STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE

PARCHEGGI: RELAZIONE TECNICA

25/05/2017

EURNOVA srl – Stadio TDV SpA
Stadio della Roma- Tor di Valle

Disciplina	Viabilità
Stato del progetto	Adattamento Progetto Definitivo
Comparto	Generale
Descrizione	PARCHEGGI A RASO: RELAZIONE TECNICA

Numero Emissione	01
Numero Revisione	00
Data Emissione	25.5.17
Motivazione della Emissione	Adattamento Progetto Definitivo Stadio della Roma/Tor di Valle

Progettista Incaricato, *Nome Società/ Logo*

GESVIM SRL
via Poli, n° 29
00187 Roma (RM) - Italia
T: +39 06 69190966
Ing. Errico Stravato
Ing. Alessandro Zara
Ing. Pasquale Simonetti
Geom. Danilo Spicciani

Firma e timbro

ORDINE INGEGNERI PROVINCIA DI CAGLIARI
N. 5838 Dott. Ing. ALESSANDRO ZARA

REGISTRO DELLE REVISIONI

E	R	Data	Motivo Emissione	Redige	Verifica	Approva
01	00	25.5.17	Adattamento Progetto Definitivo Stadio della Roma/Tor di Valle	AM	FC	AZ

CODIFICA ELABORATO

DEF	U	PAR	00	VB	9210	1400	G	00000	GSM	00

PROPONENTE

Eurnova s.r.l.

EURNOVA s.r.l.

Proprietà EURNOVA srl in partnership con Stadio TDV SpA

Indice

1. Introduzione 4
1.1. Superfici e Dati Dimensionali 4
1.2. Schema di Circolazione 6
2. Capitolo 2 10
2.1. Preparazione Area 10
2.2. Sottofondo 10
2.3. Pavimentazioni 11
2.4. Sistemazione a Verde 11
3. Riferimenti Normativi e Bibliografici 11

1. Introduzione

La seguente relazione ha per oggetto la proposta di fattibilità dei parcheggi pubblici e ad uso pubblico necessari a soddisfare le esigenze da standard e in ottemperanza alla normativa Coni (come riportato nella relazione illustrativa del progetto urbanistico) nell'ambito dell'intervento per la realizzazione del Nuovo Stadio di Calcio della Roma, che sarà ubicato nel quadrante sud-ovest della città, nel sito del vecchio ippodromo del quartiere Tor di Valle, Municipio XII del Comune di Roma, tra il GRA e l'autostrada per l'aeroporto internazionale di Fiumicino.

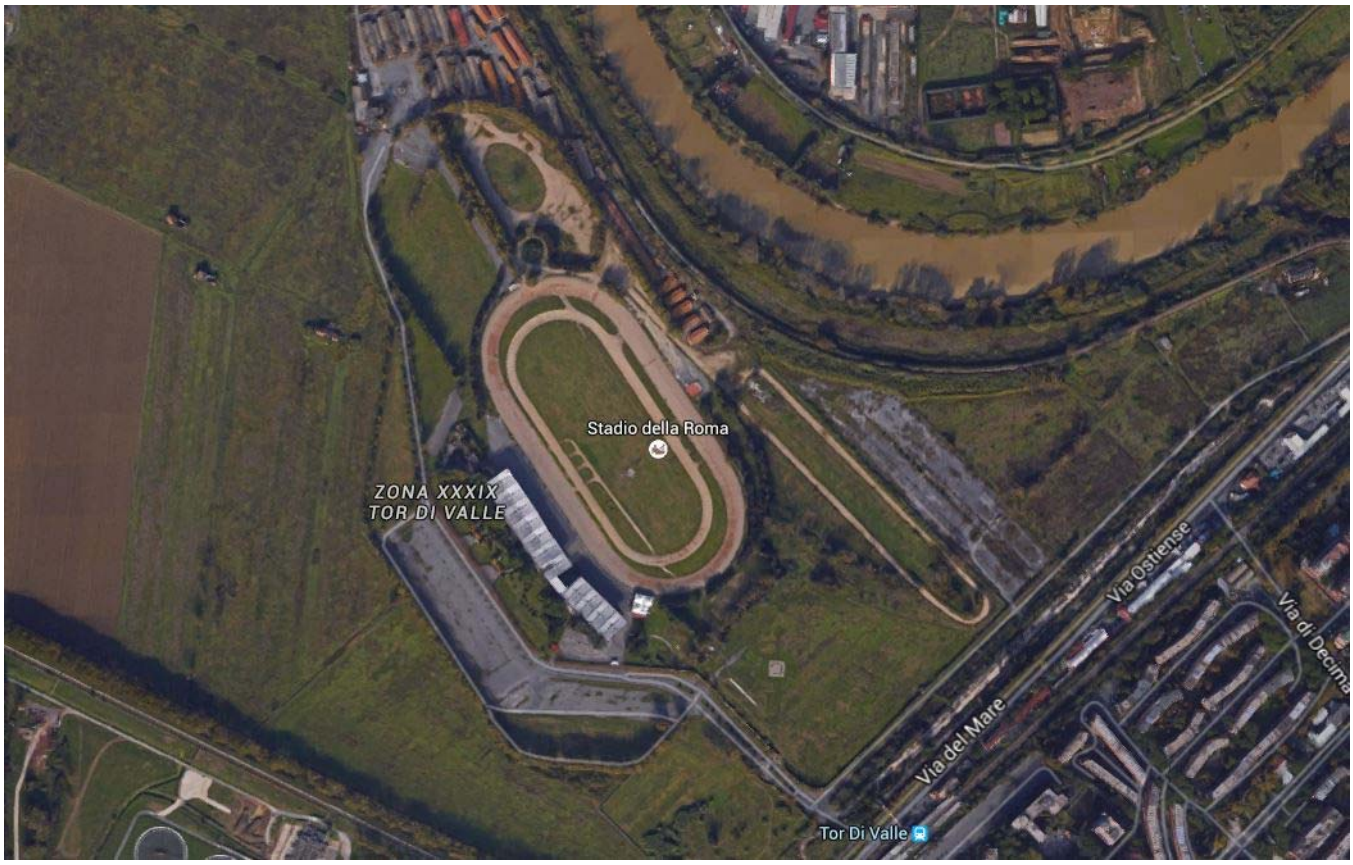

Immagine 1.1. – Inquadramento dell'area

1.1. Superfici e Dati Dimensionali

Sulla base della zonizzazione, sono state progettate delle aree a raso per il parcamento dei mezzi previsti dalla ripartizione modale del traffico di arrivo allo stadio, rispettando le fasce di pertinenza stradale nei vari tratti della viabilità progettata, mantenendo la superficie fondiaria di ogni parcheggio sempre esterna alla sede stradale e alla corrispondente pertinenza. I parcheggi a raso, saranno a destinazione pubblica ed assolveranno in parte la funzione di Standard Urbanistico per il comparto Business (si faccia riferimento alle indicazioni contenute nello specifico documento di indirizzo urbanistico), in parte saranno destinati a parcheggio pubblico per moto, bus ed auto relativi agli "Eventi Stadio". In particolare le tre grandi aree esterne sono state dunque razionalizzate nelle seguenti destinazioni:

PARCHEGGIO	*SETTORI*	SUPERFICIE FONDIARIA (mq)	STALLI AUTO	STALLI MOTO	STALLI BUS
P1	***TOTALE***	***7.145***	*117*	*0*	*0*
P3	***TOTALE***	***42.683***			
	P3 SUD	*34.683*	*178*	*2.180*	*24*
	P3 TRIGORIA	*8000*	*255*	*0*	*0*
P4	***TOTALE***	***43.698***			
	P4 EST	*34.289*	*424*	*3.745*	*0*
	P4 ROMAVILLAGE	*9.400*	*251*	*0*	*0*
P5	***TOTALE***	***29.335***	*542*	*699*	*0*
TOTALE		***122.861***	***1.767***	***6.624***	***24***

Nell'immagine seguente è possibile osservare la zonizzazione dei parcheggi.

Immagine 1.2. – Denominazione parcheggi da zonizzazione

1.2. Schema di Circolazione

Sono state previste corsie di manovra per i bus di larghezza da 7,00 m; stalli a 45°, di larghezza di 4,00 m per una lunghezza pari a 13,50 m. A lato di ogni stallo per I pullman sono previsti marciapiedi di sicurezza di larghezza minima 2,00 m.
Per quanto riguarda i corselli di manovra delle auto sono stati progettati a senso unico di marcia con larghezza di 5,50 mt, come stabilito dalla normativa vigente in materia.
Il criterio di dimensionamento degli stalli, delle loro varie modalità di raggruppamento e della viabilità interna ha seguito gli schemi già utilizzati in precedenti piani dalla Ripartizione Traffico del Comune di Roma ed il P.G.T.U.
Il dimensionamento degli stalli rispetta le richieste del Committente e della Conferenza dei Servizi, adottando stalli a 90°, di larghezza di 2,50 m per una lunghezza pari a 5,00 m, al fine di agevolare al massimo l'utilizzo del parcheggio, anche per le auto di maggiori dimensioni.
Per quanto riguarda i corselli moto sono state previste corsie a doppio senso di marcia con dimensione di 3,00 mt come stabilito dalla normativa vigente in materia; stalli a 90°, di larghezza di 1,00 m per una lunghezza pari a 2,00 m.

Figura 1.3-Parcheggio P1

Figura 1.4 -Parcheggio P3

Figura 1.5 - Parcheggio P4

Figura 1.6 - Parcheggio P5

2. Capitolo 2

2.1. Preparazione Area

Prima di eseguire le opere civili per la realizzazione dei parcheggi a raso sarà prevista una fase di preparazione dell'area consistente nello scoticamento del terreno vegetale superficiale con deposito delle terre nell'ambito dell'area Tor di Valle per un suo eventuale successivo riutilizzo all'interno dell'area, laddove possibile.
Una volta completata la pulizia dell'area si potrà procedere con i movimenti terra.
Lo scavo necessario per la bonifica e lo scoticamento è previsto fino alla quota di -0,70 m rispetto alla quota attuale del piano campagna.

2.2. Sottofondo

Per la realizzazione dei parcheggi, la prima operazione da eseguire sarà il livellamento dell'area con opere di scavo e bonifica con riporto secondo le quote di progetto.
Successivamente verrà effettuato il riempimento dello scavo con materiale alleggerito tipo argilla espansa nel parcheggio e terre da rilevato tipo A1-A2_4-A2_5-A3, al di sopra del quale verrà poi posato uno strato composto da inerte di granulometria adeguata (tout-venant) che andrà opportunamente steso.

Una volta realizzato il sottofondo dovranno essere eseguiti gli scavi a sezione obbligata per le reti interrate, quali la rete di raccolta di acqua piovana e cavidotti elettrici. Dovranno essere eseguiti anche gli scavi per l'inserimento di pozzetti, caditoie, vasche di prima pioggia.
Dopo la realizzazione del sottofondo, si procederà alla stesura della pavimentazione superficiale del parcheggio.

2.3. Pavimentazioni

2.3.1. Strade principali

-	sottofondo in misto granulare	20	cm
-	fondazione in misto granulare riciclato cementato	25	cm
-	strato di base in tout-venant bitumato	14	cm
-	strato di collegamento (binder)	7	cm
-	strato di usura	3	cm
	per uno spessore complessivo di	***69***	***cm***

2.4. Sistemazione a Verde

Le aree del verde di mitigazione sono state progettate con prevalenza di alberi e arbusti di specie autoctone, in grado di garantire principalmente una funzione ecologico-ambientale oltre che protettiva, sia lungo il perimetro di ciascun parcheggio che nelle aree a verde realizzate tra gli stalli delle auto e lungo i percorsi pedonali di collegamento agli altri comparti dell'intervento generale di Tor di Valle.
In particolare ci si è orientati verso la scelta di essenze tipo Acer campestre (Acero campestre), Cercis siliquastrum (Albero di giuda), prunus cerasifera (mirabolano) ecc., ovvero specie arboree che presentano determinati requisiti, quali: resistenza ai diversi inquinanti atmosferici, capacita di ridurre il rumore, resistenza alle malattie e rusticità, capacita di ridurre la carica batterica dell'aria, ridotte esigenze di manutenzione, resistenza meccanica agli agenti atmosferici avversi, resistenza alla siccità.
Il verde all'interno dei parcheggi infatti, costituisce un fondamentale elemento di presenza ecologica ed ambientale, che contribuisce in modo sostanziale a mitigare gli effetti di degrado e gli impatti prodotti dalla presenza delle auto e può contribuire a regolare gli effetti del microclima locale attraverso l'aumento dell'evapotraspirazione, regimando così i picchi termici estivi con una sorta di effetto di "condizionamento" naturale dell'aria.

3. Riferimenti Normativi e Bibliografici

Alcune indicazioni inerenti i principali riferimenti normativi sono fornite qui di seguito:

- D.Lgs 285/1992 "Nuovo codice della strada" e s.m.i.;
- DPR. 495/1992 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada";
- Piano Generale del traffico Urbano (PGTU) di Roma, aggiornamento;
- D.M. 1444/68 dal titolo "Limiti inderogabili di densità edilizia, di altezza, di distanza tra i fabbricati e rapporti massimi tra spazi destinati agli insediamenti residenziali e produttivi e spazi pubblici o riservati alle attività collettive, al verde pubblico o a parcheggi da osservare ai fini della formazione dei nuovi strumenti urbanistici o della revisione di quelli esistenti, ai sensi dell'art. 17 della legge 6 agosto 1967, n. 765";
- DPR 503/1996 "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici";
- DM LL.PP.236/1989: Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche;

- Bozza 22/01/2015: Regolamento per gli interventi, la tutela e la fruizione del patrimonio verde urbano (pubblico e privato);
- Ispra: Strumenti di pianificazione del verde urbano in Italia.