

AUTORITÀ PORTUALE DI CIVITAVECCHIA, FIUMICINO E GAETA



NUOVO PORTO COMMERCIALE DI FIUMICINO PROGETTO PRELIMINARE

**Recupero paesaggistico e ambientale della porzione di abitato coincidente
con l'area per servizi pubblici e privati
di connessione tra la città e la struttura portuale**

<p>Committente</p> <p>Il presidente Dott. Pasqualino Monti</p> <p>Il responsabile del procedimento Dott. Ing. Maurizio Marini</p> <p>Il coordinatore generale Dott. Ing. Giuseppe Solinas</p>	<p>Progettazione</p> <p>ACQUA TECNO</p> <p>Dott. Ing. Paolo Turbolente</p>
---	---

<p>Titolo elaborato</p> <p>RELAZIONE TECNICA</p>	<p>Elaborato</p> <p>A.2202.12 PP RPA REL</p> <p>RT 02</p> <p>Scala</p>
---	---

<p>Data</p> <p>Dicembre 2013</p>	<p>Preparato da</p> <p>L. Ortoleva</p>	<p>Controllato</p> <p>F. Lo Schiavo</p>	<p>Approvato</p> <p>P. Turbolente</p>
<p>Revisione</p>	<p>Data</p>		

AUTORITA' PORTUALE DI CIVITAVECCHIA

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino:
Recupero paesaggistico e ambientale della porzione di abitato coincidente con l'area per servizi pubblici e
privati di connessione tra la Città e la struttura portuale**

Progetto Preliminare– Relazione Tecnica

1. PREMESSA	1
2. INQUADRAMENTO URBANISTICO.....	1
3. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO.....	1
4. INQUADRAMENTO GEOGRAFICO	5
5. LA RETE INFRASTRUTTURALE	7
6. INQUADRAMENTO GEOMORFOLOGICO	11
7. INQUADRAMENTO GEOLOGICO.....	12
8. INQUADRAMENTO IDROGEOLOGICO	12
9. ANALISI DEI LINEAMENTI CLIMATICI - UNITÀ FITOCLIMATICHE	13
10. TIPOLOGIA DELL'EDIFICATO	13
11. USO DEL SUOLO	13
12. ASPETTI ARCHEOLOGICI	14
INDICE DELLE FIGURE	16

1. PREMESSA

Il presente elaborato, redatto ai sensi dell'art. 19 del D.P.R. 207/2010, costituisce la relazione tecnica del progetto preliminare relativo al recupero paesaggistico e ambientale della porzione di abitato coincidente con l'area per servizi pubblici e privati di connessione tra la città e la struttura portuale, situata nel comune di Fiumicino a nord delle "Raffinerie di Roma" compresa tra Via della Pesca e l'area di progetto del Nuovo Porto Commerciale, intervento sviluppato in linea con quanto previsto nella Variante del Piano Regolatore Portuale approvata dalla Regione Lazio con delibera n.358 del 13.07.2012.

2. INQUADRAMENTO URBANISTICO

La zona in esame è urbanisticamente disciplinata dal Piano Regolatore Comunale, approvato in data 31 marzo 2006 con Deliberazione della Giunta Regionale numero 162.

Parte dell'intervento ricade in area demaniale ed è compreso nell'ambito della Variante del Piano Regolatore Portuale (PRP) di Fiumicino, approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 208 del 30 luglio 2004.

3. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

La riqualificazione dell'area residenziale sorta e cresciuta abusivamente occupa 30.680 mq ed è caratterizzata dai seguenti interventi:

Realizzazione di muri di recinzione:

La nuova recinzione per il complessivo sviluppo di 812 m sarà costituita da un muretto in muratura dell'altezza di cm 100 e della larghezza di cm 30 rifiniti con intonaco in calce e copertina in travertino o peperino dello spessore di cm 5, da uno zoccolino dello stesso materiale della copertina. Il muretto sarà sovrastato da una fitta serie di montanti metallici che avrà un'altezza di circa cm 100, per cui l'altezza complessiva della recinzione sarà di cm 200 circa.

Realizzazione di una piazza attrezzata:

La piazza, che occuperà un'area di 3780 mq, sarà costituita in parte da pavimentazione in cemento e in parte da aiuole verdi caratterizzate da alberature e da altre specie arboree differenti. Il tutto sarà completato da una serie di attrezzature mirate ad un'ottimale fruizione dello spazio pubblico.

La pavimentazione che coprirà 1970 mq della piazza sarà in calcestruzzo stampato posta in opera secondo la seguente soluzione tecnica :

Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino:
Recupero paesaggistico e ambientale della porzione di abitato coincidente con l'area per servizi pubblici e privati di connessione tra la Città e la struttura portuale

Progetto Preliminare– Relazione Tecnica

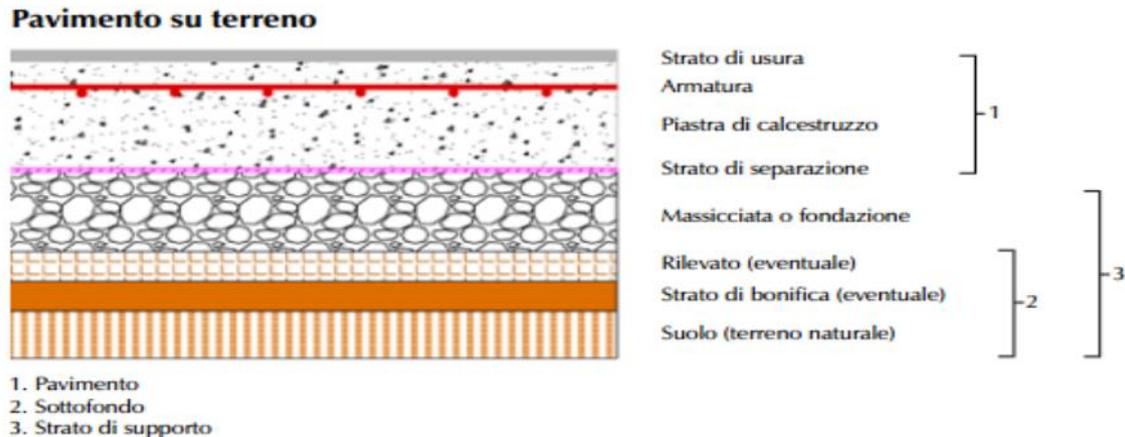


Figura 1. Particolare tipologico pavimento su terreno

Le aiuole si configureranno come “una serie di asole” di larghezza 1.25 m e lunghezza che varia tra 1.25 m e 16.25 m.

Nella zona di collocazione delle aiuole e delle alberature dovrà essere garantita la presenza di terreno vegetale per una superficie minima corrispondente all'asola e la totale asportazione di eventuali materiali aridi ed inerti non idonei alla vita delle piante.

La sussistenza delle aiuole e delle alberature previste dovrà essere garantita da impianto automatico di irrigazione con ala gocciolante.

Nella scelta delle essenze dovranno essere privilegiate le specie di tipo autoctono che possiedano i seguenti requisiti:

- resistenza agli attacchi parassitari;
- ridotti oneri di manutenzione;
- adattamento all'habitat cittadino;
- resistenza all'inquinamento e allo smog;
- limitata necessità di potatura e cure colturali.

Dovranno, invece, essere assolutamente evitate quelle essenze che totalmente od in alcune parti sono tossiche o velenose (es. maggiociondolo, tasso, lauroceraso, glicine, datura, oleandro ecc...).

AUTORITA' PORTUALE DI CIVITAVECCHIA

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino:
Recupero paesaggistico e ambientale della porzione di abitato coincidente con l'area per servizi pubblici e privati di connessione tra la Città e la struttura portuale**

Progetto Preliminare– Relazione Tecnica

Saranno realizzati due manufatti con funzione di ristoro ed altri due per i servizi igienico sanitari per un totale di 155 mq; entrambe le tipologie di manufatti saranno di struttura a telaio in c.a.

I locali dei servizi e i locali per il ristoro si differenzieranno in altezza e dimensioni sottolineando la diversa tipologia delle funzioni: il blocco più basso dei servizi con copertura piana, la sala ristoro più grande avrà un'altezza interna di 350 cm e una copertura piana aggettante tale da creare uno spazio esterno protetto dove poter sostare.

Saranno inoltre realizzate le seguenti opere:

- 2 fontane : costituite da vasche in c.a. impermeabilizzato caratterizzate da elementi affioranti, sempre in c.a., che ne permetteranno l'attraversamento.
- 2 pergolati : realizzati in legno che grazie alle piante rampicanti creeranno delle zone di ombra.
- 2 playground : spazi ludici per i bambini costituiti da vasche in c.a. profonde al massimo cm 80 con una pendenza del 20%, in parte riempite di sabbia.
- 2 zone relax : zone ombreggiate realizzate con panchine in c.a..
- 1 meridiana : realizzata in acciaio.
- 10 panchine : realizzate in c.a..
- Realizzazione di un'area giochi: il Parco Giochi per bambini e lo Skate Park.

La Parco dei Giochi occuperà una zona pari a 650 mq; per la pavimentazione si adotterà la stessa soluzione tecnologica della piazza attrezzata. La porzione della piazza che ospiterà i giochi, pari a 225 mq, sarà rivestita da mattonelle di gomma tipo “anti-trauma” di spessore cm. 4,5 colore rosso mattone, incollate fra loro con colla bicomponente e con spinotti di giunzione laterali in plastica.

Lo Skate Park occuperà un'area pari a 580 mq nella quale verrà realizzata una vasca in c.a. gettato in opera alta 3,00 m, dei quali 1,00 m sopra il livello di campagna e i rimanenti 2 m al di sotto. Sarà realizzata mediante una successione continua di linee concave e convesse. Per la finitura saranno utilizzati additivi conformi alla norma UNI EN 934-2 per preservare la durabilità del calcestruzzo in ambiente marino.

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino:
Recupero paesaggistico e ambientale della porzione di abitato coincidente con l'area per servizi pubblici e privati di connessione tra la Città e la struttura portuale**

Progetto Preliminare– Relazione Tecnica



Figura 2. Ipotesi Skate Park

L'intera area (1230 mq) sarà completamente recintata con montanti verticali e rete metallica; tre cancelletti metallici garantiranno gli accessi a tutta la zona ludica.

Realizzazione di aree verdi:

Il progetto prevede la creazione di due aree verdi con diversa funzione; una costituirà una “barriera verde” tra l'area riqualificata e l'adiacente strada di cantiere del nuovo Porto Commerciale di Fiumicino, al fine di ridurre l'inquinamento sia acustico che ambientale.

L'altra, pari a 865 mq, sarà uno spazio fruibile per attività all'aria aperta. Sarà infatti conformato come un grande prato che ospiterà tre sedute in cemento (1,1 m x 7,5 m) ombreggiate da alberi. Per la semina del tappeto erboso dovrà essere utilizzata una miscela particolarmente resistente al calpestamento ed al gioco poiché tutte le aree aperte potranno essere utilizzate per tutte le attività ludiche.

Per garantire l'attecchimento e lo sviluppo delle aree verdi è prevista, oltre la prima irrigazione eseguita contestualmente alle opere di messa a dimora, la realizzazione di un impianto di irrigazione comprensivo di ale gocciolanti per le alberature.

Realizzazione della viabilità :

L'intervento sulla viabilità è suddivisibile in due tratti differenti per lunghezza e lavorazioni:

- 1) tratto di lunghezza pari a 240 ml, relativo al solo adeguamento della sede stradale esistente.
- 2) tratto di lunghezza pari a 430 ml che prevede la realizzazione dei rilevati in tout venant e del pacchetto stradale.

Il pacchetto stradale è costituito da:

- ✓ fondazione stradale in misto granulare stabilizzato di cava con legante naturale (spessore 35 cm) costipato con idonee macchine in modo da raggiunte il 98% della prova AASHO modificata oppure in Md pari a 800 Kg/cmq. secondo le norme del C. N. R. relative alla prova alla piastra;
- ✓ conglomerato bituminoso per strato di base (spessore 10 cm) provvisto di certificazione CE di prodotto secondo UNI EN 13108 e nel rispetto delle nuove norme tecniche di capitolato, steso con idonee vibrofinitrici e compattato con rulli di idonea massa;
- ✓ conglomerato bituminoso per strato di collegamento (binder) (spessore 7 cm).
- ✓ conglomerato bituminoso per strato di usura (spessore 3 cm).

Realizzazione di parcheggi :

Le opere in progetto prevedono la realizzazione di n. 102 posti macchina che si estendono su una superficie di 2415 mq; 5 posti auto destinati alle persone diversamente abili; i parcheggi sono di dimensione 2,50 m x 5,00 m cadauno; al fine di salvaguardare la permeabilità del suolo, le zone destinate alla sosta dei veicoli saranno pavimentate con autobloccanti grigliati posati a secco su uno strato di graniglia fine e successivamente riempiti con terreno vegetale. Il sottofondo sarà costituito da ghiaia naturale e stabilizzato. La viabilità interna al parcheggio sarà realizzata con lo stesso pacchetto utilizzato per la realizzazione degli assi viari sopra descritti. Le strade interne avranno una larghezza minima di 6 m.

Saranno realizzati dei cordoli prefabbricati in cls per la formazione delle aiuole a protezione delle stesse.

4. INQUADRAMENTO GEOGRAFICO

L'intervento è situato nella regione Lazio in provincia di Roma nel comune di Fiumicino.

Il territorio del Comune di Fiumicino è collocato tra l'insediamento di Ostia (a sud) e quello di Fregene e Focene (a nord).

L'area di progetto si trova nei pressi delle piste dell'Aeroporto "Leonardo Da Vinci", in prossimità della Riserva Coccia di Morto.

Il riferimento topografico è F. 149 II NO "Fiumicino" della Carta d'Italia in scala 1:25.000 edita dall'I.G.M; l'area è individuata nella sezione 386030 della Carta Tecnica Regionale della Regione Lazio.

AUTORITA' PORTUALE DI CIVITAVECCHIA

Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino:
Recupero paesaggistico e ambientale della porzione di abitato coincidente con l'area per servizi pubblici e privati di connessione tra la Città e la struttura portuale

Progetto Preliminare– Relazione Tecnica

Si tratta di un'area completamente pianeggiante con un'altitudine compresa tra 0,00 e 1,50 m slm, situata a nord delle "Raffinerie di Roma" compresa tra via della Pesca e l'area di progetto del Nuovo Porto Commerciale, intervento sviluppato in linea con quanto previsto nella Variante del Piano Regolatore Portuale approvata dalla Regione Lazio con delibera n. 358 del 13.07.2012.

La zona è urbanisticamente disciplinata dal Piano Regolatore Comunale, approvato in data 31 marzo 2006 con Deliberazione della Giunta Regionale numero 162.

Parte dell'intervento ricade inoltre in area demaniale ed è compreso nell'ambito della Variante del Piano Regolatore Portuale (PRP) di Fiumicino, approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 208 del 30 luglio 2004.



Figura 3. Inquadramento dell'area

5. LA RETE INFRASTRUTTURALE

Il quadro infrastrutturale della zona ad oggi è caratterizzato fondamentalmente dai seguenti assi viari:

- ✓ autostrada Roma-Fiumicino e Portuense (direzione Est-Ovest)
- ✓ Collegamento Fregene – Maccarese-A12 -via Aurelia (direzione Nord-Sud)
- ✓ Collegamento Isola Sacra-Ostia attraverso via della Scafa (direzione Nord-Sud)
- ✓ via di Coccia di Morto - viale di Porto - viale Maria (direzione Nord-Sud)

Tutte le suddette infrastrutture viarie necessitano di interventi di adeguamento e potenziamento in modo tale da garantire un migliore servizio alle zone suburbane della capitale. Peraltro il Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino ha già previsto l'adeguamento della rete viaria attraverso differenti interventi alcuni dei quali sono di seguito illustrati.

Viabilità sovracomunale.

Accesso diretto a Fiumicino dall' autostrada Roma-aeroporto

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino precisa la scelta di realizzare l'accesso diretto a Fiumicino paese e ad Isola sacra dall'autostrada Roma-aeroporto attraverso un sistema indipendente complanare che eviti l'attuale incongruo percorso attraverso la viabilità interna del sistema aeroportuale. Tale accesso, con opportuna indicazione della destinazione Fiumicino; sarà disimpegnato dall'autostrada in prossimità dello svincolo per Civitavecchia e seguirà un tracciato parallelo all'autostrada stessa, proseguendo con andamento rettilineo sulla direttrice di via dell'Aeroporto e via di Foce Micina.

Collegamento Fregene – Maccarese-A12 -via Aurelia

Il problema della difficoltà di accesso a Fregene dalla direttrice Aurelia-A12 sarà risolto attraverso la ristrutturazione, l'ammodernamento e il prolungamento dell'attuale tratto tra il casello di Maccarese e l'ingresso a Fregene. Il raddoppio della bretella di attacco al casello è già stato proposto dalla società Sogea e sarà realizzato a spese di quest'ultima. L'opera si innesterà con adeguato svincolo su viale Maria e proseguirà per Fregene con un nuovo ponte sull'Arrone, che sostituirà quello, stretto e pericoloso, in prossimità del Castello di Maccarese.

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino prevede il completamento di tale intervento verso Fregene, con adeguato innesto su Via dei Collettori e via di Porto e verso l'Aurelia, con scavalco dell'A12 e della ferrovia, innestandosi con via del Fontanile di Mezzaluna al bivio di via della Muratella. Tali prolungamenti potranno essere finanziati, oltre che dal bilancio comunale, attraverso risorse negoziate con i soggetti privati promotori degli interventi. di riqualificazione di Fregene e del futuro programma dell'Area di Sviluppo Compatibile di Maccarese.

Collegamento Isola Sacra-Ostia

La connessione tra Isola Sacra e Ostia, attualmente servita in modo insoddisfacente da via della Scafa, dovrà essere ristrutturata e potenziata. La proposta del Comune di Fiumicino prevede in proposito il raddoppio di via della Scafa e il suo collegamento diretto alla via del Mare attraverso un nuovo ponte sul Tevere.

Viabilità comunale

Collegamento dorsale tirrenico

Il problema del collegamento interno tra i centri costieri di Fiumicino-Isola Sacra, Focene, Fregene e Passoscuro sarà risolto attraverso la ristrutturazione, la variante parziale e il potenziamento dell'attuale percorso litoraneo da via di Coccia di Morto a viale Maria.

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino traccia a tale proposito un itinerario che prevede:

- ✓ il raddoppio dell'attuale via Coccia di Morto, da attrezzare con adeguati svincoli per gli accessi a via di Foce Micina e a Focene;
- ✓ l'incanalamento su via dei Collettori e sulla parallela via di Porto da considerarsi come sistema viario integrato assimilabile ad una strada-parco;
- ✓ il passaggio dell'Arrone attraverso il nuovo ponte di cui al paragrafo precedente;
- ✓ il potenziamento di viale Maria fino a Passoscuro e all'Ospedale Bambin Gesù.

Decongestionamento Via Aurelia

Lungo il tratto della via Aurelia che va dal confine con il comune di Roma a Palidoro, è prevista una "bretella" complanare all'Aurelia stessa che, affiancando quest'ultima dalla parte dell'entroterra collinare, costituisce un percorso di distribuzione e penetrazione agli insediamenti siti lungo l'Asse Aurelio", liberando l'arteria da tutti i flussi di carattere locale. Si tratta peraltro di un tracciato già realizzato nella sua gran parte. Pertanto il suo completamento potrà avvenire grazie a piccoli tratti di raccordo fra gli elementi di viabilità già esistenti.

Collegamento Fiumicino centro-Isola Sacra

Per assicurare un più agevole collegamento di Fiumicino paese con Isola Sacra, rimuovendo la strozzatura oggi rappresentata dal ponte mobile, il Piano Regolatore Generale del Comune di Fiumicino prevede un'arteria in tunnel sotto il Porto canale, così come indicato anche negli studi della Commissione per Roma Capitale. Il percorso individuato comincia dallo svincolo via di Coccia di Morto-via dell'Aeroporto-via di Foce Micina e prosegue piegando sotto la piazza della stazione Fs, per

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino:
Recupero paesaggistico e ambientale della porzione di abitato coincidente con l'area per servizi pubblici e
privati di connessione tra la Città e la struttura portuale**

Progetto Preliminare- Relazione Tecnica

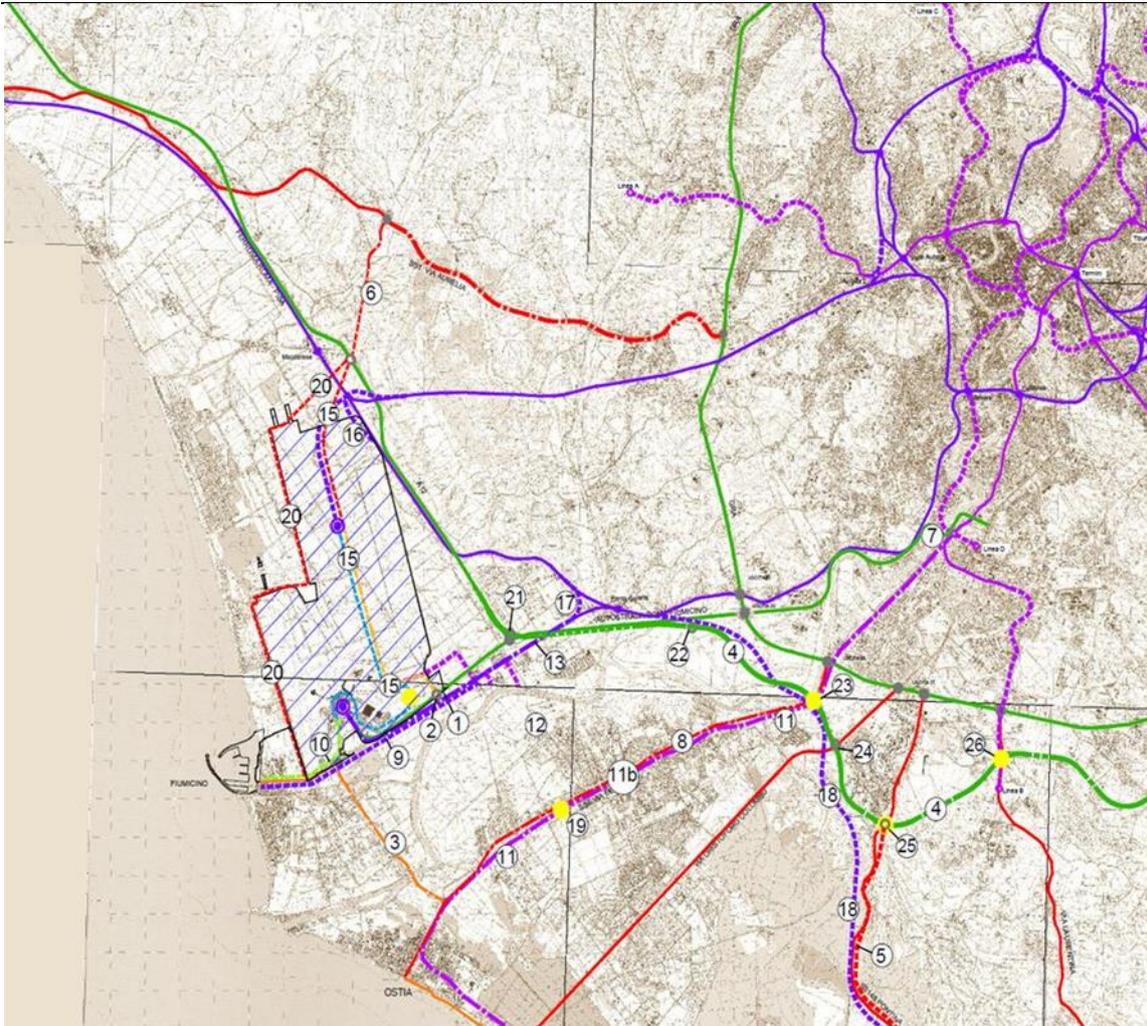


Figura 5. Sistemi di trasporto nell'area di Fiumicino

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino:
Recupero paesaggistico e ambientale della porzione di abitato coincidente con l'area per servizi pubblici e privati di connessione tra la Città e la struttura portuale**

Progetto Preliminare– Relazione Tecnica



Figura 6. Legenda sistemi di trasporto nell'area di Fiumicino

6. INQUADRAMENTO GEOMORFOLOGICO

Dal punto di vista geomorfologico l'area in esame si presenta interamente pianeggiante, senza nessuna asperità del terreno e con quota massima < 1 m s.l.m.

Inoltre, il rilevamento geomorfologico e la consultazione della bibliografia esistente sull'area, non hanno evidenziato la presenza di forme geomorfologicamente attive.

Per quanto concerne l'idrografia superficiale all'interno dell'area in esame non sono presenti corsi d'acqua, tuttavia, al limite orientale è stato individuato il Canale Coccia di Morto.

La morfologia dell'area è pressoché pianeggiante.

L'area in esame è caratterizzata nel dettaglio da:

- o Aree interessate da forme di prevalente accumulo con processi geomorfici di bassa intensità o assenti, ad esclusione delle aree soggette ad allagamento ed esondazione.
- o Aree di piana costiera, fondovalle alluvionale, alvei delle acque di scorrimento superficiale ed aree ad acclività molto bassa.

I risultati del rilevamento geomorfologico dell'area in oggetto sono riportati nella Carta geomorfologica.

7. INQUADRAMENTO GEOLOGICO

Da un punto di vista geologico l'area si trova nella piana costiera e deltizia inferiore del fiume Tevere, la quale è caratterizzata dall'ampia diffusione dei cordoni dunari, accresciutisi parallelamente alla linea di costa durante le varie fasi della progradazione.

I sedimenti superficiali sono caratterizzati generalmente da sabbie medio-fini; localmente si possono rinvenire sabbie medio-grossolane, ricche di minerali femici e argille limose.

Le sequenze deltizie poggiano quasi sempre su di una superficie di discontinuità che è stata individuata da indagini geofisiche ed intercettata da sondaggi profondi.

L'area in esame è caratterizzate dalla presenza in affioramento di terreni ascrivibili alla Dune litoranee, spiagge recenti e dune dell'area deltizia tiberina.

Dall'analisi del terreno risulta che il substrato dell'area è ascrivibile essenzialmente a Depositi costieri e deltizi costituiti da sabbie medio-fini e medio-grossolani e limi sabbioso-argillosi.

Nel dettaglio tali Depositi costieri e deltizi sono costituiti da:

- Sabbia medio-fine giallo ocra
- Sabbia medio-fine e medio-grossa grigia
- Limo sabbioso grigio
- Argilla limosa grigia

8. INQUADRAMENTO IDROGEOLOGICO

L'area in esame ricade all'interno del complesso idrogeologico costiero caratterizzato da un regime idrogeologico condizionato dalla vicinanza del mare e dal corso del fiume Tevere, Le acque superficiali, sono drenate direttamente nel sottosuolo ed alimentano la circolazione idrica sotterranea che a sua volta è direttamente connessa con il livello medio del mare che ne definisce il livello piezometrico.

I depositi sabbiosi, che si rinvencono nell'area in studio, si presentano da permeabili a mediamente permeabili per porosità, mentre per quanto riguarda i limi e le argille si tratta di terreni generalmente poco permeabili a cui si intercalano, a vari livelli, strati e orizzonti francamente sabbiosi più permeabili.

Data la vicinanza al mare è ipotizzabile la presenza di acqua ad una profondità compresa tra 1.50 m e 2.00 m dal piano campagna.

Dall'analisi delle fonti bibliografiche riguardanti l'assetto idro-geologico dell'area in esame, con particolare riferimento all'analisi del P.A.I. della Regione Lazio, il settore in esame non risulta compreso all'interno di fasce a rischio idraulico.

9. ANALISI DEI LINEAMENTI CLIMATICI - UNITÀ FITOCLIMATICHE

Per l'area in esame non sono disponibili studi climatici di dettaglio.

In rapporto alle sue caratteristiche, il clima dell'area è quello tipico della regione mediterranea.

Le temperature medie annue sono comprese tra 15 e 16,4 °C (temp. media mensile < 10 °C per 2-3 mesi), la media delle minime del mese più freddo varia da 3,7 a 6,8 °C. L'aridità estiva è pronunciata e prolungata per i 3-4 mesi che vanno da maggio ad agosto. Nel mese di aprile non si hanno invece valori eccessivamente elevati (condizioni di subaridità). Le precipitazioni annue sono scarse con valori che variano tra 593 e 811 mm, quelle estive variano invece da 53 a 71 mm.

10. TIPOLOGIA DELL'EDIFICATO

Indicato come zona di nuova edificazione nel PRG di Fiumicino, il territorio in esame si presenta attualmente in stato di generale e completo abbandono ed è oggetto di incontrollati e spontanei insediamenti di natura diversa e spesso anche di difficile classificazione, frutto di iniziative che si sono sottratte nel tempo a qualsiasi sistema di controllo. In questo contesto le zone ancora non interessate da inurbamento sono quelle lungo i canali, caratterizzate da vegetazione tipicamente igrofila, e quelle ad uso agricolo per le restanti aree.

Da tempo, peraltro, la parte agricola risente di uno stato di prolungato abbandono, con l'esclusione di sporadici episodi di piccoli insediamenti orticoli, anch'essi però in massima parte incolti.

Le vicine aree urbane sono interessate da filari arborei, con prevalenza di specie autoctone e, anche qui, da modeste aree libere caratterizzate dalla presenza di orti per lo più incolti.

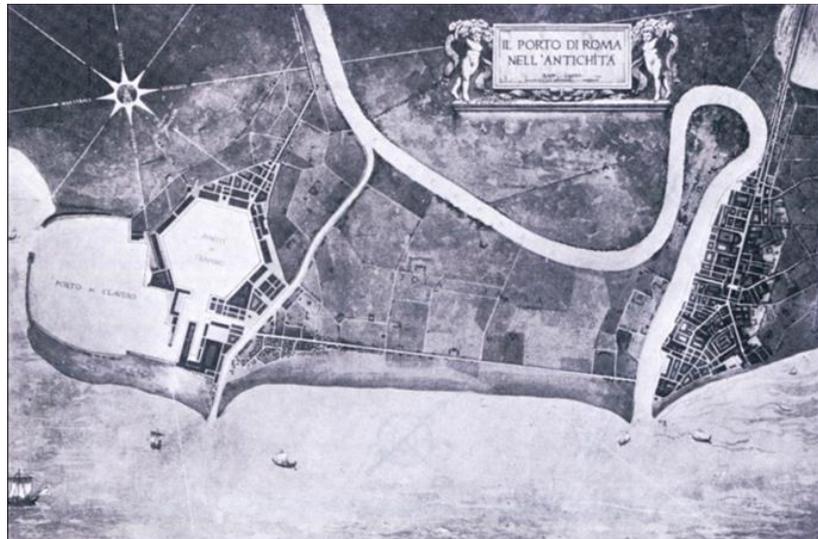
All'area è possibile accedere attraverso Via della Pesca.

11. USO DEL SUOLO

Con esclusione degli ambiti urbanizzati e delle zone ad edificato discontinuo, l'area vasta circostante quella d'intervento è costituita prevalentemente da paesaggio rurale proveniente esclusivamente da terra di bonifica: una pianura livellata, con differenze di quota quasi impercettibili, solcata da un reticolo ortogonale di canali di drenaggio, alcuni dei quali bordati da filari di eucalipti o di pioppi.

12. ASPETTI ARCHEOLOGICI

L'area di intervento oggetto della presente indagine è posta sulla sponda destra del canale di Fiumicino. L'intorno storico che si deve analizzare per meglio comprendere dal punto di vista archeologico questa realtà, è da intendersi nel territorio compreso tra la città di Ostia Antica ed i porti imperiali di Claudio e di Traiano. La planimetria realizzata dall' architetto e Soprintendente Italo Gismondi (12/8/1887 – 2/12/49) illustra appunto tale territorio in epoca imperiale romana, vi si osserva immediatamente la grande diversità con la linea di costa attuale e l'eccezionale avanzamento della linea di battigia che si è realizzato sino ai giorni nostri. Questa caratteristica di avanzamento delle terre dovuta al fiume Tevere sarà una costante nel tempo, tanto che oggi quello che è la base per la futura banchina del porto era un tempo mare aperto.



PLANIMETRIA DEI PORTI DI ROMA IN EPOCA IMPERIALE DA I. GISMONDI

Figura 7. Planimetria dei porti di roma in epoca romana

**Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino:
Recupero paesaggistico e ambientale della porzione di abitato coincidente con l'area per servizi pubblici e
privati di connessione tra la Città e la struttura portuale**

Progetto Preliminare- Relazione Tecnica



Figura 8. Porto di Traiano

INDICE DELLE FIGURE

FIGURA 1. PARTICOLARE TIPOLOGICO PAVIMENTO SU TERRENO.....	2
FIGURA 2. IPOTESI SKATE PARK.....	4
FIGURA 3. INQUADRAMENTO DELL'AREA	6
FIGURA 4. RETE VIARIA	9
FIGURA 5. SISTEMI DI TRASPORTO NELL'AREA DI FIUMICINO	10
FIGURA 6. LEGENDA SISTEMI DI TRASPORTO NELL'AREA DI FIUMICINO.....	11
FIGURA 7. PLANIMETRIA DEI PORTI DI ROMA IN EPOCA ROMANA.....	14
FIGURA 8. PORTO DI TRAIANO	15