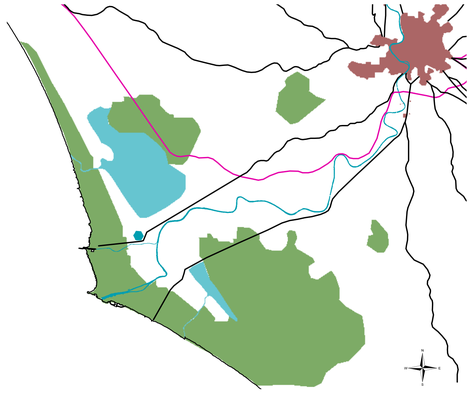
A) Evoluzione della struttura territoriale del litorale romano

1870

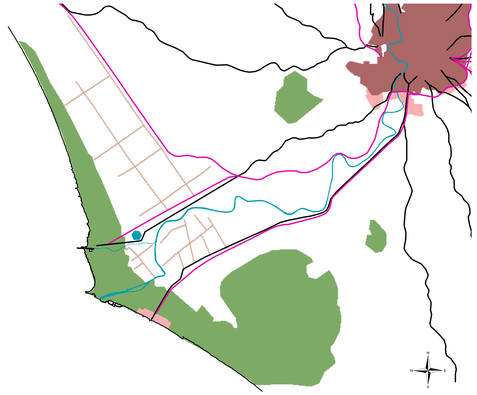
Stagni, paludi ed aree boscate come elementi comuni ed unificanti del litorale



- La pianura costiera è dominata dalla presenza degli stagni e delle paludi, nonché da ampie aree boscate che occupano le due sponde del Tevere, seppur in diversa misura
- Oltre ai resti dell'assetto insediativo di età imperiale ed ai manufatti militari di origine medievale e rinascimentale, gli unici elementi di matrice antropica sono costituiti dalla linea ferroviaria che collega la nuova capitale con Civitavecchia (ultimata nel 1859)

1930

La nuova unitarietà realizzata dalla bonifica trova nei processi insediativi e nell'infrastrutturazione i primi elementi di diversificazione del litorale, con la sponda in destra a carattere prevalente agricolo e quella in sinistra a vocazione residenziale



- L'attività di bonifica "costruisce" un territorio ex novo

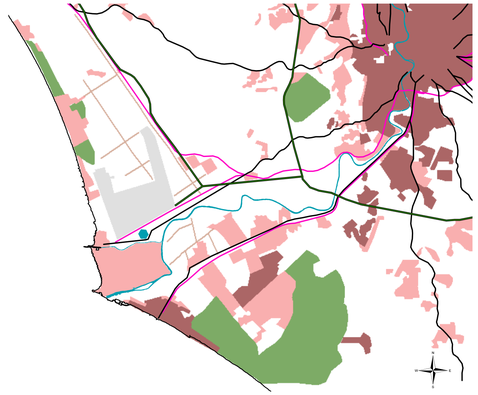
In poco meno di cinquant'anni (1880 – 1930), a seguito dell'attività di bonifica, gli stagni e le paludi ed una quota consistente delle aree boscate sono sostituite da un'ampia pianura agricola, strutturata secondo una maglia prevalentemente regolare di strade e canali, e segnata da un sistema edilizio basato su di un abaco di modelli di impianto ed edilizi

- Inizia il processo di rafforzamento della struttura insediativa e dei collegamenti con Roma nella sponda in sinistra

Ancorché nella sponda in sinistra ancora permangano ampie aree boscate, il consolidamento del borgo medievale di Ostia e soprattutto la nascita di quello di Ostia Lido costituiscono i capisaldi del processo di trasformazione insediativa a carattere residenziale sviluppatosi negli anni successivi; la realizzazione della linea ferroviaria e della "autostrada" Roma-Ostia, inaugurate da Benito Mussolini rispettivamente il 10 Agosto 1924 ed il 28 Ottobre 1928, concorrono allo sviluppo di detto processo di trasformazione

1985

La realizzazione dell'aeroporto e l'espansione insediativa consolidano la diversificazione tra le due sponde: quella in destra, come polo infrastrutturale e direttrice turistica costiera; quella in sinistra, come hinterland metropolitano



- La realizzazione dell'Aeroporto Leonardo da Vinci segna la costruzione di un nuovo territorio, dotato di proprie logiche e linguaggi

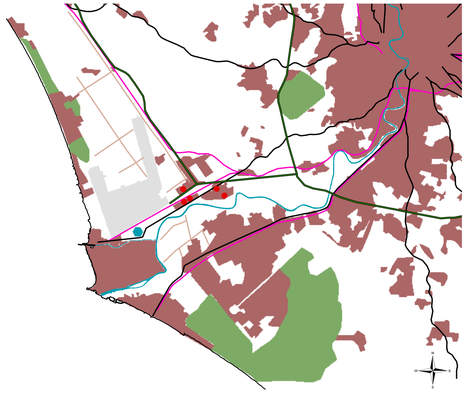
L'eccezionalità della presenza dell'aeroporto e la sua valenza di territorio nel territorio discendono non solo dalla sua dimensione che, con la realizzazione della terza pista, corrisponde a buona parte del tratto terminale della piana costiera settentrionale, quanto anche dall'orientamento e dalla scala dei segni che lo costituiscono. Tale carattere di eccezionalità trova riscontro in quello funzionale: l'aeroporto costituisce una centralità di rango nazionale e l'autostrada il suo cordone ombelicale che lo collega alla Capitale

- L'espansione edilizia, per la maggior parte abusiva, opera una diffusa azione di trasformazione del territorio

L'espansione edilizia corrode le aree agricole e quelle boscate, e presenta connotazioni diverse nelle due sponde: in sponda destra, la crescita insediativa si concentra preferenzialmente lungo la fascia costiera, assumendo una valenza turistica; in sponda sinistra, i processi insediativi, pianificati e non, si strutturano nell'entroterra, lungo gli assi infrastrutturali (Via del Mare e la Via Colombo) e presentano una valenza residenziale

2015

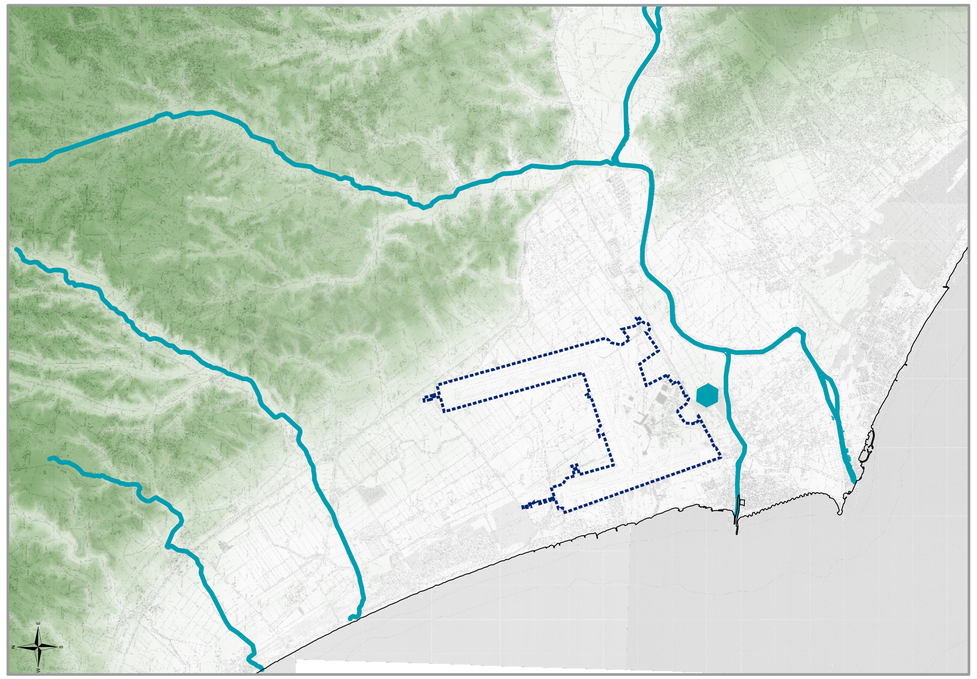
Il processo di diversificazione delle due sponde conduce ad un esito sempre più marcato: la sponda in destra acquista una valenza sempre più rivolta alle attività e funzioni di rango superiore, differenziandosi con ciò in modo evidente da quella in sinistra, pressoché monofunzionalmente dedicata alla residenza



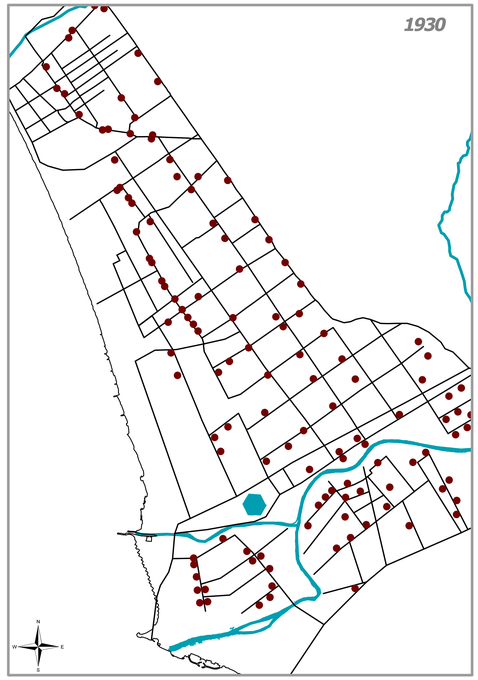
- La presenza dell'aeroporto ed i livelli di accessibilità territoriale offerti dalla A91 e dalla linea ferroviaria orientano verso questa direttrice sia i processi spontanei di ridistribuzione delle attività del terziario e che le scelte pianificatorie.

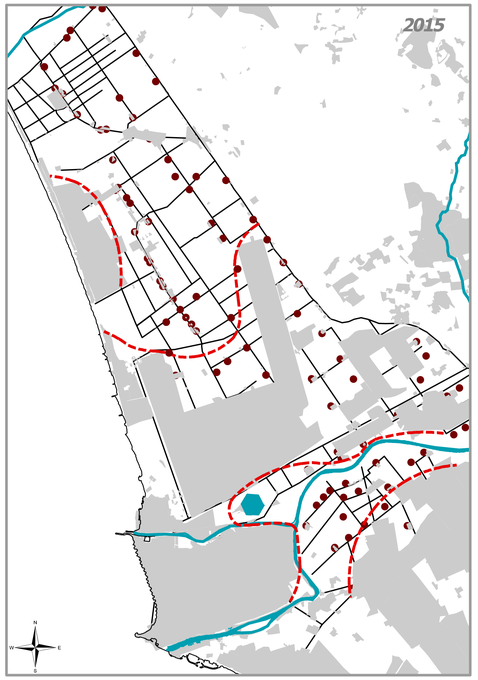
La localizzazione di alcuni importanti interventi nei settori del terziario (Nuova Fiera di Roma), del ciclo delle merci (Cargo City, Commercity) e del tempo libero metropolitano (Parco Leonardo, Parco commerciale Da Vinci, Cinecittè) conduce alla creazione di una direttrice specializzata per l'appunto in detti settori, che trova il suo coronamento, fisico, funzionale e concettuale, nella presenza dell'aeroporto.

B) Morfologia



C) Trasformazione del territorio della bonifica





LEGENDA

A) Evoluzione della struttura territoriale del litorale romano

Nel caso in specie, le modalità attraverso le quali si determina il processo di trasformazione costituiscono il primario fattore di identità di questo territorio il quale, all'interno dell'area romana, si distingue per essere il risultato di un'azione antropica che, rapportata ai tempi propri di detti processi, si è dispiegata in un arco estremamente limitato e che ha modificato in modo totale l'iniziale stato dei luoghi. In tal senso, il territorio del litorale romano ed il suo paesaggio si configurano come opera dell'Uomo, nel quale le interrelazioni tra i fattori naturali ed umani vedono il prevalere dei secondi sui primi.
All'interno di tale processo, un secondo fattore distintivo è rappresentato dalla progressiva diversificazione, di ruolo e di connotazione morfologica e funzionale, assunta dalle sponde in destra e sinistra del corso del Tevere: l'iniziale unitarietà del periodo della bonifica ha lasciato il campo ad una diversità che, soprattutto nel caso della sponda in destra, si è tradotta in frammentarietà

Ambiti naturali

- Specchi e corsi d'acqua
- Zone boscate

Ambiti urbanizzati

- Impronta urbana
- Impronta urbana abusiva
- Emergenze funzionali
- Impianto della bonifica

Armatura viaria e ferroviaria

- Assi autostradali
- Assi viari storici
- Ferrovie

A)

B) Morfologia

- Perimetro aeroportuale stato ante-operam
- Specchi e corsi d'acqua

Altimetria

metri slm

Massima : 135 m

Minima : 0 m

B)

C) Trasformazione del territorio della bonifica

I processi di trasformazione insediativa, avvenuti a partire dal secondo dopoguerra, hanno rotto la continuità del territorio della bonifica, alterando i rapporti tra le parti e creando una serie di aree residuali eterogenee

- Casali della bonifica
- Impronta urbanizzato
- Armatura viaria
- Specchi e corsi d'acqua
- Linee di discontinuità del territorio della bonifica

C)

Proiezione geografica: WGS84 UTM Zona 33N

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

AEROPORTO "LEONARDO DA VINCI" FIUMICINO - ROMA

Aeroporti di Roma

MASTERPLAN AL 2030

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

SEZIONE 1

Carta del contesto paesaggistico

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

CODICE IDENTIFICATIVO

RIFERIMENTO PROGETTO			RIFERIMENTO DIRETTORIO				RIFERIMENTO ELABORATO			Ordinatore:
Codice Commessa	Lotto, Sub-Prog, Cod. Appalto	Fase	Capitolo	Paragrafo	WBS (Macro-area, Area, Sottoarea)	PARTE D'OPERA	Tip.	Disciplina	Progressivo	Rev.
0A855T	0000	SITE	F00	QUAMB	00000	D	AMB	0327	–	0

SCALA: VARIE

spea ENGINEERING gruppo Atlantia	RESPONSABILE DIVISIONE PROGETTAZIONE E DIREZIONE LAVORI INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI Arch. Maurizio Martignago	RESPONSABILE UNITA':	SUPPORTO SPECIALISTICO: iride	REVISIONE n. – data 0 – Novembre 2016 1 2 3 4
	REDATTO:	VERIFICATO:		

Visto del Committente: **Aeroporti di Roma S.p.A.**

IL DIRETTORE SVILUPPO INFRASTRUTTURE	IL RESPONSABILE DELL'INIZIATIVA	IL POST HOLDER PROGETTAZIONE INFRASTRUTTURE E SISTEMI
Ing. Giorgio Gregori	Ing. Paolo Cambula	Ing. Paolo Cambula