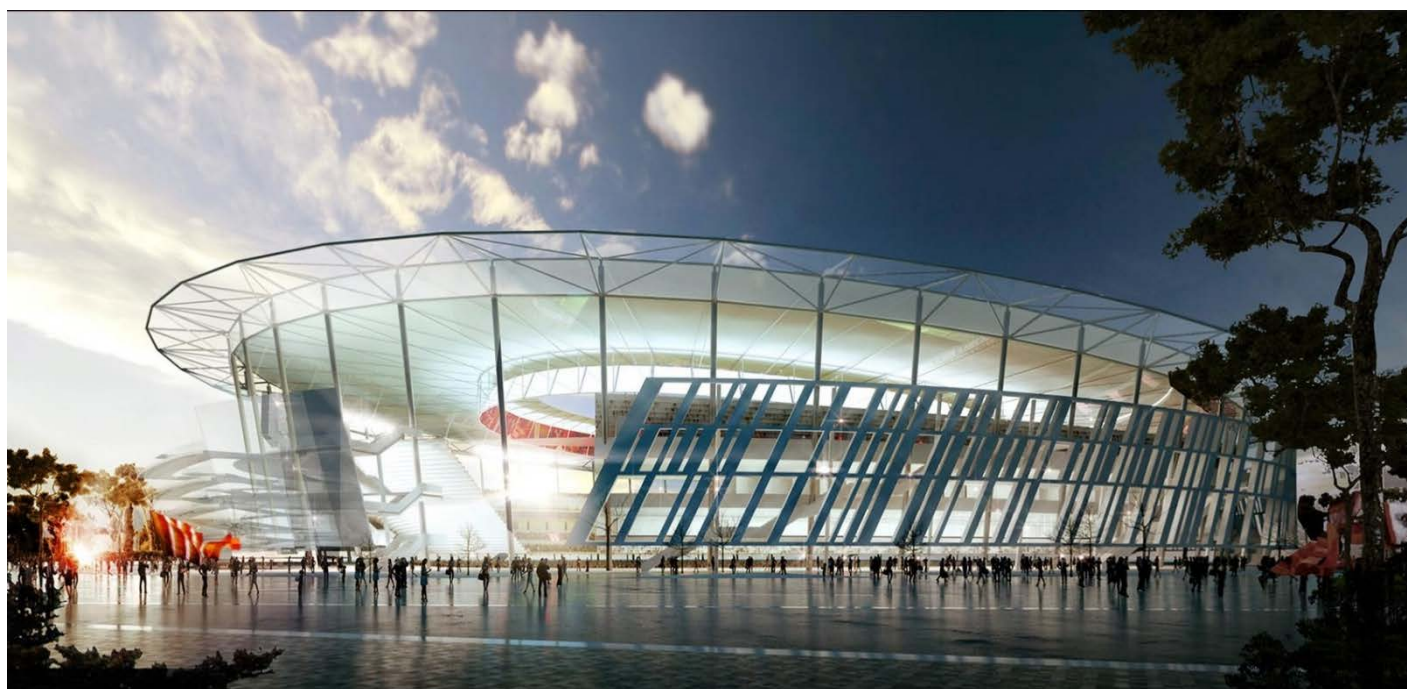


STADIO DELLA ROMA – TOR DI VALLE

Relazione Architettonica

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

ABDR ARCHITETTI ASSOCIATI

Paolo Desideri

REGISTRO DELLE REVISIONI

E	R	Data	Descrizione	Redige	Verifica	Approva

CODIFICA ELABORATO

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

Indice

1

1. Capitolo 1 - INTRODUZIONE	4
2. Capitolo 2 - IL PROGETTO ARCHITETTONICO	4
3. Capitolo 3 – IL SISTEMA FUNZIONALE	5
4. Capitolo 4 – DESCRIZIONE DEI MATERIALI.....	7

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 ciclopedonale** rappresenta anch'essa 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 la passerella ciclo pedonale.

2. Capitolo 2 - IL PROGETTO ARCHITETTONICO

La passerella ciclo-pedonale realizza un collegamento funzionale tra l'area dello stadio e la Stazione Magliana delle Ferrovie dello Stato sulla linea per l'aeroporto di Fiumicino.

Il sistema attraversa il fiume Tevere oltre l'argine della ciclabile esistente, l'autostrada Roma-Fiumicino ed infine la città dove scende in corrispondenza di Via della Magliana prima della linea della ferrovia. La passerella risulta quindi ripartita in due principali tratti strutturali determinati dalle tre diverse condizioni di contesto.

Il primo 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. Questa si collega al sistema esistente con una pista pedonale verso il viale di accesso allo stadio ed una pista ciclabile che si ricollega alla ciclabile esistente che percorre l'argine del fiume. L'elemento verticale percepibile in uscita dallo stadio e dalle aree limitrofe si pone come totem e grande segnale iconico nel paesaggio.

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.

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, di una rampa di collegamento ciclabile e di un ascensore per l'abbattimento delle barriere architettoniche.



Immagine 1.1. – Vista verso lo stadio dal Tevere lato Magliana

3. Capitolo 3 – IL SISTEMA FUNZIONALE

Il nuovo ponte ciclopedonale permette il collegamento diretto tra la stazione ferroviaria Magliana della FL1 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.

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.



Fig. 1 Schema dei flussi Ponte pedonale.

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.



Fig. 2 Schema dei flussi terminale Ponte pedonale.

4. Capitolo 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 sarà realizzata con doghe di legno ricomposto, che uniscono in loro l'effetto architettonico di un vero e proprio dogato di legno, ma con la durabilità e la mancanza di manutenzione di un prodotto tecnico che lo rende indeformabile.

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 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 cemento armato avranno una finitura faccia vista decorata con matrici in gomma da posizionarsi sul fondo del casero del getto e che rendono le parti decorate con motivi a rilievo su disegno.

Il disegno scelto avrà un movimento e una profondità di basso rilievo molto fitto per inibire i writers ad imbrattare i muri con graffiti, poichè una superficie non liscia rende poco visibile il graffito stesso.

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

Le pareti non strutturali, realizzate con bocchi di cls o con sottostruttura metallica, saranno finite con pannelli prefabbricati, sempre in cemento, con la medesima finitura a disegno, per una continuità formale.

Il progetto è completato con percorsi logici 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.