

Aeroporto di Milano Malpensa

Masterplan aeroportuale 2035



Studio di Impatto Ambientale
Allegato SIA-A7: Aspetti percettivi

Indice

1	Il progetto: le opere a valenza tridimensionale	3
1.1	Il quadro delle opere	3
1.2	L'accesso Nord	4
1.3	Il margine settentrionale.....	5
1.4	L'accesso Ovest	6
1.5	Il margine meridionale.....	7
2	Gli esiti spaziali: il rapporto tra i volumi esistenti e quelli di progetto	8
2.1	La riconfigurazione dell'accesso Nord	8
2.2	La definizione del margine settentrionale	9
2.3	La riqualificazione dell'accesso Ovest	10
2.4	Il completamento del margine meridionale	13
3	Gli aspetti percettivi: ante e post operam	14
4	Gli aspetti percettivi: post mitigazioni	22

In copertina

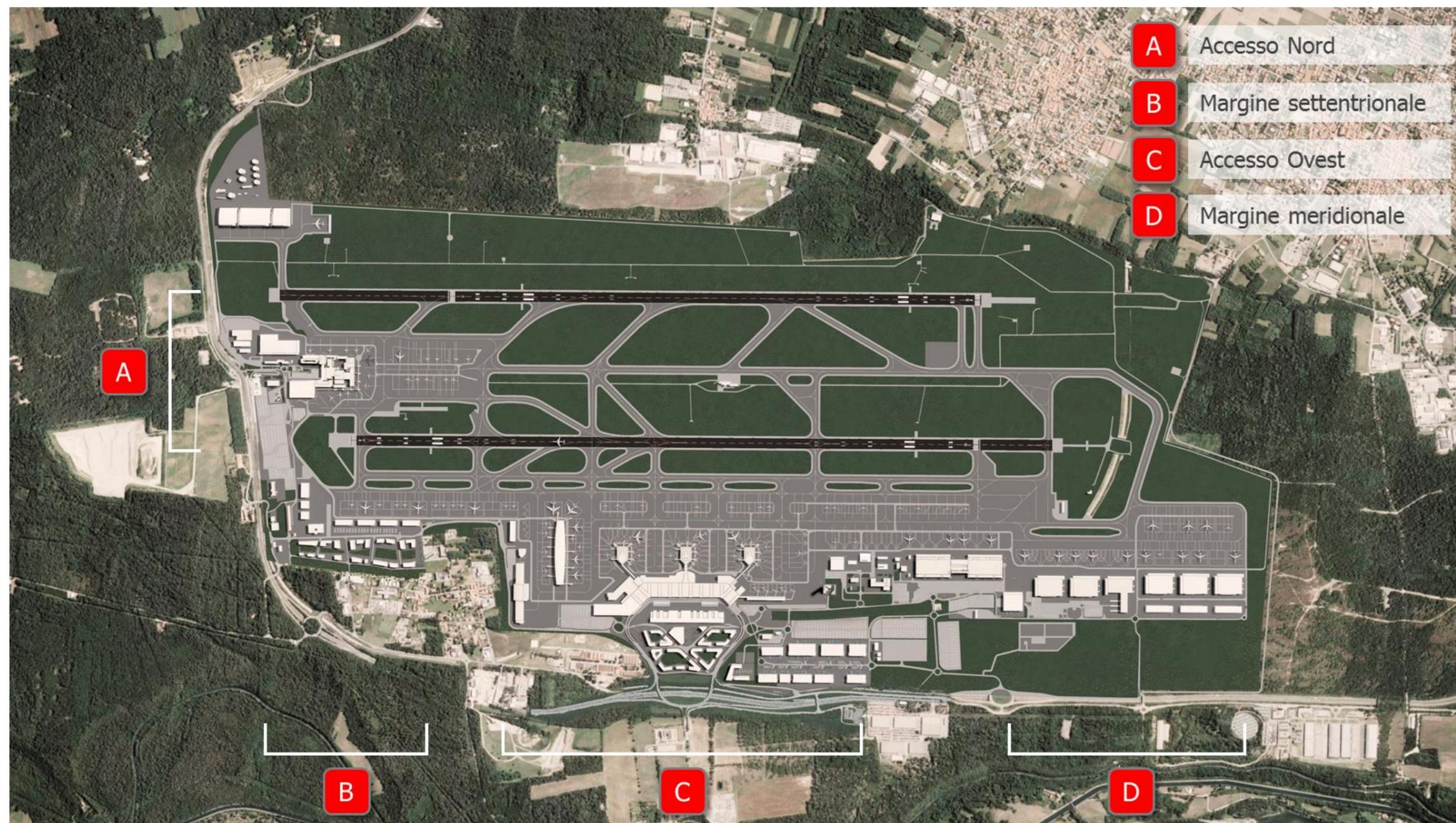
Giacomo Balla, *Tutto si muove* (1913-1914). Tempera su carta da spolvero intelata, Collezione privata

Fonte:

<https://www.jamesmagazine.it/art/balla-boccioni-depero-costruire-lo-spazio-del-futuro>

1 IL PROGETTO: LE OPERE A VALENZA TRIDIMENSIONALE

1.1 Il quadro delle opere



1.2 L'accesso Nord



L'attuale area Terminal 2 rappresenta l'originario nucleo centrale aeroportuale, il cui elemento strutturante era rappresentato dalla vecchia aerostazione. Rispetto alla originaria conformazione di tale area, gli innumerevoli interventi che si sono susseguiti nel tempo ne hanno determinato una profonda variazione non solo in termini volumetrici quanto soprattutto nei rapporti intercorrenti tra i manufatti ed il loro intorno. Se nella configurazione originaria detto rapporto rendeva l'aerostazione il manufatto simbolo del paesaggio aeroportuale, oggi, l'area del Terminal 2 risulta costituita un tessuto edilizio che, nel trascorrere del tempo, ha colmato gli spazi originariamente vuoti, privando all'aerostazione stessa della sua entità simbolo dell'infrastruttura aeroportuale.

In ragione di ciò, l'intento del Masterplan è quello di restituire all'area Terminal 2 la sua originaria entità simbolo dell'aeroporto attraverso una serie di interventi di riqualifica, adeguamento e potenziamento del Terminal 2 ed il rafforzamento dell'assialità della direttrice viaria di accesso all'area Terminal 2.

Il Masterplan, in tal senso, prevede una riconfigurazione dei margini dei fronti edilizi prospettanti l'asse di accesso a tale area, attraverso il bilanciamento dei rapporti tra pieni e vuoti. I fronti dell'area del Terminal 2 saranno costituiti da manufatti aventi caratteristiche volumetriche e formali omogenee e tali da concorrere a delineare l'asse prospettico verso il Terminal 2, quale elemento fulcro dell'intera area.



1.3 Il margine settentrionale



L'intera area land-side a nord-ovest del sedime aeroportuale, dove attualmente sono collocati gli edifici che ospitano le strutture e gli alloggi degli Enti di Stato (ex A.M.), verrà riqualificata e destinata ad ospitare vari edifici di supporto e uffici in ambito land-side.

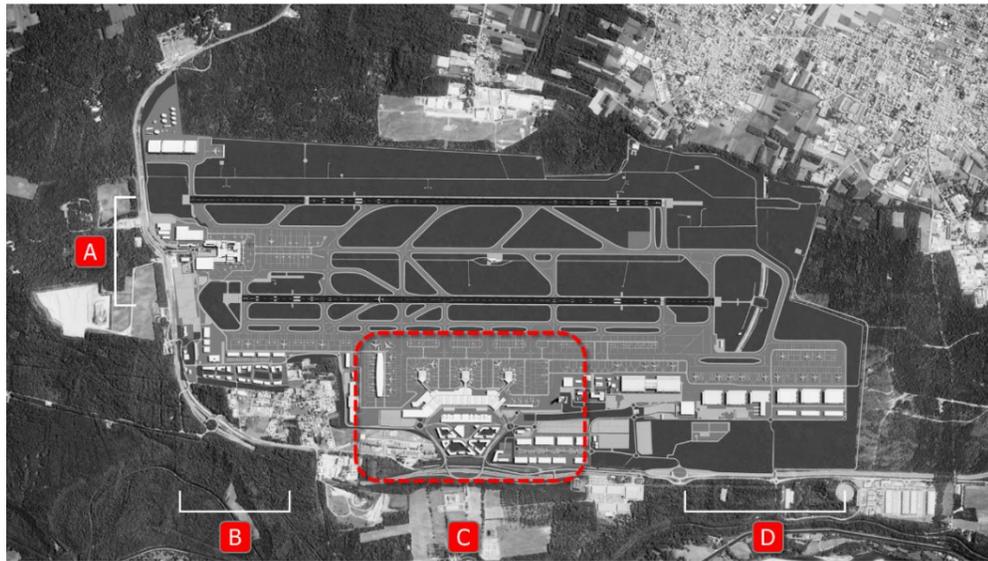
Gli edifici si sviluppano su 4 piani fuori terra, fino a raggiungere l'altezza massima di 14 m. Per i fronti esterni degli edifici si prevedono ampie superfici vetrate, in modo di massimizzare l'apporto di luce naturale e garantire ottimali condizioni di comfort.

L'intero complesso risulta caratterizzato da una tessitura unitaria ad impianto aperto all'interno del quale si insinua il sistema del verde, con ciò ricollegandosi a quello di scala territoriale.

In tal senso, le quinte prospettanti verso l'area aeroportuale e verso il Ticino sono volutamente diversificate: le prime, più compatte, mentre le seconde, sintetizzate in stecche lineari, sono più aperte.



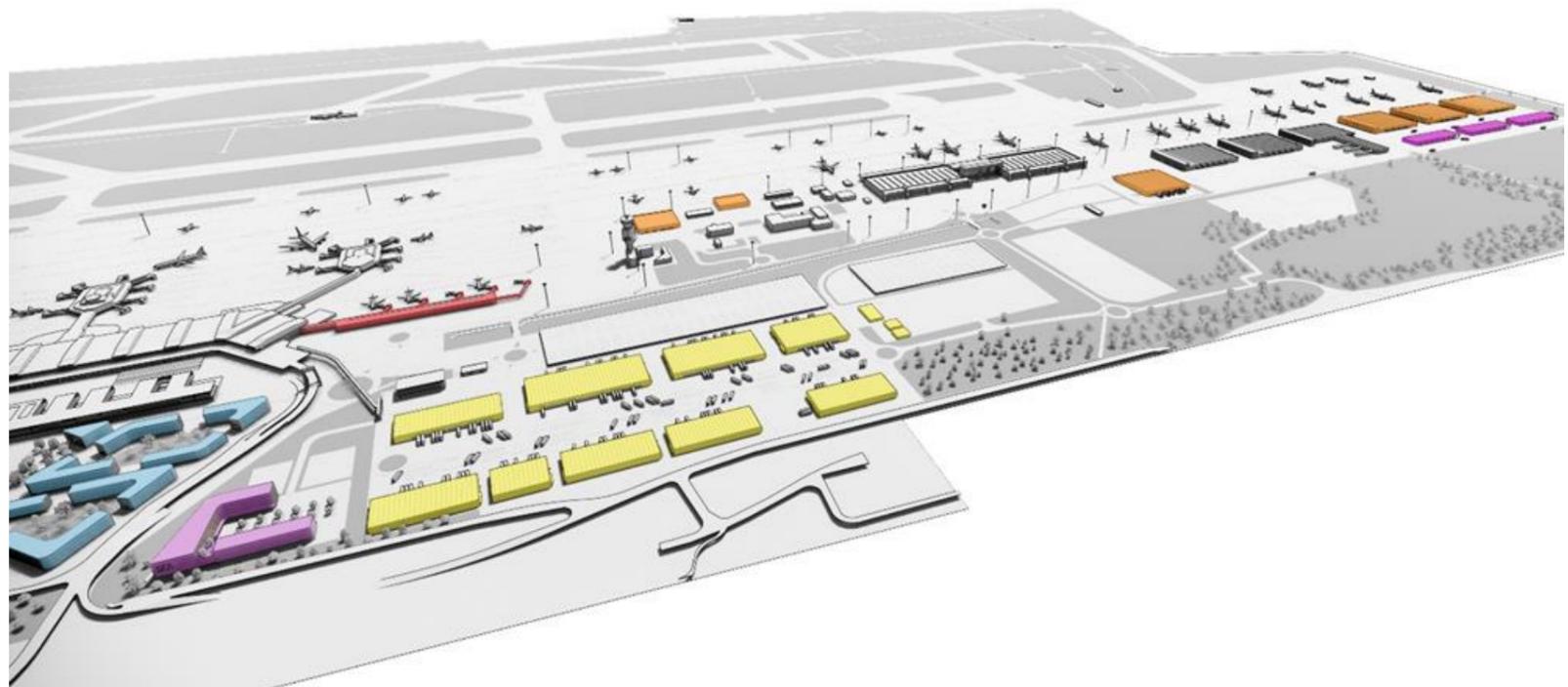
1.4 L'accesso Ovest



Gli interventi principali di tale ambito sono costituiti da quelli previsti per il Terminal 1 e la realizzazione della Airport City. Gli interventi per il Terminal 1 prevedono l'ampliamento della struttura esistente, rimodulando gli spazi e il grado delle finiture per migliorarne la fruibilità e la qualità architettonica, nonché la realizzazione del quarto satellite. Gli interventi previsti sono volti nel creare, sia in ambito air side sia in ambito land side, un fronte edificato dalle caratteristiche volumetriche e formali uniformi, al fine di garantire un carattere di forte riconoscibilità all'aerostazione passeggeri.

La Airport City consiste in un complesso di edifici destinati a funzioni complementari all'attività aeroportuale. I volumi di nuova costruzione, ipotizzati nello schema di massima, si alternano all'interno del lotto lasciando ampi spazi di verde e garantendo al tempo stesso ambiti di pertinenza.

La nuova centralità rappresentata dal terminal T1 costituisce la porta di accesso del sistema milanese verso il Piemonte, ruolo peraltro ribadito dalla configurazione planimetrica concava dell'aerostazione stessa. In tale quadro, l'Airport City mostra la consapevolezza di tale ruolo potenziale. In coerenza con tale scelta, la definizione dell'assetto planimetrico dell'intervento ripropone una figura tipicamente urbana, quale per l'appunto quella della corte centrale. Le aree a verde previste all'interno di tali corti costituiscono un elemento di mediazione atto a collegare la matrice naturale che connota le sponde del corso del Ticino con quella antropica, rappresentata dall'edificato dell'aerostazione passeggeri e dei suoi satelliti, nonché dal resto delle infrastrutture aeroportuali.

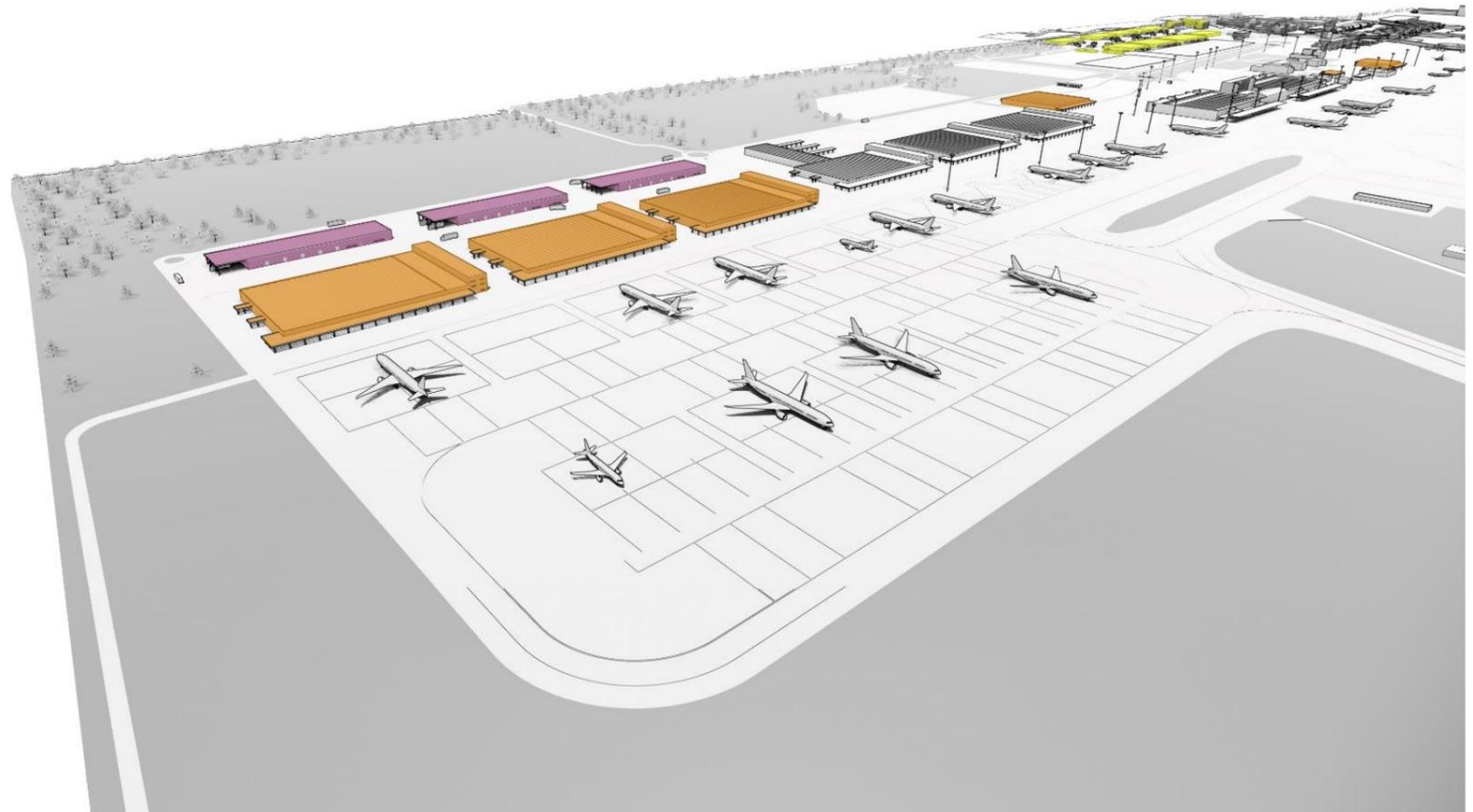


1.5 Il margine meridionale



Il Masterplan prevede un importante sviluppo dell'area cargo al fine di garantire un'adeguata capacità delle infrastrutture destinate alla gestione del traffico merci. L'area individuata per la realizzazione dei nuovi fabbricati è adiacente all'attuale "cargo city", a sud del sedime aeroportuale, al fine di ottimizzare le infrastrutture esistenti e consolidare la vocazione di questa area del sedime per la gestione del traffico merci.

Tale intervento è stato svolto come completamento e prosecuzione del sistema degli edifici che già allo stato attuale definiscono il margine Sud-occidentale dell'aeroporto. In tal senso, la configurazione planivolumetrica, così come le scelte architettoniche operate, perseguono una logica di mimesi con l'intervento.



2 GLI ESITI SPAZIALI: IL RAPPORTO TRA I VOLUMI ESISTENTI E QUELLI DI PROGETTO

2.1 La riconfigurazione dell'accesso Nord



2.2 La definizione del margine settentrionale



2.3 La riqualificazione dell'accesso Ovest







2.4 Il completamento del margine meridionale



3 GLI ASPETTI PERCETTIVI: ANTE E POST OPERAM

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



4 GLI ASPETTI PERCETTIVI: POST MITIGAZIONI

Fotosimulazione 1 Post mitigazioni



Fotosimulazione 2 Post mitigazioni



Fotosimulazione 3 Post mitigazioni



