

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



U.O. ARCHITETTURA, AMBIENTE E TERRITORIO

PROGETTO DEFINITIVO

NUOVA STAZIONE DI TARANTO - NASISI

STUDIO ARCHEOLOGICO

Relazione generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
I A 8 E	0 0	D	2 2	R G	A H 0 0 0 1	0 0 1	A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione definitiva	F.M.Martin <i>F.M. Martin</i>	Agosto 2021	P. Barbina <i>P. Barbina</i>	Agosto 2021	G. Lestingi <i>G. Lestingi</i>	Agosto 2021	M. Comedini  Agosto 2021

*Massimo Comedini*

## INDICE

<b>1</b>	<b>PREMESSA .....</b>	<b>3</b>
1.2.	Descrizione dell'intervento .....	3
1.3.	Inquadramento topografico e delimitazione dell'area oggetto di ricerca .....	5
<b>2</b>	<b>METODOLOGIA E FASI DELLA RICERCA ARCHEOLOGICA .....</b>	<b>6</b>
2.1.	Ricerca bibliografica .....	7
2.2.	Ricerca d'archivio .....	8
2.3.	Cartografia .....	10
2.4.	Inquadramento geo-morfologico e idrografico .....	13
2.4.1.	Geologia e geomorfologia .....	14
2.4.2.	Idrografia .....	16
2.5.	Aerofotointerpretazione .....	17
2.6.	Analisi toponomastica .....	20
2.7.	Attività di survey .....	20
<b>3</b>	<b>INQUADRAMENTO STORICO-ARCHEOLOGICO .....</b>	<b>21</b>
3.1.	Età preistorica .....	21
3.2.	Età greca .....	23
3.2.	L'età romana .....	24
3.4.	La viabilità .....	25
3.5.	Il Medioevo .....	27
3.6.	Repertorio delle presenze archeologiche .....	29
<b>4</b>	<b>LA RICOGNIZIONE DI SUPERFICIE. METODOLOGIA E IMPOSTAZIONI DELLA RICERCA. ....</b>	<b>33</b>
<b>5</b>	<b>VALUTAZIONE DEL RISCHIO ARCHEOLOGICO .....</b>	<b>37</b>
5.1	Carta del Rischio Archeologico Relativo .....	37
5.2	Analisi dei dati e conclusioni .....	39
5.3.	Elenco degli elaborati allegati .....	40
<b>6</b>	<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>41</b>

## 1 PREMESSA

Questo lavoro è finalizzato alla presentazione dei risultati delle ricerche archeologiche di superficie effettuate in relazione al progetto di recupero dell'ex-stazione ferroviaria di Taranto Nasisi sulla linea Taranto - Brindisi, prossima al quartiere Paolo VI di Taranto, che prevede la realizzazione di un terminal intermodale ferro-gomma con annessa area di parcheggio. In passato svolgeva funzioni di incrocio e servizio viaggiatori, oltre che ad essere dotata di un fascio merci. Esiste già una viabilità di accesso alla località. Attualmente la località non effettua servizio viaggiatori; il ripristino della stazione prevede la realizzazione ex-novo di tutti gli impianti.



**Figura 1** – Il punto rosso indica l'ubicazione dell'opera in progetto all'interno del contesto territoriale.

### 1.2. Descrizione dell'intervento

Il presente lavoro di ricerca archeologica relativo al progetto di "Progettazione definitiva per la nuova stazione di Taranto - Nasisi" si pone di valutare la presenza di emergenze archeologiche direttamente interessate dalle opere civili in progetto.

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova stazione, con relativo nuovo PRG e ACC, nell'ambito dell'attuale impianto di Nasisi, che è collocato sulla linea ferroviaria RFI Taranto – Brindisi.

Ad oggi la stazione di Nasisi risulta essere elettrificata, dotata di ACEI, di sistema di distanziamento Blocco Conta Assi ed esercita in telecomando nell'ambito del C.T.C. con relativo D.C.O. avente sede nel Posto Centrale di Bari Lamasinata. La stazione di Nasisi, allo stato attuale, presentando un solo binario di corretto tracciato, non consente l'effettuazione di incroci e precedenza; inoltre non esiste alcun servizio viaggiatori. In passato, invece, Nasisi risulta essere stato uno scalo merci, tant'è che esiste tuttora a terra un fascio di binari, ormai dismessi, nonché scalo di una linea storica militare (ferrovia del Circummarpiccolo, di collegamento con Arsenale).

Il Programma di esercizio della nuova stazione prevede per essa una funzione di interscambio tra servizi ferroviari e servizi extraurbani su gomma provenienti dalla provincia di Taranto, in modo da configurarla come *terminal intermodale* passeggeri ferro-gomma, utile all'incentivazione dell'uso di mezzi alternativi alle autovetture private.

È prevista la realizzazione di:

- un nuovo PRG con 3 binari (modulo 250 m / 250 m / 650 m) centralizzati, elettrificati e con movimenti contemporanei a 60 Km/h (e demolizione del ferro esistente interferente)
- 2 marciapiedi (L= 250m e H=55cm) con sottopasso viaggiatori munito di rampe scale e impianto ascensore
- pensiline marciapiedi e nuovo Fabbricato Viaggiatori con area di attesa
- adeguamento impianti TE e IS rispetto alle fasi di armamento
- interventi di cabina e piazzale per impianto ACC e realizzazione di relativo nuovo Fabbricato Tecnologico
- impianti meccanici, LFM, TLC
- un'area (prospiciente alla stazione su asset di RFI) di interscambio ferro-gomma (con 50/200<sup>1</sup> posti auto e 4 stalli autobus)

È richiesto un approccio multidisciplinare relativo alle diverse fasi, con l'obiettivo di individuare la migliore soluzione per la programmazione delle attività di realizzazione.

In base alla RdO del RdP, i seguenti interventi non costituiscono oggetto della progettazione definitiva richiesta a Italferr:

- realizzazione e/o modifica agli impianti di Informazione al Pubblico (I&C)
- progettazione della riconfigurazione del CTC Taranto – Brindisi attuale presso Bari Lamasinata

<sup>1</sup> Lo studio di prefattibilità di RFI prevedeva 50 stalli di sosta, mentre il successivo studio di trasporto, previsto quale attività propedeutica al PD nella rispettiva Lettera di Incarico, effettuato da Italferr a luglio 2020, individua un fabbisogno complessivo di 200 stalli di sosta

### 1.3. Inquadramento topografico e delimitazione dell'area oggetto di ricerca

Il territorio oggetto di questa indagine rientra all'interno dei confini amministrativi del comune di Taranto e si pone tra il quartiere Tamburi e il quartiere Paolo VI, in un settore periurbano dell'agglomerato demico. L'area ricade all'interno del bacino del cosiddetto Arco Ionico Tarantino che si presenta con una configurazione morfologica ad anfiteatro e a gradinata, definita da una successione di ripiani e di scarpate (terrazzamenti marini) che si articolano a partire da circa 400 metri s.l.m. fino all'attuale linea di costa. Detti terrazzi marini sono il risultato dell'interazione tra il sollevamento tettonico della piattaforma apula e le variazioni glacio-eustatiche del livello del mare avvenute durante il Pleistocene.

Dal punto di vista topografico la parte di territorio interessata dalla realizzazione delle opere riguarda un tratto di linea ferroviaria lungo circa km 1,350 con quote che si aggirano sui 12 -19 m s.l.m.

Considerate le caratteristiche del progetto, lo studio è stato prioritariamente concentrato nella fascia di circa 300 m intorno all'area di progetto, al fine di individuare tramite ricognizione diretta quelle evidenze determinanti il rischio archeologico relativo e quindi interferenti – più o meno direttamente – con la realizzazione delle opere previste. Tuttavia, per consentire un miglior inquadramento storico, topografico ed archeologico dell'area interessata dalle opere e una valutazione più precisa del rischio archeologico connesso con l'attuazione del progetto, la ricerca ha riguardato una fascia estesa circa 9 km intorno all'area di progetto.

La porzione di territorio così definita è stata quindi fatta oggetto di uno studio sistematico, finalizzato, attraverso un approccio multidisciplinare, all'individuazione, all'analisi e all'interpretazione in senso diacronico delle testimonianze archeologiche in essa presenti. A tale scopo sono state effettuate:

- **ricerche bibliografiche**, al fine di reperire, nelle pubblicazioni a stampa, tutte le informazioni relative alle presenze archeologiche già individuate nell'area oggetto di indagine;
- **ricerche d'archivio**, utili a raccogliere eventuali indicazioni sull'esistenza di eventuali provvedimenti di vincolo nelle aree direttamente interessate dal progetto, nonché sulla presenza di ulteriori evidenze archeologiche inedite e rintracciabili soltanto attraverso documenti di carattere amministrativo;
- **analisi della cartografia** (storica e corrente), allo scopo di evidenziare toponimi, insediamenti, edifici antichi o assi viari oggi scomparsi e utili a ricostruire il quadro conoscitivo dell'area relativamente agli aspetti archeologici;
- **inquadramento geomorfologico e idrografico**, con l'obiettivo di analizzare il territorio oggetto dell'intervento evidenziando la presenza di aree particolarmente adatte alla frequentazione e all'insediamento in età antica;
- **analisi delle foto aeree storiche e delle ortofoto satellitari**, allo scopo di individuare eventuali anomalie indicative della presenza di tracce archeologiche sepolte;

- **ricognizioni di superficie** (*survey*), con lo scopo di individuare sulla superficie del suolo le tracce di eventuali presenze archeologiche.

## 2 METODOLOGIA E FASI DELLA RICERCA ARCHEOLOGICA

Il lavoro è stato condotto dallo scrivente e ha comportato l'analisi dei dati di archivio e bibliografici, i dati cartografici, la lettura della geomorfologia del territorio, nonché, come previsto per le opere a rete, le fotointerpretazioni. L'analisi di questa molteplicità di fonti è resa necessaria ai fini di ottenere un'acquisizione dei dati archeologici inerenti le aree interessate dall'opera in oggetto che sia il più completa possibile. Il fine è quello di fornire una valutazione del rischio archeologico quanto meglio ponderata in modo da essere uno strumento utile sia nelle fasi di progettazione che di realizzazione dell'opera stessa.

La ricerca è stata quindi impostata in più fasi che hanno riguardato dapprima l'analisi della cartografia attuale e quella storica nonché il censimento dei siti noti nella bibliografia scientifica di riferimento per il territorio in questione. L'analisi geomorfologica del territorio e la fotointerpretazione hanno preceduto la vera e propria ricognizione sul campo che si è svolta il 22 Maggio 2021. La ricerca sul campo è stata principalmente finalizzata alla individuazione di eventuali evidenze archeologiche nelle aree interessate dalla costruzione delle opere ferroviarie e alle sue immediate adiacenze e alla verifica di quanto emerso nel corso dell'analisi delle fonti.

Le aree indagate ricadono in parte in zone agricole per la maggior parte sottoposte a colture cerealicole; un'ampia parte coltivata a ulivo è risultata non accessibile per la presenza di recinzioni e mura di cinta che ne hanno impedito la verifica autoptica. La presenza di diverse aree incolte e periurbane hanno determinato la strategia di ricognizione sul campo e di raccolta dei dati, che è basata a priori su due fattori fondamentali: la sistematicità della raccolta dei dati archeologici (finalizzata ad ottenere una buona conoscenza scientifica dell'area e, di conseguenza, a predisporre gli adeguati meccanismi di tutela) e, nel contempo, la necessità di svolgere l'indagine in un tempo ragionevole. La ricognizione sul campo è stata effettuata in maniera sistematica su tutte le aree oggetto dell'opera e nelle sue immediate adiacenze. Tale scelta di sistematicità ottempera l'esigenza di completezza della ricerca sul campo e, nel contempo, fornisce alla committenza uno strumento per progettare eventuali varianti. Per questo si è proceduto alla ricognizione delle aree direttamente interessate dalle opere e delle aree limitrofe per circa 300 metri al fine di verificare anche l'eventuale prossimità delle opere ad eventuali anomalie archeologiche.

Relativamente all'aspetto dei campi ricogniti è stata riscontrata una situazione riconducibile alle dinamiche tipiche di una zona rurale periurbana costituita principalmente da campi a grano nella fase

precedente la raccolta alternati a zone incolte e aree edificate. La ricognizione sul campo ha visto la registrazione delle condizioni di visibilità, il tipo di vegetazione, l'utilizzo del suolo e eventuali evidenze di natura archeologica.

Nei paragrafi seguenti vengono elencati ed illustrati in sintesi la raccolta e l'interpretazione dei dati, a partire dalla bibliografia con particolare attenzione alle pubblicazioni di carattere locale, talora ricca di dati significativi ai fini dello studio e dai database di settore (rischio archeologico e vincolistica), per proseguire poi con i documenti d'archivio, la cartografia di base storica e contemporanea, la cartografia tematica e la documentazione fotografica aerea (storica e/o di recente acquisizione).

L'insieme delle informazioni ricavato dalle ricerche bibliografiche e archivistiche, integrato con i dati risultanti dalle attività di ricognizione sul campo, è confluito nella Carta delle Presenze Archeologiche allegata a questa relazione. Nell'elaborato grafico sono state posizionate tutte le testimonianze archeologiche, note da precedenti segnalazioni (di tipo bibliografico e/o archivistico), collocate su una fascia di circa 5 km posizionata a cavallo dell'opera.

Per ciascuna delle testimonianze archeologiche individuate ed inserite nella *Carta delle Presenze* è stata compilata una scheda di Segnalazione Archeologica, utilizzata tanto per i dati acquisiti sul campo, quanto per i siti ricavati da dati bibliografici e d'archivio.

Si precisa che una parte significativa delle risorse bibliografiche ed archivistiche utilizzate per il presente studio è risultata reperibile solo online, ma che per alcune informazioni non è stata possibile la consultazione primariamente a causa delle misure di contenimento dell'emergenza epidemiologica COVID-19 disposte con diversi DPCM a partire da dall'8 marzo 2020.

## **2.1. Ricerca bibliografica**

Si sono consultati l'Elenco delle fonti utilizzate nell'elaborazione dell'Atlante del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale – PPTR, aggiornato al 2015, i cataloghi del Servizio Bibliotecario Nazionale (<http://opac.sbn.it/>); Risorse utili ai fini della ricerca sono state inoltre individuate nel portale <http://www.pugliadigitallibrary.it/>, dove sono messe a disposizione per la consultazione e il download diverse monografie sulla storia e sull'archeologia del territorio di interesse.

A completamento della raccolta sopra descritta sono state svolte ulteriori ricerche nei principali repository di pubblicazioni scientifiche (<http://academia.edu>, [www.researchgate.net](http://www.researchgate.net)), queste ultime integrate con i risultati scaturiti da [scholar.google.it](http://scholar.google.it) e [fastonline.org](http://fastonline.org), che hanno permesso di recuperare la bibliografia più recente. Complessivamente, sono stati individuati e consultati monografie, saggi e atti di convegni nazionali e internazionali; i testi utili a fornire un inquadramento generale di carattere storico, geografico ed archeologico dell'area in esame oppure contenenti informazioni specifiche sulle evidenze archeologiche riportate in cartografia sono quelli riportati nel Capitolo "Bibliografia".

Si precisa che la maggior parte delle risorse bibliografiche utilizzate per questo studio è risultata reperibile online, ma che per alcuni dei testi non è stata possibile la consultazione a causa delle misure

 <p><b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	<p><b>PROGETTO DEFINITIVO</b></p> <p><b>NUOVA STAZIONE DI TARANTO NASISI</b></p>					
<p><b>STUDIO ARCHEOLOGICO</b></p> <p><b>RELAZIONE GENERALE</b></p>	<p>COMMESSA</p> <p>IA8E</p>	<p>LOTTO</p> <p>00</p>	<p>CODIFICA</p> <p>D22RG</p>	<p>DOCUMENTO</p> <p>AH 0001 001</p>	<p>REV.</p> <p>A</p>	<p>FOGLIO</p> <p>8 di 42</p>

di contenimento dell'emergenza epidemiologica COVID-19 disposte con diversi DPCM a seguito dei quali è stata ordinata la sospensione del servizio di apertura al pubblico anche delle biblioteche con la conseguenza dell'impossibilità di visionare alcuni testi; per le medesime cause non è stato possibile consultare gli archivi della Soprintendenza.

## 2.2. Ricerca d'archivio

In questo capitolo vengono presentati i risultati acquisiti a seguito della ricognizione effettuata sulle basi di dati esistenti (sia su supporto cartaceo che digitale), principalmente allo scopo di definire l'assetto vincolistico e di rintracciare ulteriori dati utili attraverso la ricerca nei principali database messi a disposizione dal MIC (sistema VIR, <http://vincoliinrete.beniculturali.it/>; SITAP, <http://www.sitap.beniculturali.it/>) per verificare l'esistenza di provvedimenti amministrativi di tutela in essere su particelle catastali interferenti in modo diretto oppure situati in posizione di prossimità rispetto alle opere da realizzare. L'interrogazione dei database non ha portato all'individuazione di vincoli archeologici ricadenti nella fascia di rischio relativo corrispondente alle opere e ai 150 m intorno alle stesse.

Oltre ai dati del MIC è stata effettuata anche una ricerca sull'insieme degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica riferibili al settore oggetto di intervento, che sono:

- *Regione Puglia, Piano Paesaggistico Territoriale Regionale* - consultabile tramite il portale *Puglia.con - conoscenza condivisa per il governo del territorio*, utilizzando lo strumento [http://webapps.sit.puglia.it/freewebapps/PPTR\\_Adottato/index.html](http://webapps.sit.puglia.it/freewebapps/PPTR_Adottato/index.html) con cui è possibile visualizzare e interrogare tutti i dati cartografati, aggiornati fino al 2019;
- *SIT Regione Puglia*, le Serie degli *Atlanti* contenenti le cartografie tematiche (su base IGM 1:25000), suddivise per province e comuni e riportanti le localizzazioni e le perimetrazioni delle aree vincolate o segnalate per presenza di beni culturali archeologici;
- *La Carta dei Beni Culturali pugliesi "CartApulia"* sistema informativo territoriale che rappresenta l'esito di un progetto legato alla redazione del PPTR attraverso il quale è possibile localizzare una parte dei beni e delle aree di interesse culturale e paesaggistico individuati in ambito extraurbano e di consultarne le relative schede descrittive;





**Fig. 4** – L'area di progetto nel PTTR Puglia, Atlanti, Serie 6.3.1 Componenti culturali e insediative

Oltre alla cartografia tematica, vanno menzionati – fra i materiali disponibili – alcuni studi per la Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico (VPIA) e relazioni archeologiche:

- “Nuovo All.to Azienda Gas di Taranto” DN 200(8”) – 24 bar e “Ricollegamento All.to ENI R&M di Taranto” DN 100 (4”) – 24 bar, VPIA a cura di erre effe progetti, 14/07/2016;

A conclusione di quanto fin qui esposto e con riferimento anche a quanto illustrato, è opportuno far presente che a causa dell'emergenza sanitaria legata al COVID-19 la redazione della carta archeologica allegata al presente studio ha incontrato diverse difficoltà soprattutto per quanto riguarda l'accesso all'archivio della Soprintendenza. In alcuni casi, a causa della mancanza da parte delle fonti consultate di indicazioni precise sull'effettiva collocazione e la precisa distribuzione, le evidenze sono state segnalate tramite segno grafico in corrispondenza della località di rinvenimento.

### 2.3. Cartografia

Per la redazione del seguente studio archeologico è stata presa in considerazione anche la cartografia storica a partire dalla *Tabula Peutingeriana* e la più abbondante cartografia prodotta a partire dalla metà del XVII secolo, quasi tutta consultabile via web attraverso la “Teca Digitale” implementata dal Sistema Archivi Storici Territoriali (SAST) della Regione Puglia (<http://sast.beniculturali.it/index.php>), integrata con i dati ricavabili da altri siti web specialistici (<https://www.igmi.org/>; <https://mapire.eu/en/>; <https://www.davidrumsey.com>; <https://www.oldmapsonline.org>).

La *Tabula Peutingeriana* (Wien, Österreichische Nationalbibliothek, *Codex Vindobonensis* 324) è il più celebre fra gli itinerari di epoca tardoromana (metà IV secolo circa). Nello stralcio di mappa (segg. 5-6) relativo all’area oggetto di indagine (Figura 3) è facilmente riconoscibile il tracciato della *via Appia* tra Taranto e Brindisi e la via che costeggiava il litorale salentino.

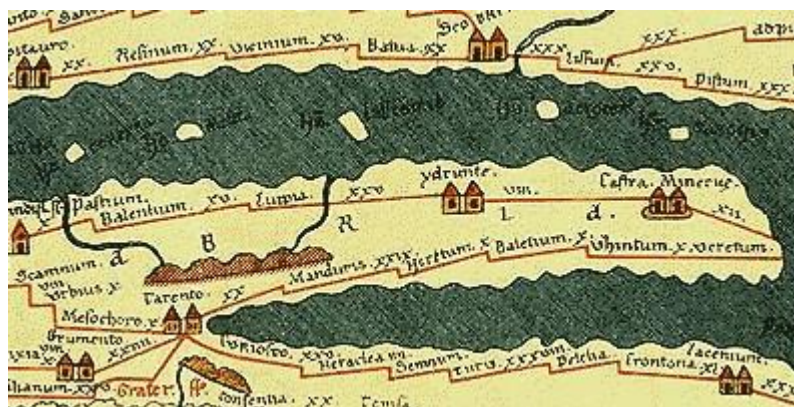


Figura 2. Stralcio della Tabula Peutingeriana relativo al golfo di Taranto e al Salento..

Tra la cartografia disponibile spicca l'atlante in trentuno fogli pubblicato dal Rizzi Zannoni fra 1788 e 1808, primo esempio di cartografia scientifica dell'Italia meridionale ci consegna una corografia non derivata da carte precedenti ma frutto di un rilievo diretto del territorio: i riferimenti topografici sono del tutto attendibili e viene dato particolare risalto alla rete viaria, sia per i tratturi che per le strade (fig. 4).



Figura 3. G. A. Rizzi Zannoni, Carta geografica della Sicilia Prima o sia Regno di Napoli, 1771. Dettaglio del territorio oggetto di indagine.

Nel corso dello studio sono state inoltre prese in considerazione la *Carta Topografica del Regno di Napoli*, realizzata dall'Istituto Geografico Militare Austriaco fra 1821 e 1826 alla scala di 1: 28.400 (**fig. 6**) e la *Carta Topografica delle Province Meridionali d'Italia*, redatta dall'Istituto Geografico Militare Italiano fra 1862 e 1876 alla scala di 1:50.000 (**fig. 7**), entrambe georeferenziate e consultabili in sovrapposizione alla cartografia e alle ortofoto attuali sul portale <https://mapire.eu/en/>.





Figura 4. Istituto Geografico Militare Austriaco, Carta Topografica del Regno di Napoli (1821-1826). Stralcio relativo all'area oggetto di indagine.

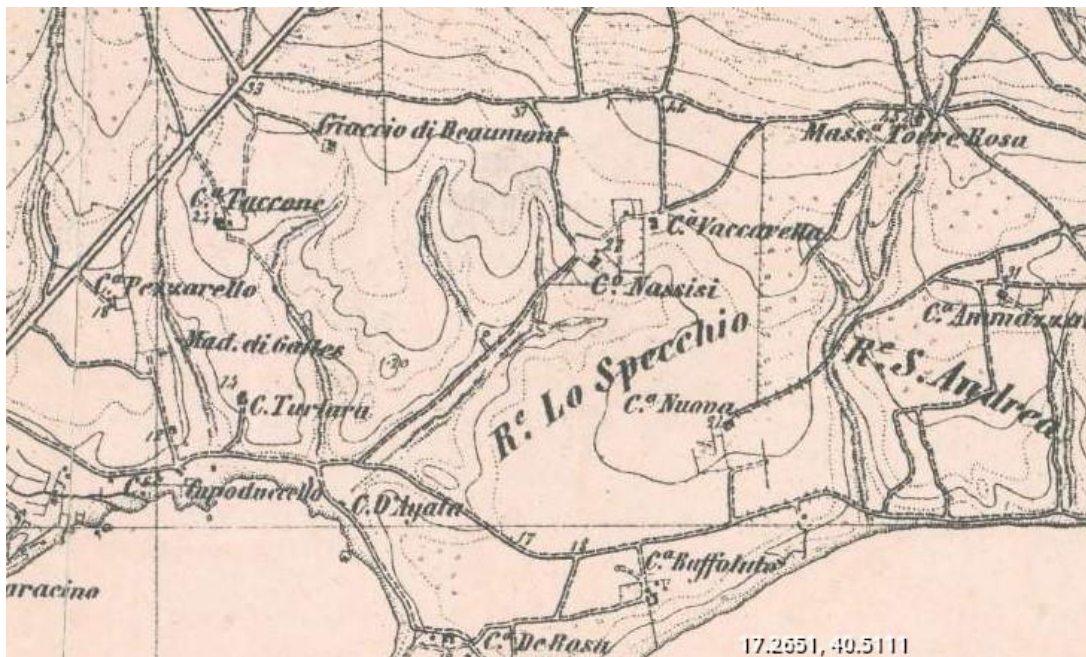


Figura 5. Istituto Geografico Militare Italiano, Carta Topografica delle Province Meridionali d'Italia (1862-1876). Stralcio relativo all'area oggetto di indagine.

	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>  <b>NUOVA STAZIONE DI TARANTO NASISI</b>					
<b>STUDIO ARCHEOLOGICO</b>  <b>RELAZIONE GENERALE</b>	COMMESSA  IA8E	LOTTO  00	CODIFICA  D22RG	DOCUMENTO  AH 0001 001	REV.  A	FOGLIO  13 di 42

Nello svolgimento della ricerca sono poi state ovviamente esaminate le tavolette in scala 1:25000 dai tipi dell'Istituto Geografico Militare (F° 202 I SO "Statte"), utili per integrare le informazioni già ricavate dalla cartografia tecnica di XIX secolo.

#### **2.4. Inquadramento geo-morfologico e idrografico**

L'area oggetto di ricerca ricade interamente all'interno del F°202 "Taranto" della *Carta Geologica d'Italia* 1:100.000 ed è compresa all'interno del comparto territoriale dell'Arco Ionico Tarantino, così come delineato nel PPTR della Puglia.

L'area si caratterizza per la particolare conformazione orografica dell'arco ionico tarantino, ossia quella successione di gradini e terrazzi con cui l'altopiano murgiano degrada verso il mare disegnando una specie di anfiteatro naturale; qui forme legate a fenomeni di modellamento di versante a carattere regionale, come gli orli di terrazzi di origine marina o strutturale, sono tali da creare più o meno evidenti balconate sulle aree sottostanti, fonte di percezioni suggestive della morfologia dei luoghi. L'entroterra tarantino, in particolare, annovera una serrata successione di terrazzamenti, alcuni aventi dislivelli anche significativi, che nel complesso e a grande scala disegnano un grande anfiteatro con centro in corrispondenza del Mar Grande di Taranto.





Figura 6. Estratto della carta geologica d'Italia F. 202 Taranto

### 2.4.1. Geologia e geomorfologia

L'Arco Ionico-Tarantino costituisce una vasta piana a forma di arco che si affaccia sul versante ionico del territorio pugliese e che si estende quasi interamente in provincia di Taranto, fra la Murgia a nord ed il Salento nord-occidentale a est. La morfologia attuale di questo settore di territorio è il risultato della continua azione di modellamento operata dagli agenti esogeni in relazione alle ripetute oscillazioni del livello marino verificatesi a partire dal Pleistocene medio-superiore, causate dall'interazione tra eventi tettonici e climatici. In particolare, a partire dalle ultime alture delle Murge, si riscontra una continua

successione di superfici pianeggianti, variamente estese e digradanti verso il mare, raccordate da gradini con dislivelli diversi, ma con uniforme andamento subparallelo alla linea di costa attuale<sup>2</sup>.

Il quadro stratigrafico-deposizionale che caratterizza quest'area presenta un complesso di sedimenti relativamente recenti, corrispondenti alle "Calcareniti di M.te Castiglione"; questi raggruppano più tipi litologici quali le calcareniti a grana grossolana e compatte e i calcari grossolani tipo "panchina" di colore grigio-giallastro, di età post-calabrianica. Stratigraficamente succedono alle Argille del Bradano Auct. e sono caratterizzate da un valore medio di conducibilità idraulica che aumenta in corrispondenza degli strati porosi ricchi di macrofossili e decresce in quelli a granulometria fine o maggiormente cementati.

La successione stratigrafica dell'area di Taranto è caratterizzata generalmente dalla presenza di un substrato carbonatico i calcari cretaci marini della piattaforma Apula, cui sono sovrapposti i terreni Plio-Pleistocenici del ciclo deposizionale della fossa Bradanica: distinti dalla cartografia ufficiale in tre unità costituenti un ciclo trasgressivo e poi regressivo: "Calcareniti di Gravina", "Argille del Bradano" (Argille Subappennine), "Calcareniti di Monte Castiglione" ad E, sostituite dai depositi marini terrazzati ad ovest. Chiudono la successione i termini Olocenici litorali, dunari, riferibili ad ambienti costieri, di transizione e continentali (Recente-Attuale). I calcari del substrato, noti in letteratura come Calcari di Altamura (Cretacico Superiore), sono costituiti da calcari e calcari dolomitici prevalentemente micritici di colore bianco o grigio-avanastro, con presenza di livelli di breccie o di calcari detritici e cavità carsiche, a volte di notevoli dimensioni a luoghi riempite di depositi di terra rossa). La formazione presenta livelli di spessore molto variabile da sottili laminazioni fino a diverse decine di centimetri. Sono, di norma, intensamente fratturati e fessurati ed interessati da fenomeni carsici a piccola ed a grande scala ed a luoghi sono presenti dei veri e propri condotti carsici. Le calcareniti passano in continuità stratigrafica verso l'alto e lateralmente alle Argille Subappennine (Pleistocene), localmente denominate "Argille del Bradano" o "Argille di Taranto". Si tratta di marne argillose ed argille marnose e siltose con intercalazioni sabbiose di colore grigio - azzurro e talora grigio - verdastro, fossilifere con intercalazioni sabbiose ed un'abbondante tenore di carbonati. Gli studi più recenti evidenziano che la parte alta della formazione è databile al Tirreniano avanzando peraltro la definizione proprio di uno specifico piano "Tarentiano" corrispondente a circa 124.000 anni fa. La potenza della formazione è molto variabile: da pochi metri fino a 250 m ed oltre a sud-ovest di Taranto.

Regressivi sulle Argille subappennine seguono i litotipi del Pleistocene medio e superiore, indicati nella cartografia geologica ufficiale come "Calcareniti di Monte Castiglione". In realtà comprendono depositi sedimentari di cicli distinti. Sono costituite da calcareniti grossolane organogene di colore grigio-biancastro o giallastro, generalmente massicce e in facies tipo panchina, nonché da conglomerati e sabbie a stratificazione in prevalenza suborizzontale, talora incrociata/laminata. Gli studi più recenti su questi litotipi e sui contatti con le sottostanti argille hanno permesso di definire in dettaglio le

<sup>2</sup> PPTR Regione Puglia

oscillazioni del livello marino nel tardo Pleistocene-Olocene. Queste calcareniti hanno di norma uno spessore di pochi metri, ma localmente anche di una decina di metri ed oltre. Rappresentano il termine di chiusura del ciclo sedimentario Pleistocenico. Affiorano nella città di Taranto e su tutta la fascia costiera orientale nel relativo entroterra. Localmente sono presenti croste fortemente diagenizzate per effetto dei fenomeni di evaporazione che creano livelli superficiali caratterizzati da elevatissime resistenze meccaniche.

### **2.4.2. Idrografia**

I corsi d'acqua appartenenti all'area di Taranto Nasisi sono quelli che più di tutti, nel territorio pugliese, mostrano con frequenza le evidenze di significative discontinuità morfologiche della rete di drenaggio. Assai diffusi sono infatti i casi in cui tratti di reticolo profondamente incassati nel substrato si raccordano a valle con penepiani dove la continuità idraulica dello stesso reticolo è quasi irriconoscibile, talora per cause naturali, ma molto più frequentemente per le trasformazioni antropiche realizzate in dette aree che hanno del tutto obliterato quelle che erano, pur in maniera non del tutto evidente, le aree naturali di deflusso delle acque. In quest'area in virtù delle relazioni che intercorrono fra livelli litologici a differente grado di permeabilità, le acque di falda presenti nel sottosuolo che sono alimentate per la natura prevalentemente carsica del territorio sotteso, vengono a giorno in prossimità del litorale, ove danno origine sia alle risorgive sottomarine caratteristiche proprio del Mar Piccolo, comunemente denominate "citri"<sup>3</sup>, sia a veri e propri corsi d'acqua come il Tara e soprattutto il Galeso che scorre in prossimità dell'area oggetto d'indagine

---

<sup>3</sup> "Citrezze" e "Il Cirello" sono due toponimi prossimi all'area oggetto di indagine.



## 2.5. Aerofotointerpretazione

L'analisi delle fotografie aeree zenitali di un territorio oggetto di un'opera infrastrutturale a rete costituisce sicuramente un supporto prezioso ai fini di una più completa conoscenza delle evidenze di carattere archeologico e di una più efficace valutazione del rischio che tali presenze potrebbero subire da parte di opere di impatto sul territorio; inoltre, la verifica preventiva dell'interesse archeologico è resa necessaria dal fatto che l'area di progetto ricade in un territorio ad alta densità di presenze legate alle forme di popolamento antico dall'età neolitica al Medioevo, che hanno potuto lasciare tracce ben visibili in una visione dall'alto.

La fotografia aerea si configura quindi come risorsa di dati ed informazioni che, essendo un lavoro di ricerca distante dal terreno, necessita di una verifica diretta sul campo. Per questo è opportuno considerare l'analisi foto-interpretativa esclusivamente come un momento, per quanto significativo, di un processo conoscitivo più ampio e globale per la verifica preventiva dell'interesse archeologico dell'area, che si deve integrare con la ricognizione di superficie e infine con lo scavo stratigrafico.

Non sempre, però, l'individuazione e l'interpretazione delle tracce avviene con chiarezza, in quanto possono sussistere dubbi sulla loro reale attribuzione ad azioni antropiche di origine antica. Per questa ragione, salvo in condizioni di sicura attribuzione della traccia a precisi e ben noti elementi archeologici cui fare riferimento, potrebbe essere fuorviante definire "siti" tutte le aree di interesse individuate attraverso la fotografia aerea, non prima di aver verificato sul terreno l'evidenza visibile nella vista dall'alto. Il controllo sul campo, quando possibile, appare quindi come condizione essenziale per sviluppare correttamente l'interpretazione delle tracce.

Per quanto riguarda gli elementi emersi nel corso di questa ricerca, riteniamo opportuno e appropriato utilizzare il termine più neutro di "anomalia" attraverso il quale si definiscono in genere tutte le tracce particolari ed evidenti che si distaccano in maniera netta e decisa dal paesaggio attuale o dall'ambiente naturale. In questa maniera si cerca dunque di evitare una valutazione aprioristica, come nel caso del termine "sito".

La ricerca è stata condotta con l'obiettivo di individuare tracce archeologiche visibili in maniera remota tramite supporto aerofotografico e satellitare. La tratta ferroviaria oggetto di intervento si sviluppa in parte del suo percorso in aree non urbanizzate ed in parte in aree periurbane caratterizzate da urbanizzazione progressiva del contesto rurale con presenza di aree in stato di abbandono. La coltura principale è quella dell'ulivo, minore quella ad orticole, spesso a carattere misto; tutte queste caratteristiche rendono l'area oggetto di indagine particolarmente non adatte – per il loro potenziale basso di visibilità – allo svolgimento di analisi fotointerpretative.

L'indagine è stata effettuata utilizzando, in ordine cronologico, le immagini ortofotografiche ad alta risoluzione del 1997 (b/n), 2006, 2010-2011, 2013, 2015-2016 (colore) messe a disposizione nel SIT della Regione Puglia. Oltre a queste, sono state esaminate le ortofoto degli anni 1988 (b/n), 1994, 2000, 2006, 2012 (colore) disponibili sul Geoportale Nazionale ed è stata effettuata una lettura comparata

delle immagini satellitari, realizzate in vari periodi dell'anno, reperibili su Google Earth. L'area presa in considerazione è stata una fascia di circa 300 m avente come centro l'area di progetto.

Il territorio oggetto della presente indagine è caratterizzato da estese aree ad andamento generalmente pianeggiante con graduale discesa verso il mare, con ampie aree agricole e aree incolte. L'analisi fotointerpretativa è stata condotta con risultati alquanto scarsi per la tipologia di uso del suolo. Nell'analisi delle immagini si è posta attenzione alla eventuale presenza sia di *cropmarks* (irregolarità di crescita o di tipologia della vegetazione), sia di *soilmarks* (aree di differente colorazione del suolo): tali anomalie – ove riconducibili, anche in via dubitativa, a tracce archeologiche – sono state individuate, georeferenziate e descritte nelle pagine seguenti, oltre ad essere segnalate con apposita simbologia nella allegata *Carta delle presenze archeologiche e dei vincoli*.

Come accennato in premessa al presente paragrafo, l'analisi fotointerpretativa non ha permesso di individuare alcuno elemento di interesse nelle aree più prossime a quelle interessate dal progetto.



Figura 7. Immagine ortofotografica dell'area di Taranto Nasisi dell'autunno del 1994 (fonte <http://www.pcn.minambiente.it/viewer/>)



Figura 8. Immagine satellitare dell'area di Taranto Nasisi dell'Aprile del 2007 (fonte Google Earth)

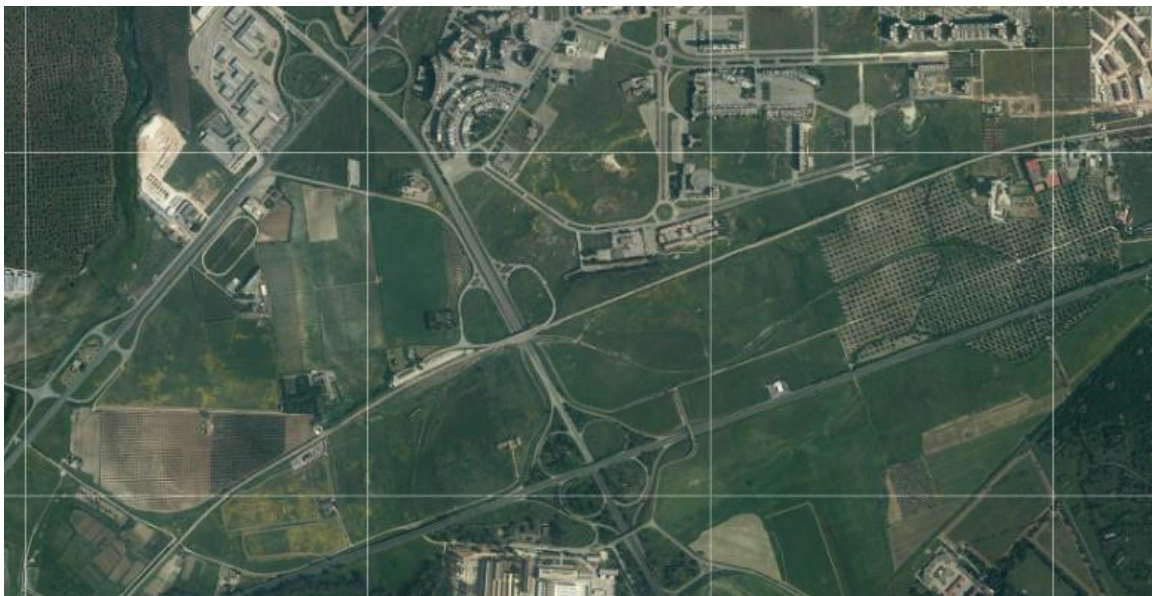



Figura 9. Immagine satellitare dell'area di Taranto Nasisi della primavera del 2010 (fonte SIT Puglia)

	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>  <b>NUOVA STAZIONE DI TARANTO NASISI</b>					
<b>STUDIO ARCHEOLOGICO</b>  <b>RELAZIONE GENERALE</b>	COMMESSA  IA8E	LOTTO  00	CODIFICA  D22RG	DOCUMENTO  AH 0001 001	REV.  A	FOGLIO  20 di 42

## 2.6. Analisi toponomastica

La parte di territorio interessata dall'opera è stata oggetto anche di una capillare indagine toponomastica, nella quale sono stati analizzati i nomi di luogo documentati, nella fascia di 5 km a cavallo dell'opera, nella cartografia IGM storica e nelle Carte Tecniche Regionali attualmente in uso. I testi utilizzati come riferimento per lo studio sono stati i seguenti:

- G. Colella, *Toponomastica pugliese dalle origini alla fine del Medio Evo*, Trani 1941.
- G. Alessio, *Appunti sulla toponomastica pugliese*,
- G. Colella, *Per la toponomastica pugliese*, in *Rinascenza Salentina*, 11, 1943, pp. 111-124.
- G. Alessio, *Problemi di toponomastica pugliese*, in *Archivio Storico Pugliese*, 6, 1953, pp. 230-259.
- G. B. Pellegrini, *Toponomastica italiana: 10000 nomi di città, paesi, frazioni, regioni, contrade, fiumi, monti spiegati nella loro origine e storia*, Milano 1990.

Non sono stati individuati toponimi indicativi di presenze archeologiche.

## 2.7. Attività di survey

La ricognizione sistematica della fascia di 300 m posta a cavallo del tracciato ferroviario ed alle opere accessorie ha costituito un'importante fase di verifica nell'ambito del presente studio, durante la quale è stato possibile trovare ulteriore riscontro al quadro già delineato tramite la ricerca bibliografica e d'archivio. Per un'analisi e una descrizione di dettaglio della ricerca sul campo si rinvia al capitolo 4.

### **3 INQUADRAMENTO STORICO-ARCHEOLOGICO**

#### **3.1. Età preistorica**

La conformazione geografica e geomorfologica del territorio compreso tra la costa del Mar Grande e il versante NO della città di Taranto ha favorito lo sviluppo, sin dall'età protostorica, di una intensa presenza insediativa.

Le prime forme di organizzazione territoriale sono attestate lungo il versante costiero, delimitato a S da Capo San Vito e a NO da Punta Rondinella. Una organizzazione insediativa è infatti attestata sin dal VI millennio in questa porzione di territorio che doveva essere caratterizzata da un paesaggio diverso da quello attuale, con un cordone lagunare che univa le isole Cheradi a Capo Rondinella e alla scomparsa isola di San Nicolicchio.

L'uomo sfrutta le risorse che provengono dal mare e i prodotti dell'agricoltura praticata nelle incisioni vallive dell'immediato entroterra in cui si pratica anche la pastorizia; tutto questo all'interno di un contesto di scambio di beni e idee tra le comunità come attestato dai rinvenimenti litici di Masseria Cesario, della Grotta Sant'Angelo, del ripostiglio di Masseria Barbuzzi a Monteparano nonché i pochi rinvenimenti nel centro antico di Taranto; la presenza di materie prime e manufatti di provenienza lontana indica una complessa rete di contatti e scambi su scala regionale e interregionale: selce del Gargano, ossidiana da Lipari, pietra vulcanica dal Vulture rappresentano la traccia di ampi circuiti di scambio che, a partire dal 5000 a.C. sembrano caratterizzare una società articolata in cui le relazioni e i contatti con l'esterno sono ormai consolidati.

Le numerose campagne di scavo avviate già all'inizio del secolo scorso, hanno confermato una diffusione peritorale degli insediamenti neolitici che dal Mar Piccolo si distribuiscono lungo la costa del Mar Grande sino all'insediamento di Punta Rondinella.

Le indagini stratigrafiche effettuate in quest'ultimo sito hanno messo in luce un'area di necropoli lungo la zona costiera e i resti di strutture abitative sia lungo la linea di costa, sia nel pianoro retrostante. I dati raccolti evidenziano una destinazione prettamente sepolcrale e rituale del costone roccioso, mentre, l'abitato si articola secondo una linea di sviluppo che abbraccia tre diverse fasi dal Neolitico antico fino al Neolitico finale.

A poco più di 1 km da Capo Rondinella è ubicato il sito noto con il toponimo Croce che risulta essere frequentato, senza soluzione di continuità, dall'età protostorica sino a quella contemporanea. Il promontorio oggi si presenta come parte superstite dell'altro sito di Scoglio del Tonno, tagliato nel 1899 in seguito ai lavori di sbancamento per la costruzione del parco ferroviario. L'organizzazione insediativa dell'area in età Neolitica è testimoniata dal rinvenimento di un villaggio circondato da un fossato e da un'area necropolare.

Tra 4000 e 2000 a.C avvengono notevoli cambiamenti nell'assetto territoriale e culturale. Le aree frequentate nel Neolitico vengono abbandonate in favore di un popolamento più sparso e di breve durata

ma con una complessità sociale maggiore testimoniato dalla varietà di rituali funerari come testimoniato nella tomba 4 a Laterza o nella Grotta di Sant'Angelo a Statte..

Le attività economiche sono orientate all'allevamento in particolare nelle aree più interne, mentre nel III millennio si delinea un incremento delle attività artigianali specializzate come la metallurgia e si intensificano gli scambi lungo le vie naturali di comunicazione.

Nell'età del Bronzo un ruolo fondamentale lo ebbero i Micenei che durante il Tardo Elladico stabilirono una rete di traffici che coinvolgeva il Mediterraneo centrale e orientale. Gli abitati di Scoglio del Tonno, Porto Perone e Torre Castelluccia, simili tra loro per stratigrafia e cronologia, sorsero a pochi km di distanza uno dall'altro in punti naturalmente difesi e dotati di comodi approdi idonei all'attracco; dotati di mura difensive, col alterne vicende perdurarono per secoli stringendo rapporti sempre più sistematici con i Micenei tali da ipotizzare la presenza di maestranze micenee in loco.

Nelle aree più interne sorsero insediamenti meno legate a posizioni strategiche, probabilmente dedite allo sfruttamento delle risorse naturali o al controllo di alcune vie di comunicazione naturali. E' ipotizzabile che vi fosse una maggiore competitività tra gli insediamenti così come i rapporti con i Micenei non siano stati sempre pacifici.

In Puglia, nel corso dell'XI secolo a.C., si vengono a definire i caratteri tipici che definiscono la civiltà iapigia formatasi per la commistione di diversi apporti culturali: indigeni, micenei (naviganti-mercanti) e genti illiriche. Gli Iapigi così definiti presentano una forte unità culturale fino al IX-VIII sec. a.C. quando questi caratteri tendono a differenziarsi fino a poi suddividersi territorialmente in tre parti: i Dauni al nord, i Peucezi al centro nella Terra di Bari e i Messapi a sud nel Salento. I caratteri insediativi sono organizzati secondo un sistema abitativo del tipo paganico-vicano, con piccoli gruppi di capanne sparsi, spesso difesi naturalmente; il rito funerario consiste in seppellimento entro fosse con il defunto supino-flesso.

Anteriormente alla fondazione coloniale il quadro del popolamento iapigio indica una fitta trama di insediamenti posti a controllo degli approdi costieri e delle aree strategicamente più importanti per il controllo del territorio. Nell'area compresa tra il fiume Tara e Saturo molti di questi insediamenti affondano le radici nel periodo Neolitico, come nel caso di Scoglio del Tonno o della città vecchia di Taranto, e documentano fasi di occupazione (a volte con significative soluzioni di continuità) nell'età del Bronzo e del Ferro. Almeno dal IX secolo a.C. e fino al periodo in cui si colloca la fondazione coloniale di Taranto sul finire del VIII secolo, villaggi iapigi occupavano la penisola (oggi isola) della città vecchia e il territorio circostante, da Scoglio del Tonno a Porto Perone – Saturo e, sulle leggere alture che delimitano la piana costiera, al villaggio di L'Amastuola. Resti consistenti di capanne iapigie sono documentati in città vecchia nell'area del convento e della chiesa di San Domenico fino a Largo San Martino; un'intensa frequentazione è stata riscontrata inoltre nell'ex Seminario arcivescovile, nei livelli più antichi al di sotto della Cattedrale di San Cataldo e nel settore SO della penisola, tra il tempio dorico e il vicino castello aragonese.

### 3.2. Età greca

“Ti do Satyrion e la ricca terra di Taranto da abitare e di essere flagello per gli Iapigi” è il responso dalla Pizia a Falanto, inviato a Delfi per consultare l’oracolo di Apollo sulla fondazione di una colonia. Quindi Falanto, reduce dalle lotte interne alla città di Sparta. La fondazione della città viene tradizionalmente collocata alla fine dell’VIII secolo a.C: e la ricerca archeologica ha confermato il racconto storico; proprio dalla città vecchia, dai saggi realizzati tra il complesso di San Domenico, San Martino e il seminario arcivescovile, proviene ceramica databile tra l’VIII e il VII sec. a.C.: ceramica d’impasto, ceramiche iapigie del Geometrico Antico, Medio e Tardo, nonché una black-protokotyle con orletto distinto, databile al passaggio tra il MGII e il TGI (760-750 a.C.), di un tipo già attestato nel Salento, a Otranto e a Vaste. Tra i materiali decontestualizzati numerosi sono i frammenti di ceramiche d’importazione riferibili ai decenni che hanno preceduto la fondazione laconica

Come nel caso precedente, anche da S. Martino proviene ceramica greca d’importazione riferibile ai decenni che hanno preceduto la fondazione laconica. Anche l’insediamento di Scoglio del Tonno mostra rinvenimenti analoghi a quelli descritti per la città vecchia, dal Neolitico all’Età del Ferro, con importazioni micenee e con presenza di ceramiche precoloniali.

Poco chiare restano sul piano diacronico le relazioni tra l’insediamento della città vecchia e quello di Scoglio del Tonno, atteso che la continuità di occupazione delle due aree fin da epoche molto antiche induce ragionevolmente a ipotizzare un sistema insediativo integrato, funzionale al controllo dell’approdo naturale del Mar Piccolo e della viabilità lungo l’arco ionico. Tracce di occupazione iapigia sono note anche in aree sicuramente esterne all’insediamento pre-greco di Taranto, nella fascia sud-orientale compresa tra le necropoli e le saline.

Tra le fasi finali dell’VIII sec. e gli inizi del VII sec. a.C. è evidente, al livello macroscopico della cultura materiale, la sostanziale scomparsa delle produzioni dipinte di tradizione indigena, a fronte di una consistente presenza di ceramiche fini d’argilla con una netta prevalenza di ceramiche protocorinzie d’importazione. Questo cambiamento, correlato cronologicamente con la comparsa delle prime sepolture nelle aree funerarie ubicate nell’area del Borgo Nuovo compresa tra via Acclavio e p.za Maria Immacolata, non può che ricollegarsi con lo stanziamento sulla rocca di Taranto dei coloni laconici, a danno dei precedenti abitanti. Molto più articolato è il quadro che emerge, invece, dal territorio ionico compreso tra Taranto e l’area salentina che rivela tra IX e VII sec. a.C. una crescita progressiva nel numero degli insediamenti, che appare invece in fase di forte regressione all’indomani della fondazione di Taranto. La conoscenza di questi insediamenti è piuttosto limitata in quanto si tratta di abitati di capanne, a volte definiti da strutture perimetrali, rappresentate da massicciate di forma circolare/ovoidale, come quelle individuate a Mesagne (fine VIII - inizi VII sec. a.C.) o ad Oria. Nella fascia territoriale che si estende tra il Tara e la località Torricella, nei decenni che precedono e seguono la fondazione laconica, la documentazione è ancora essenzialmente riferibile al sito di Saturo, mentre



mancano edizioni su contesti di particolare interesse, come Monte S. Elia (Roccaforzata), dove un insediamento indigeno del Medio-Tardo Geometrico risulta obliterato da un villaggio greco fortificato. Sul fronte sud-orientale importanti informazioni sul popolamento iapigio provengono dalla località Masseria Vicentino (Grottaglie), posizionata lungo un asse di collegamento tra Oria e Taranto. L'insediamento è articolato in due settori: nell'area della città bassa sono state indagate le fasi di età ellenistica e riportati alla luce la porta delle fortificazioni e resti delle abitazioni. Nell'area dell'acropoli, invece, cinta da una fortificazione fin da età arcaica, gli scavi condotti dalla Soprintendenza in collaborazione con l'Università degli studi di Bari hanno individuato la fase di occupazione più antica databile nel VII sec. a.C.. Tra i materiali restituiti da tali livelli, quindi prodotti secondo gli autori dello scavo nel quartiere ceramico, sono stati rinvenuti vasi di impasto, acromi o decorati in stile tardogeometrico monocromo del Salento e in stile tardo/sub-geometrico bicromo.

Dopo gli inizi del VII sec. a.C., sul versante messapico gli insediamenti iapigi arretrano lungo la linea ideale che congiunge Manduria a Grottaglie.

Unica colonia laconica, Taranto sembra piuttosto che la città arcaica si fosse concentrata con una notevole densità abitativa nell'angusta penisola di soli 18 ha circa e difesa da una muraglia lunga appena 2 km. Una trincea fortificata al posto dell'attuale canale sembra aver costituito il limite verso la terraferma. La limitatezza dello spazio occupato dal primo nucleo della colonia non significa, tuttavia, che si sia limitata al solo sfruttamento della posizione topografica per ragioni commerciali, ma attraverso stanziamenti dislocati nel territorio abbiano garantito lo spazio agrario vitale.

Poco dopo la metà del V secolo, con l'espandersi della città sulla terra ferma, viene definito lo spazio costruendo la grande muraglia tra i 2 mari lunga 11 km; in questo modo la primitiva area urbana si definisce come una vera e propria acropoli mentre l'area antistante vede l'insediamento residenziale e le aree pubbliche principali

### **3.2. L'età romana**

Nel corso del III secolo a.C., tra la vittoria di Roma su Pirro e la guerra annibalica, si assiste a Taranto ai primi mutamenti nell'assetto urbanistico e istituzionale della città probabilmente riconducibili alla presenza di un'élite filo-romana, promotrice già dalla stipula del *foedus* del 272 a.C.. La capitolazione della città determina sicuramente una condizione sfavorevole di cui si ignorano le clausole precise, anche se è ipotizzabile l'obbligo di fornitura di navi e truppe e l'accoglimento di guarnigioni straniere. Tuttavia la politica di Roma sembra ancora garantire in questa fase l'esistenza dello stato tarantino, sia pure in rapporto di subordinazione, confermandone il ruolo di centro militare ed economico di primaria



importanza nel sistema di alleanze dell'Italia meridionale. La polis costituisce ancora un approdo fondamentale nelle comunicazioni tra Mediterraneo e la penisola e il passaggio della via Appia contribuisce a rendere la città un polo d'attrazione anche negli spostamenti via terra. La situazione, però, muta radicalmente in seguito alla defezione del 209 a.C. a favore di Annibale e alla conseguente riconquista romana. Durante questo arco cronologico Taranto sembra subire notevoli cambiamenti di carattere politico con il radicale mutamento del suo assetto politico e quindi un graduale inserimento all'interno del sistema politico romano.

Nel corso del III secolo, infatti, sull'antica acropoli sembrerebbe verificarsi una serie di modifiche strutturali e logistiche direttamente funzionali al cambiamento di destinazione e di uso di alcuni spazi, molto probabilmente in connessione alla progressiva romanizzazione della città, in particolar modo con l'adozione di nuovi accorgimenti propri dello sviluppo della polioretica del periodo. È documentato, inoltre, il restauro e il ridimensionamento delle aree sacre precedenti, a vantaggio di una nuova organizzazione del quartiere secondo uno schema planimetrico regolare, organizzato su un nuovo asse di attraversamento longitudinale e funzionale, probabilmente, ad un potenziamento dell'apparato difensivo del sito. A questa fase si deve probabilmente ricondurre la fondazione o il potenziamento dello scalo portuale sul mar Piccolo, direttamente connesso all'acropoli fortificata e attrezzato secondo le nuove esigenze militari di Roma. Durante il II secolo a.C. Taranto diviene un approdo importante nella politica di espansione militare e commerciale dell'Urbe verso il Mediterraneo, dopo che aveva già rivestito per tutto il III secolo a.C. il ruolo fondamentale di obiettivo militare nella conquista della Magna Grecia e nel controllo della via Appia.

### **3.4. La viabilità**

L'asse viario più importante che attraversava il territorio a NW di Taranto in età romana era sicuramente costituito dall'Appia Antica, che da Benevento giungeva a Taranto per poi proseguire verso Brindisi. La datazione del tratto che da Capua (città in corrispondenza della quale si arrestava il tracciato della strada originaria, voluto nel 312 dal censore Appio Claudio Cieco) giunge a Taranto non è certa, ma è verosimile che esso sia stato realizzato nel corso del III a.C., dopo la conquista di Taranto (272 a.C.) e la fondazione della colonia di Benevento (268 a.C.). Nel territorio ad ovest di Taranto il tracciato della strada è mal documentato, ma almeno il tratto compreso tra Gravina (la *Silvium* delle fonti itinerarie) e Palagianò, fino almeno alla località denominata il Molino, poco ad ovest di masseria Murimaggio è ricalcato dal tratturo n. 75 della Carta dei Tratturi, denominato Tratturello Tarantino o Regio Tratturo Tarantino; attualmente la strada rurale ha perso quasi del tutto la sua fisionomia originaria e per buona parte del suo percorso alla sua sede si sono sovrapposte le odierne strade asfaltate.

L'Appia (così come il tratturo) entra nel territorio tarantino a Masseria Viglione e prosegue in direzione SE verso Masseria Annescianne per poi attraversare il Vallone della Silica e dirigersi a Taverna Candile (nei pressi di Laterza). Passa a nord di Monte Santa Trinità (sede di un importante abitato peuceta e poi di un insediamento medievale) dirigendosi verso la gravina di Castellaneta passando per Masseria Pagliarone. Attraversata la gravina, la strada prosegue verso la Lama di Lemne, a sud di Palagianello, nei pressi di Fontana del Fico giungendo poi a Palagiano. È noto dalle fonti itinerarie che l'Appia, giunta in prossimità di Taranto, si biforcava: un ramo raggiungeva la città dirigendosi verso sud-est (con un orientamento analogo a quello della attuale SS 7), l'altro ramo (la *Via Appia ad latus*) aggirava sul lato nord il Mar Piccolo proseguendo verso Brindisi. Secondo Uggeri (UGGERI 1983, p. 202) i due rami della strada romana divergevano grosso modo in località Bellavista; di conseguenza la *Via Appia ad Latus* dovrebbe essere sostanzialmente ricalcata dal tratto orientale del Tratturo Tarantino. Alcune evidenze sembrano tuttavia suggerire che il tratto "compendiario" dell'Appia seguisse un percorso più settentrionale rispetto al tratturo, divergendo dal percorso principale grosso modo all'altezza di Masseria Capitolicchio/località Molino (vedi schede 8 e 9), per dirigersi verso Gravina Gennarini nel punto in cui sono stati identificati i resti di un ponte di probabile età romana (cfr. CIPPONE 1993, *passim*).

Nel tratto più specificatamente interessato da questo studio il tracciato principale dell'Appia, a SE di Masseria Capitolicchio, è stato profondamente sconvolto dalla realizzazione della linea ferroviaria e dagli stradali moderni; se ne riconosce però la traccia nei pressi delle masserie Zuccaro e Bellavista e ad oriente dello stradale che da Masseria Tre Palmenti Nuova si dirige verso Case Loiucco. Da qui il percorso della strada antica è ripreso dalla carreggiabile che da Masseria Giangrande si dirigeva verso la stazione di Taranto; da qui l'Appia entrava in città, attraversando il ponte descritto da Strabone.

Per quanto definitivamente cristallizzato in età romana, l'antichità del tracciato dell'Appia è indiziata dalla presenza, lungo il suo percorso, di siti risalenti già ad età protostorica (per i quali, cfr. FEDELE 1966). Naturalmente, lungo il suo tracciato si dispongono anche insediamenti di epoche successive.

del tracciato della *Via Appia Antica ad latus*, che permetteva a chi giungeva da NE di dirigersi verso Brindisi senza attraversare Taranto. Tale tracciato, secondo lo studioso N. Cippone, venne abbandonato nel Medioevo, per essere sostituito da una strada che passava più a sud. Il percorso di tale strada sarebbe conservato nel tracciato stradale, registrato nell'IGM 202 IV SE Fermata Bellavista, che superava la gravina Gennarini e proseguiva verso est, passando per la masseria Tre Palmenti Vecchia e, oltre la moderna SS 7, per le masserie Peparuli, Abatemele e Sant'Angelo. Da qui la strada superava il tracciato dell'acquedotto del Triglio, proseguiva per Citrezze, superava la valle del Galeso con una deviazione di circa mezzo chilometro su di un tratto della strada di Martina e continuava verso est costeggiando la riva di Mar Piccolo. L'uso altomedievale di tale tracciato stradale sarebbe confermato, secondo il Cippone, dalla presenza dei toponimi longobardi Masserie Sant'Angelo e San Michele nei pressi dell'acquedotto del Triglio.

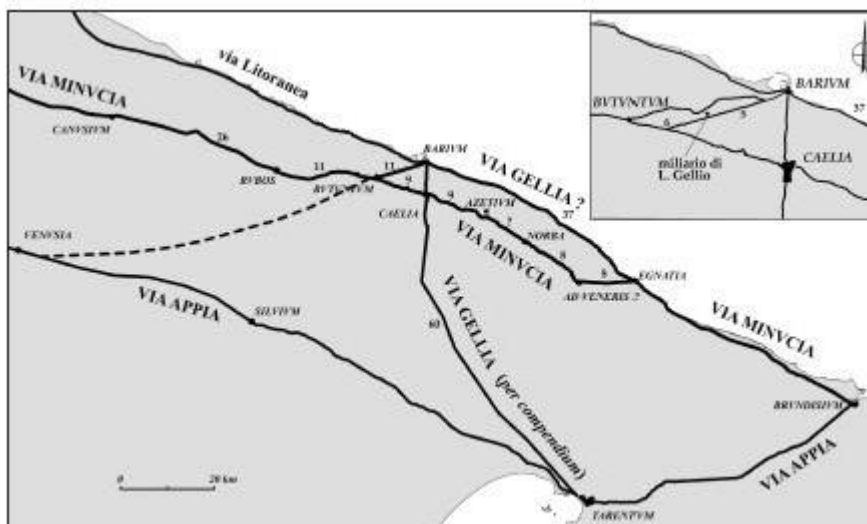


Figura 10. Ipotesi ricostruttive della viabilità di epoca repubblicana nella Puglia centrale (da Ceraudo 2015).

### 3.5. Il Medioevo

La ricostruzione topografica della Taranto medievale è molto difficile, a causa degli scarsi ritrovamenti archeologici e delle poche testimonianze storiche disponibili. Fonti anonime, documentano una città a volte molto viva e attiva commercialmente, altre volte ridimensionata nella sua importanza e nella sua consistenza demografica. All'inizio della guerra greco-gotica del VI secolo, l'acropoli viene nuovamente fortificata mentre la parte ad E dell'istmo comincia a ruralizzarsi. L'avvicendamento dei Bizantini e dei Longobardi non lascia tracce visibili, né gli scavi condotti nel Borgo Antico hanno portato alla luce alcun monumento paleocristiano o testimonianze di luoghi di culto

Anche la permanenza a Taranto dei Saraceni, protrattasi dall'840 per ben quarant'anni, non lascia testimonianze urbanistiche ed architettoniche. La ripresa della città da parte di Basilio I il Macedone, lascerà invece i primi segni inequivocabili nella topografia della città: tra l'880 ed il 927 viene costruita ad opera dei Bizantini una "Rocca", molto probabilmente nel luogo in cui oggi sorge il Castello Aragonese. Questa struttura difensiva non salverà Taranto dalla sua distruzione definitiva avvenuta il 15 agosto 927 ad opera dei Musulmani.

La città venne ricostruita a partire dal 967 con l'Imperatore bizantino Niceforo II Foca; secondo la tradizione, un ingegnere anch'egli di nome Niceforo, fece cingere quella che era l'acropoli con un alto muro, intervallato da torri e rinforzato ad oriente con una fortezza, fece ricostruire tutti gli edifici distrutti, fece edificare sul canale naturale un ponte su 7 arcate che si collegava alla via Appia e fece colmare il tratto costiero lungo il Mar Piccolo per facilitare il lavoro dei pescatori: nascono la piazza pubblica, la via di Mezzo, la via Marina, e le postierle che mettono in comunicazione la città bassa con la città alta.

La ricostruzione topografica della Taranto normanno-sveva può essere solamente ipotizzata, poiché l'edilizia urbana di questo periodo è quasi completamente scomparsa o è stata inglobata nell'edilizia del XVII e XVIII secolo. La conformazione morfologica della città si modifica significativamente agli inizi dell' XI secolo, grazie soprattutto ad una politica che consente la convivenza di istituzioni greche, ebraiche e latine. Queste rafforzano la loro presenza sul territorio attraverso la costruzione di edifici sacri e monasteri, la cui più importante testimonianza è rappresentata dalla cattedrale di San Cataldo.

Nell'area oggetto di indagine in prossimità del corso d'acqua Galeso, verso la metà del XII secolo il barone Riccardo decise di far costruire una piccola chiesa (**P.A.1**) intitolata alla Madonna, che fu consacrata nel 1169 dal vescovo Gerardo. Nel 1195 l'arcivescovo Angelo cedette la chiesa, con alcuni terreni, ai Cistercensi perché vi fondassero un'abbazia e quindi bonificassero anche le zone adiacenti. I monaci provenienti dal convento di Sambucina in provincia di Cosenza amministrarono chiesa e monastero creando così un importante complesso monastico. I monaci cambiarono anche il titolo della Chiesa che da Santa Maria diventò Santa Maria del Galeso, proprio perché nei pressi del fiume omonimo. L'appellativo " del Galeso " fu dato alla chiesa dai monaci che assegnavano alle nuove badie i nomi delle valli, dei corsi d'acqua, delle sorgenti. Nel 1233 papa Gregorio IX chiese e ottenne che l'abbazia restituisse parte dei terreni avuti in dotazione dall'arcivescovo Angelo. Santa Maria del Galeso cessò di esistere come ente monastico nel 1392, quando i monaci la abbandonarono in seguito alle distruzioni di cui il complesso era stato oggetto durante una battaglia tra Ladislao di Durazzo e Raimondello Orsini che si contendevano la corona di Napoli. L'abbazia fu poi ulteriormente spogliata dagli abitanti dei paesi vicini, in cerca di materiale da costruzione. Del complesso monastico rimane oggi solo la chiesa, oggetto di restauri nel 1918. Non se ne possiede un rilievo, ma potrebbe trattarsi dell'edificio costruito alla metà del XII secolo, che i monaci avrebbero successivamente modificato.

	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>					
	<b>NUOVA STAZIONE DI TARANTO NASISI</b>					
<b>STUDIO ARCHEOLOGICO</b> <b>RELAZIONE GENERALE</b>	COMMESSA IA8E	LOTTO 00	CODIFICA D22RG	DOCUMENTO AH 0001 001	REV. A	FOGLIO 29 di 42

### 3.6. Repertorio delle presenze archeologiche

Nelle pagine seguenti viene fornita una descrizione sintetica delle emergenze archeologiche, note da segnalazioni bibliografiche / archivistiche o rintracciabili *in situ*, collocate entro una fascia di circa 5 km a cavallo dell'opera da realizzare. I dati scaturiti dallo spoglio bibliografico, dalla ricerca d'archivio, dalla fotointerpretazione e dall'attività di survey combinati ed integrati fra loro, hanno portato all'individuazione di 7 presenze archeologiche.

Oltre alle evidenze di tipo puntuale/areale nel catalogo sono compresi anche le presenze archeologiche a sviluppo lineare (infrastrutture viarie, in tutto 1, P.A. n. 7); la numerazione è quella riportata nella *Carta delle presenze archeologiche e dei vincoli* (scala 1:10000) – fornita in Allegato. Altre informazioni sono contenute nelle *Schede delle presenze archeologiche, delle unità di ricognizione e dei vincoli* unite alla presente relazione, alle quali si rinvia per ulteriori dettagli (ad es. coordinate geografiche, posizionamento su cartografia, distanza dal tracciato e relativo rischio, documentazione fotografica, etc.).

#### 01) Taranto, loc. Santa Maria del Galeso

A pochi chilometri da Taranto, vicino al torrente Galeso, verso la metà del XII secolo il barone Riccardo decise di far costruire una piccola chiesa intitolata alla Madonna, che fu consacrata nel 1169 dal vescovo Gerardo. Nel 1195 l'arcivescovo Angelo cedette la chiesa, con alcuni terreni, ai Cistercensi perché vi fondassero un'abbazia e quindi bonificassero anche le zone adiacenti. I monaci provenienti dal convento di Sambucina in provincia di Cosenza amministrarono chiesa e monastero creando così un importante complesso monastico. I monaci cambiarono anche il titolo della Chiesa che da Santa Maria diventò Santa Maria del Galeso, proprio perché nei pressi del fiume omonimo. L'appellativo " del Galeso " fu dato alla chiesa dai monaci che assegnavano alle nuove badie i nomi delle valli, dei corsi d'acqua, delle sorgenti. Nel 1233 papa Gregorio IX chiese e ottenne che l'abbazia restituisse parte dei terreni avuti in dotazione dall'arcivescovo Angelo. Santa Maria del Galeso cessò di esistere come ente monastico nel 1392, quando i monaci la abbandonarono in seguito alle distruzioni di cui il complesso era stato oggetto durante una battaglia tra Ladislao di Durazzo e Raimondello Orsini che si contendevano la corona di Napoli. L'abbazia fu poi ulteriormente spogliata dagli abitanti dei paesi vicini, in cerca di materiale da costruzione. Del complesso monastico rimane oggi solo la chiesa, oggetto di restauri nel 1918. Non se ne possiede un rilievo, ma potrebbe trattarsi dell'edificio costruito alla metà del XII secolo, che i monaci avrebbero successivamente modificato.

Bibliografia: Cippone 1993. Cfr. Carta dei BBCC Puglia - <http://www.cartapuglia.com/web/guest/dettaglio?id=115277>

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>					
	<b>NUOVA STAZIONE DI TARANTO NASISI</b>					
<b>STUDIO ARCHEOLOGICO</b>  <b>RELAZIONE GENERALE</b>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA8E	00	D22RG	AH 0001 001	A	30 di 42

## 02) Taranto, loc. Lama della Felicia

Edificio absidato a pianta quadrata riferibile ad una chiesa rupestre

Bibliografia: Carta dei BBCC Puglia - <http://www.cartapulia.com/web/guest/dettaglio?id=119219>

## 03) Taranto, loc. Masseria Nasisi

Area di frammenti fittili riferibile ad un insediamento databile dall'età ellenistica sino all'età tardoantica.

Bibliografia: Carta dei BBCC Puglia - <http://www.cartapulia.com/web/guest/dettaglio?id=119251>

## 04) Taranto, loc. Masseria Malvasia

Probabile luogo di culto, ubicato nell'area di Masseria Malvasia, presso la penisola di Punta Penna. La presenza del sito, noto solo da indagini di superficie, è attestata da un cospicuo numero di vasetti votivi e terracotte fittili di varia tipologia con soggetto maschile e femminile di età arcaico-classica. La presenza di tali materiali, tipici dei contesti votivi, ha fatto ritenere che l'area sia stata la sede di un luogo di culto di età classica.

Bibliografia: Dell'Aglio 2001; Cfr. Carta dei BBCC Puglia - <http://www.cartapulia.com/web/guest/dettaglio?id=117510>

## 05) Taranto, loc. Scardante

Area di frammenti fittili riferibile ad un insediamento databile dall'età ellenistica sino alla media età repubblicana.

Bibliografia: Cfr. Carta dei BBCC Puglia - <http://www.cartapulia.com/web/guest/dettaglio?id=118942>

## 06) Taranto, loc. Buffoluto – Ex polveriera Nord

Sono stati realizzati due saggi di scavo da parte della Soprintendenza che hanno appurato la presenza di una necropoli inquadrabile tra VI e IV a.C e resti murari di strutture agricole. Nel secondo saggio è stato possibile riscontrare insediamenti agricoli.

Bibliografia: Documento Programmatico preliminare al Piano Urbanistico Generale

## 07) Taranto, loc. varie

Asse viario rurale, utilizzato fino alle soglie dell'età moderna come via per la transumanza delle greggi, che riprende con ogni probabilità un tracciato attivo già in epoca protostorica, a cui in età romana si sovrappone la Via Appia. Questo asse è ricalcato appunto dal tratturo n. 75 della Carta dei Tratturi, denominato Tratturello Tarantino o Regio Tratturo Tarantino; attualmente la strada rurale ha perso quasi del tutto la sua fisionomia originaria e per buona parte del suo percorso alla sua sede si sono sovrapposte le odierne strade asfaltate.

Il tratturo entra nel territorio tarantino a Masseria Viglione e prosegue in direzione SE verso Masseria Annescianne per poi attraversare il Vallone della Silica e dirigersi a Taverna Candile (nei pressi di Laterza). Passa a nord di Monte Santa Trinità (sede di un importante abitato peuceta e poi di un insediamento medievale) dirigendosi verso la gravina di Castellaneta passando per Masseria Pagliarone. Attraversata la gravina, il tratturo prosegue verso la Lama di Lemne, a sud di Palagianello, nei pressi di Fontana del Fico giungendo poi a Palagiano. Nel tratto più specificatamente interessato da questo studio il tratturo passa a sud di Masseria Capitolicchio, giunge a Masseria Capitolo passando a sud di Gravina Gennarini e prosegue verso est verso le masserie Gennarini, Murimaggio, La Riccia, Santa Teresa (Foglio 202 I SO Statte), con un tracciato sostanzialmente est – ovest; quindi devia verso NE in direzione di Casino Bianca, si dirige verso SE, ripercorre in senso NE un breve tratto della strada Taranto – Martina (SS 172), per poi costeggiare la sponda settentrionale di Mar Piccolo in senso E/W, passando a N di Iazzo Taccone e Masseria Nasisi . Nella ricostruzione tradizionalmente accettata dagli studiosi questo percorso riprende il tracciato della Via Appia antica. È noto dalle fonti itinerarie che l'Appia, giunta in prossimità di Taranto, si biforcava: un ramo raggiungeva la città dirigendosi verso sud –est (con un orientamento analogo a quello della attuale SS 7), l'altro ramo (la *Via Appia ad latus*) aggirava sul lato nord il Mar Piccolo proseguendo verso Brindisi. Secondo Uggeri (UGGERI 1983., 202) i due rami della strada romana divergevano grosso modo in località Bellavista; pertanto il tratto orientale del Tratturo Tarantino dovrebbe ripercorre, più precisamente, questo ramo “secondario” dell'Appia, che permetteva di giungere a Brindisi evitando l'attraversamento di Taranto. Alcune evidenze archeologiche suggeriscono tuttavia che la sovrapposizione tra il Tratturo Tarantino e la Via Appia non sia sempre certa. La presenza dei ruderi di un ponte, presumibilmente databile ad età romana, sulle sponde della Gravina Gennarini (ad est dell'attuale SS 7) ha indotto lo studioso N. Cippone (CIPPONE 1993, 28 - 30) a ipotizzare un percorso leggermente più settentrionale per l'Appia, che divergerebbe dal tratturo nel tratto grosso modo compreso tra località Il Molino e Masseria Murimaggio.

Scavi archeologici, effettuati nel 2002 nei pressi di masseria Capitolicchio Vecchia, hanno inoltre consentito di rinvenire un tratto dell'Appia, orientato in senso E/W e lungo circa 200 metri, ubicato a nord della SP 138 (e quindi del tratturo, su cui si imposta la provinciale); il rinvenimento suggerisce che, almeno nel tratto compreso tra Capitolicchio Vecchia e Murimaggio, i due percorsi non coincidano del tutto. Secondo Cippone, il percorso della Via Appia e quello del Tratturo Tarantino divergerebbero anche nel tratto a ovest di masseria Santa Teresa. Da qui infatti, secondo lo studioso, l'Appia antica si sarebbe diretta in direzione Sud (costituendo il tracciato dall'attuale SP120), per congiungersi all'attuale strada Citrezze – Monteiasi seguendo un tracciato NW/SE, ora quasi scomparso, ma citato ancora in una carta del Genio Militare del XIX secolo come Traversa Fiume Notaristefani. Tale tracciato era localizzato tra l'attuale SS 172 (che nel suddetto catastale ottocentesco è denominata Strada nuova di Martina) e la strada Citrezze – Monteiasi. Dunque, secondo Cippone, la *Via Appia ad latus* oltrepassava Taranto da nord seguendo un tracciato più prossimo alla riva settentrionale del Mar Piccolo rispetto al percorso ripreso tra l'età medievale e moderna dal Tratturo Tarantino.

In ogni caso l'antichità del tracciato ripreso dal Tratturo Tarantino è indiziata dalla presenza, lungo il suo percorso, di siti risalenti già ad età protostorica (per i quali, cfr. FEDELE 1966) Naturalmente, lungo il suo tracciato si dispongono anche insediamenti di epoche successive. Presumibilmente la strada già dall'epoca preistorica era usata per greggi transumanti e metteva in comunicazione l'Alta Murgia con l'area ionica.

Bibliografia: Cippone 1993; Fedele 1966; Uggeri 1983.



#### **4 LA RICOGNIZIONE DI SUPERFICIE. METODOLOGIA E IMPOSTAZIONI DELLA RICERCA.**

La ricognizione di superficie è stata svolta entro una fascia di larghezza pari ad almeno 300 m circa a cavallo dell'opera e ha riguardato le singole aree di cantiere da realizzare, per una superficie complessiva pari a circa 76 ettari.

L'attività di *survey* ha avuto luogo il 22 Maggio 2021 ed è stata effettuata da due ricognitori. Le indagini sul terreno, precedute da ricerche bibliografiche e d'archivio sono state condotte in maniera sistematica attraverso l'esplorazione di tutte le superfici disponibili, condotta su quelle aree accessibili e non urbanizzate che potenzialmente fossero in grado di offrire una migliore lettura delle tracce archeologiche.

Tali operazioni hanno consentito di determinare la visibilità dei suoli e – con il supporto della tecnologia informatica – di registrare in tempo reale e di posizionare topograficamente “sul campo” le informazioni progressivamente acquisite.

L'attività di *survey* è stata eseguita dove le condizioni lo hanno permesso con metodo sistematico e secondo la consueta tecnica del *field walking*, esplorando per tutta la sua estensione ogni terreno accessibile e visibile in modo tale da verificare con facilità la presenza di eventuali reperti, assicurando una campionatura percentualmente congrua e rappresentativa della totalità, approssimativamente stimata, dei materiali archeologici presenti.

Sono state georeferenziate e posizionate su base cartografica tutte le porzioni di terreno incluse nella fascia del *survey*, e si è ritenuto opportuno distinguere le aree in diverse Unità di Ricognizione (U.R.) sulla base della presenza di infrastrutture già esistenti che separavano fisicamente le diverse aree.

Le aree ricognite sono state classificate sulla base di criteri standard riferiti alla visibilità dei suoli, quest'ultima determinata dalla minore o maggiore presenza di elementi naturali o artificiali (vegetazione o urbanizzazione) che hanno favorito o condizionato negativamente l'osservazione del terreno; un ulteriore criterio preso in considerazione, di interesse non secondario, è stato, oltre alla urbanizzazione, quello dell'accessibilità delle aree (applicabile a proprietà private recintate o aree non praticabili per la presenza di fitta vegetazione o di particolari condizioni idrogeologiche, es. pantani, alvei fluviali etc.).

Il grado di visibilità dei suoli di tutte le superfici oggetto di indagine è stato riportato in dettaglio nelle apposite *Schede delle presenze archeologiche, delle unità di ricognizione e dei vincoli* e nella *Carta della ricognizione e della visibilità dei suoli*, nella quale, per la rappresentazione delle aree esplorate, sono state applicate specifiche convenzioni grafiche.

- **visibilità alta**, per terreni arati e/o fresati
- **visibilità medio alta**, prevalentemente per terreni seminativi con colture allo stato iniziale di crescita o post raccolta che lasciano spazi privi di vegetazione.
- **visibilità medio bassa**, per campi con coltivazione allo stato avanzato di crescita, prati bassi e radi, anche ad uso pascolo;
- **visibilità nulla**, per terreni incolti con vegetazione fitta, macchia, bosco con relativo sottobosco, oppure caratterizzati da colture in stato di crescita avanzato o finale, terreni coperti dagli scarti delle lavorazioni di potatura;
- **aree inaccessibili**, per le aree libere da costruzioni ma delimitate da recinzioni chiuse e non valicabili oppure non ispezionabili per motivi diversi;
- **aree urbanizzate**, per i settori urbani, le aree extraurbane edificate a scopo residenziale e/o agricolo, percorse da infrastrutture, i complessi industriali-produttivi, gli alvei fluviali coperti da vegetazione non penetrabile, etc.

L'analisi dei dati mostra come la maggior parte delle aree, circa il 55 % dei circa 76 ettari totali indagati, è occupata da superfici con visibilità nulla per la presenza di vegetazione incolta o coltivata ma indagata nel momento dell'apice vegetativo che ne hanno impedito la visibilità e l'accesso sistematico all'area;

Il 21 % delle aree presentano recinzioni o muri di delimitazione che ne impedivano l'accesso. ed infine nel 24% delle aree si è registrata la presenza di aree urbanizzate costituenti principalmente la viabilità e il quartiere Paolo VI

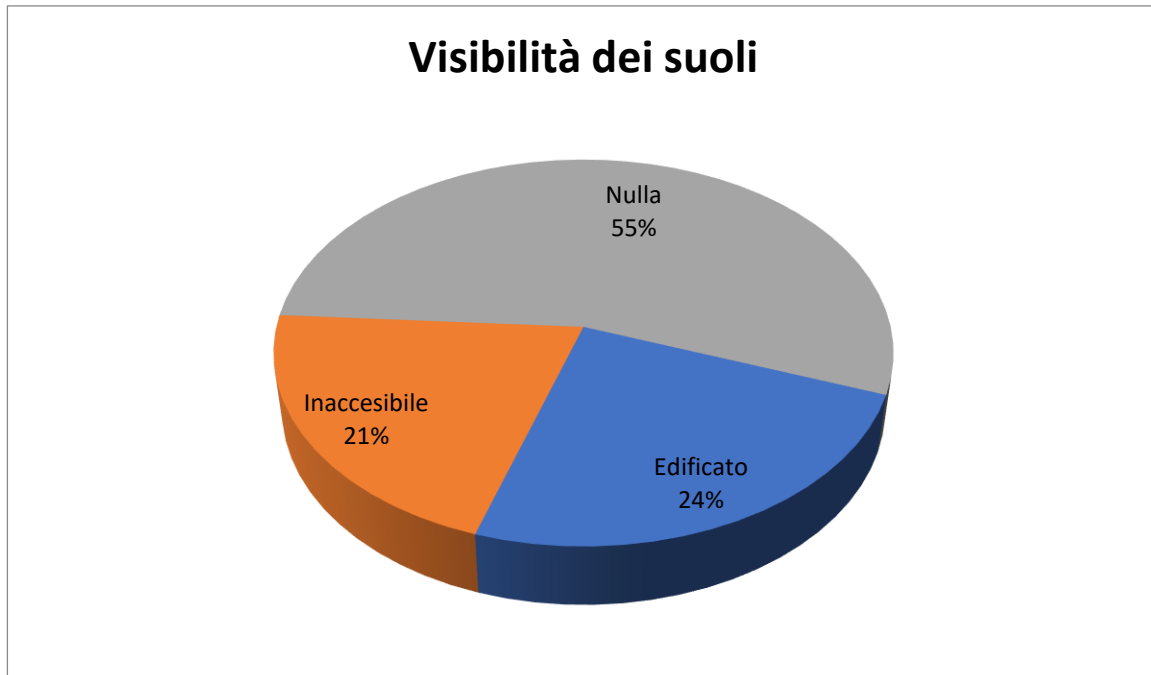


Figura 11. Grafico con le percentuali dei diversi gradi di visibilità dell'area indagata.

I dati derivanti dalle indagini condotte in campo sono stati elaborati secondo le specifiche tecniche Italferr e sulla base di parametri propri.

Le informazioni sulle unità di ricognizione (= U.R.) individuate nel corso dell'attività di survey sono contenute nelle *Schede delle presenze archeologiche, delle unità di ricognizione e dei vincoli*, corredate della relativa documentazione fotografica.

Sulla base dei dati ottenuti dalle indagini di ricognizione, è stata redatta la *Carta della ricognizione e della visibilità dei suoli*, divisa in 2 tavole sulla base della loro diversa ubicazione, in scala 1:5.000; Qui sono state localizzate puntualmente i quattro diversi gradi della visibilità riscontrati sul terreno per le aree non urbanizzate accessibili, le aree urbanizzate e le aree potenzialmente indagabili ma delimitate da recinzioni chiuse e non valicabili identificati tramite campiture cromaticamente e graficamente differenziate come di seguito:


- Colore trasparente con contorno blu: **visibilità alta**
- Colore celeste (campito con linee diagonali): **visibilità medio alta**
- Colore verde chiaro (campito con linee diagonali): **visibilità medio bassa**
- Colore verde scuro (campito con retino): **visibilità nulla**
- Colore marrone (campito con retino): **aree/proprietà private inaccessibili**
- Colore grigio (campito con retino): **aree urbanizzate**

L'analisi dei dati riportati nelle singole *Carta della ricognizione e della visibilità dei suoli* permette di formulare alcune osservazioni conclusive, in primo luogo relativamente alla tipologia delle aree presenti, che – sulla base dei criteri precedentemente esposti – possono essere suddivise in:

- **Aree urbanizzate**, in cui sono stati inclusi i settori urbani, le aree extraurbane edificate a scopo residenziale e/o agricolo, percorse da infrastrutture, i complessi industriali-produttivi, gli alvei fluviali coperti da vegetazione non penetrabile, etc. Tale livello di visibilità occupa il 24% delle aree indagate;
- **Aree inaccessibili**, che comprendono le aree libere da costruzioni ma delimitate da recinzioni chiuse e non valicabili oppure non ispezionabili per altri motivi che costituiscono il 21% delle aree indagate;
- **Aree indagabili**, comprendente tutti i suoli potenzialmente ricognibili ma a visibilità nulla per la presenza di vegetazione che costituisce il 55% dell'area considerata.

Relativamente all'aspetto dei campi ricogniti dell'intera area di progetto, l'ubicazione rurale dell'area della stazione di Taranto Nasisi mostra come il 24% delle aree indagate sia occupato da superfici urbanizzate, il 21% si presenta inaccessibile per la presenza di mura di delimitazione e folta vegetazione, il 55% mostra una visibilità nulla per la presenza di vegetazione spontanea.

Il lavoro di documentazione successivo a quello sul campo ha riguardato la digitalizzazione delle informazioni raccolte sul campo ed elaborazione dei dati ai fini di ottenere una cartografia tematica di dettaglio.

	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>					
	<b>NUOVA STAZIONE DI TARANTO NASISI</b>					
<b>STUDIO ARCHEOLOGICO</b>	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
<b>RELAZIONE GENERALE</b>	IA8E	00	D22RG	AH 0001 001	A	37 di 42

## 5 VALUTAZIONE DEL RISCHIO ARCHEOLOGICO

Nel presente paragrafo vengono esplicitate, per i settori oggetto di indagine, le modalità di valutazione del rischio archeologico potenziale, intesa come procedimento finalizzato a verificare preventivamente le possibili trasformazioni delle componenti archeologiche del paesaggio nell'attuazione delle opere previste dal progetto.

Nella valutazione del rischio archeologico si è fatto riferimento ad una serie di parametri estimativi, che sono, nello specifico:

1. il quadro storico-archeologico in cui si inserisce l'ambito territoriale oggetto dell'intervento;
2. i caratteri e la consistenza delle presenze censite (tipologia ed estensione dei rinvenimenti), in un'ottica di "ponderazione" della componente archeologica;
3. la distanza rispetto alle opere ferroviarie in progetto, nella quale si è tenuto anche conto del grado di affidabilità del posizionamento delle presenze archeologiche (soprattutto per quelle note da bibliografia, fonti d'archivio o, comunque, non direttamente verificabili);
4. la tipologia delle opere da realizzare, con particolare attenzione alle profondità e all'estensione degli scavi previsti per la loro realizzazione.

### 5.1 Carta del Rischio Archeologico Relativo

I dati relativi al rischio archeologico connesso con la realizzazione del progetto e delle relative opere accessorie sono stati sintetizzati graficamente nella *Carta del rischio archeologico relativo*, composta di 2 tavole in scala 1: 2.000. In tali elaborati è stata presa in esame una fascia di circa 300 m a cavallo delle opere; su quest'area, che corrisponde poi alla fascia sottoposta ad attività di ricognizione sul terreno, è stato definito il rischio archeologico relativo utilizzando diversi indicatori, ciascuno dei quali campito con colori diversi (cfr. Figura 8):

- Tratteggio obliquo rosso: **Rischio Alto**
- Tratteggio verticale marrone chiaro: **Rischio Medio-Alto**
- Tratteggio arancione: **Rischio Medio**
- Tratteggio verticale verde scuro: **Rischio Medio Basso**
- Tratteggio obliquo verde chiaro: **Rischio Basso**



	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>					
	<b>NUOVA STAZIONE DI TARANTO NASISI</b>					
<b>STUDIO ARCHEOLOGICO</b> <b>RELAZIONE GENERALE</b>	COMMESSA IA8E	LOTTO 00	CODIFICA D22RG	DOCUMENTO AH 0001 001	REV. A	FOGLIO 38 di 42



Figura 12. Legenda della Carta del rischio

La rappresentazione del rischio archeologico su carta si è ottenuta come di seguito illustrato:

1. sono state posizionate sulla base cartografica tutte le presenze archeologiche, individuate sia per mezzo dell'attività di survey sul campo, sia attraverso la ricerca bibliografica e d'archivio;
2. dal perimetro esterno dell'areale (nel caso ad esempio di presenze con sviluppo areale), oppure dal centro (nel caso di evidenze puntuali) è stato creato un poligono/corona circolare distante 50 m da esso, la cui superficie rappresenta la fascia di rischio alto.
3. dai limiti dell'area che indica il rischio alto o medio-alto è stato tracciato un secondo poligono/corona circolare – distante anch'esso 50 m dal precedente – che va a definire la superficie con rischio medio;
4. oltre il poligono del rischio medio è stata considerata a rischio basso.
5. alle aree incolte o non accessibili è stato attribuito un valore intermedio medio-basso per l'impossibilità di verificare in maniera autoptica il grado di rischio

	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>  <b>NUOVA STAZIONE DI TARANTO NASISI</b>					
<b>STUDIO ARCHEOLOGICO</b>  <b>RELAZIONE GENERALE</b>	COMMESSA  IA8E	LOTTO  00	CODIFICA  D22RG	DOCUMENTO  AH 0001 001	REV.  A	FOGLIO  39 di 42

## 5.2 Analisi dei dati e conclusioni

La distribuzione delle testimonianze antiche nel territorio oggetto di indagine è documentata nella *Carta delle presenze archeologiche e dei vincoli*. Dall'analisi delle fasce di rischio e delle distanze minime delle P.A. rispetto alle opere in progetto (analisi graficamente rappresentata nella *Carta del rischio relativo*), si può constatare che uno solo è il sito che si colloca a ridosso dell'opera, corrispondente alla P.A. 1.

In sintesi, analizzati nell'insieme i seguenti elementi:

1. il contesto archeologico-topografico in cui ricade l'area oggetto dell'intervento, ubicata in un territorio complessivamente caratterizzato da una densità scarsa di presenze archeologiche, delle quali una sola risulta interferente con le aree interessate dalle opere;
2. gli esiti della ricognizione sul campo;
3. le caratteristiche tipologiche e strutturali delle opere in progetto la cui realizzazione prevede l'esecuzione di opere di scavo, che potrebbero facilmente intercettare – pure a quote molto superficiali – evidenze archeologiche attualmente sepolte
4. la scarsa visibilità e accessibilità di numerose aree

Dall'analisi di tutti questi dati emerge che **il rischio archeologico relativo** connesso con l'attuazione del progetto è complessivamente di **livello medio basso**, corrispondente al 92% delle aree analizzate. In corrispondenza della PA n. 1 (complesso di Santa Maria del Galeso), considerando la natura e la distanza dalle opere ferroviarie in progetto, è stato valutato il livello **alto** su circa il 4 % delle aree prossime all'attestazione; un ulteriore 4 % delle aree è stato valutato di livello **medio**, nella fascia successiva, più lontana dal convento ma comunque interferente con l'opera in progetto.

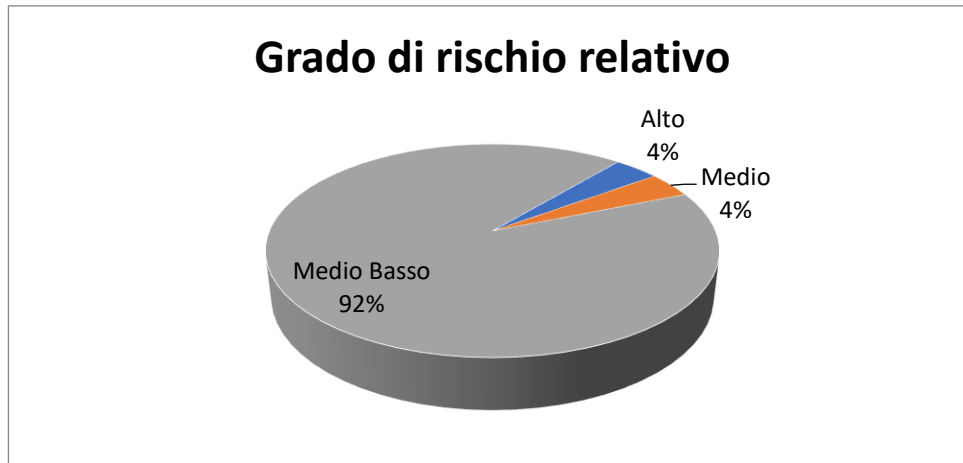



Figura 13. Grafico con le percentuali di rischio archeologico dell'area indagata

### 5.3. Elenco degli elaborati allegati

Parte integrante del presente studio sono gli elaborati di seguito elencati:

Studio Archeologico. Schede delle presenze archeologiche, delle unità di ricognizione e dei vincoli		I	A	8	E	0	0	D	2	2	S	H	A	H	0	0	0	1	0	0	1	A
Studio Archeologico. Carta delle presenze archeologiche e dei vincoli Tavola 1	1:5.000	I	A	8	E	0	0	D	2	2	N	4	A	H	0	0	0	1	0	0	1	A
Studio Archeologico. Carta del rischio archeologico relativo Tavola 1 di 2	1:2.000	I	A	8	E	0	0	D	2	2	N	5	A	H	0	0	0	1	0	0	1	A
Studio Archeologico. Carta del rischio archeologico relativo Tavola 2 di 2	1:2.000	I	A	8	E	0	0	D	2	2	N	5	A	H	0	0	0	1	0	0	2	A
Studio Archeologico. Carta della ricognizione e della visibilità dei suoli Tavola 1 di 2	1:2.000	I	A	8	E	0	0	D	2	2	N	5	A	H	0	0	0	1	0	0	3	A
Studio Archeologico. Carta della ricognizione e della visibilità dei suoli Tavola 2 di 2	1:2.000	I	A	8	E	0	0	D	2	2	N	5	A	H	0	0	0	1	0	0	4	A



	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>  <b>NUOVA STAZIONE DI TARANTO NASISI</b>					
<b>STUDIO ARCHEOLOGICO</b>  <b>RELAZIONE GENERALE</b>	COMMESSA  IA8E	LOTTO  00	CODIFICA  D22RG	DOCUMENTO  AH 0001 001	REV.  A	FOGLIO  41 di 42

## 6 BIBLIOGRAFIA

Ceraudo G. 2015, La Via Appia a (sud di Benevento) e il sistema stradale in Puglia tra Pirro e Annibale, in *Atti Magna Grecia LII*, Taranto, 212-245.

Cinquantaquattro T.E. 2012, Processi di strutturazione territoriale: il caso di Taranto. In *Alle origini della Magna Grecia. Atti del L Convegno Internazionale di Studi sulla Magna Grecia, Taranto 1-4 Ottobre 2010*, Taranto 487-522

Cippone N. 1993, La Via Appia e la terra ionica, Taranto

De Juliis 1996, L'incontro dei Greci con le genti anelleniche della Puglia. In *I Greci in Occidente. Catalogo della Mostra, Venezia*, 549-554.


Dell'Aglio A. 2001, La proschoros tarentina. In *Taranto e il Mediterraneo, atti del XLI Convegno di Studi sulla Magna Grecia, (Taranto 12-16 ottobre 2001)*, Taranto 30-32.

De Vitis S. 2003, Insediamenti e problematiche dell'archeologia tardoantica e medievale nel territorio di Taranto (sec IV-XV) Taranto.

Fedele B. 1966, Gli insediamenti preclassici lungo la via Appia antica in Puglia, In *Archivio Storico Pugliese XIX*, 45-83.

Giletti F. 2017, L'acropoli di Taranto nel III secolo a.C.. In *Thiasos, Monografie 8*, 115–131.

Gorgoglione M. 2004, Il processo di neolitizzazione nel Golfo di Taranto: alcuni dati. In E. Ingravallo (a cura di.) *Il fare e il suo senso. Dai cacciatori paleo – mesolitici agli agricoltori neolitici*, Atti del ciclo seminariale, (Lecce 2002), Galatina.

	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b>  <b>NUOVA STAZIONE DI TARANTO NASISI</b>					
<b>STUDIO ARCHEOLOGICO</b>  <b>RELAZIONE GENERALE</b>	COMMESSA  IA8E	LOTTO  00	CODIFICA  D22RG	DOCUMENTO  AH 0001 001	REV.  A	FOGLIO  42 di 42

Gorgoglione M. 1996, Capo Rondinella, in *Taras*, XVI, Taranto, 1, 21 – 23, 31 – 32, 41 – 43.

Gorgoglione M. 1988, Taranto, Croce, in *Taras*, VII, Taranto 1988, 1-2,. 98–99, 149.

Mastrocinque G. 2010, Taranto. Il paesaggio di età romana tra persistenza e innovazione, Pozzuoli.

Mertens D., Greco E. 1996, Urbanistica della Magna Grecia. In *I Greci in Occidente*. Catalogo della Mostra, Venezia, 243-261.

Uggeri G. 1983, La viabilità romana nel Salento, Mesagne.

*Cartapulia*. *la Carta dei Beni Culturali pugliesi*. <http://www.cartapulia.it/group/guest/home1>