

PIANO DELL'OPERA

- 1. Grattacieli e città europee**
The Shard / Renzo Piano Building Workshop
- 2. Teatri e auditorium**
Guangzhou Opera House / Zaha Hadid Architects
- 3. Musei e spazi per l'arte**
Louvre Abu Dhabi / Jean Nouvel
- 4. Musei e spazi per la scienza**
Biomuseo Panama / Frank O. Gehry
- 5. Architettura sostenibile**
Bosco Verticale / Stefano Boeri
- 6. Edifici governativi e ambasciate**
Parlamento di Berlino / Foster + Partners
- 7. Stadi e strutture per lo sport**
Nuovo Stadio di Bordeaux / Herzog & de Meuron
- 8. Architettura e moda**
Fondazione Prada / OMA – Rem Koolhaas
- 9. Stazioni e hub di trasporto**
World Trade Center Transportation Hub / Santiago Calatrava
- 10. Chiese e luoghi di culto e della memoria**
National Holocaust Monument Ottawa / Daniel Libeskind
- 11. Aeroporti, aree di sosta e imbarchi**
Aeroporto di Shenzhen / Fuskas
- 12. Grattacieli, nuovi landmark**
Via 57 West / BIG Bjarke Ingels Group
- 13. Edifici amministrativi e archivi**
Palazzo di Giustizia di Parigi / Renzo Piano Building Workshop
- 14. Riconversioni e nuova destinazione funzionale**
Tate Modern / Herzog & de Meuron
- 15. Campus e università**
UTECH Campus / Grafton Architects
- 16. Edifici industriali**
BMW Central Building / Zaha Hadid Architects
- 17. Ristoranti e luoghi del gusto**
Phantom Opéra Garnier / Odile Decq
- 18. Strutture temporanee**
Serpentine Pavilion / Sou Fujimoto
- 19. Biblioteche e strutture per la cultura**
New York Public Library / TEN Arquitectos
- 20. Cantine, spazi produttivi e per la degustazione**
Château Margaux / Foster + Partners

L'aeroporto presenta due «facciate», l'*airside* rivolta verso il cielo e la *landside* rivolta al territorio, costituendo una sorta di interfaccia in grado di mediare le lunghe e le brevi distanze, e di ricomporre le due scale in maniera funzionale, a misura d'uomo e nel rispetto dell'ambiente. Nel XX secolo, la tipologia dell'aeroporto ha subito trasformazioni significative dal punto di vista delle dimensioni, dell'evoluzione tecnologica, della polifunzionalità. Diventato centro intermodale, è oggi costituito da un complesso di edifici e impianti che assolvono a diverse funzioni come in una autentica porzione di città.



CORRIERE DELLA SERA VARIA
LE SFIDE DELL'ARCHITETTURA

11 - AEROPORTI, AREE DI SOSTA E IMBARCHI

Publicazione settimanale da vendersi esclusivamente
in abbinamento a *Corriere della Sera* o *La Gazzetta dello Sport*
€ 8,90 + IL PREZZO DEL QUOTIDIANO

LE SFIDE DELL'ARCHITETTURA

AEROPORTI

AREE DI SOSTA E IMBARCHI

Focus | **Aeroporto
di Shenzhen**

FUKSAS

LE SFIDE DELL'ARCHITETTURA

11

AEROPORTI, AREE DI SOSTA E IMBARCHI

ABITARE

La Gazzetta dello Sport

CORRIERE DELLA SERA

POLITECNICO
MILANO 1863

LE SFIDE DELL'ARCHITETTURA

I temi ricorrenti che coinvolgono e «sfidano» gli architetti verso soluzioni progettuali sempre nuove saranno trattati in questa collana, realizzata con il Politecnico di Milano e «Abitare», attraverso opere significative. A tipologie architettoniche già presenti fin dall'antichità, come quelle del teatro, della biblioteca, degli edifici sacri e del museo, si sommano quelle più recenti quali il grattacielo e il costruire sul costruito. Di volta in volta, vengono selezionate le architetture delle più importanti firme internazionali e un particolare risalto è attribuito a un caso emblematico che apre ogni volume.

In copertina: Aeroporto di Shenzhen, Fuskas
(Foto © Leonardo Finotti)

Progetto grafico: Studio Dispari – Milano





11

FRANCIA

*Bordeaux,
2010*

**MARJAN HESSAMFAR
& JOE VÉRONS ARCHITECTES
ASSOCIÉS**

TERMINAL LOW COST BORDEAUX- MÉRIGNAC

87

Il progetto per il nuovo terminal dell'aeroporto di Bordeaux, che necessitava di ulteriori spazi per far fronte all'aumento del flusso di viaggiatori, è stato affidato allo studio di architettura bordolese Marjan Hessamfar & Joe Vérons e ultimato nel 2010.

Il concept iniziale del nuovo edificio è quello di considerare l'aeroporto non solo come semplice infrastruttura di trasporto, ma anche come prima immagine ed esperienza che un viaggiatore sperimenta all'arrivo in una nuova nazione.



I tagli delle aperture nei prospetti e la luce naturale all'interno

TRAFFICO LOW COST

Il trasporto aereo in Francia e in Europa sta subendo cambiamenti radicali: dagli anni Duemila sono nati numerosi aeroporti regionali serviti principalmente da compagnie low cost. Nel 2009 il 28% del traffico aereo annuo francese era composto da aeromobili di compagnie low cost per 8 milioni di passeggeri. Il mercato del trasporto aereo si muove sempre più in direzione di spostamenti a basso costo, per questa ragione città minori come Bordeaux, Lione e Marsiglia hanno intrapreso campagne di rinnovamento del sistema infrastrutturale aereo.

BIANCO-NERO

Il trattamento cromatico estetico che alterna superfici bianche e nere adottato per questo aeroporto affonda le proprie radici nella storia: durante la Prima guerra mondiale le navi britanniche venivano dipinte seguendo la livrea della zebra, riuscendo così a rompere la sagoma della nave creando un effetto mimetico. In questo progetto gli architetti francesi hanno adottato la stessa tecnica per identificare dall'esterno la collocazione delle varie funzioni interne.

In questo progetto sono stati sviluppati aspetti come l'efficienza energetica, la flessibilità degli spazi e una generale soluzione funzionale per tutti gli ambienti.

Il team di progettisti ha voluto dare ampia importanza all'adattabilità della struttura nel tempo, consapevoli della complessità degli aeroporti moderni sia per quanto riguarda gli impianti tecnologici sia per i possibili cambi di esigenze. L'edificio si presenta come un volume compatto dalla forma semplice che si curva per assecondare l'area di progetto e gli edifici preesistenti. La lunghezza complessiva è di 120 metri e la superficie calpestabile di 4000 metri quadrati. La struttura portante è stata realizzata in cemento armato rivestita da pannelli in metallo ultraleggero di colore nero.

All'interno, l'ambiente si sviluppa progressivamente: l'entrata nella hall principale è seguita dalla zona check-in, si passa poi alla zona commerciale per raggiungere i due spazi finali rispettivamente per le partenze e gli arrivi con il ritiro bagagli. Il sistema di circolazione è stato collocato ai lati dell'edificio snellendo i flussi interni e semplificando l'orientamento dei passeggeri.

Una componente progettuale importante per

un aeroporto è il contributo di luce naturale durante tutto il corso della giornata: per questo motivo è stato condotto uno studio approfondito riguardo le aperture dell'involucro esterno. Queste sono progettate affinché gli spazi interni vengano illuminati sufficientemente durante il giorno e inoltre creano una ritmicità che rende la percezione degli ambienti piacevole e dinamica. In corrispondenza delle aperture sono stati applicati pannelli in policarbonato di color bianco: questo cambio cromatico regala alle facciate esterne un *pattern* in cui si alternano ampie superfici nere e fasce bianche. Lo stesso tipo di operazione è stata eseguita sul tetto, che segna un *continuum* con le pareti perimetrali.

Il nuovo terminal è stato progettato ponendo molta attenzione alle esigenze dei trasporti low cost e nel rispetto dei vincoli economici, garantendo comunque i servizi essenziali. Per esempio, il tragitto tra l'imbarco e l'aeromobile può essere percorso solo a piedi senza il supporto di passerelle sopraelevate o servizi navetta. In questo nuovo terminal non sono presenti i classici servizi a disposizione in tutti gli aeroporti come noleggio auto, banco informazioni, servizi bancari e cambio valuta.

