



Accesso alla Storia

Impianto di risalita, Peccioli (Pisa)

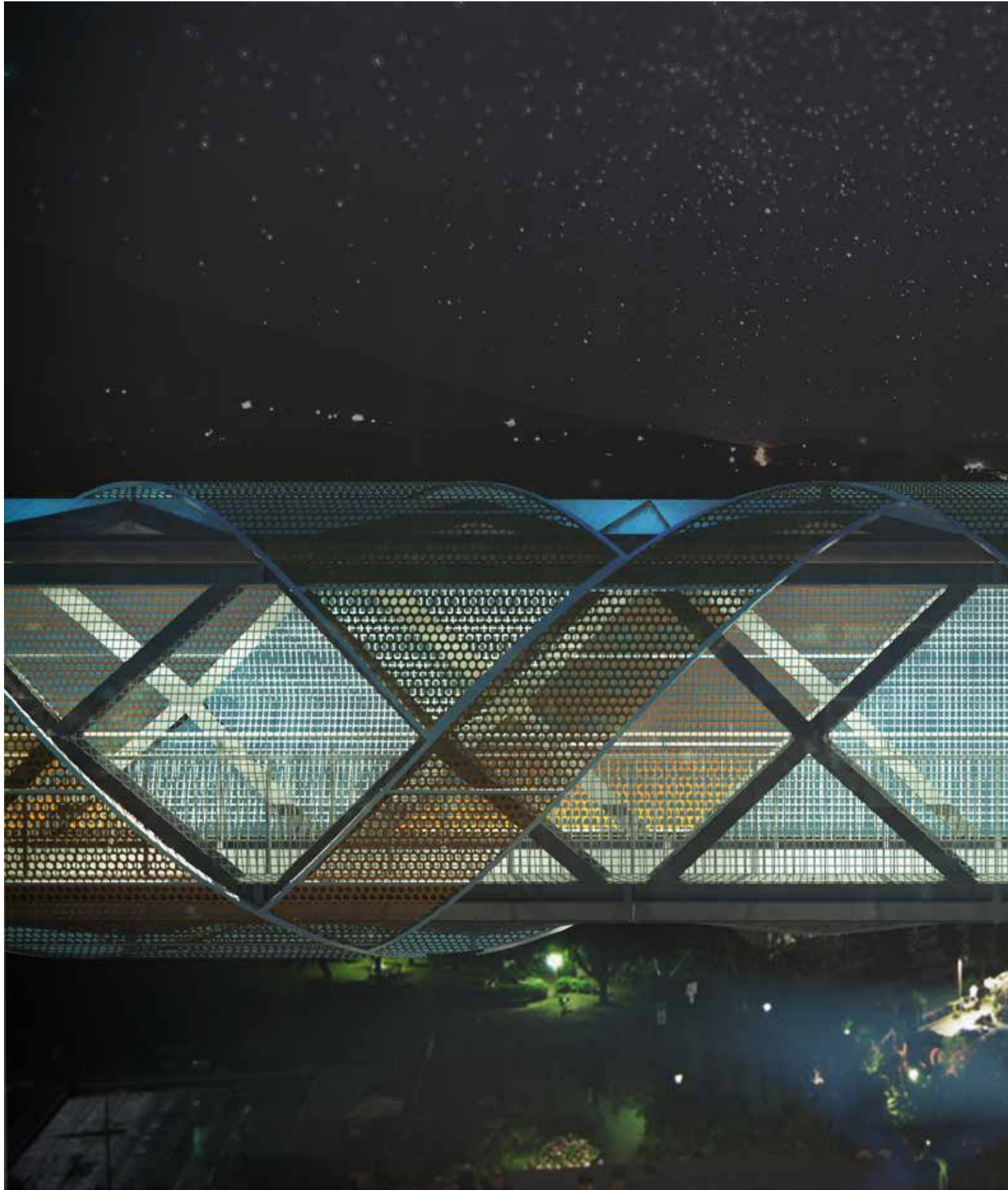
Access to History. Ski lift, Peccioli (Pisa)

The concept of “route” is not only linked to a traditional urban structure, but must be expanded to include pedestrian and support infrastructures such as parking facilities that enhance and emphasize the existing system. The placement of the aerial walkway in a strategic area and connection between the lower part of the city and the existing car park on the terrace, which is already stopped by the existing lift, connote it as a structural element of great importance. In fact, the walkway becomes a projection outside the historic center of the internal flows connecting it directly and punctually with those parts of the city currently excluded from the life of the center. The project provides for the overcoming and crossing, thanks to a “pedestrian overpass”, the vehicular road network of Via Mazzini and Via Cavour. This is developed, starting from the tax rate of +9.65 ml found on the pedestrian path covering the multi-storey car park, for a total length of about 135 ml on a completely horizontal path. The access to this is determined in two points by the two vertical ascent blocks (lift groups); the first is positioned at the retaining wall between Viale Mazzini and Via Cavour, while the second is placed at the head of the “pedestrian overpass” occupying a portion of land currently belonging to a nearby residential building, also giving a new urban layout more precise and quality. The truss

Il concetto di “percorso” non si lega soltanto ad una strutturazione urbana di tipo tradizionale, bensì deve essere ampliata alle infrastrutture pedonali e di supporto come il parcheggio capaci di valorizzare ed enfatizzare il sistema esistente. Il collocamento della passerella aerea in area strategica e di connessione fra la parte bassa della città ed il parcheggio esistente sulla terrazza che è già fermata dell'ascensore esistente, la connota come elemento strutturale di grande importanza. Infatti la passerella diventa proiezione in esterno al centro storico dei flussi interni collegandola in modo diretto e puntuale con quelle parti della città ad oggi escluse dalla vita del centro. Il progetto prevede il superamento e l'attraversamento, grazie ad un “sovrappasso pedonale”, della viabilità carrabile di via Mazzini e via Cavour. Questo si sviluppa, a partire dalla quota di imposta del piano di calpestio di +9,65 ml rintracciata sul percorso pedonale in copertura al parcheggio multi-piano, per una lunghezza complessiva pari a circa 135 ml su un percorso completamente orizzontale. L'accesso a questa è determinato in due punti dai due blocchi di salita verticale (gruppi ascensori); il primo è posizionato in corrispondenza del muro di contenimento posto tra viale Mazzini e via Cavour, mentre il secondo è posto in testa al “sovrappasso pedonale” occupando una porzione di suolo attualmente di pertinenza di un vicino edificio residenziale dando inoltre un nuovo assetto urbano più preciso e di qualità. La travata scarica il proprio peso sulle tre pile in calcestruzzo armato precedentemente descritte, poste a differenti distanze tra loro: il pilastro S1 ed il pilastro S2 hanno un interasse di 83,27 ml, mentre tra il pilastro S2 ed il pilastro S3 l'interasse è pari a 37,47 ml. Il terzo ed ultimo tratto della passerella (più leggero rispetto agli altri due) è poggiato sulla pila S3 e sulla copertura del parcheggio multipiano. Il sovrappasso pedonale è composto da moduli in acciaio (di lunghezza variabile) realizzati con travi HEA 200 centinate, giuntate l'una all'altra da dodici profili tubolari di dimensione 139,7x8.8 mm; il modulo è completato da tiranti e puntoni posti sul piano perpendicolare ai profili centinati (realizzati con profili tubolari di dimensione 88.9x4 mm). L'impalcato della travatura è realizzato con travi HEA 240 che corrono longitudinalmente alla struttura e profili trasversali HEA 180 giuntate ai moduli ellittici. L'impalcato è completato da una pavimentazione in moduli di alluminio estruso che conferiscono rigidità alla struttura. Nei punti di appoggio sulle pile il modulo di forma ellittica di infittisce creando maggiore rigidità grazie all'inserimento di montanti tubolari verticali sul piano degli ellissi stessi.

in copertina/cover: Torre di collegamento
verticale in policarbonato e basamento in
cemento a vista / *Vertical polycarbonate con-
nection tower with exposed concrete base*

Vista della passerella pedonale aerea rive-
stita con pannelli di macro-forato / *View of
the overhead walkway covered with macro-
hole panels*







a sinistra/left: Vista interna della passerella pedonale / Interior view of the footbridge

Vista di insieme da del collegamento pedonale dalla strada provinciale / Overall view from the pedestrian link from the provincial road



56

57

unloads its weight on the three reinforced concrete pillars previously described, placed at different distances between them: the S1 and S2 pillars have a wheelbase of 83.27 ml, while between the S2 and S3 pillars the wheelbase is 37.47 ml. The third and last section of the gangway (lighter than the other two) rests on the S3 pillar and the cover of the multi-storey car park. The pedestrian overpass is composed of steel modules (of variable length) made of HEA 200 centred beams, joined to each other by twelve tubular profiles measuring 139.7x8.8 mm; the module is completed by tie-rods and struts placed on the plane perpendicular to the centred profiles (made of tubular profiles measuring 88.9x4 mm). The truss deck is made of HEA 240 beams running longitudinally to the structure and HEA 180 cross profiles joined to the elliptical modules. The deck is completed by a flooring made of

extruded aluminium modules that give rigidity to the structure. In the support points on the piers, the elliptical shaped module of infittisce creates greater rigidity thanks to the insertion of vertical tubular uprights on the plane of the ellipses themselves.