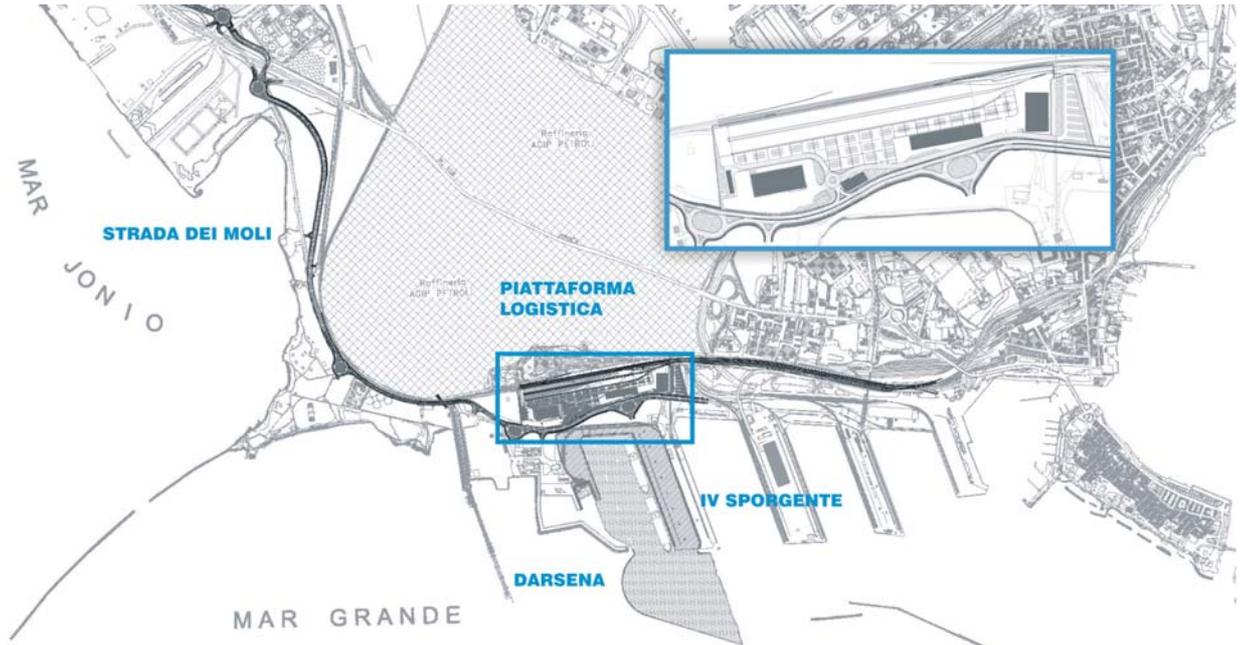




Titolo PROGETTO DEFINITIVO			Documento no. 123.700 D1 AGE A 002	Rev 01	Pag. 1	di 21
Strada dei moli Studio di impatto paesaggistico - Relazione			 Autorità Portuale di Taranto			
Tipo doc. ART	Emesso da DTP	Commessa no. 123-700	Progetto: Piastra Portuale di Taranto Legge obiettivo delibera CIPE 74/03 Responsabile del procedimento: Ing. D. Daraio			



Progettazione 		Consulenza  BATIMAT s. r. l. SOCIETA' DI INGEGNERIA via MicheleBuniva 11- 10124 Torino		Prof. Arch. P.L. Carci	
---	--	--	--	------------------------	--

I	P	T.Quercia	L.Schibuola	P.L.Carci	G.Geddo	01	Prima emissione	29.09.06
St.	Sc.	Redatto	Controllato	Controllato	Approvato	Rev.	Tipo di revisione	Data

SOCIETA' DI PROGETTO:

TARANTO LOGISTICA S.p.A.



Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto –Strada dei Moli	123.700 D1 AGE A 002	01	2	21

INDICE

1	PREMESSA NORMATIVA	4
1.1	IL D.LGS. 42/2004 “CODICE DEI BENI CULTURALI E DEL PAESAGGIO.....	4
1.2	INQUADRAMENTO DELL’AMBITO NEL PIANO URBANISTICO TERRITORIALE TEMATICO/PAESAGGIO	4
1.2.1	<i>Inquadramento dell’opera e Attestazione della compatibilità paesaggistica</i>	5
1.2.2	<i>Lo Studio di Impatto Paesaggistico</i>	6
2	LE COMPONENTI DEL PAESAGGIO	7
2.1	LO STATO ATTUALE DEI LUOGHI.....	7
2.2	I CARATTERI E I VALORI DEL CONTESTO PAESAGGISTICO-AMBIENTALE	7
2.2.1	<i>L’unità di paesaggio</i>	7
2.2.2	<i>Il paesaggio storico.....</i>	7
2.2.3	<i>Il patrimonio storico culturale</i>	8
2.2.4	<i>Le grandi trasformazioni e i detrattori del paesaggio</i>	8
2.2.5	<i>I sub-ambiti</i>	9
3	LA NATURA DELL’INTERVENTO.....	11
4	ANALISI DELLA COMPATIBILITÀ CON LE INDICAZIONI DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE	13
4.1	L’INTERVENTO E IL SISTEMA DEI VINCOLI	13
4.2	L’INTERVENTO E LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE.....	13
4.3	L’INTERVENTO E LA PIANIFICAZIONE LOCALE	13
5	VALUTAZIONE DELL’ENTITÀ DELLE MODIFICAZIONI SULL’INSIEME DEL PAESAGGIO	18
5.1	LA SENSIBILITÀ DEI SUB-AMBITI.....	18
5.2	LE MODIFICAZIONI PRODOTTE DAGLI INTERVENTI.....	18
6	LE OPERE DI MITIGAZIONE E DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO.....	21

ELENCO TABELLE – FIGURE – FOTO INTERNE AL TESTO:

Tab. 2.2.A	Descrizione dei sub-ambiti paesaggistici.....	9
Figura	Subambiti paesaggistici.....	10
Fig. 4.3.A	Il sistema delle aree protette della Regione Puglia. A sinistra la riserva naturale Palude la Vela. Fonte Regione Puglia	15
Fig. 4.3.B	I vincoli ambientali e paesaggistici dell’area vasta di analisi. Fonte: Ministero dei beni culturali e del paesaggio	16
Fig. 4.3.C	Sintesi delle tavole tematiche del Piano Urbanistico Territoriale Tematico/Paesaggio della Regione Puglia.....	17
Tab. 5.1.A	La sensibilità dei sub-ambiti paesaggistici	18
Tab. 5.2.A	Schema riassuntivo della valutazione delle modificazioni indotte sui sub-ambiti paesaggistici	19
Tab. 5.2.B	Schema riassuntivo degli impatti.....	19



Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto –Strada dei Moli	123.700 D1 AGE A 002	01	3	21

ELENCO TAVOLE:

D1AGEA107 Studio di Impatto paesaggistico – Carta di analisi del paesaggio

D1AGEA108 Studio di Impatto paesaggistico – Corografia degli interventi di mitigazione

Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto –Strada dei Moli	123.700 D1 AGE A 002	01	4	21

1 PREMESSA NORMATIVA

1.1 Il D.Lgs. 42/2004 “Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio

La Regione Puglia si è dotata di un Piano Urbanistico Territoriale Tematico “Paesaggio” (gennaio 2002) (P.U.T.T./P), in adempimento di quanto disposto dall’art. 149 del D.Lgs 490/99 (ora art. 134 D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 Codice dei Beni Culturali), pertanto, sotto l’aspetto normativo, il P.U.T.T./P. si configura come un piano urbanistico territoriale con specifica considerazione dei valori paesistici ed ambientali e risponde ai requisiti di contenuto della legge regionale n.56/80.

Tale precisazione risulta dirimente ai fini delle azioni da intraprendere per il conseguimento della preventiva autorizzazione paesaggistica alle trasformazioni che, (vd. *Autorizzazione* art. 146 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42), coinvolgendo beni tutelati ai sensi dell’art. 142 del Codice dei Beni Culturali, potrebbero arrecare pregiudizio ai valori paesaggistici di detti beni. Infatti, secondo il citato art. 142 (*Aree Tutelate per legge*) comma 1, lett. a, il progetto in esame ricadrebbe, anche se non per l’intero sviluppo, in una delle aree tutelate per legge, ovvero in “*territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia*”; e ciò imporrebbe la predisposizione della documentazione necessaria per l’ottenimento dell’autorizzazione ai fini della compatibilità paesaggistica.

Tuttavia, sempre secondo quanto stabilito dal D.Lgs. 42/04, all’art. 143, spettando al Piano paesaggistico il compito di specificare più dettagliatamente la valenza paesaggistica degli ambiti rientranti nella tutela paesaggistica, è a tale strumento che si dovrà far riferimento per la definizione delle azioni da intraprendere.

1.2 Inquadramento dell’ambito nel Piano Urbanistico Territoriale Tematico/Paesaggio

Il Piano Urbanistico Territoriale Tematico / Paesaggio (P.U.T.T./P) ha suddiviso e perimetrato il territorio regionale tenendo conto di:

- sistemi delle aree omogenee per i caratteri costitutivi fondamentali delle strutture paesistiche;
- individuazione e classificazione delle componenti paesistiche costitutive della struttura territoriale , con riguardo alla specificità regionale;
- definizione degli interventi o opere aventi carattere di rilevante trasformazione territoriale.

In tale perimetrazione il Piano distingue nettamente i “*territori costruiti*”(privi di intrinseco interesse paesaggistico, da definire in sede di PRG) dagli “*ambiti territoriali estesi*” (ambiti in cui la trasformazione risulta condizionata); nell’ambito di questi ultimi è individuabile anche una sottocategoria formata dagli “*ambiti territoriali distinti*” (gli elementi strutturanti).

In relazione agli ambiti il Piano fornisce indirizzi, direttive e prescrizioni, al fine di prevedere un certo grado di trasformabilità o escludendo del tutto ogni trasformazione, andando ad integrare quanto previsto dalla normativa vigente.

È importante evidenziare che “*Le norme di cui al Titolo II “ambiti territoriali estesi” e al Titolo III “ambiti territoriali distinti”, non trovano applicazione all’interno dei “territori costruiti”.*

Rientrano nei “territori costruiti”, tra le altre, “*aree tipizzate dagli strumenti urbanistici vigenti come zone omogenee “A” e “B”, “zone tipizzate dagli strumenti urbanistici come zone omogenee C, ovvero come zone turistiche, direzionali, artigianali, industriali e miste se incluse, alla data del 6.06.1990, in uno strumento urbanistico esecutivo o ...in Programmi Pluriennali di Attuazione” e “intercluse all’interno di un perimetro definito dalla presenza di maglie regolarmente edificate e, perciò, perimetrale su cartografia catastale con specifica deliberazione di consiglio comunale”.*

Ai fini della valutazione del presente progetto, risulta determinante inquadrare la specificità dei cosiddetti “*territori costruiti*”, anche perché dalla cartografia di Piano tutta la fascia di costa risulta classificata come “**ambito territoriale esteso di tipo C** – *valore distinguibile, laddove sussistano condizioni di presenza di un bene costitutivo con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti*”. In tali ambiti si dovranno perseguire i seguenti indirizzi di tutela: “*salvaguardia e valorizzazione dell’assetto attuale se qualificato; trasformazione dell’assetto attuale, se*



Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto –Strada dei Moli	123.700 D1 AGE A 002	01	5	21

compromesso, per il ripristino e l'ulteriore qualificazione; trasformazione dell'assetto attuale che sia compatibile con la qualificazione paesaggistica”(art. 2.02, comma 1.3).

L'identificazione dei *contesti costruiti* consentirebbe di delineare gli obiettivi di salvaguardia e l'obbligo o meno dell'assoggettabilità dell'intervento a normative d'uso (applicabilità o meno delle norme del Titolo II).

Il progetto in esame, rispetto al PRG – Variante Generale del Comune di Taranto, ricade nelle seguenti zone:

Zona A di verde di rispetto per sedimenti stradali;

Zona A8 – E8 Zona di Parco Territoriale;

Zona I – F6 Zona per attrezzature d'interesse collettivo (attrezzature tecnologiche, altre attrezzature di interesse collettivo, amministrative e sanitarie);

Zona B7 – F7 Zona per servizi d'interesse pubblico (porto).

Dalla caratterizzazione che ne fa il PRG, della fascia di territorio attraversata dal progetto i requisiti fissati dal Piano per l'identificazione dell'ambito afferente ai “territori costruiti”, sono verificati. Pertanto, gli indirizzi di tutela previsti all'art. 3.05 comma 2.3 e i regimi di tutela fissati all'art. 3.07.3, (trattandosi di coste e delle aree litoranee) non sono da ritenersi applicabili, in virtù della semplice identificazione dell'ambito.

Pertanto, dal punto di vista della caratterizzazione dell'ambito“*L'autorizzazione paesaggistica non va richiesta per i beni, inclusi nelle categorie di cui al titolo II del D.Lgs n. 490/99 [ora Codice dei beni culturali e del Paesaggio] e sottoposti a tutela del Piano, ricadenti nei “territori costruiti” di cui all'art. 1.03”.*

1.2.1 Inquadramento dell'opera e Attestazione della compatibilità paesaggistica

Per conseguire l'autorizzazione alla trasformazione dello stato dei luoghi, oltre alla verifica del valore paesaggistico dell'ambito coinvolto, subentra un altro aspetto che attiene invece alla natura del progetto.

La conformità al Piano delle previsioni dei piani, dei progetti e delle loro varianti, viene attestata dall'Ente territoriale competente, attraverso il rilascio della “autorizzazione paesaggistica” nel caso dei proprietari dei siti, oppure attraverso il rilascio del “parere paesaggistico” o della “attestazione di compatibilità paesaggistica” nel caso di piani o progetti presentati da enti e soggetti pubblici (art. 1.03 comma 4 delle N.T.A.).

L'intervento in oggetto rientra, secondo quanto chiarito al Titolo IV, art. 4.01 delle N.T.A., fra le opere di rilevante trasformazione territoriale cioè quelle *derivanti dalla infrastrutturazione del territorio (sia puntuale che lineare, relativa a: mobilità terrestre, marittima, aerea... []. Per tali opere, qualora non siano soggette a Valutazione di Impatto Ambientale, il Piano prescrive che il relativo progetto sia integrato con “lo Studio di Impatto Paesaggistico” per la dimostrazione della loro utilità e della giustezza della allocazione proposta, sia sottoposto alla procedura della “verifica di compatibilità paesaggistica (art. 4.03) e ottenga la “attestazione di compatibilità paesaggistica” (art. 5.04).*

Per queste tipologie di interventi, il Piano stabilisce l'obbligo di presentare alla **Regione Puglia**, contestualmente al progetto delle opere, lo **Studio di Impatto Paesaggistico**, che risulta così definito:

“la elaborazione progettuale finalizzata all'accertamento dell'entità delle modificazioni indotte dall'intervento proposto sugli elementi strutturanti il territorio, dell'effetto delle opere di mitigazione previste e del livello di compatibilità paesaggistica perseguito”.

Lo Studio di Impatto Paesaggistico è redatto ai fini della richiesta della **Attestazione di compatibilità paesaggistica**. *La attestazione di compatibilità paesaggistica vale per il periodo di dieci anni, trascorso il quale la parte non eseguita degli interventi progettati, deve essere oggetto di nuova attestazione di compatibilità paesaggistica. L'attestazione di compatibilità paesaggistica ha gli effetti, esplicitandolo, della autorizzazione ai sensi del titolo II del D.Lgs n. 490/99, se necessaria, di cui segue le procedure (art. 5.04 commi 5 e 6).*



Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto –Strada dei Moli	123.700 D1 AGE A 002	01	6	21

1.2.2 Lo Studio di Impatto Paesaggistico

La presente relazione, corredata di Schemi grafici e di Documentazione fotografica, pertanto, risponde alle prescrizioni imposte dall'art. 4.02 delle N.T.A., relative ai contenuti del suddetto "Studio di Impatto Paesaggistico".

Essa si articola nelle seguenti parti che descrivono:

- le componenti del paesaggio (§ 2, *Carta di analisi del paesaggio e Documentazione fotografica*);
- la natura dell'intervento (§ 3 e *Documentazione fotografica*);
- le opere di mitigazione previste (§ 4 e *Corografia degli interventi di mitigazione*);
- l'analisi degli effetti sul paesaggio e i risultati attesi per effetto delle mitigazioni (§ 5 e 6 e *Carta di analisi del paesaggio*).



Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto –Strada dei Moli	123.700 D1 AGE A 002	01	7	21

2 LE COMPONENTI DEL PAESAGGIO

2.1 Lo stato attuale dei luoghi

Il collegamento dei moli e delle infrastrutture del "porto in rada" con i moli e le infrastrutture del "porto fuori rada" è attualmente assicurato dalla cosiddetta "strada dei moli", utile ma disomogenea nel suo complesso. In particolare, mentre il tratto che va dal 1° sporgente fin quasi alla radice del 4° sporgente è in buone condizioni, il tratto che va dalla prossimità della radice del 4° sporgente alla radice del 5° sporgente e al molo polisettoriale è, invece, inidoneo per tracciato, sezione stradale, qualità del piano viabile, dotazioni di sicurezza.

Nell'allegato *Documentazione fotografica* viene proposto lo stato attuale dei luoghi interessati dagli interventi.

2.2 I caratteri e i valori del contesto paesaggistico-ambientale

2.2.1 L'unità di paesaggio

L'ambito paesaggistico interessato è quello dell'Arco Ionico Tarantino, sistema che comprende le aree che si estendono dal livello del mare sino alla base della scarpata delle Murge e, verso occidente, sino alla Fossa Bradanica. La morfologia che caratterizza i terrazzi alla base dell'Arco Ionico Tarantino è pianeggiante o sub pianeggiante mentre, nelle aree di scarpata e sui terrazzi posti alle quote più elevate, sui quali hanno agito maggiormente i fenomeni erosivi, diviene decisamente più movimentata. Le quote variano dal livello del mare sino a 380 metri. L'uso del suolo è variabile e si differenzia in base alla quota ed alla fertilità dei terreni. Partendo dalle zone costiere dove si riscontra la presenza di macchia mediterranea, spingendosi verso l'interno vengono coltivati olivo, vite ed agrumi e sono presenti vaste aree a seminativo. Nelle aree meno fertili ritornano le coperture boscate e sono presenti i pascoli.

Secondo la suddivisione in unità paesaggistica stabilite dal P.U.T.T./P., il territorio coinvolto dagli interventi è denominato come "Tarantino". Esso viene definito come un *unicum*, nell'attacco della penisola salentina al piano litoraneo lucano. Si caratterizza per le serie di cavità, pozze, isole rocciose, scogliere e brevi lidi lagunari, a tratti fortemente antropizzato, con il seno esterno chiuso dalle isole Cheradi.

2.2.2 Il paesaggio storico

L'area in cui è localizzata la piattaforma portuale era caratterizzata da un paesaggio agrario tradizionale, legato al sistema territoriale gravitante intorno alle strutture delle masserie. Questo sistema, sviluppatosi a partire dal XV secolo, ma fiorito soprattutto nel XVIII secolo, in ragione di una nuova economia mercantile e protocapitalistica, si impennava sulla masseria, come centro di produzione e di organizzazione del lavoro agricolo.

Nell'area coinvolta dal progetto in analisi, sono documentate numerose masserie di antico impianto, come risulta dalla lettura delle tavolette IGM. Di queste alcune sono vincolate come beni architettonici.

L'attuale assetto territoriale risulta però foggato dai grandi cambiamenti economici avviati dall'insediamento nella zona di nuovi impianti industriali. Il Porto di Taranto, infatti, acquisisce il rilievo attuale soltanto a partire dagli anni '60, quando la città venne designata come sede di un grande complesso siderurgico. Per servire l'acciaieria e le attività indotte vennero realizzati e posti in esercizio, nell'arco di 15 anni, tre grandi sporgenti allineati ad ovest delle strutture preesistenti. Fino ad allora, invece, esistevano soltanto lo scalo corrispondente all'attuale porto mercantile e, sull'altro litorale della città due piccoli moli, destinati alle attività non militari.

Risale agli anni '80, l'idea del porto polisettoriale così come è stato definito dal Piano Regolatore Portuale del 1980.

Come si vede nella *Carta del paesaggio*, l'attuale linea di costa ha una conformazione quasi completamente artificiale, dettata dalle esigenze tecniche proprie dell'utilizzo portuale e realizzata attraverso colmate con materiali di riporto. Inoltre anche l'area retrostante è interamente occupata dagli impianti industriali dell'ILVA, dell'AGIP Raffinazione e della Cementir.

Le uniche tracce sopravvissute dell'antica trama dei collegamenti più antichi permangono la Strada statale 106 Jonica e le linee ferroviarie.



Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto –Strada dei Moli	123.700 D1 AGE A 002	01	8	21

2.2.3 *Il patrimonio storico culturale*

La *Carta del paesaggio* permette di riconoscere il disegno del paesaggio agrario sull'attuale forma condizionata dagli imponenti insediamenti industriali. Attraverso una sovrapposizione degli elementi storici sul rilievo attuale, è possibile riconoscere le persistenze dell'antico all'interno del moderno. Sono cartografati, infatti, i beni storico-testimoniali, tratti dalle tavolette IGM, censiti come patrimonio storico culturale, e catalogati secondo la loro tipologia. Oltre alle masserie, sono descritti anche gli edifici relativi alla lavorazione dei prodotti agricoli (frantoi e oleifici), gli edifici civili di interesse collettivo (Sanatorio), le abitazioni padronali. Inoltre, al fine di riconoscere il sistema delle relazioni tra questi beni, sono stati tracciati sulla carta anche gli antichi collegamenti stradali, suddivisi in viabilità principale (strade statali, tuttora esistenti e funzionali) e viabilità minore (strade vicinali e interpoderali, per la maggior parte cancellate o adeguate alle esigenze attuali). Infine, è stato tracciato sulla carta anche la linea di costa naturale, così come si presentava prima dell'insediamento dell'infrastruttura portuale.

Nell'area vasta, sono individuati in cartografia i beni, appartenenti ad una delle categorie sopra descritte, sottoposti a vincolo ai sensi dell'art. 10 del Codice dei Beni Culturali e del paesaggio (ex L. 1089/39).

Essi sono:

tra i beni architettonici:

- Masseria la Giustizia, in loc. Montello;
- Masseria Il Foggione (con annessa cappella);
- Masseria e Chiesa del Mucchio.

tra le aree archeologiche:

- Punta Rondinella (villaggio neolitico).

Nessun bene tra quelli citati è direttamente interferito all'intervento in progetto. Il più prossimo è la Masseria La Giustizia, sorta sui resti del Monastero di Santa Maria della Giustizia, risalente al 1119. Inglobata negli anni '60 all'interno dell'area industriale, soltanto dopo essere stata inserita tra i beni del Demanio, a partire dagli anni '80 è stata oggetto di interventi di restauro, dopo essere stata vincolata come bene architettonico. Tuttora, però, il complesso monumentale rimane in attesa di una utilizzazione.

In realtà si deve rilevare che il patrimonio storico-culturale risulta ormai incorporato all'interno degli imponenti impianti industriali, e si compone di singoli elementi isolati, uniche tracce di un sistema del tutto scomparso. Le antiche relazioni che si instauravano tra un bene e l'altro sono ormai indecifrabili, e del tutto abbandonate sono le antiche destinazioni d'uso degli edifici rurali. Anche l'antica viabilità vicinale risulta quasi del tutto scomparsa, oppure, se ancora esistente, ha assunto i caratteri dell'ambito extraurbano e ha perso i connotati della campagna agricola.

2.2.4 *Le grandi trasformazioni e i detrattori del paesaggio*

Se fino alla seconda guerra mondiale, il porto di Taranto aveva adempiuto ad una funzione mercantile, nell'attuale sede del Porto Mercantile (Molo San Cataldo e Molo Sant'Eligio), è nel Dopoguerra, che grazie a un'intensa iniziativa privata nel campo edilizio e a una pubblica nella cantieristica, cui si aggiunse, alla fine degli anni Cinquanta, la costruzione del Quarto Centro Siderurgico dell'Italsider, esso acquistò nuovo slancio. Nacque un grosso complesso industriale per la lavorazione dell'acciaio, che per estensione, volume di lavoro, maestranze e tecnologia, fu considerato uno dei maggiori di tutta l'Europa. L'iniziativa risollevò repentinamente l'economia locale e generò una potente spinta per le imprese private delle attività collaterali. Nacquero o si consolidarono altri, numerosi complessi industriali, facendo salire la città tra le prime in Italia, per reddito pro-capite. L'industrializzazione incontrollata condusse, però, alla congestione urbana, alla cementificazione del territorio, alla distruzione delle caratteristiche ambientali ed ecologiche del Mar Piccolo, e all'inquinamento atmosferico.

Nel corso degli anni Ottanta, inoltre, con la crisi mondiale della siderurgia e l'avvento dei nuovi materiali, si produsse una crisi che ebbe il suo culmine nel 1988, quando il gruppo siderurgico Italsider fu sciolto, e alcuni suoi stabilimenti confluirono nella nuova Ilva, che, a sua volta, nel 1993, è stata messa in liquidazione. Nel 1995 è avvenuta la privatizzazione, con conseguenti problemi di riconversione - che coinvolgono anche l'Arsenale della Marina militare - e di disagio sociale.

Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto –Strada dei Moli	123.700 D1 AGE A 002	01	9	21

Le aree dei grandi impianti industriali, risalenti al primo sviluppo degli anni '60, sono state indicate generalmente come elementi di detrazione della qualità paesaggistica, più che per la presenza dei grandi stabilimenti in sé, soprattutto in considerazione delle numerose superfici dismesse, le quali risultano in attesa di essere bonificate e destinate a nuovi utilizzi e riqualificazione.

2.2.5 I sub-ambiti

Premesso che si tratta di un contesto generale che ha perso moltissimo dell'unità di paesaggio a cui appartiene, perché già fortemente compromesso e artificializzato, in cui la presenza di forti detrattori legati all'utilizzazione industriale dell'area ha irreversibilmente cancellato l'antica struttura agraria e quasi completamente eliminato ogni appetibilità ai fini residenziali e turistico-ricreativi, l'analisi paesaggistica condotta ha permesso di individuare all'interno del territorio attraversato differenti sub-ambiti:

Sub-ambito	Descrizione
1 Gli spazi dell'agricoltura	Sono le aree retrocostiere a nord del Molo polisettoriale, nelle quali sono ancora sopravvissuti alcuni dei caratteri del paesaggio agrario. Pur non trattandosi di zone particolarmente pregiate dal punto di vista paesaggistico, costituiscono tuttavia un'importante risorsa in qualità di aree ancora libere dall'edificazione intensa.
2 Gli spazi liberi interstiziali di interesse locale e di potenziale connessione con la costa	Si tratta della zona compresa tra Punta Rondinella e la fascia costiera prima dell'area ex Belleli e del Molo polisettoriale, con il suo limite nell'entroterra nella linea ferroviaria. Il tratto rappresenta una degli ultimi ritagli di suolo non ancora occupato da insediamenti, in cui è salva la linea di costa antica (vd. <i>Carta del paesaggio</i>) e in cui si evidenzia un paesaggio seminaturale, anche se degradato dal punto di vista ecologico. Tolta Punta Rondinella, che pur conservando resti archeologici, risulta già oggetto di un progetto di installazione di una piattaforma di trattamento di rifiuti liquidi industriali, la fascia di territorio compresa tra il punto di localizzazione della rotatoria G e quello di localizzazione della rotatoria C, anche già interferita dal tracciato della linea ferroviaria, essa mantiene pur sempre una funzione di cuscinetto di protezione ecologica e paesaggistica nei confronti della costa. Tale funzione è affermata anche dalla destinazione d'uso prevista dal PRG di Taranto, nel quale l'area è classificata come <i>A8 parco territoriale</i> , con indicazioni di salvaguardia del verde esistente.
3 Sub-ambito delle trasformazioni industriali consolidate	Il sub-ambito è caratterizzato dal paesaggio industriale dei grandi insediamenti pianificati congiuntamente negli anni '60; si tratta degli impianti siderurgici dell'ILVA, della raffineria dell'AGIP e della Cementir. Inglobati all'interno di questo sistema sono evidenti elementi propri del paesaggio urbano, come l'Ospedale Chirurgico ortopedico e la parrocchia della Santissima Croce, la cui presenza ha portato a episodi di riqualificazione di alcuni ambiti puntuali, che in una certa misura producono l'effetto di mitigare il quadro paesaggistico percepito. Nell'area sono inoltre presenti i relitti dell'antico sistema agrario, cioè le masserie e gli altri beni propri del paesaggio agrario, che pur avendo perso del tutto ogni relazione tra loro, rimangono tuttavia uniche testimonianze del passato, degni di salvaguardia.
4 Sub-ambito delle trasformazioni industriali recenti	Il sub-ambito è connotato da un paesaggio in cui i fenomeni di trasformazione sono recenti e ancora in atto. Nel settore di costa è presente il Terminal Container, attivato nel 2001, sul Molo Polisettoriale, il quale ha dato al porto di Taranto un carattere commerciale. L'area è oggetto di progetti in via di definizione, come il banchinamento dell'area dismessa ex Belleli e l'ampliamento del 5° sporgente. Rilevante trasformazione sarebbe apportata anche dall'insediamento del terminale di ricezione e rigassificazione di gas naturale liquefatto, il cui progetto prevede anche delle opere a mare. L'ambito del retroporto, invece, è caratterizzata da insediamenti industriali di impianto recente, sopravvenuti successivamente allo sviluppo degli anni '60, senza reali progetti pianificatori. Tale ambito si presenta dunque come un'area ancora in evoluzione, ancora aperta a nuove azioni progettuali. Si può affermare che l'area, avendo oramai perso definitivamente la sua antica configurazione paesaggistica, non ha ancora assunto una nuova identità. Tale area è caratterizzata anche dal carico del corridoio infrastrutturale costituito dalla S.S. Jonica in affiancamento alla linea ferroviaria.

Tab. 2.2.A Descrizione dei sub-ambiti paesaggistici



Legenda

- Sub-ambito 1
Gli spazi dell'agricoltura
- Sub-ambito 2
Gli spazi liberi interstiziali di potenziale
connessione con la costa
- Sub-ambito 3
Le trasformazioni industriali
consolidate
- Sub-ambito 4
Le trasformazioni industriali recenti

Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto – Strada dei Moli	123.700 D1 AGE A 002	01	11	21

3 LA NATURA DELL'INTERVENTO

Il tratto della “Strada dei Moli” ricade nel territorio del comune di Taranto. La “strada dei moli” è l'unica arteria di collegamento tra i diversi insediamenti commerciali ed industriali dell'area portuale di Taranto, da quelli della zona del molo San Cataldo (1° sporgente), il più antico nei pressi della città vecchia, a quelli della zona del molo polisettoriale, all'estrema punta occidentale del sito.

La strada esistente ricade per la parte iniziale (compresa tra il Varco doganale est e il Varco doganale ovest) in area demaniale conferita all'Autorità Portuale di Taranto. Oltre il varco ovest, la strada prosegue tramite la vecchia strada vicinale Croce - Rondinella in corrispondenza della punta più meridionale dell'area della raffineria ex Agip Petroli.

Per il tratto successivo, fino all'intersezione con la S.S. 106 “Jonica”, prosegue in proprietà ex Agip Petroli, collegandosi agli svincoli, recentemente realizzati dall'ex Consorzio ASI a monte e a valle della S.S. 106 “Jonica”. La strada quindi prosegue, sempre in direzione del molo polisettoriale, sovrapponendosi al tratto stradale di recente realizzazione da parte dell'ILVA S.p.A. L'ultimo tratto di viabilità insiste in area demaniale retrostante la darsena del molo polisettoriale.

Il progetto in oggetto, inserito tra le opere necessarie alla realizzazione del nuovo centro logistico “La piastra portuale del porto di Taranto” integra e consente il potenziamento delle modalità di collegamento intermodale con la rete stradale e ferroviaria nazionale (in particolare con la S.S. 106 “Jonica” e lo scalo ferroviario Bari-Taranto).

L'intervento di adeguamento, ampliamento e razionalizzazione riguarda:

- un asse principale della “strada dei moli” (5.173 m);
- la bretella di raccordo con la S.S. 106 “Jonica” Taranto – Reggio Calabria (1185,9 m).

Il progetto stradale prevede le seguenti sezioni tipo:

- Asse principale;
- Cat. D (*urbane di scorrimento*) – Larghezza 20,80 m (tratto in variante o allargamento in sede, o allargamento in sede con muro di sostegno);
- Cat. D (*urbane di scorrimento ridotta*) – Larghezza 17,35 m – con muro di sostegno;
- Rotatorie – Larghezza 35-50m, lunghezza – 60-125m; (ma siamo sicuri della larghezza)
- Bretella di raccordo con la S.S. 106 “Jonica” - Cat. C1 (extraurbana secondaria) – Larghezza 10,50 m.

In sintesi, gli interventi in progetto sono riconducibili alle seguenti categorie:

- *Ampliamento, adeguamento e razionalizzazione della “strada dei moli” esistente* (tratte in variante, allargamento su sede esistente, allargamento con muro di sostegno, ecc.);
- *Realizzazione/adeguamento di ponti e viadotti:*
 - Asse principale:
 - a. km 3+780 ca.: ampliamento ponte per il superamento del 1° canale di scarico ILVA (**PONTE B**)
 - b. km 4+690 ca.: ampliamento di un ponte esistente (**PONTE C**)
 - c. km 4+880 ca.: ampliamento di un cavalcaferrovia esistente (**PONTE D**);
 - Bretella di raccordo con la S.S. 106:
 - d. km 0+180 ca.: viadotto di scavalcamento della linea F.S. Taranto – Reggio Calabria (**VIADOTTO E**) (vd. Fig. 3.2.9, Fig. 3.2.10, Fig. 3.2.11 e Fig. 3.2.12);
 - e. km 0+515 ca.: ponte per il superamento del 2° canale di scarico ILVA (**PONTE F**).
- *Opere minori* (muri, scatolare 3x3 per il tombamento del canale di scolo in adiacenza al 2° canale di scarico ILVA, ecc.);



Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto –Strada dei Moli	123.700 D1 AGE A 002	01	12	21

- *Varco doganale (km 1+150 c.a)*
- *Realizzazione di rotonde e intersezioni:*

Asse principale

km 0+400 ca.: **rotonda “A”** (ingresso uscita area Allargamento IV Sporgente);
km 0+950 ca.: **rotonda “B”** (svincolo Darsena Servizi);
km 1+875 ca.: **rotonda G** (svincolo area ENI);
km 3+400 ca.: **rotonda “C”** (svincolo con la S.S. 106 direzione Taranto);
km 3+850 ca.: **rotonda “D”** (svincolo con la S.S. 106 direzione Metaponto);
km 4+800 ca.: **rotonda “E”** (svincolo con la bretella di raccordo con la S.S. 106).
Bretella di raccordo con la S.S. 106:

Bretella di raccordo

km 1+110: **rotonda “F”** (svincolo con la S.S. 106 - futuro raccordo Distripark/Agromed).

- *Risoluzione delle interferenze:*
- *Impianti:* acquedotti; rete di distribuzione acque industriali; illuminazione e reti elettriche; fognature acque nere; fognature acque bianche, vasche di accumulo e disoleazione.

Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto –Strada dei Moli	123.700 D1 AGE A 002	01	13	21

4 ANALISI DELLA COMPATIBILITÀ CON LE INDICAZIONI DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

4.1 L'intervento e il sistema dei vincoli

Il tracciato stradale ricade per alcuni tratti all'interno della fascia di rispetto vincolata ai sensi dell'art. 142, lett. a (territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia) del Codice dei Beni culturali e del Paesaggio. Tuttavia, in relazione a questo vincolo e agli obblighi che ne deriverebbero, si rimanda al Cap. 1 *Riferimenti normativi* e alle conclusioni ivi esposte.

Nell'area coinvolta dal tracciato non sono presenti aree protette, p.S.I.C. e altri vincoli territoriali.

Ai fini dell'inquadramento di area vasta, si citano, nel comune di Taranto (vd. *Stralci Aree protette; Vincolo paesaggistico*):

- il p.S.I.C. Mar Piccolo (IT 9130004);
- la Riserva naturale regionale Palude La Vela (L.R. n. 11, del 15/05/06);
- le coste del Mar Piccolo e del Mar Grande sottoposte a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 136 del Codice dei Beni culturali e del paesaggio.

4.2 L'intervento e la pianificazione territoriale

L'area oggetto di intervento ricade all'interno di Ambito Territoriale Esteso di tipo "C", cioè "di valore distinguibile, in cui sussistano condizioni di presenza di un bene costitutivo con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti". In questi ambiti, le direttive di tutela sono (vd. *Stralcio P.U.T.T.T*):

- per il "sistema geologico, geomorfologico e idrogeologico", le previsioni insediative e i progetti delle opere di trasformazione del territorio devono mantenere l'assetto geomorfologico d'insieme e conservare l'assetto idrogeologico delle relative aree;
- per il sistema "copertura botanico-vegetazionale e culturale" tutti gli interventi di natura fisica vanno resi compatibili con la conservazione degli elementi caratterizzanti il sistema botanico-vegetazionale, la sua ricostituzione, le attività agricole coerenti con la conservazione del suolo;
- per il sistema "stratificazione storica dell'organizzazione insediativa" va evitata ogni destinazione d'uso non compatibile con le finalità di salvaguardia e, di contro, vanno individuati i modi per innescare processi di corretto riutilizzo e valorizzazione.

Le norme sopraccitate non trovano, però, applicazione all'interno dei "territori costruiti" che sono definiti come aree tipizzate dagli strumenti urbanistici vigenti come zone omogenee "A" e "B". La nostra area, così come definita dal P.R.G., ricade all'interno di categorie "A" e "B", pertanto è compresa tra i "territori costruiti".

4.3 L'intervento e la pianificazione locale

Il comune di Taranto è dotato di una Variante Generale del Piano Regolatore Generale risalente al 1974. Il Piano è stato digitalizzato recentemente (2003) su base catastale aggiornata al 2000.

Gli ambiti interferiti dall'intervento, secondo l'azonamento, ricadono nelle seguenti aree (vd. Elaborato *La pianificazione locale*):

Tratto Inizio Lotto – Rotatoria B

B2 Zona per servizi di interesse pubblico: porto marittimo (PD materiali industriali, PB carico e scarico merci alla rinfusa).

Tratto Rotatoria B – Rotatoria G

B2 Zona per servizi di interesse pubblico: porto marittimo (PE carico e scarico materiali liquidi, PA passeggeri).



Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto –Strada dei Moli	123.700 D1 AGE A 002	01	14	21

Tratto rotatoria G- Rotatoria C

Nel tratto in cui si distacca dalla linea ferroviaria **zona A8 parco territoriale**, queste aree libere o interessate da vegetazione di basso e alto fusto sono destinate a costituire un insieme organico d'interesse ecologico, paesaggistico, naturale, ambientale all'interno del quale è vietato edificare ed è vietata qualsiasi trasformazione dei luoghi e delle colture. I soggetti arborei ricadenti all'interno del perimetro del Parco Territoriale che per qualsiasi motivo avessero a venir meno saranno reintegrati. In realtà la rotatoria ricade in un'area già modificata rispetto alla destinazione del piano.

Rotatoria C

Zona F6 Attrezzature di interesse collettivo. (AM Amministrative).

Tratto Rotatoria C – Rotatoria D

Zona E1 Verde di rispetto alle strade (art. 13). Qui entro i limiti delle zone o delle aree di rispetto, istituite in particolare per garantire la formazione di distacchi a vario titolo, è vietata qualsiasi costruzione e qualsiasi installazione anche se modesta (tralicci, pali, cartelli, fili, etc.) salvo quanto previsto dall'art. 54.

Rotatoria D

Zona E1 Verde di rispetto; zona A8 parco territoriale.

Tratto Rotatoria D – Rotatoria E

Zona E1 verde di rispetto alle strade.

Tratto Rotatoria E – Bretella di raccordo alla S.S. Jonica

Zona E1 Verde di rispetto; Zona B2 per servizi di interesse pubblico: porto marittimo (PD materiali industriali).

Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto –Strada dei Moli	123.700 D1 AGE A 002	01	15	21

REGIONE PUGLIA - LE AREE PROTETTE

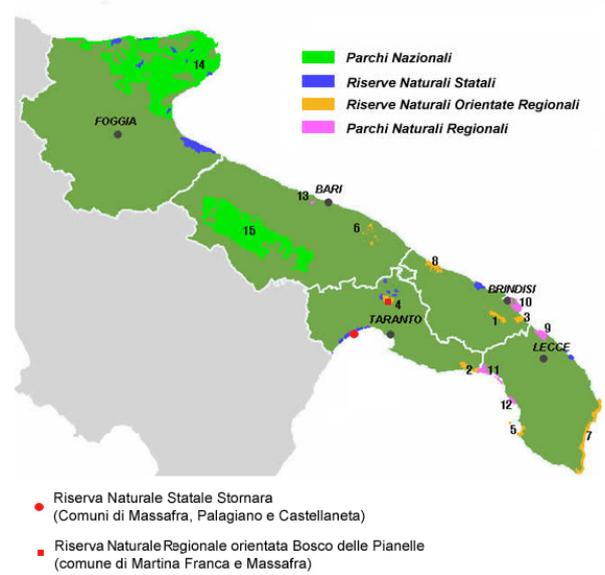
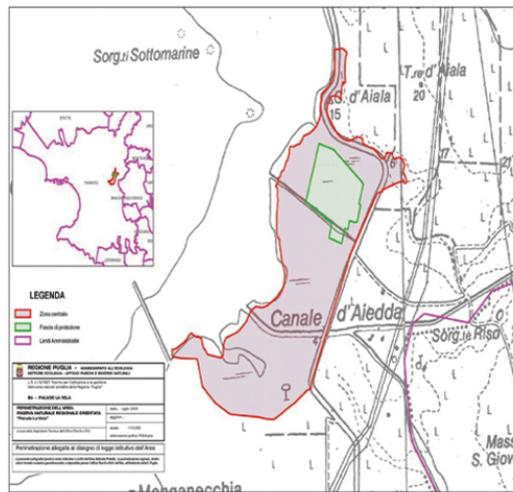


Fig. 4.3.A Il sistema delle aree protette della Regione Puglia. A sinistra la riserva naturale Palude la Vela. Fonte Regione Puglia

Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto –Strada dei Moli	123.700 D1 AGE A 002	01	16	21

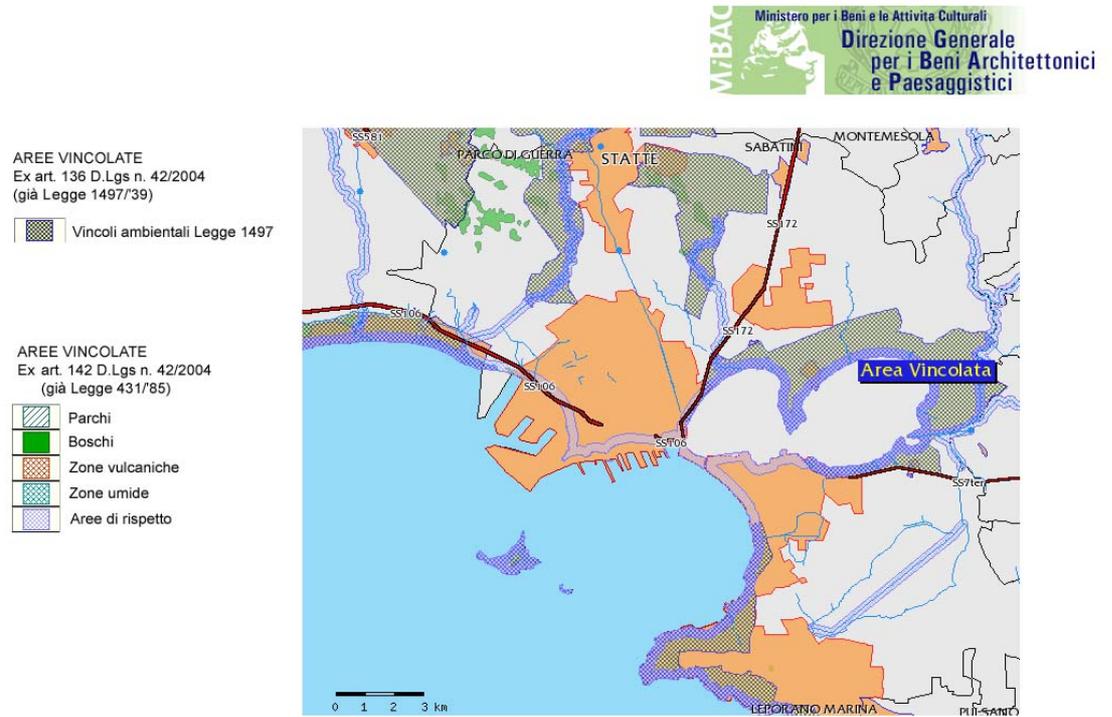


Fig. 4.3.B I vincoli ambientali e paesaggistici dell'area vasta di analisi. Fonte: Ministero dei beni culturali e del paesaggio

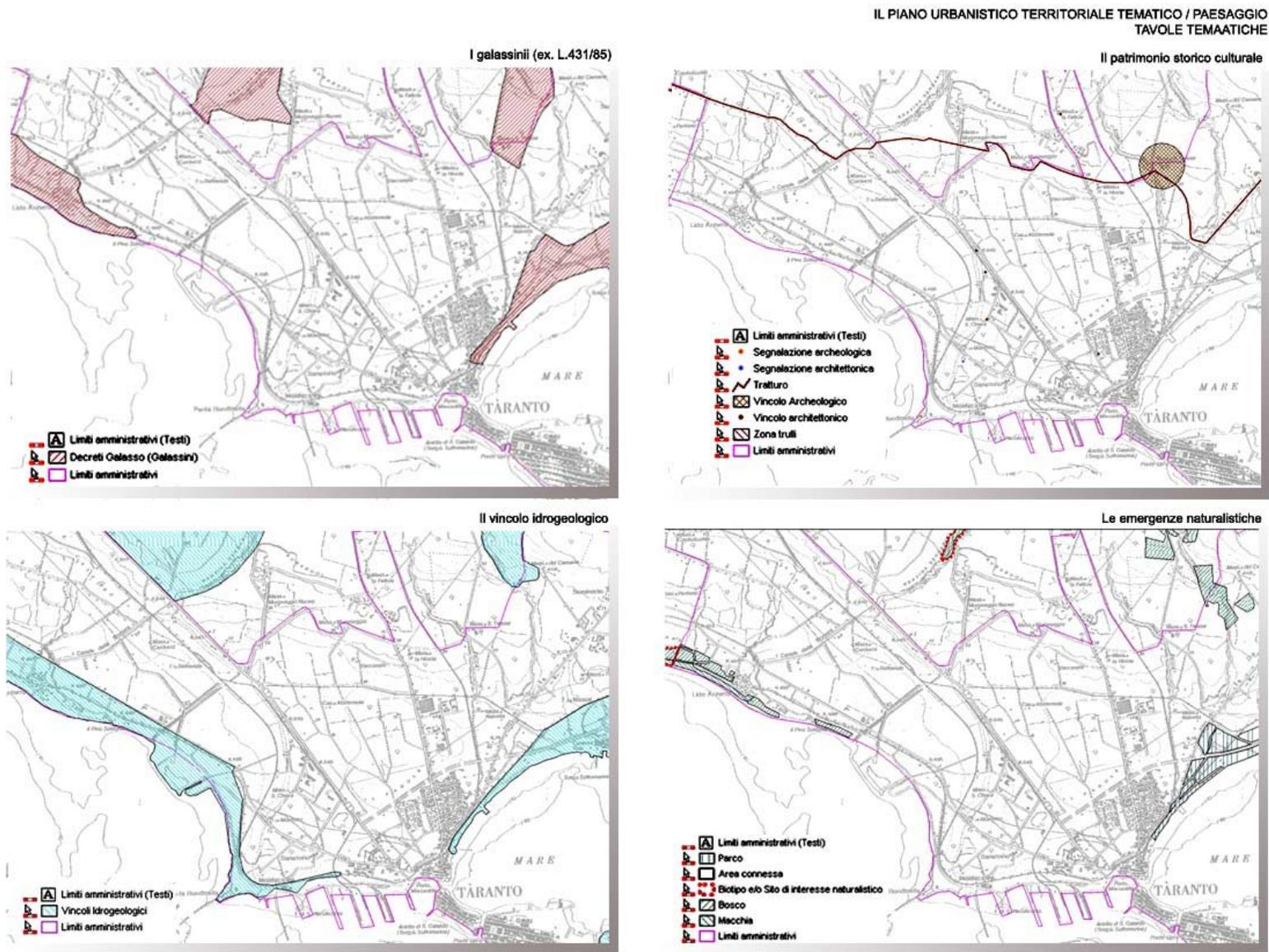


Fig. 4.3.C Sintesi delle tavole tematiche del Piano Urbanistico Territoriale Tematico/Paesaggio della Regione Puglia

Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto –Strada dei Moli	123.700 D1 AGE A 002	01	18	21

5 VALUTAZIONE DELL'ENTITÀ DELLE MODIFICAZIONI SULL'INSIEME DEL PAESAGGIO

5.1 La sensibilità dei sub-ambiti

A ciascun sub-ambito è stato assegnato un diverso grado di sensibilità che è il risultato della valutazione complessiva di tutti gli elementi individuati nell'analisi paesaggistica.

Sub-ambito	Sensibilità
1 Gli spazi dell'agricoltura	Alta Per la permanenza di alcuni dei tratti connotanti del paesaggio agrario
2 Gli spazi liberi interstiziali di interesse locale e di potenziale connessione con la costa	Media Per la funzione di tregua –spazio libero vegetato nelle grandi piattaforme del costruito
3 Sub-ambito delle trasformazioni industriali consolidate	Medio-bassa Per la presenza di episodi molto localizzati di trasformazioni apportate in modo casuale e spontaneo che hanno introdotto elementi di mitigazione del quadro percepito. Tali episodi, inoltre, sono integrati da alcune sopravvivenze puntuali del sistema paesaggistico storico
4 Sub-ambito delle trasformazioni industriali recenti	Bassa Per la presenza di fenomeni insediativi ancora in evoluzione

Tab. 5.1.A La sensibilità dei sub-ambiti paesaggistici

5.2 Le modificazioni prodotte dagli interventi

Una volta analizzato il contesto paesaggistico in cui si inseriranno gli interventi, l'analisi si è concentrata sulle tipologie di intervento previste e sul relativo grado di impatto apportato sul contesto paesaggistico. prendendone in considerazione il grado di intervisibilità.

Innanzitutto si è accertato che il tipo di interferenza degli interventi in progetto non è mai diretta e non interessa beni del patrimonio storico culturale, bensì è riferita all'intrusione visiva. Pertanto sono stati individuati gli elementi di progetto che si configurano come azioni di potenziale modificazione del quadro percettivo e sono stati raggruppati in base ad una scala dell'intrusività, articolata su tre valori. Gli elementi così classificati sono:

III = alta intrusività-	Viadotto, rilevato alto, Muro di sostegno alto
II = media intrusività-	Rotatorie quali elementi puntuali di occupazione di suolo
I = bassa intrusività-	Rilevato su sedime già esistente, Rilevato basso

Integrando l'analisi dell'intrusività delle azioni di progetto con l'analisi della sensibilità dei sub-ambiti attraversati, è possibile costruire una matrice degli impatti prodotti dal progetto, in cui il grado di intrusività viene valutato non in termini generali, ma dopo essere stato calato all'interno del contesto e in base alla sensibilità di quest'ultimo. Ad esempio, ad un'azione di progetto come il viadotto, ritenuto ad alta intrusività, è stato assegnato un valore di impatto diverso se ricadente in un contesto ad alta, a media o a bassa sensibilità.

Nella tabella seguente, articolata sui due campi (livello di sensibilità del contesto e grado di intrusività delle azioni di progetto) viene presentato lo schema riassuntivo della valutazione compiuta:

Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto – Strada dei Moli	123.700 D1 AGE A 002	01	19	21

Matrice degli impatti prodotti dal progetto

		Sensibilità del sub-ambito		
		Media	Medio-bassa	Bassa
Intrusività delle azioni di progetto	(III) Viadotto, rilevato ad alta intrusività, Muri di sostegno ad alta intrusività.	Alto	Non significativo	Non significativo
	(II) Rilevato a bassa intrusività, Rotatorie quali elementi puntuali di occupazione di suolo.	Medio	Non significativo	Non significativo
	(I) Rilevato su sedime già esistente, Rilevato a bassa intrusività.	Basso	Non significativo	Non significativo

Tab. 5.2.A Schema riassuntivo della valutazione delle modificazioni indotte sui sub-ambiti paesaggistici

Per ogni intervento è possibile trovare quindi una collocazione all'interno di un campo della matrice, con la possibilità di definire per ciascuno di essi il livello di impatto prodotto. Il quadro riassuntivo degli impatti viene proposto nella tabella seguente:

		SENSIBILITÀ DEL SUB-AMBITO		
		MEDIA	MEDIO-BASSA	BASSA
GRADO DI INTRUSIVITÀ	(III)	Impatto Alto –	Impatto Non significativo Tratto Ponte A- Rotatoria G	Impatto non significativo Tratto rotatoria C – Rotatoria D, ampliamento ponte Viadotto E
	(II)	Impatto Medio Rotatoria G	Impatto non significativo Rotatoria A Rotatoria B	Impatto non significativo
	(I)	Impatto Medio Tratto Rotatoria G – Rotatoria C	Impatto non significativo Tratto inizio lotto – Rotatoria B Tratto Rotatoria A – Rotatoria B Tratto Rotatoria B – ponte A (superamento impianti ENI)	Impatto non significativo Rotatoria C Rotatoria D Tratto Rotatoria D – Rotatoria E Rotatoria E Rotatoria F

Tab. 5.2.B Schema riassuntivo degli impatti

In generale, si può affermare che nei contesti interessati le modificazioni indotte dal progetto in analisi si configurano come interventi compatibili con l'assetto percettivo esistente.

Rispetto all'intervisibilità degli interventi, si osserva che le modificazioni indotte dall'introduzione di una nuova viabilità stradale non recano un aggravio significativo, poiché si sviluppano per la maggior parte in sub-ambiti poco sensibili, in cui, peraltro, sono già presenti corridoi infrastrutturali (ferrovia Taranto-Napoli e S.S. Jonica). Inoltre, la quota in cui generalmente si attesta la livelletta (in media 0 - 3 m per i rilevati stradali) consente di abbattere il rischio di alta visibilità a medio-lunghe distanze. Infine, non esistono particolari punti di visuale privilegiati a breve distanza: infatti, il territorio a nord degli interventi è interamente pianeggiante, cioè privo di punti di affaccio



Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto –Strada dei Moli	123.700 D1 AGE A 002	01	20	21

sull'area; dal lungomare della Città Vecchia la visuale percepibile è quella degli elementi verticali che ingombrano le banchine degli sporgenti; infine il lungomare della città moderna che pure si affaccia sul porto e sull'area retrostante, si trova ad una notevole distanza, che appiattisce la visuale e impedisce di riconoscere i singoli elementi del paesaggio, soprattutto se si tratta di elementi lineari come la strada.

Gli elementi di progetto a maggiore intrusività (viadotto E e rilevato di spalla al viadotto) sono ricadenti in un sub-ambito a bassa sensibilità, pertanto si è valutato per questi un impatto non significativo.

Elementi di criticità risultano, invece, la rotatoria G e il tratto di tracciato dalla rotatoria G alla rotatoria C, che ricadono in un sub-ambito sensibile. Le tipologie di intervento fanno prefigurare un impatto di livello medio.



Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto –Strada dei Moli	123.700 D1 AGE A 002	01	21	21

6 LE OPERE DI MITIGAZIONE E DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO

Attraverso la lettura dello schema riassuntivo nella tabella 5.2.B è possibile individuare:

- a) Le due rotatorie A e B sono collocate in un ambito lavorativo, in cui sono già presenti edifici destinati ad ambienti lavorativi (Uffici Guardia di Finanza e Caserma dei Vigili del Fuoco) e nel progetto della nuova piastra logistica sono previsti altri edifici destinati alle attività amministrative e dirigenziali della piattaforma logistica. In riferimento alla destinazione dell'area, dovrà essere previsto l'inserimento paesaggistico delle due rotatorie per mezzo di interventi a verde con funzione ornamentale, con i caratteri propri dell'arredo urbano.
- b) Nel tratto compreso tra la rotatoria G e la rotatoria C si attraversa una stretta fascia di territorio che risulta libera e ancora vegetata, perché incastrata tra la linea ferroviaria Napoli-Taranto e la vecchia strada costiera "Strada dei Moli – sentiero HO CHIM MIN". In tale zona, oltre all'inserimento paesaggistico delle rotatorie è previsto un intervento naturaliforme per il mascheramento dell'infrastruttura con l'impiego di fasce arboreo – arbustive;
- c) Le rotatorie E e F ricadono affiancate alla S.S. Jonica, viabilità di interesse nazionale e dalla ferrovia, fruite da utenti anche esterni alle attività del porto e degli insediamenti industriali, probabilmente anche di carattere turistico, in direzione del litorale orientale tarantino. In considerazione di questa ambivalenza dell'ambito attraversato, si ritiene necessario prevedere interventi di mascheramento visivo dell'infrastruttura, a favore degli utenti dei corridoi infrastrutturali già esistenti. In particolare, in corrispondenza del viadotto sulla ferrovia devono essere messi in opera inserimenti a verde, funzionali al mascheramento parziale del manufatto, almeno in relazione alle visuali a media distanza. Obiettivo degli interventi dovrà essere quello di consentire la percezione completa del viadotto soltanto una volta che ci si è arrivati nelle immediate vicinanze, e mascherarne parzialmente la visuale dalla prospettiva della statale.