

DiAP

UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI ROMA "SAPIENZA" - DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA E PROGETTO

ADR

REPORT FINALE RELATIVO AL CONTRATTO DI RICERCA DiAP - ADR 2016/2017

Redazione di linee guida afferenti gli interventi di ristrutturazione ed allestimento delle aree passeggeri interne ed esterne di Aeroporti di Roma S.p.A.
codice

responsabile **prof. Andrea Grimaldi**
collaboratori: Valeria Sansoni, borsista DiAP
Chiara Rotondi

1



1. AREOPORTO-EDIFICIO:
Aeroporto Internazionale Carrasco, Montevideo - Uruguay
foto aerea, fonte Google Earth

2. AREOPORTO-CITTA':
Aeroporto Internazionale Leonardo da Vinci di Fiumicino, Roma
foto aerea, fonte Google Earth

2



DOMANDA DI SERVIZI



Le ragioni e gli attori della ricerca applicata

L'aeroporto Internazionale Leonardo da Vinci negli ultimi anni è stato interessato da importanti trasformazioni edilizie che ne hanno implementato la struttura col risultato di aumentarne la capacità di gestire ingenti flussi di passeggeri.

Come per tutti i grandi aeroporti internazionali queste operazioni di ampliamento hanno comportato l'addizione di nuovi corpi di fabbrica aggiunti a quelli già presenti con un approccio più attento a ricercare un loro grado di innovatività e autonomia figurativa rispetto a questi ultimi piuttosto che una vera e compiuta integrazione con essi.

L'esito di questa modalità d'intendere l'ampliamento degli organismi aeroportuali che naturalmente è frutto di pressanti esigenze economico-funzionali, produce quasi sempre una perdita di omogeneità e coerenza delle sequenze spaziali interne, fruite e dunque percepite dai viaggiatori come frammentarie e disorganiche.

Conscia dell'esistenza di queste problematiche la governance di ADR ha ritenuto opportuno affiancare, alle grandi operazioni poc'anzi richiamate, una serie d'interventi più orientati alla scala degli spazi interni degli edifici pre esistenti per cercare di migliorarne la qualità complessiva in un'ottica di innalzamento del livello di soddisfazione dei passeggeri di tutte le aree aeroportuali.

Per rendere questi interventi che generalmente sono di tipo puntuale, capaci di esprimere una strategia più ampia e generale, ADR ha ritenuto utile instaurare un rapporto di collaborazione con l'Università di Roma la Sapienza al fine di sviluppare studi che potessero proporre un diverso modo di affrontarne temi e problematiche.

Come sappiamo l'interno architettonico è individuato da un sistema di superfici liminari che possiamo definire come fodera dello spazio interno, intradosso degli ambienti fruiti e scorza introversa di quel dispositivo materico che nel delimitare e separare il mondo esterno da quello interno concorre anche ad attribuirne qualità e carattere.

Assieme alla fodera ciò che incide in maniera significativa nella costituzione della identità spaziale di un interno sono le componenti che lo "abitano" come gli arredi e le attrezzature che tanta parte hanno nel definirne l'immagine percepita dagli utenti.

Il lavoro di ricerca e sperimentazione progettuale si è sviluppato all'interno di queste due cornici operative: la fodera dello spazio e le attrezzature che ne abitano lo spazio.



**SEDUTE NEI GRANDI
INVASI PUBBLICI**



**AREE LOUNGE COME
PICCOLI MONDI
SEPARATI**



La formula contrattuale ritenuta più corretta per condurre questa collaborazione è stata quella del contratto di ricerca.

Il DiAP, Dipartimento di Architettura e Progetto della Sapienza, Università di Roma, valutati i temi e le questioni oggetto dell'attività di ricerca, ha nominato responsabile per la sua parte il prof. Andrea Grimaldi, professore associato di Architettura degli interni e membro del RELAB, Laboratorio di Rigenerazione, Recupero, Riqualificazione.

Gli esiti che questo documento illustra sono il frutto delle attività svolte dal gruppo di lavoro composto dal prof. Andrea Grimaldi e dall'arch. PhD. Valeria Sansoni assieme all'arch. Chiara Rotondi.

La modalità con la quale si è deciso di presentarne i prodotti vuole esplicitare il metodo che si è utilizzato per indagare gli ambiti individuati dalla committenza e sui quali il gruppo di ricerca ha lavorato; metodo che si ritiene valido e suscettibile di ulteriori future applicazioni.

Un breve inquadramento

Nel corso di questi ultimi anni si è assistito ad un lento e progressivo trasformarsi dell'idea di aeroporto che da semplice infrastruttura al servizio della città sta assumendo esso stesso i connotati di una vera e propria struttura urbana capace di svolgere il ruolo di attrattore per altre attività di natura economica non per forza legate in maniera diretta all'esercizio del volo. Sempre più rari sono gli esempi di aeroporti-edificio mentre sempre più frequentemente si assiste alla crescita per addizioni delle strutture esistenti. Questo proliferare di nuovi corpi avviene sia sul fronte aria con i volumi dei terminal d'imbarco sia sul versante di terra dove vediamo innescarsi veri e propri processi di urbanizzazione.

L'elemento che continua a segnare un discrimine tra le diverse zone interne degli aeroporti internazionali è quello definito dal limite dei controlli di sicurezza. Tra le aree d'imbarco (lato aria) e quelle di controllo (lato terra) si sviluppa quel mondo di mezzo tra cielo e terra che assume una condizione del tutto particolare, suscettibile di ulteriori riflessioni e studi anche di natura antropologica. È una sorta di spazio di sospensione, una buffer zone legata al tempo di attesa per la chiamata all'imbarco che può essere occupato in molti modi differenti, da quelli più ludici e rilassati a quelli più legati alle ragioni professionali del viaggio; ed è uno spazio estremamente importante per il ruolo che ha nella costruzione



1. BUZZIHOOD, guscio acustico per postazione lavoro, Buzzispace, design Alain Gilles
2. OPENEST, sistema componibile per spazi lavoro, Haworth, design Patricia Urquiola
3. Uffici BBC, Manchester, ID:SR architects
4. Uffici Google, Città del Messico, SPACE architects

PUO' UN OGGETTO DI ARREDO ASPIRARE A CONFIGURARSI COME UNITA' SPAZIALE?



quale flessibilità?
quale capacità di riqualificare un ambito?
quale implementabilità?
quale idea di spazio?



MODULARITA' E COMPONIBILITA'

COME POTREBBE CONFRONTARSI UNA MICRO ARCHITETTURA CON GLI SPAZI ETEROGENI DELL'AEROPORTO DI ROMA?



quale grado di permeabilità e flessibilità?
quale linguaggio? quale dimensione?
quale polivalenza?



**IDENTITA' SPAZIALE,
POSSIBILITA' DI COMPORRE UN SISTEMA**

complessiva del gradimento dell'esperienza del viaggio. Certo è che con l'aumentare delle dimensioni degli aeroporti questi spazi intermedi, sempre più vasti ed indifferenziati, stanno correndo vieppiù il rischio di diventare, secondo la dicitura del sociologo francese Marc Augé dei veri e propri non luoghi, spazi cioè senza un vero carattere ed una propria personalità; luoghi atipici espressione di quella dimensione globalizzata del mondo contemporaneo che stempera le differenze in una estetica buona per tutte le latitudini e longitudini annacquando l'esperienza stessa del viaggio e della scoperta delle differenze.

In questo scenario che sostanzialmente ritroviamo applicato un po' in tutto il mondo, alcune realtà aeroportuali cercano di rispondere con delle personali riletture dei caratteri spaziali autoctoni con esiti non sempre pienamente condivisibili ma interessanti per la volontà di marcare in qualche modo la loro identità.

La ricerca di idee proponibili per restituire un carattere unitario ai sistemi ed alle attrezzature pensate per gli spazi destinati ai viaggiatori è stato dunque uno dei focus principali che ha orientato le prime attività di ricerca.

Esigenze di ordine operativo indicate dalla committenza hanno poi, in corso d'opera, orientato ed in parte condizionato il lavoro, scandendone la tempistica ed indirizzandone gli esiti.

Metodologicamente dunque si è preso spunto da una serie di questioni concrete

che interessavano ADR per sviluppare riflessioni a carattere generale che hanno poi trovato sviluppi ad un grado di effettiva fattibilità ed in un caso concreta realizzazione.

Qualche considerazione sull'oggi

Come abbiamo avuto modo di evidenziare in precedenza, la costante crescita dei volumi di traffico, con il conseguente aumento del numero di passeggeri, continua ad innescare nelle strutture aeroportuali piccoli e grandi problemi di ordine funzionale cui non è possibile non dare risposte in maniera pressoché immediata pena il blocco, sovente, dell'intera struttura.

L'azione del risolvere un problema all'interno di uno spazio ad alta frequentazione, fosse anche il più semplice e banale, ha sempre delle ricadute in termini di qualità degli ambienti; ne altera nel bene o nel male il carattere e assume a lungo andare una dimensione estetica che per certi versi richiama le dinamiche trasformative degli agglomerati urbani dove l'eterogeneità figurativa è la caratteristica principale. I grandi aeroporti sono come delle piccole città dell'aria e potrebbe essere utile, come per i sistemi urbani, ipotizzare per essi una sorta di regolamento edilizio che ne normasse ed orientasse le modalità d'intervento.



Antonello Da Messina, *San Girolamo nello studio*
olio su tavola, 1474-1475, National Gallery, Londra



**ESISTE UNA TERZA VIA PER CONFRONTARSI CON
L'ETEROGENEITA' DI SPAZI, FUNZIONI e TEMPI
D'USO DEGLI AMBIENTI AEROPORTUALI ?**

**OCCORRE PROGETTARE UN SISTEMA DI FIGURE
E FORME ABITABILI, RICONOSCIBILI E COERENTI
CAPACI DI CARATTERIZZARE GLI INVASI SPAZIALI**



**SI POTREBBE PENSARE A
UNA MICRO ARCHITETTURA**



È proprio con questo spirito che ADR ci ha chiesto di indagare diversi temi a carattere generale analizzati a partire da alcuni contesti specifici che hanno assunto il ruolo di campi di sperimentazione per la messa a punto di buone pratiche capaci di essere riproposte all'interno della struttura aeroportuale anche in ambiti differenti.

Gli argomenti individuati all'avvio della ricerca erano indirizzati:

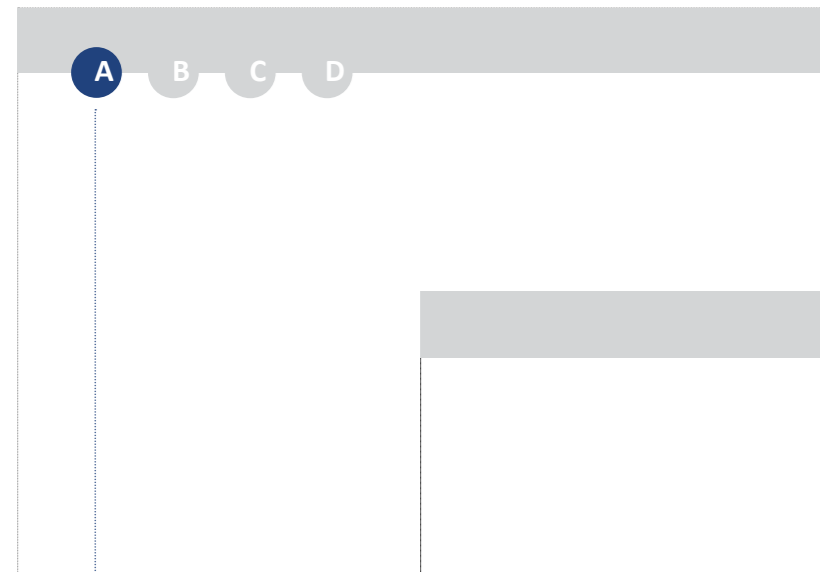
- alla riorganizzazione delle aree d'imbarco H e di alcuni imbarchi C;
- alla riorganizzazione dell'area di attesa del polo bus;
- alla individuazione ed allo studio di possibili allestimenti di aree Kids e Nursery all'interno dell'aerostazione;
- alla ottimizzazione architettonica delle varie aree destinate all'attesa e/o relax all'interno dei terminal.

L'evolversi del lavoro di ricerca ha poi spostato l'interesse della committenza dal polo bus al revamping del people mover ed a livello più generale, nell'ambito della tematica legata agli spazi di attesa, ad un approfondimento del tema delle aree work.

L'analisi dei contesti spaziali è sempre stato il primo atto delle attività di ricerca. Questo tipo di operazione ha generalmente evidenziato l'eterogeneità degli ambiti e delle condizioni all'intorno. Ne sono scaturite alcune riflessioni a carattere generale che hanno individuato delle possibili modalità d'intervento applicabili ai diversi contesti quali:

- il tema delle attrezzature e degli ambiti funzionali pensati come micro architetture capaci di influenzare e connotare positivamente lo spazio circostante;
 - il tema del colore quale strumento per l'attribuzione di significati funzionali e riconoscibilità all'interno dei grandi invasi spaziali;
 - il tema del trattamento delle superfici liminari e della loro articolazione plastica.
- Altri temi sono stati solo individuati senza trovare una effettiva applicazione all'interno delle sperimentazioni progettuali se non per piccoli accenni, come quello della storia del territorio e quello delle eccellenze italiane nel campo del design, dell'arte e della grafica.

Le pagine che seguono cercano di restituire metodo operativo ed esiti di questa attività di ricerca applicata.



**INDICAZIONE DEL
PROGETTO TRATTATO**



-  **LE RICHIESTE DELLA COMMITTENZA ADR:**
le ragioni del progetto
-  **ANALISI DEI LUOGHI E DELLE CRITICITA'**
-  **RAPPORTO TRA CRITICITA', RICHIESTE E OBIETTIVI**
-  **IPOTESI PROGETTUALI**
con indicazione dell'opzione scelta in fase finale 
-  **IL PROGETTO:**
declinazioni degli strumenti progettuali
-  **ASSETTO FUNZIONALE DEFINITIVO**
-  **APPROFONDIMENTO DEL PROGETTO**
-  **OBIETTIVI RAGGIUNTI?**
-  **LA REALIZZAZIONE**



ISTRUZIONI PER L'USO


COME LEGGERE IL TESTO?


Il testo raccoglie gli esiti progettuali del contratto di ricerca stipulato tra il DiAP e Aeroporti di Roma - ADR s.p.a., in merito alla riqualificazione delle aree passeggeri dell'Aeroporto di Fiumicino e l'inserimento di nuovi ambiti funzionali.


Il punto di partenza per lo sviluppo dei vari ambiti di progetto è stata l'attenta analisi dello stato dei luoghi e la ricezione di tutte le necessità ed aspirazioni espresse da ADR, in merito al potenziamento di spazi a servizio dei viaggiatori. Dal confronto con ADR è scaturito un costante aggiornamento del progetto in base a necessità e contingenze in costante variazione.


Il testo vuole restituire le fasi del lavoro in modo sistematico, in modo da descrivere al meglio l'iter progettuale in ciascuno degli ambiti su cui tale metodologia è stata messa alla prova.


A tale scopo, tutti gli ambiti di progetto sono stati scanditi secondo le stesse categorie tematiche, segnalate mediante un sistema di icone, riportate sul margine destro di ogni facciata del fascicolo.


 **LE RICHIESTE DELLA COMMITTENZA ADR: le ragioni del progetto**
Il paragrafo documenta il confronto iniziale con ADR per mettere a fuoco le esigenze e le ambizioni della committenza


 **ANALISI DEI LUOGHI E DELLE CRITICITA'**
La sezione documenta i numerosi sopralluoghi agli ambiti di progetto e fornisce i dati per comprendere la natura dei luoghi e la complessità dei flussi e delle dinamiche d'uso in essi presenti.


 **RAPPORTO TRA CRITICITA', RICHIESTE E OBIETTIVI**
Per gli ambiti di maggior complessità, si propone un quadro sintetico di riepilogo delle criticità dei luoghi, richieste espresse da ADR e obiettivi da perseguire, indicando inoltre quali interventi aggiuntivi il gruppo di lavoro ha proposto, alla luce delle valutazioni preliminari condotte con la committenza.


 **IPOTESI PROGETTUALI**
Per ogni ambito di progetto, sono state sviluppate più ipotesi di assetto funzionale e di strategia di attrezzatura e riqualificazione dei luoghi. La presente sezione raccoglie tali varie ipotesi di progetto in modo da restituire la complessità del lavoro svolto, dal punto di vista della messa a sistema delle esigenze di ADR e delle esigenze, in continua evoluzione, dei viaggiatori, ed inoltre in merito ai requisiti di flessibilità e rapidità di esecuzione, richiesti a molti degli interventi previsti.


 All'interno di questa sezione, il cambio di icona segnala l'ipotesi progettuale che è stata sviluppata nel resto dell'iter progettuale, riportata nella sezione a seguire.

 **IL PROGETTO: declinazioni degli strumenti progettuali**
Le sezioni espongono gli strumenti progettuali proposti per i vari ambiti di intervento, per la ridefinizione e riqualificazione dei luoghi.

 **ASSETTO FUNZIONALE DEFINITIVO**
La sezione presenta in forma aggiornata ed approfondita, l'ipotesi progettuale ritenuta da ADR, di concerto con il gruppo di lavoro, più idonea a consentire il raggiungimento degli obiettivi di qualità e fattibilità prefissati.

 **APPROFONDIMENTO DEL PROGETTO**
La sezione presenta gli strumenti di progetto utilizzati nell'ipotesi progettuale definitiva, entrando nel merito dei singoli interventi dal punto di vista dei materiali utilizzati, i dati quantitativi e dimensionali, e gli approfondimenti costruttivi di dettaglio.

 **OBIETTIVI RAGGIUNTI?**
La sezione ripropone la sintesi tra criticità e obiettivi prefissi, per mettere a fuoco l'efficacia della soluzione progettuale proposta e l'iter progettuale svolto.

 **LA REALIZZAZIONE**
Per gli interventi portati a realizzazione, si propongono immagini fotografiche dello stato post operam.

In ogni sezione, viene accesa l'icona corrispondente, in modo da realizzare una sorta di indice grafico sul bordo destro del fascicolo.

Per semplificare l'interpretazione del testo, la pagina sinistra riporta l'ambito di progetto di riferimento.



DiAP
ADR

I PROGETTI SVILUPPATI

PROGETTO



Riorganizzazione e riqualificazione degli imbarchi H
Terminal 3

PROGETTO



Conversione del tracciato del *People Mover* in percorso pedonale assistito
Terminal 3

PROGETTO



Temi e indirizzi progettuali per la realizzazione di aree attrezzate
tipo work area, relax area, family-kids area
Avancorpo al Terminal 3, Terminal 1, Terminal 3

PROGETTO



Riqualificazione area attesa Terminal 3 - Molo D ed inserimento di area work e relax



T3 - IMBARCHI H

GLI EDIFICI DEGLI IMBARCHI DEL MOLO H, direttamente collegati al nuovo Avancorpo al Terminal 3, Aeroporto Internazionale Leonardo da Vinci di Fiumicino, Roma

nella pagina precedente: vista aerea complessiva

foto aeree, fonte Google Earth

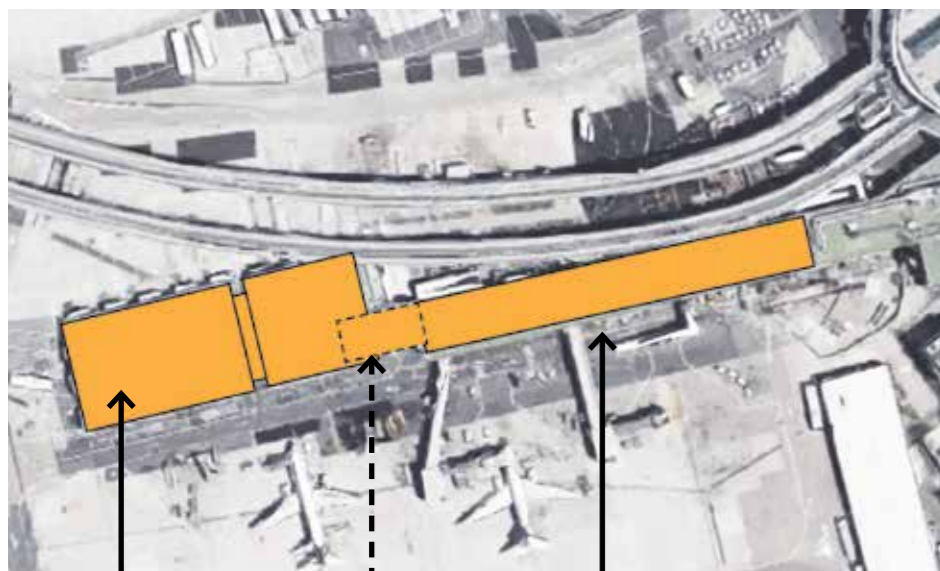
PROGETTO

A

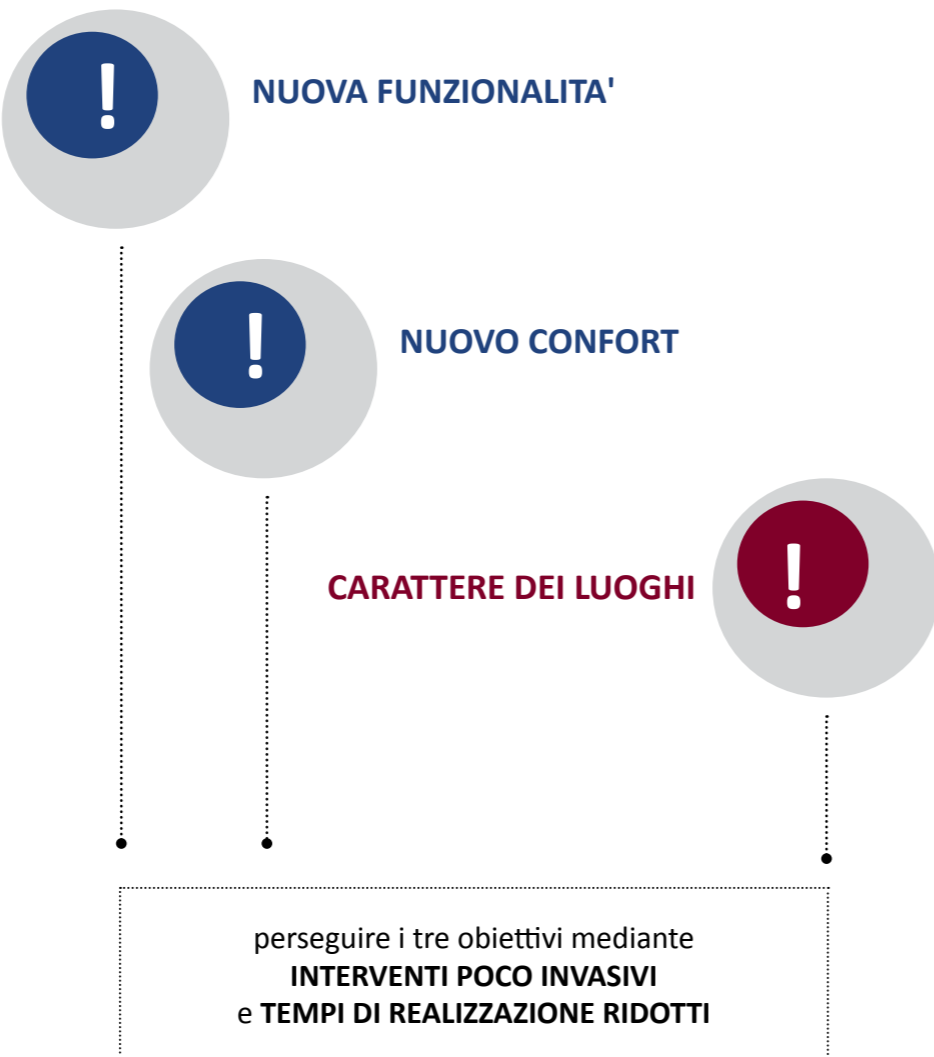
RIORGANIZZAZIONE E RIQUALIFICAZIONE DEGLI

IMBARCHI H

TERMINAL 3



AMBITO 3 AMBITO 2 AMBITO 1



LE RAGIONI DEL PROGETTO

Il progetto di riorganizzazione e riqualificazione degli spazi degli ex imbarchi H del Terminal 3, persegue l'obiettivo di mettere a punto interventi poco invasivi ma di profonda riconfigurazione degli ambienti, che siano capaci - in tempi di realizzazione rapidi - di ottenere i due risultati fondamentali:

- garantire una nuova funzionalità, in sinergia con gli aggiornamenti funzionali e distributivi attuati in concomitanza dell'apertura del nuovo Avancorpo, prefigurando un nuovo assetto dei gates H
- ottimizzare gli spazi per offrire un adeguato livello di confort ai viaggiatori ed una maggiore caratterizzazione dei vari ambiti funzionali

Per tali ragioni, al progetto si richiede di formulare una riorganizzazione funzionale e distributiva degli spazi, arrivando poi ad una riqualificazione della foderia interna.

A questi due obiettivi, si aggiunge un ulteriore ambito di progetto, ovvero la possibilità di imprimere un carattere ai luoghi del viaggio, e nello specifico ai luoghi di questa prima sperimentazione progettuale.

Questo ambito di progetto è sviluppato nelle sue fasi preliminari di individuazione di un tema a cui assegnare il compito di radicare al luogo, ovvero alla città di Roma e più in generale all'Italia, gli ambiti di attesa ed imbarco, in modo da comunicare un chiaro messaggio ai fruitori degli ambiti delle "stare".

GLI AMBITI DI INTERVENTO

Il molo D degli imbarchi H del Terminal 3 si sviluppa su due differenti quote, collegate da un ambiente di snodo.

Il primo livello, alla quota superiore di + 6.00 m, che sarà indicato come AMBITO 1, ospita gli spazi di attesa e imbarco relativi ai gates H1, H2, H3.

Lo spazio indicato come AMBITO 2 corrisponde al punto di snodo e collegamento tra le due quote..

Il livello inferiore, alla quota +2.00 m, indicato come AMBITO 3, è articolato in due sale contigue ed accoglie gli spazi di attesa ed imbarco relativi ai gates da H6 ad H19.

Il progetto parte da una ricognizione sullo stato dei luoghi con analisi delle principali criticità strutturali e funzionali.

Segue a tale analisi una individuazione dei principali interventi auspicati.

Gli interventi sono suddivisi in interventi strutturali e funzionali di base, ed interventi complementari di riqualificazione.

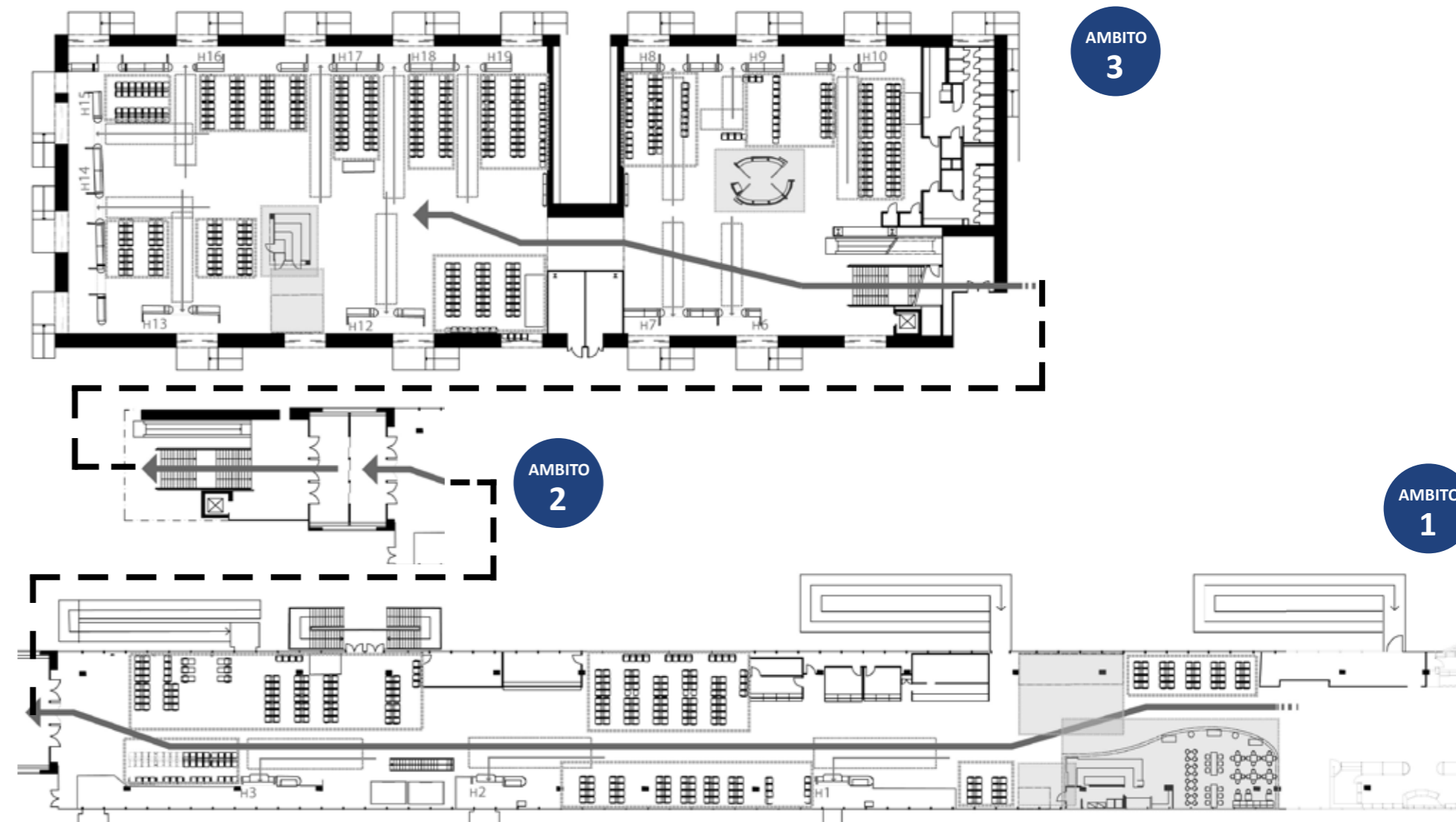
Oltre a rispondere alle richieste specifiche della committenza, il progetto propone dunque anche una radicale riorganizzazione dei gates di imbarco e degli ambiti funzionali di supporto al viaggiatore, in modo da razionalizzare gli spazi e rendere ancor più efficace l'intervento globale. Tali interventi, complementari alle richieste di ADR ma fondamentali per la riuscita del progetto, sono stati oggetto di confronto tra i progettisti e la committenza, al fine di individuare le strategie attuative più efficaci ma soprattutto più sostenibili in merito a tempi e costi delle operazioni.

I TRE AMBITI PROGETTUALI, IMBARCHI DEL MOLO H

foto aerea, fonte Google Earth



Nella pagina accanto:
 piante dei tre ambiti di progetto, allo stato ante operam
 Nell'ambito 1 si noti la evidente interferenza tra l'asse di attraversamento dello spazio e le code passeggeri dei tre gates di imbarco presenti.
 Dalla pianta emerge il valore di connessione dell'ambito 2, nel quale dunque il tema della segnaletica e dell'orientamento appare di evidente importanza.
 Nella prima sala dell'ambito 3 si noti la medesima intefrenza tra asse di percorrenza e code passeggeri dei gates H6 e H7, nonché la promiscuità tra zone attesa imbarco e aree ristoro.
 Quest'ultima inoltre, nella seconda sala dell'ambito 3, non consente una chiara visione globale di tutti i gates di imbarco, nascondendo letteralmente i gates 13 e 14.





Immagini dello stato dei luoghi nell'ambito 1, ante operam, che documentano l'assenza di gerarchia tra ambiti e percorsi e la mancanza di confort nelle zone di attesa imbarco

Nella pagina accanto: pianta dell'ambito 1 nello stato ante operam, con indicazione del percorso di attraversamento dello spazio, code di imbarco (in rosso) e di post-imbarco (in azzurro), ambiti di attesa (in viola), zona ristoro (in giallo) .

AMBITO 1
GATES QUOTA +6.00

ANALISI DELLE CRITICITA'

L'ambito 1 corrisponde alla lunga manica del molo D all'interno della quale sono dislocati i gates H1, H2, H3.

I gates sono collocati lungo il fronte vetrato con esposizione a sud, al quale sono agganciati i *finger* di imbarco passeggeri.

Sebbene la conformazione dello spazio stretto e lungo suggerisca una suddivisione dell'ambiente in fasce longitudinali, gli ambiti funzionali non seguono tale criterio e l'organizzazione generale degli spazi appare caotica e dispersiva.

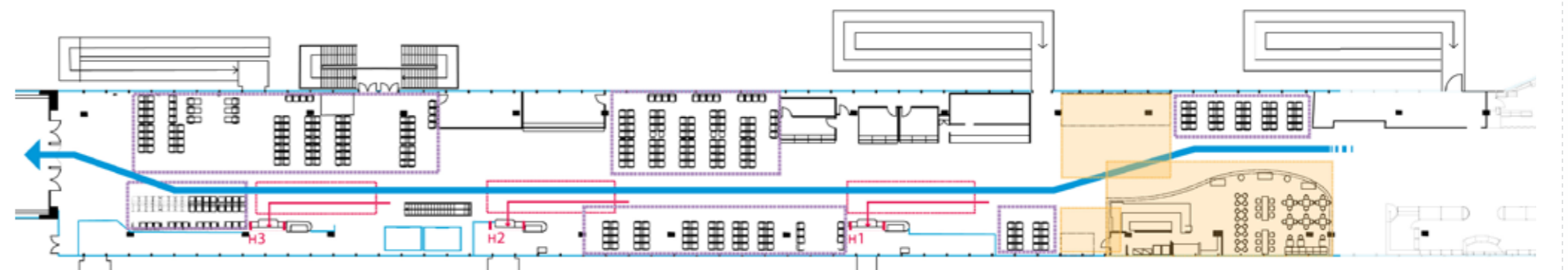
Le code imbarco, non chiaramente delimitate, interferiscono con l'asse di attraversamento dello spazio, e le zone con le sedute per l'attesa appaiono collocate negli ambiti di risulta. In questo modo, si generano flussi trasversali al percorso principale di attraversamento, che complicano la gestione delle code passeggeri e l'orientamento del viaggiatore all'interno del molo.

Inoltre, nella zona di ingresso alla lunga manica, uno spazio ristoro interferisce anch'esso con l'asse di attraversamento dello spazio.

A questa carenza di gerarchia e organizzazione funzionale, si aggiunge l'inadeguata caratterizzazione e attrezzatura delle zone attese, che non garantiscono un adeguato livello di confort nè un adeguato numero di posti a sedere, ai viaggiatori in attesa.

Le principali criticità riscontrate nell'ambito 1 sono, dunque:

- ASSENZA DI GERARCHIA ED INTERFERENZE TRA asse di attraversamento dello spazio ambito sedute coda passeggeri zone ristoro
- DISTRIBUZIONE NON SISTEMATICA DELLE SEDUTE
- ILLUMINAZIONE DIFFUSA E INDIFFERENZIATA
- CARENZA DI CONFORT NELLE ZONE DI ATTESA
- SCARSA VISIBILITA' DELLA SEGNALETICA





Immagini dello stato dei luoghi nell'ambito 2 ante operam, che documentano l'assenza di schermatura di impianti e struttura di copertura, elementi che risultano preponderanti nella percezione dall'alto degli spazi dell'ambito 3.

Nella pagina accanto: pianta dell'ambito 2 nello stato ante operam, con indicazione del percorso di attraversamento dello spazio

AMBITO 2 COLLEGAMENTO

ANALISI DELLE CRITICITA'

L'ambito 2 corrisponde allo spazio di snodo tra le due quote in cui si articola il molo D del Terminal 3. Questo ambito contiene i collegamenti verticali tra i due livelli, dunque non accoglie nè gates di imbarco nè spazi per l'attesa.

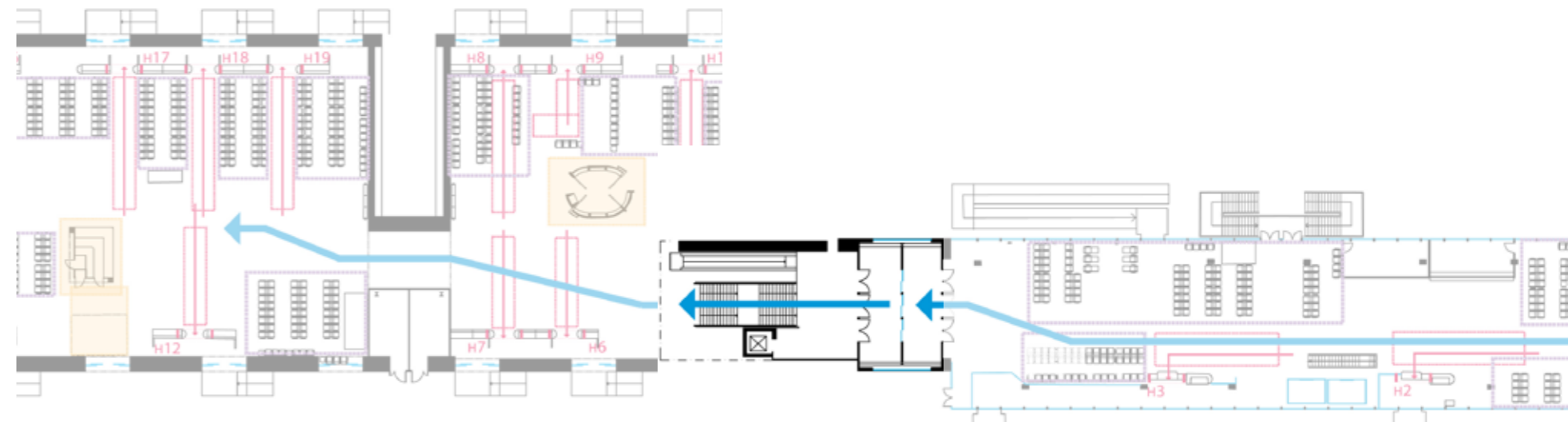
Sebbene le richieste della committenza si concentrino soprattutto sulla riorganizzazione funzionale dei due ambiti di progetto più propriamente dedicati all'imbarco passeggeri, la particolare caratteristica di zona di passaggio, dunque ambito in cui la comunicazione e la segnaletica assumono un ruolo centrale, ha invitato a sviluppare una proposta di intervento di riqualificazione anche per questo ambiente.

Le principali criticità riscontrate nell'ambito 2 sono:

- IMPIANTI A SOFFITTO A VISTA
- SEGNALETICA DA POTENZIARE

La particolare conformazione dello spazio che si affaccia da una quota superiore sulla prima sala della quota +2.00 del molo, ed è ricavato in una spazio-giunto tra i due edifici alle due distinte quote, ha generato una condizione visiva per la quale il viaggiatore si trova ad avere una visuale in primis sugli elementi della copertura e sugli impianti a vista.

Il progetto, a partire da questa criticità, si prefigge dunque l'obiettivo di rispondere con un unico intervento sia alle necessità di riqualificazione che alle potenzialità del luogo, abbinando al tema della schermatura quello della segnaletica e della comunicazione al viaggiatore.





Immagini dello stato dei luoghi nell'ambito 3 ante operam, che documentano l'assenza di gerarchia tra percorsi e ambiti, la promiscuità tra aree ristoro e aree attesa, ed in generale la difficoltà di attraversare agevolmente gli spazi ed orientarsi. Le foto documentano inoltre l'ingombrante e confusa presenza di strutture ed impianti a soffitto.

Nella pagina accanto: pianta dell'ambito 3 nello stato ante operam, con indicazione del percorso di attraversamento dello spazio, code di imbarco (in rosso), ambiti di attesa (in viola), zona ristoro (in giallo).

AMBITO 3
GATES QUOTA +2.00

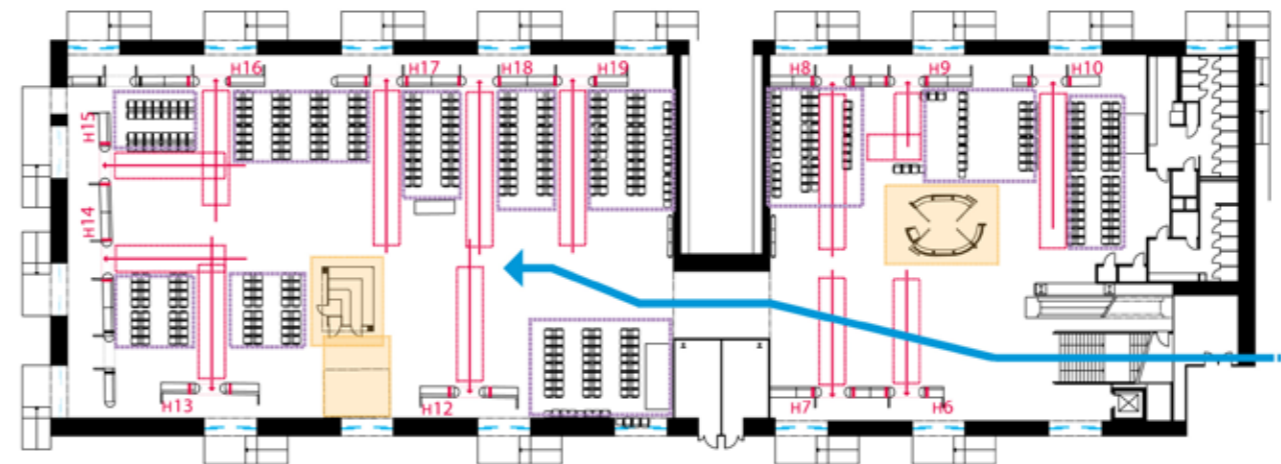
ANALISI DELLE CRITICITA'

L'ambito 3 corrisponde alle due sale contigue in cui si dislocano i gate H6, H7, H8, H9, H10 nella prima sala, e H12, H13, H14, H15, H16, H17, H18, H19 nella seconda sala. La prima sala ospita anche i servizi igienici e un piccolo ambito shop, mentre la zona centrale della seconda sala è occupata da un ambito ristoro.

La principale criticità riscontrata all'interno dell'ambito 3 è, ancora una volta, l'interferenza tra i flussi. L'asse di attraversamento degli spazi, che dall'ambito 2 raggiunge le due sale mediante le scale e le scale mobili, incrocia le code imbarco dei gates H6 e H7, generando interferenze reciproche e difficoltà di orientamento. Nella prima e nella seconda sala, inoltre, la collocazione dei punti shop e ristoro, occlude la visuale su alcuni gates di imbarco, compromettendo ulteriormente la funzionalità degli ambienti.

Nella seconda sala, infine, il gran numero di gates di imbarco non consente una chiara distribuzione e distinzione delle differenti code, ed anche in questo caso gli ambiti attesa appaiono collocati negli spazi di risulta.

- Le principali criticità riscontrate nell'ambito 3 sono, dunque:
- ASSENZA DI GERARCHIA E PROMISCUITA' TRA AMBITI
 - INTERFERENZA TRA CODE PASSEGGERI DEI GATE H6 ed H7 ED IL PERCORSO DI DISCESA NELLA SALA
 - COLLOCAZIONE NON STRATEGICA DELLE ZONE RISTORO
 - DISTRIBUZIONE NON SISTEMATICA DELLE SEDUTE
 - CARENZA DI CONFORT NELLE ZONE DI ATTESA
 - ILLUMINAZIONE DIFFUSA E INDIFFERENZIATA



INTERVENTI PREVISTI DA ADR - OBIETTIVI PROPOSTI - INTERVENTI INTEGRATIVI PROPOSTI - STRUMENTI PROGETTUALI

AMBITO
1
INTERVENTI DI BASE già previsti da ADR:

- eliminazione gate H1
- bonifica impianti e adeguamento controsoffitto
- eliminazione box tax refund
- realizzazione nuovi servizi igienici
- realizzazione nuova area kids

OBIETTIVI PROPOSTI:

- razionalizzazione e definizione degli ambiti funzionali
- implementazione segnaletica
- miglioramento confort dei viaggiatori
- introduzione tema grafico

INTERVENTI INTEGRATIVI PROPOSTI:

- rotazione gate H1 e H2 per liberare l'asse di percorrenza

STRUMENTI PROGETTUALI:

- nuova pavimentazione
- colore, grafica, segnaletica e individuazione ambiti funzionali a pavimento
- trattamento grafico delle superfici vetrate
- nuovo ambito attrezzato per attesa

AMBITO
2
OBIETTIVI PROPOSTI:

- caratterizzazione dell'ambito di passaggio
- riqualificazione degli spazi con schermatura degli impianti a vista
- implementazione segnaletica, per accompagnare la discesa dei viaggiatori
- introduzione tema grafico

STRUMENTI PROGETTUALI:

- nuova pavimentazione
- colore, grafica, segnaletica e individuazione ambiti funzionali a pavimento
- telo con grafica e segnaletica, retroilluminato, per schermatura impianti a soffitto

AMBITO
3
INTERVENTI DI BASE già previsti da ADR:

- eliminazione gates H7, H9, H14, H15, H18
- realizzazione nuovo gate H14bis

OBIETTIVI PROPOSTI:

- riqualificazione della intera fodera interna
- razionalizzazione e definizione degli ambiti funzionali
- implementazione segnaletica
- miglioramento confort dei viaggiatori
- introduzione tema grafico

INTERVENTI INTEGRATIVI PROPOSTI:

- razionalizzazione della collocazione dei gates
- ricollocazione delle zone ristoro
- inserimento di fondale "mediatico"

STRUMENTI PROGETTUALI:

- nuova pavimentazione
- colore, grafica, segnaletica e individuazione ambiti funzionali a pavimento
- colorazione scura di tutti gli elementi a soffitto ed intervento sui lucernari
- nuovo sistema di illuminazione
- nuovo ambito attrezzato per attesa
- restyle portali

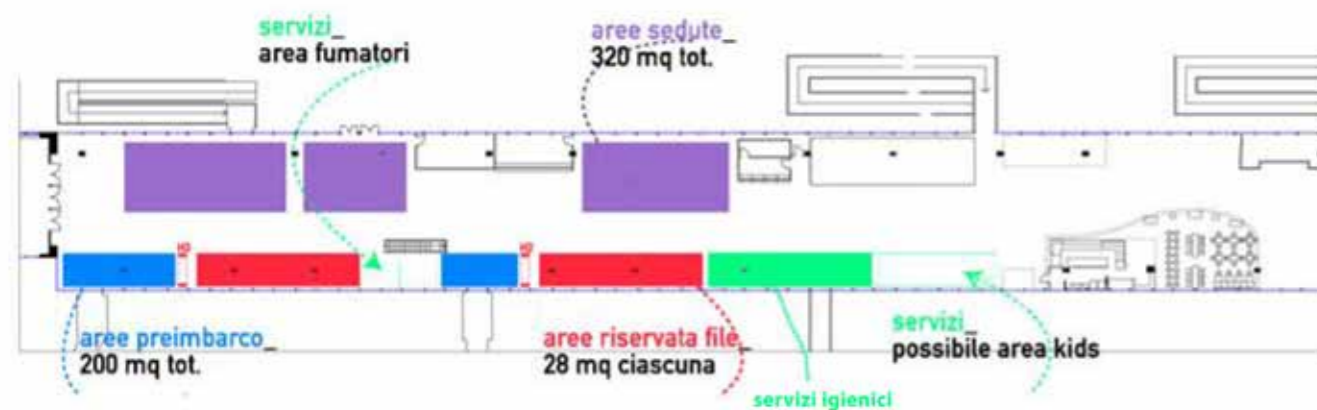




SVILUPPO DEL PROGETTO PER AMBITI

AMBITO 1
IMBARCHI H - GATES QUOTA +6.00

SCHEMA DI RIORGANIZZAZIONE FUNZIONALE - ipotesi che prevede la conservazione in loco del box *vat refund*



SCHEMA DI RIORGANIZZAZIONE FUNZIONALE - ipotesi che prevede la rimozione del box *vat refund*



IL PROGETTO:

LA RIORGANIZZAZIONE DI FLUSSI E AMBITI

L'assetto proposto libera la fascia centrale, in modo da eliminare ogni interferenza tra le code passeggeri e l'asse di attraversamento dello spazio.

La fascia laterale, lungo il fronte nord, ospita la maggior parte degli ambiti attesi, in modo da limitare il più possibile i flussi trasversali.

Tale assetto funzionale è stato declinato in due alternative, in virtù della possibilità di eliminare alcuni box che ospitano i servizi di *vat refund*.

La fattibilità di tale opzione, che consentirebbe agli spazi dei due gate di imbarco di guadagnare ambiti funzionali e maggior respiro, rientra in un piano di riassetto generale degli spazi del Terminal 3, operazione non immediata e non vincolabile ai tempi di realizzazione del progetto per il molo D, ma già in previsione.

Pertanto sono state presentate alla committenza entrambe le soluzioni funzionali, lasciando aperta la possibilità di liberare gli ambiti ora occupati dai box, ed inserendo quindi al livello dei gates di imbarco nuovi servizi igienici ed una nuova area kids.

Dal confronto con la committenza è emersa la possibilità di ridurre a due i gates di imbarco presenti nell'ambito 1.

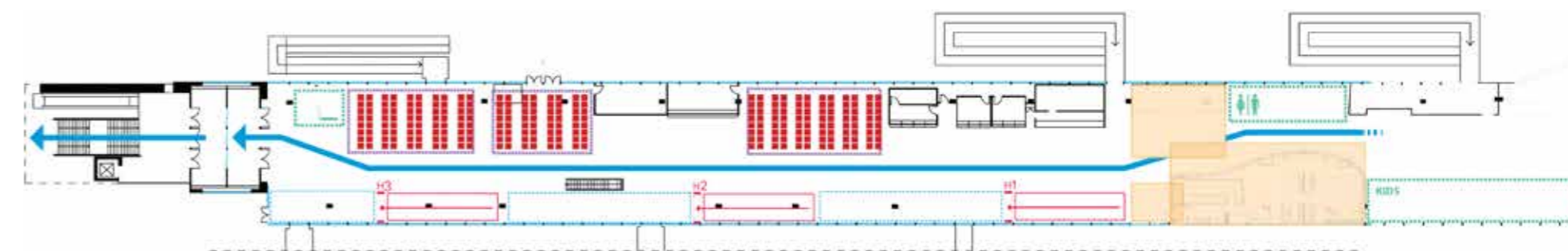
Questa opportunità ha consentito al progetto di razionalizzare la funzionalità dell'ambiente, suddividendolo in tre fasce d'uso chiaramente distinte.



PROGETTO DI RIORGANIZZAZIONE FUNZIONALE

Il progetto procede ad una più approfondita riorganizzazione di ambiti e flussi, secondo le indicazioni fornite da ADR in merito alla conservazione sul posto del box vat refund e dei box dei servizi vari presenti.

IPOTESI 1



interventi:

- SISTEMA A TRE FASCE: GATE IMBARCHI/ASSE DI PERCORRENZA/AREA ATTESA + INSERIMENTO DI SEDUTE/ISOLE ATTREZZATE
- CONSERVAZIONE GATE H3
- ROTAZIONE GATE H 1-3 CON INCANALAMENTO CODA PASSEGGERI
- DEFINIZIONE AREE PRE-IMBARCO
- REALIZZAZIONE SERVIZI IGIENICI AL PIANO
- NUOVA AREA FUMATORI NELLA FASCIA DELLE ISOLE ATTESA

POSTI A SEDERE
NELLE ZONE ATTESA IMBARCO

FOCUS



**STATO DI FATTO:
220 POSTI**



**IPOTESI DI PROGETTO:
240 POSTI
in gruppi di sedute in linea**



**POSTI A SEDERE
NELLE ZONE ATTESA IMBARCO**

FOCUS

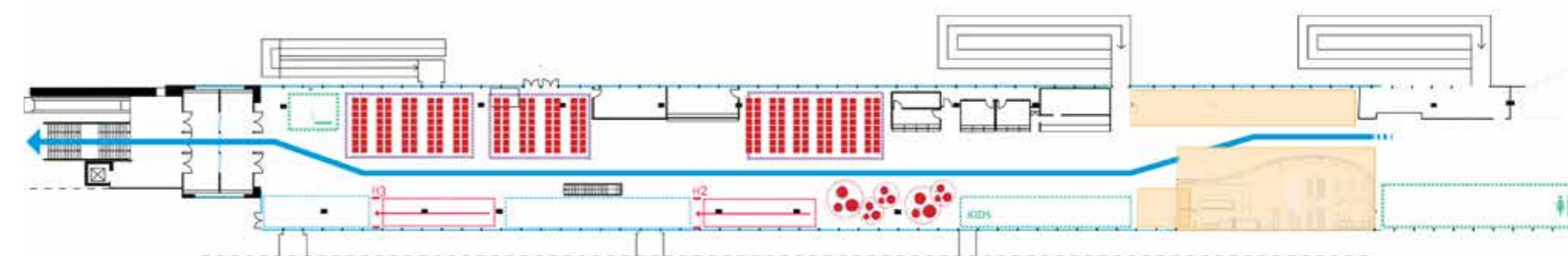
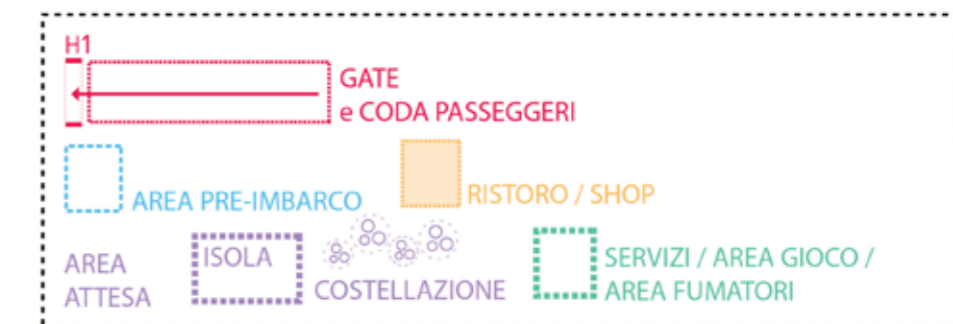


**STATO DI FATTO:
220 POSTI**



**IPOTESI DI PROGETTO:
240 POSTI
in gruppi di sedute in linea
+
30 POSTI
nel sistema a *costellazione*
di sedute puntuali**

IPOTESI 2



interventi:

- SISTEMA A TRE FASCE: GATE IMBARCHI/ASSE DI PERCORRENZA/AREA ATTESA
- INSERIMENTO DI SEDUTE/ISOLE ATTEZZATE
- ELIMINAZIONE GATE H 1, ROTAZIONE GATE H 2-3 CON INCANALAMENTO CODA PASSEGGERI - DEFINIZIONE AREE PRE-IMBARCO
- REALIZZAZIONE SERVIZI IGIENICI AL PIANO
- NUOVA AREA FUMATORI NELLA FASCIA DELLE ISOLE ATTESA
- INTEGRAZIONE DELL'AREA KIDS NELL'AREA DEI GATE



**IL PROGETTO:
DECLINAZIONI DEGLI STRUMENTI PROGETTUALI**

Il progetto per la riqualificazione degli spazi di attesa ed imbarco del molo H, ricorre a strumenti capaci di individuare i principali ambiti funzionali, indirizzare i percorsi e caratterizzare il luogo, aggiungendo confort per il viaggiatore.

Per individuare il percorso di attraversamento dell'area e definire i vari ambiti funzionali, i due strumenti principali proposti sono la declinazione degli elementi di controsoffitto ed un intervento di segnaletica e grafica a pavimento.

La definizione di una zona specifica mediante cambio di pavimentazione, e la medesima segnalazione in alzato con un elemento a soffitto, contribuisce a caratterizzare ed individuare un ambito funzionale, facendo in modo che il suo utente si senta partecipe di uno spazio nello spazio, percependo il confort che tale condizione raccolta può garantire, soprattutto per quanto riguarda gli spazi di attesa.

Per quanto riguarda lo strumento del controsoffitto, proprio la caratterizzazione degli spazi di attesa rispetto a quelli di percorrenza, gioca un ruolo fondamentale nel progetto.

Una accentuata compressione del controsoffitto nelle zone di attesa, avvicina la dimensione spaziale a quella umana, facendo percepire l'ambito delle sedute come una nicchia raccolta, affacciata sugli spazi di percorrenza.

Per effetto inverso, un controsoffitto più alto accentua il senso di movimento e percorrenza veloce nell'asse centrale di attraversamento dello spazio.

Per queste ragioni, il progetto propone di sovrapporre al controsoffitto esistente dei pannelli sospesi a diversa altezza, per caratterizzare e distinguere percorsi ed ambiti. I pannelli sospesi possono portare anche illuminazione o diffusori sonori, in modo da aggiungere qualità e confort.

Le varie ipotesi progettuali prevedono diversi gradi di definizione spaziale, ricorrendo a fasce di controsoffitto parallele e digradanti in altezza, o a un sistema assiale contrapposto a pannelli puntuali a definire delle zone.

In ogni proposta, il sistema di controsoffitto vuole accentuare l'asse centrale come principale percorso di attraversamento dell'area, dal quale si diramano code imbarco e ambiti attesa, opportunamente segnalati.

Lo stesso tipo di definizione viene accentuato dal disegno della pavimentazione, in cui grafica e segnaletica si integrano, disegnando percorsi ed aree.

Si propone di sovrapporre alla pavimentazione esistente, una pavimentazione vinilica ad intarsio di colori.

In questo modo, sia l'intervento a controsoffitto che quello a pavimento, riducono il proprio impatto trasformativo, mantenendo la funzionalità degli impianti esistenti, e garantendo rapidi tempi di realizzazione.

Per rispondere alle esigenze espresse da ADR, è stata sviluppata anche una ipotesi progettuale più radicale e trasformativa, in cui viene sostituito il controsoffitto esistente secondo gli stessi obiettivi progettuali appena espressi.

Tutte le soluzioni proposte prevedendo di segnalare l'asse centrale principale, variando la tipologia di controsoffitto. Per le stesse ragioni di adeguamento alle progressive richieste espresse da ADR, in una politica di riqualificazione più ampia in cui gli interventi sul molo H devono interagire con gli interventi più diffusamente previsti nel T3, è stata elaborata anche una opzione progettuale in cui si utilizza e modula il sistema di controsoffitto già presente nei moli attigui, nel T3. In questa variante, gli elementi di illuminazione ed i terminali impiantistici vengono collocati in modo da scandire ritmicamente lo spazio, mentre il ruolo di elemento principale nella caratterizzazione dello spazio passa al disegno della pavimentazione.

Conclude la proposta progettuale, l'approfondimento sull'ambito attesa.

Questo spazio, delimitato dalla pavimentazione e dal pannello sospeso a soffitto, si completa con un sistema di sedute attrezzate progettate ad hoc.

Il progetto vuole rispondere alle necessità del viaggiatore contemporaneo, e dunque, oltre a prevedere vani per bagagli, le sedute sono cablate ed attrezzate per ricaricare e comodamente utilizzare dispositivi elettronici.

Nel progetto dell'ambito attesa trova applicazione anche il tema trasversale della caratterizzazione del luogo, mediante il ricorso ad un tema grafico con cui trattate, ad esempio, le superfici vetrate esistenti, sui cui si affaccia l'ambito.

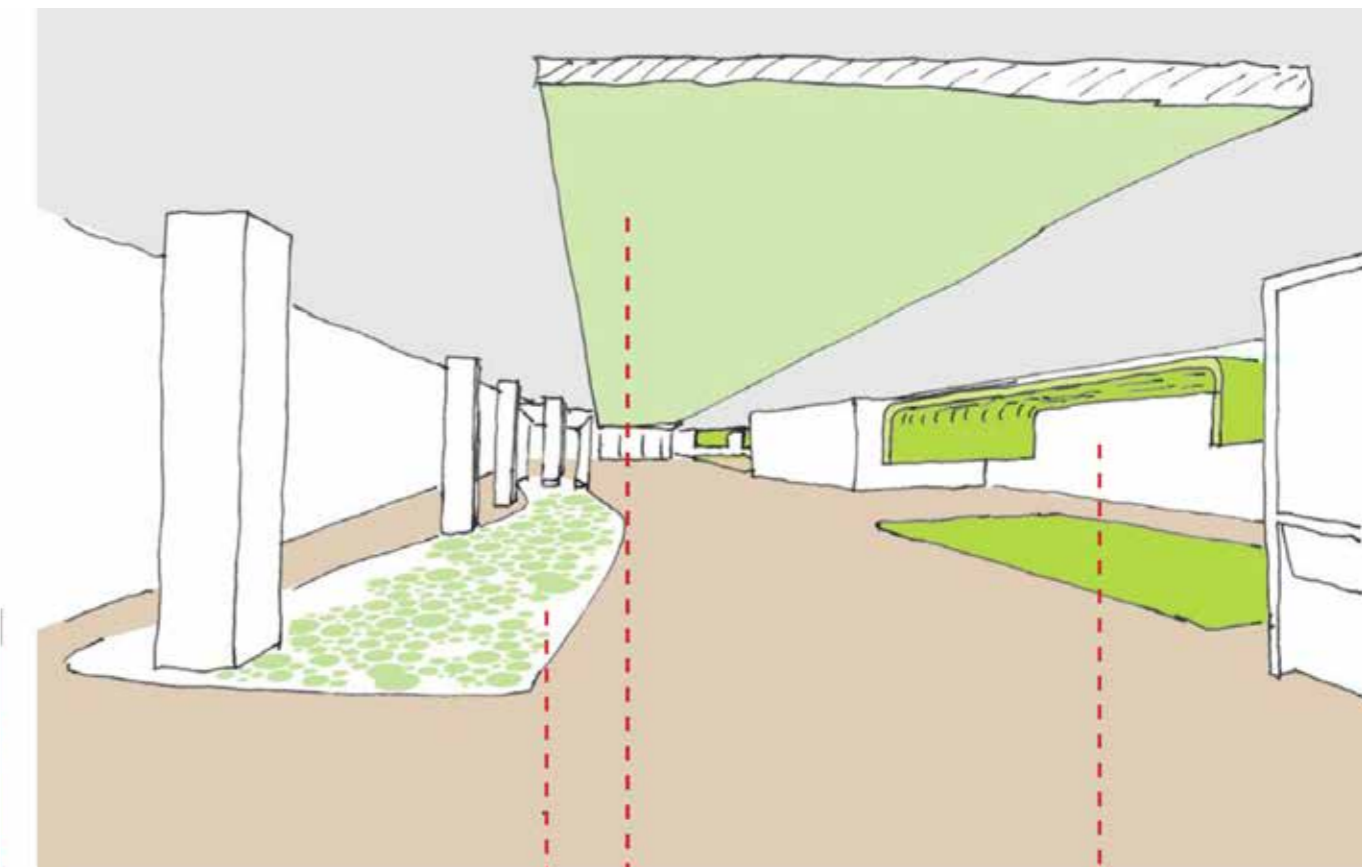


GLI STRUMENTI DI DEFINIZIONE SPAZIALE

DIAGRAMMA
DEGLI STRUMENTI DI PROGETTO APPLICATI



Nella pagina accanto: schizzo di progetto della riqualificazione dell'ambito 1 degli Imbarchi H. L'intervento mira a delimitare spazialmente e gerarchicamente le tre fasce in cui si suddivide naturalmente lo spazio, in funzione dell'uso. La prima fascia corrisponde alle code imbarco, che vengono delimitate e segnalate da una pavimentazione con segnaletica dedicata; la fascia centrale corrisponde al percorso di attraversamento dello spazio, segnalato e compresso mediante un controsoffitto che ribassa l'asse; la terza fascia, laterale e a contatto con la superficie vetrata di affaccio sulle piste, è occupata da ambiti attesa, delimitati sia a pavimento che a soffitto, mediante delle strutture che conferiscono maggiore confort al viaggiatore.



- UTILIZZO DELLE SUPERFICI DI PAVIMENTAZIONE E CONTROSOFFITTO PER SEGNALETICA E COMUNICAZIONE
- DEFINIZIONE DI AMBITI E PERCORSI TRAMITE RAPPORTO DI COMPRESSIONE/DILATAZIONE SPAZIALE



GLI STRUMENTI DI DEFINIZIONE SPAZIALE

DIAGRAMMA
DEGLI STRUMENTI DI PROGETTO APPLICATI



Nella pagina accanto: schizzo di progetto della riqualificazione dell'ambito 1 degli Imbarchi H. In questa seconda ipotesi progettuale, l'intervento mira a sottolineare le tre fasce funzionali mediante il solo strumento della compressione a soffitto, che qui si articola in tre scatti successivi, andando a definire una maggiore compressione spaziale negli ambiti dello stare. In questo modo, viene accentuata la percezione di confort negli ambiti dell'attesa, mentre la maggiore altezza delle altre due fasce suggerisce una maggiore velocità di percorrenza, segnalando dunque la fascia di coda imbarco e l'asse di percorrenza dello spazio. Anche in questo caso, la sostituzione del pavimento è operazione strumentale all'utilizzo della superficie di calpestio come campo di segnaletica e comunicazione al viaggiatore.

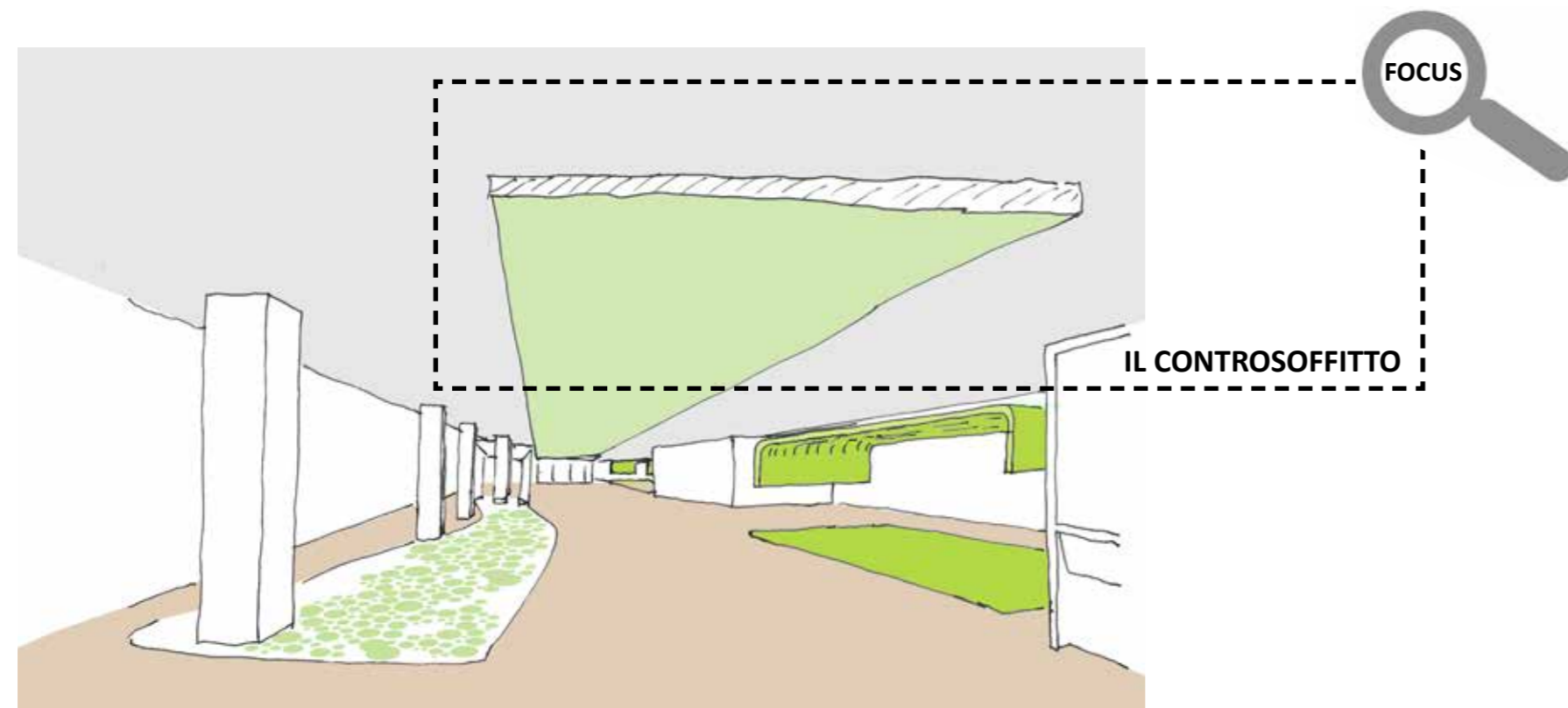


- UTILIZZO DELLE SUPERFICI DI PAVIMENTAZIONE E CONTROSOFFITTO PER SEGNALETICA E COMUNICAZIONE
- COMPRESSIONE/DILATAZIONE SPAZIALE PROGRESSIVA: 3 FASCE



LE COMPONENTI DEL CONTROSOFFITTO

IPOSTESI 1



Nella pagina accanto: immagine ante operam e di progetto, in cui particolare attenzione è stata rivolta alla resa del progetto dei controsoffitti.
Rilevanza gerarchica viene conferita all'asse centrale di attraversamento dello spazio, dal controsoffitto realizzato mediante pannelli acustici decorativi e pannelli modulari grigliati.
La compressione e la variazione cromatica definisce invece gli ambiti delle sedute, lungo la fascia laterale.



GATES QUOTA +6.00

CONTROSOFFITTO CENTRALE:

- 1_ARMSTRONG CEILINGS_Metal opencell
- 2_ARMSTRONG CEILINGS_SoundSapes-Shapes

- dissimulazione degli impianti attraverso colorazione scura di tutti gli elementi del "mondo di sopra"
- griglia ispezionabile
- elementi del controsoffitto fonoassorbenti

- **ILLUMINAZIONE CENTRALE**
FARETTI PER UNA LUCE OMOGENEA
NELLA ZONA DI FLUSSO

- **ILLUMINAZIONE LATO GATE**
CONCENTRATA NEL PUNTO DEL PORTALE



Nella pagina accanto: immagine di progetto, con indicazione delle tipologie di controsoffitto e illuminazione proposti.



LE COMPONENTI DEL CONTROSOFFITTO

IPOTESI 2

che prevede l'uso dei sistemi di schermatura e illuminazione già presenti sul posto



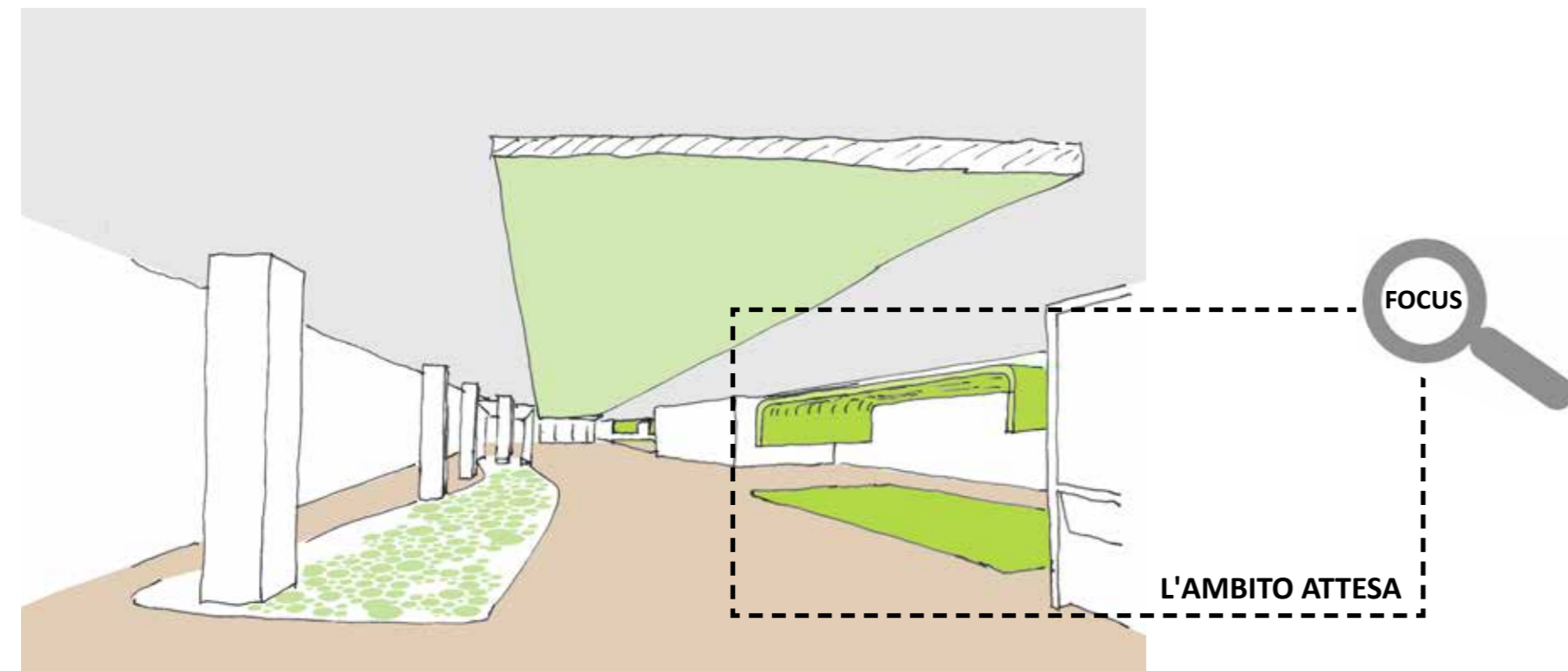
Nella pagina accanto: immagine ante operam e di progetto, con indicazione delle tipologie di controsoffitto e illuminazione proposti.

L'ipotesi progettuale qui riportata corrisponde alla volontà di uniformare l'ambito 1 di progetto alle componenti degli spazi ad esso limitrofi, nel resto del Terminal 3.

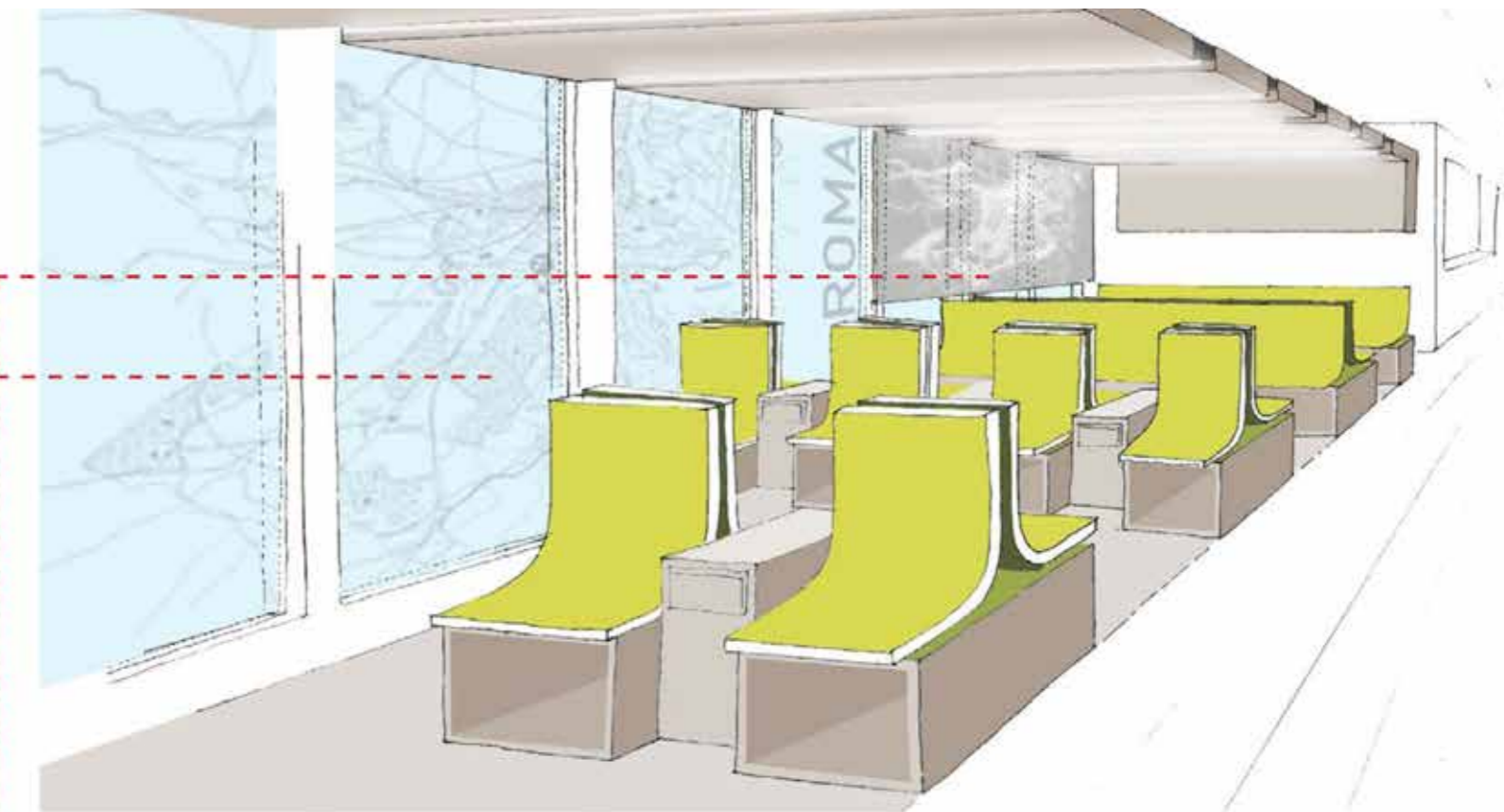
Per tale ragione, il progetto prevede di rimodulare il sistema attualmente esistente, composto da un controsoffitto di schermatura impianti in lamelle trasversali, e da una teoria di corpi illuminanti del tipo a plafoniera.



L'AMBITO ATTESA E LE SEDUTE ATTREZZATE



Nella pagina accanto: schizzo di progetto dell'approfondimento sulla zona attesa.
 La fascia laterale dell'Ambito 1 di progetto, ospita gli ambiti attesa, riorganizzati per garantire maggiore confort al viaggiatore. La compressione a soffitto definisce l'ambito e garantisce confort acustico all'ambito di sosta. La pavimentazione contribuisce alla definizione spaziale e caratterizza l'ambito in cui si collocano le sedute attrezzate.
 Quest'ultime sono progettate per contenere il bagaglio del viaggiatore e per portare cablaggi. L'ambito attesa è inoltre caratterizzato dal tema chiave del progetto: le superfici vetrate esistenti vengono trattate mediante pellicole adesive, riportando lettering e immagini a tema.



STRUMENTI DI PROGETTO:

- DEFINIZIONE DELL'AMBITO ATTESA: ATTREZZATURA/COMPRESSIONE A CONTROSOFFITTO, PAVIMENTAZIONE
- ILLUMINAZIONE "DEDICATA": definizione spaziale e comfort di luce modulabile
- **TEMA GRAFICO PER CONFERIRE UN CARATTERE AL LUOGO E TRASMETTERE UN MESSAGGIO**
 superfici vetrate, pellicole adesive, tendaggi stampati





SVILUPPO DEL PROGETTO PER AMBITI

AMBITO 2

IMBARCHI H - COLLEGAMENTO TRA LA QUOTA + 6.00 E LA QUOTA +2.00

IL PROGETTO: DECLINAZIONI DEGLI STRUMENTI PROGETTUALI

Il progetto di riqualificazione dell'area di collegamento tra le due quote del molo H è una proposta che integra gli interventi direttamente richiesti da ADR, in funzione di una visione d'insieme più ampia.

La proposta progettuale è stata formulata in seguito al sopralluogo sull'area, dal quale sono emerse alcune criticità di gestione dello spazio.

Qualunque intervento di riqualificazione degli ambienti alle due quote del molo H risulterebbe compromesso da questo spazio di passaggio e connessione, qualora in esso non venissero eseguiti interventi mirati a dare continuità al carattere previsto dal progetto complessivo.

In particolare, la proposta progettuale si concentra sulla schermatura degli impianti e della struttura in copertura, mediante il potenziamento in questo ambito dello strumento progettuale del controsoffitto.

Qui il controsoffitto, invece di configurarsi come un elemento sospeso, viene declinato come fodera delle componenti presenti in copertura, in modo tale da schermarle totalmente.

Per venire incontro a queste intenzioni, il materiale scelto è un tessuto tipo Barrisol su sottostruttura metallica, capace di adattarsi alla particolare geometria dello spazio esistente, garantendo un rapido montaggio.

Il telo offre inoltre una grande superficie di comunicazione, in cui grafica e segnaletica si possono integrare caratterizzando il luogo e indicando ai viaggiatori percorsi e servizi.

La particolare natura del telo scelto, offre la possibilità di accentuare il trattamento grafico mediante retroilluminazione. In questo modo, la schermatura si configura come un grande cielo artificiale, capace di arricchire l'esperienza percettiva del viaggiatore, accompagnandone la discesa verso la grande sala al livello inferiore del molo D.

La geometria e la texture del telo sarà conformata in modo da mantenere la funzionalità degli impianti esistenti, ed in modo da valorizzare gli elementi di grafica e le retroilluminazioni.

Per garantire continuità all'intervento complessivo, anche in questo ambito si prevede la sovrapposizione di una nuova pavimentazione vinilica a quella esistente.

Gli intarsi di colori a contrasto che indicano il percorso principale di attraversamento degli spazi, proseguono anche nella pavimentazione di questo ambito di snodo, e lungo le scale di discesa alla quota inferiore del molo.



**TELO RETROILLUMINATO o RETROPROIETTATO
CON GRAFICA E SEGNALETICA**

a schermare impianti e struttura di copertura
e indirizzare il percorso

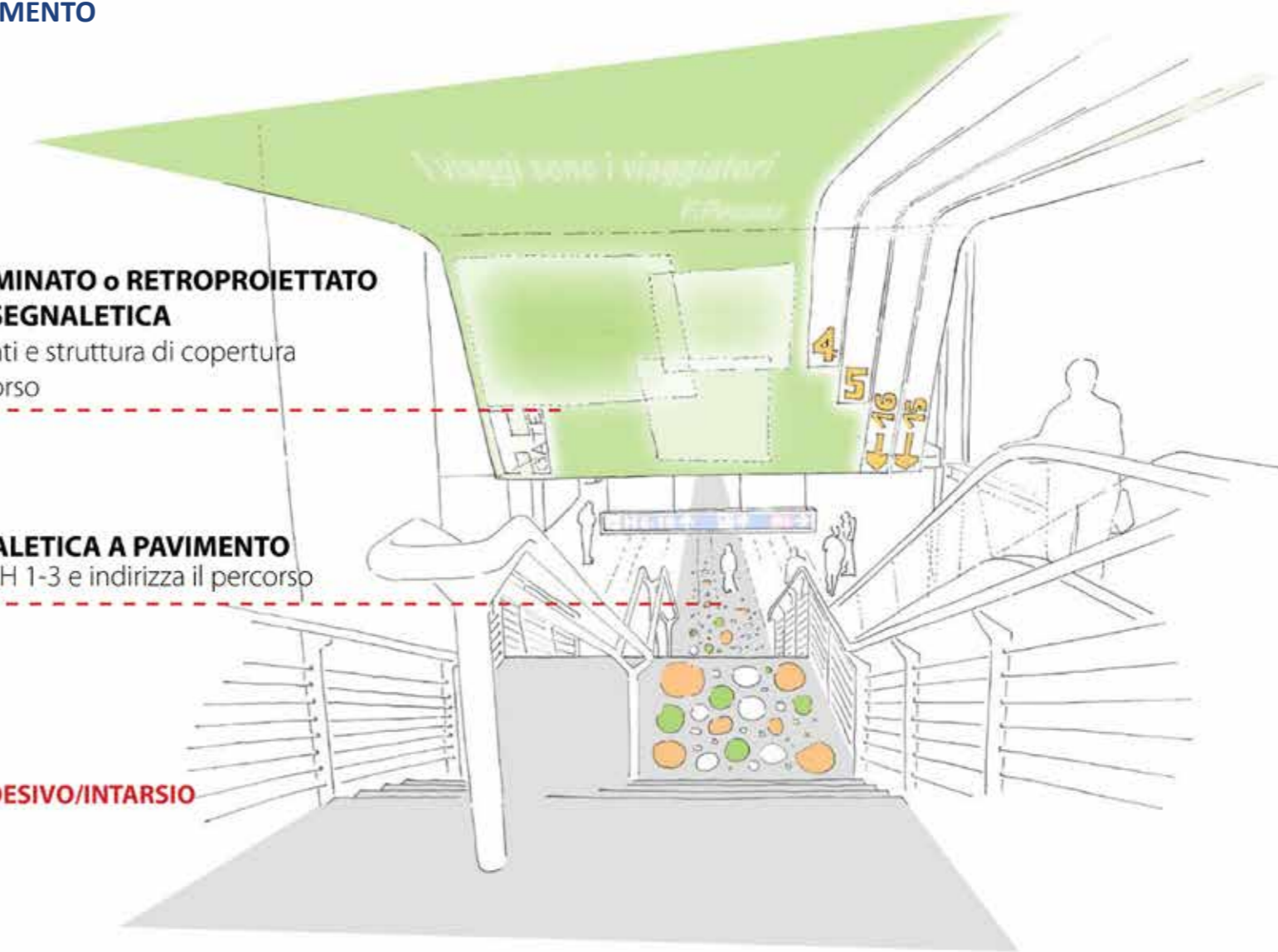
GRAFICA E SEGNALETICA A PAVIMENTO
prosegue dal GATE H 1-3 e indirizza il percorso



ADESIVO/INTARSIO



PROIEZIONE



Nella pagina accanto: schizzo di progetto e riferimenti per l'ambito 2.
In particolare, lo schizzo mette in evidenza l'importanza della segnaletica nel progetto di riqualificazione dell'ambito. Questo spazio di collegamento e passaggio tra i due livelli del molo D, infatti, è un nodo centrale nella comunicazione al viaggiatore e nel suo orientamento negli spazi. Per tale ragione, al problema di schermare gli impianti a soffitto, ben si sposa la potenzialità della schermatura di portare segnaletica e comunicazione. Allo stesso modo, la pavimentazione viene ripensata per orientare il percorso.
Per la grande superficie a disposizione della comunicazione, l'ambito 2 è uno dei principali spazi di sperimentazione dell'intenzione progettuale di caratterizzare gli ambienti con un tema chiave ricorrente.

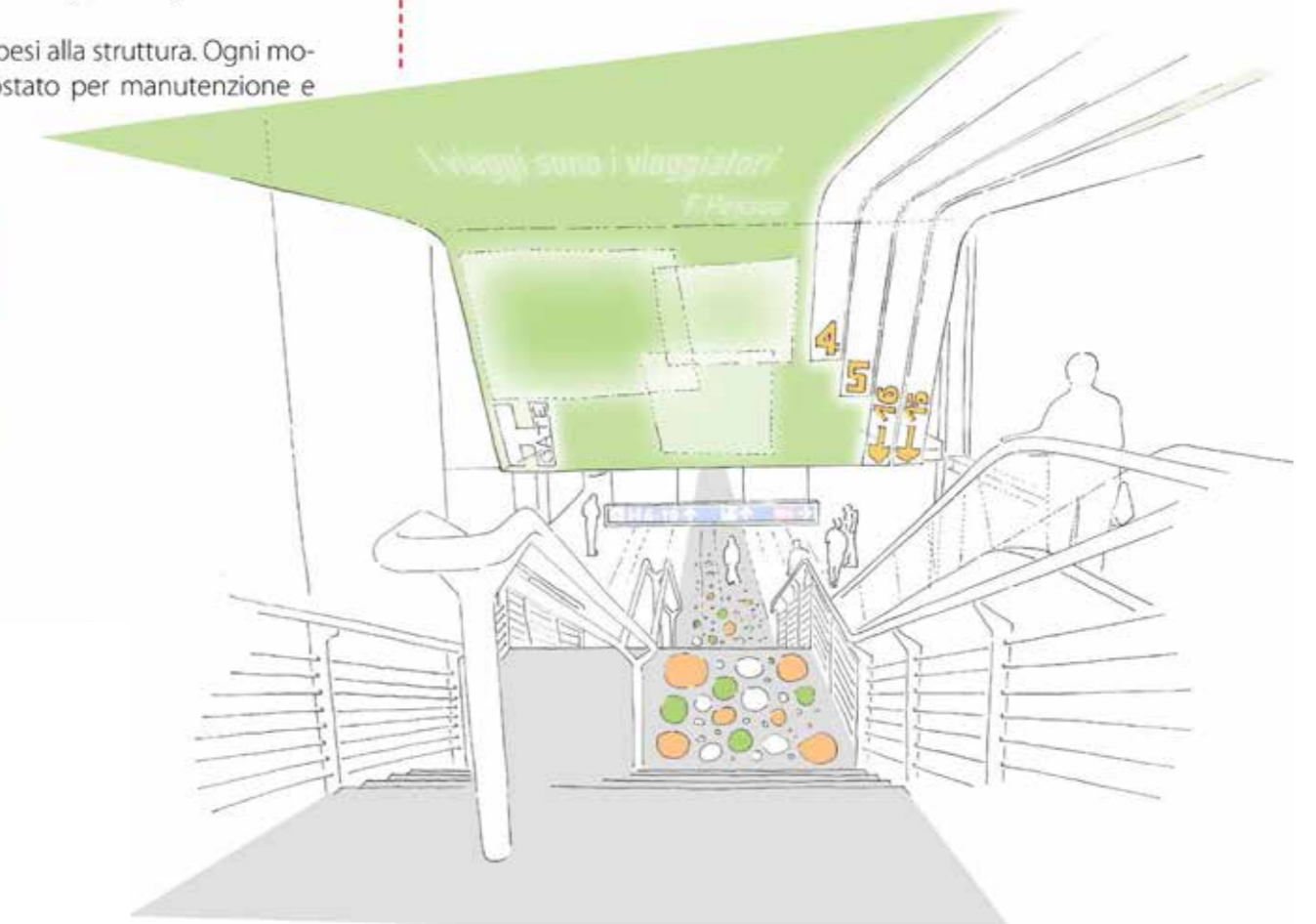


LE COMPONENTI DEL CONTROSOFFITTO

**TELO BARRISOL
RETROILLUMINATO o RETROPROIETTATO
PER GRAFICA E SEGNALETICA**

- schermo impianti e struttura di copertura
- indirizza il percorso attraverso immagini e segnaletica retroproiettate
- composto da telai modulari appesi alla struttura. Ogni modulo potrà essere facilmente spostato per manutenzione e pulizia.

RETROPROIEZIONE



**DIAGRAMMA
DEL SISTEMA A SOFFITTO**



Nella pagina accanto: schizzo di progetto con indicazione dei prodotti proposti per la realizzazione della schermatura degli impianti e della struttura a vista, in copertura.





SVILUPPO DEL PROGETTO PER AMBITI

AMBITO 3
IMBARCHI H - GATES QUOTA +2.00

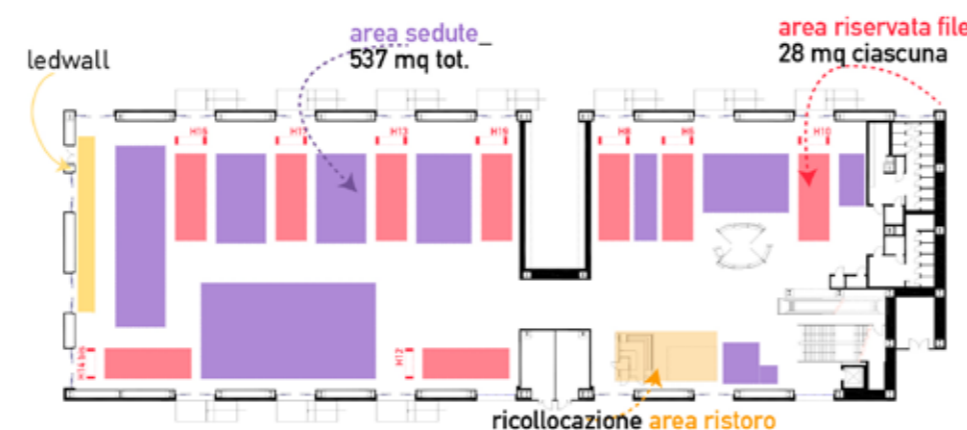
SCHEMA DI RIORGANIZZAZIONE FUNZIONALE

ipotesi che conserva l'assetto dei gates nella seconda sala



SCHEMA DI RIORGANIZZAZIONE FUNZIONALE

ipotesi che prevede il riassetto dei gates nella seconda sala



IL PROGETTO: RIORGANIZZAZIONE DI FLUSSI E AMBITI

Le criticità di uso e gestione degli spazi al livello inferiore del molo H, hanno richiesto al progetto di sviluppare in primis delle ipotesi di riqualificazione funzionale.

Acquisite le possibilità di riduzione e spostamento dei gates di imbarco presenti nelle due sale, il progetto ha rielaborato tali potenzialità fornendo ad ADR numerosi ipotesi di gestione degli spazi, fino ad arrivare a concordare l'ipotesi più vantaggiosa e funzionale.

Chiave di volta nel progetto, è la ricollocazione delle due aree shop e ristoro, e di alcuni gates di imbarco.

Il punto ristoro presente nella seconda sala, viene spostato rispetto alla posizione al centro della sala, secondo due varianti.

In questo modo viene eliminato un elemento di ostruzione della visuale nella seconda sala, migliorando la condizione di orientamento del viaggiatore, e di suddivisione più razionale dello spazio per ambiti funzionali.

Secondo lo stesso obiettivo, si prevede lo spostamento del punto shop presente nella prima sala, in modo che non ostruisca il flusso proveniente dalla scala di collegamento con il livello superiore.

A queste operazione, si abbinano gli interventi di ricollocazione dei gates di imbarco.

Per garantire una percorrenza agevole, come nel caso dello spostamento delle aree shop e ristoro, la proposta, in generale, è quella di ruotare gli ambiti riservati alle code imbarco, e ricollocare alcuni gates, in modo da liberare l'asse

di attraversamento dello spazio, e non interferire con i flussi più legati agli ambiti attesa. A queste operazioni corrisponde anche una rimodulazione delle zone destinate alle sedute.

Per la particolare complessità degli spazi dal punto di vista del sovrapporsi di code imbarco, le aree attesa devono adattarsi ad occupare ambiti che non interferiscano con tali flussi.

Per tale ragione, il progetto propone varie disposizioni per le aree attesa, prevedendo due tipologie di sedute, ovvero le tipiche sedute in linea ed un sistema di sedute "ad arcipelago".

Le due tipologie, integrate fra loro, consentono di utilizzare gli spazi garantendo l'adeguato numero di posti a sedere, senza interferire con i gates di imbarco, ma proponendosi a servizio di questi.

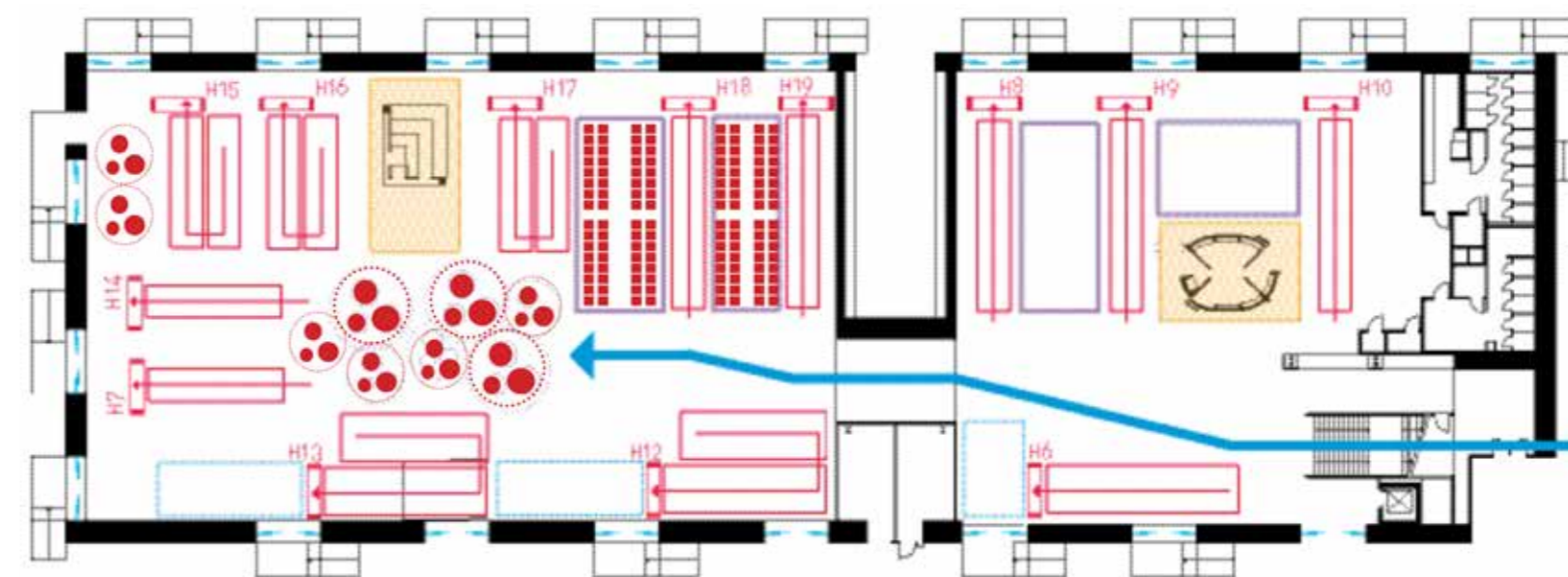
Come si vedrà nella sezione dedicata agli strumenti di caratterizzazione degli spazi, la ridefinizione di ambiti e flussi consente, come mostrano alcune delle ipotesi progettuali, di liberare la zona di fondo della seconda sala, offrendo un nuovo spunto per il progetto, ovvero il tema del fondale scenografico-multimediale.



PROGETTO DI RIORGANIZZAZIONE FUNZIONALE

Il progetto procede ad una più approfondita riorganizzazione di ambiti e flussi, continuando la prefigurazione di varie ipotesi in merito alla ricollocazione dei gates e alla disposizione delle aree sedute di attesa

IPOSTESI 1



interventi:

- SPOSTAMENTO GATE H7
- ROTAZIONE GATE H 12-13 E H 6
- INSERIMENTO AREE PRE-IMBARCO GATE H 6, H 12, H 13
- SPOSTAMENTO ZONA RISTORO E SHOP
- INSERIMENTO ISOLE ATTEZZATE E SISTEMA A COSTELLAZIONE CENTRALE PER ZONA ATTESA



**POSTI A SEDERE
NELLE ZONE ATTESA IMBARCO**

FOCUS



**STATO DI FATTO:
497 POSTI**



**IPOSTESI DI PROGETTO:
230 POSTI
in gruppi di sedute in linea
+
100 POSTI
nel sistema a *costellazione*
di sedute puntuali**

**POSTI A SEDERE
NELLE ZONE ATTESA IMBARCO**

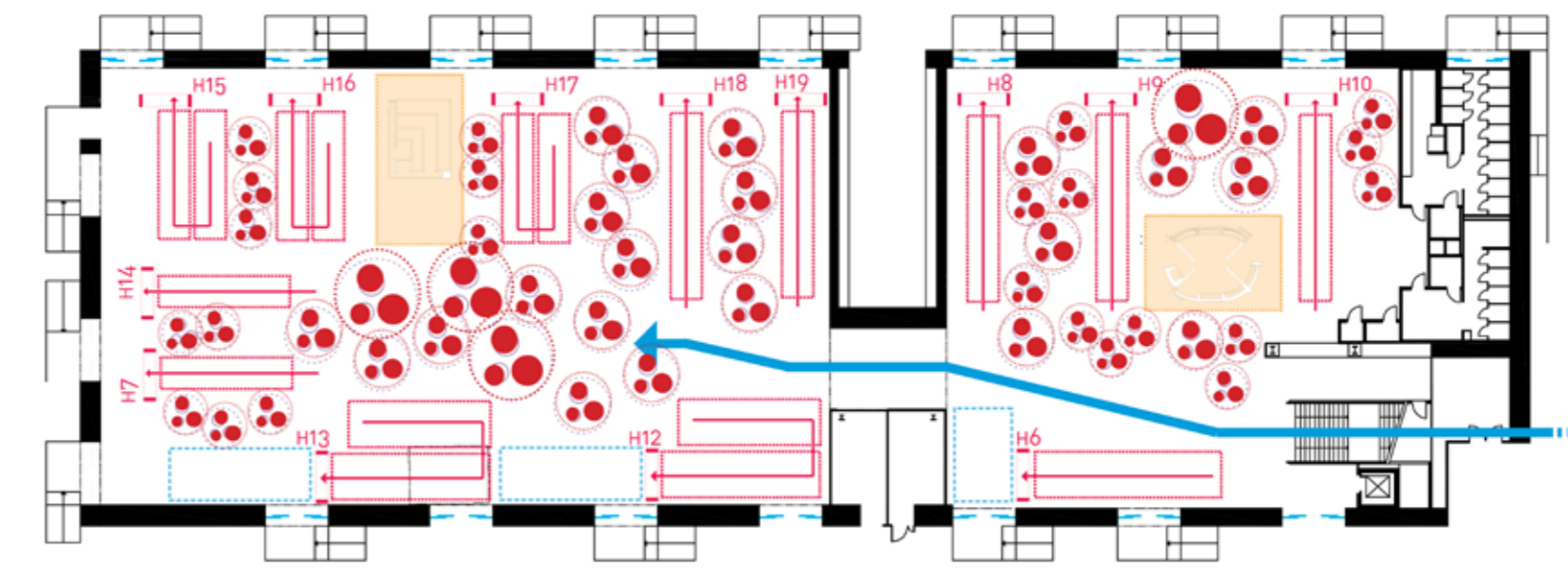


**STATO DI FATTO:
497 POSTI**



**IPOTESI DI PROGETTO:
700 POSTI
nel sistema a *costellazione*
di sedute puntuali**

IPOTESI 2



interventi:

- SPOSTAMENTO GATE H7
- ROTAZIONE GATE H 12-13 E H 6
- INSERIMENTO AREE PRE-IMBARCO GATE H 6, H 12, H 13
- SPOSTAMENTO ZONA RISTORO E SHOP
- INSERIMENTO SISTEMA A COSTELLAZIONE PER ZONA ATTESA



**POSTI A SEDERE
NELLE ZONE ATTESA IMBARCO**

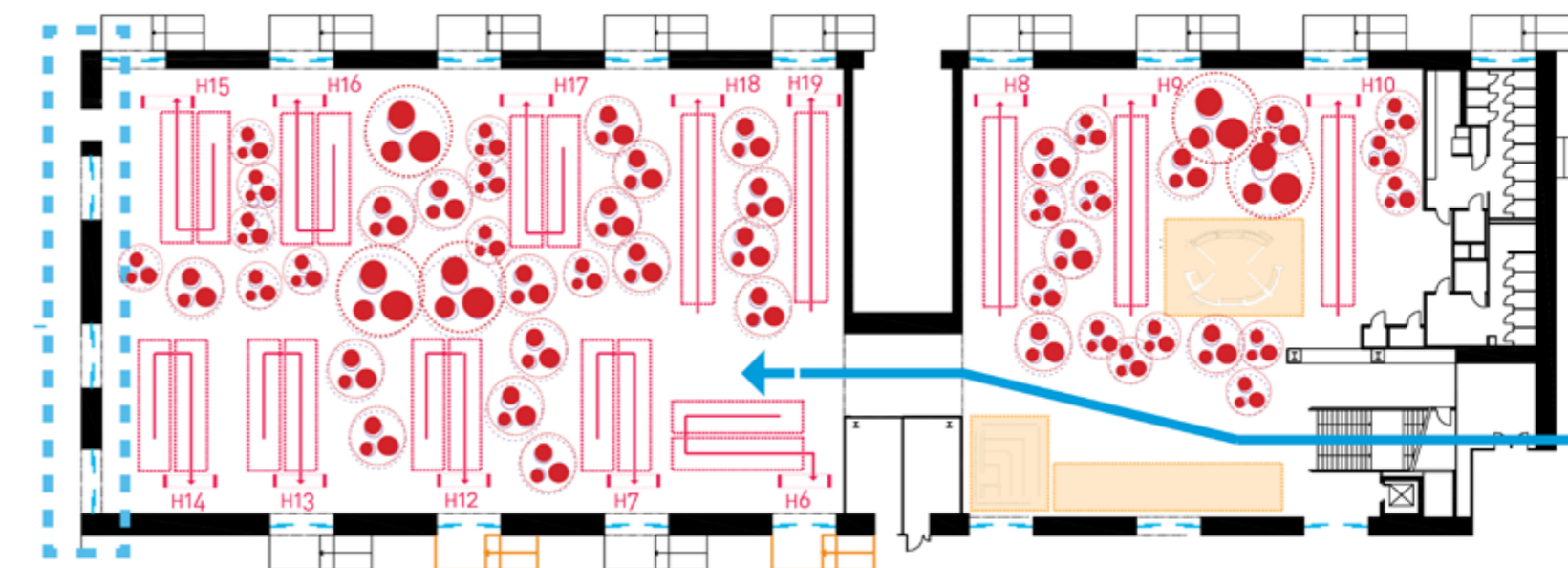


**STATO DI FATTO:
497 POSTI**



**IPOTESI DI PROGETTO:
550 POSTI
nel sistema a *costellazione*
di sedute puntuali**

IPOTESI 3



interventi:

- SPOSTAMENTO GATE H6, H7 NELLA SECONDA SALA
- AGGIUNTA DI 2 PONTILI
- DISPOSIZIONE GATES SECONDA SALA SOLO SU DUE LATI AD EVITARE L'INTRECCIO TRA LE CODE ATTESA
- INSERIMENTO SISTEMA A COSTELLAZIONE PER ZONA ATTESA
- SPOSTAMENTO ZONA RISTORO E SHOP NELLA PRIMA SALA
- LIBERAZIONE PARETE DI FONDO: FONDALE/COMUNICAZIONE



AMBITO 3
GATES QUOTA +2.00

POSTI A SEDERE
NELLE ZONE ATTESA IMBARCO

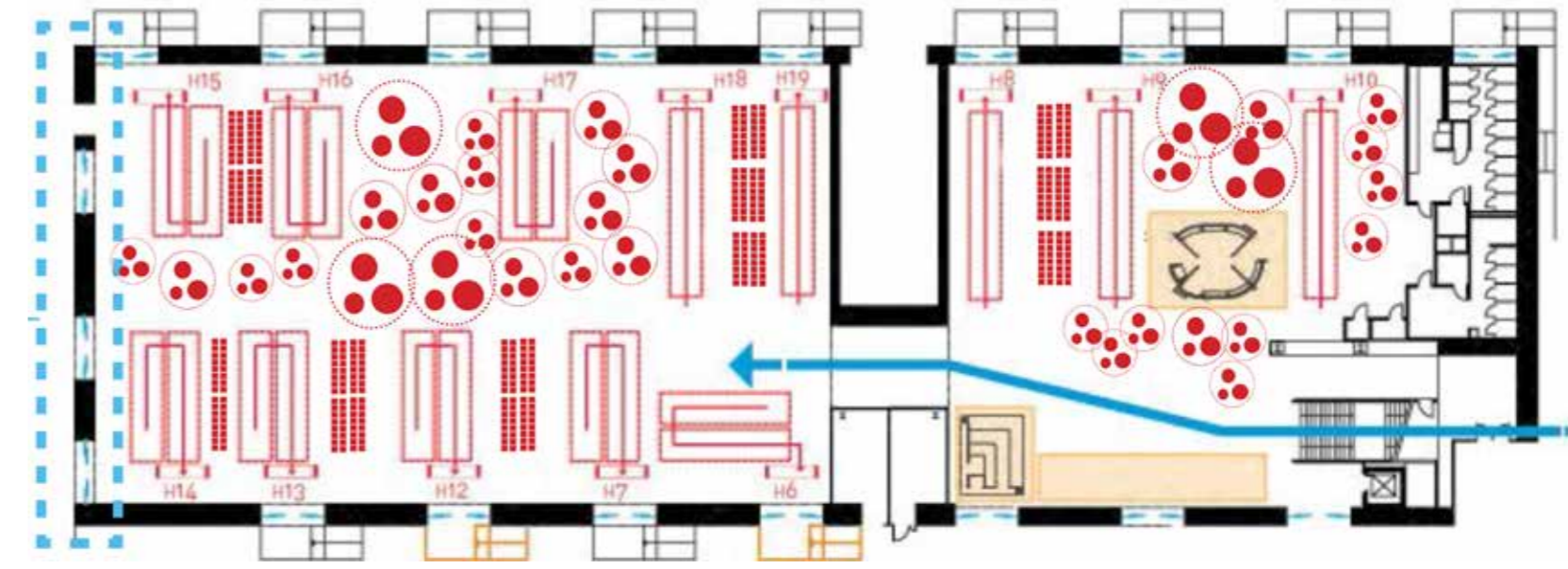


STATO DI FATTO:
497 POSTI



IPOTESI DI PROGETTO:
416 POSTI
in gruppi di sedute in linea
+
300 POSTI
nel sistema a *costellazione*
di sedute puntuali

IPOTESI 4



interventi:

- AGGIUNTA DI 2 PONTILI
- DISPOSIZIONE GATES SECONDA SALA SOLO SU DUE LATI AD EVITARE L'INTRECCIO TRA LE CODE ATTESA
- INSERIMENTO ISOLE ATTEZZATE E SISTEMA A COSTELLAZIONE DIFFUSO, PER ZONA ATTESA
- SPOSTAMENTO ZONA RISTORO E SHOP NELLA PRIMA SALA
- LIBERAZIONE PARETE DI FONDO: FONDALE/COMUNICAZIONE



**POSTI A SEDERE
NELLE ZONE ATTESA IMBARCO**

FOCUS

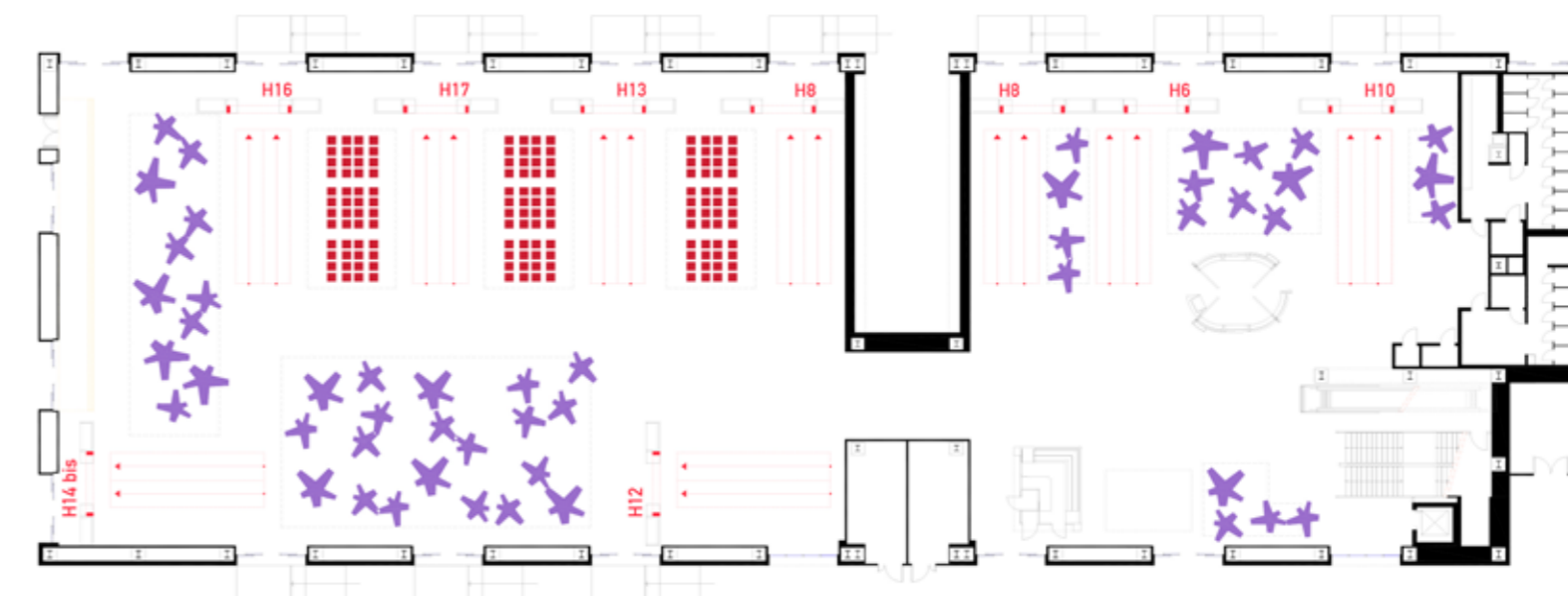


**STATO DI FATTO:
497 POSTI**



**IPOTESI DI PROGETTO:
144 POSTI
in gruppi di sedute in linea
+
200 POSTI
nel sistema a *costellazione*
di sedute puntuali**

IPOTESI 5



interventi:

- SPOSTAMENTO GATES PRIMA SALA SU UN UNICO FRONTE
- ROTAZIONE GATES H12 e H14 bis
- DISPOSIZIONE GATES SECONDA SALA SOLO SU DUE LATI AD EVITARE L'INTRECCIO TRA LE CODE ATTESA
- INSERIMENTO ISOLE ATTEZZATE E SISTEMA A COSTELLAZIONE DIFFUSO, PER ZONA ATTESA
- SPOSTAMENTO ZONA RISTORO E SHOP NELLA PRIMA SALA
- LIBERAZIONE PARETE DI FONDO: FONDALE/COMUNICAZIONE



IL PROGETTO: DECLINAZIONI DEGLI STRUMENTI PROGETTUALI

La proposta progettuale per la riqualificazione e rifunzionalizzazione delle due sale del livello inferiore del molo H, utilizza gli stessi strumenti progettuali indicati per il livello superiore, ovvero elementi a soffitto e l'uso di una nuova pavimentazione con grafica e segnaletica.

A questi due strumenti, si aggiungono alcuni interventi più direttamente legati alle particolari condizioni spaziali delle due sale.

Come per l'ambito di collegamento tra i due livelli del molo, anche in queste due sale gli impianti e gli elementi strutturali presenti in copertura appaiono come una presenza incombente e formalmente irrisolta.

Per tale ragione, il progetto propone una soluzione per uniformare tali presenze e farle rientrare in un progetto di nuova qualità percettiva globale.

Se nell'ambito di collegamento gli elementi presenti in copertura sono stati dissimulati mediante una schermatura vera e propria, opportunamente modulata e caratterizzata, in queste due sale un uguale intervento sarebbe risultato molto oneroso nonchè molto invasivo sulla percezione degli spazi.

Una schermatura vera e propria, agganciata alle catene delle capriate metalliche esistenti, avrebbe infatti compresso eccessivamente lo spazio, comprimendo lo spazio ed accentuando la larghezza delle sale fino a farle risultare poco confortevoli e sproporzionate.

Per rispondere alla riconosciuta necessità di mascherare gli elementi in copertura, il progetto propone di ricorrere ai potenti strumenti del colore e della luce.

Stabilita la quota di demarcazione tra spazio abitato e copertura, tutti gli elementi, senza eccezioni, al di sopra di tale quota vengono trattati in colore nero. In questo modo si genera una uniformità che maschera l'eterogeneità degli elementi presenti.

Contribuisce a rafforzare questo effetto, la gestione della luce.

Concentrare una luce intensa alla quota di demarcazione tra spazio abitato e copertura trattata in colore nero, accentua la differenza tra i due ambiti, ed indirizza l'occhio dell'utente verso la fascia inferiore dello spazio. In questo modo, gli elementi in copertura sono ulteriormente dissimulati, e di conseguenza lo spazio abitato è ancor più messo in valore.

Oltre a collocare nuovi corpi illuminanti rigorosamente a tale quota chiave, fino a formare un nuovo cielo luminoso, si propone di realizzare dei volumi in cartongesso in corrispondenza dei lucernari esistenti, in modo da convogliare la luce alla medesima quota, e lasciare lo spazio trattato in colore nero privo di ogni tipo di sorgente luminosa.

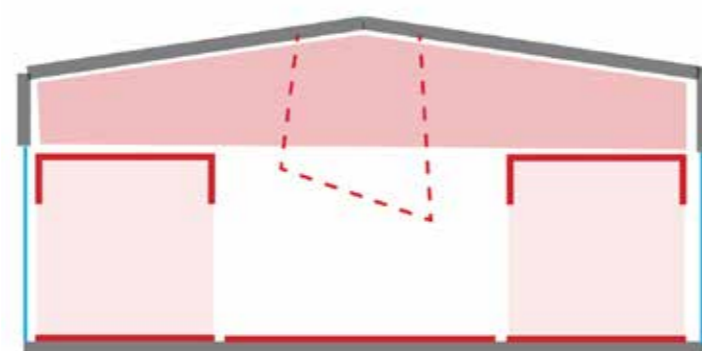
Come accennato, nelle due sale prosegue il trattamento a pavimento con grafica e segnaletica, che individua il percorso principale di attraversamento dello spazio e gli ambiti di coda imbarco e di attesa.

Anche per queste sale si propone di utilizzare un elemento sospeso a soffitto, a definire la più confortevole dimensione spaziale per le aree attese, nelle quali sono collocate, anche in questo caso, delle sedute attrezzate.



GLI STRUMENTI DI RIQUALIFICAZIONE E DEFINIZIONE DEGLI AMBITI

DIAGRAMMA
DEGLI STRUMENTI DI PROGETTO APPLICATI



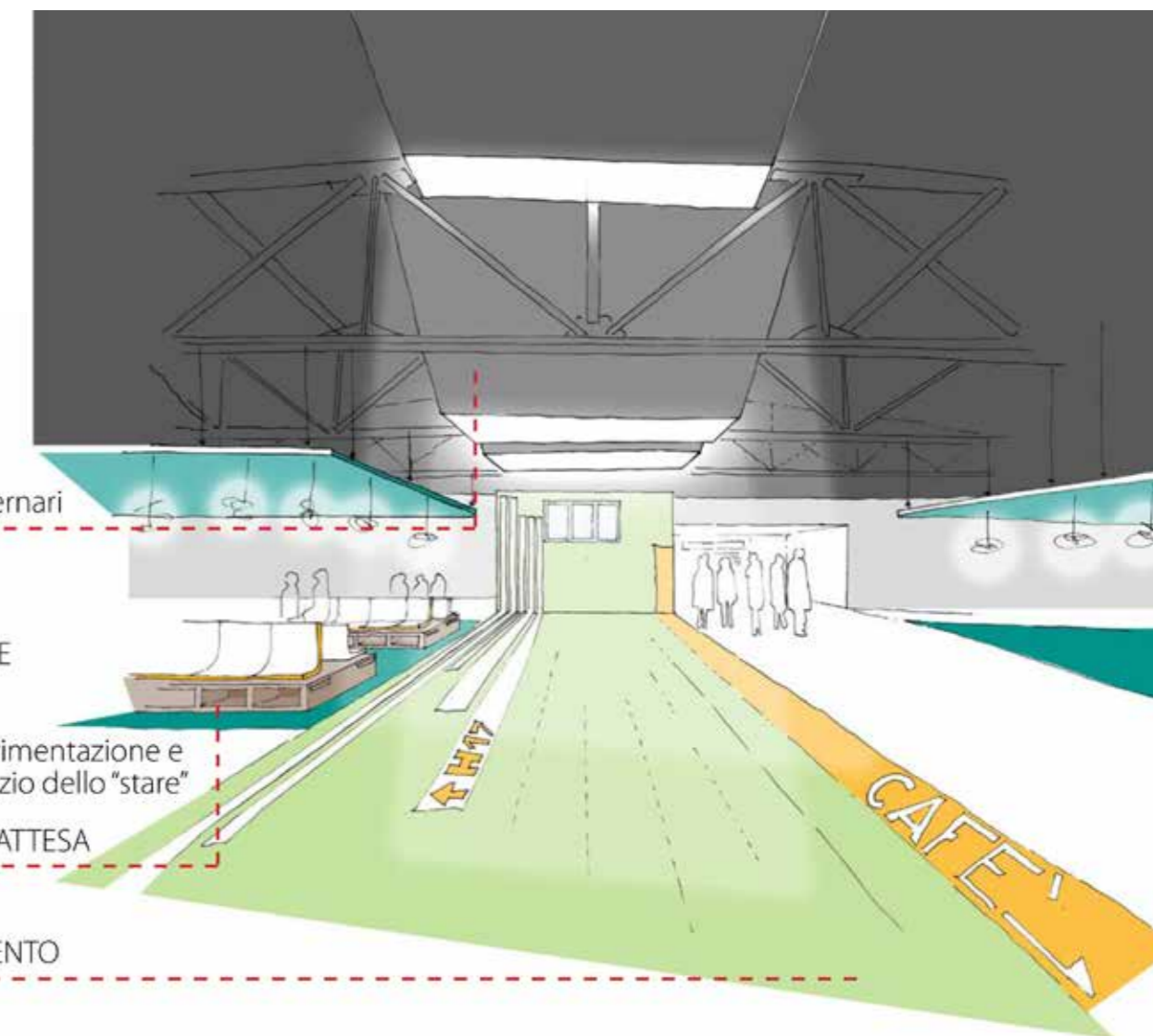
Nella pagina accanto: schizzo di progetto e riferimenti per l'ambito 3.
I tre elementi fondamentali del progetto di riqualificazione dello spazio sono il trattamento dei sistemi di copertura, la nuova pavimentazione e la caratterizzazione degli ambiti di attesa. In particolare, il sistema di schermatura degli impianti a soffitto è il tema chiave nel progetto dell'ambito 3: la colorazione scura degli impianti e degli elementi di copertura, consente di omogeneizzare tutte le presenze a soffitto con un intervento rapido ed economicamente sostenibile. All'effetto di dissimulazione contribuisce in modo rilevante la concentrazione della luce naturale proveniente dai lucernari, al di sotto della quota di imposta delle capriate di copertura. Mediante il colore scuro ed un nuovo livello luminoso ribassato, l'attenzione si concentra sullo spazio abitato, e si dissimulano le confuse presenze a soffitto, senza la necessità di ricorrere ad ingenti interventi di bonifica impiantistica.

- DISSIMULAZIONE DI STRUTTURE E IMPIANTI:
colorazione scura di tutti gli elementi di copertura
compressione sull'asse tramite lucernari

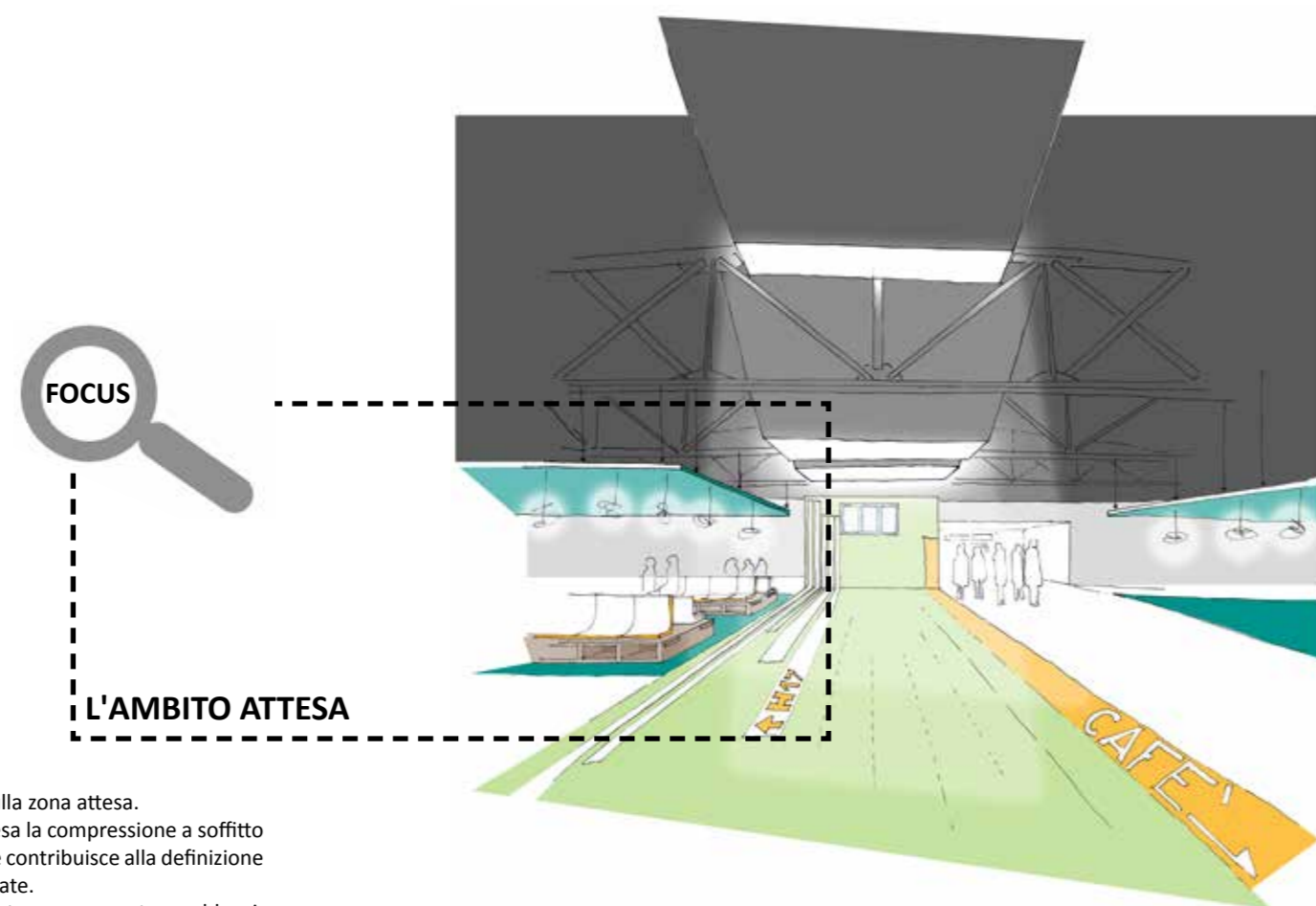
- AREE DI ATTESA: ISOLE ATTREZZATE caratterizzate da sedute attrezzate illuminazione dedicata definizione dell'ambito tramite pavimentazione e controsoffitto a comprimere lo spazio dello "stare"

- COMFORT ACUSTICO NELLE AREE ATTESA

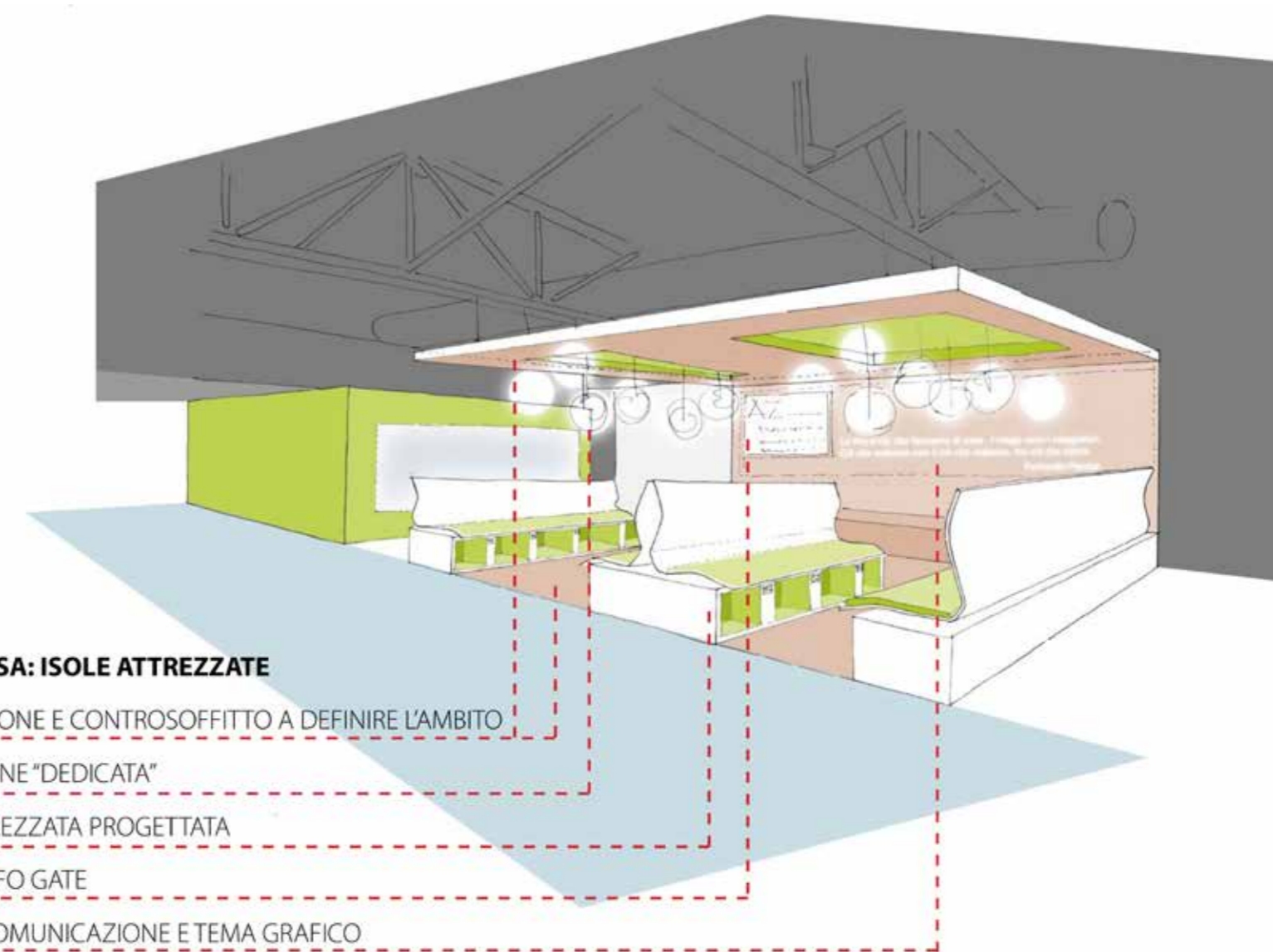
- SEGNALETICA E GRAFICA A PAVIMENTO



L'AMBITO ATTESA E LE SEDUTE ATTREZZATE



Nella pagina accanto: schizzo di progetto dell'approfondimento sulla zona attesa.
 In accordo con le soluzioni proposte per l'ambito 1, nelle zone attesa la compressione a soffitto definisce l'ambito e garantisce confort acustico. La pavimentazione contribuisce alla definizione spaziale e caratterizza l'ambito in cui si collocano le sedute attrezzate.
 Quest'ultime sono progettate per contenere il bagaglio del viaggiatore e per portare cablaggi.
 L'ambito attesa è inoltre caratterizzato dal tema chiave del progetto: una porzione della parete perimetrale esistente viene inglobata nell'isola sedute, ed utilizzata come supporto per la caratterizzazione dell'ambito mediante grafica sul tema chiave ricorrente.



AREE DI ATTESA: ISOLE ATTREZZATE

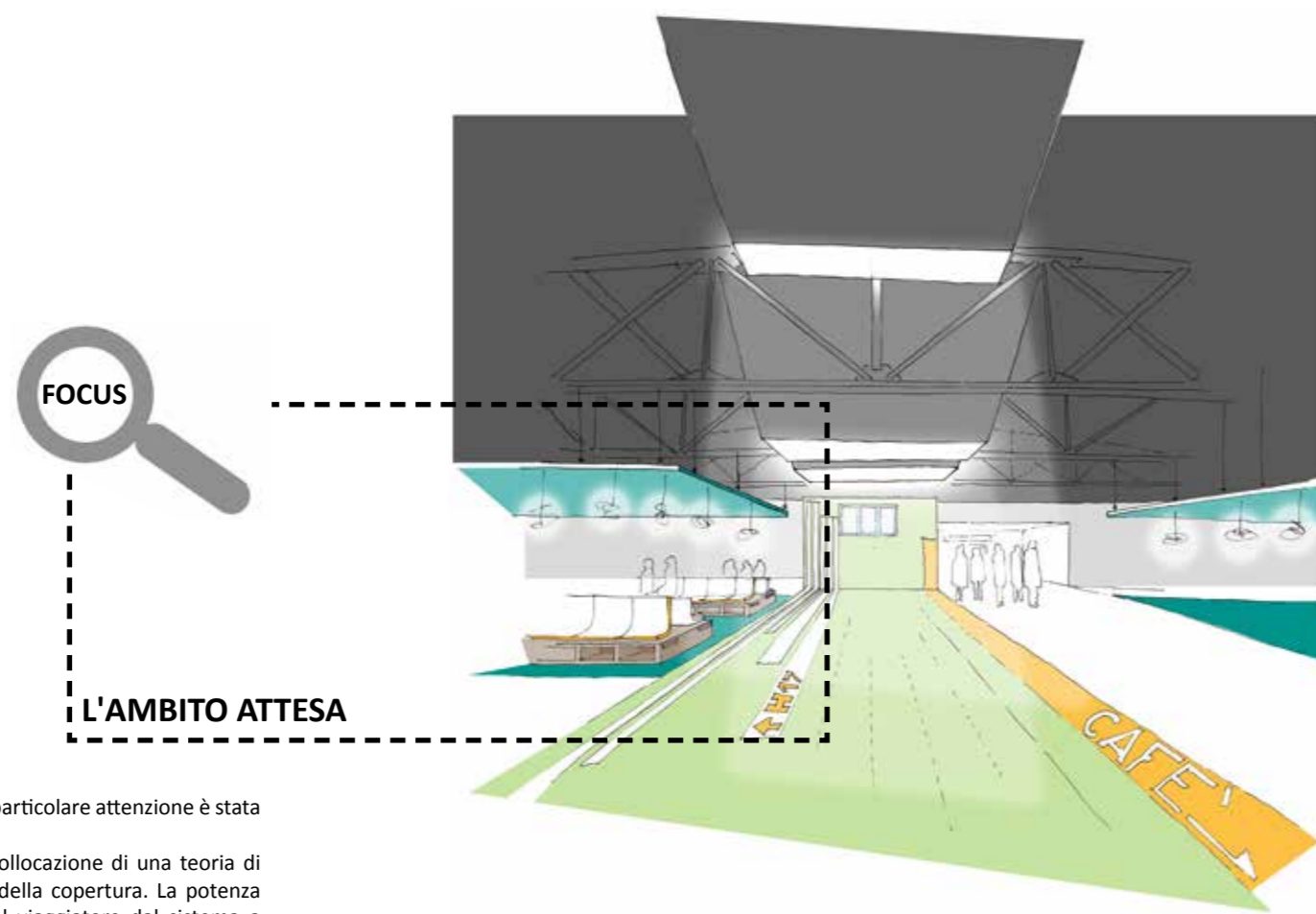
- PAVIMENTAZIONE E CONTROSOFFITTO A DEFINIRE L'AMBITO
- ILLUMINAZIONE "DEDICATA"
- SEDUTA ATTREZZATA PROGETTATA
- SCHERMO INFO GATE
- PANNELLO COMUNICAZIONE E TEMA GRAFICO



AMBITO 3

GATES QUOTA +2.00

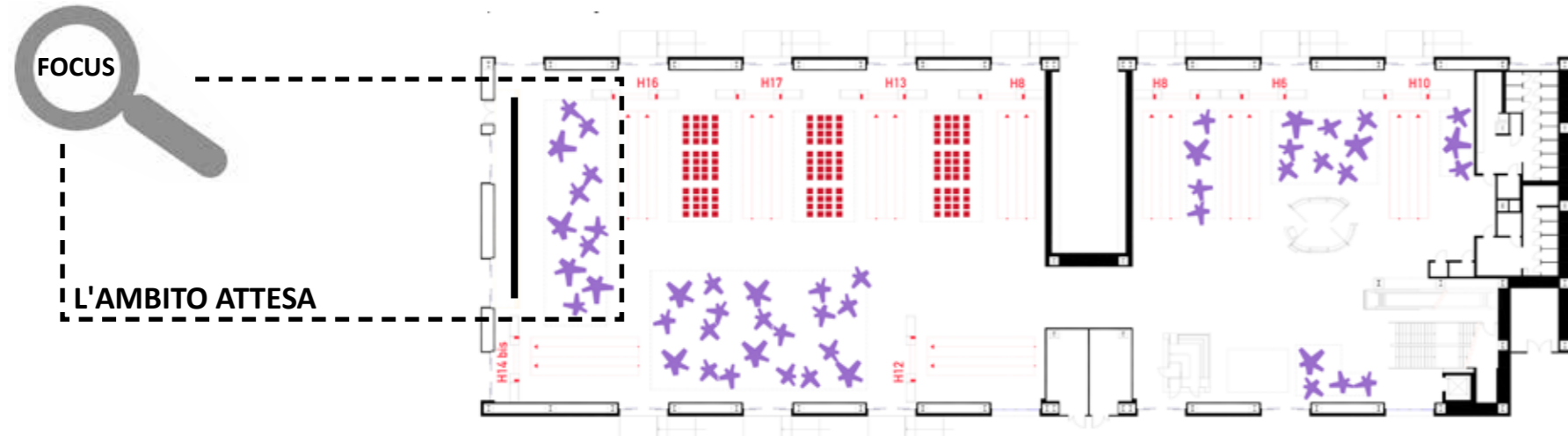
L'AMBITO ATTESA E LE SEDUTE ATTREZZATE



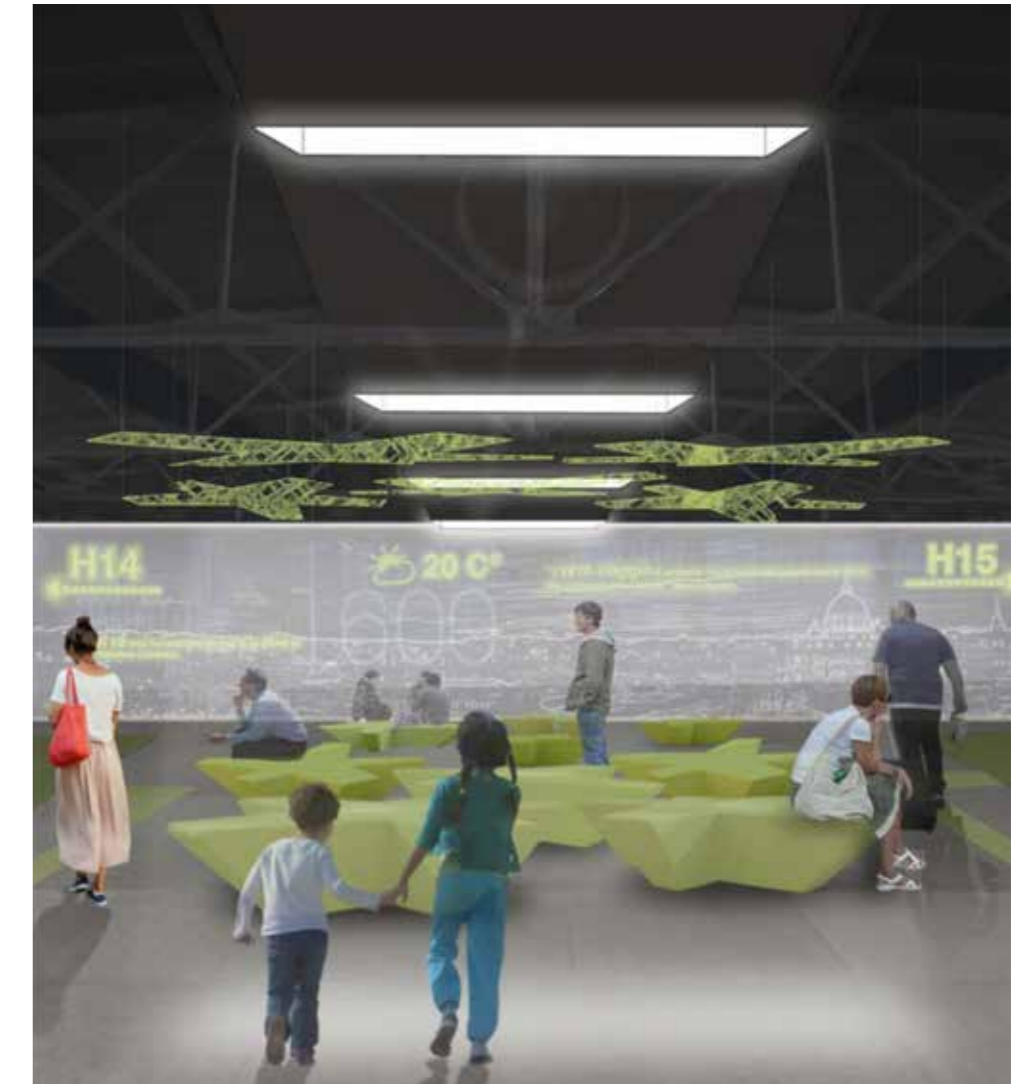
Nella pagina accanto: immagine ante operam e di progetto, in cui particolare attenzione è stata rivolta alla resa del progetto dell'ambito attesa.

In primo piano il nuovo cielo luminoso, realizzato mediante la collocazione di una teoria di corpi illuminanti circolari, alla quota dell'imposta delle capriate della copertura. La potenza luminosa di questo sistema di elementi distoglie lo sguardo del viaggiatore dal sistema a soffitto, ulteriormente dissimulato dalla colorazione nera con cui sono trattati tutti gli elementi presenti. Su questo sfondo neutro, spicca la colorazione dedicata agli ambiti attesa, ed in particolare al controsoffitto dedicato, e alla segnaletica a pavimento. In questa prefigurazione progettuale si propone una zona attesa ad isola, composta da sedute in linea.





L'AMBITO ATTESA "DIFFUSO"
ORGANIZZATO CON UNA COSTELLAZIONE DI SEDUTE

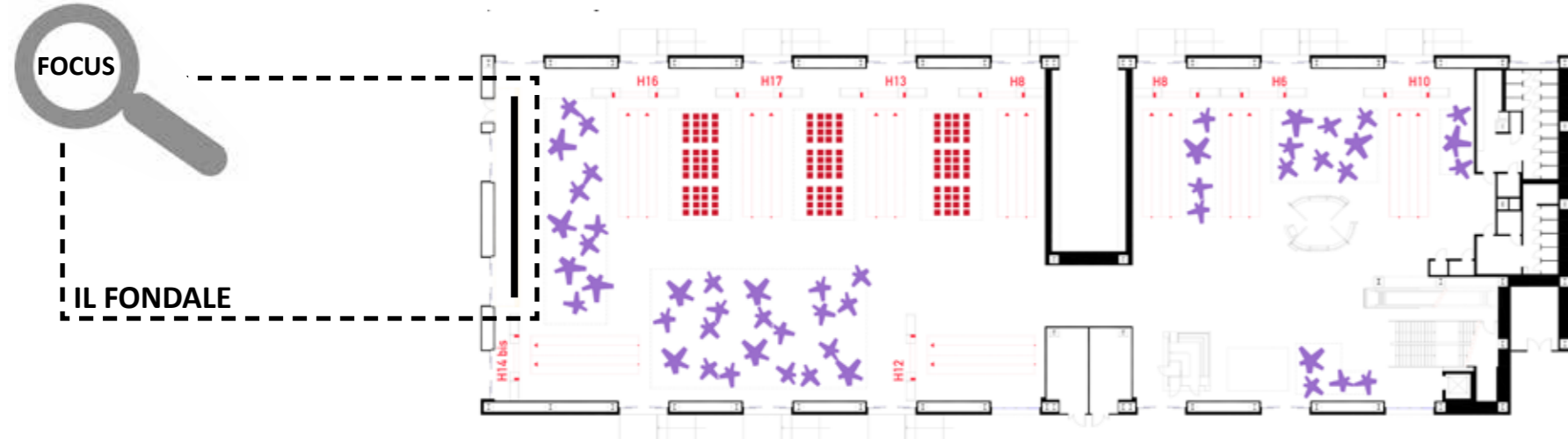


Nella pagina accanto: immagine di dettaglio che raffigura il fondale della seconda sala dell'ambito 3 con la parete mediatica ed il sistema di sedute.

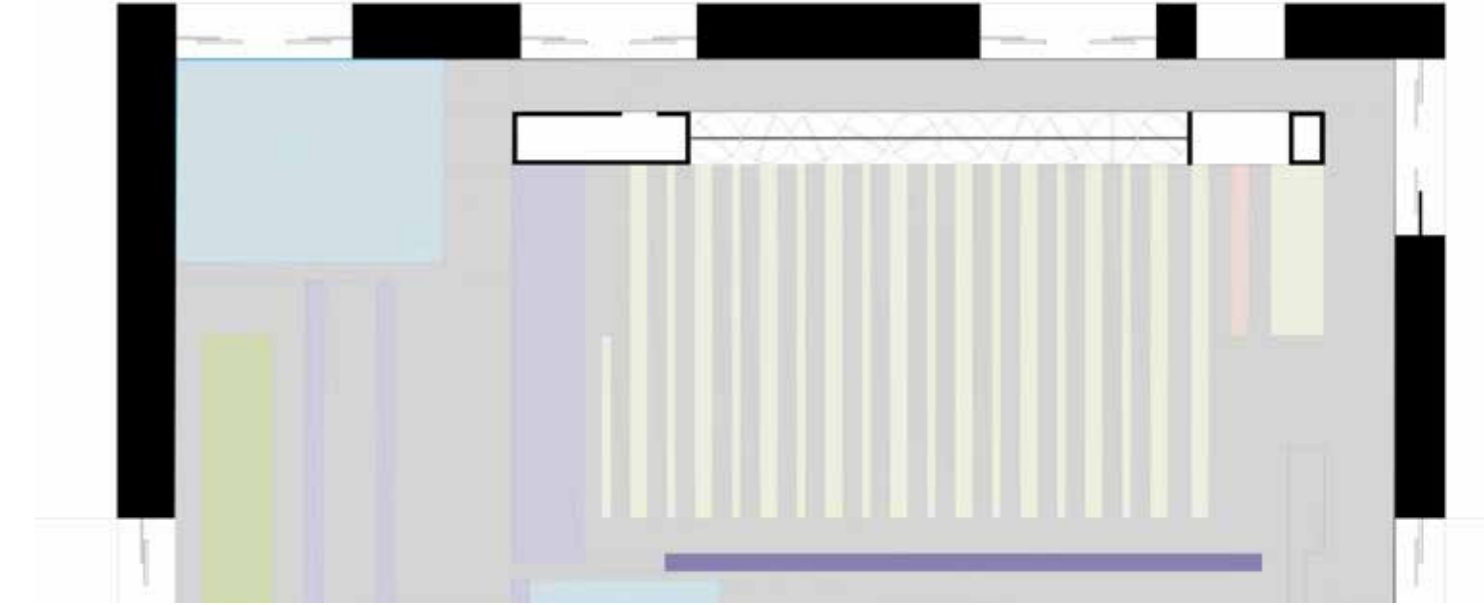
Il tema chiave ricorrente trova qui spazio nella grande parete mediatica che fa da sfondo alla sala. Godendo della visibilità dall'asse di arrivo e attraversamento della sala, la parete si presenta come sfondo scenico dell'ambiente, con la possibilità di fungere da polo attrattivo e di grande ed efficace comunicazione. In questa ipotesi, le sedute sono organizzate in modo diffuso, ovvero gli ambiti attesa sono composti da un sistema di sedute "a stella" capaci di ospitare un gran numero di viaggiatori secondo una disposizione più informale e flessibile.

Per quanto riguarda la gestione dell'illuminazione, l'immagine mostra come la realizzazione di cannoni di luce permetta di canalizzare la luce proveniente dai lucernari in copertura, fino alla quota di imposta delle capriate. In questo modo, come i corpi illuminanti nella precedente immagine, anche i cannoni di luce contribuiscono alla definizione del cielo luminoso, che dissimula gli elementi in copertura ed indirizza lo sguardo verso gli ambiti "abitati" dello spazio.



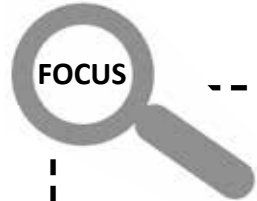


IL FONDALE: LA PARETE MEDIATICA



Nella pagina accanto: pianta e prospetto di approfondimento del progetto della parete di fondo della seconda sala dell'ambito 3.





La parete è composta da un'immagine della Roma antica che costituisce il fondale dell'istallazione su cui si muove una teoria di pannelli pivotanti a doppia faccia: una prima che riporta per quadri un'altra immagine storica e l'altra che è predisposta per ricevere proiezioni multimediali. In questo modo si ottiene un dispositivo comunicativo interpretabile a seconda delle esigenze che mantiene sempre e comunque un proprio carattere rappresentativo della città di Roma anche quando non sono attive le proiezioni multimediali.



**IL TEMA:
ROMA E LE SUE TRASFORMAZIONI STRATIGRAFICHE**



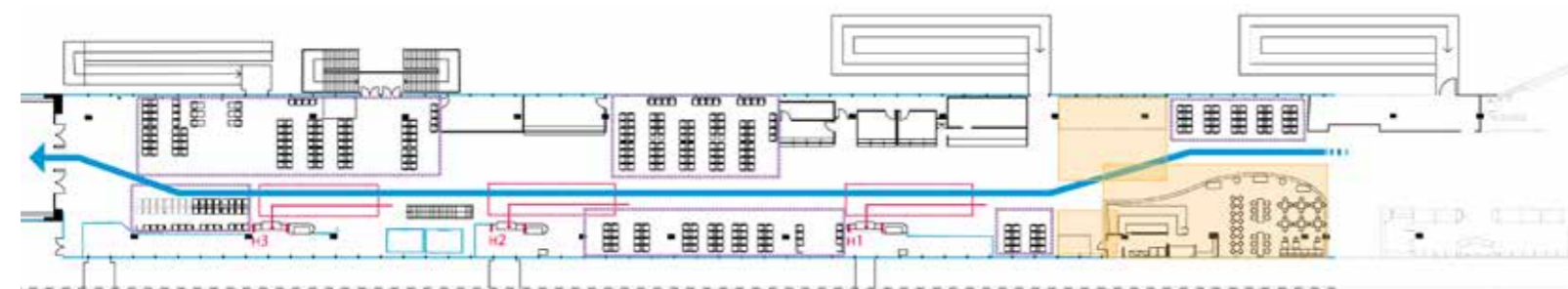
LA PARETE MEDIATICA
ipotesi progettuali



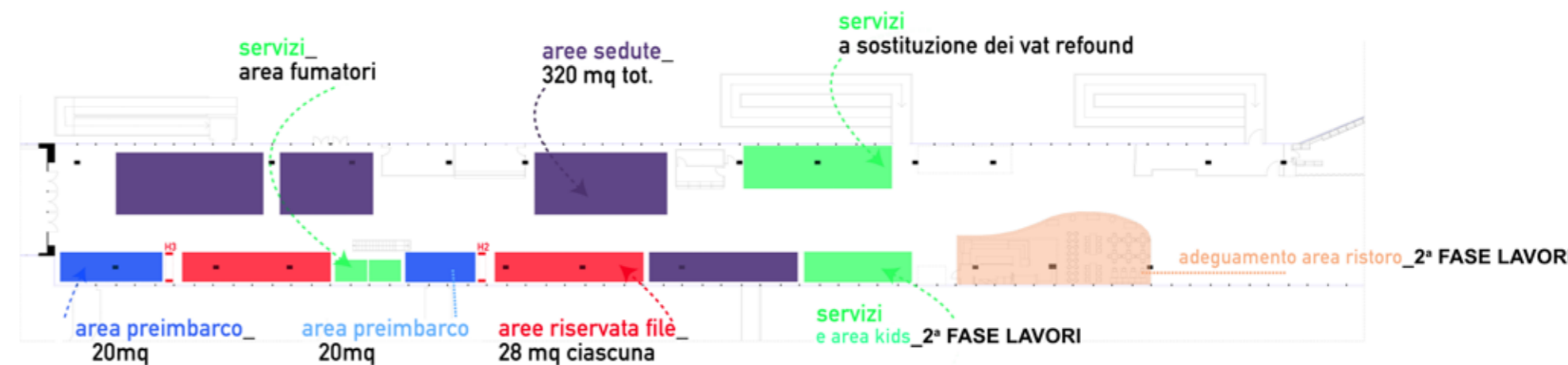


LE SCELTE PROGETTUALI FINALI
GLI AMBITI DI APPROFONDIMENTO

ASSETTO FINALE DI RIORGANIZZAZIONE FUNZIONALE



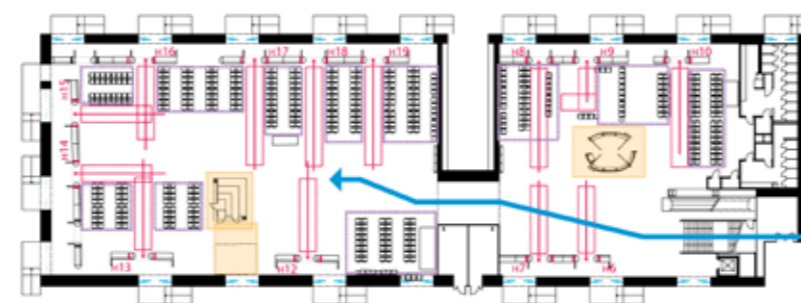
ante operam



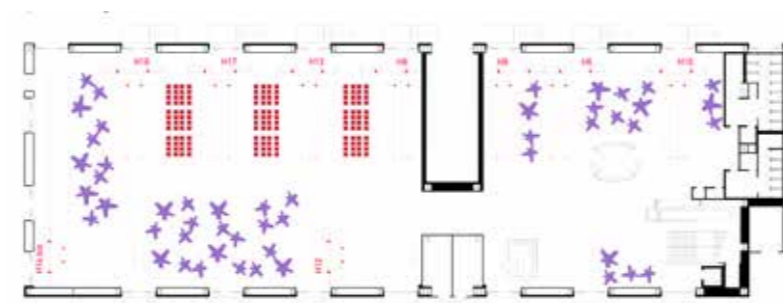
RIEPILOGO INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE FUNZIONALE:

- SISTEMA A TRE FASCE: GATE IMBARCHI/ASSE DI PERCORRENZA/AREA ATTESA
- ELIMINAZIONE GATE H3, come richiesto da ADR
- ROTAZIONE GATE H1 e H2 CON INCANALAMENTO CODA PASSEGGERI
- DEFINIZIONE AREE PRE-IMBARCO
- NUOVA AREA FUMATORI NELLA FASCIA DELLE ISOLE ATTESA
- RIORGANIZZAZIONE AREE ATTESA CON SEDUTE AD ISOLA ATTREZZATA (realizzazione sedute - 2a FASE LAVORI)
- REALIZZAZIONE SERVIZI IGIENICI, AREA KIDS e ADEGUAMENTO AREA RISTORO (2a FASE LAVORI)

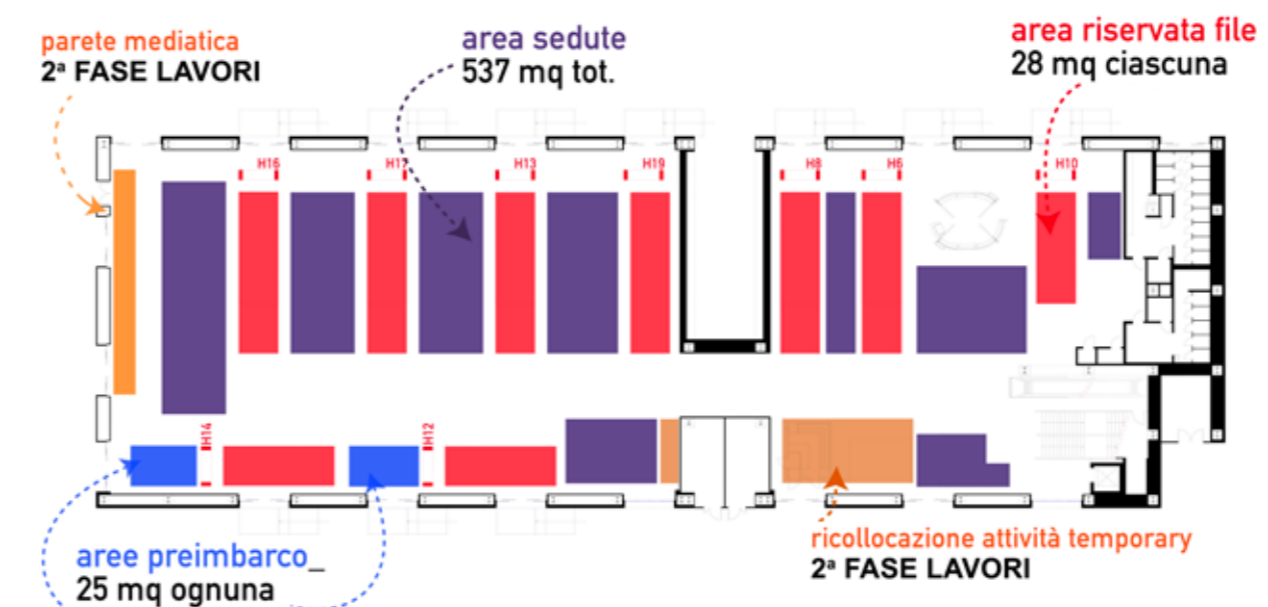
ASSETTO FINALE DI RIORGANIZZAZIONE FUNZIONALE



ante operam



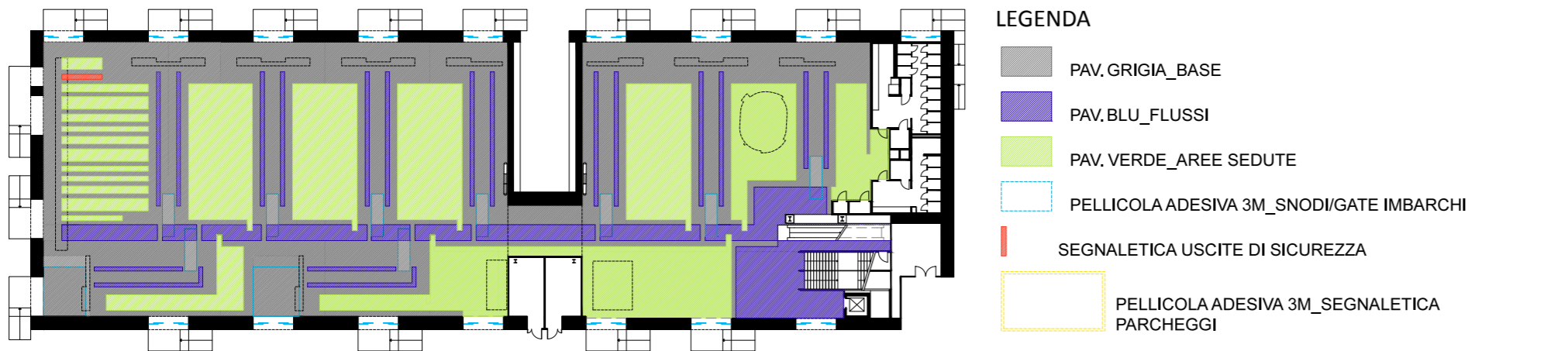
prefigurazione metaprogettuale - quinta ipotesi



RIEPILOGO INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE FUNZIONALE:

- RIDUZIONE DEI GATES DI IMBARCO DA 13 A 9, come richiesto da ADR
- prima sala_ SPOSTAMENTO GATE H6 ed ELIMINAZIONE GATE H7 PER LIBERARE L'ASSE DI ARRIVO NELLA SALA DALL'INTERFERENZA CON LE CODE PASSEGGERI
- SPOSTAMENTO ZONA SHOP e predisposizione area per attività temporary, ED ELIMINAZIONE AREA RISTORO NELLA SECONDA SALA
- seconda sala_ RIPOSIZIONAMENTO GATES E REALIZZAZIONE AREE PRE-IMBARCO GATE H 12, H 14
- RIORGANIZZAZIONE AREE ATTESA CON SEDUTE AD ISOLA ATTREZZATA (realizzazione sedute - 2a FASE LAVORI)
- seconda sala_ RIORGANIZZAZIONE FUNZIONALE CON LIBERAZIONE SPAZIO DI FONDO PER ATTESA E PARETE MEDIATICA (parete mediatica_2a FASE LAVORI)

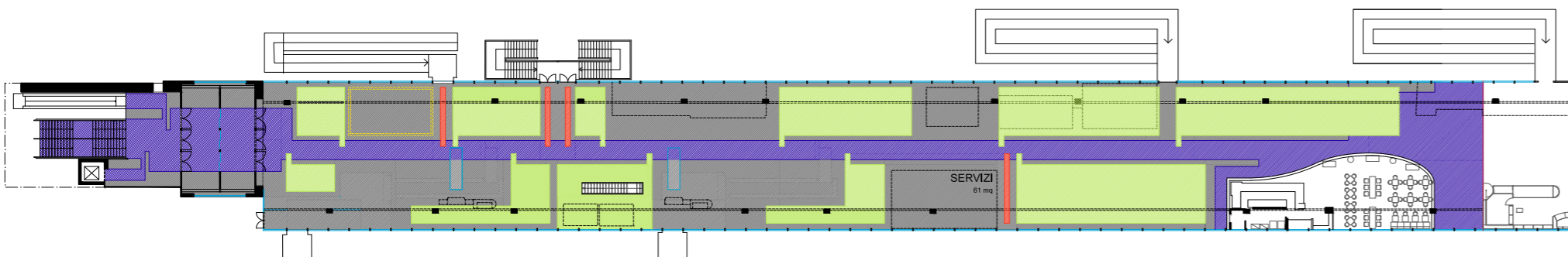




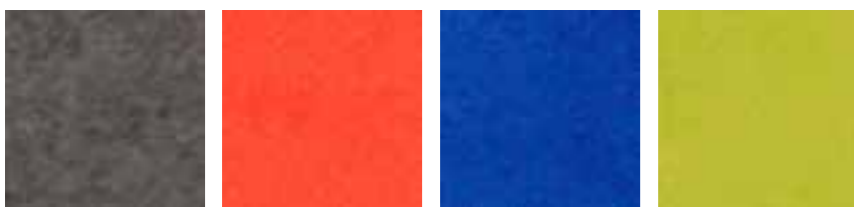
LEGENDA

- PAV. GRIGIA_BASE
- PAV. BLU_FLUSSI
- PAV. VERDE_AREE SEDUTE
- PELLICOLA ADESIVA 3M_SNODI/GATE IMBARCHI
- SEGNALETICA USCITE DI SICUREZZA
- PELLICOLA ADESIVA 3M_SEGNALETICA PARCHEGGI

pianta quota +2.00



pianta quota +6.00 e ambito di collegamento tra i livelli



pavimento vinilico in rullo_Forbo

Il progetto della nuova pavimentazione prevede di segnalare percorsi ed ambiti mediante l'intarsio di colori differenti, in modo da proporre una segnaletica intuitiva e un grafica fortemente caratterizzante.

Realizzata in materiale vinilico incollato sulla pavimentazione presistente, la nuova pavimentazione include campi di 4 colori differenti.

La base è realizzata con un colore neutro, grigio scuro, in modo da far risaltare gli elementi grafici.

Il percorso principale di attraversamento delle sale è realizzato in colore blu, collocato a definire un lungo segno longitudinale continuo.

E' stato scelto il colore blu per richiamare il colore predominante nella segnaletica dell'Aeroporto di Fiumicino nonché il colore che caratterizza l'identità grafica di ADR. Per lo stesso motivo, viene utilizzato il blu anche per individuare l'ambito che maggiormente richiama la funzione del luogo, ovvero l'area di imbarco.

Le code passeggeri, antistanti i portali dei gates di imbarco, sono segnalate da due fasce parallele in colore blu. Questi due segni a terra, indirizzano intuitivamente i viaggiatori a disporsi in una o due file ordinate, fin dal punto in cui tali segni intrecciano il percorso assiale principale.

Questo punto di snodo è segnalato da un elemento in colore azzurro, applicato sulla nuova pavimentazione, in modo da garantire maggiore flessibilità alla gestione della segnaletica.

Il terzo colore, il verde chiaro, definisce le zone attese.

Grandi isole di colore verde caratterizzano gli spazi ed individuano le aree in cui collocare le sedute. Anche questi ambiti sono collegati al percorso assiale mediante delle piccole appendici che, intarsiate nel pavimento blu, conducono il viaggiatore dal percorso centrale fino alle sedute.

Le aree dedicate ai servizi di ristoro sono assimilate a quelle delle sedute, dunque sono delimitate dalle medesime isole verdi.

Si è scelto di non delimitare in verde nè in altro colore le aree destinate ai futuri nuovi servizi igienici da realizzare al piano superiore del molo H, per

non vincolare la gestione degli spazi - influenzata da esigenze in costante evoluzione - e dunque per non incorrere in contraddizioni nella comunicazione e segnaletica a pavimento qualora in tali ambiti venga collocata una differente nuova funzione.

L'ultimo colore utilizzato è il rosso, scelto per segnalare le uscite di emergenza. Volutamente in forte contrasto con le altre cromie utilizzate, il rosso caratterizza delle fasce trasversali al percorso principale, che conducono verso le uscite di emergenza, segnalandole anche da grande distanza e rafforzando la segnaletica verticale esistente.

Al primo livello del molo H, anche in questo caso per non vincolare la gestione degli spazi, le aree per la postazione ricarica dei veicoli utilizzati dal personale ADR sono segnalate a terra mediante una pellicola adesiva in colore giallo, in chiaro contrasto con il fondo neutro grigio scuro.

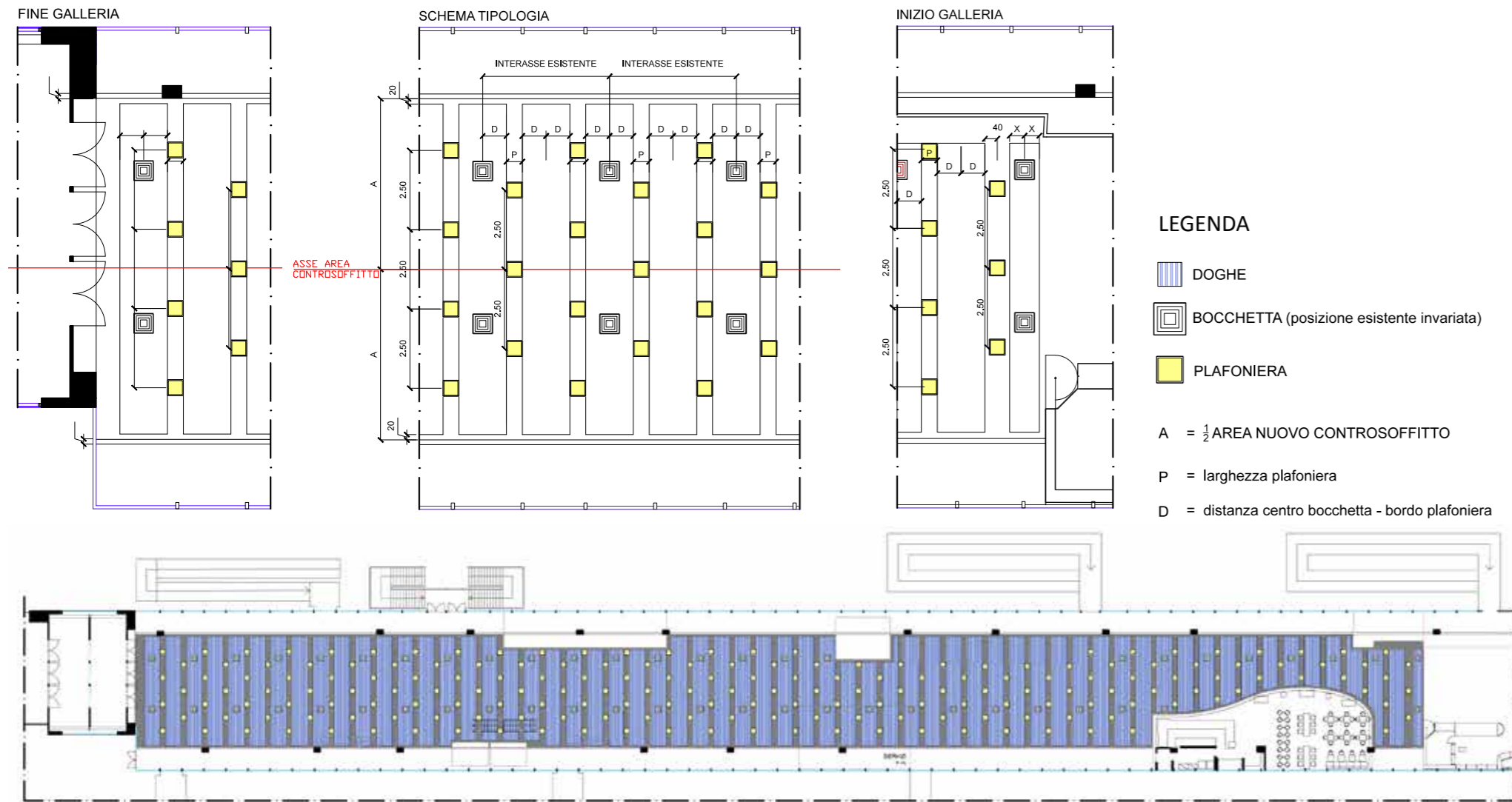
Unica eccezione a questo sistema di grafica e segnaletica a pavimento, è la zona di fondo della seconda sala del livello inferiore.

In tale ambito la pavimentazione è disegnata in fasce parallele in colore verde, a delimitare l'ambito di fruizione della parete multimediale che fa da fondale scenografico alla sala nonché all'intero molo.

Il disegno in fasce suggerisce l'uso dell'area mediante un sistema "a costellazione" di sedute, tali da non irrigidire il sistema di flussi di utenti che devono attraversare l'area per poter raggiungere la parete scenica.

Per la grande resistenza all'usura, la facilità di posa e di intarsio, e per la vasta disponibilità di sfumature di colore, è stata scelta, di concerto con ADR, la pavimentazione vinilica in rullo Forbo.

Per agevolare le fasi di taglio e posa, il disegno della pavimentazione è stato calibrato in funzione dei formati del prodotto scelto, semplificando, dove necessario, il progetto, e rimodulando in particolare la dimensione delle fasce in funzione della dimensione dei rulli.



pianta quota +6.00

IL TRATTAMENTO DEI CONTROSOFFITTI ED IL NUOVO SISTEMA DI ILLUMINAZIONE

Per rispondere alle richieste di ADR di uniformare il controsoffitto del molo H con il resto del T3, la soluzione scelta per il livello superiore degli imbarchi H prevede gli stessi elementi presenti negli altri ambiti dello stesso molo.

Il progetto si è sviluppato a partire dagli elementi dati, ovvero il sistema di controsoffitto schermante a doghe ed i corpi illuminanti di tipo a plafoniera di forma quadrata.

E' stata verificata la possibilità di spostare le bocchette di terminazione degli impianti di areazione e riscaldamento, in funzione di un bonifica impiantistica già pianificata da ADR.

Dati questi vincoli e potenzialità di partenza, la proposta progettuale validata da ADR prevede di utilizzare i corpi illuminanti per scandire ritmicamente lo spazio, collocandoli in fasce sfalsate trasversali all'asse longitudinale.

Vista la presenza di box e ambiti funzionali che variano la larghezza percepita della galleria, questo disegno sfalsato generato dai corpi illuminanti, dissimula la non costante simmetria dell'asse principale, contribuendo inoltre a valorizzare la larghezza dello spazio, rispetto alla già più che evidente longitudinalità.

Per accentuare le scansioni ritmiche, è stata proposta inoltre di ricorrere a due tipi di controsoffitto.

Il sistema a doghe, che scherma ma non occlude l'accessibilità agli impianti retrostanti, è utilizzato nelle fasce in cui sono ricollocate le bocchette degli impianti. In questo modo si conferisce maggior flessibilità alle fasce in cui gli impianti di areazione rappresentano il maggior vincolo.

Le fasce in cui sono collocati i corpi illuminanti sono invece realizzati con controsoffitto schermante modulare, ispezionabile.

Il sistema a fasce alternate consente inoltre di gestire in modo flessibile i punti di intersezione tra il sistema di controsoffitto e i box con i servizi accessori.

In questi punti, ed in particolare nella gestione del volume curvo dello spazio ristoro all'inizio della galleria, il sistema di controsoffitto in pannelli pieni funge da giunto, evitando dunque di dover tagliare a differente misura ogni singolo elemento qualora si fosse ricorsi al solo controsoffitto a doghe.

Allo stesso modo, il sistema in pannelli piani definisce il giunto laterale tra il nuovo controsoffitto e le fasce laterali.

Viene infatti mantenuta la distinzione tra il controsoffitto piano della fascia centrale, ed il controsoffitto delle due fasce laterali delimitate dall'asse strutturale dei pilastri e le vetrate perimetrali.

In queste due fasce viene mantenuto il controsoffitto a piano inclinato, che accentua e valorizza la grande vetrata continua, che caratterizza la galleria.

Nelle due sale al piano inferiore del molo H, la soluzione di schermatura degli elementi a soffitto, in luogo di essere un elemento fisico, è un trattamento cromatico.

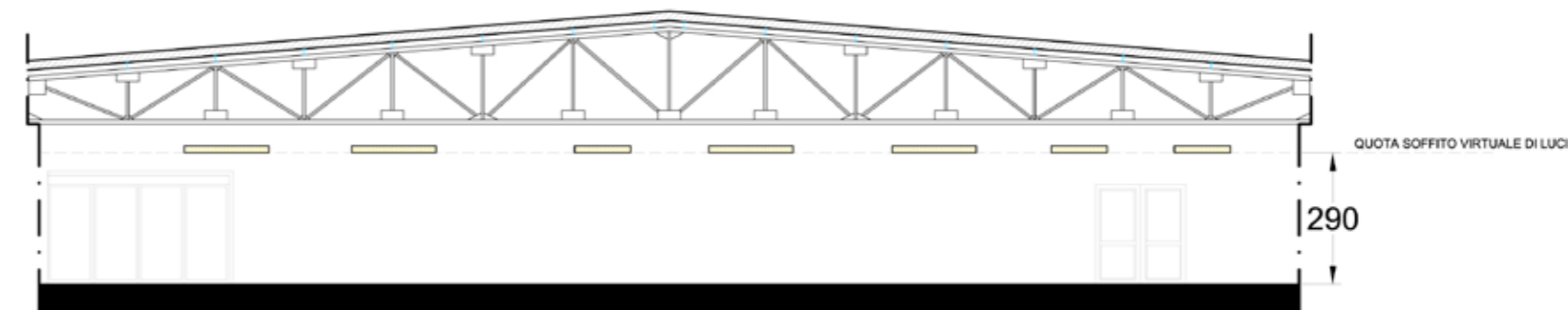
Il progetto, nella sua fase conclusiva, conferma l'intenzione di trattare tutti gli elementi di copertura in colore nero, in modo da omogeneizzarli e dissimularli.

Per ragioni di gestione e manutenzione, il progetto ha dovuto individuare una soluzione alternativa alla realizzazione dei cannoni di luce, per impedire che la luce naturale illumini la copertura, annullando l'effetto della colorazione nera. La soluzione scelta è stata quella di oscurare i lucernari, vista la grande quantità di luce naturale che entra nelle sale dalle numerose vetrate perimetrali. In questo modo l'effetto della colorazione scura viene esaltato, senza che sia compromesso il confort luminoso generale.

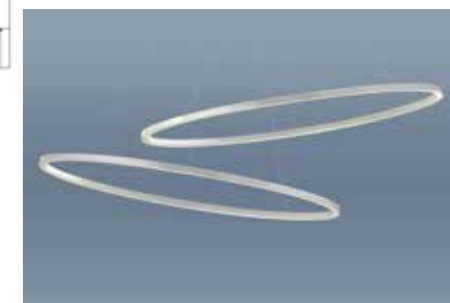
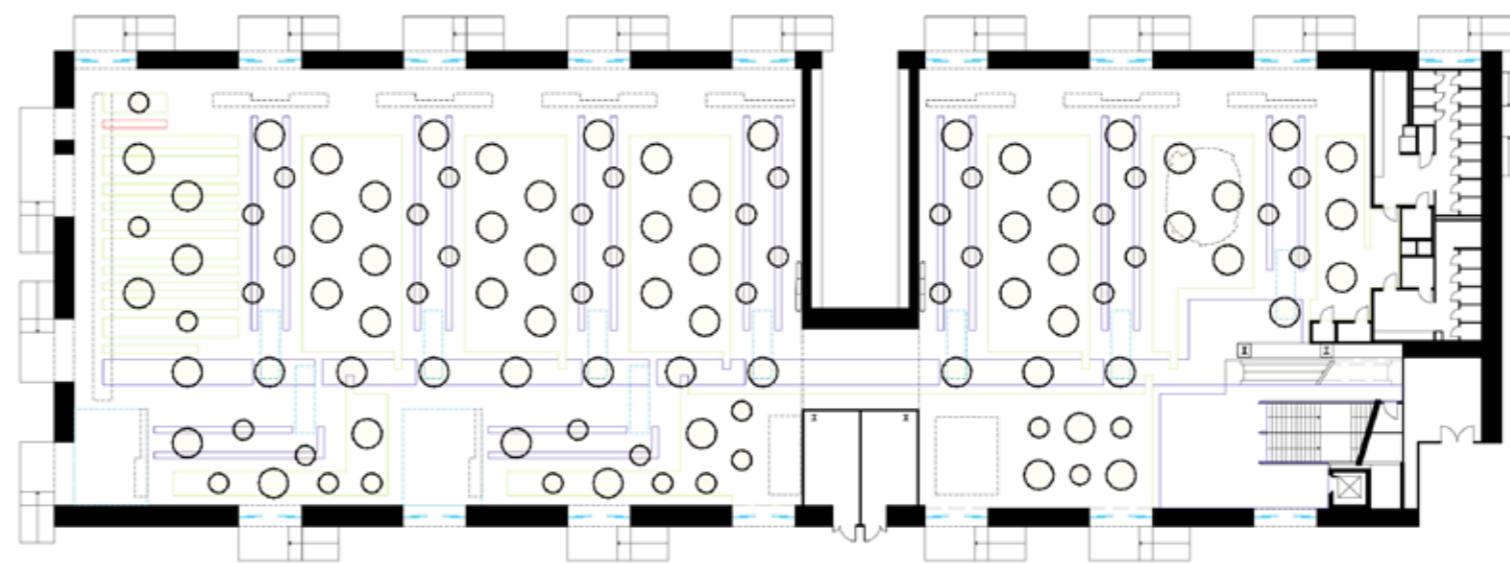
A questa soluzione si abbina la scelta ed il progetto di collocazione dei corpi illuminanti. Sono stati selezionati degli elementi a sospensione, dalla forma semplice ma di grande dimensione, dotati di illuminazione a led.

Questi corpi illuminanti sono collocati alla quota del passaggio tra lo spazio abitato e la copertura trattata in colore nero, arrivando a definire un vero e proprio cielo luminoso.

Nella collocazione di tali elementi, si è scelto di conservare un particolare accento sull'asse centrale e sulle code passeggeri, allineando i corpi illuminanti a tali fasce che la pavimentazione già segnala.

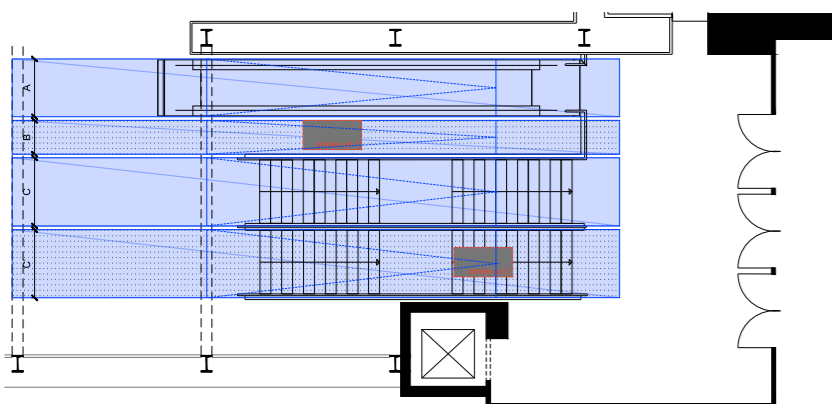


sezione trasversale

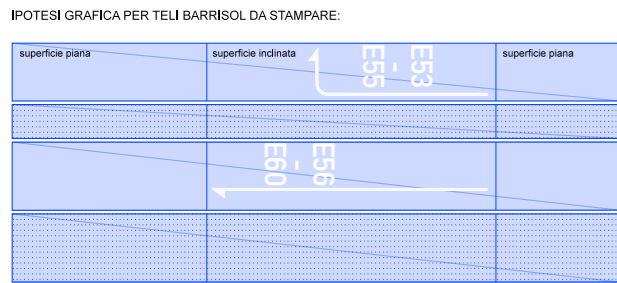
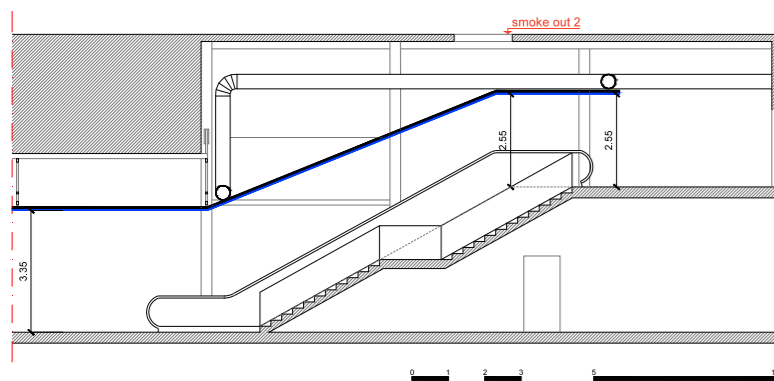


Nella pagina accanto: pianta, sezione e selezione del prodotto proposto per il progetto di illuminazione delle due sale del livello inferiore del molo H.





LEGENDA:
 A_ingombro scala mobile
 B_ingombro distacco tra scala mobile e scala
 C_ingombro un corpo scala



I TEMI del PROGETTO

IL SISTEMA DI CONTROSOFFITTO NELL'AMBITO DI COLLEGAMENTO

Per la schermatura degli impianti e degli elementi strutturali in copertura nell'ambito di collegamento, il progetto prevede il ricorso ad un sistema di sottostruttura metallica a cui è agganciato un telo tipo Barrisol.

Il disegno del controsoffitto segue le fasce generate dai collegamenti verticali tra i due livelli, dunque ribatte la fascia corrispondente alla scala mobile e quelle corrispondenti alle due rampe di scale parallele.

Questa distribuzione in fasce semplifica la gestione ed il montaggio del telo e consente di svincolare la segnaletica e la grafica tra le varie fasce.

Per tale ragione, la fascia corrispondente alla scala mobile porta la segnaletica e la grafica più direttamente collegate all'orientamento del viaggiatore dello spazio, mentre la grande fascia centrale al di sopra delle due rampe di scale è destinata a portare grafica e lettering sui temi trasversali della caratterizzazione ed il radicamento del luogo. Per la prima sperimentazione grafica è stato scelto il tema del viaggio.

Come è visibile nella sezione, la schermatura ha inizio nel punto in cui parte la discesa verso il livello inferiore. In questo modo è possibile mascherare gli impianti e la struttura nella zona di discesa, senza interferire con l'impiantistica presente in corrispondenza del pianerottolo superiore.

In questo modo l'intervento proposto raggiunge gli obiettivi di riqualificazione prefigurati, senza richiedere una radicale trasformazione del funzionamento e la gestione degli spazi.

Per rafforzare il tema dell'asse di percorrenza dello spazio, che in questo ambito corrisponde con il percorso di discesa, il controsoffitto ripropone il colore blu, come cromia predominante.


Seguendo l'inclinata del percorso di discesa, ma soprattutto seguendo una geometria determinata dalla posizione degli elementi impiantistici da schermare, il controsoffitto prosegue nell'area direttamente successiva agli elementi di discesa, determinando un grande piano verticale che invade lo spazio della prima sala del livello inferiore del molo, caratterizzando l'ambito di arrivo. Questo grande pannello sospeso, riporta la suddivisione in due fasce, in modo da segnalare l'arrivo della scala mobile, e offrire un'utile superficie corrispondente in cui inserire la segnaletica.

Anche in questo caso, il grande campo lasciato in bianco, al di sopra dell'ambito di arrivo, può rappresentare un campo di sperimentazione grafica del tema trasversale di caratterizzazione del luogo.






Foto ante operam dell'ambito 1 di progetto.
 Nella pagina accanto: immagine di progetto dell'ambito 1.
 L'immagine mostra il ruolo centrale della pavimentazione nella riqualificazione dello spazio.
 I vari colori individuano percorsi ed ambiti, e guidano il viaggiatore verso i successivi gates di imbarco del molo D.



CRITICITA'




FOCUS

ASSENZA DI GERARCHIA TRA AMBITI

DISTRIBUZIONE NON SISTEMATICA DELLE SEDUTE ed INTERFERENZA TRA AREE ATTESA E CODE IMBARCO

CARENZA DI CONFORT PER I VIAGGIATORI

SCARSA VISIBILITA' DELLA SEGNALETICA



OBIETTIVI RAGGIUNTI

NUOVA FUNZIONALITA' DI AMBITI E PERCORSI

MAGGIORE CONFORT NELLE ZONE DI ATTESA

CARATTERIZZAZIONE DI AMBITI DISTINTI

POTENZIAMENTO DELLA SEGNALETICA

RAZIONALIZZAZIONE DELLA GESTIONE DEI GATES

RIQUALIFICAZIONE DEL CONTROSOFFITTO, IN CONTINUITA' CON IL RESTO DEL TERMINAL 3, CHE UNIFORMA LO SPAZIO DANDO IL GIUSTO RISALTO ALLA NUOVA PAVIMENTAZIONE



AMBITO 2 COLLEGAMENTO

LA FASE CONCLUSIVA DEL PROGETTO: OBIETTIVI RAGGIUNTI



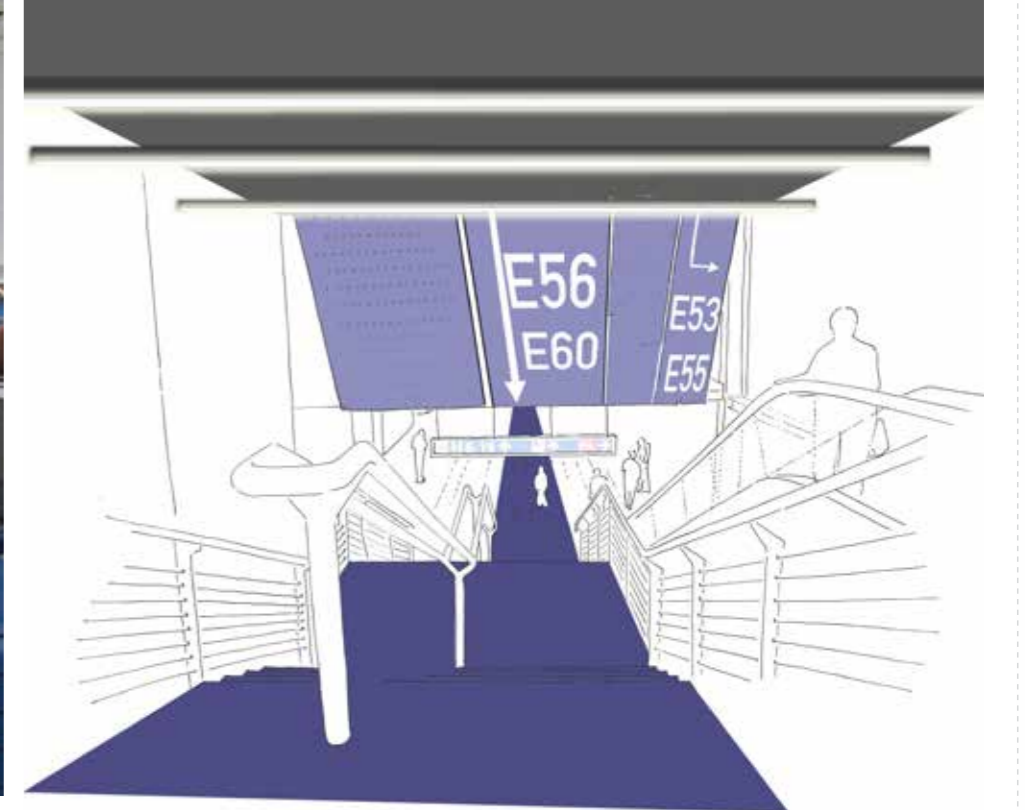
CRITICITA'

IMPIANTI A SOFFITTO A VISTA
 MANCANZA DI CONTINUITA' E DI SEGNALETICA TRA I DUE LIVELLI DEGLI IMBARCHI H



OBIETTIVI RAGGIUNTI

SEGNALETICA POTENZIATA E CARATTERIZZAZIONE DELL'AMBITO DI DISCESA
 SCHERMATURA DEGLI IMPIANTI E DELLE STRUTTURE DI COPERTURA



Nella pagina accanto: foto ante operam ed immagine di progetto dell'ambito 2. L'immagine mostra il ruolo centrale del rivestimento degli elementi in copertura, per la implementazione della segnaletica e l'inserimento del tema della comunicazione del tema chiave ricorrente.





CRITICITA'

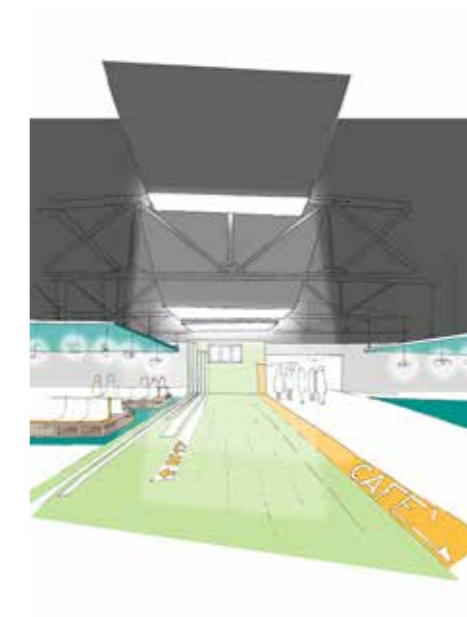
- ASSENZA DI GERARCHIA TRA AMBITI
- DISTRIBUZIONE NON SISTEMATICA DELLE SEDUTE ed INTERFERENZA TRA AREE ATTESA E CODE IMBARCO
- CARENZA DI CONFORT PER I VIAGGIATORI
- SCARSA VISIBILITA' DEI GATES



OBIETTIVI RAGGIUNTI

- NUOVA FUNZIONALITA' DI AMBITI E PERCORSI E CARATTERIZZAZIONE DI AMBITI DISTINTI
- MAGGIORE CONFORT NELLE ZONE DI ATTESA
- POTENZIAMENTO DELLA SEGNALETICA
- RAZIONALIZZAZIONE DEI GATES
- DISSIMULAZIONE IMPIANTI E STRUTTURE A SOFFITTO
- NUOVO "CIELO" LUMINOSO CHE RIQUALIFICAZIONE E RIDIMENSIONA PERCETTIVAMENTE LE SALE

Nella pagina accanto: foto ante operam ed immagine di progetto dell'ambito 3. L'immagine mostra il ruolo centrale del trattamento degli elementi in copertura e la gestione della luce.





LA REALIZZAZIONE

AMBITO
1

GATES QUOTA +6.00



Nella pagina accanto: foto ante operam e foto della realizzazione del progetto per l'ambito 1. La foto documenta una fase del cantiere di realizzazione del progetto di riqualificazione e riorganizzazione del livello superiore del molo D - imbarchi H. In particolare, la foto documenta la realizzazione della nuova pavimentazione con segnaletica integrata. In primo piano si può notare l'efficacia di tale comunicazione a pavimento nell'indicare l'asse principale di attraversamento e orientamento nello spazio, le derivazioni che conducono ai gates di imbarco e alle zone di attesa e l'indicazione delle uscite di emergenza. La foto corrisponde alla fase di cantiere di bonifica degli impianti a soffitto, pertanto appare ancora in fieri la realizzazione dei nuovi controsoffitti. Nella foto in basso, un dettaglio dell'intarsio di pavimentazione vinilica nei vari colori-simbolo della comunicazione a pavimento.





Nella pagina accanto: foto ante operam e foto della realizzazione del progetto per l'ambito 2. La foto documenta la realizzazione della schermatura degli impianti a soffitto, dotata di una grafica provvisoria. Appare invece ancora in corso d'opera in completamento della nuova pavimentazione.

Si noti come la schermatura degli impianti e delle strutture a soffitto, concentra l'attenzione del viaggiatore sulla grafica e sul tema della comunicazione, nonché sulla vista privilegiata che l'ambito 2 offre sugli spazi a seguire, ed in particolare sulla trama di colori e forme della nuova pavimentazione di progetto.



AMBITO
2

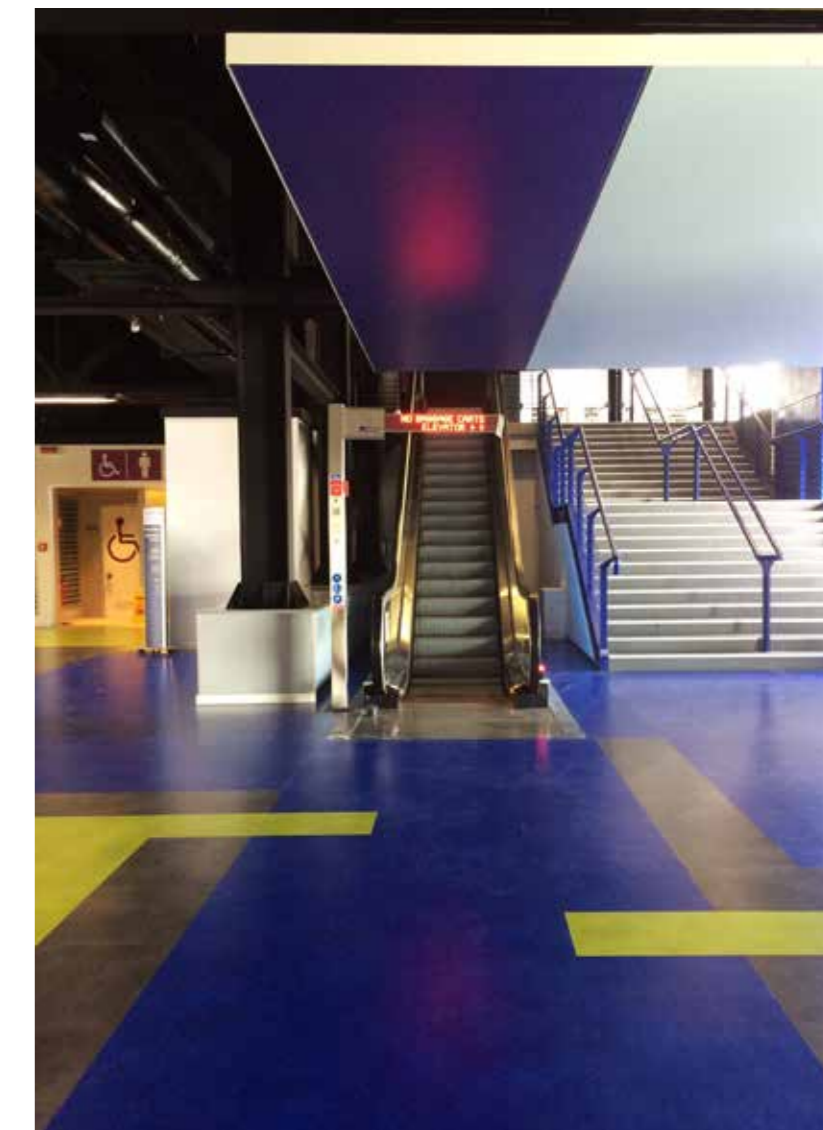
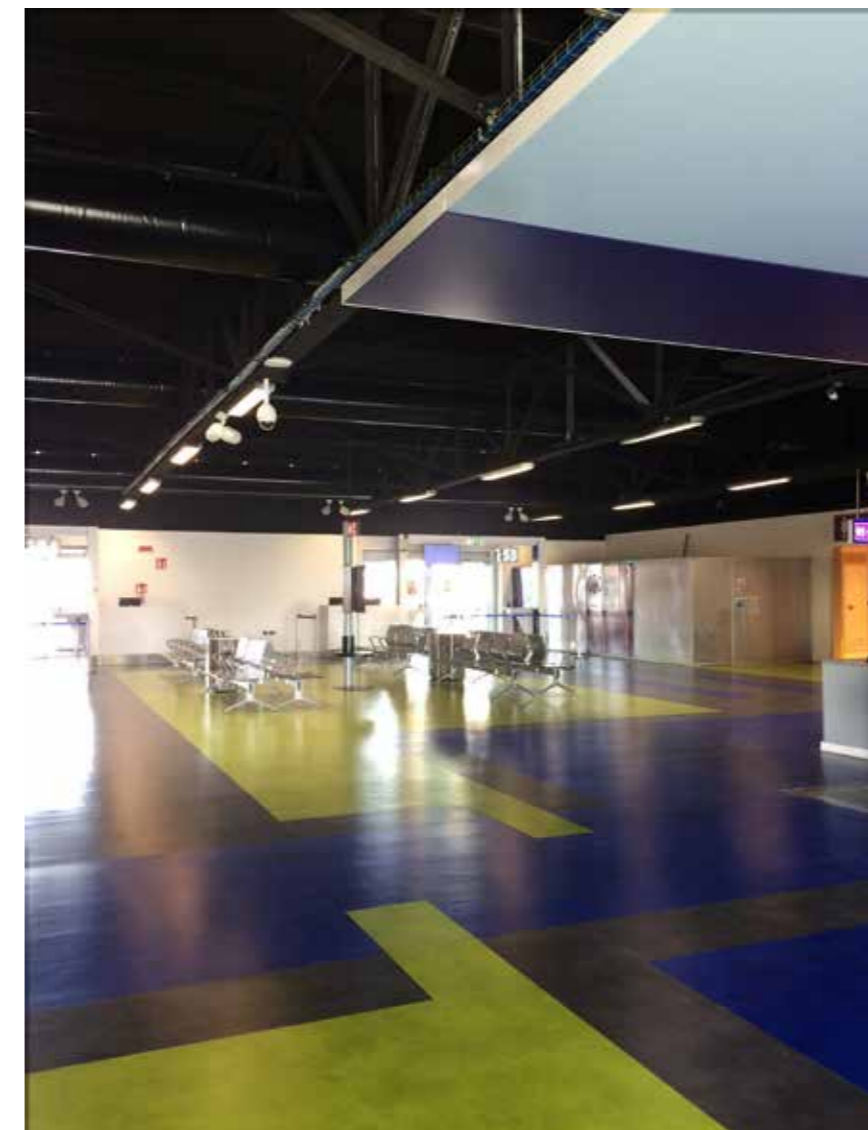
COLLEGAMENTO



Nella pagina accanto: foto ante operam e foto della realizzazione del progetto per l'ambito 2. La foto documenta la realizzazione della schermatura degli impianti a soffitto, ovvero un piano in telo traslucido che nasconde i sistemi a soffitto, e, proseguendo lungo la discesa verso l'ambito 3, caratterizza e definisce l'ambito 2 come spazio di connessione con un proprio valore spaziale.



Nella pagina accanto: foto della realizzazione del progetto nella prima sala dell'ambito 3.
 Si noti la trama della nuova pavimentazione, in cui predominano le fasce blu ad indicare il percorso principale di attraversamento dello spazio, da cui partono le derivazioni in colore verde a segnalare le aree di attesa.
 Particolarmente efficace risulta la diretta corrispondenza tra l'asse blu a pavimento e la fascia blu a soffitto, che individua la connessione tra la scala mobile di discesa dall'ambito 2 e l'asse di attraversamento della sala.

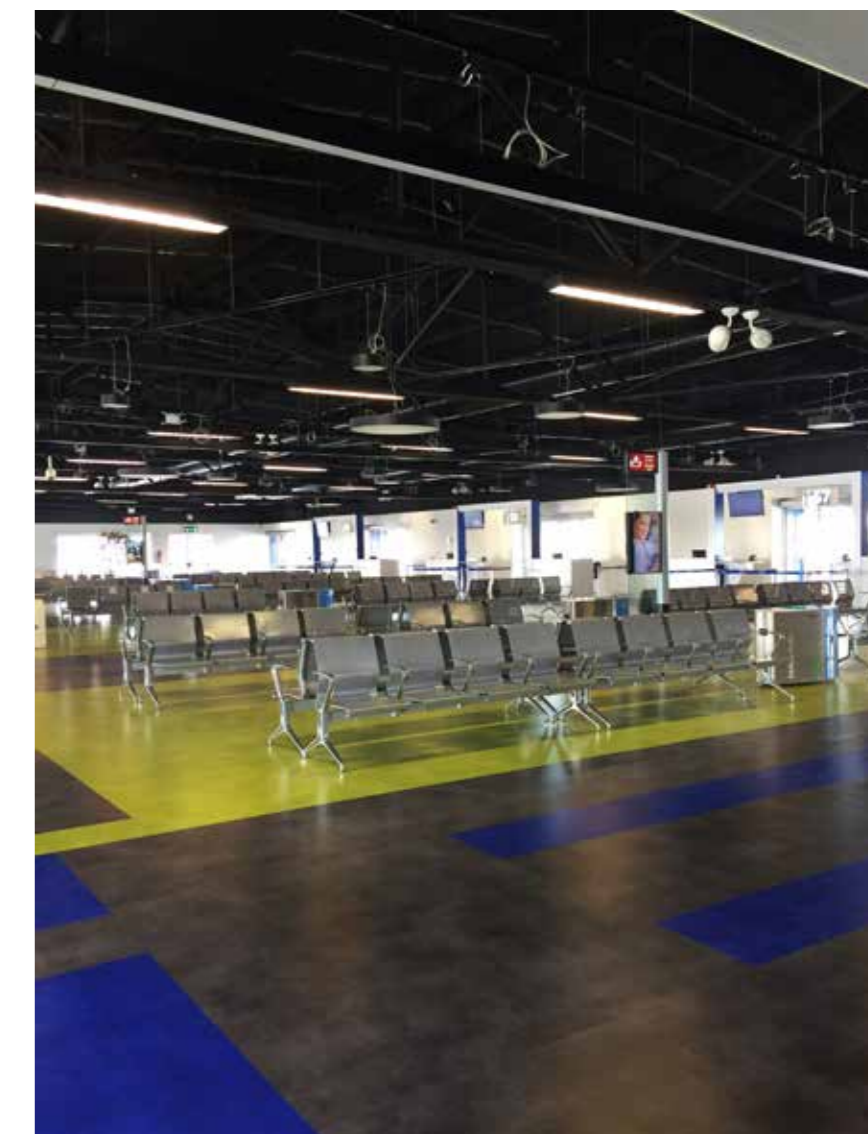


Nella pagina accanto: foto ante operam e della realizzazione del progetto nella seconda sala dell'ambito 3.

Si noti come la colorazione in nero di tutti gli elementi in copertura produca una efficace omogeneizzazione di tale spazio, concentrando l'attenzione sulla zona "abitata" sottostante.

Contribuisce all'effetto complessivo, la definizione di una quota costante lungo la quale le pareti perimetrali sono state mantenute in colore bianco, riproponendo al di sopra di tale quota la medesima colorazione scura.

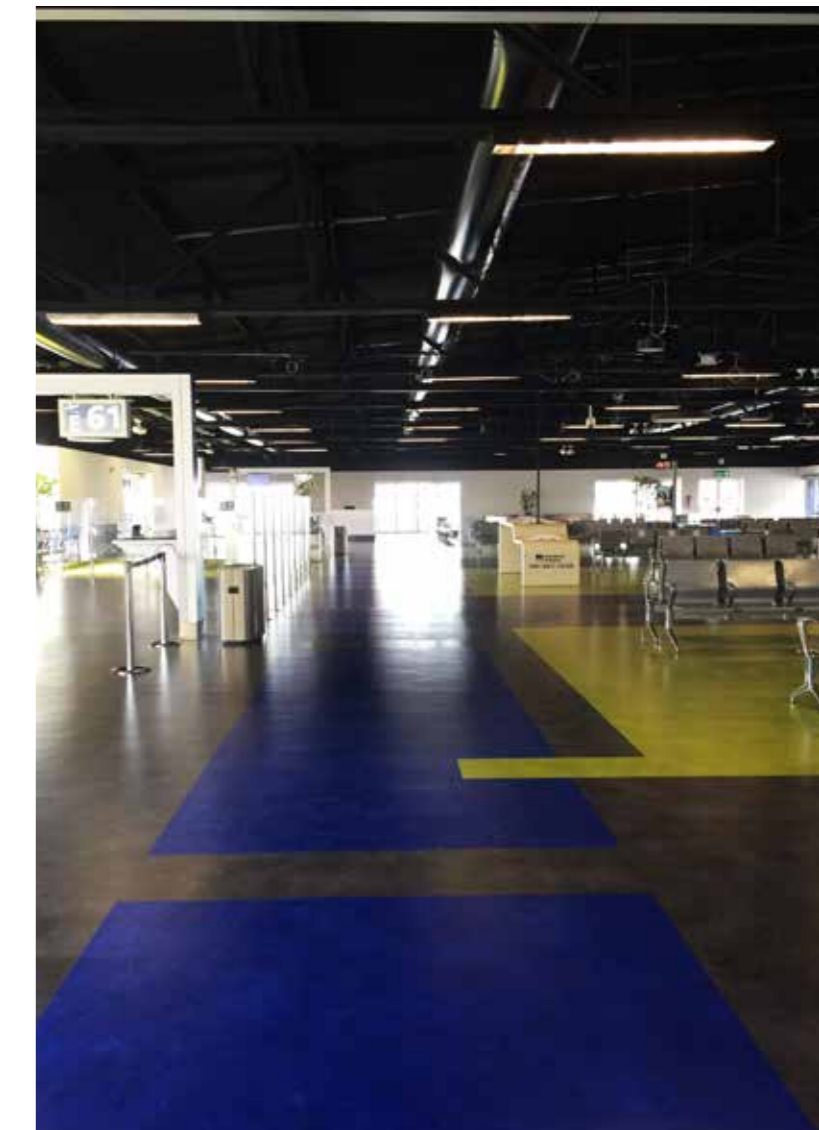
L'illuminazione, solo parzialmente realizzata nella fase qui documentata, è stata opportunamente collocata alla quota di imposta della copertura, in modo da realizzare il cielo luminoso che concentra ancor più l'attenzione del viaggiatore sulla ricchezza dei nuovi ambiti imbarco e attesa, sottostanti.





Nella pagina accanto: foto ante operam e della realizzazione del progetto nella seconda sala dell'ambito 3.
Si noti come la pavimentazione di progetto ordina e definisce gli spazi: in blu l'asse centrale e la coda imbarco - segnata dalle due linee parallele che ordinano i flussi di passeggeri - ed in verde la derivazione delle aree attese.
Anche questa immagine del post operam mostra l'efficacia della demarcazione tra spazio abitato e copertura tecnica, definita dalla colorazione "totale" in copertura.





Nella pagina accanto: foto ante operam e della realizzazione del progetto nella seconda sala dell'ambito 3.
L'immagine mostra in particolare l'efficacia della riorganizzazione funzionale della sala, ottenuta mediante la rimozione dell'ambito ristoro centrale e la ricollocazione dei gates di imbarco.
A sottolineare una nuova e più chiara organizzazione dei fusti, l'asse blu di attraversamento dello spazio, che guida e indirizza i viaggiatori.



Nella pagina accanto: foto della realizzazione del progetto nella seconda sala dell'ambito 3. L'immagine mostra in particolare un dettaglio del cielo luminoso al di sopra delle aree attese, indicate dalla pavimentazione verde, e la riqualificazione dei gates di imbarco mediante l'uso di rivestimenti in colore bianco e blu.

