

F. Masala, *Architettura dall'Unità d'Italia alla fine del '900*, collana "Storia dell'arte in Sardegna", Nuoro, Ilisso, 2001, sch. 80:

Aeroporto militare

Elmas

La località di Elmas, sulle rive dello stagno di Santa Gilla, fu individuata nel 1925 per la costruzione di un idroscalo e già due anni dopo erano disponibili i primi fabbricati utilizzati sia da Francesco De Pinedo, sia da Italo Balbo, per le grandi imprese aviatorie. Con l'istituzione del Comando dell'Aviazione della Sardegna (1933) si rese necessario un piano regolatore per l'aeroporto, redatto nel 1934, con una netta separazione tra la parte riservata agli scopi militari e il villaggio per gli ufficiali. Nel 1937 si inaugurava anche l'aerostazione civile, intitolata a Mario Mameli. L'aspetto distributivo dell'aeroporto era garantito dal grande asse centrale rispetto al quale si disponevano gli edifici, realizzati con una spiccata impronta razionalista, su progetto dell'ing. Giorgio Gandini. Questi, ferrarese e quindi probabilmente protégé di Balbo, è ricordato anche come progettista di alcuni edifici del primo piano regolatore per Fertilia, redatto nel 1936, e precisamente la Casa del Fascio, la Casa del Balilla, la sede del Comune, gli Uffici agrari di Bonifica. Né per Elmas, né per Fertilia è possibile però il riscontro documentario. In un numero della rivista "L'Architettura Italiana" (1936) fu pubblicato un ampio servizio sull'aeroporto con l'indicazione del progetto del Genio aeronautico e la direzione dell'ufficio tecnico del Demanio Aeronautico di Cagliari: le fotografie e i disegni riproducono edifici ancora esistenti che hanno subito alcune variazioni, ma nonostante le trasformazioni d'uso e le aggiunte del dopoguerra, l'impianto simmetrico e ordinato della "cittadella dell'aria" di Elmas è ancora leggibile con una certa compattezza, a cominciare dall'ingresso, inquadrato dalla futuristica pensilina ad ali di aeroplano, antistante i corpi di guardia dai volumi curvilinei. Uno degli edifici più interessanti è la caserma degli avieri, che ingloba il precedente edificio neomanierista, ancora marcato all'interno da ringhiere Déco, in una costruzione lunga incernierata alla parte vecchia con un corpo scandito da pilastri nei quali non è difficile immaginare i fasci, e con una spettacolare rampa elicoidale che occupa l'ingresso centrale. Movimentato da angoli spezzati è l'edificio del Comando con un corpo centrale in curva e finestre d'angolo a cavallo dello spigolo nei vari piani. In realtà la primitiva palazzina del Comando, nata dall'aggregazione di parallelepipedi con l'aggiunta di un corpo "absidato", è oggi adibita ad altri scopi con un pesante rimaneggiamento che per esempio ha cancellato la lunga balconata con ringhiera, parzialmente visibile nella foto d'epoca della centrale elettrica, invece integralmente conservata e segnata da funzionali blocchi prismatici di differente volumetria. Il circolo ufficiali, ubicato in una felice posizione davanti allo stagno, è un altro dei fabbricati del tutto conservati ed ha i due fronti perfettamente definiti, ma anche diversi, privilegiando la scala d'accesso in quello principale (dove la bussola, un tempo a giorno, è ora schermata da serramenti) e segnando quello posteriore con garbati elementi decorativi ricavati dalla struttura stessa. Tranne i rifacimenti del pavimento a mosaico con figure inneggianti al regime, l'interno conserva ancora lo scalone e l'arredo d'epoca. Per ragioni pratiche sono conservati in modo quasi integrale anche l'edificio della centrale elettrica e le due aviorimesse, la più grande delle quali, lunga più di m 100, nasce dal prototipo disegnato nel 1933 dall'arch. Arturo Midana, uno dei collaboratori di Giuseppe Pagano all'Esposizione di Torino nel 1928. Essa consta di un funzionale ricovero per gli aerei, ancorato ai lati con due costruzioni per uffici e per il serbatoio dell'acqua. La parte tecnologicamente avanzata è anche la più interessante,

realizzata sui tralicci di ferro saldati che consentono di far scorrere le aperture da entrambi i lati lunghi, liberando l'ingresso e l'uscita dei velivoli. Quattro grandi lampioni verticali segnano gli estremi della rimessa, mentre il lungo fronte presenta una interruzione, staticamente necessaria, dove era indicato l'anno dell'era fascista, oggi rimosso, ed era previsto l'alloggio di un fregio di lamiera metallica di Gino Levi Montalcini, raffigurante l'Italia alata e qui mancante.