

RIFERIMENTI STORICI RIGUARDANTI L'IMMOBILE OGGETTO DI RECUPERO

I cantieri navali Tosi sono stati a partire dalla fine dell'anno 1914 un'importante realtà industriale insediatasi nella città di Taranto, quando, alla vigilia della prima guerra mondiale l'azienda metalmeccanica Franco Tosi di Legnano (città lombarda) specializzata nella produzione di apparati motore, caldaie, turbine, iniziò ad impiantare gli stabilimenti di costruzione navale con gli alloggi per gli operai e le case per le famiglie dei dirigenti sulla riva settentrionale del primo seno del Mar Piccolo, la realizzazione delle opere edili e la costruzione degli stabilimenti venne affidata alla Società di Costruzioni A. Brambilla, già dalla fine dell'Ottocento azienda leader nelle costruzioni di grandi opere e nel settore dell'architettura industriale.

Nel periodo tra le due guerre il cantiere ricevette numerose commesse da parte della Regia Marina, specializzandosi soprattutto nella costruzione di sommergibili, alcuni costruiti anche per marine di altri Paesi con intensificazione delle attività produttive nel periodo immediatamente precedente la seconda guerra mondiale, incrementando la forza lavoro e realizzando un secondo fabbricato per l'accoglienza delle maestranze specializzate provenienti dall'Italia del nord.

Nel 1947 i "Cantieri Tosi" diventano "Cantieri Navali di Taranto". Nel dopoguerra una gestione inefficiente dei processi di riconversione industriale fece attraversare al cantiere una lunga crisi che alla fine degli anni cinquanta vide aggravare la situazione economica e finanziaria, sfociando nel 1958 nella richiesta di amministrazione controllata da parte degli azionisti della società.

I cantieri navali Tosi di Taranto tra il 1947 e il 1948 costituirono una delle più grosse realtà industriali del meridione rivestendo un'importante rilevanza nell'economia della città pugliese, pressioni sociali e politiche portarono all'acquisizione da parte dell'IRI e questa acquisizione fu una delle prime da parte della nuova Fincantieri, società di Stato, fondata nel 1959, attraverso cui lo Stato assumeva il controllo di quasi tutti i grandi gruppi cantieristici dell'epoca CRDA, OTO e Ansaldo.

Il 15 marzo 1960 i Cantieri Navali Tosi cessano l'attività e al loro posto subentra la "Società Officine di Costruzioni e Riparazioni Navali di Taranto" che rileva lo stabilimento, nello stesso periodo avviene l'abbandono dei due fabbricati che sino ad allora ospitarono il personale dipendente proveniente da altre Città d'Italia.

Nell'anno 1975 viene varata dallo scalo, l'ultima costruzione navale. Si tratta della "scarpa" sinistra (la destra fu costruita a Trieste) di una nave posatubi della Saipem, la nave "Castoro 6". La peculiarità della costruzione era quella che si trattava di uno scafo che doveva lavorare semi-sommerso in quanto, attraverso delle colonne portanti doveva sostenere il "Deck" sul quale sarebbero state svolte le lavorazioni di assemblaggio e saldatura delle "pipelines" da depositare sul fondo marino. Lo scafo costruito a Taranto, fu inviato a Trieste presso l'Arsenale Triestino San Marco, ove furono ultimati i lavori di assemblaggio sia con lo scafo dx che con il deck.

Nell'anno 1978 le maestranze dei Cantieri navali di Taranto, furono impegnate nella costruzione di una piattaforma per ricerche petrolifere (drilling platform "Beta"). Detta piattaforma (Jacket and Deck) fu destinata in una zona di mare definita "Prinos Field" nei pressi della Grecia. Elevatissimi erano gli standard di qualità sia sul montaggio dei vari pezzi che sul controllo delle saldature. Infatti tutti i saldatori dei Cantieri avevano conseguito i brevetti necessari e richiesti dagli Ispettori statunitensi, dimostrando nei fatti grande versatilità professionale derivata dal passaggio da riparatori navali a costruttori di piattaforme per ricerche petrolifere.

Nel 1981 avvenne la fusione della Società Esercizio Bacini S.p.A. di Napoli con gli Stabilimenti di Taranto s.p.a. ed a seguito della fusione dei due cantieri, la nuova Società diventa nel 1982 Società Esercizio Bacini Meridionali S.p.A. (SEBM).

Nel 1983 e precisamente alla fine del mese di ottobre, si avviano i lavori di allungamento della Nave Ro-ro portacontainer con 5 ponti di stivaggio dei container, "Comandante Revello" che dopo essere entrata in bacino 2 (a Taranto vi erano due bacini di carenaggio galleggianti) viene tagliata trasversalmente all'altezza del cassero poppiero dopodiché resi stagni i compartimenti si procede alla fuoruscita della prora e dopo l'ingresso in bacino del tronco di 33 metri, viene fatta rientrare la prora. I lavori di allungamento durarono per tutto il mese di Novembre 1983 e la nave riprese il mare il 3 dicembre 1983 transitando per il Canale Navigabile alle ore 14.45.

La SEBM nel 1984, venne totalmente inglobata nel gruppo Fincantieri che da holding finanziaria, delle partecipazioni statali assumeva direttamente in proprio l'attività operativa delle società che prima controllava.

I cantieri navali di Taranto, cessano definitivamente l'attività il 31 dicembre 1990.

PERCHE' TARANTO

A Taranto nel 1883 si avvia la costruzione dell'ARSENALE MILITARE (insediamento marittimo nel quale si allestiscono attrezzature per navigli con armamenti e depositi di munizioni, cannoni e armi di vario tipo da montare su naviglio militare) che diventerà operativo nel 1889. Taranto è in una posizione strategica tra il mar Jonio e il mar Adriatico, inoltre si trova nel mezzo del Mediterraneo di fronte all'Africa dove l'Italia ha qualche insediamento coloniale nella parte orientale e con velleità territoriali verso la Libia. Nel 1901 per favorire un'industria bellica moderna, si incentiva la cantieristica navale. Altri cantieri nascono a Brindisi – Venezia oltre a quello esistente di Ansaldo Genova Ponente. Nel 1911 la guerra di Libia favorirà un ulteriore sviluppo dell'Arsenale di Taranto. L'Arsenale abbisogna di un cantiere completo di officine che permettano il varo di navi militari e sommergibili come diremmo oggi "chiavi in mano". La Tosi sarà in grado di soddisfare pienamente questa esigenza.

LA NASCITA DEL CANTIERE E LA PRODUZIONE DURANTE LA PRIMA GUERRA MONDIALE

Abbiamo detto che Gianfranco Tosi nel 1914 decide di investire su Taranto mediante la costruzione di un Cantiere navale. "Nonostante le favorevoli facilitazioni economiche e fiscali determinate dall'appoggio politico del Governo italiano, questa decisione è da considerarsi di grande audacia imprenditoriale e di lodevole intraprendenza." (è un'espressione dell'Ing. Fabrizio Martello, Presidente della Fondazione Ammiraglio Michelagnoli di Taranto) L'area che Gianfranco Tosi acquista, è di 226.00 mq., (22,6 ettari) ed è situata nella parte settentrionale di Taranto sulle rive del Mar Piccolo, in località "Leggiadrezze," distante dall'Arsenale militare di soli 3,5 Km. È in una posizione quindi strategica e ben collegata con la ferrovia e le principali vie di comunicazione. Il cantiere durante il conflitto 1915-18 acquista sempre più di importanza e le richieste di naviglio aumentano necessariamente. Tra il 1915 e il 1917 i cantieri Tosi consegnano alla Regia Marina Militare i sommergibili N5 e N6 di 300 tonn. Inoltre si assiste al primo varo del rimorchiatore Villa Cortese il 14 giugno 1916, che verrà impiegato per il trasporto delle maestranze da Taranto ai Cantieri, alla cerimonia del

varo presenziarono l'Ing. Gianfranco Tosi con la consorte donna Valentina Bocchi che la lancerà la bottiglia di champagne contro lo scafo come rito augurale. A questo varo seguiranno quelli dei piroscafi "Castel Porziano e Valdieri" e la costruzione della motonave Ardito. Tra il 1917 e il 1920 vennero consegnate sedici unità navali, tra cui rimorchiatori dragamine, (il primo il 28 settembre 1916, cargo boats con motori a turbine e sommergibili. Nonché nel 1916 perfino al recupero di un sommergibile posamine tedesco UC12 autoaffondatosi durante le sue attività offensive nel porto di Taranto e ribattezzato "X1". I propulsori e i macchinari per gli impianti di bordo sono costruiti a Legnano e inviati a Taranto per ferrovia. Grazie a questa capacità produttiva e qualitativa nel campo della cantieristica, la F.Tosi e il Llyod Sabaudo costituiscono a Legnano il 20 ottobre 1917 la Società "Cantieri navali Franco Tosi" eleggendo come Presidente del consiglio di amministrazione l'Ing. Gianfranco Tosi. Con questo atto il Cantiere viene scorporato dalla sede centrale della Franco Tosi di Legnano. Questo creerà maggiore autonomia e scaricherà un notevole peso agli uffici amministrativi di Legnano.

IL CANTIERE E LE SUE RICADUTE SULL'OCCUPAZIONE NEL TERRITORIO TARANTINO

L'elevata richiesta di naviglio, comportava certamente una dotazione di impianti sempre più estesa e di personale qualificato, è facile supporre siano venuti da Legnano anche alcuni collaboratori di Gianfranco Tosi e una nutrita rappresentanza di maestranze legnanesi. Il resto delle maestranze veniva attinto dal vicino Arsenale che era in grado di fornire manodopera specializzata ed addestrata nella Scuola Allievi Operai già istituita nello stabilimento militare nel 1913. Il Cantiere in quel periodo viene dotato di officine meccaniche di varie specialità, carpenteria in legno, fonderia bronzo e ghisa, ciò comportava l'assunzione e l'istruzione di falegnami, modellisti, tornitori oltre al personale amministrativo. La frenetica laboriosità dovuta alle commesse del periodo bellico contribuì a cancellare la disoccupazione della città e dei paesi limitrofi, il personale del Cantiere arrivò a contare nei primi anni '30 ben 3000 dipendenti, alcuni di questi, provenienti da città lontane, venivano alloggiati presso le due grandi strutture di accoglienza presenti nell'area nord dell'insediamento industriale, strutture che oggi si vuole recuperare e destinare ad attività alberghiera, mantenendo (anche se con nome differente) la prima originaria destinazione.

CENNI STORICO - CATASTALI DELL'OPERA OGGETTO DI RECUPERO

Abbiamo già detto che gli immobili oggetto della presente relazione furono realizzati tra il 1914 e il 1925 con l'insediamento dei Cantieri Navali Franco Tosi nella città di Taranto, le prime notizie con riferimento catastale delle opere risalgono però a qualche decennio dopo, in particolare intorno agli anni '40, quando divenne obbligatorio denunciare al Catasto Edilizio Urbano, l'esistenza di fabbricati e strutture immobiliari con le più svariate destinazioni d'uso.

I primi riferimenti che troviamo dei nostri fabbricati fanno capo al Mod. 55 del Ministero del Finanze e vengono registrati alla Partita Catastale n° 869 del C.E.U. di Taranto con destinazione d'uso B/1 di classe 3 e con la consistenza immobiliare pari a mc 22332, consistenza e destinazioni che non sono mai più variate sino al giorno 16 luglio 2021, quando ne venne dichiarato lo stato di "Fabbricato Collabente" certificato dal "Tecnico Comunale Incaricato".

Categoria Catastale B/1.

Essa comprende:

collegi, convitti, educandati, ricoveri, orfanotrofi, seminari, conventi, ospizi e caserme, tutte strutture di carattere collettivo.

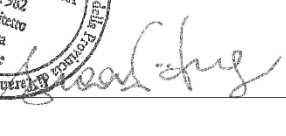

DOCUMENTAZIONE ALLEGATA ALLA PRESENTE RELAZIONE

- Fotografia aerea dei cantieri navali riferibile al Gennaio 1947.
- Modello 55 Catasto Edilizio Urbano riferibile all'anno 1939-1940.
- Visura storica sintetica alla data odierna.

FONTI DOCUMENTALI

Il materiale documentario e fotografico relativo ai Cantieri Navali Tosi è conservato presso l'Archivio di Stato di Taranto, nel fondo *Prefettura di Taranto* (1923-2002) e presso l'Archivio Centrale dello Stato, nel fondo *Archivio storico Iri* (estremi cronologici: 1919-1972). Le carte delle Commissioni interne dei cantieri navali Franco Tosi di Taranto (1930 - 1972) sono state depositate presso l'Archivio storico Fiom a Roma.

Il Progettista
DOTT. LUCA BIFONE
L. 1909
sez. A ARCHITETTURA
N° 982
Architetto
Luca
Bifone



PROVINCIA DI TARANTO
LASSASSO
GIOVANNI

Dm 1444/68 e standard urbanistici: un approfondimento su limiti di densità edilizia, altezza edifici, distanza tra fabbricati, quantità minime di spazi per attività collettive, verde pubblico e parcheggio

Il dm 1444 del 2 Aprile 1968 fissa alcuni limiti **per garantire a tutta la popolazione una dotazione minima di standard urbanistici**:

- rapporti massimi tra spazi destinati agli insediamenti residenziali e produttivi e spazi pubblici o riservati alle attività collettive, al verde pubblico o a parcheggi
- quantità minime di spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi da osservare in rapporto agli insediamenti residenziali
- limiti di densità edilizia
- limiti di altezza degli edifici
- limiti di distanze tra i fabbricati

In tutti i comuni, ai fini della formazione di nuovi strumenti urbanistici o della revisione di quelli esistenti, devono essere osservati tali limiti. Tali valori sono inderogabili e le Regioni possono prevedere adeguamenti solo in aumento, mai in diminuzione.

Dm 1444/68 e standard urbanistici, le zone territoriali omogenee

I limiti e i rapporti previsti **sono definiti per zone territoriali omogenee**:

A. le parti del territorio interessate da agglomerati urbani che rivestono carattere storico, artistico e di particolare pregio ambientale o da porzioni di essi, che possono considerarsi parte integrante, per tali caratteristiche, degli agglomerati stessi

B. le parti del territorio totalmente o parzialmente edificate, diverse dalle zone A: si considerano parzialmente edificate le zone in cui la superficie coperta degli edifici esistenti non sia inferiore al 12,5 % (1/8) della superficie fondiaria della zona e nelle quali la densità territoriale sia superiore a 1,5 m³/m²

C. le parti del territorio destinate a nuovi complessi insediativi, che non risultino edificate o nelle quali l'edificazione esistente non raggiunga i limiti di superficie e densità di cui alla precedente lettera B

D. le parti del territorio destinate a nuovi insediamenti per impianti industriali o ad essi assimilati

E. le parti del territorio destinate ad usi agricoli, escluse quelle in cui il frazionamento delle proprietà richieda insediamenti da considerare come zona C

F. le parti del territorio destinate ad attrezzature ed impianti di interesse generale

Dm 1444/68 e standard urbanistici, i rapporti massimi

Per gli insediamenti residenziali i **rapporti massimi, tra gli spazi destinati agli insediamenti residenziali e gli spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi**, sono fissati in misura tale da assicurare per ogni abitante, insediato o da insediare, la dotazione minima, inderogabile, di m² 18 per spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggio, con esclusione degli spazi destinati alle sedi viarie.

Tale quantità complessiva va ripartita di norma, nel modo appresso indicato:

- a) m² 4,50 di aree per l'istruzione: asili nido, scuole materne e scuole d'obbligo
- b) m² 2,00 di aree per attrezzature di interesse comune: religiose, culturali, sociali, assistenziali, sanitarie, amministrative, per pubblici servizi, ed altre

c) m^2 9,00 di aree per spazi pubblici attrezzati a parco e per il gioco e lo sport, effettivamente utilizzabili per tali impianti con l'esclusione di fasce verdi lungo le strade

d) m^2 2,50 di aree per parcheggi (in aggiunta alle superfici a parcheggio previste dall'art. 18 della legge n. 765): tali aree – in casi speciali – potranno essere attribuite su diversi livelli

I rapporti massimi per gli insediamenti produttivi, sono definiti nel seguente modo:

- nei nuovi insediamenti di carattere industriale o ad essi assimilabili compresi nelle zone D la superficie da destinare a spazi pubblici o destinata ad attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi (escluse le sedi viarie) non può essere inferiore al 10% dell'intera superficie destinata a tali insediamenti
- nei nuovi insediamenti di carattere commerciale e direzionale, a $100 m^2$ di superficie lorda di pavimento di edifici previsti, deve corrispondere la quantità minima di $80 m^2$ di spazio, escluse le sedi viarie, di cui almeno la metà destinata a parcheggi; tale quantità, per le zone A e B è ridotta alla metà, purché siano previste adeguate attrezzature integrative

Dm 1444/68 e standard urbanistici, quantità minime di spazi

Le quantità minime di spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi da osservare in rapporto agli insediamenti residenziali, sono soggette per le diverse zone territoriali alle articolazioni e variazioni come espresso stabilite in rapporto alle diverse situazioni.

1. zona A: l'amministrazione comunale, qualora dimostri l'impossibilità di raggiungere le quantità minime deve precisare come siano altrimenti soddisfatti i fabbisogni dei relativi servizi ed attrezzature
2. zona B: quando sia dimostrata l'impossibilità di raggiungere la predetta quantità di spazi su aree idonee, gli spazi stessi vanno reperiti entro i limiti delle disponibilità esistenti nelle adiacenze immediate, ovvero su aree accessibili tenendo conto dei raggi di influenza delle singole attrezzature e della organizzazione dei trasporti pubblici

Le aree che verranno destinate agli spazi nell'ambito delle zone A e B saranno computate, ai fini della determinazione delle quantità minime prescritte dallo stesso articolo, in misura doppia di quella effettiva.

3. zona C: deve essere assicurata integralmente la quantità minima di spazi

Nei Comuni per i quali la popolazione prevista dagli strumenti urbanistici non superi i 10 mila abitanti, la predetta quantità minima di spazio è fissata in m^2 12 dei quali m^2 4 riservati alle attrezzature scolastiche. La stessa disposizione si applica agli insediamenti residenziali in Comuni con popolazione prevista superiore a 10 mila abitanti, quando trattasi di nuovi complessi insediativi per i quali la densità fondiaria non superi $1 m^3/m^2$

4. zona E: la quantità minima è stabilita in m^2 6, da riservare complessivamente per le attrezzature ed i servizi di cui alle lettere a) e b) (*rapporti massimi*)
5. zona F: gli spazi per le attrezzature pubbliche di interesse generale debbono essere previsti in misura non inferiore a quella appresso indicata in rapporto alla popolazione del territorio servito:
 - $1,5 m^2$ /abitante per le attrezzature per l'istruzione superiore all'obbligo (istituti universitari esclusi)
 - $1 m^2$ /abitante per le attrezzature sanitarie ed ospedaliere
 - $15 m^2$ /abitante per i parchi pubblici urbani e territoriali

Dm 1444/68 e standard urbanistici, limiti di densità edilizia

I limiti inderogabili di densità edilizia per le diverse zone territoriali omogenee sono stabiliti come segue:

1. zona A: per le operazioni di risanamento conservativo ed altre trasformazioni conservative, le densità edilizie di zona e fondiaria non debbono superare quelle preesistenti, computate senza tener conto delle sovrastrutture di epoca recente prive di valore storico-artistico; per le eventuali nuove costruzioni ammesse, la densità fondiaria non deve superare il 50% della densità fondiaria media della zona e, in nessun caso, i $5 m^3/m^2$;
2. zona B: le densità territoriali e fondiaria sono stabilite in sede di formazione degli strumenti urbanistici tenendo conto delle esigenze igieniche, di decongestionamento urbano e delle quantità minime di spazi. Qualora le previsioni di piano consentano trasformazioni per singoli edifici mediante demolizione e ricostruzione, non sono ammesse densità fondiaria superiori ai seguenti limiti: $7 m^3/m^2$ per comuni superiori ai 200 mila abitanti; $6 m^3/m^2$ per comuni tra 200 mila e 50 mila abitanti; $5 m^3/m^2$ per comuni al di sotto dei 50 mila abitanti. Gli abitanti sono riferiti alla situazione

del Comune alla data di adozione del piano. Sono ammesse densità superiori ai predetti limiti quando esse non eccedano il 70% delle densità preesistenti

3. zone C: i limiti di densità edilizia di zona risulteranno determinati dalla combinata applicazione delle norme relative agli altri standard, nonché dagli indici di densità fondiaria che dovranno essere stabiliti in sede di formazione degli strumenti urbanistici, e per i quali non sono posti specifici limiti.

4. zone E: è prescritta per le abitazioni la massima densità fondiaria di $m^3 0,03$ per m^2

Dm 1444/68 e standard urbanistici, i limiti di altezza degli edifici

Le altezze massime degli edifici per le diverse zone territoriali omogenee sono stabilite come segue:

1. zone A: per le operazioni di risanamento conservativo non è consentito superare le altezze degli edifici preesistenti, computate senza tener conto di sovrastrutture o di sopraelevazioni aggiunte alle antiche strutture; per le eventuali trasformazioni o nuove costruzioni che risultino ammissibili, l'altezza massima di ogni edificio non può superare l'altezza degli edifici circostanti di carattere storico-artistico
2. zone B: l'altezza massima dei nuovi edifici non può superare l'altezza degli edifici preesistenti e circostanti, con la eccezione di edifici che formino oggetto di piani particolareggiati o lottizzazioni convenzionate con previsioni plano-volumetriche, sempre che rispettino i limiti di densità fondiaria
3. zone C: contigue o in diretto rapporto visuale con zone del tipo A, le altezze massime dei nuovi edifici non possono superare altezze compatibili con quelle degli edifici delle zone A predette
4. edifici ricadenti in altre zone: le altezze massime sono stabilite dagli strumenti urbanistici in relazione alle norme sulle distanze tra i fabbricati

Dm 1444/68 e standard urbanistici, i limiti di distanza tra i fabbricati

Le distanze minime tra fabbricati per le diverse zone territoriali omogenee sono stabilite come segue:

1. zone A: per le operazioni di risanamento conservativo e per le eventuali ristrutturazioni, le distanze tra gli edifici non possono essere inferiori a quelle intercorrenti tra i volumi edificati preesistenti, computati senza tener conto di costruzioni aggiuntive di epoca recente e prive di valore storico, artistico o ambientale
2. nuovi edifici ricadenti in altre zone: è prescritta in tutti i casi la distanza minima assoluta di m 10 tra pareti finestrate e pareti di edifici antistanti
3. zone C: è prescritta, tra pareti finestrate di edifici antistanti, la distanza minima pari all'altezza del fabbricato più alto; la norma si applica anche quando una sola parete sia finestrata, qualora gli edifici si fronteggino per uno sviluppo superiore a m 12. Le distanze minime tra fabbricati, tra i quali siano interposte strade destinate al traffico dei veicoli (con esclusione della viabilità a fondo cieco al servizio di singoli edifici o di insediamenti), debbono corrispondere alla larghezza della sede stradale maggiorata di:
 - m 5,00 per lato, per strade di larghezza inferiore a m 7
 - m 7,50 per lato, per strade di larghezza compresa tra m 7 e m 15
 - m 10,00 per lato, per strade di larghezza superiore a m 15

Qualora le distanze tra fabbricati, come sopra computate, risultino inferiori all'altezza del fabbricato più alto, le distanze stesse sono maggiorate fino a raggiungere la misura corrispondente all'altezza stessa. Sono ammesse distanze inferiori a quelle indicate nei precedenti commi, nel caso di gruppi di edifici che formino oggetto di piani particolareggiati o lottizzazioni convenzionate con previsioni plano-volumetriche.