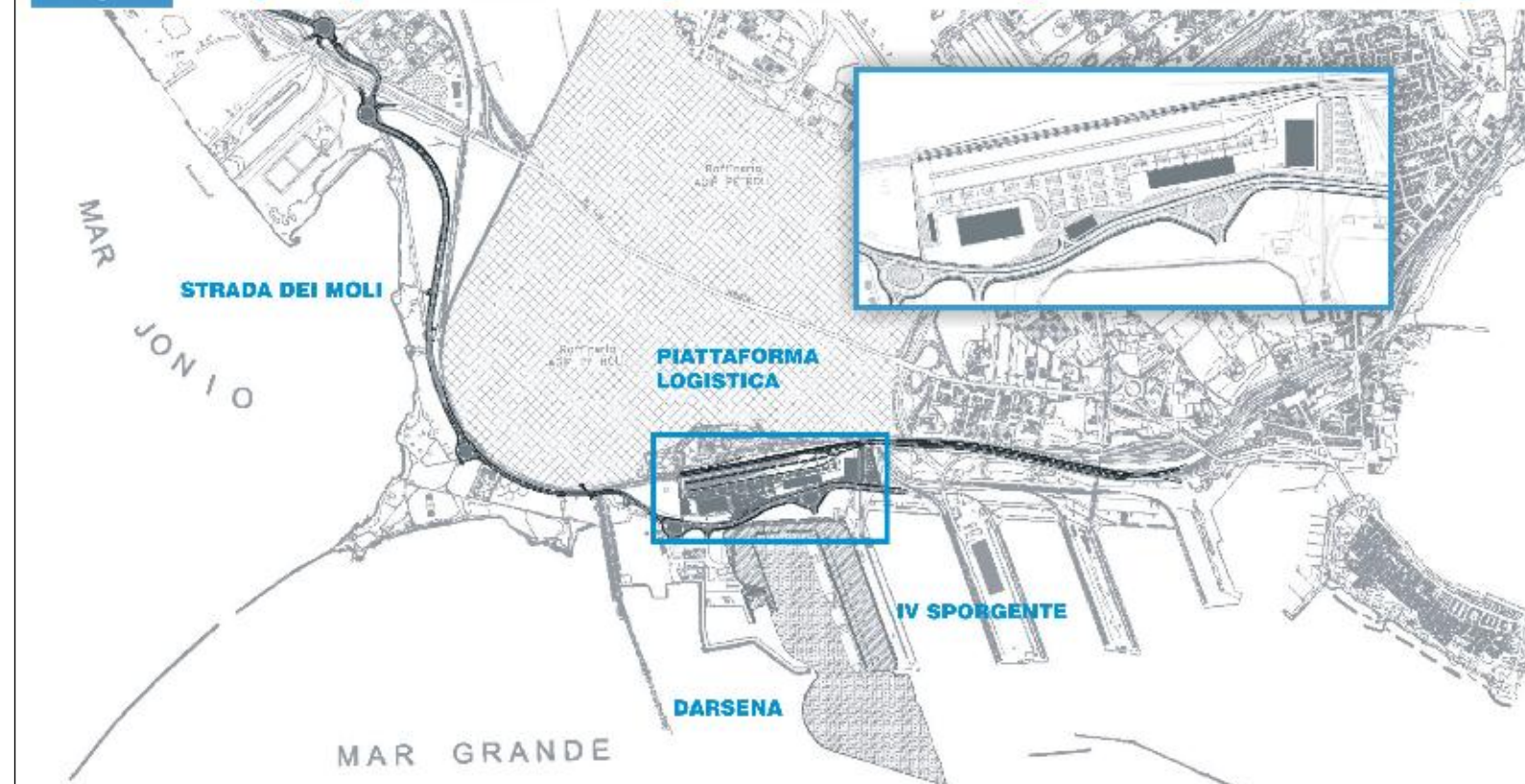




# AUTORITA' PORTUALE DI TARANTO

Legge obiettivo delibera CIPE 74/03

(Responsabile del procedimento Ing. Domenico Daraio)

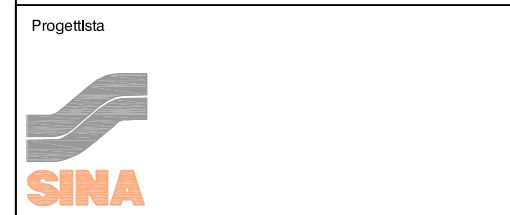


01	29-09-2006	Prima emissione	T. Quercia	P.L. Carci	ING. G. Geddo
revisione	data	descrizione revisione	disegnato	verificato	approvato


**SOCIETA' DI PROGETTO:**  
**TARANTO LOGISTICA S.p.A.**



AUTORITA' PORTUALE TARANTO



PIASTRA PORTUALE DI TARANTO

Consulenti Progettisti  
 **BATIMAT s.r.l.**  
 SOCIETA' DI INGEGNERIA  
**Prof. Arch. Pier Luigi CARCI**  
 via Buniva 11 - 10124 Torino

Disegno n° **123-700** **D 1 A G E A 1 0 9**

Titolo  
**PROGETTO DEFINITIVO**  
**STRADA DEI MOLI**  
 Studio di impatto paesaggistico  
 Documentazione fotografica

Nome File	D1AGEA109_REV_01.dwg	tipo doc.	ASA	derivato da	formato	scala	varie	foglio	di
-----------	----------------------	-----------	-----	-------------	---------	-------	-------	--------	----



Coni di visuale - La caratterizzazione dei sub-ambiti



Il patrimonio storico culturale



Le visuali privilegiate

Documentazione fotografica



### **Il 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.



**Foto 1 Accesso varco Nord**



**Foto 3 Punto di inizio lotto – I nastri trasportatori dal porto al retroporto**



**Foto 2 uscita varco nord**



**Foto 4 Accesso all'impianto Nigromare**



**Foto 5** La strada e l'area di localizzazione della rotatoria A.



**Foto 7** Area di localizzazione della rotatoria B



**Foto 6** Area di localizzazione della rotatoria A. Vista da Nord. Sul mare il IV Sporgente



**Foto 8** Area di localizzazione della rotatoria B



**Foto 9 Area di localizzazione della rotatoria B. Vista da Nord. Edifici adibiti a uffici**



**Foto 11 Gli impianti ENI**



**Foto 10 Area di localizzazione del varco doganale**

### **Il sub-ambito della costa naturaliforme**

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. Carta del paesaggio) e in cui si evidenzia un paesaggio semi-naturale, 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 A8 parco territoriale, con indicazioni di salvaguardia del verde esistente.



**Foto 12** Area di localizzazione della rotatoria G. Sullo sfondo, gli impianti della AGIP PETROLI



**Foto 14** L'area interclusa tra la ferrovia e la strada dei moli



**Foto 13** Gli impianti AGIP PETROLI. In centro, la Torre Metello



**Foto 15** Area interclusa tra la ferrovia e la strada



### **Il sub-ambito delle trasformazioni industriali recenti**

Il tracciato viene introdotto in un quadro paesaggistico ancora in forte evoluzione. In particolare, nella fascia di territorio attraversata le aree industriali si accompagnano ad una serie di infrastrutture viarie come la S.S. Jonica e la linea ferroviaria Napoli-Taranto.



**Foto 16 Il canale di scarico dell'ILVA**



**Foto 18 Sullo sfondo lo skyline di nuovi capannoni industriali**



**Foto 17 Impianto di depurazione**



**Foto 19 Il rilevato della S.S. Jonica**



**Foto 20**



**Foto 22** Punto di attraversamento del canale di scarico ILVA. In primo piano la ferrovia Napoli-Taranto



**Foto 21**



**Foto 23** Vista dell'area ex Belleli



**Foto 24 Area di localizzazione della rotatoria F**

**I beni testimoniali: le tracce del paesaggio tradizionale**



**Foto 1 Via della Croce**



**Foto 2 Masseria del Capitolo**



**Foto 3 Ospedale Ortopedico chirurgico**



**Foto 4 L'antico viale di accesso all'Abbazia di Santa Maria della Giustizia**



**Foto 5 Vista del complesso abbaziale di Santa Maria della Giustizia**



**Foto6 La Torre Metello**

### **I punti di visuale privilegiata**

Le foto seguenti sono state scattate dalla striscia di scogliera che da Punta Rondinella si allunga verso le isole Cheradi. Esse riportano in qualche misura le visuali che si avrebbero guardando dal mare verso l'area di indagine.

Come è evidente, la distanza non consente di riconoscere distintamente tutti gli elementi che compongono il quadro paesaggistico; si stagliano nettamente nel campo visivo le ciminiere della raffineria e le cisterne di deposito, elementi verticali che connotano il paesaggio.

Nel quadro delineato l'inserimento del tracciato stradale, con i relativi manufatti, non costituisce una modificazione significativa, quanto piuttosto un ulteriore appesantimento degli ingombri sul suolo. Il tracciato stradale, infatti, si appoggia su uno sfondo visuale già occupato dalle cisterne, che tratteggiano così lo skyline.

La linea del tracciato è disegnata parallelamente alla quinta scenografica descritta dallo skyline già esistente e corre per gran parte su una quota inferiore rispetto a quest'ultimo; pertanto essa si inserisce in modo armonioso nella trama geometrica ora tratteggiata dai componenti del paesaggio attuale. Inoltre, non rappresenta un fattore di impermeabilità visiva per nessun elemento retrostante.



**Foto 1** Visuale di Punta Rondinella (lato ovest) dalla scogliera che porta alle isole Cheradi



**Foto 2** Visuale di Punta Rondinella (lato est) dalla scogliera che porta alle isole Cheradi



**Foto 3** Visuale dell'area della Darsena e del IV Sporgente dalla scogliera che porta alle isole Cheradi