

SOCIETA' P.A. ESERCIZI AEROPORTUALI - MILANO - PIAZZA DELLA SCALA, 3



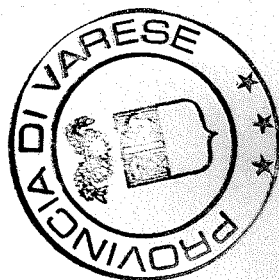
VARESE  
40

2

PROVINCIA DI VARESE

**AEROPORTO MALPENSA - PROGETTO DI AEROSTAZIONE**

**ARCHITETTO VITTORIO GANDOLFI**



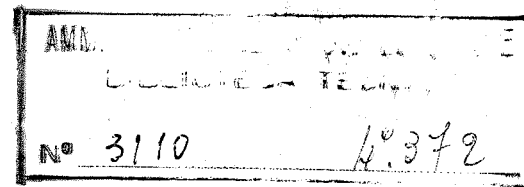
*Il costante aumento dei traffici all'aeroporto della Malpensa ha indotto la Società Esercizi Aeroportuali a disporre uno studio completo ed organico del complesso dell'aerostazione passeggeri e merci, in armonia con l'altro vasto programma di opere per la costruzione di piste e piazzali sosta velivoli.*

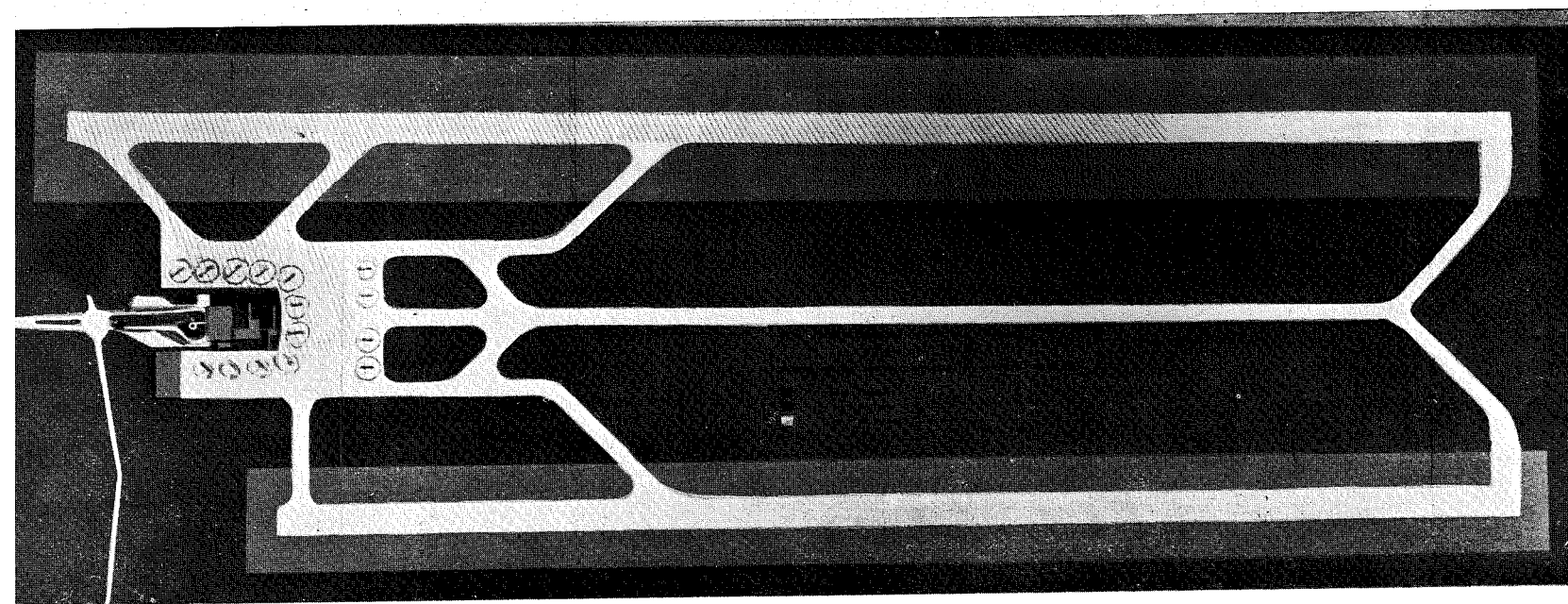
*Tale studio è stato affidato all'Arch. Vittorio Gandolfi e viene ora presentato in questa pubblicazione allo scopo di dare ai numerosi operatori aeroportuali, ed in particolar modo alle Compagnie di Navigazione Aerea, i necessari orientamenti sui piani costruttivi e sulla distribuzione dei vari servizi aeroportuali.*

*Il programma di opere da portare a compimento alla Malpensa è già in fase di esecuzione e sarà ultimato nei limiti di tempo strettamente necessari.*

**SOCIETA' ESERCIZI AEROPORTUALI**

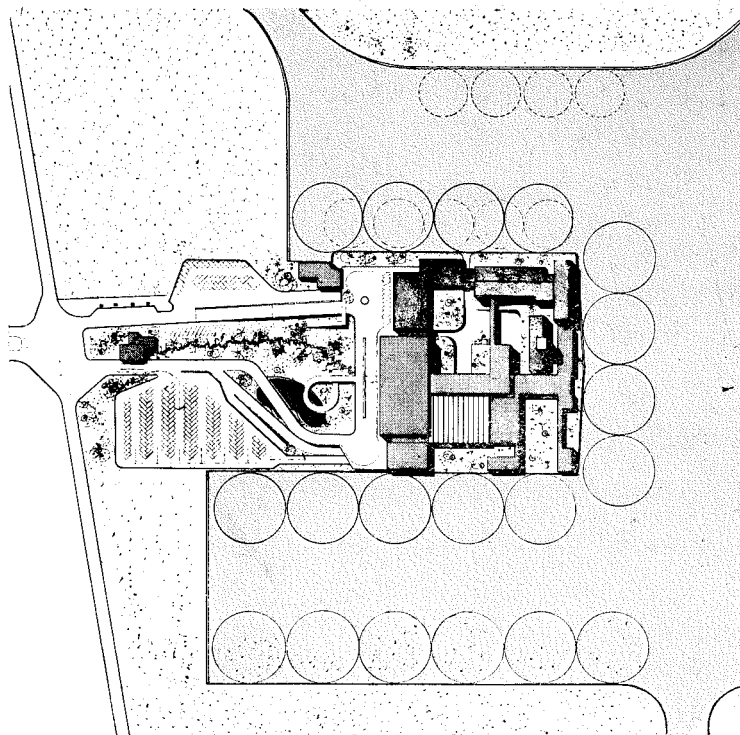
Vedere rivista «Città di Milano» ottobre 1956.





Planimetria generale dell'aeroporto Malpensa

## DESCRIZIONE GENERALE DELL'AEROPORTO



Planimetria dell'aerostazione

Il progetto completo dell'aeroporto della Malpensa prevede un sistema di due piste parallele dirette secondo l'asse nord-sud e raccordate ad una pista intermedia di rullaggio che conduce ad un ampio piazzale a forma di U, racchiudente la zona destinata all'aerostazione.

La pista est sarà lunga m. 3000 e larga m. 60 ed attrezzata per il volo strumentale; la pista ovest sarà lunga m. 2550 e larga m. 60.

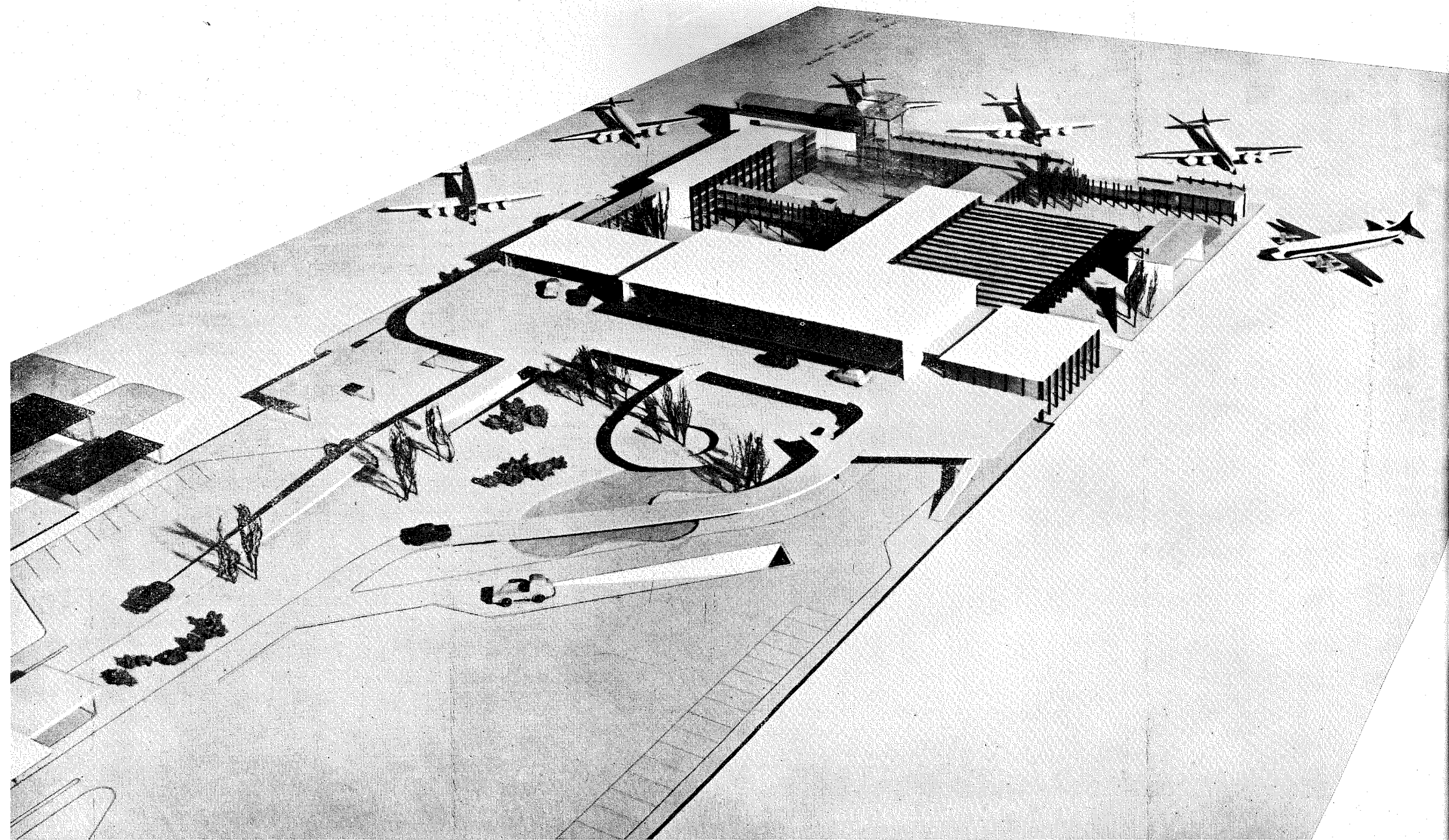
La vastità della zona, libera da ostacoli naturali ed artificiali, garantisce la possibilità di ulteriori e vasti ampliamenti, in relazione ai futuri sviluppi dell'aviazione civile ed in considerazione che la navigazione aerea moderna tende all'impiego di aerei sempre più veloci e di grosso tonnellaggio.

La zona riservata all'aerostazione si trova nella parte centrale nord del sistema aeroportuale e penetra in profondità tra le due piste di volo.

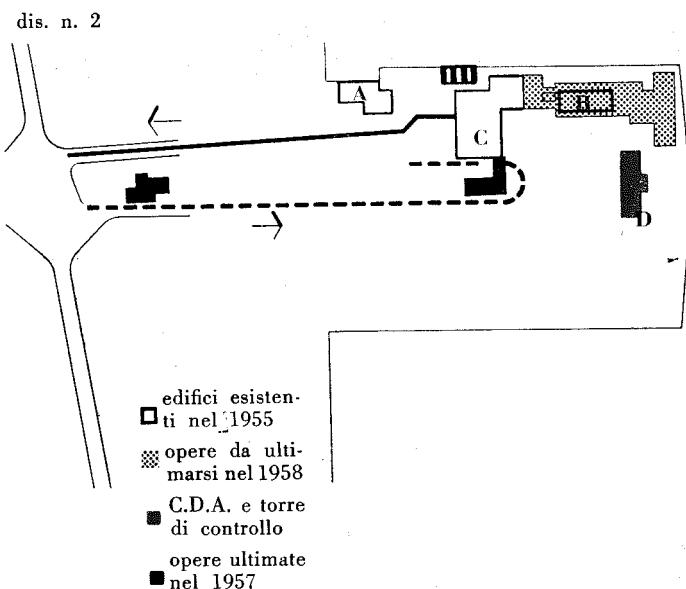
Il dimensionamento del grande piazzale per la sosta dei velivoli, che ha forma di U, è stato stabilito:

- per i lati perimetrali esterni est ed ovest in base al regolamento internazionale sulla navigazione aerea, che fissa precise distanze dalle piste;
- per i lati perimetrali interni est e sud in base ai vincoli esistenti degli edifici costruiti;
- per il lato perimetrale interno ovest in base alla decisione di creare una zona di profondità tale da permettere la sosta dei velivoli su due file con relativa fascia centrale di manovra.

VEDUTA AEREA DELL'AEROSTAZIONE DA NORD-NORD-OVEST



## L'AREA RISERVATA ALL'AEROSTAZIONE



Come è chiaramente visibile nel disegno n. 2, l'area riservata all'aerostazione si innesta nel piazzale sosta velivoli che ha la forma di U. Il suo dimensionamento è quindi in funzione dello sviluppo del piazzale sosta velivoli sui lati Est, Sud ed Ovest, mentre il lato Nord è limitato dai vincoli degli accessi.

Per l'esattezza, l'area a disposizione per l'aerostazione risulta all'incirca di forma quadrata con lato di m. 150, determinando la soluzione planimetrica dell'intero organismo.

Allo scopo di ottenere un massimo sviluppo dei servizi di ricezione, compresi quelli degli automezzi, si è fatto ricorso alla soluzione di aerostazione su due piani. Tale soluzione ha pertanto permesso il raddoppio della utilizzazione frontale del fabbricato, ottenendo altri vantaggi che verranno illustrati più avanti.

Al momento dello studio per la nuova aerostazione della Malpensa, nell'anno 1955, le attrezzature esistenti consistevano dei seguenti edifici isolati:

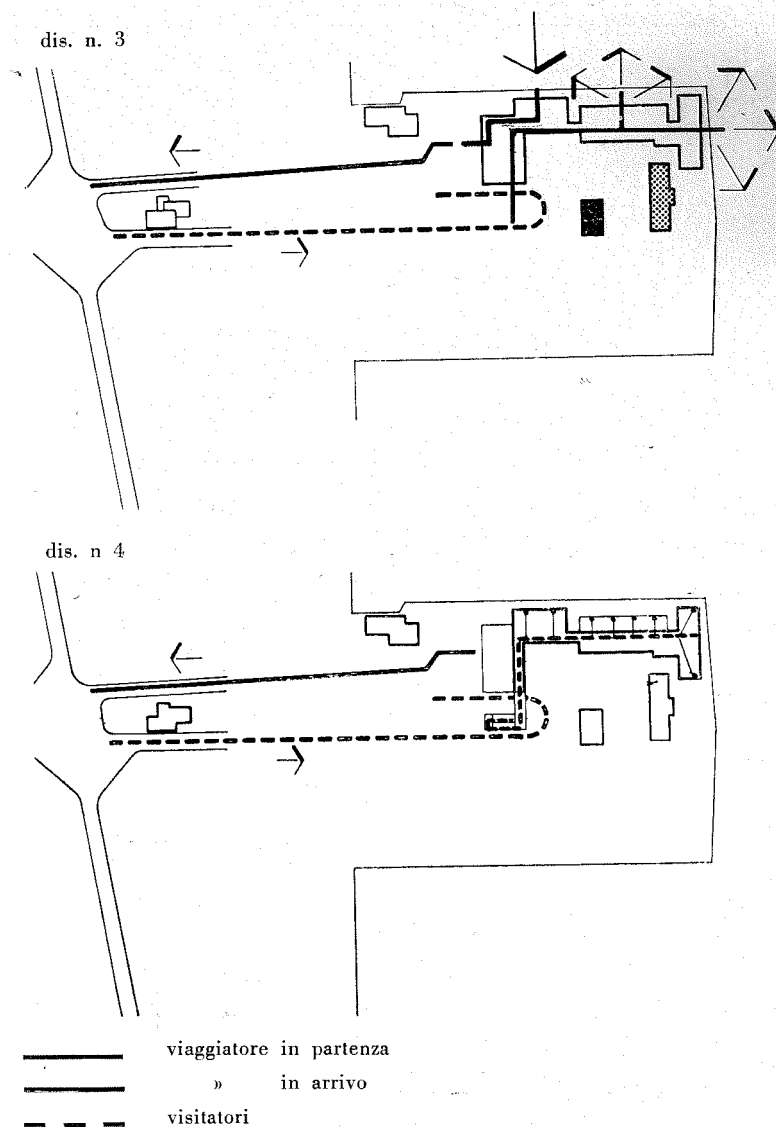
edificio A - per i vigili del fuoco

edificio B - denominato vecchia aerostazione (sale di attesa e ristorante)

edificio C - denominato nuova aerostazione (ingressi e dogane)

edificio D - uffici, telecomunicazioni, torre di controllo. Per la soluzione definitiva queste attrezzature, salvo alcune logiche trasformazioni, sono state mantenute ed inserite organicamente ed architettonicamente nel complesso dell'aerostazione.

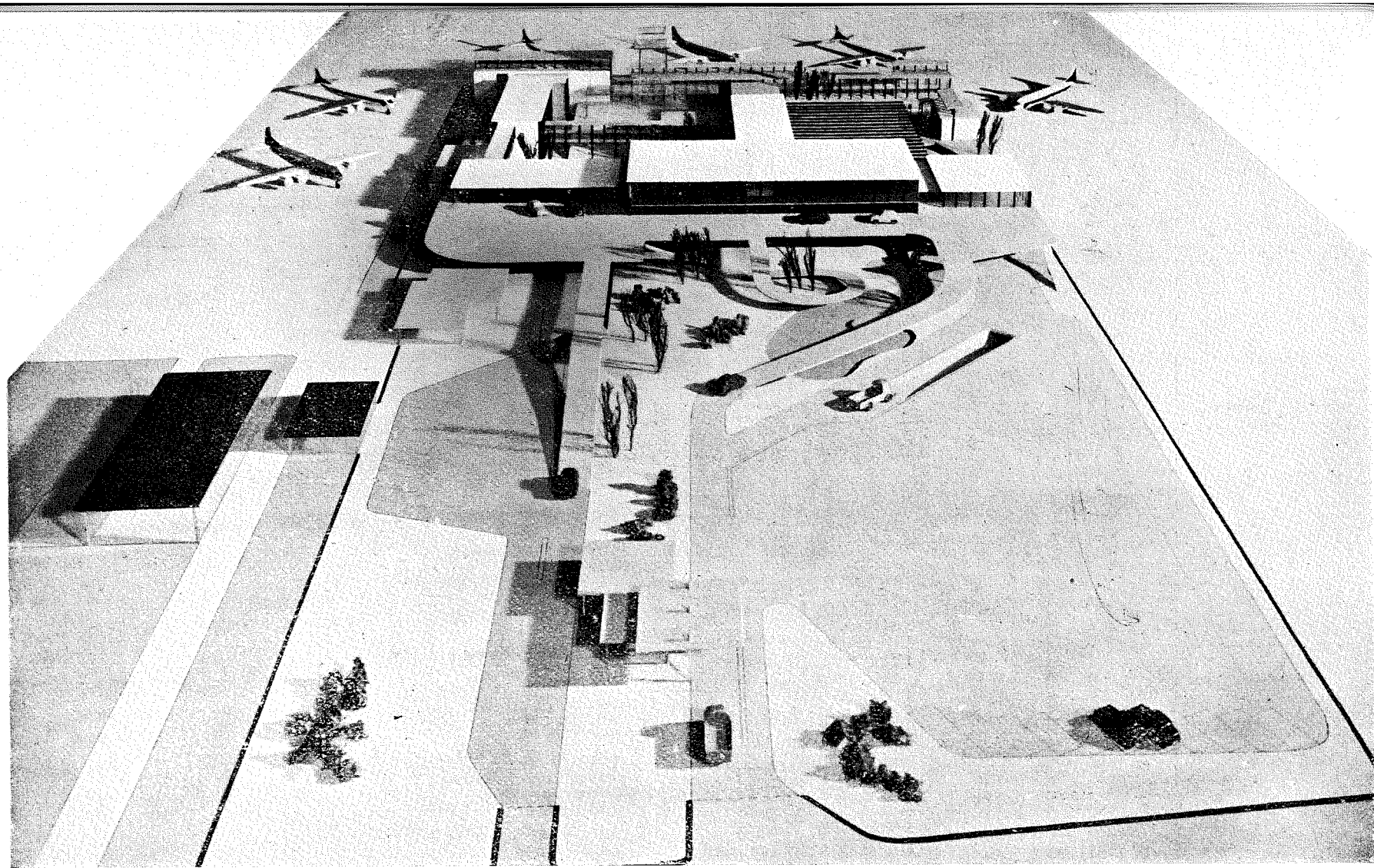
## IL PROGRAMMA DA SVILUPPARE



Il programma da sviluppare relativo all'ampliamento dell'aerostazione, stabilito esattamente nel maggio del 1955, era il seguente:

- a - studiare una moderna e razionale aerostazione rispondente a tutte le necessità di un aeroporto intercontinentale anche in funzione degli inevitabili sviluppi futuri. L'area a disposizione era quella descritta precedentemente, e logicamente il programma prevedeva di mantenere il più possibile le attrezzature ed i fabbricati esistenti, salvo logiche trasformazioni di carattere distributivo, tecnico ed architettonico.
- b - dare subito inizio allo studio esecutivo ed alla realizzazione di una parte essenziale onde offrire per il 1958, unitamente al già esistente ufficio dogane, un complesso il più possibile dotato a fare fronte al sempre più crescente traffico aereo della Malpensa, nell'attesa di dare poi attuazione allo sviluppo completo della aerostazione.

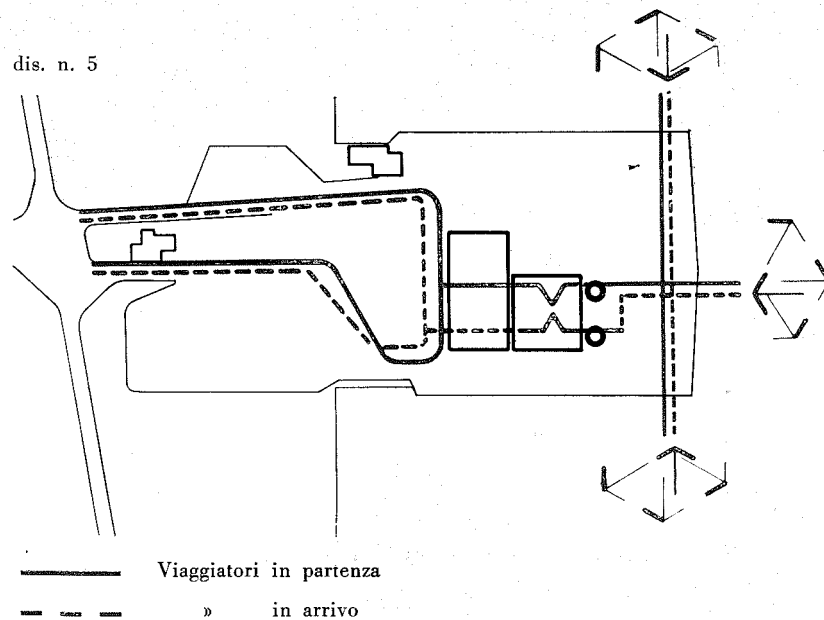
Questa parte di immediata realizzazione doveva comprendere il gruppo degli ambienti di sosta per i viaggiatori in partenza e transito, il gruppo dei ristoranti, i servizi di cucina e gli ambienti per i visitatori. Inoltre, questa parte doveva essere logicamente già vista nella sua funzione definitiva onde potere essere integralmente associata alle altre costruzioni a progetto completo realizzato.



**GLI ACCESSI ALL'AEROSTAZIONE**



## CONSIDERAZIONI GENERALI DI PROGETTAZIONE



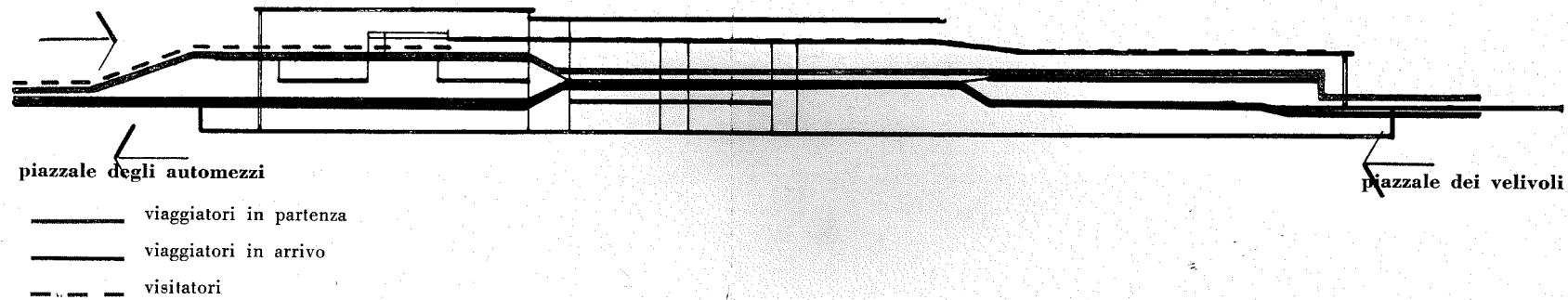
Il concetto principale seguito per la progettazione della aerostazione definitiva è stato:

- offrire la massima razionalità possibile nella distribuzione sia degli organismi che dei percorsi;
- eliminare ogni interferenza;
- impostare ogni elemento con la massima chiarezza;
- comporre nel medesimo tempo i vari organismi architettonici in modo tale da offrire la massima elasticità per la trasformazione eventuale degli ambienti e destinazione di essi, in previsione degli inevitabili futuri indirizzi del traffico aereo.

In funzione di tali presupposti si è quindi ottenuto:

- a - la massima linearità e chiarezza possibile dei percorsi relativi sia ai viaggiatori in arrivo che in partenza;
- b - eliminazione di qualsiasi interferenza nei percorsi dei viaggiatori nelle due correnti di arrivo e partenza;
- c - eliminazione di qualsiasi interferenza tra i percorsi dei viaggiatori e quelli dei bagagli;
- d - eliminazione di lunghe rampe di salita e realizzazione di un percorso sempre discendente sia per i viaggiatori in partenza che in arrivo;
- e - massima ricezione possibile degli automezzi nei due sensi di partenza ed arrivo, ottenuta con la formazione di ampie banchine di sosta lungo i due piani;
- f - raggruppamento delle due dogane di arrivo e partenza su un unico piano intermedio allo scopo di

dis. n° 6



offrire un maggiore controllo a questo delicato organismo e dare la possibilità di un rapido spostamento del personale secondo l'affluenza nei due sensi, con evidente riduzione di personale e di conseguenti spese di gestione;

- g - raggruppamento dei due organismi di controllo passaporti, per arrivi e partenze, su un unico piano con gli analoghi evidenti vantaggi accennati alla lettera f;
- h - svincolamento del percorso delle linee nazionali, nelle due correnti di arrivo e partenza, ed eliminazione di interferenze con i percorsi dei viaggiatori intercontinentali;
- i - fluido percorso dei visitatori, distinti nelle due categorie di accompagnatori o semplici visitatori;
- l - razionale distribuzione dei posteggi di partenza viaggiatori lungo tutto il piazzale di sosta dei velivoli;

- m - ubicazione funzionale, rispetto all'intero organismo, dei servizi termo-elettrici centralizzati;
- n - sistemazione della stazione merci, con ampi depositi per merci estere e nazionali, a quota —5,20 e —4,20 con collegamento diretto al piazzale di sosta dei velivoli mediante tre rampe;
- o - rapido sistema di smistamento bagagli tra piazzale velivoli, banco dogane ed autoservizi di trasporto, sia per il traffico in partenza che in arrivo, a mezzo di un sistema di paternoster e nastri trasportatori, allo scopo di rendere uguali i tempi di percorso dei viaggiatori e relativi bagagli nelle due fasi principali: da automezzo a banco dogana, da banco dogana ad aereo e viceversa;
- p - studio di un modulo compositivo della struttura per una massima flessibilità ed elasticità degli ambienti interni.