

SINTESI DELLE PROPOSTE FUNZIONALI RIGUARDANTI GLI ASPETTI ARCHITETTONICI DELL'OPERA

A. COERENZA LINGUISTICA
NUOVO PONTE SUL CANALE SCARICATE

Una delle caratteristiche salienti del territorio è la presenza di ponti in ferro dal carattere spiccatamente industriale. Questi manufatti, al di là della loro operatività (la maggior parte sono praticabili), sono ormai dal punto di vista iconico sedimentati nel paesaggio, facendone parte a pieno titolo. Pertanto è stata posta particolare attenzione nell'inserimento ed accostamento di nuovi manufatti vicino a quelli esistenti. Nel caso specifico il nuovo ponte riprende i caratteri morfologici del preesistente pur attualizzandolo dal punto di vista tecnologico.



VISTA PROSPETTICA ANTE OPERAM



VISTA PROSPETTICA LATO SUD



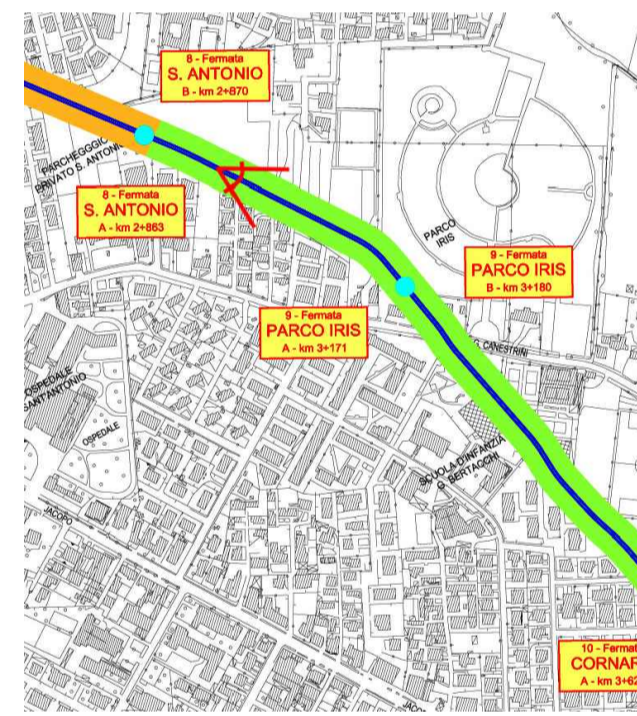
VISTA PROSPETTICA POST OPERAM



VISTA PROSPETTICA LATO NORD

B. MINORE IMPATTO VISIVO

Nelle aree di maggior pregio è prevista l'adozione di tratte senza catenaria. In tal modo si riduce notevolmente l'impatto visivo dell'opera, in quanto i pali della linea di contatto e la linea di contatto stessa sono il componente dell'infrastruttura che ha lo sviluppo verticale più rilevante. A titolo esemplificativo viene di seguito illustrata la tratta "catenary free" all'interno del Parco Iris. Tale tratta è caratterizzata non solo dall'assenza della linea di contatto, ma anche dal trattamento a verde lungo il tracciato in mezzo ed a fianco delle monorotaie. Inoltre il parapetto di protezione della sede tramviaria protetta è realizzato con una staccionata in legno.



TRATTA "CATENARY FREE" PARCO IRIS - SEZIONE TRASVERSALE TIPO



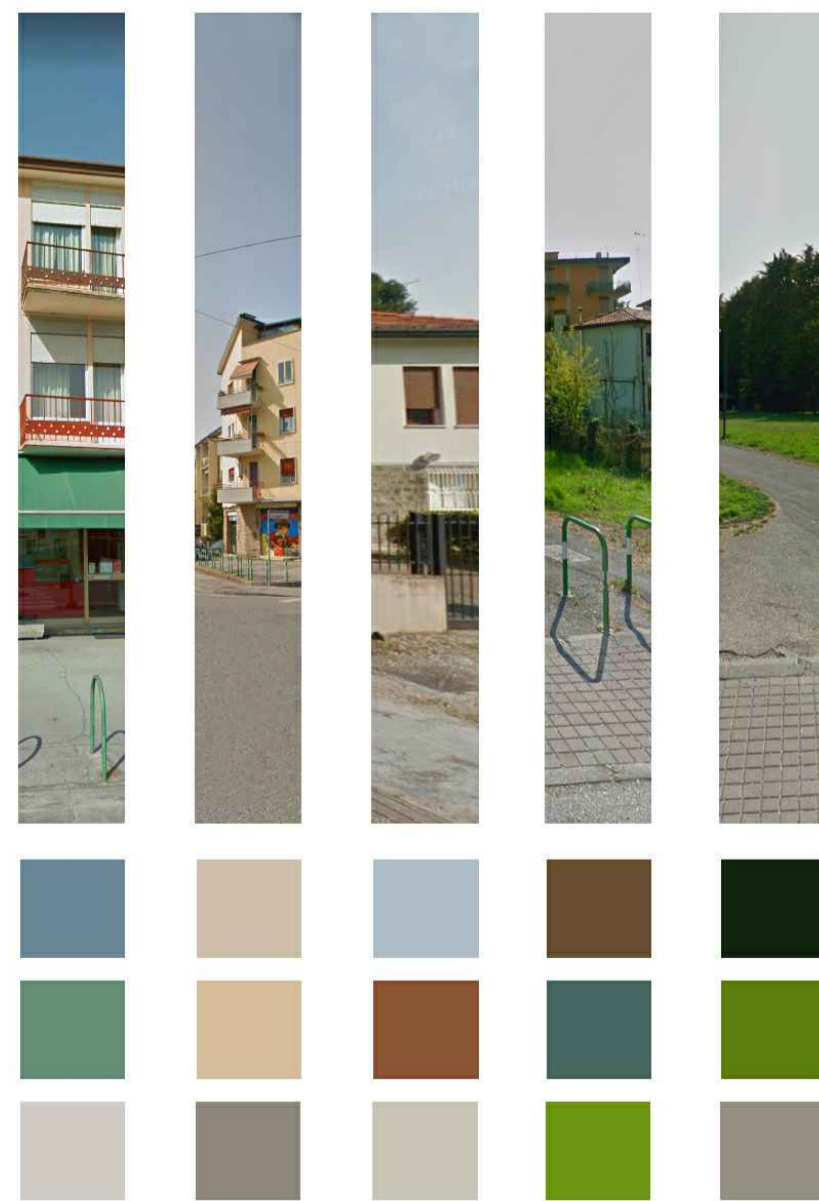
TRATTA "CATENARY FREE" PARCO IRIS - PLANIMETRIA



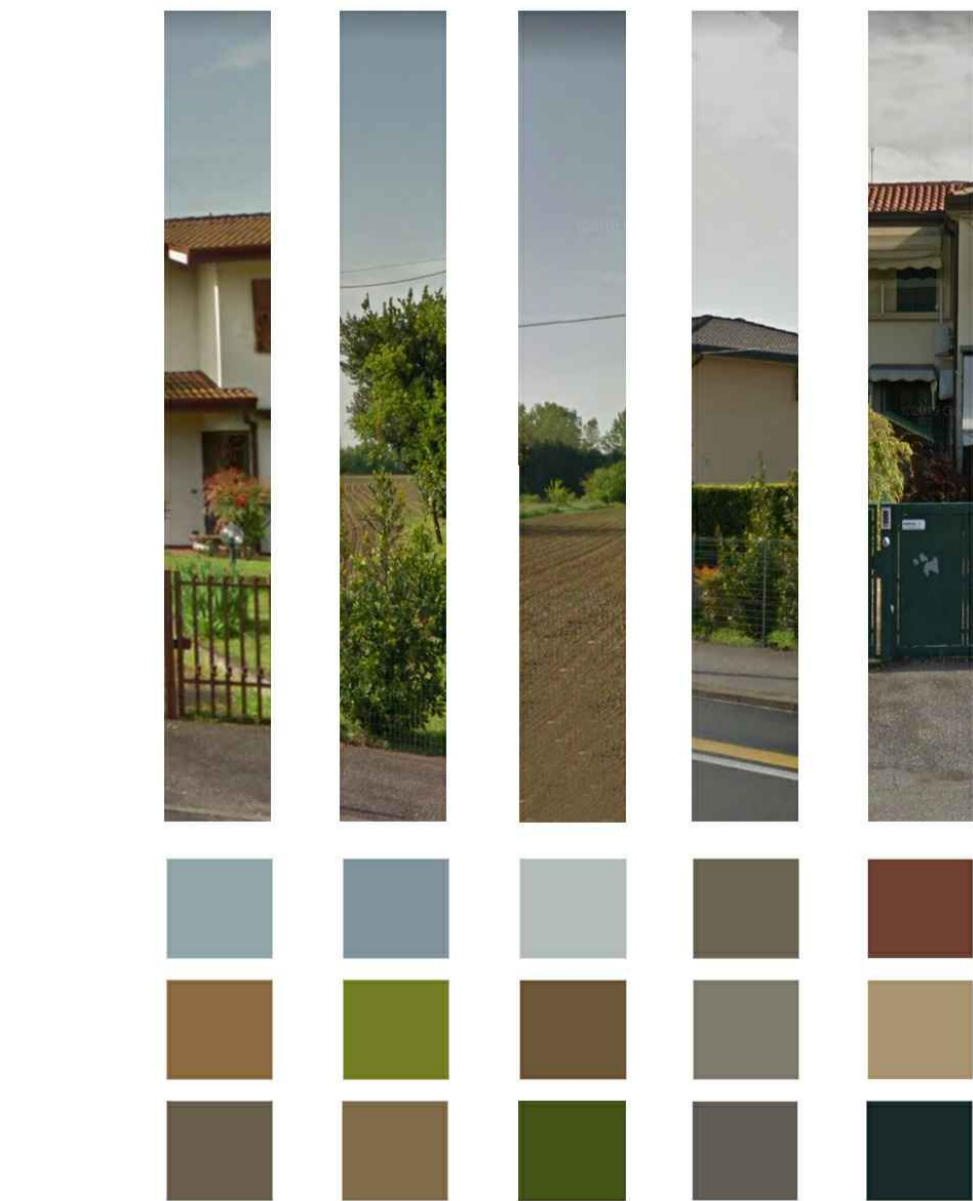
TRATTA "CATENARY FREE" PARCO IRIS - SIMULAZIONE TRIDIMENSIONALE

C. STUDIO MATERICO CROMATICO

Al fine di favorire un inserimento armonico nel contesto circostante, oltre alle scelte morfologiche adottate, sono state effettuate delle analisi materico-cromatiche riferite alle aree di intervento. Di seguito, a titolo esemplificativo, due interventi tipologici significativi.



SSE2 FORCELLINI - ANALISI CROMATICA DELL'AREA CIRCOSTANTE



DEPOSITO VOLTABAROZZO - ANALISI CROMATICA DELL'AREA CIRCOSTANTE

SSE2 FORCELLINI
La sottostazione elettrica SSE2 è ubicata in prossimità della Fermata Forcellini. L'area, a cui si accede dall'incrocio tra via Sograli e via Forcellini, rappresenta l'ingresso al Parco Iris ed è caratterizzata da un paesaggio semi antropizzato fortemente irregolare e disomogeneo. E' tuttavia possibile individuare dei colori e dei temi cromatici ricorrenti ai quali si è fatto ricorso nel trattamento delle facciate esterne del fabbricato.

DEPOSITO VOLTABAROZZO
Il deposito-officina di Voltabarozzo è situato in un'area limitrofa interclusa tra Corso Esperanto - viabilità a percorrenza veloce, via Piovese ed i casseggiati lungo via Morosini. Da rilevare che il fabbricato del Deposito si trova all'interno di una vasta area che, nel progetto, include anche un parcheggio a raso, il capolinea di Voltabarozzo, un fabbricato Ristoro ed una banchina degli autobus. L'area circostante è caratterizzata sia dalla presenza di fabbricati ed edifici ed infrastrutture di viabilità, che di elementi naturali. A seconda della prospettiva, il volume del fabbricato si trova a dialogare con il paesaggio naturale circostante, ma anche con l'ambiente antropizzato. In tal senso il trattamento delle facciate esterne media queste differenti circostanze con due sistemi di facciata: una facciata ventilata sui lati lunghi ed una facciata verde sui lati corti. I colori adottati mediano tra quelli dominanti dell' intorno.



SSE2 FORCELLINI - INSERIMENTO FOTOREALISTICO



DEPOSITO VOLTABAROZZO - INSERIMENTO FOTOREALISTICO

FERMATE

Il Concept delle fermate, ed in particolare delle pensiline di fermata, ha avuto due obiettivi fondamentali: da una parte rimarcare la continuità con la preesistente Linea SIR1, mentre dall'altra perseguire una totale integrazione degli elementi tecnologici e di arredo nel disegno complessivo. Partendo dunque dai caratteri principali che contraddistinguono le fermate della SIR1 (modularità degli elementi strutturali ed architettonici, utilizzo dell'acciaio e del vetro etc.) si è proceduto ad un'ottimizzazione del modello di partenza. Tale procedimento è consistito sostanzialmente nella rigometrizzazione delle pensiline a partire dai suoi elementi strutturali base, da una parte per assicurare il rispetto delle normative vigenti e dall'altra per assicurare un'attualizzazione del linguaggio architettonico.



FERMATA LINEA TRAMVIARIA SIR1



SIMULAZIONE TRIDIMENSIONALE DELLA FERMATA DI PROGETTO - LINEA SIR3

COMMITTENTE: **APS holding** (Aps Holding s.p.a. Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento del Comune di Padova)

IL DIRETTORE FUNZIONALE: Dott. Ing. Diego Galiazzo

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO: Arch. Gaetano Panetta

PROGETTAZIONE: **MANDATARIA** **ITALFERR** (Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane)

MANDANTE: **SDAprogetti** (Associazione Professionale Ingegneri)

MANDANTE: **ERREGI** (Servizi Tecnici S.p.A. Ingegneria ed Architettura)

MANDANTE: **PINI ITALIA**

ERREGI
PROGETTAZIONE DEFINITIVA DELLA NUOVA LINEA TRAMVIARIA NELLA CITTÀ DI PADOVA SIR 3

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' AMBIENTALE
QUADRO PROGRAMMATICO
Sezioni caratteristiche e dettagli degli interventi di mitigazione architettonica

IL PROGETTISTA RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE: Dott. Ing. Luca Bernardini

SCALA: Varie

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
NP00	00	D	Z2	DX	IM0002	002	B

Revis.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione Esecutiva	V.Kondov	10/04/20	F.Paduanò L.Catallo	10/04/20	A.Peresso	10/04/20	L. Catallo Aprile 2020
B	Revisione a seguito pareri Soprintendenza	A.Pistilli	10/09/20	F.Paduanò L.Catallo	10/09/20	A.Peresso	10/09/20	L. Catallo Settembre 2020