

urban@it

Centro nazionale di studi per le politiche urbane

Working papers. Rivista online di Urban@it - 2/2020

ISSN 2465-2059

Problemi maligni e strategie di rigenerazione urbana. Appunti per Taranto

Francesco Rotondo

Urban@it Background Papers

Rapporto sulle città 2020
LE CITTÀ PROTAGONISTE DELLO SVILUPPO SOSTENIBILE
ottobre 2020

Abstract

Città in declino demografico negli ultimi tre censimenti, associata indistintamente alla produzione dell'acciaio e all'inquinamento che questo genera, con un centro storico caratterizzato da gravi processi di spopolamento e degrado edilizio, uscita da poco da un grave dissesto economico sancito nel 2006 con il fallimento finanziario, Taranto si presenta come uno di quei problemi che Rittel e Webber (1973) avrebbero definito *wicked problems* (problemi maligni), cioè intrinsecamente resistenti a una soluzione chiara e concordata. In questo quadro la città nel 2017, ha provato a voltare pagina. Ha ricominciato a programmare e pianificare il territorio, cercando di riappropriarsi di un ruolo che negli ultimi trent'anni è stata, nei fatti, incapace di svolgere. Attraverso la redazione di alcuni strumenti di pianificazione generale e di mobilità, ha iniziato ad elaborare una strategia generale di transizione ecologica, economica e sociale della città e del suo territorio, dall'attuale disciplina urbanistica a quella futura, attraverso l'attuazione di programmi di rigenerazione urbana. È un processo dagli esiti ancora incerti ma che delinea la volontà di costruire uno sviluppo locale autosostenibile capace di divenire riferimento endogeno per tutti i soggetti che intendono fornire il loro contributo alla rigenerazione di questa importante area italiana che ha fornito il suo rilevante e "costoso" contributo alla industrializzazione della nazione. Nel contributo si delinea il ruolo della rigenerazione urbana nella città vecchia, nel percorso di transizione appena avviato.

City in demographic decline in the last three censuses, indistinctly associated with the production of steel and the pollution it generates, with a historic center characterized by severe depopulation and building degradation processes, which recently emerged from a serious economic crisis sanctioned in 2006 with financial failure, Taranto presents itself as one of those problems that Rittel and Webber (1973) would have called wicked problems, that are intrinsically resistant to a clear and agreed solution. In this context, the city in 2017 tried to turn the page. It has started to plan the territory again, trying to regain possession of a role that in the last thirty years it has been unable to play. Through the drafting of some general planning and mobility tools, he began to develop a general ecological, economic and social transition strategy for the city and its territory, from the current urban planning to the future, through the implementation of urban regeneration. It is a process with still uncertain results but which outlines the will to build a self-sustainable local development capable of becoming an endogenous reference for all those who intend to contribute to the regeneration

of this important Italian area that has provided its relevant and “expensive” contribution to the industrialization of the nation. The paper outlines the role of urban regeneration in the old city, in the transition path just started.

Parole chiave / *Keywords*

Sostenibilità, Pianificazione urbanistica, città in decrescita, Rigenerazione urbana, Costruire competenze / *Sustainability, Urban planning, Shrinking cities, Urban regeneration, Capacity building.*

Introduzione

Taranto prima dell'industrializzazione di massa era pressoché limitata alla città vecchia. Un'isola su cui vivevano circa trentamila abitanti. Taranto moderna si è formata sulla base di due imponenti interventi industriali di iniziativa statale che ne hanno completamente modificato i connotati urbanistici. Alla fine dell'Ottocento e nel primo ventennio dei novecento si installa in città la più importante base navale nazionale occupando ampie superfici sul mare in zone che oggi risultano al centro della città consolidata. L'area dell'arsenale occupa un'ampia area dell'affaccio sul Mar Piccolo ed insieme ad ospedale militare, base navale e deposito carburanti, oltre alla base dell'aeronautica ed alla successiva nuova base Nato disposta sul Mar Grande, testimonia l'imponente presenza fisica delle forze armate in città. L'ex Italsider occupa una superficie pari a circa il doppio di tutta l'attuale superficie urbanizzata dell'intero comune, con un'impronta ecologica determinata dalle aree interessate dall'inquinamento atmosferico conseguente alle modalità produttive che incide su una capacità di carico già limitata dalle usuali ulteriori fonti di inquinamento come il traffico o il riscaldamento di una città di circa duecentomila abitanti.

L'articolo (rinviando ad altri contributi, come quello di Camarda *et al.*, 2015, le analisi sullo stato socio economico della città) intende illustrare le innovazioni introdotte dagli strumenti urbanistici e per la mobilità nella loro capacità di anticipare la strategia di transizione che il Comune ha successivamente definito con ulteriori atti amministrativi e che è divenuta la base concettuale con cui valutare e attuare anche le politiche nazionali e regionali che si stanno sviluppando per il territorio ionico, con la volontà di costruire uno sviluppo locale autosostenibile capace di divenire riferimento endogeno per tutti i soggetti che intendono fornire il loro contributo alla rigenerazione di questa importante area italiana che ha fornito il suo rilevante e “costoso” contributo alla industrializzazione della nazione.

In questi strumenti la rigenerazione urbana è divenuta lo strumento utile a coniugare i tempi lunghi della struttura paesaggistico-ambientale individuata nel Dpp e delle infrastrutture per la mobilità con i tempi brevi delle nuove economie e delle innovazioni sociali che si formano in una città così articolata e ricca di contraddizioni. La rigenerazione della città vecchia è il primo processo avviato di questa strategia di transizione ecologica, economica e sociale, di cui si illustrerà l'inizio del percorso, attraverso la Sisus (Strategia integrata di Sviluppo urbano sostenibile).

Ecosistema Taranto: dal Documento programmatico alla strategia

4

La pianificazione urbanistica della città di Taranto è sostanzialmente ferma¹ al 1978². Nello stesso periodo (1973³) è stato elaborato e approvato il piano di recupero della città vecchia rimasto in gran parte inattuato. Dopo quel periodo, tranne forse alcuni episodi legati ad alcuni finanziamenti europei (ad esempio Urban II nel 2004), la città non più avuto interesse e capacità di riconsiderare il suo ruolo in modo consapevole e autonomo. È evidente che l'assetto territoriale, infrastrutturale, ambientale e paesaggistico delineato nello strumento degli anni settanta (tra l'altro interessato da ampie forme di abusivismo edilizio che ne hanno spesso scardinato qualsiasi coerenza) non corrisponde alle attuali necessità di abitanti e operatori economici e sociali. A partire dal 2017 la città ha ricominciato pianificare il proprio territorio e i suoi principali assetti.

Si avvia la redazione del Documento programmatico preliminare (Dpp⁴) al Piano urbanistico generale (Pug) con l'idea di pianificare le strategie e l'assetto della struttura paesaggistica e ambientale configurando uno scenario a lungo termine da utilizzare anche nel periodo di formazione del Pug, che disciplinando i diritti edificatori richiede certamente tempi più ampi. Sulla base di questi assunti fondamentali, il Documento, promuove una strategia di transizione dalla monocultura dell'acciaio che chiama «Ecosistema Taranto», preannunciando le principali strategie da perseguire per la differenziazione del tessuto economico e produttivo tarantino e per la rigenerazione urbana e il risparmio di suolo.

I temi della diversificazione che il Dpp individua sono una diretta conseguenza dell'approfondimento del Sistema territoriale locale:

- lo sviluppo della logistica;
- lo sviluppo turistico dell'arco ionico;
- la valorizzazione dell'economia della cultura;
- lo sviluppo delle innovazioni in campo sociale, economico e tecnologico;
- lo sviluppo delle economie del mare;
- la riqualificazione e lo sviluppo dell'agricoltura e delle sue molteplici forme di valorizzazione economica, sociale e territoriale.

1 Taranto è la città dei mille progetti, rimasti quasi sempre solo su carta e rimandati all'infinito in un crescendo di disillusioni per i cittadini che ormai non credono più a nulla e che disperano nelle capacità della politica di dare un volto alle idee. La crescente astensione dal voto è l'evidente segno della sfiducia dei cittadini nelle istituzioni ormai da tanto tempo incapaci di promuovere azioni di cambiamento rispetto allo stato di un territorio sofferente dal punto di vista strutturale, economico, sociale, sanitario e ambientale.

Ricordiamo tutti le parole pronunciate nel 2012 da parte dell'ex ministro Clini che, in piena battaglia legale, contrapponeva le ragioni della Procura di Taranto alle iniziative del Governo in merito al sequestro degli impianti di produzione dell'Ilva, garantiva tempi brevi (addirittura pochi mesi) per la copertura dei parchi minerali e l'attuazione delle prescrizioni AIA ... (stralcio dell'articolo pubblicato sulla pagina dell'associazione Inchiostro Verde il 25.07.2017, all'indirizzo: <https://www.inchiostroverde.it/2017/07/25/63858-2/>).

2 Il Comune di Taranto è dotato di Piano Regolatore Generale, redatto (come Variante Generale al P.R.G. progettato dagli Architetti Francesco e Giorgio Calza-Bini) dal prof. Arch. Giovanni Barbin e dall'Ing. Francesco Vinciguerra, adottato dal Consiglio Comunale con provvedimento nr. 324 del 09/09/1974 ed approvato definitivamente dalla Regione Puglia con D.P.G.R. nr. 421 del 20/03/1978.

3 Il Piano di risanamento e restauro Conservativo della Città Vecchia di Taranto parti nel 1968 con incarico dato dal Sindaco Curci all'Arch. Franco Blandino. L'equipe che affiancò l'Architetto Blandino, formata dagli Architetti Carobbi e Trovato, consegnò il piano nel '69; venne adottato nel 1971, e discusso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del Ministero. La Regione Puglia, nel frattempo istituita, lo approvò nel 1973.

4 <http://www.comune.taranto.it/index.php/elenco-servizi/modulistica-dei-procedimenti/dpp-documento-programmatico-preliminare>, sito web visitato il 05.04.2020.

Questi si integrano e amplificano gli obiettivi urbanistici del Dpp che sono stati identificati

- nella riqualificazione dell'assetto urbano nei suoi diversi frammenti di quartiere;
- nella riqualificazione dell'assetto delle aree produttive sulle due direzioni prevalente di Bari e Brindisi;
- nella riqualificazione dell'assetto infrastrutturale per sviluppare una mobilità sostenibile come delineata nel Pums approvato.

5

In sintesi, rappresenta un'anticipazione consistente del nuovo Pug, tale da costituire un'adeguata base conoscitiva e propositiva per anticipare alcune delle politiche di rigenerazione urbana e produttiva urgenti e indifferibili, in attesa del nuovo piano urbanistico comunale. Il documento dichiara esplicitamente che i consistenti diritti edificatori residui dovranno essere trasferiti e utilizzati nei processi di rigenerazione urbana nelle aree urbane esistenti e identificate nel Dpp.

Dopo aver verificato e ampiamente integrato l'individuazione dei beni ambientali, culturali e paesaggistici che caratterizzano il patrimonio identitario del Comune a partire dal Piano paesaggistico territoriale regionale (Pptr), il Documento stabilisce le direttrici del futuro sviluppo di Taranto: identificare e rigenerare le numerose risorse latenti che due cicli di produzioni industriali eterodirette (arsenale e ex Italsider) hanno disseminato sul territorio e che attualmente risultano abbandonate, sottoutilizzate o lasciate al degrado; ricucire i diversi frammenti che compongono l'insediamento di questa città arcipelago, promuovendo una diversa mobilità, capace di supportare uno sviluppo locale autosostenibile [Magnaghi 2010].

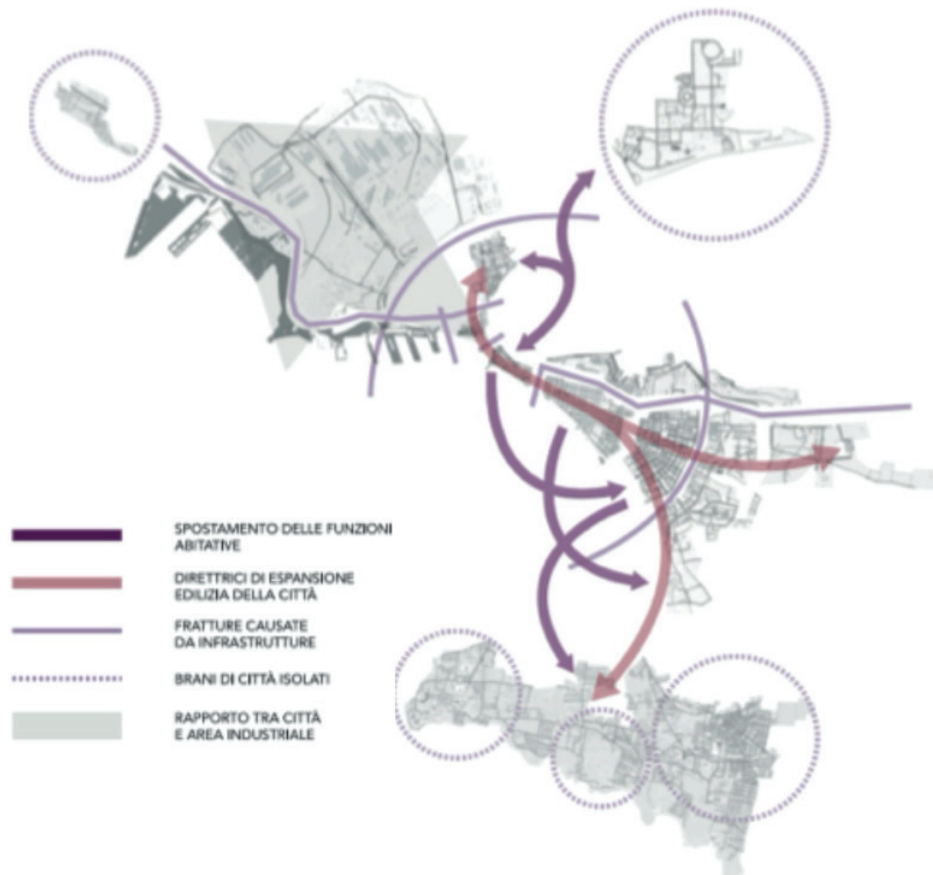


Fig. 1. Schema dei frammenti che compongono la città di Taranto
(Fonte: Dpp Comune di Taranto <http://www.comune.taranto.it/index.php/elenco-servizi/modulistica-dei-procedimenti/dpp-documento-programmatico-preliminare>).

L'assetto infrastrutturale viene definito dal Piano urbano per la mobilità sostenibile (Pums) approvato nel 2018. Nel piano il trasporto collettivo viene completamente riorganizzato adottando la soluzione tecnologica del *Bus Rapid Transit* (Brt), identificando due linee principali capaci di collegare i quartieri frammentati di Taranto. Tali direttrici saranno oggetto della preferenziazione della sede e semaforizzazione delle intersezioni per garantire un'adeguata velocità commerciale.

Si rivede integralmente il servizio marittimo di trasporto locale individuando le condizioni di sostenibilità tecnico-economica per realizzare un servizio di collegamento costiero capace di svolgere sia la funzione di linea costiera di Tpl sia quello di circuitazione turistica.

Viene prevista una rete principale di viabilità ciclopedonale fondata sul principio di intermodalità e di contestualizzazione paesaggistica delle soluzioni (subito dopo il Pums, è stato approvato il primo Piano per l'eliminazione delle Barriere architettoniche coerente con questa strategia).

Per il trasporto privato la strategia fondante il piano è l'introduzione di una Zona a traffico di attraversamento limitato (Ztal) gestita da un *Intelligent traffic system* (Its), che ha l'obiettivo di eliminare il traffico di puro attraversamento della città vecchia,

l'isola su cui è nata la città, patrimonio storico di immenso valore culturale oggi utilizzata come una grande rotatoria di accesso alla città compatta.

Il piano prevede di accompagnare la creazione della Ztal con parcheggi di scambio alle estremità dell'area interessata, servizi di *bike sharing* e *car sharing* con prenotazione combinata del Tpl e un sistema di logistica urbana delle merci. Naturalmente, tutte questi cambiamenti al sistema del trasporto pubblico e privato avverranno per fasi incrementali.

7



Fig. 2. Schema di ricucitura della città di Taranto
(Fonte: Dpp Comune di Taranto <http://www.comune.taranto.it/index.php/elenco-servizi/modulistica-dei-procedimenti/dpp-documento-programmatico-preliminare>).

La strategia integrata di sviluppo urbano sostenibile della città vecchia

Nella strategia di transizione sommariamente descritta, fondamentale è il ruolo che svolge la rigenerazione della città vecchia, non soltanto per il valore simbolico che riveste ma come prima verifica di una strategia basata sulla valorizzazione del patrimonio come elemento cardine del nuovo modello di sviluppo autosostenibile promosso.

Come noto⁵, dai primi crolli del 1975, il nucleo storico si è progressivamente svuotato di abitanti (29.652 abitanti censiti nel 1881, oggi non superano 2.000), funzioni (ne sono rimaste poche e collocate sui bordi dell'isola) ed è stata abbandonata ad un degrado pervasivo e diffuso. Non si tratta di un ordinario caso di quartiere periferico da riqualificare cui siamo stati abituati negli ultimi trent'anni in Italia per effetto delle note politiche di programmazione urbana complessa [Ombuen *et al.* 2000], ma di un coacervo di questioni sociali, demografiche, economiche, urbanistiche ed edilizie di non semplice soluzione. Anche in città vecchia con i pochi ma coriacei abitanti rimasti, lo spazio urbano è divenuto l'ambito privilegiato di affermazione e sperimentazione per una nuova relazione tra i beni che lo compongono e i diritti dei cittadini che alcuni autori hanno sintetizzato in beni comuni urbani [Ostrom 1990].

La rigenerazione urbana ha la necessità di assumere anche le forme della cura e dell'amministrazione condivisa dei beni comuni urbani [Giusti 2018]. Rigenerare la città vecchia di Taranto necessita di occuparsi non soltanto delle pietre ma anche degli uomini che sono rimasti ad abitare questi luoghi, nella consapevolezza del livello di complessità da affrontare e della insufficienza dei soli strumenti urbanistici: un approccio *people-centered* e *place-sensitive* [Rakodi e Lloyd-Jones 2002; Habitat III 2016].

Si tratta di un processo che probabilmente non si esaurirà in tempi brevi ma che occorre iniziare. In questa ottica si sono avviati numerosi processi integrati con quelli che possiamo chiamare gli agenti intermedi dei pochi e fieri abitanti rimasti (ad esempio il parroco, il gestore del bar più attivo nonché organizzatore di eventi, associazione di ex carcerati, associazione di genitori, ecc.), con i quali si sono confrontati possibili scenari di rigenerazione a partire anche dagli interventi più facilmente perseguibili in funzione dei finanziamenti disponibili.

Le due principali fonti finanziarie disponibili per la città vecchia sono il Cis⁶ e i fondi regionali del Pors Fse-Fesr 2014-2020 della Regione Puglia⁷ che hanno finanziato

5 Il 22 novembre del 1969 fu organizzata su iniziativa di alcuni privati una tavola rotonda dal titolo "Un monumento nell'Italia da salvare: Taranto vecchia", alla quale parteciparono molti intellettuali dell'epoca invocando la sua salvaguardia. Tra questi, lo storico dell'arte Giulio Carlo Argan, dichiarò in quell'occasione: "La questione del centro storico tarantino è una questione di importanza nazionale e non soltanto locale. Si tratta di conservare un complesso monumentale che interessa tutto il Paese e alla cui conservazione tutto il Paese deve concorrere."

6 Il Contratto Istituzionale di Sviluppo (Cis) per Taranto è stato avviato a seguito dell'approvazione della Legge 20/2015 e prevede una spesa complessiva al 30.09.2018 di circa 1.000,7 M€. di cui circa 90 M€. per la riqualificazione della città vecchia, attività non ancora avviata. Purtroppo il Cis ha sofferto dei cambi di governo verificatisi a scala nazionale, con i conseguenti cambi di Responsabili del Contratto (Ruc) che probabilmente hanno contribuito significativamente a determinarne il rallentamento. Secondo le stime ufficiali (<http://cistaranto.coesionemezzogiorno.it/primo-piano/cis/quadro-informativo-dello-stato-di-attuazione-fisico-finanziario-e-procedurale-complessivo-del-cis-al-30-settembre-2018-2/>), lo stato di attuazione fisico, finanziario e procedurale complessivo del Cis al 30 settembre 2018 presenta un avanzamento finanziario complessivo del Cis, considerato in termini di spese effettivamente sostenute, di circa 300,1 milioni di euro, pari al 29,8% del totale finanziato al 30 settembre 2018. Da allora l'avanzamento è stato molto limitato e ripetutamente l'amministrazione Comunale ha sollecitato il riavvio delle attività. L'articolo di Domenico Palmiotti sul Sole 24Ore del 25.05.2017 si intitolava *Contratto di sviluppo di Taranto: già speso il 20% delle risorse*, da allora ad oggi il livello di spesa non è si è incrementato di molto. Questi procedimenti spesso soffrono di un lungo periodo di tempo necessario per rendere effettivamente disponibili sul territorio i fondi programmati a livello centrale. L.R. 20/2015 *Indirizzi per lo sviluppo, la sostenibilità ambientale e la coesione economica e sociale del territorio di Taranto* (BURP n.15 del 29.01.2018).

7 La Sisus, che ha come Ambito territoriale di intervento la Città Vecchia, è stata finanziata sulle risorse dell'Azione 12.1 *Rigenerazione Urbana Sostenibile* del Por Fse-Fesr 2014-2020 della Regione Puglia per un ammontare complessivo di 5 milioni di Euro. Il Comune di Taranto, avendo partecipato con successo al

la Strategia integrata di sviluppo urbano sostenibile (Sisus) proposta dal Comune.

La Sisus⁸, anche sulla base delle indicazioni raccolte nel percorso partecipativo, ha previsto alcuni interventi fisici di riqualificazione di spazi pubblici a scopi sociali, organizzati in una rete di connessioni fisiche e virtuali che mettono in rapporto il mare Grande con il Mar Piccolo attraverso uno dei percorsi storici di maggior fascino la “Postierla⁹ via nuova” (si veda la figura precedente). Il programma di interventi della Sisus punta al recupero ed alla valorizzazione di alcuni dei numerosi asset territoriali (materiali ed immateriali) della Città Vecchia sperimentando e anticipando approcci e metodi che l’amministrazione intende utilizzare nel complessivo sforzo di riqualificazione fisica e rilancio socio-economico della Città Vecchia nell’arcipelago urbano tarantino. L’intervento di riqualificazione della porzione del lungomare nord della Città Vecchia denominato *Waterfront Giardini* mira ad un deciso miglioramento della qualità urbana ed ambientale e, conseguentemente, della vivibilità nella Città Vecchia.

In particolare, si cerca di valorizzare – incrementandolo - il patrimonio paesaggistico e naturalistico che il borgo antico conserva, non solo con interventi di tutela e recupero degli spazi e del verde pubblico ma anche con azioni di incentivazione alla mobilità sostenibile e all’utilizzo circolare delle risorse (prima fra tutte quella idrica), avendo anche ricadute in termini di contrasto all’inquinamento atmosferico ed acustico. La riqualificazione del *waterfront* sul Mar Piccolo (vedi figura seguente) è l’intervento che collega e a cui si collegano i recuperi di alcuni edifici storici la cui gestione sarà progettata e sviluppata insieme a Fondazione con il Sud¹⁰ che ha collaborato alla elaborazione della proposta.

bando regionale “per la selezione delle Aree Urbane e delle Autorità Urbane in attuazione dell’Asse XII del Por” (BURP n.59 del 23.05.2017), ha ottenuto dalla Regione la delega per la attuazione della Sisus.

8 Come descritto nella Relazione generale, la Sisus del Comune di Taranto consta di 4 interventi che, strettamente interrelati dal punto di vista funzionale e strategico, e collocati in punti chiave della Città Vecchia, affrontano tale condizione di criticità in maniera integrata, per ridare dignità e centralità alla “Isola Madre”: 1. Riqualificazione ambientale e valorizzazione del waterfront Mar Piccolo della Città Vecchia di Taranto nel tratto fra la discesa Vasto e Via della Torrenova – “Waterfront Giardini”; 2. Creazione di un centro per attività di animazione sociale e di sostegno alla partecipazione, alla diffusione della legalità e al reinserimento professionale nella Città Vecchia di Taranto. Completamento della ristrutturazione e rifunzionalizzazione di Palazzo Amati; 3. Riqualificazione e valorizzazione del complesso dell’ex convento San Gaetano. Creazione di un centro dedicato ad attività di animazione sociale, promozione della legalità e reinserimento socio-professionale; 4. Realizzazione dell’area polivalente per attività di animazione sociale e promozione della legalità sul Waterfront Mar Piccolo della Città Vecchia di Taranto.

9 Le postierle sono le strade, spesso scalinate, che tagliano la città vecchia in modo trasversale e che oggi rappresentano le principali vie di comunicazioni da ripristinare per rendere nuovamente vivo il tessuto abbandonato della città vecchia.

10 <https://www.fondazioneconilsud.it/>. Il Comune ha stipulato un’apposita convenzione con la fondazione per il supporto alla gestione degli spazi pubblici riqualificati.

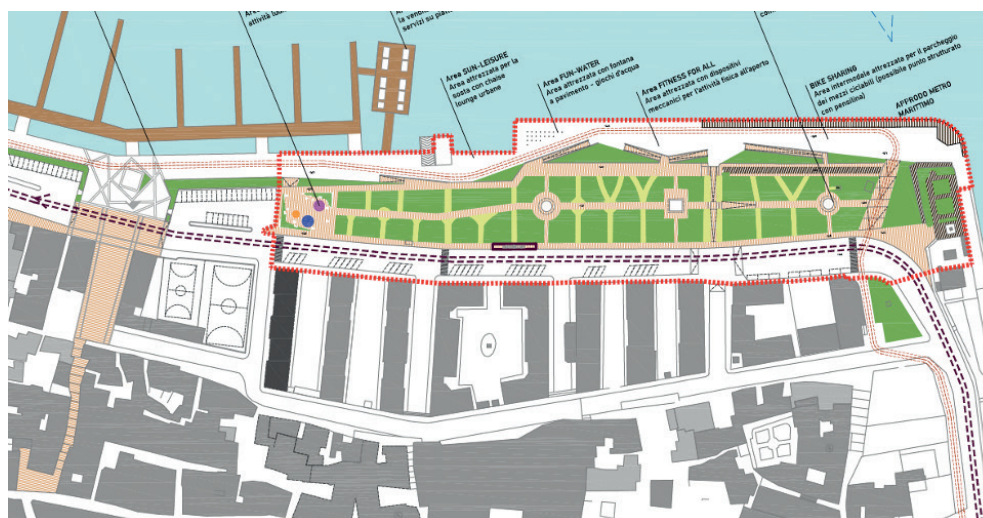


Fig.3. Stralcio Tavola EG12 Masterplan riqualificazione waterfront (Fonte: Comune di Taranto).

A sinistra l'intervento sulla Postierla via nuova che ricollega trasversalmente i due mari con via Duomo, la strada principale della città vecchia già ritornata ad un pieno utilizzo. Al termine della Postierla, lo spazio pubblico polivalente all'aperto per le attività sociali dell'Isola. Il rapporto con il mare, le sue potenziali attività diportistiche e turistiche inizia a riprendere consapevolezza.

L'obiettivo generale della Sisus è dunque ridare dignità e centralità agli spazi pubblici ed alle dinamiche sociali dell'Isola. Oltre a cercare la partecipazione degli abitanti per avviare questo processo di "rinascita" e riscoperta di un patrimonio riconosciuto ma ancora colpevolmente abbandonato, la strategia cerca contestualmente di dar forza agli agenti intermedi già presenti sul territorio e di riqualificare edifici simbolici di questa isola che racchiude secoli di storia tra due mari al centro del Mediterraneo.

Conclusioni

Processi di rigenerazione urbana di città che hanno subito rilevanti processi di deindustrializzazione sono noti in letteratura [Rhodes 2019; Heim LaFrombois *et al.* 2019; Pallagst *et al.* 2017; Wiechmann e Pallagst 2012] e in tutti questi casi il tempo non è stata una variabile secondaria, ma ognuno di questi ha mostrato la necessità di ricostruire, differenziare, rafforzare e mantenere nel tempo, la capacità locale. Il supporto esterno, indispensabile per far ripartire contesti locali deboli, delusi, incapaci (senza una spinta esterna) di avere lo slancio iniziale indispensabile per uscire da situazioni economiche e sociali incancrenite, dovrebbe essere in grado di supportare gli sforzi locali senza sostituirsi ad essi. Il Contratto istituzionale di Sviluppo per l'area di Taranto (L.20/2015), dovrebbe avere proprio questo ruolo. In questi cinque anni nonostante la dichiarata disponibilità di tutti i soggetti coinvolti non si sono ancora visti risultati concreti rilevanti e capaci di sovvertire l'immagine di città ferita che Taranto continua a trasmettere e a percepire.

La città ha dimostrato intanto, una adeguata capacità di ripensare il proprio futuro, riuscendo ad elaborare con *Ecosistema Taranto*, una strategia interessante, riferita agli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 [da questo punto di vista la

collaborazione con Asvis è apparsa particolarmente produttiva. Asvis 2019], e basato su un originale modello di sviluppo locale autosostenibile. Occorre che i soggetti nazionali che si sono impegnati nel Cis a collaborare insieme per lo sviluppo dell'area di Taranto, diventino capaci di supportare questa strategia nelle sue linee autonome, fornendo gli strumenti di cui il contesto locale risulta ancora carente.

Riprendendo le riflessioni di Martinelli e Lepore [2018], a giudizio di chi scrive per favorire il successo del processo di rigenerazione del contesto tarantino, occorre che il governo nazionale sostenga la città nella realizzazione di questa visione condivisa del futuro, rendendo effettivamente disponibili le risorse investite al momento soltanto sulla carta, cercando di aiutare il Comune a selezionare adeguati interventi attrattivi di capitali privati realizzabili in tempi certi per moltiplicare gli effetti delle politiche pubbliche in corso, rafforzando la governance dei processi in atto e le capacità degli attori locali¹¹. Piuttosto che portare sul territorio strutture organizzative esterne come Invitalia o il Commissario per le Bonifiche, che, pur svolgendo un'attività pregevole, nel caso di Taranto, fino ad ora osservato, hanno avuto scarse capacità di favorire processi di *capacity building* locale, potrebbe essere utile indirizzare i medesimi soggetti a rendersi parte attiva nella costruzione e nel rafforzamento delle capacità locali già richiamate, proponendosi di creare spin off organizzativi e scientifici da lasciare sul territorio adeguatamente formati ed inseriti, promuovendo e accompagnando percorsi di innovazione, in un approccio *place based* [Barca 2009].

Potrebbe essere più utile, come gli stessi Martinelli e Lepore rappresentavano nel loro contributo [2018], superare la logica dell'elenco di opere pubbliche e dirottare sul tema immateriale della *governance* un po' più di risorse finanziarie e di capacità progettuale. Senza per questo perdere di vista la necessità degli interventi fisici di rigenerazione che in questi contesti rimangono fondamentali.

Il processo di rigenerazione della città di Taranto sta iniziando dalla consapevole strategia elaborata dalla città e dai primi interventi finanziati dalla Regione Puglia, ma difficilmente si potrà centrare l'obiettivo della transizione ecologica, economica, sociale ed energetica immaginata se lo stato nazionale non collaborerà in modo sostanziale a rivedere le politiche economiche nazionali (a partire dal ruolo dell'acciaieria e di una sua possibile e graduale dismissione, oggi richiesta dallo stesso sindaco di Taranto), a rafforzare le capacità locali nell'ottica di uno sviluppo effettivamente autosostenibile, con modalità collaborative e condivise, effettivamente capaci di rendere reale il principio costituzionale di sussidiarietà.

11 In una città che sta uscendo faticosamente dal dissesto economico e finanziario ufficialmente dichiarato nel 2006, le risorse umane a disposizione dell'Ente comunale sono limitate e nettamente inferiori a qualsiasi altra città italiana della stessa dimensione, come si evince dagli stessi dati disponibili sul sito web del Mef, <https://www.contoannuale.mef.gov.it/indicatori>. Per una disamina più ampia si veda Rotondo (2020).

BIBLIOGRAFIA

Asvis

2019 *L'Italia e gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile*. [online] https://asvis.it/public/asvis2/files/Rapporto_ASviS/REPorT_ASviS_2019.pdf.

12

Barca, F.

2009 *An agenda for a reformed cohesion policy. A place-based approach to meeting European Union challenges and expectations. Independent Report prepared at the request of Danuta Hübner, Commissioner for Regional Policy*. [online] https://ec.europa.eu/regional_policy/archive/policy/future/pdf/report_barca_v0306.pdf.

Camarda, D. *et al.*

2015 *Strategies for dealing with urban shrinkage: Issues and scenarios in Taranto*, in «European Planning Studies», 23, p. 1-21.

Giusti, A.

2018 *I beni comuni e la rigenerazione urbana*, in Chirulli, P. e Iaione, C. (a cura di), *La co-città*. Napoli, Jovene Editore.

Habitat III

2016 *Socio-cultural urban frameworks. United Nations Conference on Housing and Sustainable Urban Development*. [online] <http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/pdf/Policy-Paper-EN.pdf>.

Heim LaFrombois, M.E. *et al.*

2019 *How U.S. Shrinking Cities Plan for Change: Comparing Population Projections and Planning Strategies in Depopulating U.S. Cities*, in «Journal of Planning Education and Research», p. 1–13.

Magnaghi, A.

2010 *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*. Torino, Bollati Boringhieri.

Martinelli, N. e Lepore, D.

2018 *Città del mezzogiorno: una questione speciale?*, in Urban@it, *Terzo Rapporto sulle città. Mind the gap. Il distacco tra politiche e città*. Bologna, Il Mulino.

Ombuen, S. *et al.*

2000 *Programmi complessi*. Milano, Il Sole 24 Ore.

Ostrom, E.

1990 *Governing the commons*. Cambridge, Cambridge University Press.

Pallagst, K. *et al.*

2017 *The Shrinking City Awakens: Perceptions and Strategies on the way to Revitalisation?* in «Town Planning Review», 88, 1, p. 9–13.

Rakodi, C. e Lloyd-Jones, T.

2002 *Urban Livelihoods: A People-centred Approach to Reducing Poverty*. New York, Earthscan.

13

Rhodes, J.

2019 *Revitalizing the Neighborhood: The Practices and Politics of Rightsizing in Idora*, in «Youngstown. Urban Geography», 40, p. 215–36.

Rittel, H.W.J. e Webber, M.M.

1973 *Dilemmas in a General Theory of Planning*, in «Policy Sciences», 4, 2, p. 155-169.

Rotondo, F.

2020 *Un piano per il Sud, un progetto per l'Italia, l'inizio di un percorso. Appunti di viaggio*, in «Urbanistica Informazioni», 286, p.43-44.

Wiechmann, T. e Pallagst, K.M.

2012 *Urban Shrinkage in Germany and the USA: A Comparison of Transformation Patterns and Local Strategies*, in «International Journal of Urban and Regional Research», 36, 2, p. 261–80.