

LA PIANIFICAZIONE STRATEGICA DELL'AREA VASTA DI TARANTO (Bozza)

LA VISIONE STRATEGICA (bozza disponibile a contributi e miglioramenti)

1. IL PERCORSO DI FORMAZIONE DELLA VISIONE STRATEGICA

La pianificazione strategica dell'area vasta di Taranto costituisce una delle più rilevanti innovazioni nella governance urbana e territoriale emerse negli ultimi venti anni.

I problemi da affrontare riguardano la frammentazione delle istituzioni pubbliche locali, la mancata corrispondenza fra ambiti territoriali in termini amministrativi e funzionali, i limiti delle risorse finanziarie disponibili e la mancanza di processi decisionali trasparenti, responsabili nei confronti dei cittadini.

A fronte della crescente complessità del governo territoriale, conseguente all'analoga complessità del sistema globale e alla moltiplicazione e alla frammentazione degli attori, istituzionali e non, sulla scena decisionale, il metodo della pianificazione strategica si sta imponendo come modello di riferimento per sperimentare una nuova forma di "governance" territoriale.

Una città non solo attenta all'efficienza delle strutture interne e alla competitività esterna, ma anche capace di porre sotto controllo nel lungo periodo i feedback negativi derivanti dalla sua crescita fisica ed economica e dal suo metabolismo.

In questa visione abbiamo provato a definire un modello di pianificazione strategica per il nostro territorio quale occasione di sviluppo sostenibile prevedendo il seguente percorso:

- La costruzione collettiva di una visione condivisa del futuro attraverso processi di partecipazione, discussione, ascolto.
- Un patto fra amministratori, attori, cittadini e partner diversi per realizzare tale visione attraverso una strategia e una serie conseguente di progetti, variamente interconnessi, giustificati, valutati e condivisi.
- Il coordinamento delle assunzioni di responsabilità dei differenti attori nella realizzazione dei progetti.

La partecipazione dei cittadini alle decisioni del processo sta costituendo un insieme, una sfida, un obiettivo e una condizione di successo della pianificazione strategica stessa.

La pianificazione strategica può dare diverse risposte al territorio.

A noi interessava analizzare un modello di pianificazione territoriale che rispondesse ad un cambiamento significativo a seguito della grave crisi in cui versa l'intero nostro territorio per una serie di circostanze negative quali il dissesto finanziario del comune capoluogo, la crisi del comparto industriale, il degrado ambientale.

La sensazione generale di tutti i cittadini è quella di aver imboccato una strada di grave crisi economica, unita al degrado ambientale e urbanistico.

Il declino complessivo è lo sbocco inevitabile a meno di uno sforzo senza precedenti, che veda la partecipazione di tutti gli attori al riscatto economico e morale del territorio.

Diverse città italiane, tra il 2000 e il 2005 si sono dotate di un piano strategico.

Molte sono partite dall'esigenza di definire un quadro di sviluppo locale come evoluzione di un'economia industriale tradizionale. Nel caso di Torino era la filiera dell'industria dell'auto, a Genova e La Spezia l'industria portuale.

La Spezia come Taranto era una città da ricostruire sulle ceneri di un passato che ne aveva segnato profondamente la struttura urbanistica, culturale ed economica. Aveva bisogno di ridisegnare il suo futuro, di reinventarsi, di recuperare il suo ruolo di capoluogo e di ricollocarsi nell'ambito della competenza europea e mondiale, partendo proprio da quelle potenzialità e opportunità di ripresa che stavano nascendo spontaneamente sul territorio.

Ci è sembrato interessante analizzare questo piano, unitamente ad altri, per una serie di interventi importanti proposti, che stiamo prendendo ad esempio per la pianificazione strategica da avviare nel nostro territorio.

2. LA COSTRUZIONE COLLETTIVA DI UNA VISIONE CONDIVISA

IL PARTENARIATO

La mobilitazione del partenariato non è stato un semplice fatto organizzativo, ma una componente qualitativa del processo di pianificazione strategica.

Il partenariato è stato coinvolto dal primo momento nelle tre fasi del piano:

1. La maturazione delle idee
2. Lo svolgimento della preparazione del piano
3. L'attuazione del piano

Il modello organizzativo di cui si è dotato l'Area Vasta di Taranto è il seguente:

- **Assemblea del Piano Strategico**
- **La Cabina di regia del Piano Strategico**
- **L'Ufficio Unico del Piano Strategico**

Il partenariato ha partecipato alla costruzione del piano nell'Assemblea degli Associati, un organismo che ha affiancato l'assemblea, la cabina di regia e l'ufficio unico del Piano. In tale ambito operano:

- **IL TAVOLO DELLE ISTITUZIONI**
- **IL NUCLEO PER LO SVILUPPO**
- **GLI ISCRITTI AI FORUM TEMATICI**

Il **TAVOLO DELLE ISTITUZIONI** comprende i principali rappresentanti degli interessi pubblici ovvero di interessi generali, nel territorio di riferimento del PS e del PUM. In relazione alla natura giuridica, a titolo indicativo, sono componenti del TAVOLO DELLE ISTITUZIONI, i rappresentanti degli Enti Pubblici, l'Autorità Portuale, l'ASI, le agenzie regionali (statali, regionali, provinciali o comunali), le aziende speciali, le aziende sanitarie pubbliche, la Camera di Commercio, l'Università, ecc.

Il **NUCLEO PER LO SVILUPPO** comprende i rappresentanti degli interessi generali imprenditoriali, del mondo del lavoro, delle professioni e del terzo settore, ecc. Il NUCLEO affianca l'Ufficio del Piano, attraverso riunioni di approfondimento, nell'attività di traduzione delle idee e delle proposte emerse nel corso dei FORUM TEMATICI ed in quelli di approfondimento scientifico, al fine di giungere all'elaborazione di proposte strategiche coerenti e tecnicamente sostenibili. I suoi componenti, partecipano di diritto ai FORUM TEMATICI.

Gli **ISCRITTI AI FORUM TEMATICI** comprendono i principali rappresentanti degli interessi del territorio di riferimento del PS e del PUM che si sono riuniti per la partecipazione ai FORUM TEMATICI. Sono stati invitati a partecipare ai Forum i rappresentanti degli interessi del territorio di riferimento del PS e del PUM che si sono candidati rispetto agli Avvisi pubblici promossi dal Comune di Taranto per la partecipazione all'Assemblea degli Associati (Pubblicati in data 5 giugno 2007 e 7 maggio 2008). I rappresentanti del NUCLEO PER LO SVILUPPO sono partecipanti di diritto a tutti i FORUM. In relazione ai temi in discussione, a detti tavoli sono stati invitati a partecipare i componenti del TAVOLO DELLE ISTITUZIONI PUBBLICHE interessati.

I **FORUM TEMATICI** hanno costituito uno spazio di mediazione economico-sociale indispensabile per l'analisi puntuale del fabbisogno al fine di definire priorità territoriali e settoriali del PS e la condivisione dei progetti strategici. Per assicurare il migliore funzionamento dei FORUM sono stati utilizzati, sulla base di un piano di comunicazione, oltre ai consueti modelli, le forme più innovative di coinvolgimento facendo riferimento a sperimentazioni di modelli di e-democracy, anche già attivate sul territorio di riferimento del PS.

I partecipanti ai Forum Tematici sono stati invitati a fornire contributi sia generali che specifici, in relazione alle categorie d'interesse, attraverso la partecipazione strutturata ai tavoli tematici sotto elencati, definiti in relazione alle Linee di intervento del Piano.

I FORUM TEMATICI hanno riguardato i seguenti argomenti:

GIORNO	MESE	ORA	LUOGO	ARGOMENTO
21	luglio	8.00/14.00	Cittadella delle Imprese	Sviluppo e Distretti Produttivi
23	luglio	8.00/14.00	Cittadella delle Imprese	La Valorizzazione dei Beni Culturali
25	luglio	8.00/14.00	Politecnico – Paolo VI	Logistica e Sistemi della Mobilità
25	luglio	15.00/20.00	Politecnico – Paolo VI	Ricerca, Trasferimento Tecnologico, Innovazione
28	luglio	8.00/14.00-15.00/20.00	Politecnico – Paolo VI	Ambiente e Inquinamento
29	luglio	8.00/14.00	Cittadella delle Imprese	Welfare – Area Sociale
30	luglio	8.00/14.00	Cittadella delle Imprese	Agricoltura
1	agosto	8.00/14.00	Cittadella delle Imprese	Turismo
4	agosto	8.00/14.00	Cittadella delle Imprese	Beni Demaniali e Riqualificazione delle Aree Urbane
6	agosto	8.00/14.00	Cittadella delle Imprese	Governance e Sistemi Innovativi nella P.A.

Gli INCONTRI ISTITUZIONALI hanno riguardato i seguenti argomenti:

GIORNO	MESE	ORA	LUOGO	ARGOMENTO
1	settembre	9.00	Palazzo di Città	Distretto della Logistica
1	settembre	12.00	Palazzo di Città	Infrastrutturazione della Viabilità
3	settembre	10.30	Palazzo di Città	Polo Museale
3	settembre	12.30	Palazzo di Città	Distretto Turistico
4	settembre	9.00	Palazzo di Città	Rigenerazione Urbana
4	settembre	12.00	Palazzo di Città	Polo Tecnologico - Ambientale
15	settembre	10,00	Palazzo di Città	Programmazione Edilizia Sociale
17	settembre	11.00	Palazzo di Città	Provincia – CTP – AMAT – AMIU. Definizione azioni comuni per la redazione del Piano Strategico
17	settembre	12.30	Palazzo di Città	Individuazione contenitori da destinare a fini sociali
17	settembre	13.30	Palazzo di Città	Problematiche Agromed - Distripark
17	settembre	15.00	Palazzo di Città	Proposta eventuale redazione Protocolli d'Intesa per la realizzazione del Distretto della Logistica, del Distretto Tecnologico – Scientifico, del Distretto della Mitilicoltura e di quello dell'Agricoltura.
22	settembre	10.00	Palazzo di Città	Programmazione Edilizia Sociale
24	settembre	9.00	Palazzo di Città	Proposta per la realizzazione dell "Area fieristica del Mare" presso l'area a mare della Cittadella delle Imprese
24	settembre	11.00	Palazzo di Città	Definizione Piano di approvvigionamento idrico (potabile ed irrigua)

Gli AGORA' dal titolo "Il nostro futuro lo decidiamo insieme":

GIORNO	MESE	ORA	LUOGO
22	settembre	18.30	Castellaneta – Auditorium "7 febbraio", viale Verdi
23	settembre	18.30	San Giorgio – Piazza San Giorgio
24	settembre	18.30	Taranto – Piazza della Vittoria

Attualmente sono ancora in corso approfondimenti specifici sui vari argomenti al fine di garantire il massimo grado di approfondimento delle dinamiche in atto e della visione strategica.

4. GLI SCENARI

La costruzione della Visione guida dell'Area vasta tarantina ha assunto alcune politiche e scenari di riferimento strategico che interessano lo spazio europeo, il bacino Mediterraneo ed in particolare il nostro Paese.

Lo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (SSSE, Postdam 1999) che ha definito l'assetto policentrico dello spazio europeo a partire dalle direttrici dei corridoi infrastrutturali. Le Autostrade del Mare, recentemente inserite all'interno delle Reti Trans Europee di Trasporto, che hanno ribadito l'importanza territoriale della portualità italiana, ma soprattutto, la necessità di superare le criticità di interconnessione tra i nodi portuali e le reti trasportistiche che supportano il traffico combinati terra-mare. Tale scenario di sviluppo integrato delle reti rappresenta il tema centrale dello studio MIIT-Dicoter che, nel definire una nuova immagine del territorio italiano, ha cercato di superare la tradizionale articolazione in locale e globale, livelli territoriali e contesti amministrativi, nodi e reti. La Visione guida per l'Area vasta è concettualmente legata allo studio MIIT-Dicoter e ne rappresenta per molti versi una sua interpretazione territoriale ed estensione.

Nello studio viene infatti proposta una nuova visione capace di integrare livelli istituzionali, settori di intervento, attori ed interventi, alimentando una governance multilivello che propone un'Italia delle "interdipendenze selettive" come scenario di competitività, coesione e cooperazione nel contesto europeo ed internazionale di sviluppo (si vedano le immagini 1 e 2)

Dai documenti istituzionali sinora prodotti, la visione complessiva del MIIT Dicoter è articolata in 3 orientamenti:

- «piattaforme produttive territoriali, costituite da quei territori distrettuali emergenti che hanno saputo riconvertirsi ed accedere ai grandi circuiti internazionali, dando vita a sistemi produttivi che sono in grado di reggere con successo alla competizione, ma che hanno ancora bisogno di essere accompagnati da politiche pubbliche mirate ad accrescere l'accessibilità alle grandi reti e a potenziare la connettività tra locale e globale, a radicare la loro potenza nel territorio di contesto, evitando un insostenibile "strappo" tra poli di competitività e territori locali;
- territori urbani di snodo, costituiti da quei sistemi città-territorio che hanno la capacità di fungere da "commutatori" tra i grandi flussi europei e internazionali e i territori locali, per loro natura predisposti a fungere da "ambienti innovatori" suscettibili di riverberare all'intorno gli impulsi al cambiamento delle strutture produttive e sociali esistenti. Le città quindi vengono interpretate e proposte nel modello di sviluppo come motori della competitività, come "trasformatori" delle energie che attraversano le reti globali e come "diffusori" e "fertilizzatori" del territorio locale, in una necessaria logica dell'equità territoriale come componente essenziale della coesione territoriale;
- fasci infrastrutturali di connessione, considerati come una combinazione efficace delle diverse reti di flusso che dovranno garantire non solo la facilità delle comunicazioni di beni e persone, ma anche una agevole propagazione dei servizi "quaternari" e delle conoscenze che rappresentano il vero valore aggiunto dell'economia contemporanea. Dunque non solo collegamenti aerei, marittimi, ferroviari e stradali completati con le relative attrezzature della logistica, ma anche reti digitali a banda larga integrate con i centri di eccellenza della ricerca scientifica e tecnologica».

Il contributo del MIIT-Dicoter alla definizione degli scenari prospettici a cui riferire la programmazione degli investimenti per il sistema integrato "infrastrutture-territorio" per il periodo 2007-13 si fonda quindi sulla combinazione di tre sistemi:

- «i contesti insediativi ad elevato valore aggiunto ai fini della coesione e della competitività del territorio (piattaforme territoriali transnazionali e nazionali);
- le reti relazionali strategiche (di infrastrutture ma anche di interdipendenze funzionali e organizzative tra i territori urbani);
- i "poli di commutazione" di rilevanza strategica per l'armatura spaziale e funzionale (città metropolitane e territori urbani di secondo livello)».

L'ambiente decisionale entro cui agisce la visione dello sviluppo è animato dalla governance multilivello conduce inevitabilmente ad un'azione interscalare in cui le risorse e gli interessi locali che compongono le piattaforme individuate

vengono resi coerenti con le risorse e gli interessi regionali e nazionali, contribuendo alla costruzione di uno scenario di sviluppo in cui le dimensioni locali concorrono alla costruzione della competitività nazionale. Dall'altro lato, le risorse e gli interessi sovralocali diventano convergenti verso le risorse e gli interessi espressi dal locale, contribuendo ad una focalizzazione di interessi, investimenti.

Gli studi del MIIT-Dicoter intendono quindi offrire un contributo capace di affrontare le seguenti questioni:

- selezione delle strategie di intervento per restituire ai territori, alle identità e vocazioni locali quelle qualità di connettori e elementi di coesione che possono promuovere le logiche di clustering o di distrettualizzazione, alimentando costantemente i flussi che percorreranno i fasci infrastrutturali nazionali e transnazionali;
- definizione degli elementi cardinali di una efficace territorializzazione strategica, cioè di una visione dello sviluppo che non considera il territorio come la superficie euclidea su cui proiettare le scelte socio-economiche, ma guarda al territorio come "produttore di progetti", come selezionatore di istanze, come "voce" da ascoltare e "capitale" da trasformare in valore;
- individuare le caratteristiche intrinseche, di contesto e di dispositivi di azione, che dovrebbero assumere progetti capaci di dare concretezza di risultati alla visione proposta.

Le domande sopra espresse trovano risposta nella visione della specializzazione italiana, e del Mezzogiorno in particolare, nel cosiddetto "capitalismo di territorio", in cui la risorsa primaria è costituita dalle eccellenze territoriali, dai palinsesti culturali e paesaggistici, dalla posizione geografica e dall'offerta di qualità che può generare. Un capitalismo fondato sul valore di un territorio-rete che coopera piuttosto che su un territorio-zone che confligge.

La questione centrale nelle politiche di sviluppo integrato regionale-nazionale-transnazionale, quindi, non sarà più orientata ad agire in termini di "messa in valore", ma di "messa a sistema" che possa garantire il rafforzamento – o la creazione – di reti e armature territoriali, a partire da piattaforme attualmente esistenti sulle quali sono già state attivate politiche di valorizzazione e che necessitano di rafforzare le proprie reti di relazione locale e sovralocale, intercettando e rafforzando le filiere produttive, le filiere turistiche, i sistemi formativi e le reti di trasporto in un'ottica di distretto.

La sfida della competizione territoriale che a partire dal 2010 si giocherà nell'area euromediterranea necessita di rafforzare, consolidare e connettere alle reti lunghe gli elementi di valore perché questi non soccombano a causa della presenza di soggetti competitivi sul mercato dell'offerta di territori.

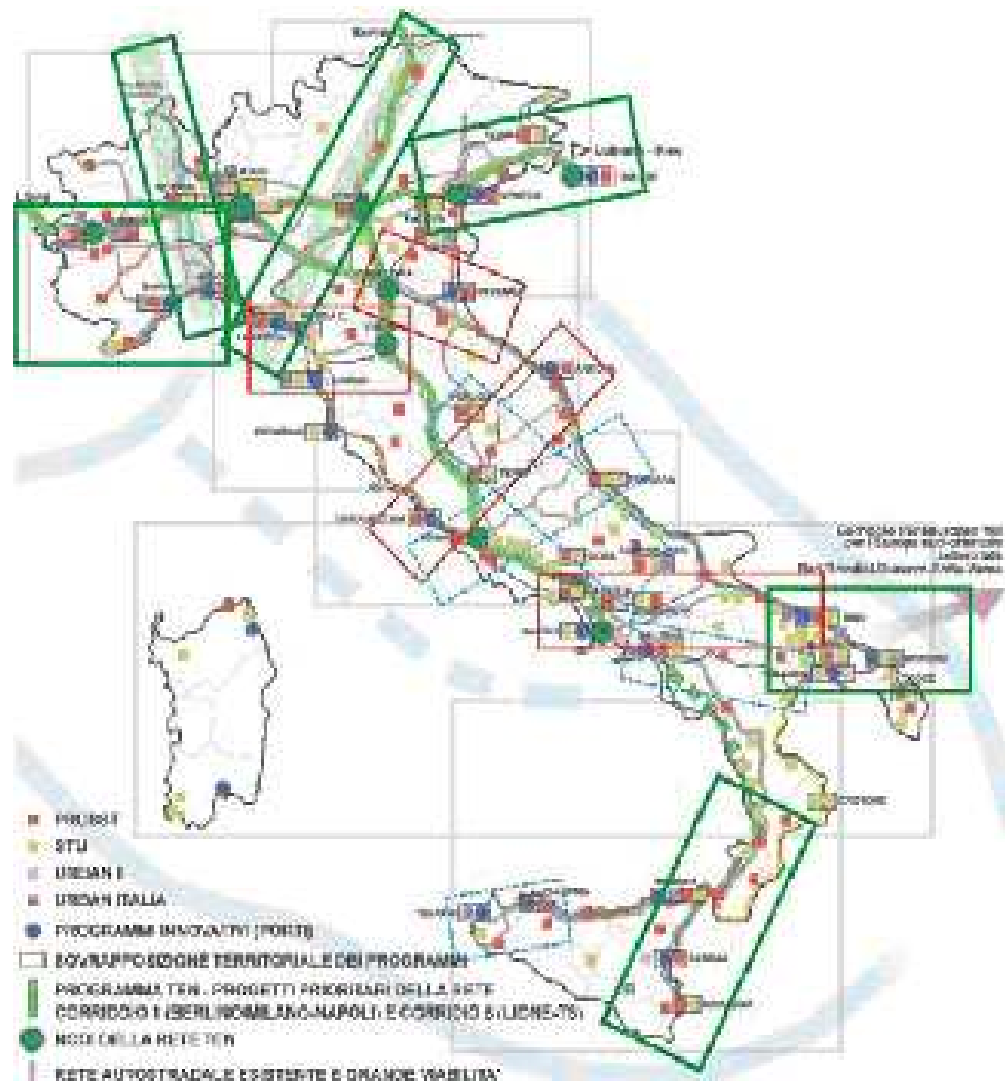


Immagine 1 - Il quadro completo delle Piattaforme territoriali individuate come ipotesi di lavoro.
In verde sono segnate le Piattaforme transnazionali, in rosso quelle nazionali, in azzurro quelle transregionali.

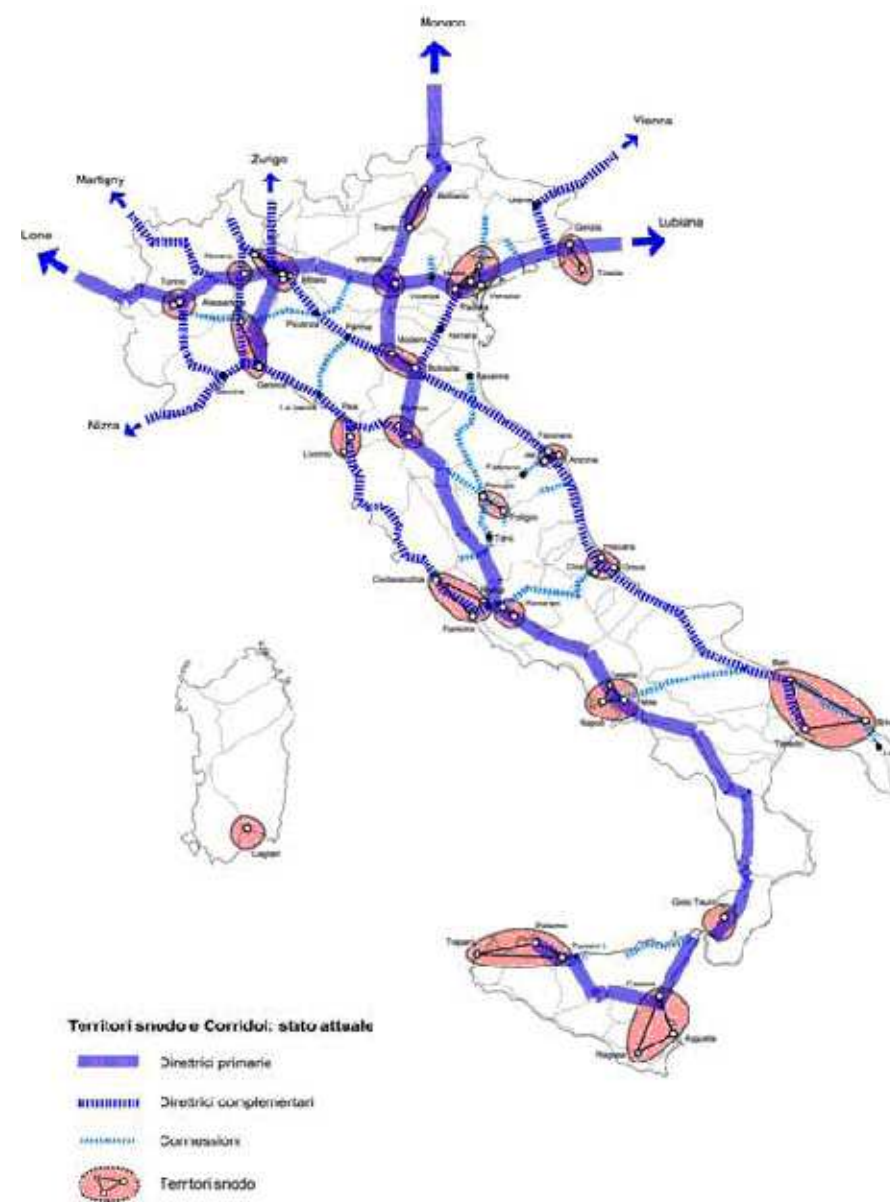


Immagine 2 - I "Territori- snodo"

5. LA VISION

Il processo di pianificazione di Area Vasta rappresenta una importante opportunità per la definizione della vision del futuro del territorio tarantino chiara e condivisa, attorno alla quale aggregare il sostegno e l'unità d'intenti di tutti gli attori che partecipano allo sviluppo dell'intera area d'intervento e della società in generale.

Per affermarsi nella competizione globale, i territori sono obbligati a costruire una visione univoca e perseguire strategie di specializzazione e differenziazione focalizzate sulla vocazione d'eccellenza del territorio. Per questo è importante immaginare linee d'intervento strategiche e alternative alla cultura industriale che caratterizza il territorio tarantino.

La Visione guida muove dal riconoscimento dell'area vasta tarantina come campo di reti e di connessioni trans-scalari, come nodo di sovrapposizione di flussi differenti che, a distinti livelli territoriali, proiettano le molteplicità delle immagini identitarie dello spazio metropolitano.

Un territorio aperto in modo crescente ai processi e alle tecnologie di interazione a distanza ma capace, nel contempo di assimilare i flussi e le relazioni transnazionali all'interno delle dinamiche di valorizzazione delle risorse e delle identità locali.

Tale Visione aderisce alle strategie territoriali promosse dal recente Quadro Strategico Nazionale (QSN 2007-2013) che, nel costruire una interpretazione attuale del territorio italiano e dei suoi scenari di sviluppo, ha proposto una visione innovativa dello spazio, concepito come esito dell'incontro-scontro tra i territori-area, sedimentati localmente e i territori rete espressione dei flussi multilivello che connettono materialmente e immaterialmente le diverse località. Un territorio *millefoglie* intrecciato da linee di flusso interne ed esterne, che evolve dinamicamente nella mutevole interazione tra i diversi strati e flussi.

In tale prospettiva interpretativa l'immagine dell'Area vasta tarantina si discosta significativamente dalle rappresentazioni ormai consolidate di territorio-hub segnato dalla dominanza e staticità delle sue dinamiche di sviluppo industriale ed infrastrutturale (il porto commerciale, le aree Ilva, Eni, Agip), per assumere una configurazione più evolutiva che mette in gioco la molteplicità delle risorse territoriali e paesaggistiche disponibili all'interno di configurazioni territoriali variabili secondo le molteplici combinazioni di interdipendenza attivate con altri territori.

La Visione guida fa leva sulle potenzialità territoriali delle reti e dei nodi infrastrutturali, intendendo questi ultimi non solo come opere tecniche che devono garantire livelli adeguati di prestazione funzionali, ma soprattutto come opere territoriali, capaci di attivare i contesti di sviluppo locale attraverso progetti integrati, associati ai progetti infrastrutturali. Non solo, dunque, opere di potenziamento delle reti esistenti, ma soprattutto *progetti di territorio* capaci di mobilitare attori e risorse locali e di produrre *valore aggiunto territoriale*.

Emerge una Visione al futuro multistrato e transcalare che, declinando la nozione contenuta nel Quadro Strategico Nazionale (QSN, 2007-2013) dell'Area Vasta tarantina come territorio-snodo, si articola rispetto a tre livelli strategici, ossia a tre visioni prospettiche:

- visione guida 1_Area vasta come territorio transnazionale;
- visione guida 2_Area vasta come territorio metropolitano;
- visione guida 3_Area vasta come territorio identitario.

All'interno di ogni livello tendono ad assumere rilevanza alcune dinamiche di trasformazione in atto, nonché i ruoli e i significati differenti che specifiche azioni progettuali rivestono rispetto alla Visione guida e alle sue articolazioni concettuali.

La Visione strategica, in altri termini, aiuta a selezionare i numerosi progetti di trasformazione territoriale in atto promossi dai differenti soggetti coinvolti nel processo di pianificazione strategica.

5.1 VISIONE GUIDA 1 Area vasta come territorio transnazionale; Area Vasta come Porta del Mediterraneo

In questo primo livello strategico emerge l'immagine dell'area vasta come territorio-rete all'interno dei flussi e degli scambi internazionali garantiti dalle Autostrade del Mare, dalle reti Trans-europee di trasporto e dalle piattaforme di interconnessione territoriale verso Bari, Brindisi, Lecce, Gioia Tauro e Matera.

Una visione, dunque, che esalta la posizione baricentrica ed il naturale ruolo di area cerniera nel Mediterraneo, le direttrici di connessione con i principali corridoi, l'integrazione con piattaforme territoriali transnazionali e di interesse nazionale, la disponibilità di aree all'interno delle quali valorizzare in termini produttivi il grande assetto territoriale determinato dal posizionamento geografico.

L'area vasta, come territorio unitario e coeso, si proietta competitivamente all'interno della geografia delle reti e degli scambi internazionali, attraverso il sistema delle sue eccellenze logistiche, produttive, scientifiche e tecnologiche.

Nell'immagine di sintesi (Immagine 3) emergono da un lato alcune aree strategiche e sistemi di snodo, in cui si rileva una concentrazione di reti infrastrutturali e di funzioni di eccellenza territoriale (porto, aeroporto, svincoli autostradali, area di Paolo VI), dall'altro i corridoi della mobilità (marittima, ferroviaria e stradale) che garantiscono ai nodi di essere interconnessi e di funzionare come efficienti *gateway* di livello internazionale.

Nella visione si sottolinea la centralità del sistema portuale e della filiera logistica..

Nel settore portuale, in particolare, occorre puntare per la rapida realizzazione di quei progetti strategici in grado di veicolare ed affermare i vantaggi competitivi della localizzazione dell'Area vasta tarantina.

L'efficienza del trasporto e della logistica non rappresenta solo la condizione per la crescita economica ma anche la condizione perché la crescita economica sia stabile e duratura. Questa convinzione ormai condivisa da tutti, tende a divenire sempre più forte ed incisiva man mano che il costo del carburante cresce, man mano che le reti infrastrutturali si saturano, man mano che il fattore tempo diventa la categoria essenziale di ogni processo economico. Le linee strategiche devono quindi costruire le condizioni:

- per rendere efficiente ed efficace la offerta trasportistica;
- per abbattere i costi dell'ultimo miglio nell'accesso ai nostri impianti portuali, aeroportuali ed alle nostre piastre logistiche;
- per abbattere l'incidenza del costo del trasporto e della logistica sul valore del trasportato;
- per abbattere il tasso di inquinamento delle nostre realtà urbane;
- per rendere competitivi i nostri prodotti all'interno della Unione Europea;
- per ridimensionare il consumo energetico.

Dunque si dovrà tendere alla costruzione di una offerta di qualità di trasporto coerente alle esigenze di una domanda diffusa di mobilità che non ha più come riferimenti infrastrutturali quelli locali, come riferimenti di costo dei servizi quelli nazionali o regionali e come indicatori di qualità e di efficienza specifiche realtà territoriali o specifici organismi.

La questione dei divari di sviluppo regionali emerge, in forme nuove, in tutti i Paesi della Unione Europea, disegnando una nuova gerarchia economica dei sistemi urbani che risponde alle logiche della contiguità territoriale.

In tale prospettiva ogni scelta, ogni intervento sul territorio, anche se ubicato in uno specifico ambito geografico, farà risentire i suoi effetti in tutto il sistema comunitario.

Il Master Plan Euromediterraneo (*Wider Europe for Transport*), è un Piano redatto da oltre 45 Paesi, redatto da tutti i Paesi che direttamente ed indirettamente interagiscono con il bacino del Mediterraneo. Tale documento strategico è stato definito formalmente da un apposito Gruppo ad Alto Livello, presieduto da Loyola De Palacio.

L'Italia ha presentato un apposito documento sulla portualità e sulle "Autostrade del mare" mediterranee ed un motivato approfondimento del Corridoio Bari – Durazzo – Sofia – Varna. Un approfondimento che ha consentito di ridare a tale corridoio il ruolo strategico già sostenuto dal nostro Paese durante la ridefinizione delle reti TEN Il lavoro svolto all'interno del Gruppo ad Alto Livello Wider Europe for Transport, permetterà di interpretare il ruolo che sta assumendo oggi l'intero sistema del Mediterraneo e come i Paesi che interagiscono con tale sistema, necessariamente, trovano nella portualità, nella organizzazione delle filiere logistiche, il comune denominatore per crescere, per competere, per diventare tessere di un mosaico delle convenienze.

Il Mare del Nord, il Mar Nero ed il Mar Mediterraneo sono diventati, in realtà, i bacini complementari che inseguono solo un obiettivo: ottimizzare le filiere logistiche e le filiere trasportistiche. In tale scenario, il Mediterraneo diventa il centro del sistema delle convenienze, un sistema che trova, al contorno, una carica di complementarietà funzionale agli altri due bacini: il Mare del Nord ed il mar Nero.

In questo quadro di contesto internazionale si inserisce quindi il primo livello della Visione guida che afferma il ruolo transazionale dell'Area vasta ed il suo significato di Porta del Mediterraneo. Tale immagine non può essere disgiunta dal reti logistiche e dai poli della ricerca e della conoscenza.

VISIONE GUIDA - 1 - AREA VASTA COME TERRITORIO TRANSNAZIONALE



Immagine 3 – Visione guida 1 – Area vasta come territorio transnazionale

Le reti e le filiere logistiche

Il Porto, l'Aeroporto di Grottaglie, il Centro Intermodale di Grottalupara, il Distripark, Agromed, la rete ferroviaria e stradale che connette tali strutture, la vicinanza di altre realtà portuali e aeroportuali, la presenza di una considerevole attività produttiva in Puglia e in Basilicata, confermano l'area di Taranto come polo logistico di dimensione internazionale.

Il limite di questa considerazione, tuttavia, è insito nella distanza esistente tra potenzialità e realtà, tra realtà geografica e realtà geoeconomica.

Il comune denominatore del processo di individuazione e di costruzione di una città funzionale è costituito dalla efficienza del trasporto e delle reti logistiche in quanto condizione di interazione dei fruitori della città, garanzia per la distribuzione delle merci, fattore rilevante nella definizione dei livelli di qualità della vita e di salubrità dell'ambiente. Le linee di azione strategica in grado di soddisfare gli obiettivi di sviluppo della filiera della logistica sono:

1. adeguamento del sistema infrastrutturale di connessione tra il sistema porto, aeroporto e il Centro Intermodale di Grottalupara.

Nell'ambito di economie sempre più integrate e complesse, l'esistenza di un adeguato sistema infrastrutturale rappresenta un elemento decisivo non solo in termini di miglioramento della qualità della vita, ma anche come fattore di sviluppo delle potenzialità industriali, portuali e aeroportuali. Nell'ambito dei trasporti e della logistica uno degli obiettivi è, pertanto, quello di individuare interventi in grado di rispondere ad uno sviluppo integrato delle varie realtà esistenti: attività commerciali e produttive legate al porto, all'industria, alla Marina Militare, all'aeroporto, ecc.

2. promozione di Taranto come città portuale e logistica

l'aumento dei traffici portuali si riflette solo in parte in un aumento di PIL della città e del territorio.

Il Ministero delle infrastrutture al tema dei piani strategici ha introdotto un nuovo "valore aggiunto" costituito dalla definizione di scenari prospettici cui riferire la programmazione degli investimenti per il sistema integrato "infrastrutture-territorio-città", fondandolo su tre sistemi:

- i contesti insediativi ad elevato valore aggiunto ai fini della coesione e della competitività del territorio: **le piattaforme**;
- i "poli di commutazione" di rilevanza strategica per l'armatura spaziale e funzionale: le città metropolitane e i territori urbani di secondo livello;
- le **reti relazionali strategiche**: le infrastrutture ma anche le interdipendenze funzionali e organizzative tra i territori urbani.

La sfida della competizione territoriale che a partire dal 2010 si giocherà nell'area euromediterranea (area di libero scambio) necessita di rafforzare, consolidare e connettere **reti lunghe di trasporto a elementi di valore locale** affinché questi non soccombano a causa della presenza di soggetti competitivi sul mercato dell'offerta di territori.

Per l'Area di Taranto coerentemente con l'impostazione del QSN 2007-2013 sono state individuate tre piattaforme di interconnessione territoriale (vedi Immagine 1):

- direzione della Basilicata e della Calabria;
- direzione di Bari e di collegamento con il corridoio 8;
- direzione di Brindisi e Lecce.

La principale opportunità per l'Area di Taranto è rappresentata quindi dalla promozione di un sistema portuale di elevata efficienza che consenta di valorizzare le realtà economiche annesse e che funzioni come elemento di aggregazione per l'insediamento di nuove attività nelle aree retrostanti il **porto e l'aeroporto** nei territori di **Taranto, Statte, Massafra, Crispiano, Grottaglie e comuni del Montedoro**.

Accanto allo sviluppo delle attività portuali e aeroportuali di movimentazione si ritiene opportuno, sulla base degli esempi presenti a livello internazionale, favorire lo sviluppo di attività di manipolazione e di

trasformazione delle merci in transito, con lo scopo di aumentare le ricadute economiche e occupazionali connesse con i flussi portuali e aeroportuali e con le attività logistiche di distribuzione.

La possibilità che ha l'**Aeroporto di Grottaglie** di far atterrare e decollare aerei cargo di ultima generazione - in quanto è l'unico aeroporto del Sud Italia ad avere una pista lunga 3.000 mt - offre nuovi scenari per la realizzazione di una piastra logistica al servizio dell'Aeroporto.

- promozione e realizzazione del Centro Intermodale di GROTTALUPARA. Questo centro rappresenta una base logistica per le attività produttive e commerciali provenienti dall'area occidentale della Provincia di Taranto e dalla Basilicata e come infrastruttura di servizio multimodale per il trasporto delle merci. Il Centro Intermodale avrebbe un'area d'influenza per il trasporto delle merci su gomma legato a quello ferroviario, via mare ed aereo, notevole per i flussi di merci provenienti dalla Basilicata, dal Nord Barese e dalla Calabria.

Le reti infrastrutturali materiali ed immateriali

Le grandi reti europee e nazionali delineate nel quadro strategico di riferimento, definiscono una sorta di impalcatura generale alla quale occorrerà agganciare i diversi interventi complementari finalizzati a radicare sul territorio di Area Vasta gli effetti positivi prodotti dallo sviluppo di tali grandi reti.

Compito dunque della pianificazione sarà quello di definire l'integrazione del sistema infrastrutturale complementare di Area Vasta con il disegno delle grandi reti in fase di consolidamento. Tale obiettivo deve essere perseguito secondo una logica di efficace connessione alle reti dei nodi territoriali fondamentali, porto, aeroporto, ma anche città ed aree produttive (Aree per insediamenti produttivi).

In quest'ottica, tra gli obiettivi infrastrutturali prioritari da perseguire con le risorse di Area Vasta vi è quello di un'efficace soluzione del problema "ultimo miglio", con riferimento ai segmenti di connessione del porto soprattutto a livello ferroviario, alla viabilità di collegamento dell'Aeroporto di Grottaglie, agli accessi alla città di Taranto.

Assumono inoltre grande rilevanza strategica gli interventi di connessione tra la rete e le città, l'area urbana del capoluogo in particolare, affinché possano generarsi scambi positivi tra reti e nodi indispensabili per non incorrere nell'errore di piattaforme produttive isolate e pertanto prive di rilevanza per il territorio.

Fondamentale, pertanto, sarà verificare in ambito di pianificazione di Area Vasta le opportune coerenze tra politiche dei trasporti e politiche urbane.

In aderenza con i programmi del Ministero delle Infrastrutture per i "contesti bersaglio" la definizione dell'idea di pianificazione territoriale deve definirsi su tre livelli distinti:

- un livello di sistema, in cui le relazioni da rafforzare sono quelle che innervano le armature infrastrutturali di scala transnazionale;
- un livello di contesto, in cui gli elementi relazionali da creare-irrobustire sono quelli che legano i poli urbani ai sistemi territoriali più prossimi, rendendoli più coesi;
- un livello locale, in cui le relazioni da sostenere sono quelle che animano i partenariati locali.

La pianificazione strategica di Area Vasta rappresenta l'occasione per promuovere la competitività e crescita economica del sistema economico jonico attraverso la qualità e l'innovazione.

Il Piano non può dare risposte sul piano delle semplici tecnologie, ma deve individuare il contributo delle tecnologie dell'informazione alla competitività della provincia jonica, partendo dalla comprensione dei nuovi meccanismi di produzione del valore e puntando quindi fortemente sul ruolo cruciale degli aspetti immateriali di conoscenza e di servizio, oltre che sul valore intrinseco della rete come moltiplicatore delle competenze, delle opportunità di penetrazione sui mercati, di veicolo di innovazione non soltanto tecnologica.

Per dare un robusto fondamento operativo agli interventi per la società dell'informazione è necessario provvedere al consolidamento ed al potenziamento dei risultati conseguiti nel passato. Gli interventi realizzati grazie ai finanziamenti regionali sono infatti importanti e coprono un ampio ventaglio di soluzioni, richiedendo ai soggetti della comunità uno sforzo di sostegno nei prossimi anni per assicurarne la continuità, anche in prospettiva dei nuovi obblighi derivanti dall'entrata in vigore del Codice delle Amministrazioni digitali e dall'introduzione della CIE.

E' perciò necessario che il Piano identifichi una quota significativa di risorse per assicurare continuità e sostenibilità degli interventi in corso di completamento, anche attivando meccanismi di compartecipazione tra tutti i soggetti interessati.

L'efficacia degli interventi del Piano presuppone inoltre che siano completate anche le infrastrutture organizzative e di governance dell'intero sistema di attori coinvolti nella costruzione della società provinciale dell'informazione.

Mettendo a sistema una tendenza già in atto a livello nazionale, è auspicabile promuovere la realizzazione di un centro di competenza per l'innovazione della P.A., che si proponga da un lato di valorizzare le eccellenze esistenti sul territorio, dall'altro di metterle a fattore comune per lo sviluppo dei servizi a favore di tutti i soggetti della Rete. Tale centro non deve costituire una struttura aggiuntiva, ma la sistematizzazione e la proiezione verso la Rete di risorse e di competenze attivate dai diversi soggetti, con un particolare impegno alla diffusione delle conoscenze acquisite, dei modelli organizzativi, alla creazione di comunità di pratiche.

Il Comune di Taranto, capofila dell'Area Vasta, è anche Ente capofila del C.S.T. (Centro Servizi Territoriali dell'Area di Taranto) nonché del progetto CON.TE.S.T. finanziato nell'ambito della Misura 6.2 Società dell'Informazione del POR Puglia 2000-2006, progetti che vedono la partecipazione di quasi tutti i Comuni della provincia jonica.

L'esperienza di questi progetti ha prodotto la consapevolezza, condivisa con tutti gli Enti partecipanti, della necessità di utilizzare al meglio gli strumenti della società dell'informazione per governare i processi di cambiamento in atto nelle strutture organizzative e burocratiche degli enti locali e per offrire servizi sempre più efficienti ed economici ai cittadini – utenti.

Tali strumenti sono in grado di supportare le pubbliche amministrazioni locali del territorio dell'Area Vasta nell'indispensabile processo di innovazione tecnologica e si sono dimostrati vera ed unica risorsa abilitante per lo sviluppo locale, confermando anche nella provincia jonica esperienze già sperimentate in altri territori.

In quest'ottica si propone di valorizzare all'interno del piano di Area Vasta i risultati dei progetti CST e CONTEST attraverso un piano di azione pluriennale che consenta di far convergere le risorse finanziarie disponibili per la società dell'informazione verso obiettivi ben definiti, ragionevolmente conseguibili in tempi contenuti, misurabili nel loro processo di attuazione e nei loro risultati.

Si propone pertanto di candidare un soggetto qualificato, che ha fra le altre la mission di operare come integratore di sistemi sul territorio dell'area tarantina, supportando i Comuni e gli altri Enti locali nella erogazione dei servizi al cittadino, nello sviluppo e nella gestione del territorio, quale sede fisica, funzionale ed operativa del costituendo centro di competenza per l'innovazione della P.A..

5.2 VISIONE GUIDA 2 Area vasta come territorio metropolitano

Questo secondo livello della Visione guida tende a promuovere una immagine dell'Area vasta come territorio internamente coeso e strutturato, che valorizza le proprie risorse e crea le condizioni per uno sviluppo equilibrato tra i differenti sistemi urbani e territoriali che compongono l'area metropolitana. In tale prospettiva assume rilievo strategico il corridoio infrastrutturale e territoriale della Bradanico-Salentina, intesa come direttrice di connessione territoriale e di valorizzazione del sistema primario dei valori paesaggistici presenti nell'Area vasta (la costa orientale ed occidentale e le aree delle gravine). L'immagine di sintesi (Immagine 4) promuove, quindi, il completamento di questo importante asse stradale, sottolineando la centralità del tema del rapporto tra infrastruttura e contesti attraversati. La Bradanico-salentina, infatti, attraversa trasversalmente l'intera Area Vasta e dovrà qualificarsi considerando sia il rapporto con i paesaggi attraversati (si potrebbero sperimentare, in questo caso, i principi del *Context Sensitive Design*), sia le relazioni territoriali e funzionali con gli altri corridoi infrastrutturali presenti nell'area.

Il potenziamento dell'asse bradanico-salentina costringe a ragionare sul rinnovato ruolo dell'infrastruttura stradale, che è costretta a confrontarsi con le differenti porzioni territoriali attraversate, cercando delle relazioni di contesto anche con il sistema degli attraversamenti trasversali. Tali aste consentono il collegamento fra il corridoio bradanico-salentino ed il tracciato della strada litoranea salentina, portando in una nuova "stanza progettuale" composta dal sistema costiero e dalla fascia di ampiezza variabile che arriva fino alla strada di mezza costa.

In questo ambito la presenza della strada litoranea alleggerita dai carichi di traffico, diventa il luogo per la costruzione di un corridoio ambientale, di una green-way, occasione sia per la riqualificazione di ambiti costieri pesantemente compromessi dalla presenza di insediamenti abusivi, sia per il potenziamento degli ambiti ad elevato valore paesaggistico ed ambientale.

La struttura disegnata dall'asse bradanico-salentino e dal sistema delle trasversali nel versante orientale si ripete, con gli opportuni cambiamenti, nel versante occidentale che grazie alle relazioni trasversale integra al corridoio Bradanico-Salentino e alle aree protette delle Gravine.

Come già sottolineato il completamento del collegamento Bradanico-Salentino è funzionale tanto alla zona occidentale della Provincia di Taranto quanto a quella orientale. Per la zona occidentale, la Bradanico-Salentina permette il collegamento con la provincia materana e con gli insediamenti turistici della Basilicata e della Calabria; ma è altresì funzionale alla zona orientale in quanto è in grado di mettere in contatto gli insediamenti industriali di questa zona con l'aeroporto di Grottaglie e il porto di Taranto. La SS 7 ter dovrebbe collegare Taranto a Lecce ed attraversare i territori di San Giorgio Jonico, Monteparano, Fragagnano, Sava, Manduria, San Pancrazio Salentino, Guagliano e Campi Salentina per complessivi 78 chilometri.

La direttrice Bradanico-Salentina costituisce, inoltre, il collegamento tra Matera e Lecce. Il progetto del suo completamento è promosso dalla Provincia di Taranto per dare completezza alla direttrice già realizzata (o in fase di ultimazione sul tratto lucano da Matera a Candela) tramite l'utilizzo prevalente dei tronchi di superstrada esistenti. La Provincia di Taranto propone alla Regione Puglia ed all'ANAS una soluzione articolata che si compone di differenti tratti.

In attesa della risoluzione del "nodo" di Massafra, l'itinerario può proseguire per la S.S. 106 Jonica e da qui risalire verso Palagiano e la S.S. 100 con la 106 DIR, a seguito dell'adeguamento dell'ultimo tratto della S.S.106 dir tra Chiatona e la variante di Palagiano, opera di prossima cantierizzazione da parte dell'ANAS. L'itinerario prosegue da Palagiano verso Mottola S.Basilio, lungo la S.S. 100, con la eliminazione della attuale galleria.

Da Mottola San Basilio, con l'adeguamento della strada provinciale S.Basilio-Castellaneta la direttrice si immette sulla S.S. 7 a monte di Castellaneta, per poi proseguire fino a Matera passando a nord di Laterza, usufruendo della variante già esistente sulla statale all'altezza di questo abitato.

L'intervento nella sua interezza (cioè l'adeguamento da Sava a Grottaglie, la cerniera di Taranto come Tangenziale Nord, il tratto San Basilio-Castellaneta Nord-Laterza- Matera) interessa competenze di Regione Puglia, ANAS, Comuni, oltre alla Provincia, che, a tal fine, ha promosso iniziative con i singoli Comuni, mirate alla definizione di un quadro programmatico concreto, con risorse attivabili dai P.O.N. (Piani Operativi Nazionali), dai P.O.R. (Piani Operativi Regionali) 2007-2013 e dai F.A.S. (Fondi per le Aree Sottosviluppate). Dopo i contatti preliminari con gli Enti Locali è stata attivata una prima Conferenza Programmatica, con tutti i Comuni interessati, in data 22 ottobre 2007. Nel corso della Conferenza è emerso un sostanziale parere positivo dei Comuni, meno di approfondimenti ulteriori nei pressi dell'abitato di S.Marzano e per il "nodo" di Massafra.

Questa importante infrastruttura si candida ad assumere un ruolo determinante di connessione tra le varie eccellenze territoriali, dalle emergenze culturali e paesaggistiche, dalla posizione geografica e dall'offerta di qualità che può generare. Un capitalismo fondato sul valore di un territorio-rete che coopera sulle quali sono già state attivate politiche di valorizzazione e che necessitano di rafforzare le proprie reti di relazione locale e sovralocale, intercettando e rafforzando:

- le filiere produttive, per qualificare progressivamente le aree industriali per la qualità delle condizioni materiali ed immateriali offerte alle imprese e attraverso le quali possono migliorare la capacità di competere oltre che a stimolare le condizioni favorevoli al consolidarsi di un efficace sistema reticolare che integri le risorse e le competenze esistenti nel territorio e garantire al proprio territorio un contesto favorevole alla generazione di nuove idee ed alla loro adozione nell'ambito delle strategie aziendali di innovazione;
- le filiere agroalimentari per favorire la crescita e lo sviluppo del "Sistema Agroalimentare di qualità della Provincia di Taranto" e aumentare la competitività dell'agroalimentare mediante l'integrazione dei diversi settori economici (agricoltura, artigianato, ambiente e turismo) caratteristici dell'identità territoriale al fine di apportare un incremento nel "valore" delle produzioni locali e rafforzare le filiere orizzontali e verticali con l'integrazione di processi produttivi, la ottimizzazione delle logistiche dei relativi costi, con la qualificazione e certificazione delle procedure aziendali integrate oltre che a promuovere e valorizzare il fattore competitivo "qualità" legata al Territorio, nel rispetto della storia, della cultura e delle tradizioni;
- le filiere turistiche, nelle quali si propone l'individuazione di n. 3 distinti Sistemi Turistici Territoriali: il Sistema Turistico Locale delle Dune (area orientale); il Sistema Turistico Locale dei POLI MUSEALI (città di Taranto); il Sistema Turistico Locale delle Gravine (area occidentale). Tale individuazione si rende necessaria per favorire l'attuazione di interventi intersettoriali ed infrastrutturali necessari alla qualificazione dell'offerta turistica e alla riqualificazione urbana e territoriale delle località appartenenti al Sistema;
- i poli tecnologici di eccellenza (POLO TECNOLOGICO SCIENTIFICO "MAGNA GRECIA"), che come già ampiamente ribadito rappresenta la *condito sine qua non* affinché si possa parlare di uno sviluppo immediato e

tangibile. Pertanto, un'efficace strategia di sviluppo da ipotizzare per il territorio della provincia di Taranto non può assolutamente prescindere da mirati interventi di risanamento in relazione alla quantità e pericolosità degli agenti inquinanti presenti ed all'impatto sull'ambiente circostante in termini di rischio sanitario ed ecologico nonché di pregiudizio per i beni culturali ed ambientali.

La Bradanico-Salentina assume un ruolo determinante di connessione tra il sistema Jonico-Lucano-Calabro-Salentino con il Corridoio VIII che ci condurrà attraverso i mutamenti dello scenario internazionale in una posizione privilegiata diventando punto di snodo di un flusso di interessi e di iniziative che devono vedere l'Area Vasta di Taranto protagonista, assumendo così un ruolo primario nei processi di trasformazione economica del territorio e della Puglia in generale.

Nuovi processi di integrazione economica e produttiva, ma anche il rafforzamento di un clima di reciproca fiducia, possono far pensare come plausibile uno scenario di una "macro regione" di cui la piattaforma Bari-Taranto-Brindisi-Lecce sia il baricentro ideale (Immagine 1).

Una piattaforma transnazionale di alto valore che rappresenta, all'interno del corridoio adriatico, l'elemento cardine di collegamento con l'est europeo, con il medio oriente, con il nord Africa e con l'Asia. Queste città inoltre essendo all'interno della stessa regione costituiscono una potenziale sinergia a fronte di un auspicabile coordinamento tecnico e politico.

Risulta evidente che non bisogna perdere l'opportunità storica che rappresenta la piattaforma per il sud Italia e per la Puglia in particolare, per la felice posizione geografica di questo sistema trasportistico e di reti al fine di promuovere tutte le iniziative utili che i POR 2007-2013 ci offrono per il rilancio del territorio pugliese.

VISIONE GUIDA - 2 - AREA VASTA COME TERRITORIO METROPOLITANO

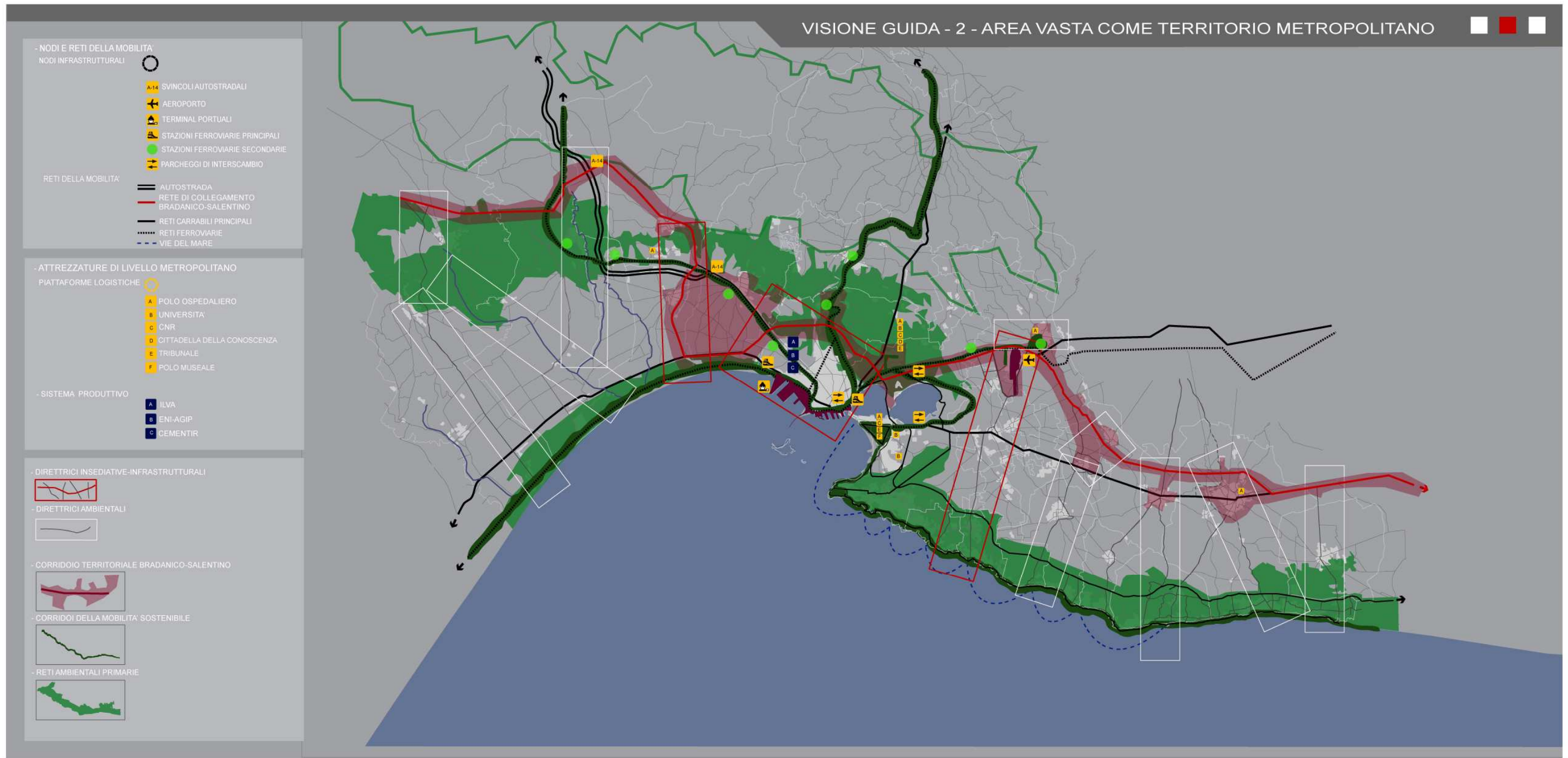


Immagine 4 – Area vasta come territorio metropolitano

5.3 VISIONE GUIDA 3 Area vasta come territorio identitario

Il terzo livello della Visione si muove all'interno di un sistema di valori territoriali che fanno riferimento all'insieme delle risorse individuabili attraverso una lettura in filigrana dei contesti che compongono l'area vasta tarantina: un territorio considerato marginale ma che contiene forme innovative dell'economia, ricco di emergenze paesaggistiche ed ambientali.

La Visione promuove, quindi, un rapporto di maggiore integrazione fra natura, storia e cultura, riscoprendone i legami e valorizzando con questi il patrimonio materiale ed immateriale

È il livello della riscoperta della memoria dei luoghi, delle pratiche sociali e di convivenza in esso radicate, del legame indissolubile fra il patrimonio dei luoghi, il patrimonio ambientale e paesaggistico, la dotazione di beni materiali di carattere storico ed archeologico, e le caratteristiche antropologiche, la memoria del lavoro, la riscoperta delle tradizioni e dei luoghi, che costituiscono la matrice fondante, il senso primitivo di appartenenza ad un territorio.

È questo il luogo dello spirito e della memoria, che è anche incubatore di sviluppo e rivitalizzazione dei luoghi.

L'idea guida è quella della costruzione di una rete di connessioni culturali e naturali composta dalla fitta presenza di risorse naturali e culturali, materiali ed immateriali, del territorio di area vasta, che viene inteso come un grande parco, nelle diverse declinazioni di *parco naturale* e *parco culturale*.

Questa scala di connessione, opportunamente individuata e messa in valore, offre terreno all'assimilazione dei flussi e delle relazioni transnazionali, rivenienti dai due precedenti livelli di interpretazione, innestando un processo di causazione circolare cumulativa.

Ovvero il campo delle reti e delle connessioni transcolari, della sovrapposizione dei flussi differenti dei distinti livelli territoriali, alimenta il potenziamento del sistema reticolare delle identità locali (la grana minuta del tessuto di area vasta), il quale assume a sua volta carattere di attrattore territoriale.

È questa la materializzazione della *"dimensione territoriale dello sviluppo"* descritta ed auspicata dal DSR 2007-2013 della Regione Puglia, che, attraverso il potenziamento del sistema territoriale, individuabile alla scala "vasta", appunto, permette di assimilare i flussi e le relazioni transnazionali in un ampio disegno "territoriale" di valorizzazione delle risorse e delle identità locali.

Le risorse e le identità locali individuate sono costituite dall'insieme dei beni ambientali presenti, dal "Parco Regionale delle Gravine" che attraversa il territorio parallelamente alla costa ionica, dall'estremo confine occidentale con la Basilicata fino al confine con la provincia di Brindisi (il Comune di Villa Castelli, in provincia di Brindisi, rientra nella perimetrazione del Parco), fortemente incernierato, attraverso lo scorrimento delle acque, con la Riserva Naturale delle *"Pinete dell'arco jonico"*, fino alle Riserve Naturali Orientate del *"Litorale Tarantino Orientale"*, un complesso sistema di aree naturali composto dalle *"Dune di Campomarino e Torrente Borraco"*, dalla *"Foce del Chitro"*, dalle *"Saline e dune di Torre Colimena"*, dalla *"Palude del Conte e duna costiera"* e dai *"Boschi Cuturi e Rosamarina"*, passando per la Riserva della *"Palude La Vela"*, che affaccia sul secondo seno del Mar Piccolo.

Questo fitto insieme di risorse naturali costituisce il substrato geo-morfologico su cui poggia il sistema antropico degli insediamenti abitati e dei beni archeologici ed architettonici diffusi sul territorio. In alcuni casi, come per l'area delle gravine, il sistema insediativo si fonde in una profonda concrezione con le caratteristiche geomorfologiche dei siti: si pensa ai centri storici di Massafra, Palagianello fino a Ginosa e Laterza.

Altro elemento portante di questo livello della visione del piano è costituito dal sistema della viabilità "lenta", della trama di percorsi con elevato contenuto panoramico: esso è costituito sia dalla rete dei tratturi, che da quegli archi del sistema stradale che non hanno un ruolo esclusivamente funzionale, ma che permettono una profonda percezione dei territori. La strada non viene considerata il modo più veloce per collegare un punto con un altro, ma ad essa si associa un concetto più articolato, quello della strada come supporto ad un insieme di itinerari narrativi.

L'idea che si vuole affermare, ovvero il concetto fondamentale che si vuole ribadire, è che la percezione del mondo da parte dell'essere umano è analogica, non digitale. La dimensione iperveloce affermata dal cambiamento del paradigma

tecnologico non si confà con le capacità fisiche ed intellettive degli esseri umani. Per cui il mito moderno della velocità, superato ormai e freudianamente ucciso dall'esperienza del futurismo, non rappresenta più il modello di sviluppo verso il quale tendere.

Al contrario, la possibilità offerta da un territorio così ricco di naturalità, è quella di far correre le informazioni, di garantire una copertura quanto più ampia da parte del cablaggio per l'accesso ad internet (digitale), e di far rallentare la velocità fisica delle persone (analogiche).

Si afferma la necessità di seguire un nuovo modello di sviluppo, impostando una visione fondata sull'esplorazione delle differenze. Si tratta di approfittare dei centri e delle dimore rurali, delle aree ad alto pregio ambientale, dei beni architettonici, magari in disuso, cui una nuova destinazione d'uso può dare nuova vita.

Così la ricchezza del patrimonio fisico dei territori coinvolti diventa il tema, il motivo del viaggio.

Viaggio sia fisico che concettuale, ovvero inteso come un racconto della memoria dei luoghi.

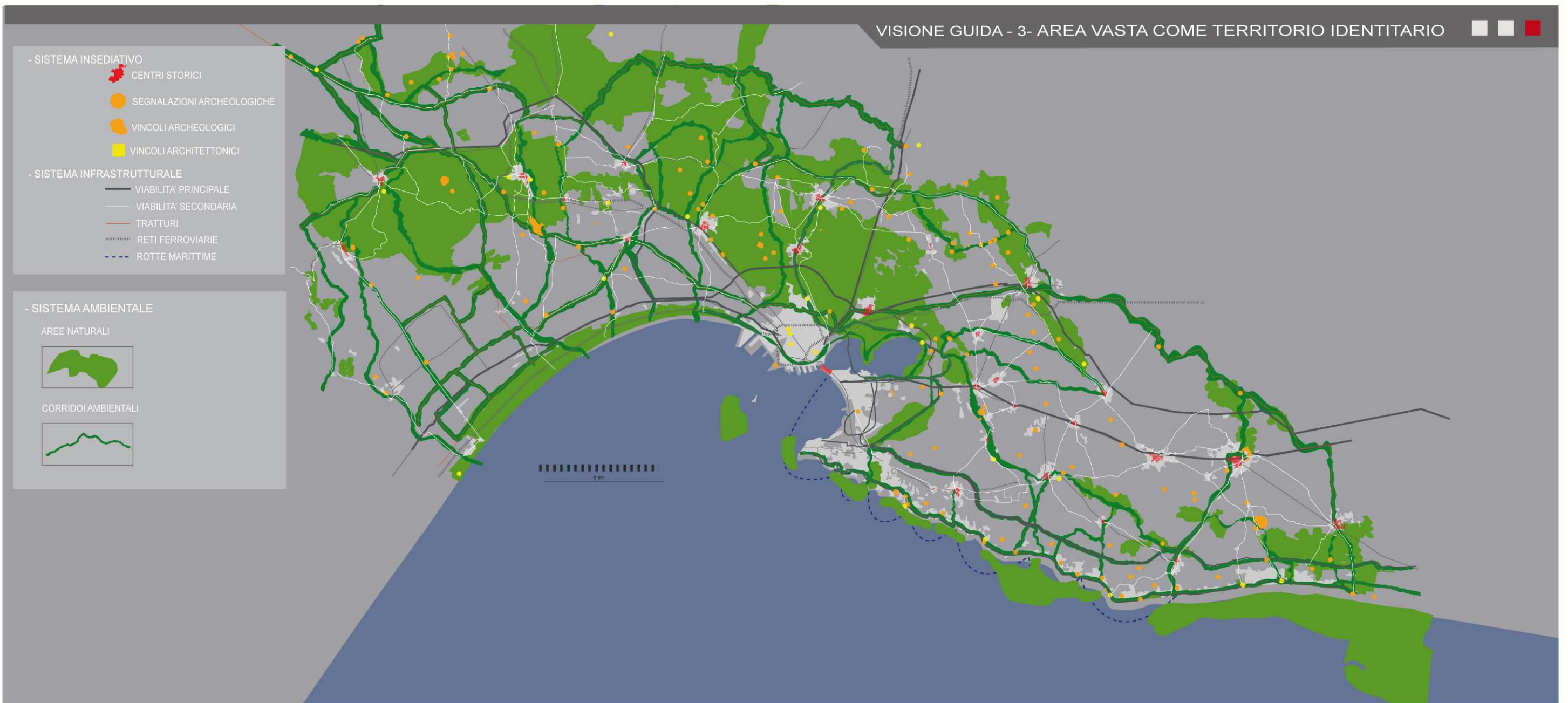


Immagine 5 – Area vasta come territorio identitario