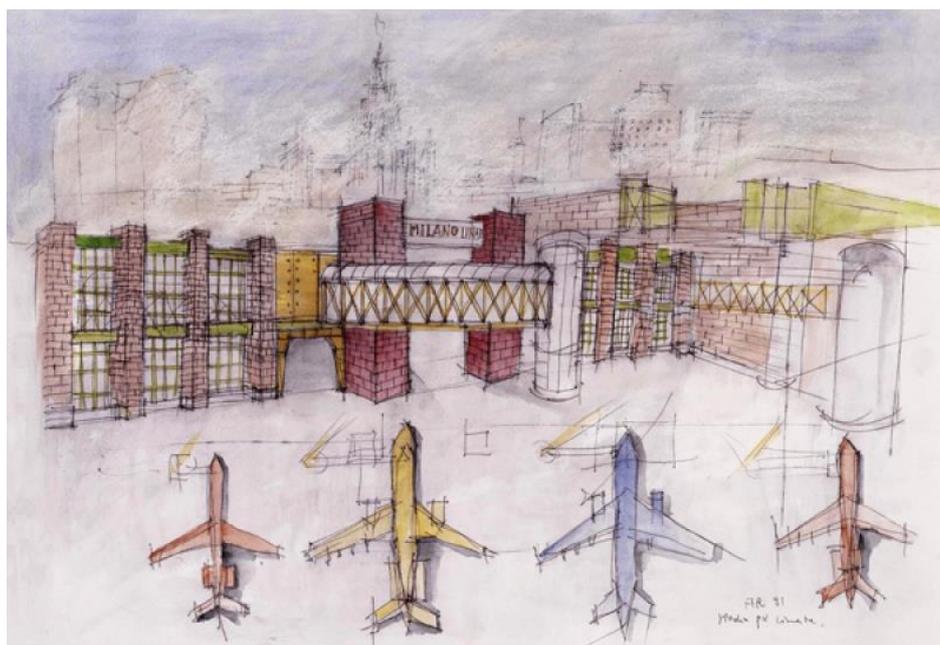


AEROPORTO DI MILANO LINATE MASTERPLAN 2015-2030



*Studio di Impatto Ambientale
Chiarimenti in fase istruttoria*

Allegato 12.01 Integrazione aspetti architettonici

Aeroporto “Enrico Forlanini” - Milano Linate

MASTER PLAN AEROPORTUALE

Integrazione aspetti architettonici



28 Febbraio 2016

INDICE

	Pagina
1. Premessa	2
2. Inquadramento generale	3
3. Terminal passeggeri – “land side”	6
4. Terminal passeggeri – “air side”	14
5. Area Aviazione Generale	19
6. Area “Waterfront”	24

1. Premessa

Durante la redazione del Master Plan dell'aeroporto di Milano Linate è stata sviluppata un'analisi puntuale delle diverse tipologie di funzioni ed edifici che costituiscono il complesso operativo dello scalo, individuando gli ambiti che richiederanno interventi di sviluppo o di modifica per poter adeguatamente fronteggiare le specifiche richieste espresse dall'utenza, pur mantenendosi in uno scenario di riferimento che non prevede significativi incrementi dei volumi di traffico rispetto alla situazione attuale.

Per giungere ad una corretta definizione degli interventi proposti dal Master Plan, si è quindi partiti dall'esame delle principali caratteristiche dei sistemi esistenti, sia per quanto riguarda gli aspetti di carattere dimensionale, distributivo e funzionale, ma anche con riferimento agli elementi di carattere estetico ed architettonico degli edifici presenti all'interno del sedime aeroportuale, così da poterli tenere in opportuna considerazione ed evidenza durante le fasi di pianificazione e progettazione delle varie opere che dovranno essere realizzate negli anni futuri.

Già nelle prime fasi di definizione dello schema di riferimento generale riguardante lo sviluppo dell'aeroporto di Linate, si è pertanto provveduto ad individuare le diverse tipologie edilizie dei nuovi corpi di fabbrica e, al tempo stesso, è stato anche definito il carattere architettonico generale di tali manufatti, pur nella consapevolezza che gli specifici approfondimenti di dettaglio non potranno che venire sviluppati durante la progettazione dei singoli interventi.

Si riassumono di seguito alcuni elementi di riferimento generali considerati nel corso dello studio, nonché le descrizioni dei principali interventi edilizi previsti dal Master Plan dal punto di vista architettonico-paesaggistico.

2. Inquadramento generale

I primi edifici che hanno portato alla costituzione dell'aeroporto di Milano Linate risalgono alla prima metà del secolo scorso; si segnala in particolare l'hangar ubicato nella parte nord-est del piazzale di sosta aeromobili ("hangar Breda"), che fu inaugurato nel 1937 ed è costituito da una costruzione a unica campata larga 235 m e profonda 64 m.

Il primo nucleo dell'attuale terminal passeggeri risale agli anni '60, ma nel corso dei decenni successivi si è proceduto ad un continuo sviluppo di tale struttura, con l'aggiunta progressiva di nuovi corpi di fabbrica e di varie funzioni complementari (parcheggi, aree amministrative, aree tecniche, ...) necessarie a fronteggiare la significativa crescita di traffico registrata senza soluzione di continuità, praticamente fino alla fine del secolo scorso. Il più significativo intervento di riqualificazione architettonica del terminal passeggeri di Linate venne affidato nel 1991 all'architetto Aldo Rossi, che concepì l'immagine che ancor oggi caratterizza la facciata "air-side" dell'edificio.

Attualmente in aeroporto si possono individuare quattro principali aree omogenee dal punto di vista architettonico, ciascuna di esse caratterizzata da differenti elementi di qualificazione e di integrazione con l'ambiente circostante:

- 1) Area "*land side*" del terminal passeggeri: principalmente costituita dal sistema viario di accesso all'aeroporto, dalla facciata "*land-side*" dell'aerostazione e dal sistema dei parcheggi auto. Quest'area, pur risultando sostanzialmente adeguata dal punto di vista funzionale, presenta attualmente caratteristiche estetiche di modesto livello e il Master Plan prevede pertanto alcuni interventi di riqualifica essenzialmente finalizzati ad un rinnovo dell'immagine architettonica e ad una maggiore integrazione con il territorio, quest'ultima correlata anche alla prossima presenza del collegamento diretto dell'aeroporto alla rete metropolitana.
- 2) Area "*air side*" del terminal passeggeri: caratterizzata – come già accennato – dalla facciata progettata da Aldo Rossi che prospetta sul piazzale di sosta aeromobili e che riguarda in particolar modo il blocco centrale e l'ala ovest, mentre la parte est dell'edificio presenta un livello qualitativo decisamente inferiore, su cui il Master Plan prevede di intervenire. Un altro elemento caratterizzante questa zona dell'aeroporto è costituito dall' "hangar Breda" che, pur non svolgendo più funzioni di rimessaggio degli aeromobili, risulta ancor oggi utilizzato per il ricovero dei mezzi di piazzale e per altre funzioni operative.

- 3) Area destinata al servizio dell'aviazione generale (o, più correttamente, della "*business aviation*"), posta nella zona ovest del sedime aeroportuale ed essenzialmente costituita da un piccolo terminal passeggeri recentemente ristrutturato e da numerosi hangar destinati al rimessaggio e alla manutenzione degli aeromobili privati. Per l'area in esame il Master Plan prevede vari interventi di sviluppo correlati sia alle richieste di nuovi hangar espresse dall'utenza, sia dalla necessità di incrementare gli attuali livelli di funzionalità operativa (nuove aree di sosta aeromobili, nuove vie di rullaggio per facilitare la movimentazione dei velivoli, ecc.).

- 4) Area est del sedime aeroportuale che costeggia il bacino dell'Idroscalo ("*waterfront*"), attualmente caratterizzata da numerose funzioni frammentate e di carattere disomogeneo (edifici per uffici, magazzini merci, parcheggi auto, centro ricreativo aziendale, deposito carburanti, centrali tecniche, ...) e con un livello qualitativo ed estetico per lo più decisamente modesto, nonostante l'immediata vicinanza al parco dell'Idroscalo, che costituisce un elemento ambientale di notevole valenza. Per quest'area il Master Plan ha previsto significativi interventi di riorganizzazione e riqualifica, anche nell'ottica dello sviluppo di attività complementari alla specifica funzione aeroportuale, che possano contribuire a maggiori forme di interscambio con il territorio e di integrazione con l'ambiente circostante.

Per ciascuno dei sopra indicati quattro ambiti di riferimento, il Master Plan ha provato ad individuare elementi di futura evoluzione basati, oltre che sulla specifiche necessità operative e funzionali proprie dell'aeroporto, anche su un miglioramento delle caratteristiche architettoniche e qualitative degli edifici, sulla necessità di garantire un adeguato inserimento dei nuovi interventi nello specifico contesto di riferimento, sulla volontà di procedere verso una progressiva integrazione dello scalo con il territorio circostante, che coniughi obiettivi di generazione di valore con le altrettanto importanti finalità dettate dal rispetto per l'ambiente e per il contesto sociale di riferimento.

Tutti i futuri interventi verranno progettati e realizzati in coerenza con il linguaggio architettonico, le forme ed i materiali delle costruzioni esistenti, tenendo tuttavia in debita considerazione anche le necessità di garantire ottimali livelli di funzionalità e di migliorare ed aggiornare il design che caratterizzerà i vari fabbricati.

I singoli progetti che porteranno all'attuazione del Master Plan, oltre a prevedere l'adozione delle migliori tecnologie disponibili in termini di validità tecnica ed economica, porranno quindi particolare attenzione anche agli aspetti estetici ed architettonici e terranno conto dei più recenti protocolli di certificazione ambientale.

Ciò potrà attuarsi, ad esempio, privilegiando l'utilizzo di materiali locali che richiamino immagini proprie della città di Milano e dei territori limitrofi, ma anche impiegando sistemi costruttivi e impiantistica in grado di favorire obiettivi di sostenibilità energetica e ambientale degli edifici (forme di isolamento acustico e termico, valorizzazione dei sistemi di illuminazione naturale, riduzione dei consumi energetici, ecc.), che dal punto di vista estetico e paesaggistico consentono di diminuire il peso della componente "tecnica" sulle nuove costruzioni e, conseguentemente, favoriscono migliori possibilità di inserimento nel contesto territoriale esistente. Quest'ultimo infatti, anche se caratterizzato da numerose presenze di carattere industriale, conserva tuttavia nelle immediate vicinanze dell'aeroporto vari aspetti naturali, sicuramente di carattere antropizzato, ma in ogni caso degni di conservazione e valorizzazione (Idroscalo, Parco Forlanini, alveo del fiume Lambro, aree agricole, ecc.).

3. Terminal passeggeri – “land side”

Il terminal passeggeri costituisce sicuramente il manufatto più rappresentativo all'interno del sedime aeroportuale, sia per le funzioni che esso ospita e sia in termini architettonici, ricoprendo il ruolo di una “porta” che mette in comunicazione la città di Milano (e, più in generale, tutto il territorio servito dall'aeroporto di Linate) con il resto del mondo.

Le immagini che seguono evidenziano una configurazione attuale di questa zona dell'aeroporto sicuramente non eccellente, legata allo sviluppo “disordinato” dell'area terminale attuato nel corso degli anni per fronteggiare le sempre nuove esigenze di gestione del traffico.



Fig. 1 - Area terminale dell'aeroporto di Milano Linate - @ Google Earth



Fig. 2 – Accesso all'aeroporto di Linate da viale Forlanini



Fig. 3 – Facciata land side del terminal passeggeri di Linate



Fig. 4 – Curb piano partenze (primo piano) del terminal passeggeri di Linate

Il Master Plan propone una riorganizzazione del sistema di accesso viario che consentirà di riorganizzare e riqualificare tutta l'area, individuando percorsi veicolari e pedonali di collegamento tra le diverse funzioni (terminal, parcheggi auto, nuova stazione della metropolitana, aree di carico/scarico dei mezzi pubblici di superficie, ecc.), che lasciano spazio anche ad interventi di rinnovo estetico e qualitativo delle varie zone.



Fig. 5 – Renderizzazione schematica del futuro nodo di scambio intermodale antistante il terminal passeggeri di Linate

Il principale intervento di riqualifica sarà tuttavia costituito dalla nuova facciata del terminal passeggeri, il cui progetto è già in corso di definizione, con il contributo dello studio di architettura Cerri & Associati per quanto attiene in “concept” architettonico.

L'idea di base della soluzione progettuale individuata dallo Studio Cerri è quella di riportare sulla facciata dell'aerostazione di Linate alcune delle caratteristiche che costituiscono l'“essenza” della città di Milano: ordine, linearità, pulizia, concretezza (nell'accezione di “assenza di fronzoli”), pragmatismo, efficienza, semplicità.

La riquadratura delle bussole di ingresso/uscita dal terminal con cornici di colore blu, contrastante con il bianco della facciata, permetterà ai passeggeri di individuare immediatamente e senza incertezze il proprio percorso in quest'area, evidenziando anche in questo modo gli aspetti di pragmatismo e rapidità decisionale che caratterizzano il cittadino milanese.

Grazie alla scelta dei materiali e del colore si intende quindi creare un impatto visivo in grado di fornire ai passeggeri che passano dall'aeroporto di Linate un “biglietto da visita” che illustri i tratti distintivi di Milano e del suo territorio.

Di seguito si propongono alcune immagini del progetto e una dichiarazione dell'arch. Cerri in cui si illustrano le motivazioni che hanno portato alla scelta cromatica della soluzione architettonica proposta.



Fig. 6 – Progetto della nuova facciata land-side del terminal passeggeri di Linate



Fig. 7 – Progetto della nuova facciata land-side del terminal passeggeri di Linate – piano terra (arrivi)



Fig. 8 – Progetto nuova facciata land-side del terminal passeggeri di Linate – pensilina piano partenze



Fig. 9 – Progetto della nuova facciata land-side del terminal passeggeri di Linate – veduta d'insieme al crepuscolo

Dichiarazione dell'arch. Cerri in merito al progetto della nuova facciata "land side" del terminal di Linate

— Si può fare a colori?

— Sì, certo, purché bianco.

Questa apparentemente semplice battuta in realtà mette in risalto alcuni aspetti interessanti in generale ed in particolare per il nostro progetto. Proviamo ad esaminarli.

Il bianco è un colore con alta luminosità, ma senza pigmento o, meglio, che contiene tutti i colori dello spettro elettromagnetico. Al contrario, il nero è l'assenza di colori.

Il bianco ha attraversato tutta la storia dell'architettura. In realtà l'epoca moderna ha inizio con un equivoco, come spesso accade nella Storia.

Il mito del bianco va ricondotto all'interno della questione sorta nell'Accademia fiorentina, in pieno Rinascimento, che vide contrapporre la forma al colore, la scultura alla pittura.

La scultura vinse quale simbolo della ratio virile opposta all'irrazionale femminile della pittura.

A decretare il primato assoluto della monocromia del bianco fu la scoperta del Laocoonte. L'opera fu rinvenuta il 14 gennaio del 1506 sotto gli occhi dello stesso Michelangelo: il candore della statua apparve così intenso da influenzare tutti gli artisti dell'epoca e di quelle successive. Non si considerò che questo colore puro derivasse dalla perdita di altre pigmentazioni causata dalla permanenza dell'opera sotto terra. Da qui l'equivoco.

Nel 1755 Winckelmann, con "Pensieri sull'imitazione delle opere greche nella pittura e nella scultura", stese il manifesto del Neoclassicismo dove il bianco è indicato come colore della perfezione architettonica ed artistica.

Da quel momento il bianco è stato ripreso come simbolo da più epoche e movimenti.

Nel Novecento, ad esempio, il razionalismo lo indicò come unica possibile soluzione cromatica in una concezione dell'architettura in cui la decorazione venne bandita (vedi Loos, "Ornamento e delitto", 1908). Il "colore dei colori" divenne tratto distintivo del purismo formale architettonico di architetti della levatura di Le Corbusier, Gropius e di tutta la scuola del Bauhaus.

Il bianco ha, tuttavia, origini molto più lontane che esulano dalla questione del suo stesso mito.

Ancor prima di essere un fraintendimento questa espressione culturale è stata simbolo di purezza e nobiltà, dal candore delle braccia di Nausicaa alle donne d'Egitto e d'Oriente, per poi assumere nel Medioevo valori trascendenti: si pensi alla luce di Piazza dei Miracoli di Pisa.

Il colore non colore formato da tutti i colori ha attraversato la nostra storia ed è ora la chiave della contemporaneità: è la tonalità della sperimentazione, della nuova architettura.

Il bianco assoluto evidenzia le differenze fra gli elementi, tra aperture e chiusure, tra solidità e trasparenza, tra involucro e struttura afferma Richard Meier.

Ma l'argomento definitivo a favore del bianco è dato dal fatto che una superficie bianca ha in sé tutti i colori e, quindi, può "vestirsi" di tutti i colori.

Una facciata potrà diventare rosea all'alba, rossa al tramonto, cerulea in una giornata di sole, può cangiare al grigio nella nebbia o al blu all'approssimarsi di una tempesta. Può cioè essere sempre viva

e mutabile e mai statica e immobile. Può riflettere la vita e il movimento proponendosi sempre in una nuova veste

In Cromoterapia il bianco è utilizzato per attenuare la sensazione di solitudine, chiarire le idee, trasmettere sensazioni di libertà e alleviare la tensione emotiva.

Cosa di meglio del colore che è il risultato dell'addizione dei setti colori dell'iride, il più lucente, il più nitido, il più chiaro?

Oltretutto il bianco costituisce il fondale perfetto per la lettura degli elementi che, funzionalmente, devono avere un codice colore preciso.

In una situazione nella quale la somma degli elementi comunicativi è già troppo grande il bianco costituisce il linguaggio comune che tutto riunisce e tutto fa comprendere.

Dunque, ritornando al principio, perché usare un solo colore?

Usiamoli tutti, usiamo il bianco.

Riepilogo dei colori e delle attribuzioni di progetto:

- *Facciata in Corian: colore cameo white;*
- *Portali di accesso: blu, verniciatura ral 5003*
- *Vetro serramenti: extra chiaro*
- *Locali tecnici sul tetto: grigio chiaro, verniciatura ral 7035*
- *Arredo urbano: serie pietre preziose, finitura bianco carrara*
- *Pavimentazione esterna: gres porcellanato, Florim coll. Buildtech, TU Clay strutturato*

Studio Cerri & Associati

*Pierluigi Cerri - Alessandro Colombo
architetti*

4. Terminal passeggeri – “air side”

Spostandoci sull'altro lato principale del terminal passeggeri di Linate, l'immagine architettonica risulta univocamente identificata dalla facciata “air side” progettata dall'arch. Aldo Rossi e realizzata nei primi anni '90.

Tale facciata è caratterizzata dalla grande struttura centrale con colonne in acciaio di colore bianco e travature di colore verde, ai cui lati sono affiancati il “corpo D” (verso ovest, articolato su due piani fuori terra) e il “corpo F” (verso est, costituito da un solo piano fuori terra ed arretrato rispetto al precedente).

Mentre l'ala ovest (“corpo D”) evidenzia chiaramente le peculiarità del progetto di Aldo Rossi (campiture, materiali, colori, ...), attualmente l'ala est risulta meno importante dal punto di vista volumetrico e architettonico, anche se riprende i colori e alcune altre caratteristiche degli altri due corpi di fabbrica.



Fig. 10 – Vista del terminal passeggeri di Milano Linate – lato air-side – @ Google Earth



Fig. 11 – Terminal passeggeri di Milano Linate – corpo centrale, air-side

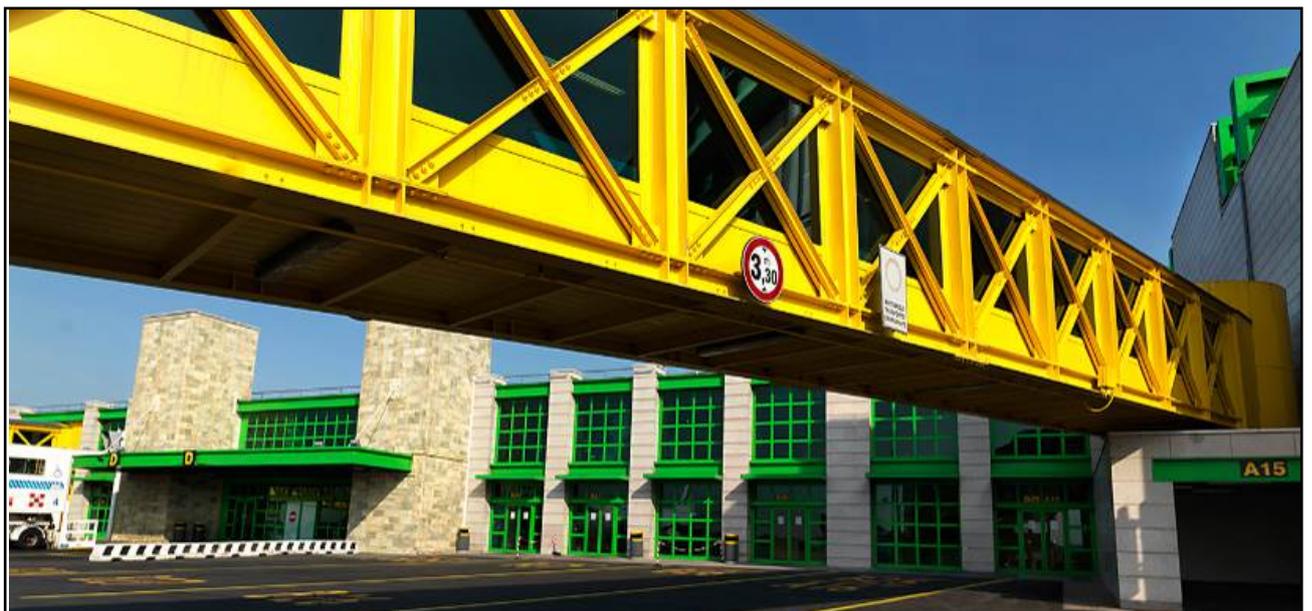


Fig. 12 – Terminal passeggeri di Milano Linate – ala ovest, air-side

I previsti ampliamenti dell'aerostazione riguardano prevalentemente l'area "lato aria" e sono stati analizzati, oltre che da un punto di vista funzionale e del layout interno, anche sotto il profilo architettonico, al fine di garantire l'integrazione dei nuovi volumi con il terminal esistente e raggiungere uno sviluppo armonico unitario.

Il Master Plan, in particolare, prevede lo sviluppo (in due fasi successive) dell'ala est dell'edificio ("corpo F") e le fasi iniziali di progettazione di tale intervento sono già state

declinate seguendo la partizione geometrica di facciata e i colori del progetto di Aldo Rossi, di cui si conferma ancor oggi, a quasi 30 anni di distanza dalla redazione, il pregio architettonico e la modernità delle soluzioni allora individuate.

La nuova porzione di facciata rappresenterà quindi un'estensione di quella esistente e manterrà i medesimi allineamenti sia planimetrici che in altezza, riconfigurando in modo unitario l'intero prospetto verso il piazzale di sosta aeromobili.



Fig. 13 – Studio della nuova facciata air-side, su concept dell'arch. Aldo Rossi

Si propongono di seguito alcune immagini di studio che consentono di valutare l'integrazione architettonica proposta e il risultato complessivo ipotizzato al termine dei lavori.



Fig. 14 – Renderizzazione schematica del futuro terminal passeggeri di Liniate



Fig. 15 – Fotocomposizione riguardante la nuova porzione di facciata "air side"



Fig. 16 – Renderizzazione schematica del futuro terminal passeggeri di Linate – nuova ala est

5. Area Aviazione Generale

L'area ovest del sedime è destinata alle operazioni di "aviazione generale"; in quest'area il Master Plan prevede, oltre ad alcuni edifici minori e ad un potenziamento della rete di infrastrutture aeronautiche (piazze e vie di rullaggio), la futura realizzazione di nuovi hangar di rimessaggio aeromobili destinati agli operatori privati, ad integrazione di quelli già presenti da anni nella medesima zona dell'aeroporto e di quello nuovo (hangar n. 9) attualmente in corso di realizzazione.



Fig. 17 – Vista dell'area ovest dell'aeroporto di Milano Linate – @ Google Earth



Fig. 18 – Esempi di hangar esistenti nell'area ovest dell'aeroporto di Milano Linate

Gli hangar esistenti presentano in alcuni casi una tipologia costruttiva di derivazione militare ed evidenziano caratteristiche dimensionali ed architettoniche generalmente differenti e disomogenee, conseguenti alla mancanza di una pianificazione coordinata degli interventi di sviluppo che si sono susseguiti nel corso degli anni.

Il Master Plan aeroportuale intende evitare che quanto sopra possa ripetersi anche in futuro ed ha pertanto individuato uno schema di sviluppo di quest'area che garantisca la piena funzionalità dei futuri interventi, ma anche il rispetto di specifiche caratteristiche qualitative dei nuovi edifici.

Un primo esempio di progettazione/realizzazione coordinata con l'ambiente circostante è già stato attuato proprio in quest'area, con riferimento al nuovo hangar n. 9.

Tale manufatto, dal punto di vista estetico e costruttivo, si ispira infatti all'esistente "hangar Breda" che, come già sottolineato, costituisce un manufatto di elevato pregio architettonico e si configura probabilmente come il principale elemento di caratterizzazione dell'aeroporto di Linate.

Dalle immagini seguenti risulta evidente la stretta relazione architettonica tra l'hangar Breda e il nuovo hangar di aviazione generale n. 9 (in fase di completamento), di dimensioni inferiori al precedente, ma caratterizzato dalla medesima tipologia di forme.

Il nuovo edificio è stato realizzato completamente fuori terra e i caratteristici archi portanti estradossati evidenziano il richiamo all'hangar Breda ed aumentano il valore rappresentativo che tale edificio esistente detiene sullo scalo milanese.

L'immagine complessiva del nuovo hangar persegue lo scopo di fornire al fruitore la sensazione di entrare in un edificio dedicato al volo, un ambiente amico dell'aereo e fatto per lui, le cui forme ricordano le linee aerodinamiche di un'ala e i cui materiali riportano alle lamiere con cui è costruito. Le curve impostate sull'aggetto sud del nuovo fabbricato e quelle che formano il volume a nord costituiscono l'ideale prosecuzione degli archi strutturali e intendono ancor di più sottolineare una scelta costruttiva di 80 anni fa che si è dimostrata vincente e che ha contribuito a diffondere l'immagine tecnologica applicata agli aeroporti.



Fig. 19 – Immagine “storica” dell’hangar Breda



Fig. 20 – Nuovo hangar per aviazione generale



Fig. 21 – Immagine attuale dell'hangar Breda



Fig. 22 – Nuovo hangar per aviazione generale

Per quanto riguarda invece il terminal di aviazione generale, i futuri eventuali interventi di ampliamento (da realizzarsi sulla base dell'effettiva modalità di evoluzione della domanda che verrà registrata nel corso dei prossimi anni), si conformeranno alle caratteristiche architettoniche dell'edificio esistente, che è stato recentemente ristrutturato e presenta ottimali livelli di qualità estetica e di qualità del servizio offerto agli utenti.



Fig. 23 – Immagini dell'attuale terminal di aviazione generale dell'aeroporto di Linate

6. Area “Waterfront”

Nel Master Plan dell'aeroporto di Linate è stata prevista una riconversione generale delle attuali funzioni aeroportuali distribuite nella parte est del sedime, di fronte all'Idroscalo (deposito carburanti, magazzini e depositi, edifici tecnici ed amministrativi, ecc.).

Si propone innanzitutto un utilizzo più razionale delle diverse aree disponibili, tenendo conto anche delle diverse necessità di accesso ed interconnessione che caratterizzano i vari sottosistemi che costituiscono l'aeroporto, e si promuove una profonda riqualifica di queste aree che – data la loro vicinanza a zone di pregio paesaggistico e ambientale quali sono le sponde dell'Idroscalo – devono tendenzialmente essere rivolte a destinazioni d'uso sempre sicuramente correlate con le attività aeroportuali, ma concentrando in questa zona le funzioni maggiormente orientate a una vocazione “urbana” di tipo terziario che, oltre ad inserirsi più agevolmente nel tessuto paesaggistico esistente, potranno anche favorire specifiche forme di integrazione con il territorio limitrofo all'aeroporto.

I nuovi corpi di fabbrica, le cui consistenze edilizie in termini di superfici, volumi, altezze sono stati indicati nelle specifiche schede intervento contenute nel Master Plan, si caratterizzeranno quindi per elevati livelli di integrazione con il circostante sistema ambientale costituito dall'Idroscalo, dal parco che circonda tale bacino idrico e dalle altre zone naturali e agricole ancora presenti in questa porzione di territorio.

Dal punto di vista planimetrico gli edifici principali verranno disposti in successione, assecondando il profilo del bacino d'acqua e mantenendo ampie distanze l'uno dall'altro in modo da garantire i coni di visuali dalle aree ovest verso l'Idroscalo. Questa configurazione assume una particolare valenza soprattutto nell'area più a nord, dove è prevista la realizzazione di una nuova “piazza” affacciata sul bacino d'acqua, direttamente accessibile dal terminal passeggeri e in cui avranno sede il nuovo hotel ed altri servizi destinati sia al pubblico che agli operatori aeroportuali.

La sopra descritta configurazione permetterà inoltre il massimo apporto di luce e aerazione naturale, sia all'interno dei nuovi edifici che nelle aree scoperte da essi delimitate.

Da un punto di vista architettonico i nuovi fabbricati a destinazione amministrativa/direzionale saranno caratterizzati da facciate continue vetrate che garantiscono alte performance prestazionali, in termini energetici e acustici, e dalla possibilità di realizzare “tetti verdi” in copertura.

Anche gli interventi riguardanti gli edifici a destinazione operativa e tecnica previsti in quest'area saranno progettati in modo da integrarsi quanto più possibile nel contesto paesaggistico e/o verranno opportunamente "schermati" da zone a verde finalizzate a mitigare l'impatto visivo prodotto dai manufatti di carattere industriale indispensabili per garantire la funzionalità dell'aeroporto.

Il piano di riqualifica di questa zona est del sedime aeroportuale si propone quindi di attuare una maggiore integrazione paesaggistica con il bacino dell'Idroscalo e con le aree verdi che lo circondano, in modo da permettere un passaggio graduale tra l'ambiente di tipo naturalistico costituito dall'Idroscalo e quello di tipo industriale proprio dell'aeroporto.

Si forniscono di seguito alcune immagini di studio riguardanti il futuro sviluppo dell'area "waterfront", che evidenziano in particolare le possibilità di una notevole riqualifica di tutta la zona in esame rispetto alla situazione in essere e consentono di percepire l'effettivo livello di integrazione che le nuove strutture potranno sviluppare con il paesaggio, pur continuando a garantire un'ottimale correlazione con l'ambito aeroportuale.



Fig. 24 – Area est del sedime – situazione esistente



Fig. 25 – Area est del sedime – renderizzazione dell'intervento "waterfront" (parte sud)



Fig. 26 – Intervento “waterfront” (parte nord) – Piazza Idroscalo, hotel, nuove palazzine SEA



Fig. 27 – Intervento “waterfront” (parte nord) – Renderizzazione piazza Idroscalo, hotel, nuove palazzine SEA



Fig. 28 – Intervento “waterfront” (parte nord) – Renderizzazione piazza Idroscalo, hotel, nuove palazzine SEA