

PARCO DELL'ARIA A GUIDONIA MONTECELIO

DANIELE PANUCCIO

PRESENTAZIONE DEL PROGETTO

L'aeroporto A. Barbieri è per Guidonia la matrice da cui scaturisce la formazione di questa città, sintesi della cultura e delle capacità espressive del razionalismo italiano.

L'ambizioso intento che le architetture di questo progetto sono riuscite a soddisfare è già nelle premesse progettuali: ideare un segno architettonico in grado di "sostenere" l'aeroporto ma allo stesso tempo di fare da contrappeso all'urbanizzazione.

Il nuovo edificio universitario, ideale continuazione della vasca idrodinamica (recuperata nel progetto), è il segno in grado di colloquiare con il piano infinito dell'aeroporto, ma in quanto limite fisico di un sistema registra nella parte ipogea la crisi dovuta all'incontro tra il piano dell'aeroporto e la geometria morbida delle retrostanti colline.

L'edificio universitario è nuovo solo in quanto di nuova costruzione, ma storico per il carico di memoria di cui si fa portatore.

Assumendo come simbolo dell'aeroporto la galleria del vento, questa diviene l'archetipo progettuale che conforma i nuovi spazi, in un'immagine figurativa dagli echi lecorbuseriani, ricca degli stilemi del razionalismo italiano.

La metafora della macchina, proiezione verso il futuro nel pensiero futurista, non è qui un semplice sguardo verso il passato, ma diviene oggetto d'arte, scultura alla scala architettonica: come avviene per le gallerie del vento intorno a cui è stato costruito l'edificio, dove le attività ospitate ruotano intorno all'oggetto macchina.

Cristina Zizzari

All'inizio c'era la campagna romana, piatta.

Poi quella spianata ha cominciato ad ospitare improvvisate strutture in cui si realizzavano i primi modelli di aerei. Era il preludio.

Negli anni '30, lo splendore. Nasceva un aeroporto militare ed un centro di ricerca scientifica all'avanguardia nel mondo, ed accanto ad esso, un insediamento che ancora oggi è considerato un perfetto esempio di città razionalista, *Guidonia*.

Oggi di tutto questo, degli straordinari edifici che in anni ormai lontani ospitavano illustri scienziati e ricercatori, rimangono imponenti ruderi, narratori di un passato di glorie ormai svanite.

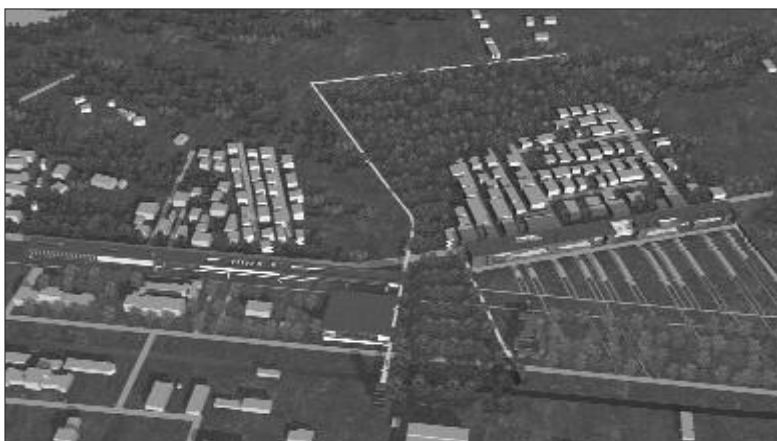
Ma non è detto che quel passato non possa trovare oggi il ruolo di guida per un futuro al-



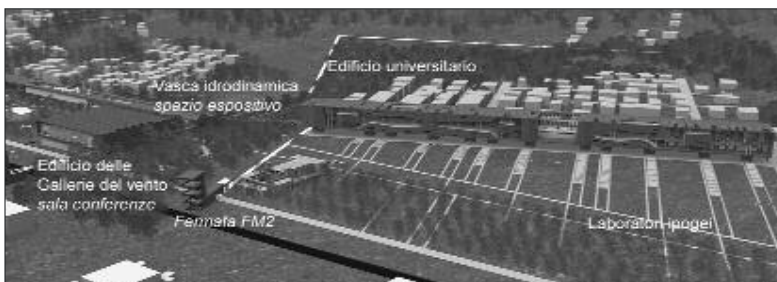
INQUADRAMENTO



L'AEROPORTO E GUIDONIA NEGLI ANNI '40



PROGETTO - VISTA AEREA



PROGETTO - VISTA AEREA VERSO L'EDIFICIO UNIVERSITARIO

trettanto nobile in grado di ridare a questa città di provincia l'immagine e la funzione che le spettano.

L'aspetto urbanistico dell'intervento sull'area è stato studiato attraverso un piano di prefattibilità che ha messo in risalto le capacità infrastrutturali dell'area e la possibile connessione col settore industriale tecnologico situato nella periferia nord est di Roma.

Ciò ha reso possibile la firma di un accordo di programma tra Comune, Aeronautica Militare e Università La Sapienza di Roma, che prevede l'insediamento, su aree che verranno cedute dall'aeroporto militare A. Barbieri di Guidonia, di un campus universitario di Ingegneria Aerospaziale.

Descrizione territoriale

L'area che L'Aeronautica è disposta a cedere si attesta lungo l'asse principale di Guidonia, città lineare, e comprende i ruderi ed uno spazio vuoto ad essi prospiciente.

Tale area, come del resto tutto l'aeroporto, è attualmente caratterizzata da una fortissima presenza di verde, soprattutto nell'area dei ruderi. Di ciò il progetto ha dovuto tenere conto cercando di preservarla quanto più possibile.

Uno degli intenti progettuali è stato creare una cucitura tra lo spazio dell'aeroporto e le aree limitrofe.

Tale connessione si è realizzata attraverso la creazione di fasce vegetazionali che partono dall'aeroporto per inserirsi nel territorio circostante sottolineandone l'orografia fino ad abbracciare, a nord, la ex cava di Colle Largo, naturale espansione del Parco dell'Aria.

La vegetazione va quindi ad inserirsi come un cuneo all'interno dell'area di progetto andando ad armonizzarsi con la natura attualmente presente nell'aeroporto.

Alla grande scala l'intervento architettonico parte dall'idea di prolungare idealmente il corpo longitudinale della vasca idrodinamica tramite il raddoppiamento del nuovo edificio universitario, segnando così il limite tra due spazi orograficamente e funzionalmente differenti: la pianura dell'aeroporto a sud e la collina con l'abitato e la ex-cava a nord.

Attraverso la loro estensione questi due grandi corpi longitudinali sembrano quasi voler reggere il peso della grande spianata a sud.

Questo sforzo, questa tensione, arriva a creare in prossimità dell'edificio universitario una sorta di contrazione evidenziata dalla grande "bolla" nel terreno costituita dai laboratori ipogei.

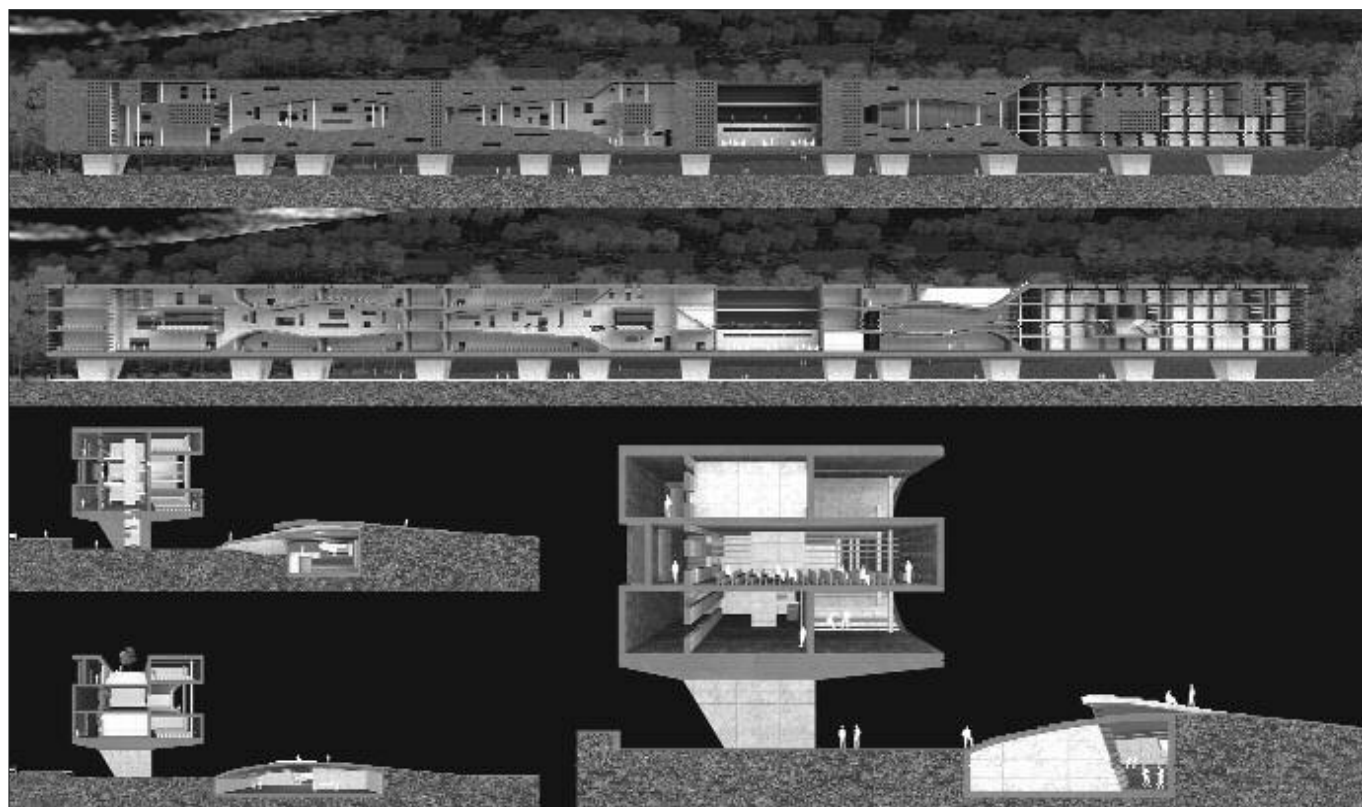
Descrizione architettonica

L'intervento architettonico consiste nella creazione di un nuovo edificio e nel recupero dei due ruderi più significativi, anche attraverso la creazione di due percorsi che legano tra loro i vari edifici e sottolineano l'importanza dell'aeroporto allungandosi verso di esso attraverso una terminazione a torretta.

Dei due ruderi si è voluta conservare la posizione, la memoria e per quanto possibile gli elementi esistenti, in particolare quelli più caratterizzanti dell'edificio.

La continuità con le origini guidoniane si è ricercata anche nei materiali utilizzati che sono il travertino per i "volumi" (materiale tipico della zona) e la pietra nera di Bagnorea, con cui è rivestita la torre littoria del centro cittadino, per le "pelli".

La Vasca Idrodinamica è stata trattata in modo da conservare l'aspetto di solido puro che la caratterizzava nella configurazione originale.





L'edificio, esternamente una scatola poggiata sul piano perfettamente orizzontale dell'aeroporto, mostra al suo interno una spazialità estremamente complessa, leggibile attraverso una sezione architettonica sempre diversa che lascia intendere come la pelle, l'involucro dell'edificio, si trasformi in scala, solaio, tetto.

La nuova vasca ospita una sorta di parco lineare che si presenta all'inizio come spazio chiuso per poi aprirsi e porsi in continuità col contesto.

La parte coperta contiene una sezione dedicata alla memoria del centro sperimentale ed una dedicata all'arte del periodo futurista. Lo spazio rimanente ha carattere più ludico con bar e spazi di ritrovo e sosta.

L'edificio delle Gallerie del Vento viene trattato con una logica simile a quella della vasca, con una pelle che lo avvolge e che ne mette in risalto l'elemento più caratterizzante: le gallerie.

E proprio intorno a tali elementi vengono conformati gli spazi: al piano terra, attorno alle gallerie a vena orizzontale si crea una sala polivalente visibile dall'esterno attraverso grandi vetrate; in corrispondenza della grande galleria a vena verticale l'edificio si svuota lasciando libero questo corpo di elevarsi per tutta la sua altezza.

Le nuove funzioni dell'edificio sono una grande sala conferenze, che si sviluppa raccordando le due quote di solaio originarie, ed uno spazio polivalente nella sala delle gallerie, utilizzabile per riunioni, banchetti o eventi.

Intorno a queste due funzioni principali si ritagliano una serie di ambienti ad uso uffici, pensati principalmente come sede in loco delle società interessate a collaborare con l'università.

La continuità tra questi edifici ed il resto del parco, è data da un percorso in quota che partendo dalla parte opposta della strada di confine (quindi da oltre il parco) la scavalca, si infila tra i volumi e le pelli dei due edifici e si va "tuffare" nell'aeroporto vincolato, terminando con una torretta che vuole essere un artiglio che supera, anche se di pochissimo, il limite della ferrovia imposto come confine dell'area di progetto.

Le due torrette-terminazioni dei percorsi, andando ad attestarsi in corrispondenza della ferrovia Roma-Pescara ospitano una fermata della FM2 e servizi ad essa collegati, oltre che un piccolo ristorante panoramico.

L'edificio universitario si presenta come un grande elemento longitudinale (con una sezione costante per tutta la lunghezza) che crea una continuità sul fronte stradale già presente nella vasca idrodinamica.

Le sue forme attingono dalla memoria storica del luogo, in particolare dalle forme di un condotto di trasformazione della galleria ultrasonica, ormai distrutta.

Razionalismo e meccanica industriale, strizzando talvolta l'occhio alla lezione lecorbuseriana.

L'edificio è un solido scavato. Mangiato. Dove talvolta rimangono dei frammenti.

Ha una scorza esterna di pietra nera ed una polpa interna di travertino.

L'oggetto, come per sottolineare la purezza della propria forma, si stacca dal terreno attraverso possenti piloni; questi, assieme ad uno spesso solaio, determinano una struttura del tipo "a terreno rialzato" sulla quale si elevano i tre livelli delle aule nel primo blocco ed i quattro livelli degli alloggi nel secondo blocco.

La copertura curva delle aule diventa così una lunga gradinata che pone in relazione di continuità le varie parti dell'edificio.

Le funzioni ospitate sono aule, uffici e servizi nella prima parte; alloggi, biblioteca e mensa nella seconda.

A livello funzionale l'edificio contiene le aule nella parte maggiormente illuminata con affaccio sull'aeroporto, i servizi nella parte centrale e la distribuzione sul fronte stradale.

Alessandro Anselmi

LA STORIA DELL'AEROPORTO

Nel 1916 fu organizzata nei pressi di Montecelio un'importante scuola di volo. L'aeroporto sorse con il nome di "campo di aviazione di Montecelio" e fu dedicato alla memoria del Ten.Col. Alfredo Barbieri, comandante del Battaglione Squadriglia Aviatori caduto in combattimento. Nel 1923 iniziò la valorizzazione dell'aeroporto. Sorsero vari impianti sperimentali e furono istruite maestranze altamente specializzate. Qui piloti, scienziati, tecnici, sperimentatori, ingegneri, chimici e fisici lavorarono non tanto a fini bellici, quanto per fini più squisitamente scientifici, innovativi in senso assoluto e in breve tempo raggiunsero obiettivi di portata internazionale. Tra i primati vanno ricordati il record mondiale di durata di volo, conquistato in più occasioni (Ferrarin e del Prete nel

1928, 58ore; Tondi nel 1939, 57 ore su circuito chiuso) ed il record mondiale di altezza (Pezzi nel 1937, 17mila metri)

L'espansione oltre i confini dell'aeroporto approdò nel 1935-37 alla costruzione della città razionalista di Guidonia ad opera degli architetti Calza Bini, Cancellotti e Nicolosi.

LA VASCA IDRODINAMICA

La vasca idrodinamica di Guidonia era una delle più grandi del mondo: misurava una lunghezza di 436,7m, una larghezza di 6m ed una profondità, nell'asse centrale, di 4,25 m.

Era destinata allo studio del comportamento idrodinamico di modelli di idrovolanti.

Ai due lati erano collocate rotaie incurvate in modo da seguire la curvatura terrestre, e sulle quali correva un carro ponte cui era sospeso il modello poggiante sull'acqua.

Il carro ponte era azionato da un motore elettrico che gli permetteva di muoversi dalle minori velocità fino a 20m/s.

LE GALLERIE DEL VENTO

L'impianto aerodinamico del centro sperimentale era costituito da sette gallerie del vento.

L'edificio recuperato ospitava quattro gallerie a vena orizzontale per le prove dei modelli di velivoli ad epoca; vi si poteva raggiungere la velocità di 70m/s.

Gli impianti erano a circuito chiuso grazie ad un condotto di ritorno collocato nel sottosuolo.

L'impianto era completato da una galleria verticale riservata allo studio dei fenomeni della "vite"; questo complesso era incassato nel terreno per 15m e ne emergeva per 10.

Infine nel 1936 fu costruita la Galleria Stratosferica (o Ultrasonora), ormai distrutta, che per potenza e dimensioni era la prima al mondo.

