

Aeroporto "Il Caravaggio" di Bergamo Orio al Serio **Piano di Sviluppo Aeroportuale 2030**



Relazione paesaggistica *Album fotosimulazioni*

In copertina:

Aeroporto di Bergamo Orio al Serio, 21 Marzo 1972: passeggeri all'imbarco del Douglas DC-9 della compagnia aerea Itavia, primo volo decollato dal nuovo scalo e diretto a Roma – Ciampino (Fonte: Bergamopost.it)

1 LA SIMULAZIONE DELLE OPERE

I temi rispetto ai quali è stata sviluppata l'analisi delle condizioni percettive intercorrenti tra gli interventi in progetto ed i valori paesaggistici espressi dal contesto e dall'area di intervento sono stati individuati nella modificazione dell'assetto percettivo e nell'alterazione delle relazioni percettive. Tenendo in considerazione tutti gli elementi di natura prescrittiva e non che costituiscono il paesaggio da assumersi a supporto per il corretto inserimento delle opere, il presente Allegato è finalizzato ad illustrare le scelte progettuali in rapporto agli elementi del paesaggio con cui interagiscono le opere e descriverne gli effetti sulle condizioni percettive facendo ricorso alla simulazione dell'inserimento dell'opera sul Paesaggio tramite la composizione di fotosimulazioni.

Rispetto alla modificazione dell'assetto percettivo e all'alterazione delle relazioni percettive, quali temi di lettura per l'analisi delle condizioni percettive, un aspetto da prendere in considerazione riguarda le caratteristiche strutturali dell'area aeroportuale, nonché gli interventi in essa previsti, in rapporto al contesto paesaggistico in cui si inseriscono.

In linea generale, il fronte air side di una infrastruttura aeroportuale e, in particolare di quello dell'Aeroporto di Bergamo Orio al Serio, può essere suddiviso in due sistemi principali:

- sistema dei terminal e delle strutture di supporto,
- sistema della pista di volo, dei piazzali aeromobili e relativi raccordi.

Da un punto di vista percettivo, tale sintetica sistematizzazione dell'infrastruttura aeroportuale dà subito conto delle differenze tra detti sistemi in ordine agli aspetti relativi alle dimensioni e alle volumetrie dei sistemi stessi e alla relazione tra la posizione, intesa come distanza o vicinanza, dell'osservatore rispetto ad essi, quale criterio capace di influenzare la percezione visiva.

Mentre il primo è costituito da un insieme di manufatti aventi volumetrie ed altezze diversificate, il secondo sistema differisce dal primo per il suo carattere prettamente bidimensionale.

In ragione di tale differenziazione dell'ambito indagato, l'insieme delle fotosimulazioni operate sono articolate secondo le seguenti due serie:

A. *Fotosimulazioni "a volo di uccello"*, operate al fine di offrire una visione completa dell'inserimento degli interventi sul paesaggio in considerazione del più volte evidenziato carattere pianeggiante del territorio circostante l'Aeroporto oggetto di modifica.

Le fotosimulazioni così realizzate, oltre ad offrire all'Amministrazione competente una rappresentazione quanto più realistica degli interventi in oggetto, sono in grado di rappresentare quella che è la percezione dell'intero Aeroporto da parte degli utenti in volo durante le manovre di atterraggio e di decollo.

Tale serie di fotosimulazioni è stata realizzata con l'obiettivo di offrire viste differenziate verso l'infrastruttura aeroportuale, secondo i due seguenti rapporti principali tra le opere in progetto ed il loro intorno:

1. *Rapporto opere - contesto territoriale*

Nell'ambito di tale rapporto, le fotosimulazioni, suddivise in Ante e Post operam, rappresentano l'intera struttura aeroportuale, inquadrandola da diversi punti di vista posti alla altezza superiore.

L'intento di tali fotosimulazioni è quello di offrire una vista più ampia del territorio all'interno del quale l'insieme delle opere si inseriscono, dando conto in tal senso del rapporto intercorrente tra opere ed il loro contesto territoriale.

2. Rapporto opere - contesto aeroportuale

La rappresentazione di tale rapporto è costituita da un insieme di fotosimulazioni, suddivise anche queste in Ante e Post operam, i cui diversi punti di vista sono posti ad una quota più bassa rispetto a quella del primo "Rapporto opere – contesto territoriale". Finalità di tali fotosimulazioni è quella di rappresentare una vista più di dettaglio nell'ambito dell'infrastruttura aeroportuale, offrendo in tal senso l'opportunità di una visione del rapporto che si andrà ad instaurare tra i nuovi ambiti air-side e land-side con il territorio circostante più prossimo.



Figura 1-1 Punti di vista delle fotosimulazioni a volo di uccello: in rosso quelli relativi al Rapporto opere – contesto territoriale, in blu quelli relativi al Rapporto opere – contesto aeroportuale

B. *Fotosimulazioni "a terra"*, operate dai tre ambiti di fruizione prioritaria quale esito della analisi cognitiva del paesaggio che, proprio in ragione della loro valenza di fruizione prioritaria, sono risultati rilevanti ai fini dell'identificazione e della stima delle modificazioni delle visuali indotte dalle opere in progetto.

Tali ambiti di fruizione prioritaria risultano pertanto essere (cfr. Figura 1-2):

- i tratti stradali della SS591bis, della SP116 e della relativa pista ciclo-pedonale che permettono una possibile leggibilità di insieme delle aree oggetto di intervento previsti dal PSA all'interno del sedime aeroportuale;
- il tratto stradale della SP17 prossimo alla testata est della pista di volo da cui è percepibile l'intervento di adeguamento delle infrastrutture di volo relative alla RESA

10 con conseguente nuova ripermimetrazione del sedime aeroportuale e tratto in sottopasso della stessa SP17.

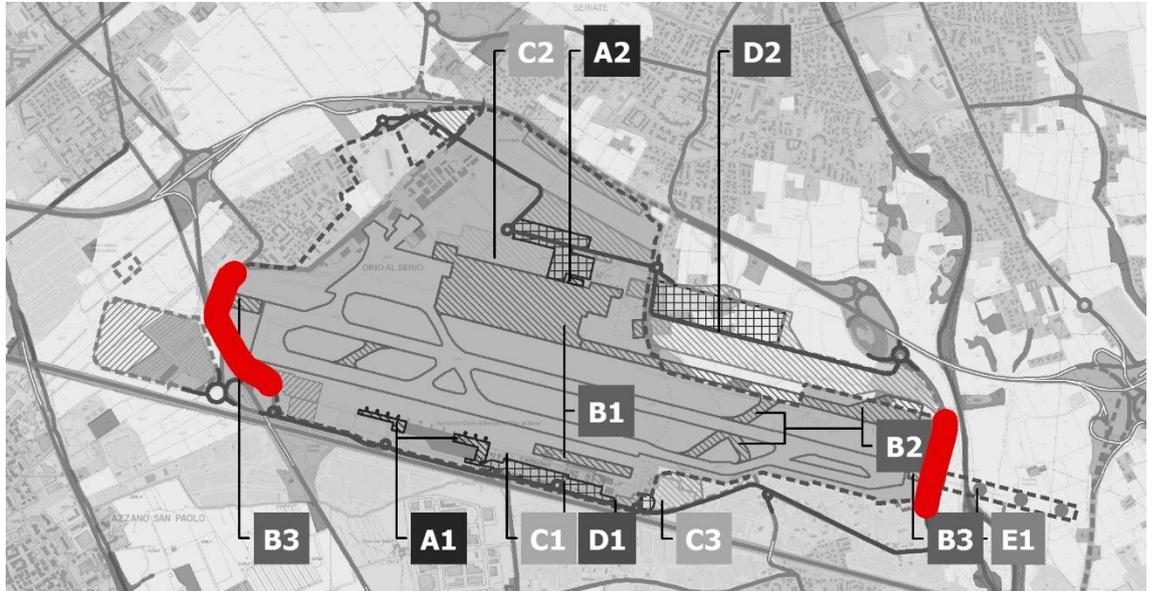


Figura 1-2 Selezione degli ambiti di fruizione prioritaria ai fini della composizione delle fotosimulazioni a terra

Fotosimulazioni a volo di uccello

Fotosimulazione 1 – Ante operam



Fotosimulazione 1 – Post operam



Fotosimulazione 2 – Ante operam



Fotosimulazione 2 – Post operam



Fotosimulazione 3 – Ante operam



Fotosimulazione 3 – Post operam



Fotosimulazione 4 – Ante operam



Fotosimulazione 4 – Post operam



Fotosimulazione 5 – Ante operam



Fotosimulazione 5 – Post operam



Fotosimulazione 6 – Ante operam



Fotosimulazione 6 – Post operam



Fotosimulazione 7 – Ante operam



Fotosimulazione 7 – Post operam



Fotosimulazioni a terra

Fotosimulazione 8 – Ante operam



Fotosimulazione 8 – Post operam



Fotosimulazione 9 – Ante operam



Fotosimulazione 9 – Post operam

