A. La costruzione del territorio di Portus Romae

Il processo di costruzione del paesaggio come esito «dell'azione di fattori naturali e/o umani e delle loro interrelazioni» vede nella realizzazione del sistema dei porti di Roma imperiale il primo capitolo significativo che, in modo indelebile, ha segnato uno dei tratti distintivi dell'identità di questa porzione di territorio

Primato della costruzione antropica del territorio

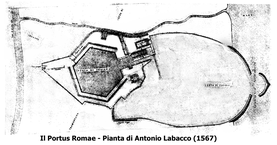
Il sistema dei porti di Roma imperiale, quello di Claudio, prima (42 d. C.), e di Traiano, dopo (100 d. C.), costituisce il primo di una serie di capitoli di costruzione antropica del territorio.
Stante la conformazione della costa, entrambi i porti non sono difatti l'esito dell'infrastrutturazione di un'insenatura naturale, quanto invece della costruzione dell'uomo: l'ampio bacino del porto Claudio (150 ettari) fu ottenuto, in parte, mediante lo scavo nella terra ferma, in parte, attraverso due ampi moli curvilinei convergenti verso l'ingresso, nonché accompagnato dalla realizzazione di almeno due canali artificiali (fossae) che assicuravano il collegamento tra il mare, il porto ed il Tevere, ed infine da un'isola artificiale sulla quale sorgeva un gigantesco faro; il bacino del porto di Traiano (33 ettari) è stato per intero scavato nella terraferma, con il fondo lastricato con grandi pietre per comodità di manutenzione.
La realizzazione dei porti imperiali si configura come momento del processo di trasformazione territoriale nel quale prende consistenza uno dei caratteri distintivi di questa porzione territoriale, ossia quello di "territorio costruito" e segnatamente di "territorio infrastrutturato"

Macroscala e fuoriscala

La logica di costruzione del territorio di Portus Romae, in ragione delle esigenze funzionali e delle volontà rappresentative, si esplica in un intervento unitario per macro-elementi.
Le dimensioni dei bacini dei due porti, così come quella della faro e della statua che segnalavano l'ingresso al porto di Claudio danno conto di un intervento che non trova riscontro nella scala dimensionale dell'epoca e del territorio circostante e che, in quanto tale, rappresenta un fuoriscala

Porto e porta

Il territorio di Portus Romae presenta una precisa connotazione sotto il profilo funzionale e simbolico, che risiede nel rappresentare il nodo infrastrutturale che, per mezzo del corso del Tevere, garantisce i collegamenti tra la capitale dell'impero ed i traffici marittimi internazionali



Il Portus Romae - Pianta di Antonio Labacco (1567)

«Costruì il porto di Ostia, conducendo i due bracci, destro e sinistro, e gettando un molo all'ingresso, nel mare profondo; perché questo avesse una fondazione più stabile affondò prima una nave, quella che era servita per trasportare il grande obelisco dall'Egitto, e sopra di essa, gettati poderosi piloni, innalzò una torre altissima a somiglianza del faro di Alessandria, in modo che al lume dei fuochi notturni, i navigli potessero dirigere la loro rotta» (Svetonio)

«Finalmente la nave entra nelle acque racchiuse tra le gettate dei moli e il faro del Tirreno, mentre le braccia protese per lungo spazio nel mezzo del mare lasciano lontana l'Italia. Non sono pertanto così mirabili i porti scavati dalla stessa natura» (Giovenale)

B. La costruzione del territorio della bonifica

All'interno della periodizzazione del processo di profonda trasformazione che ha interessato la pianura litoranea settentrionale, un secondo fondamentale passaggio risiede nella costruzione del territorio della bonifica

tabula rasa e riscrittura

Dopo secoli nei quali le "contrade bonificabili di Ostia, Isola Sacra, Porto, Camposalino, Maccarese e Paglete" erano rimaste neglette, nell'arco di pochi anni si dispiega il contributo antropico alla formazione del paesaggio attraverso un'azione radicale che - di fatto - opera una pressoché integrale tabula rasa del territorio preesistente, cancellando gli specchi d'acqua, i prati asciutti ed acquitrinosi e parte delle formazioni a macchia ed a bosco che caratterizzavano il paesaggio della palude, ed attuando una sua riscrittura fondata sul primato dell'impianto geometrico quale regola di organizzazione.
In tal senso, il processo di formazione del territorio e del paesaggio, anziché procedere attraverso mutazioni progressive, conosce una prima e fondamentale discontinuità nella quale la matrice naturale, sino al quel momento prevalente, viene pressoché integralmente sostituita da quella antropica, la cui genesi appare in tutta la sua evidenza nella regolarità d'impianto.
Secondo tale logica, il tracciato della linea ferroviaria Roma-Genova viene assunto quale matrice del territorio della bonifica, le cui strade e canali presentano una giacitura parallela o ortogonale a detto asse; all'interno della maglia regolare così determinata, che trova nei filari di eucaliptì la sua rappresentazione tridimensionale, il sistema edilizio è organizzato secondo una articolata quanto peraltro rigido abaco di soluzioni.

astrazione geometrica

Il primato della geometricità e dell'assialità attraverso le quali si esplica la prepotente ricomparsa del segno antropico nella pianura litoranea settentrionale, possono essere lette non solo come espressione di una volontà di sublimazione del tratto antropico, quanto anche come realizzazione di un ideale ponte con quella astrazione geometrica che rappresenta il segno distintivo del territorio del Portus Romae.
L'orditura rettilinea della rete viaria e dei canali di bonifica, e la prevalente conformazione rettangolare dei lotti agrari replicano la purezza della forma esagonale del bacino del Porto di Traiano e l'assialità della Via Portuense, conferendo un segno metafisico al paesaggio.

microscala e serialità

La logica di costruzione del territorio della bonifica si fonda, da un lato, sulla connotazione estensiva dell'intervento e, dall'altro, sull'utilizzo di elementi seriali dalla scala minuta.
Si determina una dialettica nella quale si contrappongono la rilevante estensione della porzione di territorio interessato dall'intervento di bonifica ed il tratto minuto e ripetitivo degli elementi attraverso i quali detto intervento prende forma: i manufatti agrari, gli impianti idraulici ed i filari alberati costituiscono il repertorio degli strumenti di microscala mediante i quali il vasto disegno di regolare organizzazione del territorio acquista la sua consistenza tridimensionale

Cartografia storica dello Stagno di Maccarese e Stagno di Ostia (G. Ameduni, 1880)

Pianta della bonifica di Maccarese negli anni Trenta

C. La costruzione del territorio della contemporaneità

L'ultimo capitolo del processo di trasformazione, ossia quello avviatosi a partire dai primi anni Cinquanta e tuttora in corso, si connota per una serie di episodi che, in modo differenziato, hanno interessato la pianura litoranea settentrionale, modificandone i tratti distintivi, della propria identità

Eterogeneità ed episodicità

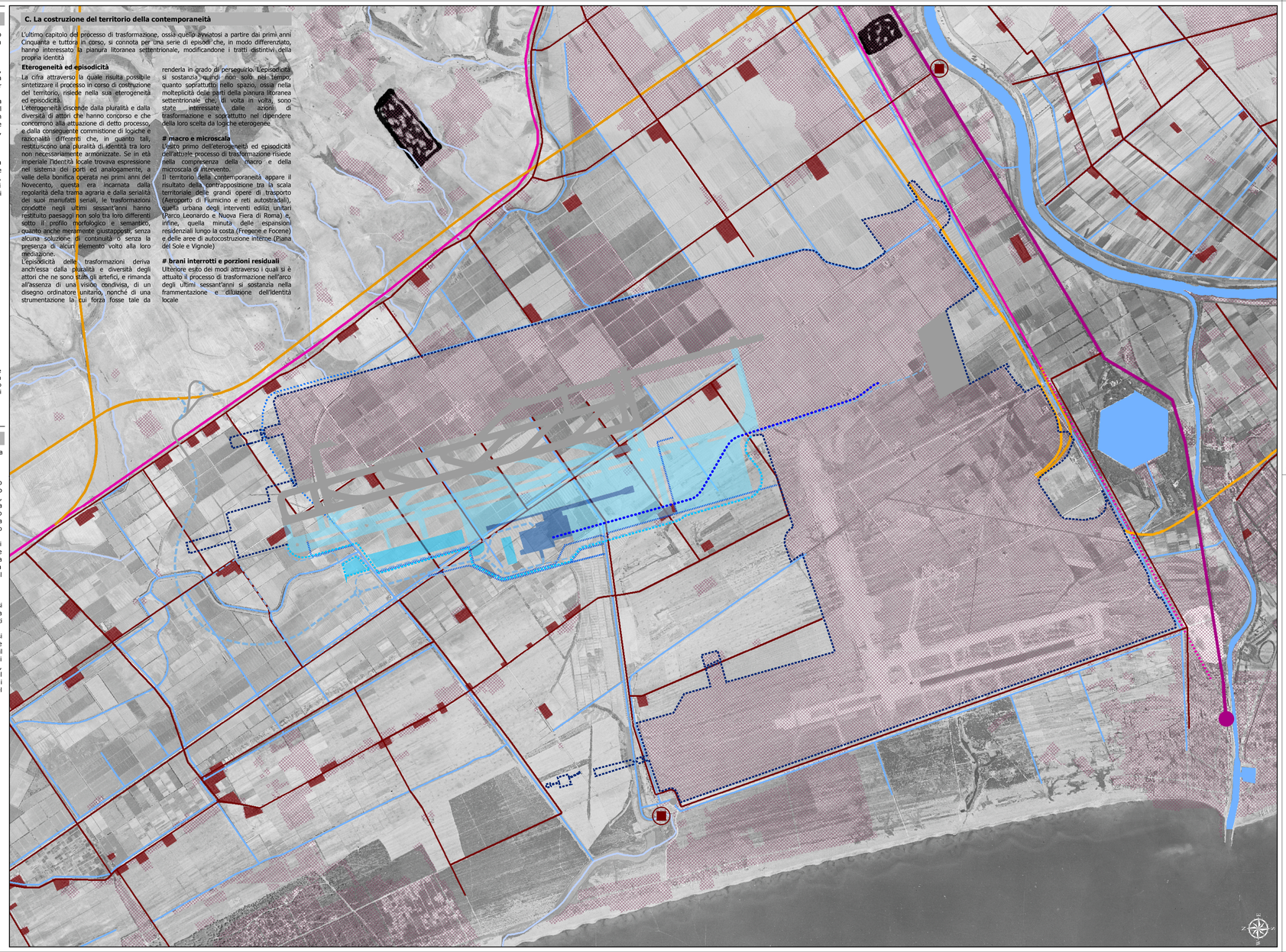
La cifra attraverso la quale risulta possibile sintetizzare il processo in corso di costruzione del territorio, risiede nella sua eterogeneità ed episodicità.
L'eterogeneità discende dalla pluralità e dalla diversità di attori che hanno concorso e che concorrono alla attuazione di detto processo, e dalla conseguente commistione di logiche e razionalità differenti che, in quanto tali, restituiscono una pluralità di identità tra loro non necessariamente armonizzate. Se in età imperiale l'identità locale trovava espressione nel sistema dei porti ed analogamente, a valle della bonifica operata nei primi anni del Novecento, questa era incarnata dalla regolarità della trama agraria e dalla serialità dei suoi manufatti seriali, le trasformazioni condotte negli ultimi sessant'anni hanno restituito paesaggi non solo tra loro differenti sotto il profilo morfologico e semantico, quanto anche meramente giustapposti, senza alcuna soluzione di continuità o senza la presenza di alcun elemento volto alla loro mediazione.
L'episodicità delle trasformazioni deriva anch'essa dalla pluralità e diversità degli attori che ne sono stati gli artefici, e rimanda all'assenza di una visione condivisa, di un disegno ordinatore unitario, nonché di una strumentazione la cui forza fosse tale da renderla in grado di perseguirlo. L'episodicità si sostanzia quindi non solo nel tempo, quanto soprattutto nello spazio, ossia nella molteplicità delle parti della pianura litoranea settentrionale che, di volta in volta, sono state interessate dalle azioni di trasformazione e soprattutto nel dipendere della loro scelta da logiche eterogenee

macro e microscala

Il dato primo dell'eterogeneità ed episodicità dell'attuale processo di trasformazione risiede nella compresenza della macro e della microscala d'intervento.
Il territorio della contemporaneità appare il risultato della contrapposizione tra la scala territoriale delle grandi opere di trasporto (Aeroporto di Fiumicino e reti autostradali), quella urbana degli interventi edilizi unitari (Parco Leonardo e Nuova Fiera di Roma) e, infine, quella minuta delle espansioni residenziali lungo la costa (Fregene e Focene) e delle aree di autocostruzione interne (Piana del Sole e Vignole)

brani interrotti e porzioni residuali

Ulteriore esito dei modi attraverso i quali si è attuato il processo di trasformazione nell'arco degli ultimi sessant'anni si sostanzia nella frammentazione e diluizione dell'identità locale



LEGENDA

- Perimetro aeroportuale
- Perimetro aeroportuale Fase 2

Schematizzazione Interventi di Fase 1 Masterplan 2030

- Infrastrutture di volo
- Viabilità di accesso
- Opere complementari varie di riammaglio
- Opere complementari idrauliche

Schematizzazione Interventi di Fase 2 Masterplan 2030

Opere aeroportuali
- Infrastrutture di volo
- Area Sistema Terminal
- Area edifici per funzioni di supporto ed impianti tecnologici
- People Mover

Opere complementari
- Viabilità primaria di accesso al Sistema Terminal Nord
- Viabilità di riammaglio e di servizio
- Opere complementari idrauliche

Elementi anteriori alla bonifica

- Nuclei abitati
- Via Portuense
- Rete ferroviaria
- Rete idrografica
- Bacino di Traiano

Elementi del territorio della bonifica

- Centri agrari
- Idrovora
- Armatura viaria
- Rete idrografica - canali

Elemente del territorio della contemporaneità

Elementi areali

- Aree urbanizzate

Elementi lineari

- Armatura viaria primaria e rete ferroviaria
- Ferrovia dismessa
- Deviazione canale

Proiezione geografica: WGS84 UTM Zona 33N

ENAC
Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

AEROPORTO "LEONARDO DA VINCI" FIUMICINO - ROMA

Aeroporti di Roma

MASTERPLAN AL 2030

RELAZIONE PAESAGGISTICA

SEZIONE 3

Rapporto della Fase 2 con il patrimonio testimoniale della bonifica

IL PROGETTISTA SPECIALISTICO	IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE	IL DIRETTORE TECNICO
Ing. Davide Canuti Ord. Ingg. MILANO n. 21033	Ing. Andrea Tanzi Ord. Ingg. PARMA n. 1154	Ing. Maurizio Torresi Ord. Ingg. MILANO n. 16492

| INTERVENTO PROGETTO | | | | CODICE IDENTIFICATIVO | | | |