

AEROPORTO DI MILANO MALPENSA MASTERPLAN AEROPORTUALE 2035



AEROPORTO DI MILANO MALPENSA MASTERPLAN AEROPORTUALE 2035



Integrazioni volontarie: Interventi di sistemazione territoriale

Il quadro degli interventi oggetto della presente proposta trova origine e motivazione nella volontà di concorrere, in modo concreto e fattivo, all'incremento della sostenibilità ambientale dell'organismo aeroportuale e del contesto territoriale all'interno del quale questo è inserito.

In tale prospettiva, la sostenibilità ambientale e la qualità dell'abitare divengono i valori di riferimento e, al contempo, gli obiettivi generali di un percorso progettuale la cui attuazione si declina secondo i seguenti obiettivi specifici:

- A. Promozione della biodiversità e della qualità paesaggistica
- B. Promozione della fruizione territoriale
- C. Promozione delle fonti energetiche rinnovabili

La promozione della biodiversità e delle qualità paesaggistiche del territorio, e la promozione della sua fruizione, aspetti tra loro intimamente connessi, trovano espressione nella ridefinizione del margine aeroportuale, inteso nell'ottica di fascia di mediazione, e non di sola mera separazione, tra il contesto territoriale e l'ambito aeroportuale.

La recinzione aeroportuale, segno concreto della separatezza tra due entità differenti, diviene uno spazio nel quale si alternano aree verdi e luoghi della socialità, capovolgendone l'attuale logica.

In altri termini, l'ambito che all'attualità, essendo destinato alla sola determinazione di un vallo, rappresenta un "*non-luogo*", intendendo con ciò uno spazio privo di funzioni e di identità, è concepito come un "*luogo*", ossia come nuovo spazio delle collettività locali, elemento essenziale delle reti ciclopedonali delle vie del Ticino e strumento della ri-connessione territoriale tra i diversi centri urbani e tra questi e le sponde del Fiume Ticino.

All'interno di detto approccio progettuale, dal punto di vista spaziale, la presente proposta si articola in due ambiti prioritari di intervento, tra loro legati dal sistema dei percorsi ciclopedonali, facenti anch'essi parte della proposta in argomento.

Nello specifico, gli ambiti in questione sono rappresentati da:

- Margine occidentale
- Margine orientale

L'ambito del **Margine occidentale**, localizzato tra la Sp14 e l'accesso principale al sistema aeroportuale di Malpensa, interessa un'area attualmente caratterizzata dalla presenza di usi incoerenti e, in buona sostanza, in buona parte in stato di abbandono.

All'interno dell'ambito in questione la proposta prevede una pluralità di aree funzionali, sinteticamente ascrivibili a:

- Sistema del verde
- Sistema delle energie rinnovabili
- Sistema delle percorrenze e dei luoghi della socialità

Il Sistema del verde, a sua volta, si compone di tre ambiti tra loro differenti sotto il profilo della composizione vegetazionale prevista, essendo rappresentati da:

- Formazioni forestali
- Aree prative
- Prato fiorito

Come si evince dallo schema di assetto nel seguito del presente documento riportato, nella loro localizzazione detti tre distinti ambiti vegetazionali seguono un'articolazione che risponde alla duplice volontà progettuale di interporre una fascia filtro tra le aree aeroportuali ed il contesto territoriale, realizzata mediante le formazioni forestali, e di creare uno spazio percettivamente gradevole all'interno del quale localizzare il sistema dei percorsi e degli spazi della socialità, ottenuta attraverso il prato fiorito.

A prescindere da dette qualità estetiche si evidenzia che il prato fiorito svolge un'importante funzione dal punto di vista ecosistemico in quanto, essendo formato da una pluralità di specie vegetali e floristiche, aumenta la biodiversità relativa all'entomofauna. Rispetto a detta fondamentale articolazione, le aree prative fungono da elemento di connessione.

Il Sistema delle energie rinnovabili è costituito da una serie di campi fotovoltaici, orientati secondo la direttrice 350° - 170 °, che potranno concorrere al soddisfacimento dei fabbisogni aeroportuali e, con ciò, alla riduzione degli approvvigionamenti dalle fonti energetiche tradizionali.

Il sistema delle percorrenze e dei luoghi della socialità è costituito da un arco del più ampio sistema di piste ciclopedonali che correda la presente proposta e da una serie di spazi, concepiti come luoghi polifunzionali che, grazie ad una configurazione flessibile ed articolata, possano ospitare le diverse funzioni ed attività della socialità; in altri termini, da semplici punti di sosta e di incontro, a spazi per attività ludiche, esposizioni temporanee, piccole fiere e manifestazioni.

La parte della presente proposta dedicata al **Margine orientale** si fonda sulla deperimetrazione della porzione del sedime aeroportuale posta in corrispondenza della testa 35R, ancorché non si preveda la modifica dell'attuale area demaniale.

La proposta si concretizza nella messa a disposizione delle collettività locali e – particolarmente - di quelle di Ferno e di Lonate Pozzolo, in quanto i centri urbani ad essa più prossimi, di un'ampia area a verde, all'interno della quale è prevista la realizzazione di un ulteriore spazio attrezzato e dei percorsi ciclopedonali.

Come premesso, oltre ai due ambiti prioritari di intervento sopra descritti, l'ulteriore elemento che compone la presente proposta è rappresentato dal **Sistema dei percorsi ciclopedonali**.

La proposta in tal senso condotta muove dall'analisi delle Vie del Ticino, il sistema degli itinerari tematici definiti dal Parco Lombardo della valle del Ticino, e dal progetto della Superstrada ciclabile che, con un percorso di 54 chilometri, collegherà senza interruzioni la stazione di Milano Cadorna con l'aeroporto di Malpensa, nonché dalle altre proposte in tal senso operate all'interno del Masterplan aeroportuale 2035.

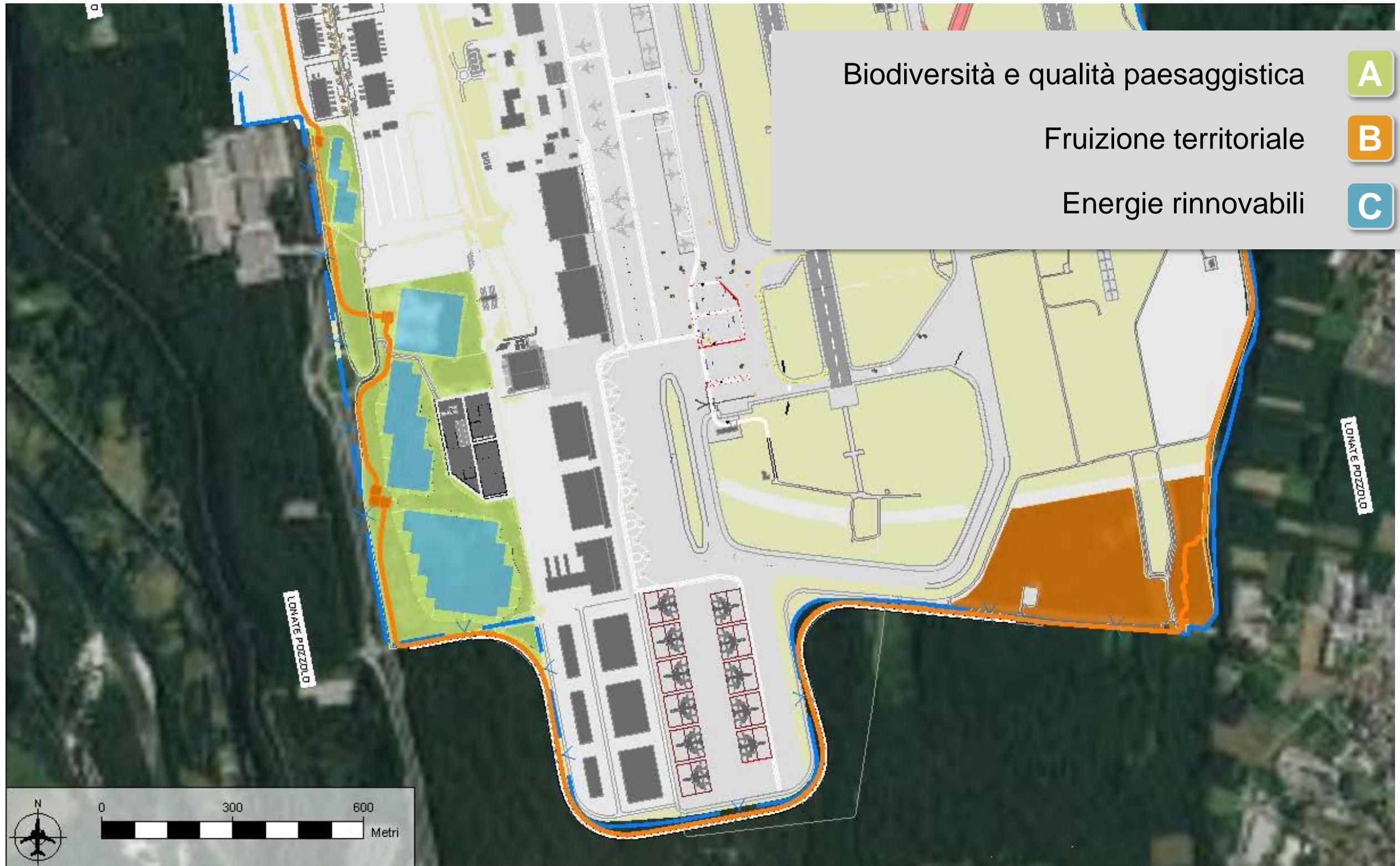
Inquadrandosi all'interno di tale cornice di riferimento, la proposta operata definisce un itinerario che, seguendo nel complesso l'intera porzione meridionale dell'area aeroportuale, collega le principali centralità.

Nello specifico, l'itinerario proposto, partendo dal Parco di Ferno, segue in sede protetta la strada vicinale della Madonnina e Via Case sparse, collegandosi con la prevista Superstrada ciclabile mediante un attraversamento protetto.

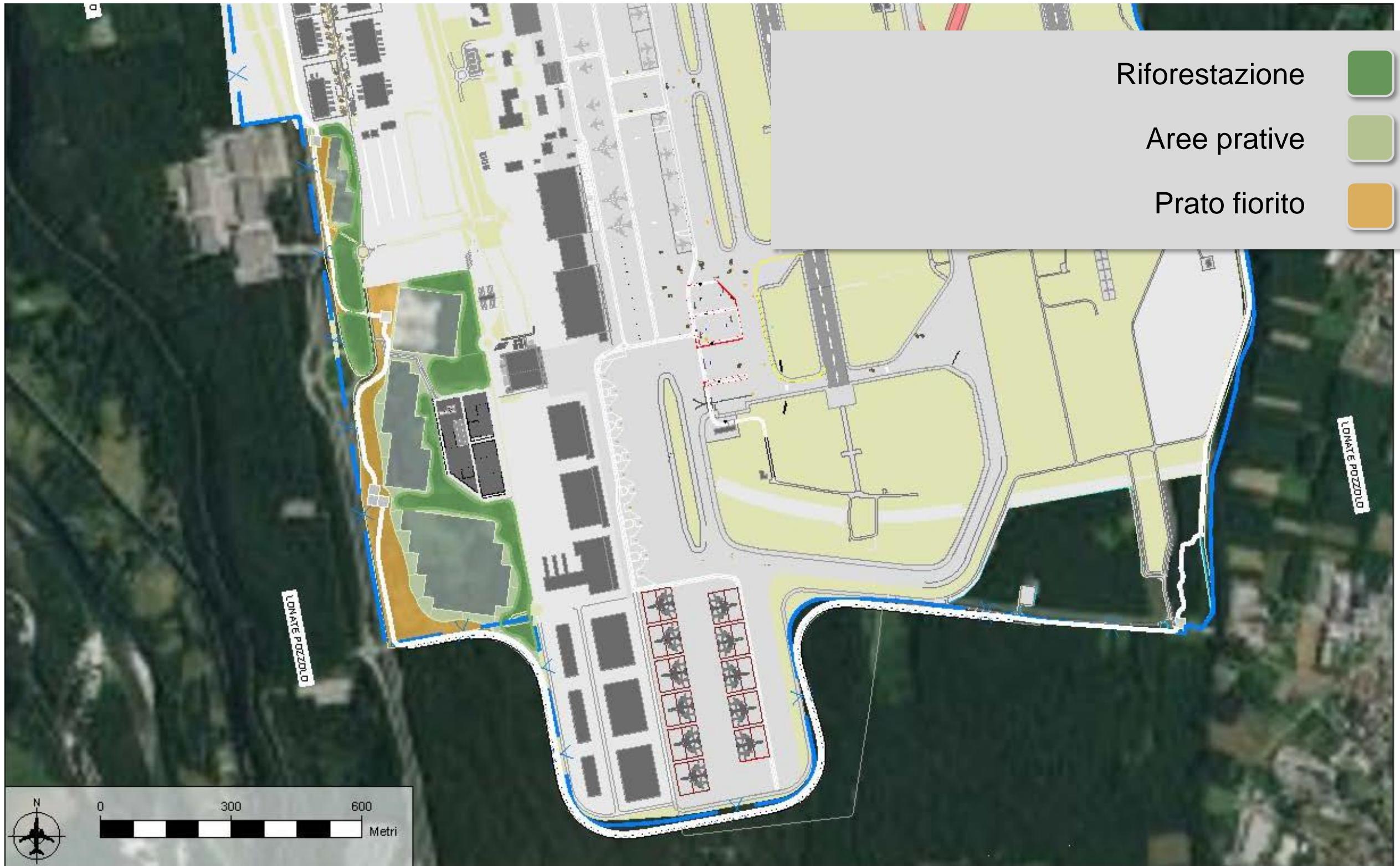
Da qui, l'itinerario entra all'interno dell'area verde aperta alla pubblica fruizione, posta in corrispondenza della testata pista 35R, per poi seguire la Sp14 nella sua configurazione e di progetto.

Poco prima dell'intersezione con la SS336dir, il percorso piega nuovamente e si dirige verso Nord, attraversando l'area prevista a prato fiorito e collegando il Terminal T1 dell'aeroporto e la nuova Airport city – Smart mobility area (MP2035) e Vollandia

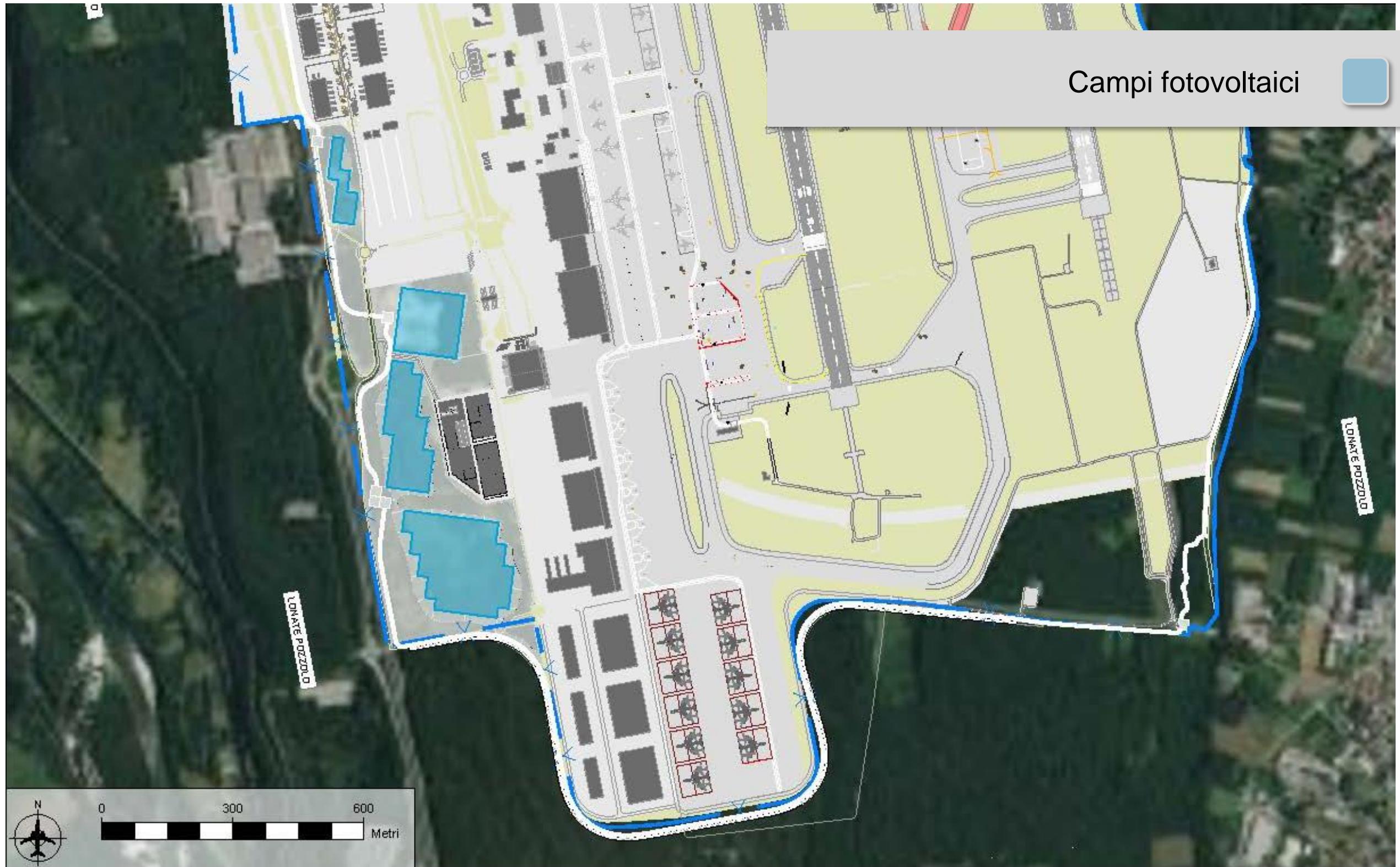
Il sistema degli obiettivi **3**



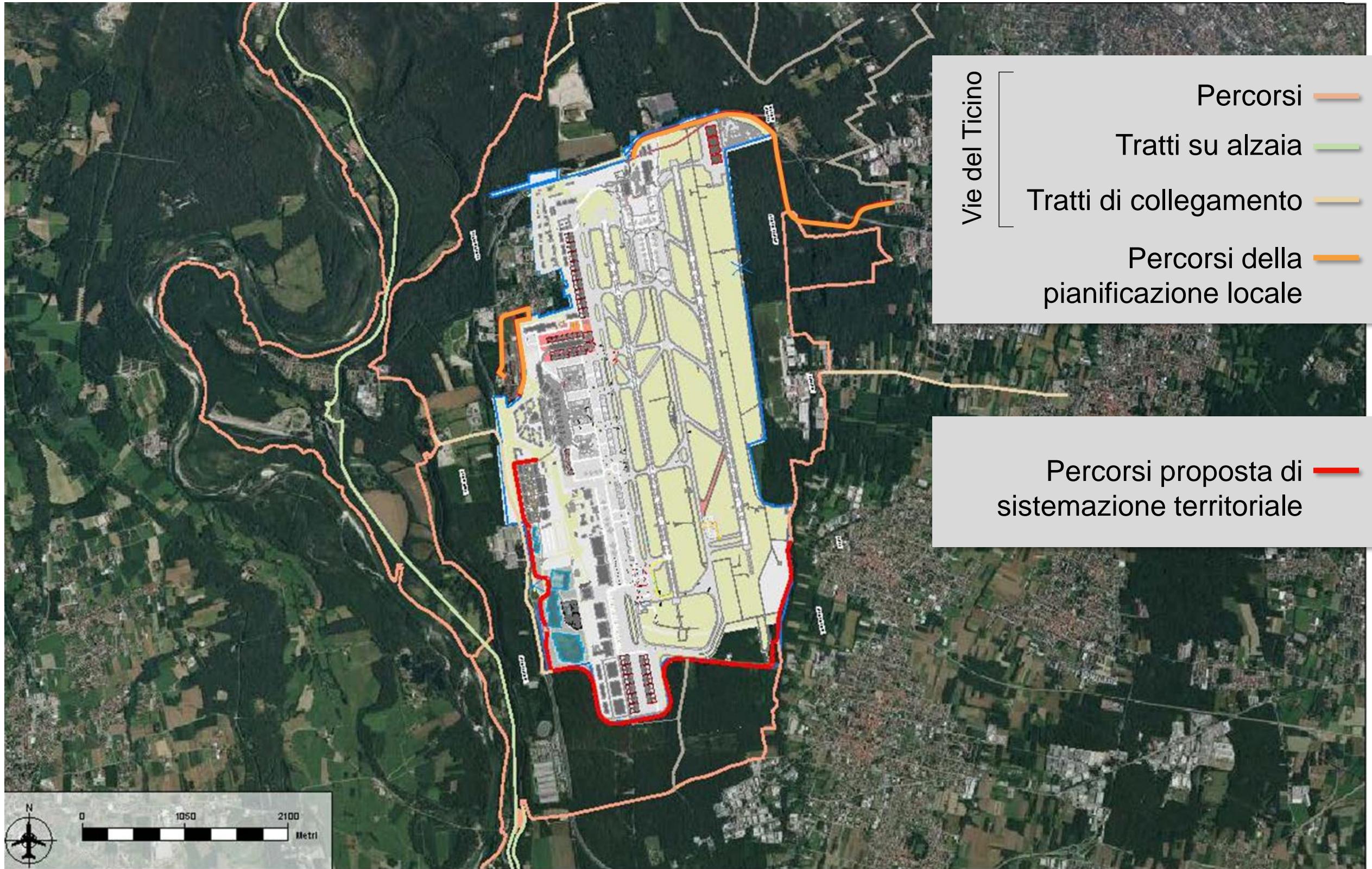
Il sistema del verde **4**



Il sistema delle energie rinnovabili **5**



Il sistema della fruizione territoriale: i percorsi di area vasta



Il sistema della fruizione territoriale: i percorsi a scala locale

