

STADIO DELLA ROMA - TOR DI VALLE

Relazione Architettonica Stazione Metropolitana e Ponte

15 giugno 2015



Numero Emissione	1
Numero Revisione	0
Data Emissione	15/06/2015
Motivazione della Emissione	Richiesta del Permesso di Costruire
Redatto da	  ABDR ARCHITETTI ASSOCIATI

REGISTRO DELLE REVISIONI

E	R	Data	Descrizione	Redige	Verifica	Approva

CODIFICA ELABORATO

TDV	O	NSM	01	00	G00000	PD	AR	2360	ABD	1400	00
------------	----------	------------	-----------	-----------	---------------	-----------	-----------	-------------	------------	-------------	-----------

Indice

1. Capitolo 1 INTRODUZIONE	4
2. Capitolo 2 IL PROGETTO ARCHITETTONICO	5
3. Capitolo 3 MATERIALI E FINITURE.....	6

1. Capitolo 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.

Le tre principali opere presentate di seguito sono il nuovo ponte carrabile sul Tevere, il ponte pedonale sempre sul fiume e la nuova stazione Tor di Valle.

Il **ponte carrabile** rappresenta un'opera centrale nell'assetto futuro dell'area perchè crea una connessione trasversale tra l'Ostiense/Via del Mare e l'autostrada Roma Fiumicino. Connessione attualmente assente in attesa della realizzazione del Ponte dei Congressi nella zona più a Nord rispetto all'area di progetto.

La **passerella ciclo pedonale** rappresenta anch'esso una realtà importante ed un sistema fondamentale per la realizzazione di una rete infrastrutturale completa e connessa. Questo collegherà pedonalmente l'area con la stazione Magliana delle ferrovie dello Stato sulla tratta Roma Fiumicino e conetterà il sistema di ciclabile sul Tevere con la rete infrastrutturale di questo quadrante di città.

La **nuova stazione Tor di valle** sarà snodo principale del trasporto su ferro essendo collocato in una posizione limitrofa all'area di progetto e costituendo un asse importante di collegamento direttamente con il centro di Roma su linea metropolitana.

La presente relazione descrive più nel dettaglio della nuova stazione Tor di Valle.

2. Capitolo 2 - IL PROGETTO ARCHITETTONICO

La realizzazione dello stadio della Roma e del Business Park costituisce una importante realizzazione urbanistica infrastrutturale che modificherà profondamente gli assetti della viabilità, della mobilità e dei collegamenti nel quadrante sud della città. Il nuovo assetto urbano proposto comporterà innanzitutto la ristrutturazione della stazione della metropolitana Tor di Valle e la realizzazione di una nuova infrastruttura, necessaria ad adeguare il sistema ai nuovi flussi pedonali e dei passeggeri che subiranno un considerevole incremento. Nella progettazione sono state tenute in considerazione le indicazioni e le prescrizioni contenute nella Delibera n.132 dell'Assemblea Capitolina.

Per la progettazione sono stati assunti alcuni dati di base di seguito elencati:

- Nuovo piano del ferro determinato dalle soluzioni trasportistiche che configurano un assetto di prolungamento della Metro B affiancata alla linea Roma-Ostia.
- Nuovo assetto viario della Via Ostiense e della Via del Mare, nonché dalle complanari interne al Business Park, così come attualmente definite nel progetto proposto.
- Adeguamento della stazione Tor di Valle esistente, dell'attuale fabbricato di stazione e dei collegamenti passeggeri attualmente in fase di ristrutturazione.
- Demolizione della passerella pedonale di attraversamento della rete viaria totalmente incompatibile con i nuovi flussi pedonali proposti dal progetto.

Il progetto della nuova stazione adotta una tipologia di stazione a ponte con appoggi in banchina nella zona stazione. La nuova stazione sollevata sul piano binari sarà collegata in continuità da una passerella ciclopedonale all'area del business park e dello stadio.

Sul lato Est il sistema risulta collegato alla città attraverso il piazzale Ezio Tarantelli con un nuovo atrio della metropolitana ed un sistema di cordanata e rampa ciclabile che collega la quota della città con il sistema infrastrutturale di scavalco.

Livelli di progetto

Il progetto prevede tre livelli principali:

- La quota 0.00 di accesso dal piazzale Ezio Tarantelli dove sono collocati i parcheggi di sosta privata ed i capolinea degli autobus.
- La quota + 5.00 delle banchine. Queste hanno dimensioni longitudinali di 150 metri
- La quota +12.80 della piazza di accesso allo stadio. Questa è dotata oltre che dei servizi al viaggiatore anche di tutti i sistemi di risalita meccanizzati e fissi previsti dalla norma.

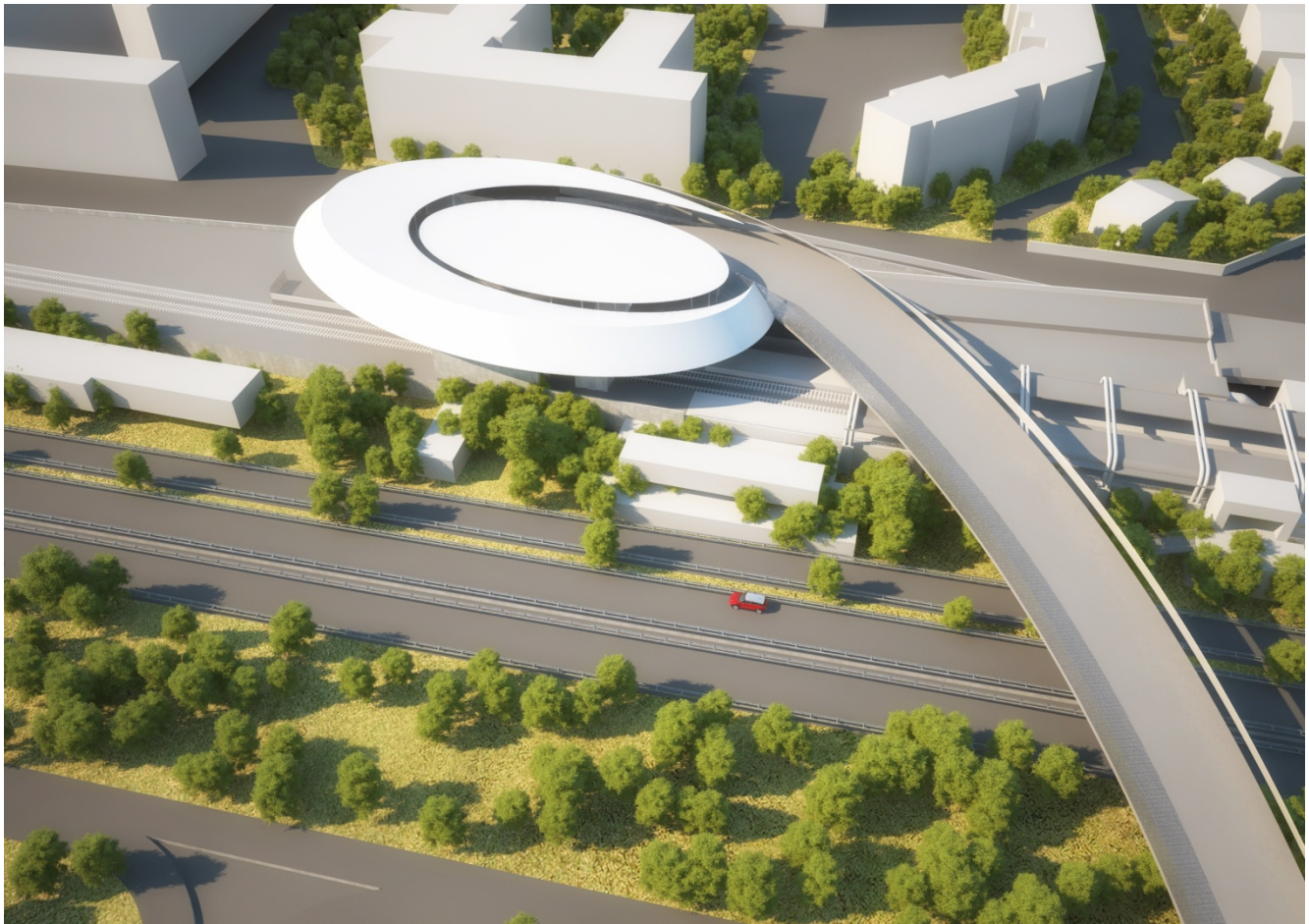


Immagine 1.1. – Vista generale della stazione

3. Capitolo 3 - MATERIALI E FINITURE

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.

L'involucro esterno che "piega" a diventare copertura della porzione di stazione oltre il passaggio dei tornelli, è realizzato con una tensostruttura con telo in pvc spalmato in pvdf che, in un unico elemento riesce ad assolvere la funzione di chiusura geometrica e di tenuta all'acqua, oltre che di ombreggiamento.

Questa tecnologia ci consente di diminuire al massimo la struttura di sostegno, per il peso esiguo del materiale, e di seguire una forma complessa senza eccessivi sfridi o giunti e tagli e discontinuità in contrasto con la forma stessa del progetto.

La parte di pista ciclabile sarà invece trattata con una pavimentazione continua resinosa specifica 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 tutta la stazione.

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 ai corpi scale e vani ascensore, e a tutti i setti in cemento armato, necessari per la struttura di sostegno della piazza sovrelevata a quota +12.00, queste saranno finite a faccia vista con decorazioni realizzate con matrici in gomma da posizionarsi sul fondo del cassero del getto e che rendono le pareti decorate con motivi a rilievo su disegno.

Inoltre la superficie verrà trattata con un prodotto antigraffiti, che non modifica l'aspetto architettonico-materico del pannello ma ne rende facile la rimozione.

I volumi di controllo saranno realizzati con vetrate a 360 gradi di sicurezza e rivestimento delle parti opache con i medesimi pannelli in cemento prefabbricato decorato. Internamente sarà presente il medesimo pavimento della piazza.

I bagni saranno rifiniti con gres porcellanato alle pareti e a pavimento, con sguscia perimetrale di raccordo tra il pavimento e il rivestimento, per facilità di pulizia.

Le pareti divisorie tra i singoli wc saranno in pannelli in hpl su piedini in acciaio inox. I bagni dei disabili saranno forniti di tutti gli accessori previsti da normativa. I controsoffitti, sia nei bagni che nell'atrio a quota zero, saranno ispezionabili modulari per i passaggi impiantistici.

Per rispettare la normativa di riferimento, non sarà presente alcun tipo di controsoffitto a quota +5.00 (quota binari), e i passaggi impiantistici saranno a vista; per questo motivo tutti gli impianti, o la loro protezione sarà realizzata con materiali di colore nero, e tutto l'estradosso del solaio di quota 12,00 verniciato di colore nero.

Per quanto riguarda le banchine, la pavimentazione sarà realizzata con masselli autobloccanti e sarà presente la striscia di sicurezza.

Le banchine, nelle porzioni non coperte dalla piazza sovrelevata, saranno protette da pensiline realizzate con struttura in travi e pilastri metallici. Copertura con soletta piena realizzata con lamiera grecata e caldana di completamento a realizzare le pendenze, impermeabilizzazione liquida e schermatura visiva con elementi tipo frangisole. La pensilina sarà completa di sistema di deflusso delle acque in prossimità dei pilastri verticali. La pannellatura verticale sarà realizzata con i suddetti pannelli in cemento prefabbricato.

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.

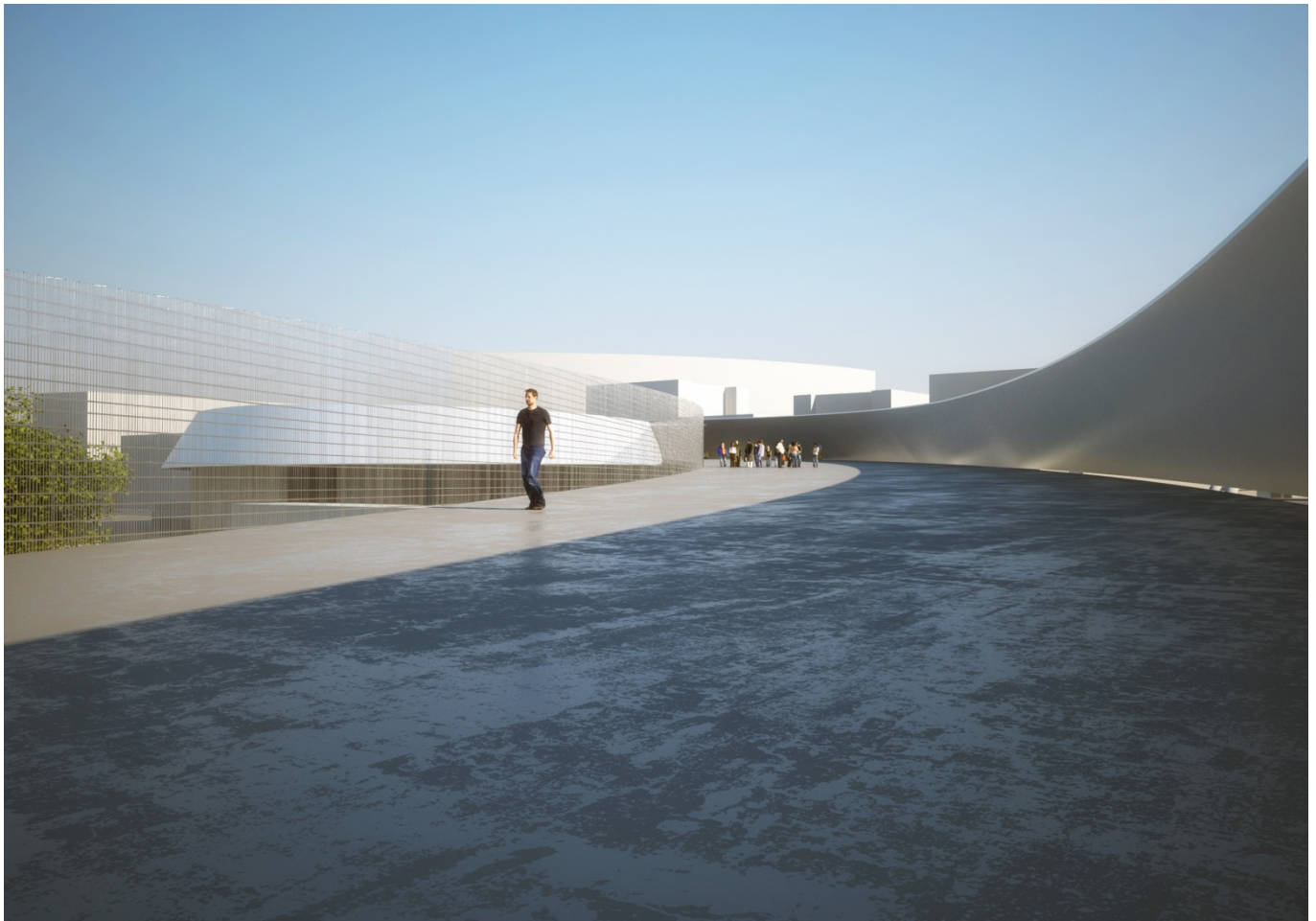


Immagine 1.2. – Vista della passerella