

# L'Italia resta a Bucarest

Al via l'ultima tranche del progetto tutto italiano per il nuovo aeroporto della città rumena, un investimento da 40 milioni che interesserà un'area di 19 mila mq

di Teresa Campo

**D**opo la realizzazione della struttura in tempi da record (solo 30 mesi dalle prime battute all'inaugurazione), con la posa della prima pietra del nuovo edificio partenze prende il via anche l'ultima tranche del nuovo aeroporto di Bucarest. Un progetto che parla tutto italiano, dalla società di ingegneria all'impresa di costruzioni fino allo studio di architettura che ha sviluppato il progetto. La storia del nuovo aeroporto internazionale Henri Coanda di Bucarest ha inizio nel 2008 quando Technital spa, società internazionale di ingegneria e consulenza (trasporti, porti e coste, aeroporti, idraulica, ambiente) riceve l'incarico per la sua realizzazione da Romairport (impresa di costruzioni del gruppo Astaldi) per la quale aveva già progettato la prima e seconda fase di sviluppo tra il 1994 e il 1999. Technital, coordinatore generale del progetto, affida a sua volta allo studio Capelli Architettura & Associati la consulenza relativa agli aspetti architettonici (progetto preliminare, definitivo ed esecutivo) del progetto. Un'opera che, in vista dell'ingresso della Romania in area Schengen, ha portato la capacità dello scalo dai precedenti 2 milioni a una potenzialità di 7 milioni. A marzo 2011 è stata inaugurata la nuova struttura nel suo complesso, mentre ora resta la ristrutturazione parziale dell'edificio arrivi e soprattutto la realizzazione di un edificio partenze adeguato al maggiore flusso di passeggeri atteso: un progetto che interesserà 19 mila metri quadrati di superficie e che richiederà investimenti per 40 milioni di euro, per arrivare all'inaugurazione entro 12 mesi. Per quanto riguarda gli aspetti architettonici lo studio Capelli Architettura & Associati, a partire dal riferimento ad alcuni interventi in ambito internazionale (in particolare l'Heathrow Terminal 5



di Richard Rogers) ha interpretato l'intera struttura come un sinuoso volume monomaterico e a vetri sovrastato da un'imponente copertura a onda, la cui immagine riconduce ai concetti del volo e della leggerezza. Al contrario, per quanto riguarda gli spazi interni, a tutto ciò è stata contrapposta una composizione razionale dei volumi. Da notare all'interno dell'edificio l'impatto della struttura metallica a vista che con travi a onda e campate alte 70 metri conferisce leggerezza alla copertura. I materiali utilizzati (strutture metalliche a vista, vetro, gres ceramico) attribuiscono all'intervento sobrietà cromatica oltre che una forte connotazione hi-tech adatta alla funzione aeroportuale.

Nel frattempo lo studio Capelli Architettura & Associati, guidato da Umberto Capelli, architetto e urbanista con quarant'anni di attività alle spalle, sta concludendo il progetto riguardante la stazione di Affori della metropolitana di Milano, di cui manca solo la realizzazione degli spazi commerciali prospicienti le due piazze laterali e ribassati rispetto all'area binari, che saranno terminati entro Natale. Sempre in ambito metropolitane infine lo studio sta consegnando il progetto definitivo

delle stazioni necessarie per il prolungamento della linea 3 lungo la tangenziale Est esterna, in particolare le stazioni Paullo e Calepio di Settala, che in vista dell'Expo dovrebbero essere terminate entro il 2015. (riproduzione riservata)

