclopedia/taranto>

/ www.istat.it

/ <https://it.wikipedia.org/wiki/Taranto>

/ <https://www.invitalia.it/cosa-facciamo/contratti-istituzionali-di-sviluppo/cis-taranto>

/ Taranto futuro prossimo - Piano strategico di sviluppo e valorizzazione del territorio tarantino, <https://partecipazione.regione.puglia.it/processes/taranto-futuro-prossimo?locale=it>

/ Programma Operativo della Regione Puglia 2014-2020, per approfondimenti <https://por.regione.puglia.it/por>

/ <https://por.regione.puglia.it/-/bando-pubblico-per-la-selezione-delle-aree-urbane-e-per-l-individuazione-delle-autorit%C3%A0-urbane>

/ Contratto istituzionale di sviluppo Taranto, <https://www.invitalia.it/cosa-facciamo/contratti-istituzionali-di-sviluppo/cis-taranto>

/ <https://www.beniculturali.it/comunicato/pac-piano-per-larte-contemporanea-33-i-progetti-selezionati>

/ Cittadini e Lavoratori Liberi e Pensanti, <https://www.liberiepensanti.it/>

/ TRUSt: Taranto Regeneration Urban Street, <https://firenzeurbanlifestyle.com/trust-taranto-regeneration-urban-street/>

/ Street art a Taranto - I murali di T.R.U.St. nella città capitale europea del genere, <https://www.tribune.com/arti-visive/street-urban-art/2021/11/street-art-taranto-murali-foto/>

/ <https://www.sporteconomy.it/e-ionios-la-mascotte-dei-giochi-del-mediterraneo-taranto-2026/>

/ <https://www.peacelink.it/>

/ A Taranto vecchia 50 case in vendita a un euro, via al bando: "Costruiamo il futuro della città", https://bari.repubblica.it/cronaca/2021/04/22/news/case_a_un_euro_a_taranto-297601059/

/ Case a 1 euro - Recupero e valorizzazione, <https://www.comune.taranto.it/index.php/45-news-eventi/2687-case-a-1-euro-recupero-e-valorizzazione>

/ Autorità Portuale di Taranto riqualifica molo San Cataldo https://www.niiprogetti.it/autorita-portuale-di-taranto-riqualifica-molo-san-cataldo/?doing_wp_cron=1656804003.2090919017791748046875

/ Taranto riparte dal nuovo waterfront, https://www.archiportale.com/news/2020/08/architettura-taranto-riparte-dal-nuovo-waterfront_77985_3.html

/ E se Taranto riuscisse a riqualificare il proprio waterfront? <https://www.tribune.com/progettazione/architettura/2020/10/taranto-riqualifica-re-waterfront/>

/ Waterfront Mar Grande, 16 milioni dal Ministero delle Infrastrutture <https://www.corriereditaranto.it/2022/01/02/waterfront-mar-grande-16-milioni-dal-ministero-delle-infrastrutture/>

/ Taranto – Oasi Urbana, <https://www.archistart.net/news/taranto-oasi-urbana/#>

DOCUMENTI

/ Taranto e Grecia Salentina, candidata capitale della cultura 2022, 30 luglio 2020 [https://www.comune.taranto.it/attachments/article/2641/slide%20capitale%20cultura%20\(1\).pdf](https://www.comune.taranto.it/attachments/article/2641/slide%20capitale%20cultura%20(1).pdf)

/ N. Smith, New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy. Antipode, 2002. <https://doi.org/10.1111/1467-8330.00249>

/ D. Dirani, Nasce il Distretto culturale evoluto – Soft Economy, Il Sole 24 Ore, Milano, 2012, Symbola

/ J. Doeser, M. Kim, Governance Models for Cultural Districts, GCDN (Global Cultural District Network), <https://gcdn.net/wp-content/uploads/2018/04/GCDN-Governance-Models-for-Cultural-Districts-2018.pdf>, 2018

/ M. Di Carlentini, S. John Liotta, Farm Cultural Park, Planur-e, 2016

/ N. Martinelli N, G. Calvano., L. Carrera, Taranto dopo l'acciaio: tra politiche, strategie di rinascita e processi di rigenerazione, Working papers: rivista online di Urban@ it- 1/2017, 2017

/ Lavoro in corso per la rinascita, Taranto, Comune di Taranto 2020

/ Comune di Taranto - Urban Transition Center, https://www.comune.taranto.it/attachments/article/3909/COMUNE%20DI%20TARANTO%20-%20urban%20transition%20center%20-%20slide%203_12_2020.pdf

/ Progetto di riqualifica dei paesaggi urbani di porta Napoli, nodo urbano strategico della città di Taranto, Taranto, Gennaio 2021

/ Piano Urbanistico della Mobilità Sostenibile, Taranto, Aprile 2018

Vorrei ringraziare sentitamente il prof.Crotti, per avermi dato sempre nuovi spunti su cui riflettere e per la significativa disponibilità nel lavoro di tesi. Ad Ilaria, per essere stata sempre di supporto, e per avermi caricato nei momenti di difficoltà.

A Santiago per aver contribuito al lavoro e per gli spunti interessanti.

Vi ringrazio davvero per la pazienza e per il supporto che mi avete mostrato in questo mio periodo di alti (pochi) e bassi (tanti).

Grazie.

Ai miei genitori, a mia sorella e alla mia intera famiglia.

Senza di voi non sarei la persona che sono.

In particolare vorrei ringraziare mio padre. Senza il tuo affetto, i tuoi sacrifici ed insegnamenti non so come avrei potuto fare. Grazie per essere un genitore perfetto.

A mia madre e a zia Rossella. Se davvero esiste un posto lassù, spero siate orgogliose di me.

Ai miei amici. Non saprei come fare a ringraziarvi uno ad uno. Siete tanti, ed io molto fortunato. Se stai leggendo queste righe, sappi che ti ringrazio infinitamente. In questo lungo e complicato periodo della mia vita hai contribuito a darmi la forza che tante volte mi è venuta a mancare. Ti ringrazio per avermi aiutato a rialzarmi o semplicemente per aver riso con me. Spero tu ci sia anche nel mio futuro.

Grazie.

