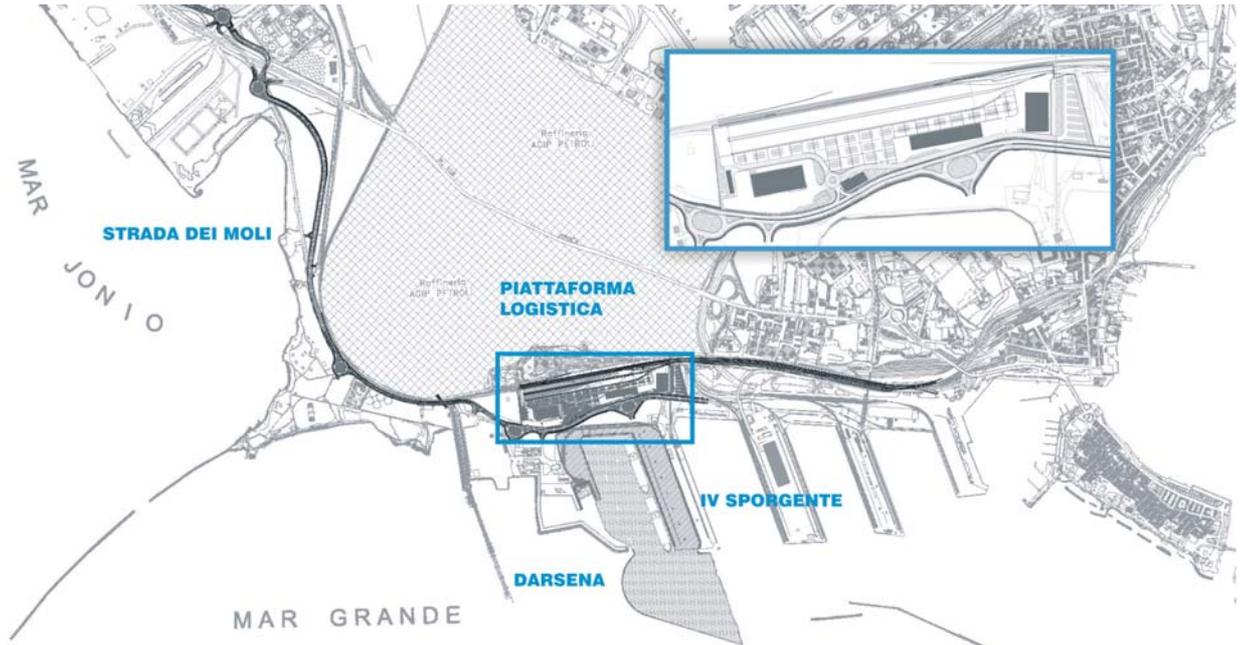




Titolo <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>			Documento no. 123.700 E1 UGE A 002	Rev 01	Pag. 1	di 20
Piattaforma logistica Studio di impatto paesaggistico - Relazione			 Autorità Portuale di Taranto			
Tipo doc. ART	Emesso da DTP	Commessa no. 123-700	Progetto: Piastra Portuale di Taranto Legge obiettivo delibera CIPE 74/03 Responsabile del procedimento: Ing. D. Daraio			



<b>Progettazione</b> 		<b>Consulenza</b>  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 – Piattaforma Logistica	123.700 E1 UGE A 002	01	2	20

## INDICE

<b>1</b>	<b>PREMESSA NORMATIVA .....</b>	<b>3</b>
1.1	IL D.LGS. 42/2004 “CODICE DEI BENI CULTURALI E DEL PAESAGGIO.....	3
1.2	INQUADRAMENTO DELL’ AMBITO NEL PIANO URBANISTICO TERRITORIALE TEMATICO/PAESAGGIO .....	3
1.2.1	<i>Inquadramento dell’opera e attestazione della compatibilità paesaggistica.....</i>	<i>4</i>
1.2.2	<i>Lo Studio di Impatto Paesaggistico .....</i>	<i>5</i>
<b>2</b>	<b>LE COMPONENTI DEL PAESAGGIO .....</b>	<b>6</b>
2.1	LO STATO ATTUALE DEI LUOGHI.....	6
2.2	I CARATTERI E I VALORI DEL CONTESTO PAESAGGISTICO-AMBIENTALE.....	6
2.2.1	<i>L’unità di paesaggio .....</i>	<i>6</i>
2.2.2	<i>Il paesaggio storico.....</i>	<i>6</i>
2.2.3	<i>Il patrimonio storico culturale .....</i>	<i>7</i>
2.2.4	<i>Le grandi trasformazioni e i detrattori del paesaggio .....</i>	<i>7</i>
2.2.5	<i>I sub-ambiti .....</i>	<i>8</i>
<b>3</b>	<b>LA NATURA DELL’INTERVENTO.....</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>ANALISI DELLA COMPATIBILITÀ CON LE INDICAZIONI DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE .....</b>	<b>11</b>
4.1	L’INTERVENTO E IL SISTEMA DEI VINCOLI .....	11
4.2	L’INTERVENTO E LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE.....	11
4.3	L’INTERVENTO E LA PIANIFICAZIONE LOCALE .....	11
<b>5</b>	<b>VALUTAZIONE DELL’ENTITÀ DELLE MODIFICAZIONI SULL’INSIEME DEL PAESAGGIO .....</b>	<b>17</b>
5.1	LA SENSIBILITÀ DEI SUB-AMBITI.....	17
5.2	LE MODIFICAZIONI PRODOTTE DAGLI INTERVENTI.....	17
<b>6</b>	<b>LE OPERE DI MITIGAZIONE E DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO.....</b>	<b>19</b>

## ALLEGATO – CARTA DI ANALISI DEL PAESAGGIO

### ELENCO TABELLE – FIGURE – FOTO INTERNE AL TESTO:

Figura	Subambiti paesistici.....	9
Fig. 4.3.A	Il sistema delle aree protette della Regione Puglia. A sinistra la riserva naturale Palude la Vela. Fonte Regione Puglia .....	12
Fig. 4.3.B	I vincoli ambientali e paesaggistici dell’area vasta di analisi. Fonte: Ministero dei beni culturali e del paesaggio.....	13
Tab. 5.2.A	Schema riassuntivo della valutazione delle modificazioni indotte sui contesti paesaggistici.....	17



Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto – Piattaforma Logistica	123.700 E1 UGE A 002	01	3	20

## 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.n. 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 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).



Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto – Piattaforma Logistica	123.700 E1 UGE A 002	01	4	20

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:

**B3 Zona ferroviaria (art. 30).** *La zona vincola tutte le aree destinate a infrastrutture ferroviarie. In essa possono trovar sede tutti gli edifici e le attrezzature connessi ed attinenti al traffico ferroviario per viaggiatori e merci, alle partizioni dei vincoli e delle attrezzature, al deposito merci*

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 – Piattaforma Logistica	123.700 E1 UGE A 002	01	5	20

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

Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto – Piattaforma Logistica	123.700 E1 UGE A 002	01	6	20

## 2 LE COMPONENTI DEL PAESAGGIO

### 2.1 Lo stato attuale dei luoghi

L'area in cui verranno realizzati gli interventi in progetto ha un'estensione di circa 148.000 mq, attualmente utilizzata solo in parte, in precedenza occupata dal Deposito ferroviario S. Nicola e dalla Squadra Rialzo delle ex FF.SS. e recentemente restituita al Demanio e quindi all'Autorità Portuale. Per questo motivo sono presenti fasci binari ed edifici per la gestione delle merci, strutture che però risultano del tutto inadeguate alle funzioni da svolgere, nell'ambito della logistica retroportuale, e soprattutto rispetto all'importanza che il porto sta assumendo e che assumerà con la realizzazione del futuro assetto della piastra logistica.

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 Jonico 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 imperniava 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 – Piattaforma Logistica	123.700 E1 UGE A 002	01	7	20

### 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, a partire dagli anni '80 è stata oggetto di interventi di restauro, dopo essere stata vincolata come bene architettonico. Tuttavia, 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 – Piattaforma Logistica	123.700 E1 UGE A 002	01	8	20

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

Premettendo 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 descrivere la porzione di territorio interessato come:

##### ***Sub-ambito delle trasformazioni industriali consolidate:***

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.



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 – Piattaforma Logistica	123.700 E1 UGE A 002	01	10	20

### 3 LA NATURA DELL'INTERVENTO

La progettazione riguarda la riqualificazione di un'area portuale di circa 148.000 mq, con ristrutturazione/razionalizzazione dei fasci binari esistenti e posa in opera di nuovi binari e scambi per la realizzazione del terminal ferroviario intermodale, la costruzione dei piazzali e degli edifici per il deposito e la movimentazione di container, pallet, vetture, ecc.

L'insediamento della Piattaforma Logistica Integrata nel porto di Taranto è previsto in località S. Nicolicchio in un'area che permette contiguità fra attività logistiche e terminalistiche e che in precedenza era occupata quasi interamente dal Deposito ferroviario S. Nicola e dalla Squadra Rialzo delle ex FF.SS. e recentemente restituita al Demanio e quindi all'Autorità Portuale.

La piattaforma logistica è una naturale infrastruttura portuale, tuttora inesistente a Taranto, necessaria soprattutto in relazione all'importanza che sta assumendo il trasporto via mare. È progettata per offrire le strutture ed i servizi necessari alla gestione ed allo stoccaggio merci in arrivo-partenza nel porto, lo stoccaggio dei containers.

Dalla Piattaforma al sistema viario si accede attraverso la "strada dei Moli" mentre al sistema ferroviario si accederà dal terminal ferroviario interno alla piattaforma stessa, con innesti diretti gestiti e controllati in accordo con FF.SS.

Le opere previste in progetto definitivo sono sinteticamente descritte di seguito:

- realizzazione, previa demolizione dell'esistente, di una Palazzina Uffici per un totale di 1.500 mq circa, suddivisa in piano seminterrato, piano terra e primo piano di 500 mq ciascuno, comprensiva di impianti tecnologici e idrosanitari;
- realizzazione, previa demolizione dell'esistente, di un Magazzino Frigorifero prefabbricato in c.a.p. sull'area del capannone ex Squadra Rialzo; il magazzino avrà celle refrigerate da 0°C a -25°C, compartimentato per settori di utilizzo, per un totale di circa 48.000 mc, altezza netta interna sotto trave pari a 10,50 m, completo di locali complementari quali banchine di carico e scarico merci, sala macchine, sala quadri, officina, locale ricarica carrelli, servizi igienici e spogliatoi addetti, box di controllo, scaffalature dinamiche e non, sistemi di trasporto orizzontale, impiantistica, sistemi di sicurezza;
- realizzazione di un Deposito a Temperatura Ambiente prefabbricato in c.a.p. di 5.000 mq di superficie, con altezza netta sotto trave pari a 12,00 m, per lo stoccaggio di prodotti vari;
- realizzazione di una tettoia in struttura metallica per il ricovero delle auto con una superficie di 5.000 mq, con altezza utile pari a 4,5m., struttura portante in acciaio, copertura semplice, aperta sui lati. Sarà previsto l'impianto di un autolavaggio sotto la tettoia. La pavimentazione sarà in asfalto o c.l.s.
- realizzazione di un edificio atto a contenere Alloggio Custode con annessa guardiola di controllo e zona Ristoro;
- insediamento di cabine/quadri elettrici di distribuzione ed ampliamento della rete in media e bassa tensione;
- impianti di illuminazione di tutta l'area e del perimetro esterno (Torri faro H 25 m e pali H 4,50 m);
- impianti di sorveglianza con telecamere, sala controllo e guardiola;
- impianti di segnalazione e spegnimento incendi compresa vasca di accumulo;
- realizzazione di rete idrica e fognaria;
- impianti di trattamento dei reflui della Piattaforma;
- realizzazione di un'area di parcheggio non coperta delle vetture in transito;
- realizzazione di strada interna con relativa segnaletica e aree verdi per circa 5.000 mq;
- recinzione esterna, inclusa barra di accesso, di tutta l'area con rete a maglia fitta e pali posti su cordolo in c.a.;
- realizzazione del Terminal Ferroviario, collegabile alla ferrovia nazionale.



Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto – Piattaforma Logistica	123.700 E1 UGE A 002	01	11	20

## 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:

- 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

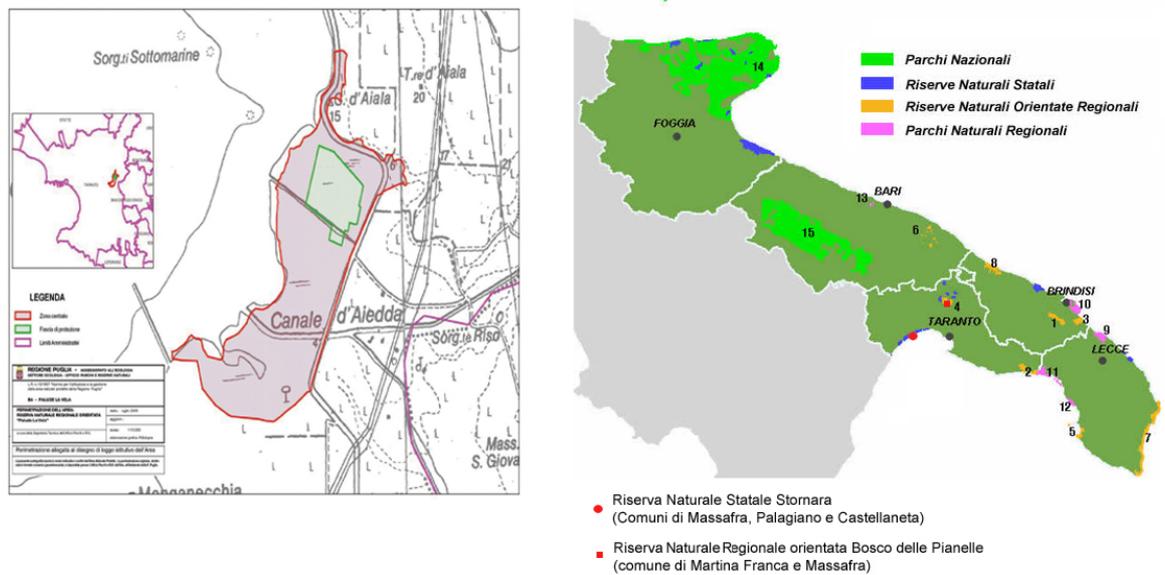
Il comune di Taranto è dotato di una Variante Generale del Piano Regolatore Generale risalente al 1974. Il Piano è stato digitalizzato recentemente (2003) su base catastale aggiornata al 2000.

Gli ambiti interferiti dall'intervento, secondo l'azzonamento, ricadono nelle seguenti aree:

**B3 Zona ferroviaria (art. 30).** *La zona vincola tutte le aree destinate a infrastrutture ferroviarie. In essa possono trovar sede tutti gli edifici e le attrezzature connessi ed attinenti al traffico ferroviario per viaggiatori e merci, alle partizioni dei vincoli e delle attrezzature, al deposito merci.*

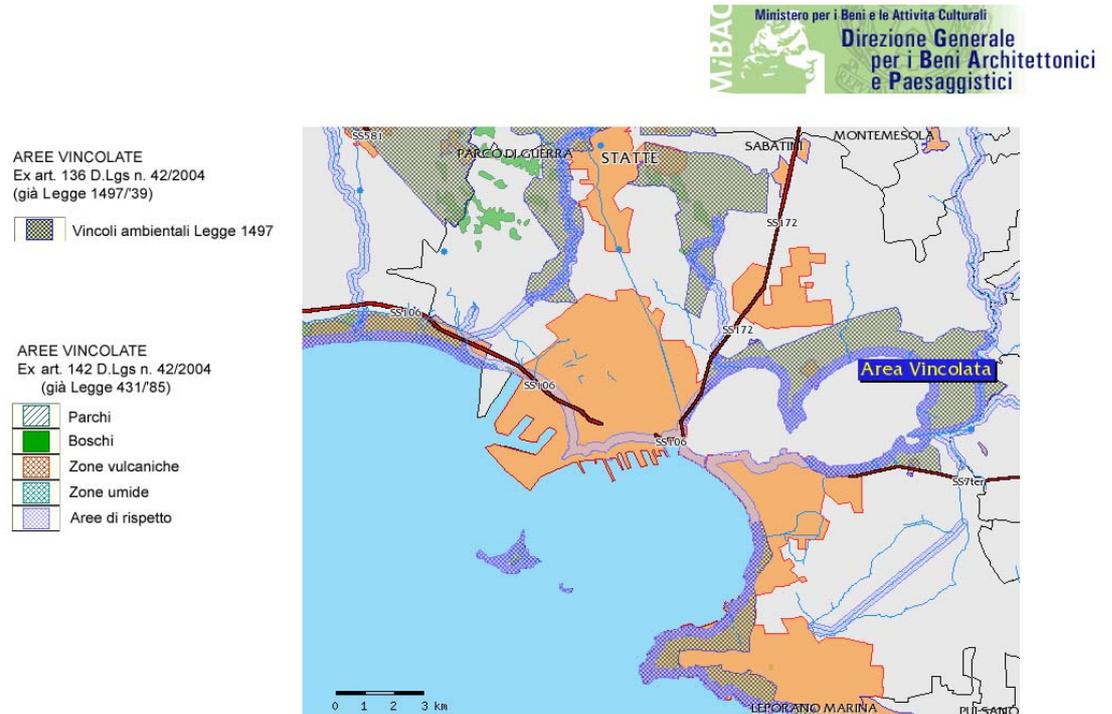
Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto – Piattaforma Logistica	123.700 E1 UGE A 002	01	12	20

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 – Piattaforma Logistica	123.700 E1 UGE A 002	01	13	20



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

IL PIANO URBANISTICO TERRITORIALE TEMATICO / PAESAGGIO  
TAVOLE TEMAATICHE

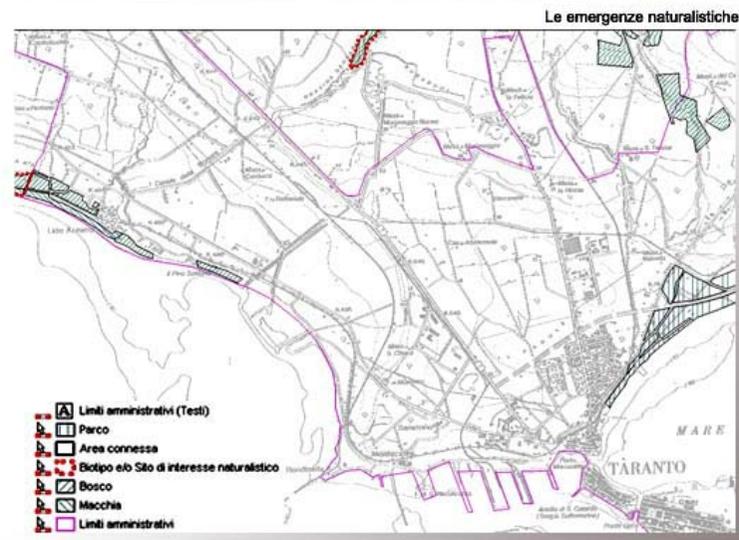
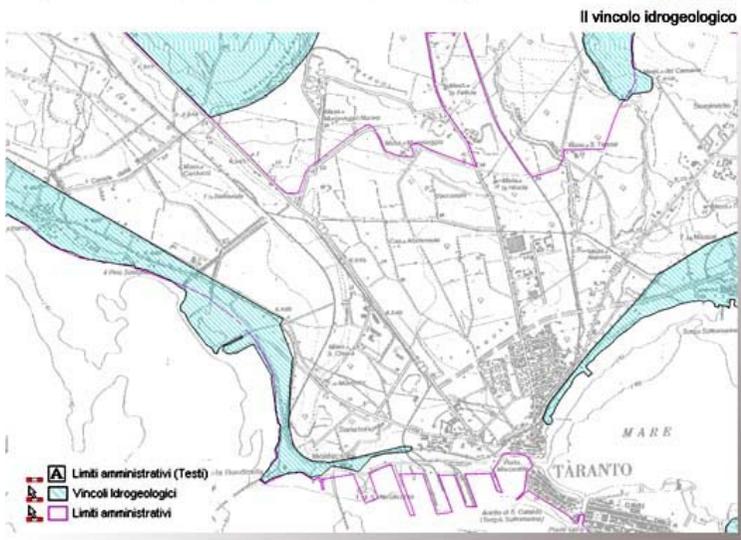
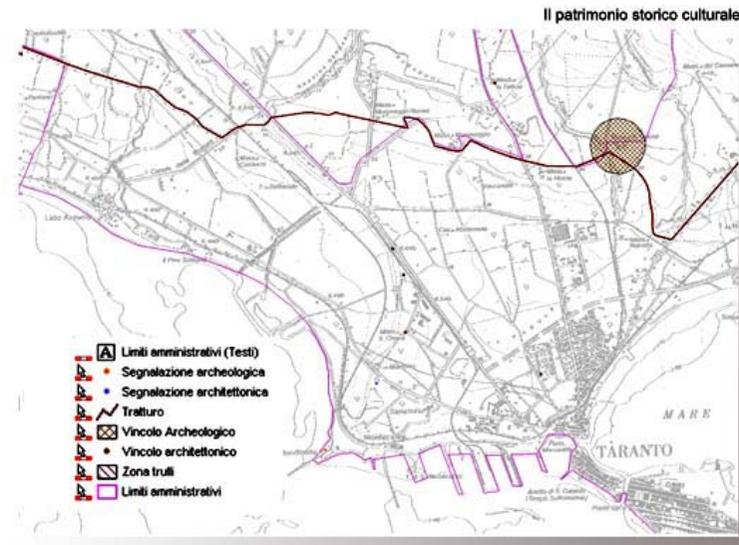
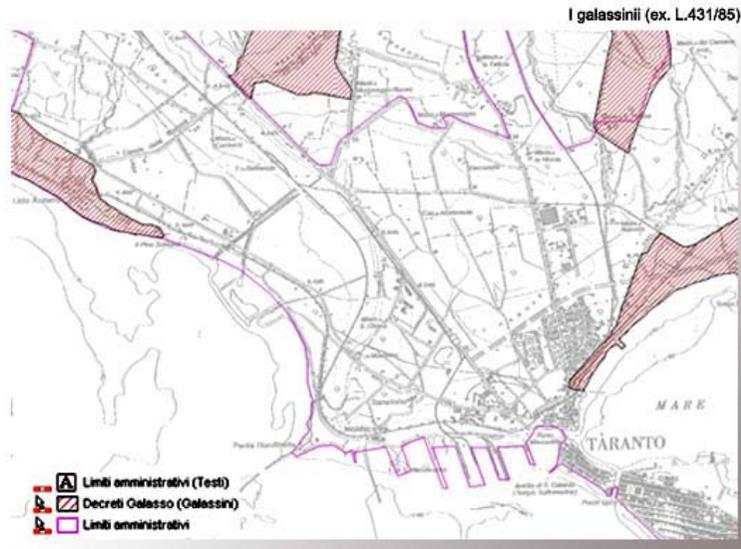
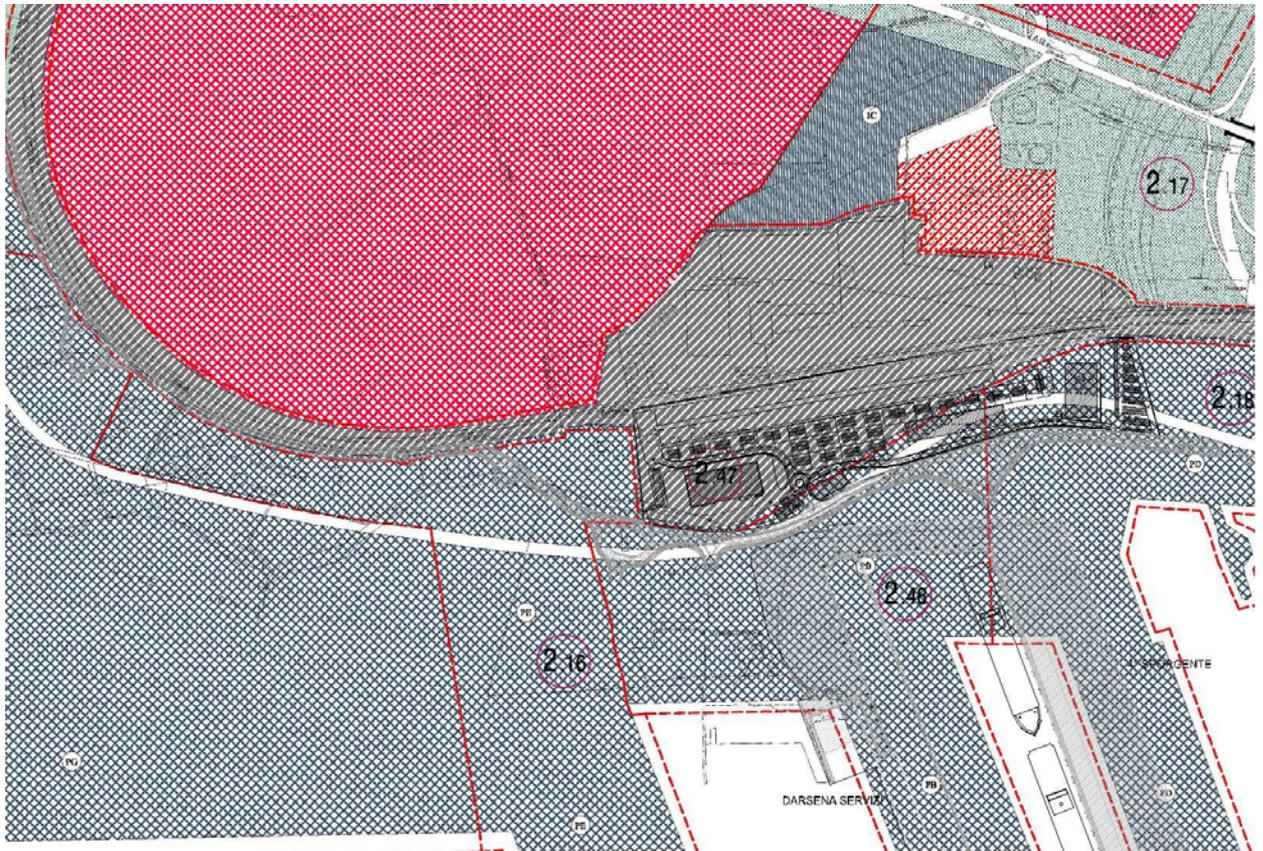


Fig. 4.3.C Sintesi delle tavole tematiche del Piano Urbanistico Territoriale Tematico/Paesaggio della Regione Puglia

Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto – Piattaforma Logistica	123.700 E1 UGE A002	01	15	20



**Fig. 4.3.D** Il P.R.G. del comune di Taranto

A1.→E1. ZONA DI VERDE DI RISPETTO (per sedi stradali e climati)			
A2.→E2. ZONA DI VERDE VINCOLATO (per ragioni paesaggistiche, ambientali, archeologiche per la formazione di distacchi a vario titolo)			
A3.→E3. ZONA SPECIALE VINCOLATA (aree di proprietà pubblica, soggette a vincolo speciale che, nel caso di decadimento delle condizioni di vincolo, devono passare al demanio dell'ente locale per le destinazioni previste dal D.M. 2 Aprile 1968)			
A4.→E4. ZONA DI VERDE AGRICOLA DI TIPO A (regolato da una normativa restrittiva rispetto a quella prevista dal D.M. 2 Aprile 1968)			
A5.→E5. ZONA DI VERDE AGRICOLA DI TIPO B (regolato dal D.M. 2 Aprile 1968)			
A6.→E6. ZONA DI BOSCO ATTREZZATO			
A7.→E7. ZONA DI AREE DOTATE DI VEGETAZIONE D'ALTO FUSTO (sono dotate anche di interesse paesistico e ambientale situate attorno a mar piccolo, in prossimità delle foci del Galeso del Tara)			
A8.→E8. ZONA DI PARCO TERRITORIALE			
A9.→E9. ZONA DI VERDE PUBBLICO ESISTENTE			
A10.→F1. ZONA PER PARCHI, GIOCHI E SPORTS (D. M. 2 Aprile 1968)			
A11.→F2. ZONA DI AREE PER L'ISTRUZIONE (Esistenti e previste secondo D. M. 2 Aprile 1968)			
A12.→F3. ZONA DI AREE PER ATTREZZATURE D'INTERESSE COMUNE (D. M. 2 Aprile 1968)			
A13.→E10 ZONA VERDE PER L'INDUSTRIA (Aliquota minima del 10% prevista dal D. M. 2 Aprile 1968)			
A14.→F4. ZONE DI AREE DI PARCHEGGIO (D. M. 2 Aprile 1968)			
A15.→F5. ZONA DELLA SALINA GRANDE (da riservare alla formazione di un parco, di un lago o di altro servizio di interesse collettivo)			
<p>Limite delle aree da trattare unitariamente, cioè da definire a mezzo di un progetto unitario di piano particolareggiato, ovvero di un piano di lottizzazione convenzionata, ovvero di un piano planivolumetrico, costituente "macello" o "sottosono" e comunque unità urbanistica operativa inscrivibile in conformità alle disposizioni riportate nelle Norme di Attuazione per le singole Zone.</p>			
	"N" tavola di Prg cartaceo "n" numero della sottozona		
PERCORSO PEDONALE			
LIMITE CATASTALE			
LIMITE COMUNALE			
B1.→F6. ZONA PER ATTREZZATURE D'INTERESSE COLLETTIVO saranno distinte con simbolo le attrezzature:		<ul style="list-style-type: none"> <li>B1.1 → F6.1 - religiose</li> <li>B1.2 → F6.2 - culturali</li> <li>B1.3 → F6.3 - sociali</li> <li>B1.4 → F6.4 - sanitario (esclusi gli ospedali)</li> <li>B1.5 → F6.5 - amministrativo</li> <li>B1.6 → F6.6 - annunciarie</li> <li>B1.7 → F6.7 - grande distribuzione commerciale: <ul style="list-style-type: none"> <li>A - mercati rionali e di quartiere</li> <li>B - ipermercati</li> </ul> </li> <li>B1.8 → F6.8 - poste e telegrafi</li> <li>B1.9 → F6.9 - cimiteri</li> <li>B1.10 → F6.10 - altre attrezzature d'interesse collettivo</li> <li>B1.11 → F6.11 - attrezzature tecnologiche</li> </ul>	
B2.→F7. ZONA PER SERVIZI DI INTERESSE PUBBLICO saranno distinti con simbolo i servizi:		<ul style="list-style-type: none"> <li>B2.1 → F7.1 - sedi universitarie od aree annesses</li> <li>B2.2 → F7.2 - scuole dell'ordine superiore (esistenti e di progetto)</li> <li>B2.3 → F7.3 - distretto scolastico</li> <li>B2.4 → F7.4 - ospedali (unità sanitaria locale)</li> <li>B2.5 → F7.5 - edilizia assistenziale</li> <li>B2.6 → F7.6 - protezione civile</li> <li>B2.7 → F7.7 - istituti di pena e rieducazione</li> <li>B2.8 → F7.8 - caseggiati</li> <li>B2.9 → F7.9 - autostop</li> <li>B2.10 → F7.10 - porto marittimo: <ul style="list-style-type: none"> <li>A - passeggeri</li> <li>B - merci alla rinfusa</li> <li>C - merci in container</li> <li>D - materiali industriali</li> <li>E - materiali liquidi</li> <li>F - prodotti agricoli e alimentari</li> <li>G - industrie caratteristiche e riparazioni navali</li> </ul> </li> <li>B2.11 → F7.11 - servizi stradali: <ul style="list-style-type: none"> <li>A - punti organizzati di servizio</li> <li>B - attrezzature per le reti dei servizi di trasporto pubblico</li> </ul> </li> <li>B2.12 → F7.12 - altri servizi di interesse pubblico</li> </ul>	
B3.→F8. ZONA FERROVIARIA			
C1.→D1. ZONA INDUSTRIALE			
C2.→D2. ZONA VINCOLATA A CAVE (con ricostituzione delle aree d'origine con rispetto delle gravine, obbligo di stesa di strato vegetale e piantumazione)			
C3.→D3. ZONA INDUSTRIALE CON DIVIETO DI ESPANSIONE			
C4.→D4. ZONA INDUSTRIALE DI ESPANSIONE			
C5.→D5. ZONA D'IMPIANTI INDUSTRIALI TOLLERATI DA SOPPRIMERE O DA TRASFERIRE			
C6.→D6. ZONA D'IMPIANTI ARTIGIANALI E PICCOLO INDUSTRIALI ESISTENTI			
C7.→D7. ZONA ARTIGIANALE DI SVILUPPO			
C8.→C6. ZONA PER SEDI DI UFFICI DIREZIONALI DI RAPPRESENTANZA COMMERCIALE E PER GRANDI ATTREZZATURE COMMERCIALI			
C9.→D8. ZONA PER ATTREZZATURE TURISTICHE, BALNEARI, FIERISTICHE sono distinte con simbolo le attrezzature:		<ul style="list-style-type: none"> <li>C9.1 → D8.1 - nautiche</li> <li>C9.2 → D8.2 - balneari</li> <li>C9.3 → D8.3 - camping</li> <li>C9.4 → D8.4 - fieristiche</li> <li>C9.5 → D8.5 - alberghiere: <ul style="list-style-type: none"> <li>A - residenziali</li> <li>B - di transito</li> </ul> </li> </ul>	
D1.→A. ZONA DEL CENTRO STORICO DELLA CITTA' VECCHIA			
D3.→B1. ZONA EDILIZIA ESISTENTE DEL TIPO A			
D4.→B2. ZONA EDILIZIA ESISTENTE DEL TIPO B			
D5.→B3. ZONA EDILIZIA ESISTENTE DEL TIPO C			
D6.→C4. ZONA RESIDENZIALE (in applicazione della legge 18 Aprile 1962 n.167) - già oggetto di Decreto, formata dai complessi n.1; 2; 3; 4.			
D7.→C5. ZONA RESIDENZIALE nella quale il Consiglio Comunale intende applicare la legge 18 Aprile 1962 n.167			
D8.→C1. ZONA RESIDENZIALE DI ESPANSIONE DI TIPO A			
D9.→C2. ZONA RESIDENZIALE DI ESPANSIONE DI TIPO B			
D10.→C3. ZONA DI CENTRO ORGANIZZATO DI QUARTIERE			
D11.→B4. ZONA DI PREESISTENZE EDILIZIE RESIDENZIALI DELLA FASCIA COSTIERA ED ALTRE PREESISTENTI INIZIATIVE EDILIZIE NON REGOLAMENTATE			

## PRG del Comune di Taranto - Legenda

Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto – Piattaforma Logistica	123.700 E1 UGE A002	01	17	20

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

### 5.1 La sensibilità dei sub-ambiti

Al sub-ambito descritto nel § 2.2.5 è stato assegnato un grado di sensibilità che è il risultato della valutazione complessiva di tutti gli elementi individuati nell'analisi paesaggistica.

Il Sub-ambito delle trasformazioni industriali consolidate ha una sensibilità 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 accompagnati da alcune sopravvivenze puntuali del sistema paesaggistico storico, come le masserie.**

### 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-** Introduzione di nuovi elementi di ingombro verticale nello sky line (edifici e torri faro)
- II = media intrusività-** Modifica della linea del costruito con aumento degli ingombri (*containers*, mezzi pesanti, ecc.)
- I = bassa intrusività-** Aumento degli ingombri sulla banchina dovuti all'arrivo di merci

Integrando l'analisi dell'intrusività delle azioni di progetto con l'analisi della sensibilità del sub-ambito attraversato, 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.

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:

#### Matrice degli impatti prodotti dal progetto

		Sensibilità del sub-ambito
		Medio-bassa
Intrusività delle azioni di progetto	(III) Introduzione di nuovi elementi di ingombro verticale nello sky line	Non significativo
	(II) Modifica della linea del costruito con aumento degli ingombri sulla costa	Non significativo
	(I) Aumento degli ingombri sulla banchina dovuti all'arrivo di merci	Non significativo

Tab. 5.2.A Schema riassuntivo della valutazione delle modificazioni indotte sui contesti 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:



Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto – Piattaforma Logistica	123.700 E1 UGE A002	01	18	20

SENSIBILITÀ DEL SUB-AMBITO		<i>Medio-bassa</i>
INTRUSIVITÀ DELLE AZIONI DI PROGETTO	(III)	<b>Impatto non significativo</b> Realizzazione della palazzina per gli uffici; torri faro (h 25m); Realizzazione celle frigo e celle a temperatura ambiente
	(II)	<b>Impatto non significativo</b> Presenza di containers e mezzi pesanti sulla piastra
	(I)	<b>Impatto non significativo</b> Aumento degli ingombri a mare per l'arrivo dei mezzi marittimi

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

Rispetto all'intervisibilità degli interventi da terra, si osserva che le modificazioni indotte non risultano significative poiché essi si inseriscono in un ambito poco sensibile; inoltre l'area della piattaforma logistica non è visibile da punti di visuale privilegiati a breve distanza: infatti, il territorio a nord degli interventi è interamente pianeggiante, cioè privo di punti di affaccio 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, si trova ad una notevole distanza, che appiattisce la visuale e impedisce di distinguere i singoli elementi del paesaggio.

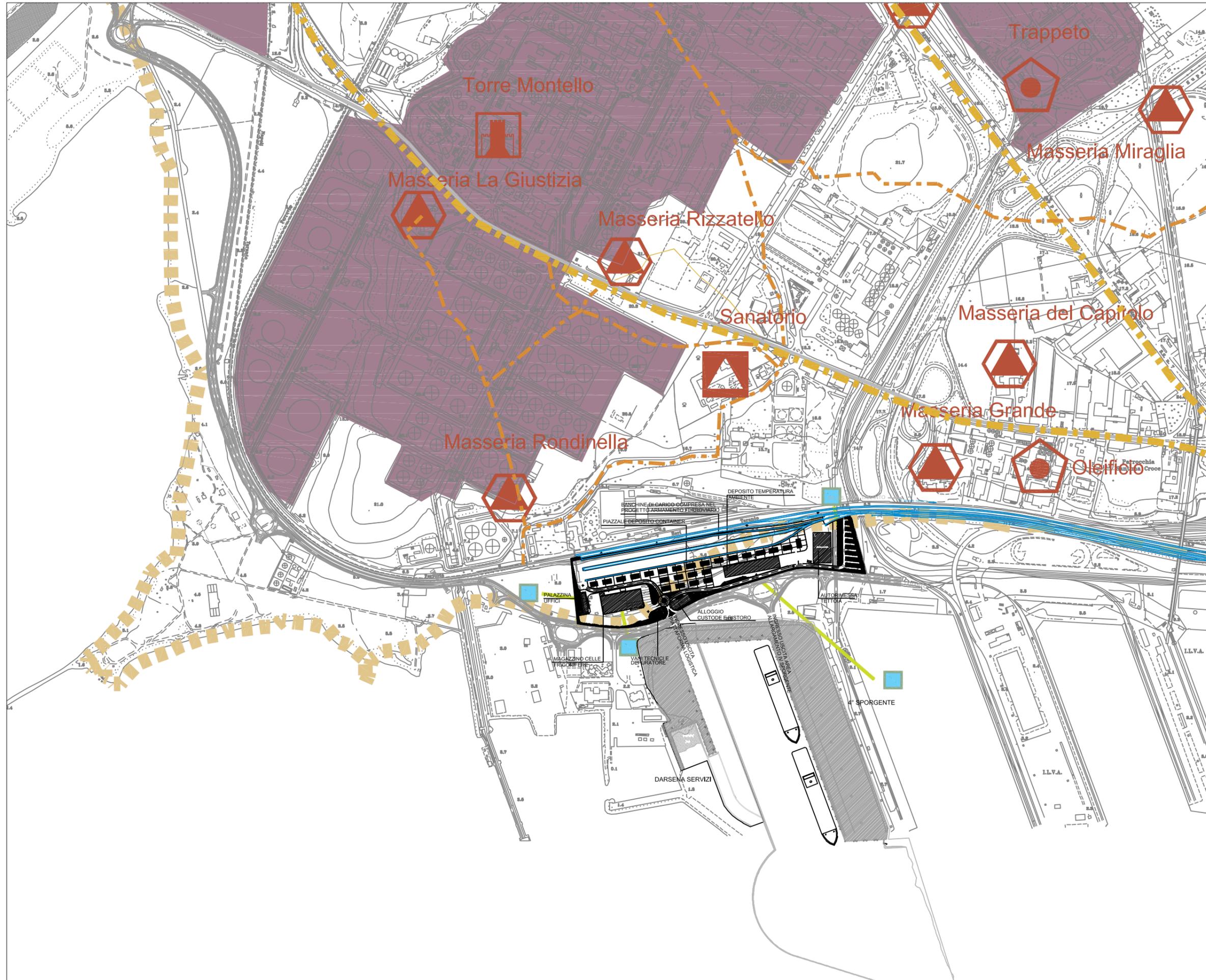


Progetto	Identificativo documento	Rev.	Pagina	Di
Piastra portuale di Taranto – Piattaforma Logistica	123.700 E1 UGE A002	01	19	20

## 6 LE OPERE DI MITIGAZIONE E DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO

In riferimento all'ambito interessato, caratterizzato dalla presenza di uffici e magazzini, gli interventi da predisporre devono rispondere alla funzione ornamentale e decorativa dell'ambiente lavorativo. La progettazione degli interventi dovrà farsi carico anche delle aspettative riposte su un'infrastruttura che acquisirà un prestigio di rilievo internazionale, dal momento che si configurerà nodo strategico del Corridoio plurimodale Adriatico, che collegherà l'Europa comunitaria e il Nord Africa, il Mediterraneo orientale e il mar Nero.

Quanto alle prescrizioni specifiche per la realizzazione delle opere, dovranno essere impiegate sia specie autoctone (tipiche della macchia mediterranea) sia specie esotiche (comunque frequentemente presenti nel paesaggio circostante) ad alta resa estetica.



Legenda

L'analisi paesaggistica

Elementi del paesaggio storico

-  Edifici Rurali
-  Tori, fortificazioni
-  Architettura legata alla produzione di prodotti agricoli
-  Architettura civile
-  Ville, palazzi

 Viabilità storica principale

 Viabilità storica minore

 Antica linea di costa

 Elementi detrattori della qualità paesaggistica

La valutazione degli impatti

Grado di sensibilità del Sub-ambiente

-  A Media
-  B Medio-bassa
-  C Bassa

Livello di Impatto

-  1 Alto
-  2 Medio
-  3 Non significativo

Valutazione dell'impatto

  X