



COMUNE DI CIVITAVECCHIA

CITTA' METROPOLITANA DI ROMA CAPITALE

RIPRISTINO E MESSA IN SICUREZZA BRETELLA PORTO INTERPORTO - I° FASE



Progettazione :

SISSL Studio associato
Ing. GUIDUCCI MIRKO - Ing. CIVERO JONATHAN
Porto Riva di Traiano Via Aurelia Sud Km 67,58
00053, (RM)

Geologia :

GTS Studio associato di Geologia
DARIO TINTI e SCIUTO VINCENZO
Via Traiana 64, 00053 (RM)

Strutture e Geotecnica :

Ing. GIULIO GALIMBERTI
N. Iscr. A26121 Ord. Ing. Prov. di ROMA
Via Costa Alta 17, 00059 (RM)

Topografia :

Geom. RAFFAELE ANGELINI
Viale d'Italia 102, 00059 (RM)

Sicurezza :

SISSL Studio associato
Ing. GUIDUCCI MIRKO - Ing. CIVERO JONATHAN
Porto Riva di Traiano Via Aurelia Sud Km 67,58
00053, (RM)

n. Tavola

PS.01

Scala:

PROGETTO ESECUTIVO

Titolo elaborato :

PAESAGGIO
RELAZIONE PAESAGGISTICA

Data :

02/12/2021

Rev.00



COMUNE DI CIVITAVECCHIA

(CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA CAPITALE)

RIPRISTINO E MESSA IN SICUREZZA BRETELLA PORTO INTERPORTO - I°FASE

RELAZIONE PAESAGGISTICA

INDICE

1. Sommario

2.	PREMESSA.....	2
3.	UBICAZIONE.....	3
4.	TRINCEE DRENANTI.....	5
5.	INQUADRAMENTO TERRITORIALE	9
	Geomorfologia.....	9
	Piano Paesaggistico Regionale (P.T.P.R.)	10

2. PREMESSA

La presente relazione è redatta a corredo del Progetto Esecutivo nell'ambito dell' "Incarico per la progettazione Definitiva, progettazione Esecutiva e coordinamento per la Sicurezza in fase di progettazione dei lavori di Consolidamento dell'asse viario e di manutenzione straordinaria della Bretella di collegamento Porto / Interporto"..

La realizzazione della Bretella di collegamento tra il Porto e la Piastra Logistica, completata nel 2008, consente al traffico proveniente dal porto di raggiungere sia il nuovo interporto in corso di costruzione che l'autostrada e la viabilità ordinaria che collega Civitavecchia con il resto della regione ed in particolare con la futura trasversale verso Orte.

Dopo la realizzazione dell'infrastruttura, tuttavia, i molti danneggiamenti alla piattaforma stradale hanno portato nel 2012 alla chiusura al traffico di un ramo della nuova Bretella ed a continui interventi di manutenzione sugli altri tratti.

Successivamente Presso il Tribunale di Civitavecchia, l'Amministrazione Comunale ha promosso e vinto la causa (R.G. 2305/2015), avente ad oggetto i danni riscontrati su più segmenti dell'asse stradale della bretella porto/interporto di Civitavecchia.

Durante il corso delle operazioni peritali, è emersa la possibilità di provvedere alla bonifica della piattaforma stradale mediante interventi di consolidamento.

A tal proposito l'Amministrazione Comunale di Civitavecchia ha commissionato al sottoscritto lo sviluppo del Progetto Definitivo ed Esecutivo sulla base di uno studio di fattibilità elaborato dal CTP in fase peritale.

3. UBICAZIONE

L'area in esame è ubicata nella Zona Industriale del Comune di Civitavecchia in Via Pier Luigi Marchi (figura 1A, 1B).

In riferimento alla CARTA GEOLOGICA D'ITALIA alla scala di 1:25.000, l'area rientra nella Tavoleta F°142 II N.O. "CIVITAVECCHIA". In riferimento alla CTR (Carta Tecnica Regionale), alla scala di 1:10.000, l'area rientra nella Sezione n.363060 - "AURELIA".

In riferimento alla CTRN (Carta Tecnica Regionale Numerica), alla scala di 1:5.000, l'area rientra nell'Elemento n.363064 - "AURELIA".

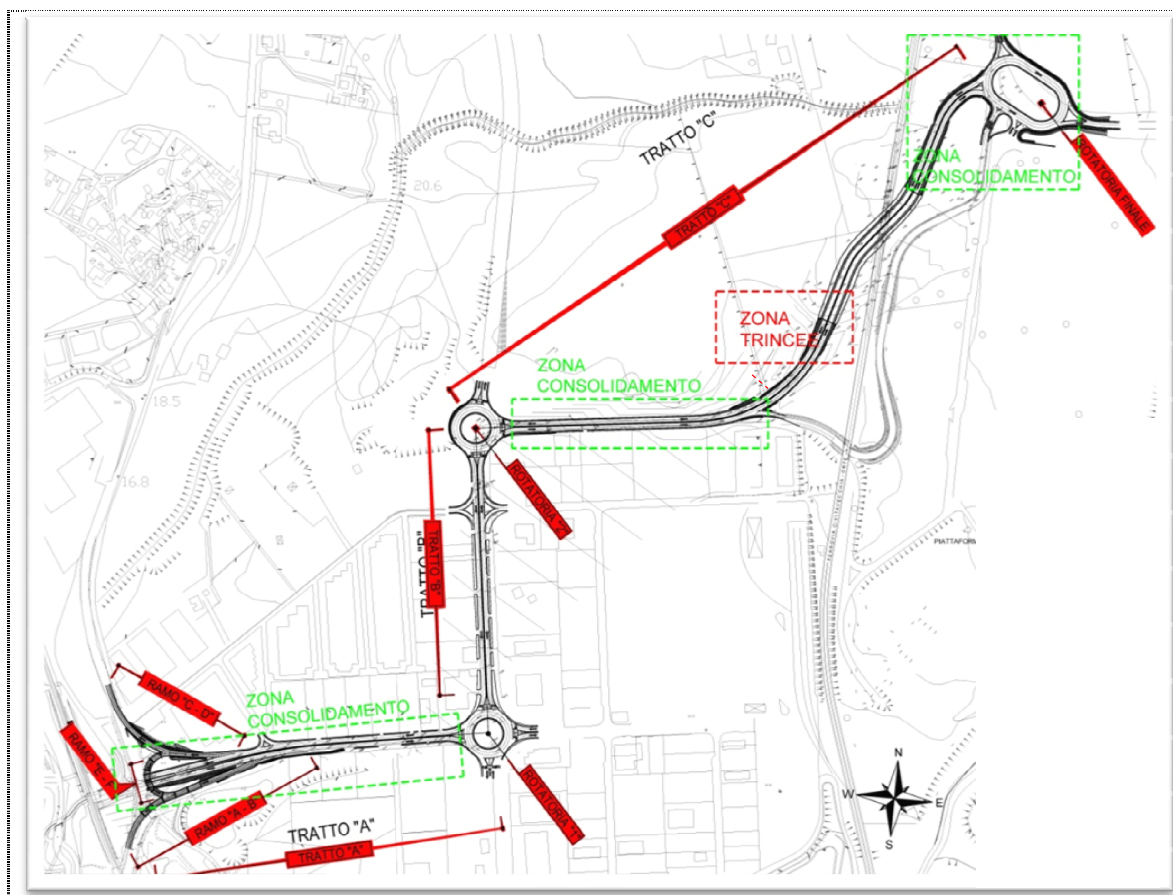


FIGURA1: PLANIMETRIA GENERALE

RELAZIONE PAESAGGISTICA

La bretella in oggetto è costituita da più tronchi stradali, che verranno così denominati nel seguito della presente relazione:

tratto "A"	via Siligato
rotatoria "1"	rotatoria tra via Siligato e via Flores
tratto "B"	Via Flores
rotatoria "2"	rotatoria tra via Flores e via Marchi
tratto "C" lato mare	via Marchi lato ovest
tratto "C" galleria	via Marchi, tratto in galleria
tratto "C" lato monte	via Marchi lato est
rotatoria finale	rotatoria ellittica lato monte



Considerato che la bretella porto/interporto costituisce un asse viario di estrema importanza per la zona industriale della città, per l'area portuale, e più in generale per la cittadinanza, in quanto assolve la funzione di alleggerire il traffico veicolare diretto verso il porto, il presente progetto ha l'obiettivo di ripristinare l'agibilità dell'asse viario mediante l'esecuzione di un risanamento delle sottofondazioni stradali tramite una

RELAZIONE PAESAGGISTICA

serie di interventi puntuali laddove la carreggiata presenta i maggiori danneggiamenti.

E' prevista, inoltre, la realizzazione di drenaggi in corrispondenza del tratto "C" lato mare di via Marchi, attualmente chiusa al traffico per inagibilità del fondo stradale, necessari per eliminare la circolazione di acqua sotterranea.

Si prevede la realizzazione di una serie di trincee drenanti che possa intercettare le acque superficiali e profonde che provengono da monte, idraulicamente tale acqua verrà successivamente convogliata nella condotta per le acque bianche presente su via Marchi (fognatura ICPL).

4. TRINCEE DRENANTI

Il progetto prevede la realizzazione di una serie di trincee drenanti che possano intercettare e scolmare progressivamente le acque profonde che provengono da monte, in più tali strutture saranno dotate di un tratto drenante fino al piano di campagna in grado di intercettare anche le acque superficiali che si accumulano al piede del versante durante gli eventi meteorici.

Le portate intercettate verranno successivamente convogliata nella condotta per le acque bianche presente su via Marchi (fognatura ICPL).

Scopo dei drenaggi, è quello di eliminare la circolazione di acqua in corrispondenza della sottofondazione stradale.

La rete di drenaggio verrà realizzata con trincee di altezza in media di 1,5-1.7 m, larghe alla base 0,9 m, dotate di tubi corrugati finestrati e protetti con fibra geotessile filtrante, il riempimento delle trincee sarà realizzato con ghiaia selezionata nell'intorno del tubo e scheggioni di cava al di sopra.

La sistemazione finale prevede il rinterro della parte superiore delle trincee con terreno vegetale ai fini del ripristino ambientale.

Nella parte terminale di valle le trincee saranno realizzate con una sezione drenante a tutta altezza in modo tale da consentire il drenaggio delle acque superficiali che si accumulano al piede del versante in corrispondenza della carreggiata lato mare di Via Marchi.

Di seguito, lo schema di massima della rete di drenaggio che verrà realizzata con trincee di altezza in media di 1,5-1.7 m, larghe alla base 0,9 m, dotate di tubi corrugati finestrati e protetti con fibra geotessile filtrante, il riempimento delle trincee

RELAZIONE PAESAGGISTICA

sarà realizzato con ghiaia selezionata nell'intorno del tubo e scheggioni di cava al di sopra.

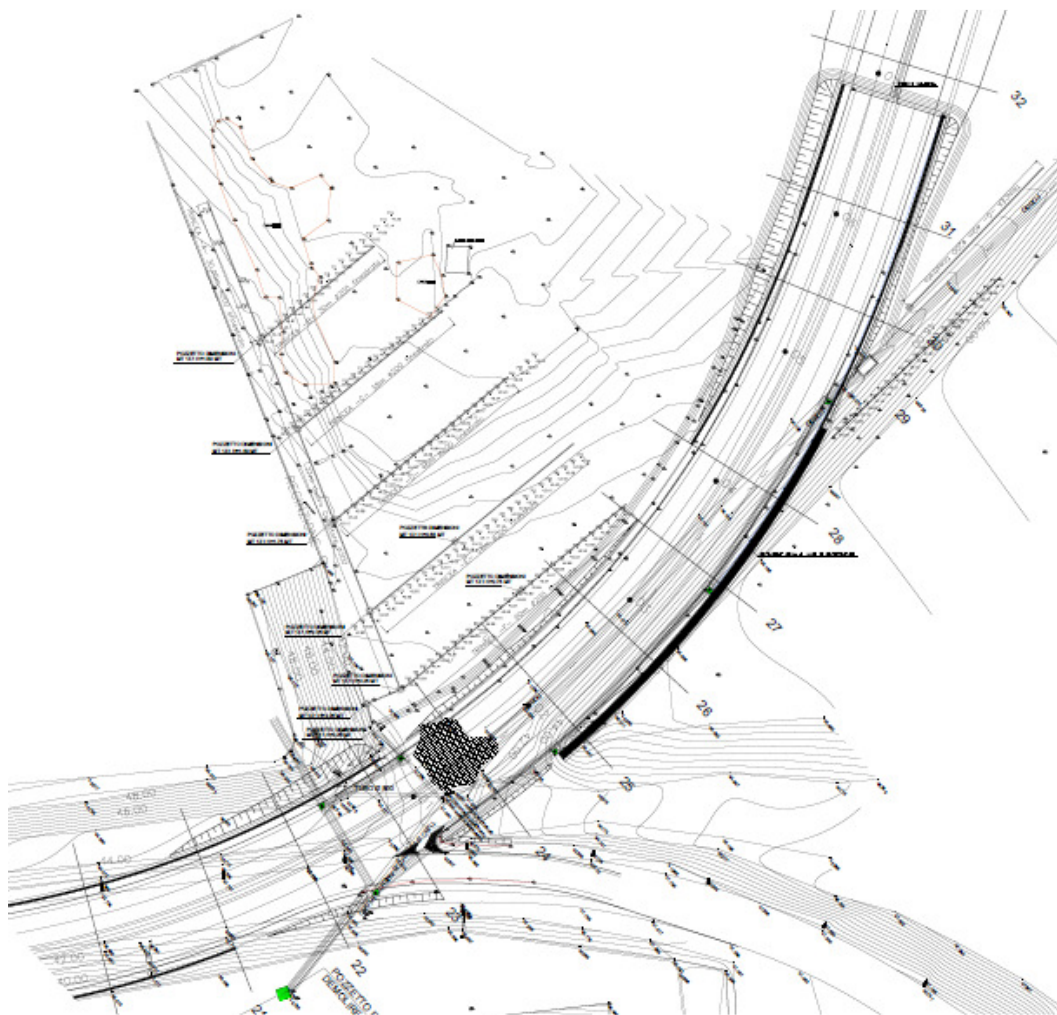


FIGURA 3.1 - PLANIMETRIA TRINCEE DRENANTI

La sistemazione finale prevede il rinterro della parte superiore delle trincee con terreno vegetale ai fini del ripristino ambientale.

Nella parte terminale di valle le trincee saranno realizzate con una sezione drenante a tutta altezza in modo tale da consentire il drenaggio delle acque superficiali che si accumulano al piede del versante in corrispondenza della carreggiata lato mare di Via Marchi.



SEZIONE A-A SCALA 1:10

Diagram illustrating the cross-section (SEZIONE A-A) of a drainage system, showing the following layers and components:

- Rinterro con terreno vegetale
- Pietrame scapolo D=50-150mm
- Nastro di segnalamento
- Geotessuto 200g/m²
- Ghiaia lavata D=5-7mm
- Tubo Ø200 finestrato

Dimensions and labels:

- Width: Variabile
- Height segments: 10, 35, 50, 90
- Overall height: Variabile
- Tube diameter: Ø200

FIG. 3.3 - SEZIONE TIPO 1 TRINCEA DRENANTE PROFONDA (ZONA DI MONTE)

RELAZIONE PAESAGGISTICA

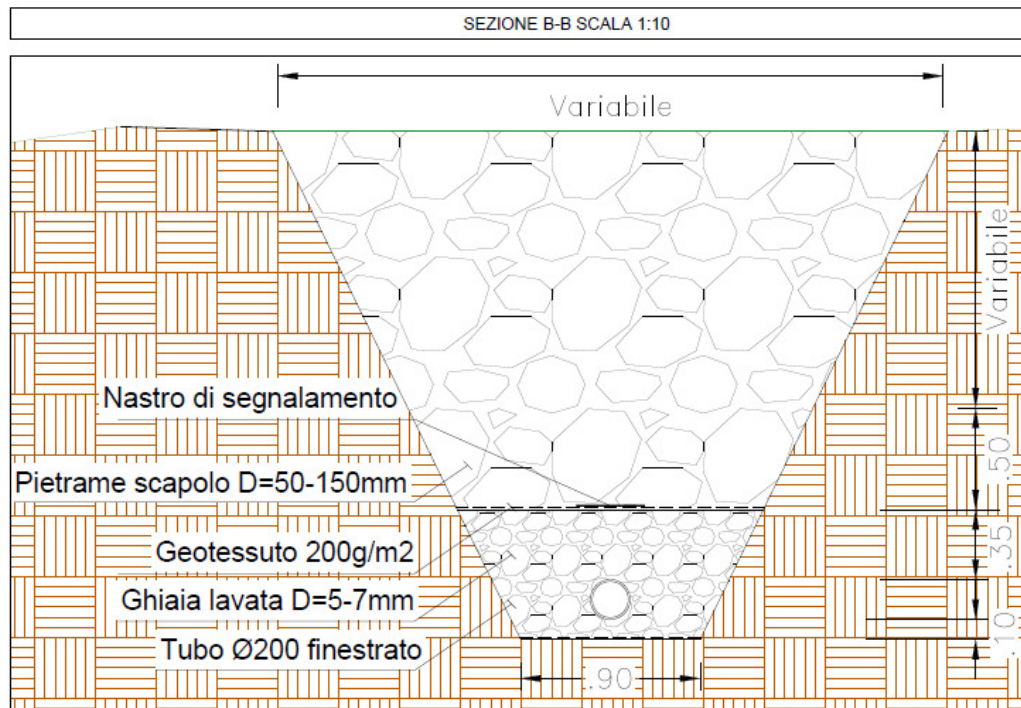


FIG. 3.4 - SEZIONE TIPO 1 TRINCEA DRENANTE A TUTTA ALTEZZA (ZONA DI VALLE)

5. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Geomorfologia

L'area in esame s'impone ad una quota di circa 45 m s.l.m., in un ambito grossomodo pianeggiante o blandamente acclive (pendenze <15°), situato in destra idrografica del Fosso del Prete.

Dal punto di vista morfodinamico l'area risulta scevra da fenomeni di dissesto gravitativo in atto o allo stato latente; non sono stati altresì individuati significativi indizi riconducibili a fenomeni di erosione accelerata di tipo lineare o areale.

A conferma delle buone condizioni di stabilità generale, come si evince dallo stralcio del P.A.I. (in figura 4), la zona in esame non è ricompresa tra quelle perimetrate per pericolosità geomorfologica e/o idraulica.

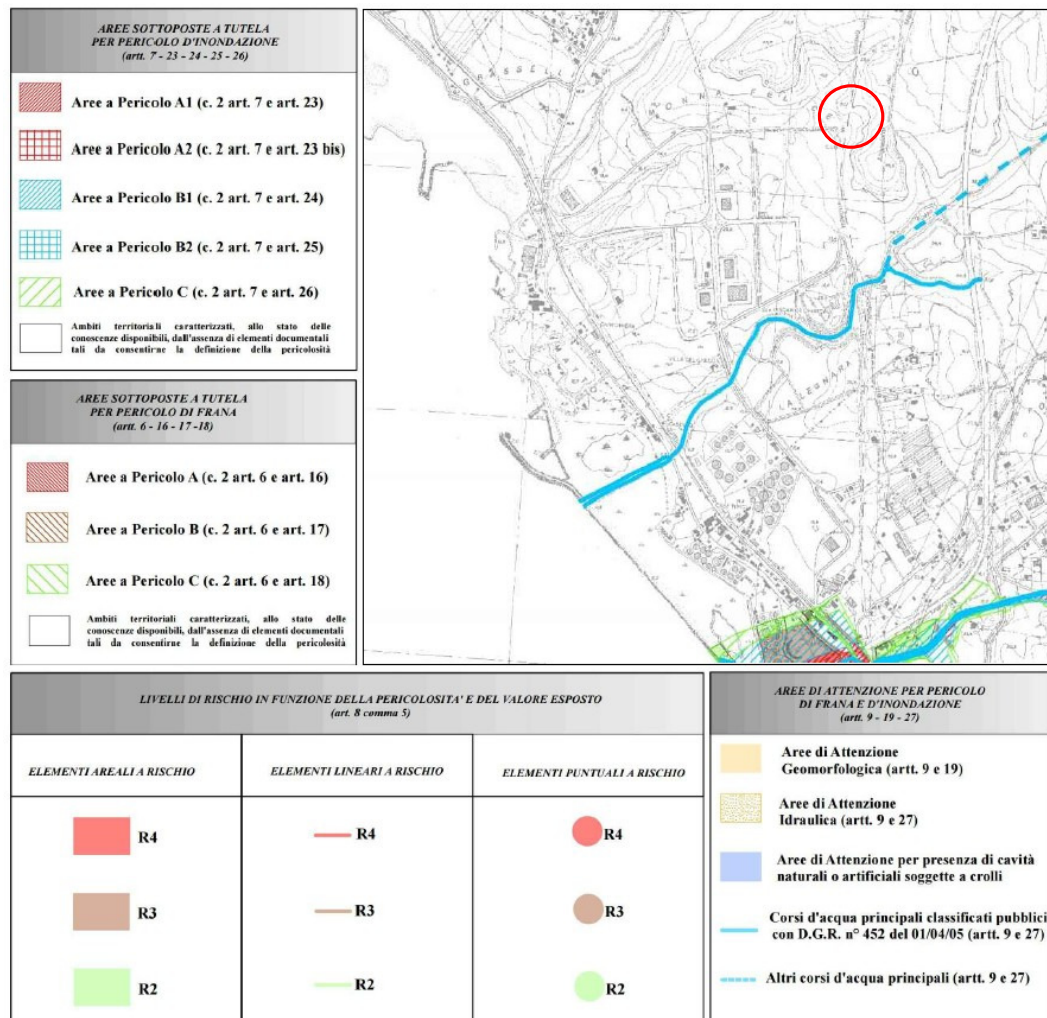
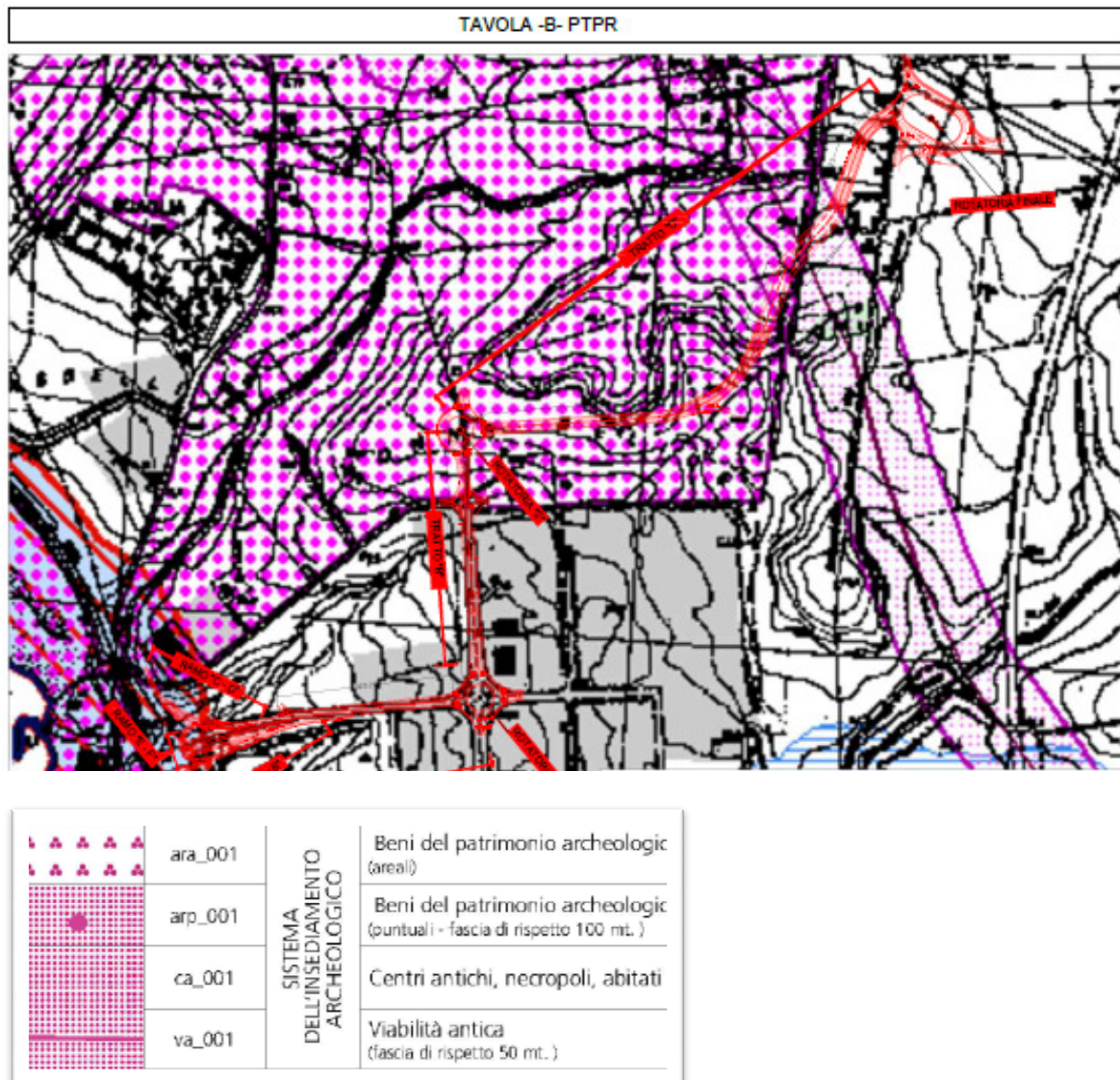


FIGURA 4: STRALCIO TAVOLA 2.08 NORD P.A.I. (PIANO STRALCIO ASSETTO IDROGEOLOGICO)

Dal punto di vista paesaggistico va evidenziato che seppur limitrofa ad aree fortemente antropizzate, in parte industriali, l'area oggetto dello scavo delle trincee drenanti risulta far parte del Paesaggio Agrario di Valore ed è interessata dalla presenza del vincolo Archeologico come si può apprezzare dalle rappresentazioni grafiche seguenti:



RELAZIONE PAESAGGISTICA



In relazione alla presenza del vincolo archeologico, è necessario ai sensi del procedere ai sensi dell'Art. 146 del Codice D.Lgs42/2004 (Autorizzazione paesaggistica) ed alla contestuale verifica dell'interesse archeologico.