

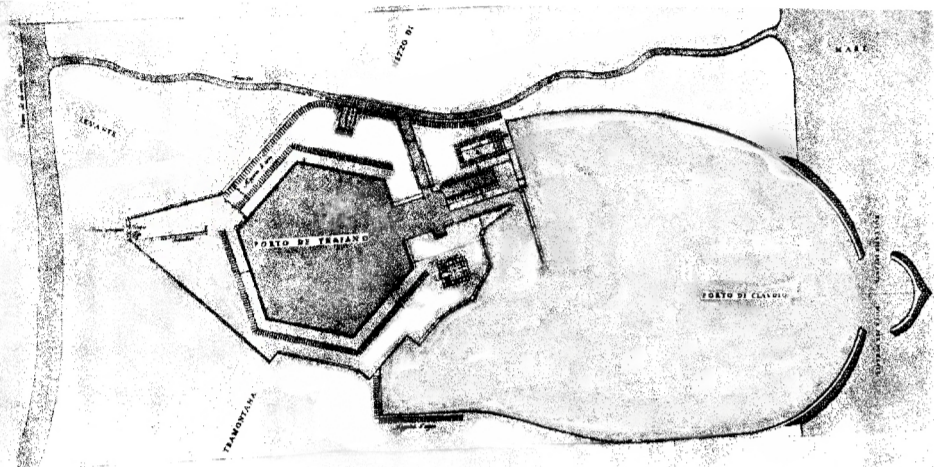
A. La costruzione del territorio di Portus Romae

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.

Primo 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 (fosse) 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 terra ferma, in parte, abdicato 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".



Il Portus Romae - Pianta di Antonio Labacco (1567)

«Costui 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» (Giovane)

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

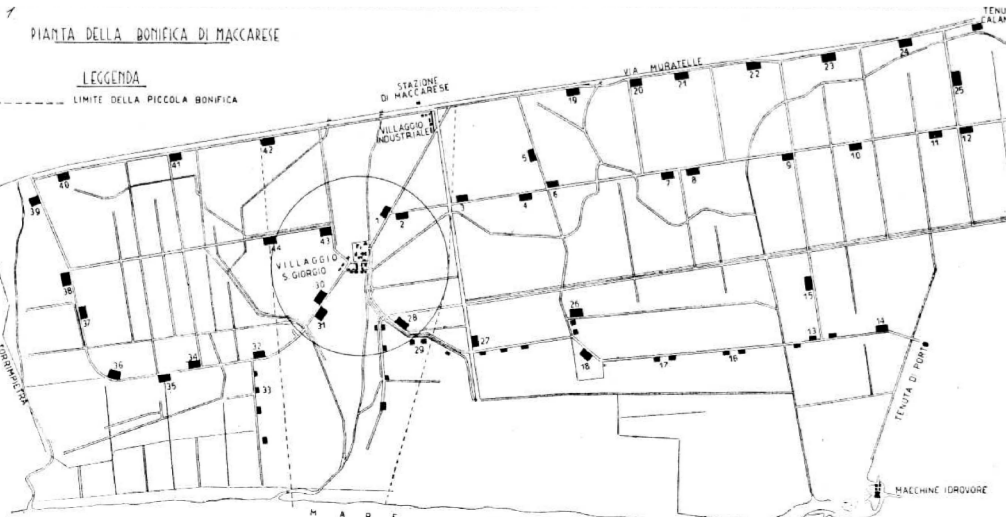
Dopo secoli nei quali le "contrade bonificabili di Ostia, Isola Sacra, Porto, Camposalino, Maccarese e Pagliette" erano rimaste neglette, nell'arco di pochi anni si dispiega il contributo antropico alla formazione del paesaggio attraverso un'azione radicale che - di fatto - opera una pressoché integrale 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 eucalipti la sua rappresentazione tridimensionale, il sistema edilizio è organizzato secondo una articolata quanto peraltro rigido abaco di soluzioni.



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

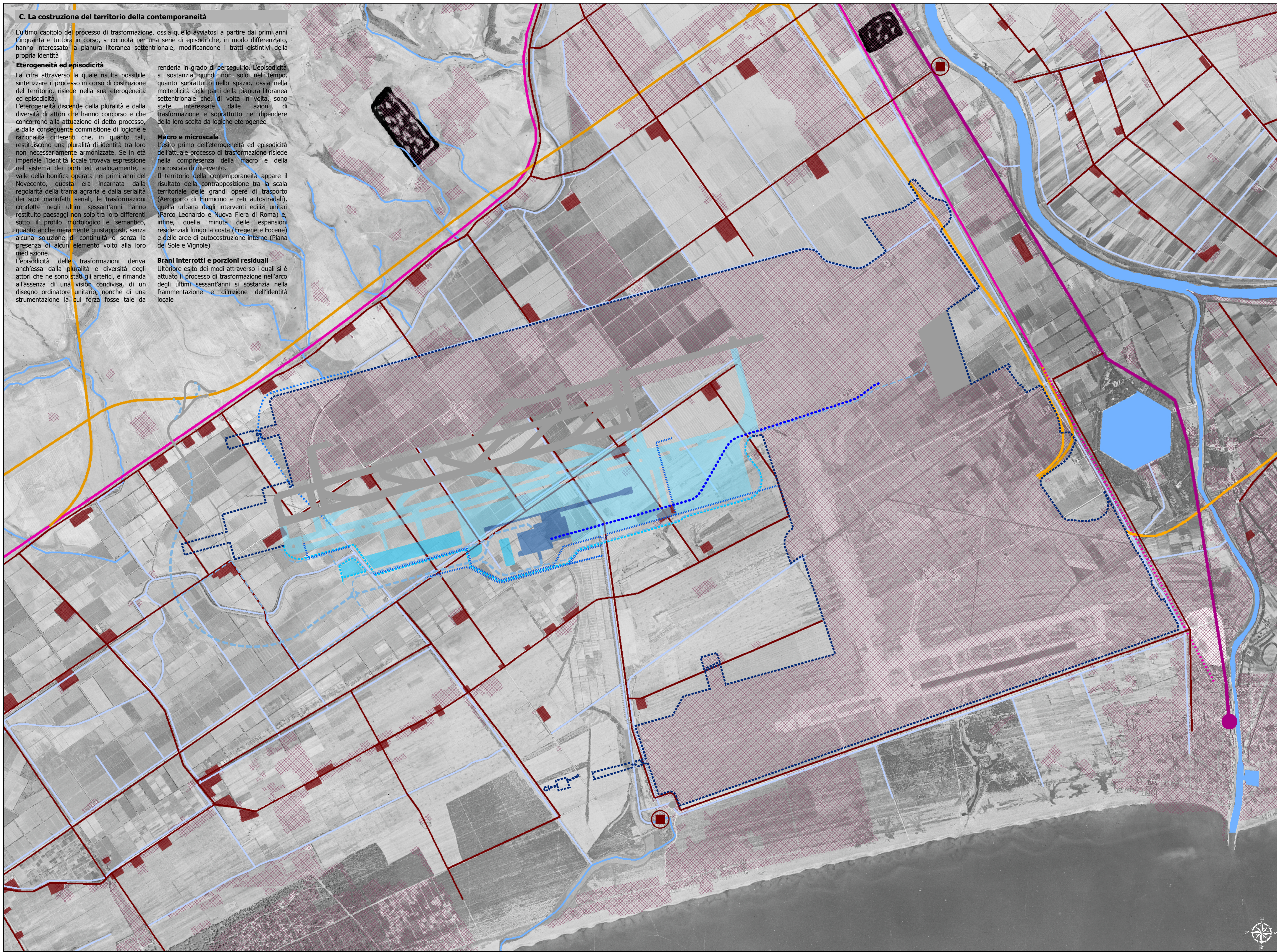
renderla in grado di perseguirlo. L'episodicità si sostanzia quindi non solo nel tempo, quanto soprattutto nello spazio, ossia nella molteplicità delle parti della pianura litoranea settentrionale che, di volta in volta, sono state interessate dalle azioni di trasformazione e soprattutto nel dipendere della loro scelta da logiche eterogenee.

Macro e microscala
L'estro primo dell'eterogeneità ed episodicità dell'attuale processo di trasformazione risiede nella compressione della macro e della microscala di 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 auto-costruzione interne (Piana del Sole e Vignole).

Branzi 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
- Infrastrutture di volo
- Viabilità di accesso
- Opere complementari viarie di riarraggio
- Opere complementari idrauliche
- Schematizzazione Interventi di Fase 1 Masterplan 2030
- Schematizzazione Interventi di Fase 2 Masterplan 2030
- Opere aeroportuali
- Opere complementari
- Infrastrutture di volo
- Viabilità di accesso
- Area Sistema Terminal
- Viabilità primaria di accesso al Sistema Terminal Nord
- Area edifici per funzioni di supporto ed impianti tecnologici
- Viabilità di riarraggio e di servizio
- Opere complementari idrauliche
- People Mover
- 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
- Elemento 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



Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

AEROPORTO "LEONARDO DA VINCI" FIUMICINO - ROMA



MASTERPLAN AL 2030

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

SEZIONE 3

Rapporto della Fase 2
con il patrimonio testimoniale della bonifica

| | | |
|--|--|--|
| IL PROGETTISTA SPECIALISTICO Ing. Davide Conati Ord. Ingg. MILANO n. 21033 | IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICO Ing. Andrea Tonzi Ord. Ingg. ROMA n. 1154 | IL DIRETTORE TECNICO Ing. Maurizio Torretti Ord. Ingg. MILANO n. 16492 |
|--|--|--|

| RIFERIMENTO PROGETTO | | RIFERIMENTO DIRETTORE | | RIFERIMENTO SUBALBO | | Ordinatore |
|----------------------|---------------------|-----------------------|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------|
| Codice Comune | Cod. Identif. Prov. | Tip. Destinazione | Tip. Destinazione | Tip. Destinazione | Tip. Destinazione | Tip. Destinazione |
| 0A855T | 0000S | ITEF02 | QUAMB | 00000D | DAMB23 | 115.000 |

| | | | | |
|--|---|--|----------------------------|---|
| | RESPONSABILE DIVISIONE PROGETTAZIONE E DIREZIONE LAVORI INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI Arch. Maurizio Montignagno | RESPONSABILE UNICI Ing. Paolo Cambula | SUPPORTO SPECIALISTICO | REVISIONE n. data 0 Novembre 2016 |
| | REDAZIONE | VERIFICAZIONE | | 1 |
| | | | | 2 |
| | | | | 3 |

| | | |
|--|---|--|
| Visto dal Committente: Aeroporti di Roma S.p.A. | | IL POST HOLDER Ing. Paolo Cambula |
| IL DIRETTORE SVILUPPO INFRASTRUTTURE Ing. Giorgio Gregori | IL RESPONSABILE DELL'INIZIATIVA Ing. Paolo Cambula | PROGETTAZIONE INFRASTRUTTURE E SISTEMI Ing. Paolo Cambula |