

# STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE

OPS

Ponte ciclo-pedonale sul Tevere - Relazione Architettonica

25/05/2017

Disciplina	ARCHITETTURA
Stato del progetto	Adattamento Progetto Definitivo
Comparto	Generale
Descrizione	OPS Ponte ciclo-pedonale sul Tevere - Relazione Architettonica
Numero Emissione	01
Numero Revisione	00
Data Emissione	25/05/2017
Motivazione della Emissione	Adattamento Progetto Definitivo Stadio della Roma/Tor di Valle

Progettista Incaricato, Nome Società/ Logo



*Paolo Desideri*

Firma e timbro

**ABDR**

ABDR ARCHITETTI ASSOCIATI

**REGISTRO DELLE REVISIONI**

E	R	Data	Motivo Emissione	Redige	Verifica	Approva
		25/05/2017	Adattamento Progetto Definitivo Stadio della Roma/Tor di Valle			

**CODIFICA ELABORATO**

DEF	O	PPT	01	AR	2360	1400	G	ADB	00	00
-----	---	-----	----	----	------	------	---	-----	----	----

PROPONENTE

Eurnova s.r.l.

*Eurnova s.r.l.*

## Indice

Indice .....	3
1. INTRODUZIONE.....	4
2. IL PROGETTO ARCHITETTONICO.....	5
2.1. Descrizione generale .....	5
2.2. Dettagli architettonici.....	6
3. IL SISTEMA FUNZIONALE.....	7
4. DESCRIZIONE DEI MATERIALI .....	10

## 1. INTRODUZIONE

La realizzazione del nuovo stadio della Roma e del Business Park nell'area dell'ippodromo di Tor di Valle comporta la necessità di infrastrutturare l'area in maniera rilevante in considerazione dei nuovi flussi che il nuovo comparto genererà. In particolare al fine di supportare in modo adeguato il nuovo comparto urbano si sono rese necessarie opere di adeguamento della rete viaria e opere di implementazione del sistema di trasporto su ferro.

La presente relazione descrive il progetto definitivo della passerella ciclo pedonale di collegamento tra l'area dello stadio e la stazione ferroviaria della Magliana.

La **passerella ciclopedonale** rappresenta un sistema fondamentale per la realizzazione di una rete infrastrutturale completa ed interconnessa; un rilevante elemento di connessione tra le nuove aree costruite ed il sistema dei percorsi esistenti. Di seguito nel Capitolo 3 sono descritte le connessioni funzionali del nuovo ponte con i percorsi ciclo pedonali esistenti. Il ponte collegherà pedonalmente l'area con la stazione Magliana delle ferrovie dello Stato sulla tratta Roma Fiumicino e conterà il sistema di ciclabile sul Tevere con la rete infrastrutturale di questo quadrante di città.



Immagine 1.1. – Vista dall'alto del ponte ciclopedonale

## 2. IL PROGETTO ARCHITETTONICO

### 2.1. Descrizione generale

Il ponte ciclopedonale è un sistema complesso finalizzato al collegamento funzionale tra l'area dello stadio e la città verso la Stazione della Magliana. La passerella attraversa diversi contesti di cui il principale è rappresentato dal fiume Tevere. Sovrapassa altresì l'autostrada Roma-Fiumicino ed un'area industriale attrezzata con capannoni ed attività commerciali. Per una corretta lettura dell'infrastruttura il progetto è stato suddiviso in quattro aree distinte che corrispondono a differenti porzioni dell'opera stessa. In particolare:

- Zona A: Discenderie lato stadio
- Zona B: Ponte strallato sul fiume Tevere
- Zona C: Viadotto sull'autostrada ed area industriale
- Zona D: Discenderie lato Magliana

#### Zona A: Discenderie lato stadio

Il primo tratto si compone di elementi di raccordo con i percorsi del parco fluviale. Una lunga rampa ciclopedonale raccorda attraverso un terrapieno i percorsi del parco con l'impalcato del ponte pedonale, superando il dislivello determinato dalle esigenze di oltrepassare l'argine del fiume e mantenere l'impalcato del ponte ad una quota adeguata rispetto alle interferenze.

Nella zona dell'area dello stadio il progetto prevede anche un collegamento con una cordona che collega più rapidamente l'infrastruttura con il nuovo parco fluviale. La pista ciclabile trova quindi la sua continuità sia all'interno del nuovo sistema di piste sia ricollegandosi alla pista ciclabile esistente posizionata sull'argine del Tevere in riva sinistra.

#### Zona B: Ponte strallato sul fiume Tevere

Il tratto di attraversamento del fiume è realizzato con una struttura in acciaio strallata. Il tratto di attraversamento del Tevere è quello più iconico e plastico. E' lungo 120 metri e largo 8 metri. La soluzione immaginata è quella di un ponte strallato composto da un elemento verticale inclinato che nasce da uno sperone di terra che si solleva sul fiume dove viene appeso l'impalcato del ponte con stralli posti a distanza di 30 metri. Questa soluzione permette di realizzare grandi luci strutturali con elementi leggeri. La passerella ciclo pedonale è realizzata in acciaio e dotata di parapetti di altezza 1.5 metri. Un sistema di panche permettono una sosta ideale per il godimento del paesaggio circostante suddividendo anche in due piste da 4 metri di larghezza l'impalcato della passerella.

#### Zona C: Viadotto sull'autostrada ed area industriale

La seconda porzione della passerella è lunga 180 metri e larga 8 metri; questa parte realizza l'attraversamento al di sopra dell'autostrada e di alcune aree urbanizzate. In questa situazione la soluzione tipologica strutturale a viadotto su unico appoggio centrale consente di minimizzare gli impatti a terra della struttura e permette di intaccare al minimo le proprietà private che attraversa. L'impalcato, sempre in acciaio, continua la soluzione del primo tratto dando unità formale a tutta la passerella.

#### Zona D: Discenderie lato Magliana

Il terminale si configura come uno spazio di discesa contenuto all'interno di una volumetria che restituisce un'immagine iconica al collegamento verticale. Il sistema si compone di una scala pedonale e di un ascensore per l'abbattimento delle barriere architettoniche.

## 2.2. Dettagli architettonici

Il ponte ha una forte caratterizzazione architettonica dal punto di vista dei materiali e della soluzioni tecnologiche. Un'immagine uniforme caratterizza i diversi tratti dell'opera progettata dando unità figurativa al manufatto. In relazione al contesto ambientale sono stati utilizzati materiali duraturi e facilmente manutenibili. In particolare il ponte si caratterizza per un'immagine definita dalle lamiere e dall'acciaio. I parapetti sono in pannelli di lamiera tesata su una sottostruttura in acciaio. Questa soluzione permette di restituire grande trasparenza e leggerezza al ponte oltre che fornire una ottimizzazione dal punto di vista del vento e delle turbolenze che sono caratteristiche del contesto fluviale.

Dall'interno sarà anche molto godibile il contesto esterno sia dal percorso pedonale, attrezzato con panche per la sosta, sia dalla pista ciclabile.

Il parapetto viene caratterizzato poi con soluzioni di "rialzo" laddove per questioni normative e di sicurezza è necessaria una barriera di altezza maggiore del metro e dieci standard del parapetto del ponte. In questi casi sono previsti degli elementi prismatici composti da pannelli di lamiera piena montati su sottostruttura metallica di corten. In corrispondenza dell'impianto di sollevamento ACEA in adiacenza con il carroponete si provvederà alla soluzione sopradescritta. Anche in corrispondenza dell'attraversamento dell'autostrada e su entrambe i lati il parapetto sarà alzato fino a quota +3.00 metri sul livello di calpestio al fine del rispetto della norma relativa al lancio degli oggetti dall'alto. Anche in corrispondenza della zona industriale ed al fine di schermatura per privacy delle zone private il ponte sarà dotato di elementi più alti di schermatura.

Anche l'aspetto notturno del ponte sarà armonizzato da un sistema continuo di illuminazione. Una luce su pali dall'alto permetterà di percorrere in modo sicuro e correttamente illuminato l'intera infrastruttura. Il progetto prevede poi alcune luci "d'accento". In particolare due strisce continue in prossimità dell'attacco a terra del parapetto sull'impalcato che definiranno una linea continua parallela alla percorrenza del ponte.

Anche "l'antenna", elemento piegato a sostegno degli stralli del ponte sarà illuminata così come i singoli cavi con apposito sistema a led realizzato ad hoc per il ponte.

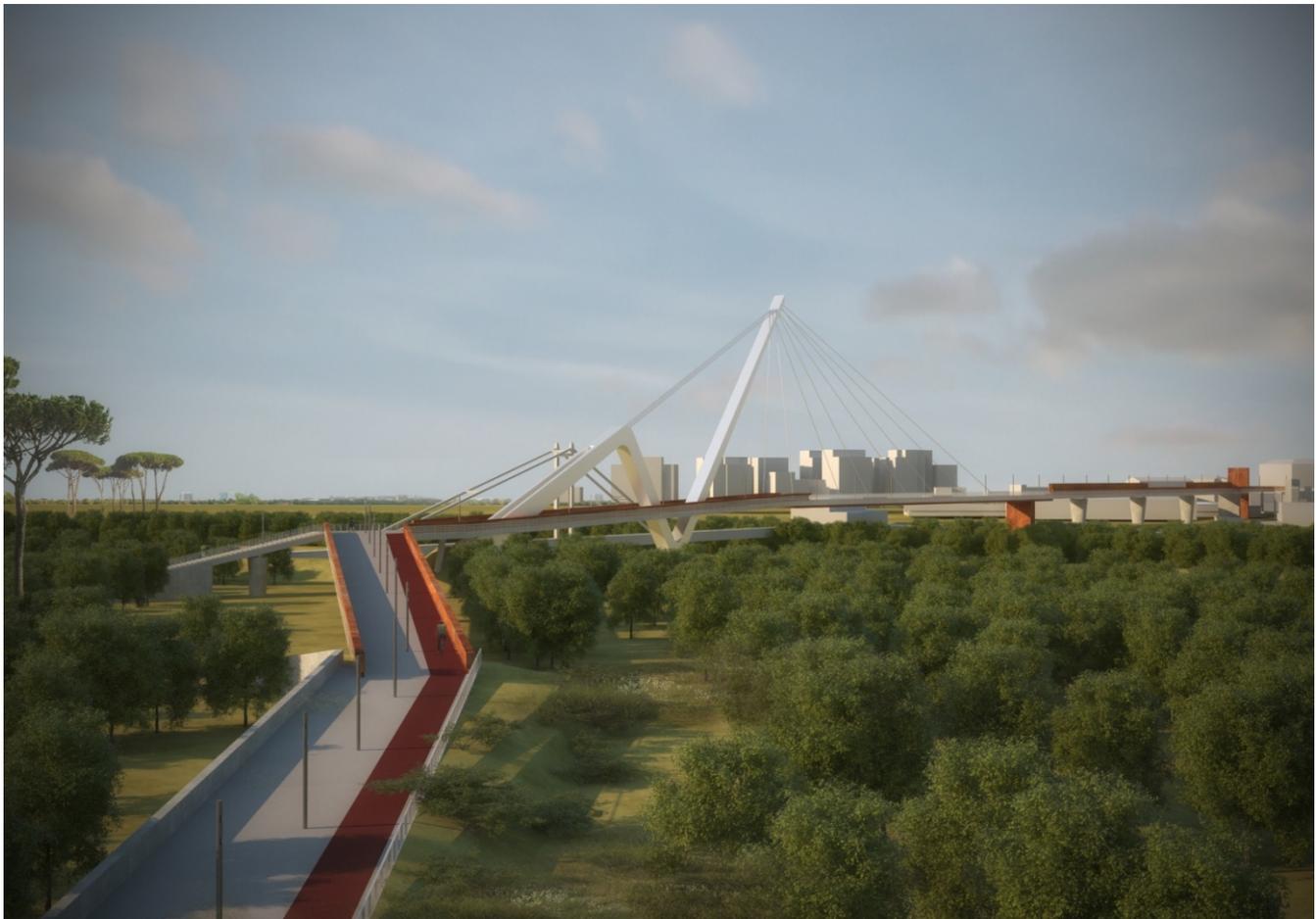


Immagine 1.2. – Vista verso il ponte dalla rampa ciclo-pedonale

### 3. IL SISTEMA FUNZIONALE

Il nuovo ponte ciclopedonale permette il collegamento diretto tra l'area della Magliana e gli spazi ricettivi del nuovo stadio, garantendo anche l'accesso al parco sul Tevere e alla pista ciclabile esistente mediante due distinti percorsi, uno pedonale con una sezione media di 4.60 metri ed uno ciclabile con sezione media 2.40 metri. Il collegamento al "piede" lato Magliana consente anche un collegamento poi diretto con la Stazione Ferroviaria della Magliana della linea FL1.

L'intero percorso si sviluppa a partire dalla banchina Ovest della ferrovia per una lunghezza di circa 380 metri superando l'autostrada Roma Fiumicino, e i due argini del Tevere per poi ridiscendere mediante un sistema alternato di scale, rampe e pista ciclabile verso l'area del nuovo stadio.

Il percorso è delimitato da un parapetto alto 1.50 metri che si alza fino ad un'altezza di 2.50 metri in corrispondenza del tratto autostradale.

Il livello della passerella è di 7.30 metri rispetto alla quota banchina (0.00 di progetto pari a +22.30 sul L.L.M.) garantendo in tal modo la luce libera minima sull'autostrada e sui due argini del Tevere.

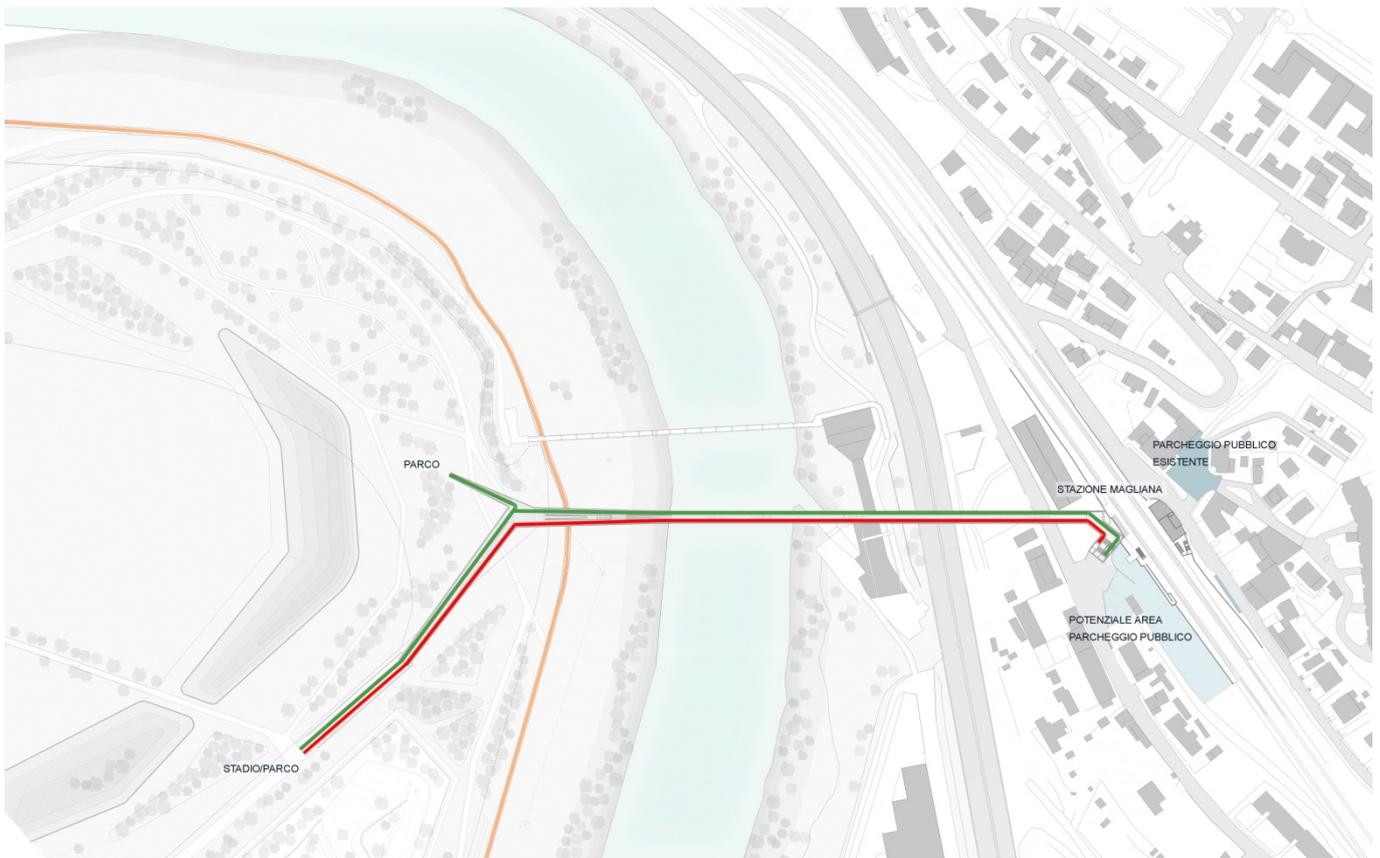


Immagine 1.3. – Schema generale dei flussi

Il ponte pedonale a Nord Est è collegato con la Stazione Magliana mediante il sottopassaggio esistente, qui ,all'esterno della banchina, su Via della Magliana è possibile risalire sul ponte mediante la pista ciclabile che si ricongiunge con quella esistente al di là del Tevere, con un sistema di scale e con un montacarichi che permette l'accessibilità alle persone disabili, nonché il trasporto delle biciclette.

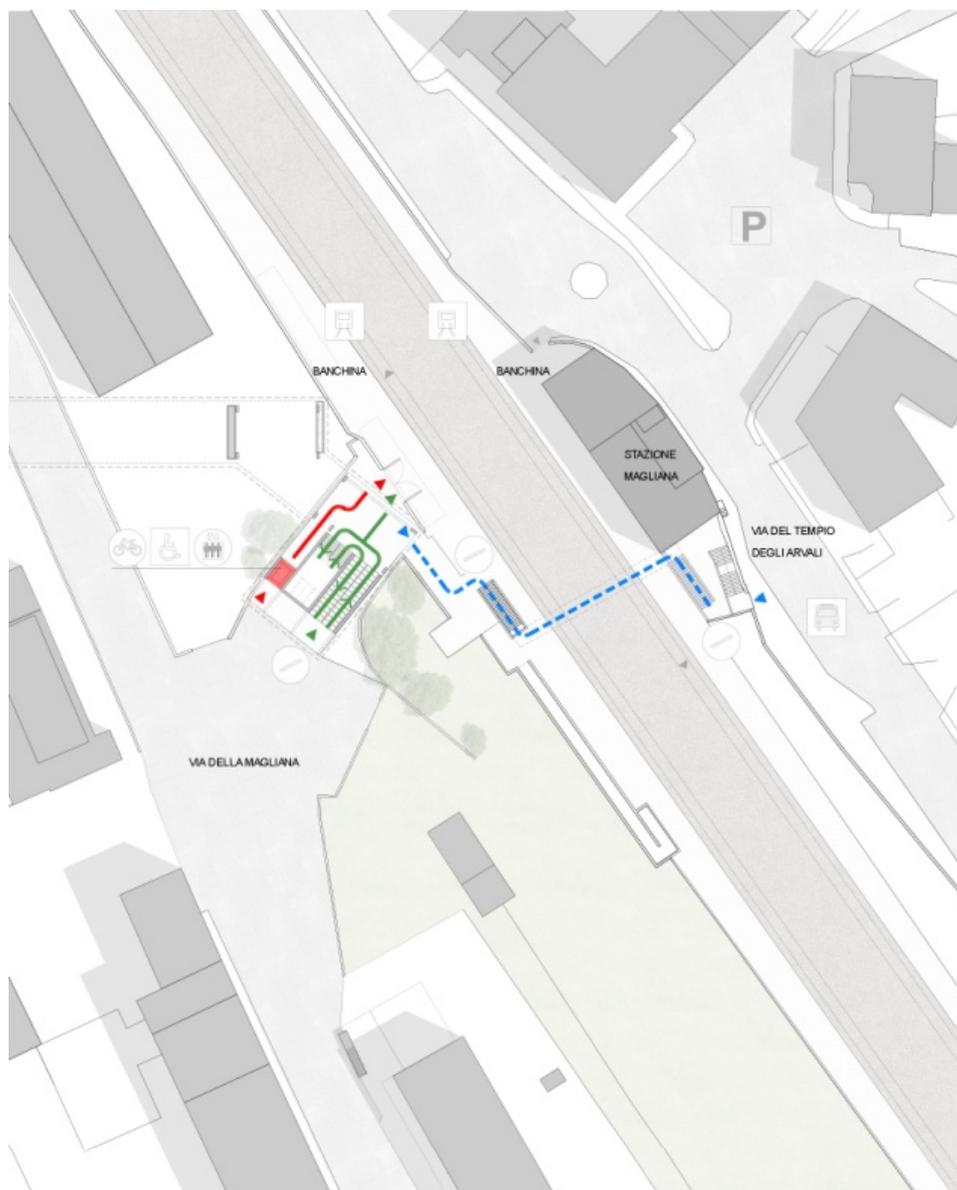


Immagine 1.4. – Schema dei flussi, discenderie lato Magliana quota 12.50

I percorsi e le fermate dei trasporti pubblici sul lato Magliana sono mantenuti inalterati e si collegheranno ai nuovi percorsi previsti dal ponte ciclopedonale.

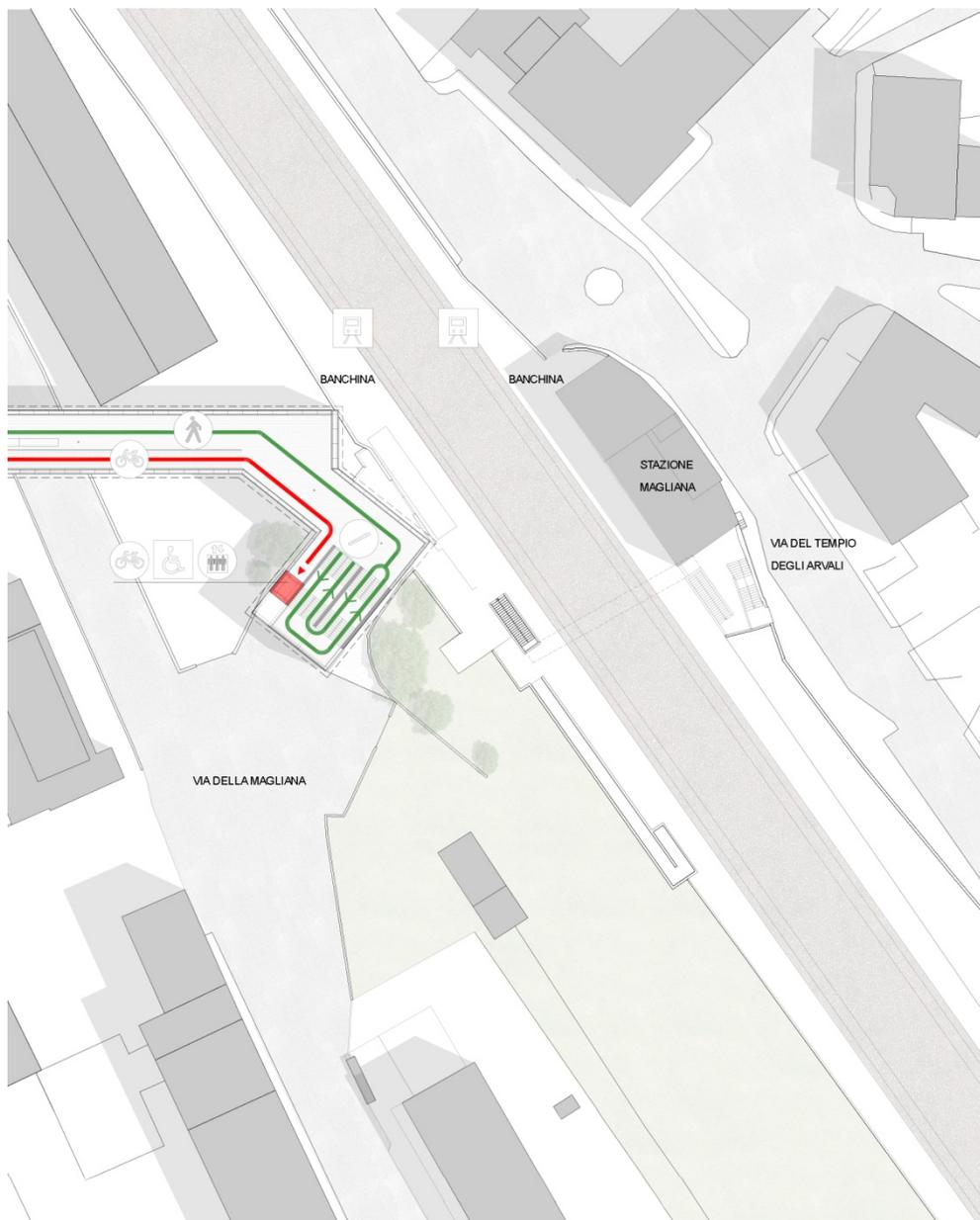


Immagine 1.5. – Schema dei flussi, discenderie lato Magliana quota 22.30

#### 4. DESCRIZIONE DEI MATERIALI

Particolare attenzione è stata prestata alla scelta dei materiali di finitura, alle morfologie costruttive ed alla qualità architettonica complessiva. Altro requisito fondamentale è la facilità di manutenzione, cioè in grado, in aggiunta all'elevato standard della sua durevolezza, di poter assicurare nel tempo una estrema facilità di manutenzione grazie all'adozione di materiali e tecniche costruttive consolidate o, laddove sono state utilizzate tecnologie costruttive complesse, le stesse contengono nella loro struttura tecnologica, sistemi pensati per la manutenzione.

Relativamente alla passerella vera e propria, le strutture sono state trattate con verniciature in grado di diminuire al massimo la loro manutenzione; relativamente alla finitura la verniciatura realizzata in officina sarà poliuretanica, con colorazione in grado di evidenziare al massimo la forma architettonica e la rifrazione dell'illuminazione rgb architettonica; in grado sia di creare un'illuminazione bianca neutra, sia un'illuminazione coreografica nelle giornate delle partite o di altri eventi speciali.

Tale illuminazione metterà in risalto gli elementi strutturali della passerella e i cavi di strallo del ponte stesso.

La pavimentazione del percorso realizzata in gomma al fine di garantire la leggerezza della struttura ed un buon effetto architettonico, uniti ad una durabilità e manutenibilità del materiale.

La parte di pista ciclabile sarà invece trattata con una pavimentazione continua in gomma specifica anche per piste ciclabile, con un grado di uniformità adatto alla percorrenza di biciclette rollerblade skate etc. La colorazione della pista ciclabile manterrà il colore grigio come la pavimentazione in battuto di cemento che verrà utilizzato per la parte delle discenderie che dalla quota ponte scende alla quota delle banchine. Le scale saranno realizzate con elementi prefabbricati monolitici di cemento con un grado antiscivolo adatto per esterno, e i pianerottoli saranno realizzati sempre in cemento prefabbricato con lastre lineari 30x120 cm e spessore adeguato a sostenere un altro grado di traffico. Relativamente al volume discenderie, le pareti realizzate in acciaio saranno rivestite dalle stesse reti tesate utilizzate per i parapetti del ponte stesso. Il progetto è completato con percorsi loges e mappe tattili per ipo/non vedenti.

Tutte le ringhiere e i corrimano della stazione saranno realizzati in acciaio inox, materiale riconosciuto per la sua elevata resistenza e durabilità. L'illuminazione di fruibilità del ponte è realizzata con pali di illuminazione lineari, con moduli di illuminazione regolabili per direzione e flusso a secondo delle esigenze e in grado di alloggiare, nel medesimo palo anche telecamere di controllo e di sicurezza.



Immagine 1.6. – Vista del ponte dalla Magliana



## 5. Capitolo 2

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Aenean commodo ligula eget dolor. Aenean massa. Cum sociis natoque penatibus et magnis dis parturient montes, nascetur ridiculus mus. Donec quam felis, ultricies nec, pellentesque eu, pretium quis, sem. Nulla consequat massa quis enim. Donec pede justo, fringilla vel, aliquet nec, vulputate eget, arcu. In enim justo, rhoncus ut, imperdiet a, venenatis vitae, justo. Nullam dictum felis eu pede mollis pretium. Integer tincidunt. Cras dapibus. Vivamus elementum semper nisi. Aenean vulputate eleifend tellus. Aenean leo ligula, porttitor eu, consequat vitae, eleifend ac, enim. Aliquam lorem ante, dapibus in, viverra quis, feugiat a, tellus. Phasellus viverra nulla ut metus varius laoreet. Quisque rutrum. Aenean imperdiet. Etiam ultricies nisi vel augue. Curabitur ullamcorper ultricies nisi. Nam eget dui. Etiam rhoncus. Maecenas tempus, tellus eget condimentum rhoncus, sem quam semper libero, sit amet adipiscing sem neque sed ipsum. Nam quam nunc, blandit vel, luctus pulvinar, hendrerit id, lorem. Maecenas nec odio et ante tincidunt tempus. Donec vitae sapien ut libero venenatis faucibus. Nullam quis ante. Etiam sit amet orci eget eros faucibus tincidunt. Duis leo. Sed fringilla mauris sit amet nibh. Donec sodales sagittis magna. Sed consequat, leo eget bibendum sodales, augue velit cursus nunc,



Immagine 1.1. – Descrizione immagine

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Aenean commodo ligula eget dolor. Aenean massa. Cum sociis natoque penatibus et magnis dis parturient montes, nascetur ridiculus mus. Donec quam felis, ultricies nec, pellentesque eu, pretium quis, sem. Nulla consequat massa quis enim. Donec pede justo, fringilla vel, aliquet nec, vulputate eget, arcu. In enim justo, rhoncus ut, imperdiet a, venenatis vitae, justo. Nullam dictum felis eu pede mollis pretium. Integer tincidunt. Cras dapibus. Vivamus elementum semper nisi. Aenean vulputate eleifend tellus. Aenean leo ligula, porttitor eu, consequat vitae, eleifend ac, enim. Aliquam lorem ante, dapibus in, viverra quis, feugiat a, tellus. Phasellus viverra nulla ut metus varius laoreet. Quisque rutrum. Aenean imperdiet. Etiam ultricies nisi vel augue. Curabitur ullamcorper ultricies nisi. Nam eget dui. Etiam rhoncus. Maecenas tempus, tellus eget condimentum rhoncus, sem quam semper libero, sit amet adipiscing sem neque sed ipsum. Nam quam nunc, blandit vel, luctus pulvinar, hendrerit id, lorem. Maecenas nec odio et ante tincidunt tempus. Donec vitae sapien ut libero venenatis faucibus. Nullam quis ante. Etiam sit amet orci eget eros faucibus tincidunt. Duis leo. Sed fringilla mauris sit amet nibh. Donec sodales sagittis magna. Sed consequat, leo eget bibendum sodales, augue velit cursus nunc,