

Idroscalo

Pavia (PV)



Link risorsa: <https://www.lombardiabeniculturali.it/architetture/schede/PV240-00948/>

Scheda SIRBeC: <https://www.lombardiabeniculturali.it/architetture/schede-complete/PV240-00948/>

CODICI

Unità operativa: PV240

Numero scheda: 948

Codice scheda: PV240-00948

Tipo scheda: A

Livello ricerca: P

CODICE UNIVOCO

Codice regione: 03

Ente schedatore: R03/ Provincia di Pavia

Ente competente: S26

RELAZIONI

RELAZIONI CON ALTRI BENI

Tipo relazione: complesso di appartenenza

Relazione con schede VAL: PV280-00059

Relazione con schede VAL: 1j590-00112

OGGETTO

OGGETTO

Ambito tipologico principale: architettura industriale e produttiva

Tipologia: idroscalo

Denominazione: Idroscalo

Fonte della denominazione: bibliografia

Specificazione della fonte della denominazione: Archeologia industriale a Pavia e nella sua provincia

ALTRA DENOMINAZIONE

Genere denominazione: originaria

Denominazione: Aeroscalo

Fonte dell'altra denominazione: bibliografia

Specificazione della fonte dell'altra denominazione: 2002, Vicini E., Edilizia pubblica pavese fra le due guerre

LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICO-AMMINISTRATIVA

LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICO-AMMINISTRATIVA

Stato: Italia

Regione: Lombardia

Provincia: PV

Nome provincia: Pavia

Codice ISTAT comune: 018110

Comune: Pavia

Indirizzo: Via Riviera

Collocazione: Nel centro abitato, isolato

NOTIZIE STORICHE

NOTIZIA [1 / 5]

Riferimento: intero bene

Notizia sintetica: data di riferimento

CRONOLOGIA, ESTREMO REMOTO [1 / 5]

Secolo: sec. XX

Data: 1925/04/00

CRONOLOGIA, ESTREMO RECENTE [1 / 5]

Secolo: sec. XX

Data: 1930/04/00

Validità: ante

NOTIZIA [2 / 5]

Riferimento: intero bene

Notizia sintetica: costruzione

Notizia

L'aerostadio è stato costruito a seguito della convenzione (3/04/1925) tra l'Aeronautica e la Società Italiana di Trasporti Aerei per la realizzazione di una linea commerciale aerea di collegamento fra le città di Torino e Trieste, passando da Pavia e Venezia. Abbandonata l'idea iniziale di un hangar galleggiante, si preferì costruire una stazione fissa, sopraelevata sull'acqua, a carattere permanente. La costruzione è stata compiuta dalla ditta Borini di Torino, specializzata nell'attuazione degli aeroporti, per una spesa di L. 650.000. La zona destinata al manufatto è quella adiacente al baluardo del tiro a segno.

CRONOLOGIA, ESTREMO REMOTO [2 / 5]

Secolo: sec. XX

Data: 1925/04/00

Validità: post

CRONOLOGIA, ESTREMO RECENTE [2 / 5]

Secolo: sec. XX

Data: 1930/04/00

Validità: ante

NOTIZIA [3 / 5]

Riferimento: intero bene

Notizia sintetica: inaugurazione

Notizia

A conclusione dei lavori di costruzione, il 10 aprile del 1930 si inaugura il primo volo di prova compiuto in quattro ore.

CRONOLOGIA, ESTREMO REMOTO [3 / 5]

Secolo: sec. XX

Data: 1930/04/10

CRONOLOGIA, ESTREMO RECENTE [3 / 5]

Secolo: sec. XX

Data: 1930/04/10

NOTIZIA [4 / 5]

Riferimento: intero bene

Notizia sintetica: passaggio di proprietà

Notizia: Il fabbricato, ormai in stato di abbandono e degradato, nell'ottobre 1999 è stato venduto a privati.

CRONOLOGIA, ESTREMO REMOTO [4 / 5]

Secolo: sec. XX

Data: 1999/10/00

CRONOLOGIA, ESTREMO RECENTE [4 / 5]

Secolo: sec. XX

Data: 1999/10/00

NOTIZIA [5 / 5]

Riferimento: intero bene

Notizia sintetica: situazione

Notizia: Oggi il fabbricato è di proprietà del Comune di Pavia

CRONOLOGIA, ESTREMO REMOTO [5 / 5]

Secolo: sec. XXI

Frazione di secolo: primo quarto

CRONOLOGIA, ESTREMO RECENTE [5 / 5]

Secolo: sec. XXI

Frazione di secolo: primo quarto

IMPIANTO STRUTTURALE

Configurazione strutturale primaria

L'aerostato è costituito da due parti: l'hangar e lo scivolo. Il primo è una costruzione in muratura a pianta rettangolare appoggiata su una soletta di 36x24 m, sostenuta da un triplice ordine di travi e da una serie di mensole. Quattro plinti in cemento armato lo sollevano da terra. Lo scivolo si estende dal fronte est del fabbricato con un sistema di travi e pilastri di sostegno e permetteva la salita e la discesa degli idrovolanti. L'hangar era destinato al ricovero degli idrovolanti di scorta o in riparazione, ed era quindi provvisto di una completa officina. Dava inoltre ricovero ai piloti e agli operai e, nella parte a ovest, conteneva l'alloggio dei piloti e di altro personale, la sala d'aspetto per i viaggiatori, il buffet, ed era provvisto di moderni impianti igienici e sanitari, per l'epoca

CONSERVAZIONE

STATO DI CONSERVAZIONE [1 / 2]

Riferimento alla parte: intero bene

Data: 2011

Stato di conservazione: cattivo

Fonte: 2011, osservazione diretta

STATO DI CONSERVAZIONE [2 / 2]

Riferimento alla parte: intero bene

Data: 2016

Stato di conservazione: pessimo

Fonte: 2016, osservazione diretta

UTILIZZAZIONI

Grado di utilizzo: non utilizzato

USO STORICO

Riferimento alla parte: intero bene

Riferimento cronologico: destinazione originaria

Uso [1 / 3]: officina

Uso [2 / 3]: magazzino

Uso [3 / 3]: sala d'aspetto

Consistenza: consistenza discreta

Manutenzione: manutenzione nulla

CONDIZIONE GIURIDICA E VINCOLI

CONDIZIONE GIURIDICA

Indicazione generica: proprietà Ente pubblico territoriale

Indicazione specifica: Comune, ASM, Camera di Commercio

PROVVEDIMENTI DI TUTELA

Tipo provvedimento: DL 42/2004, art. 10, com. 1

FONTI E DOCUMENTI DI RIFERIMENTO

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA [1 / 3]

Codice univoco della risorsa: SC_A_PV240-00948_IMG-0000198925

Genere: documentazione allegata

Tipo: fotografia digitale colore

Autore: Marino, Nadia

Data: 2009/00/00

Codice identificativo: PV240-00948_01

Note: Vista dal fiume

Nome del file originale: PV240-00948_01.jpg

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA [2 / 3]

Codice univoco della risorsa: SC_A_PV240-00948_IMG-0000198926

Genere: documentazione allegata

Tipo: fotografia digitale colore

Autore: Marino, Nadia

Data: 2009/00/00

Codice identificativo: PV240-00948_02

Note: Vista dal fiume

Visibilità immagine: 1

Nome del file originale: PV240-00948_02.jpg

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA [3 / 3]

Codice univoco della risorsa: SC_A_PV240-00948_IMG-0000198927

Genere: documentazione allegata

Tipo: fotografia digitale colore

Autore: Marino, Nadia

Data: 2009/00/00

Codice identificativo: PV240-00948_03

Note: Prospetto sud

Visibilità immagine: 1

Nome del file originale: PV240-00948_03.jpg

BIBLIOGRAFIA [1 / 6]

Genere: bibliografia specifica

Autore: Negri M.

Titolo libro o rivista: Archeologia Industriale in Lombardia. Milano e la bassa padana

Titolo contributo: L'archeologia industriale del Pavese tra agricoltura e industria

Luogo di edizione: Cinisello Balsamo (MI)

Anno di edizione: 1982

Codice scheda bibliografia: PV240-00017

BIBLIOGRAFIA [2 / 6]

Genere: bibliografia specifica

Autore: Chierico P. V.

Titolo libro o rivista: Ali e motori nei cieli pavesi : storie di aeronauti, aviatori e di un idroscalo : 90. della linea TS-VE-PV-TO

Luogo di edizione: Pavia

Anno di edizione: 2015

BIBLIOGRAFIA [3 / 6]

Genere: bibliografia specifica

Autore: Vicini E.

Titolo libro o rivista: Edilizia pubblica pavese fra le due guerre : regesto e catalogazione

Luogo di edizione: Pavia

Anno di edizione: 2002

V., pp., nn.: pp. 19-20

BIBLIOGRAFIA [4 / 6]

Genere: bibliografia specifica

Autore: Negri M.

Titolo libro o rivista: Archeologia Industriale in Lombardia. Milano e la bassa padana

Titolo contributo: L'archeologia industriale del Pavese tra agricoltura e industria

Luogo di edizione: Cinisello Balsamo (MI)

Anno di edizione: 1982

Codice scheda bibliografia: PV240-00017

BIBLIOGRAFIA [5 / 6]

Genere: bibliografia specifica

Autore: Chierico P. V.

Titolo libro o rivista: Ali e motori nei cieli pavesi : storie di aeronauti, aviatori e di un idroscalo : 90. della linea TS-VE-PV-TO

Luogo di edizione: Pavia

Anno di edizione: 2015

BIBLIOGRAFIA [6 / 6]

Genere: bibliografia specifica

Autore: Vicini E.

Titolo libro o rivista: Edilizia pubblica pavese fra le due guerre : regesto e catalogazione

Luogo di edizione: Pavia

Anno di edizione: 2002

V., pp., nn.: pp. 19-20

COMPILAZIONE

COMPILAZIONE

Anno di redazione: 2009

Ente compilatore: Provincia di Pavia

Data del sopralluogo: 2009/07/31

Nome: Marino, Nadia

AGGIORNAMENTO-REVISIONE [1 / 2]

Anno di aggiornamento/revisione: 2012

Nome: Marino, Nadia

Ente compilatore: Provincia di Pavia

AGGIORNAMENTO-REVISIONE [2 / 2]

Anno di aggiornamento/revisione: 2016

Nome: Marino, Nadia

Ente compilatore: Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano

Referente scientifico: Rovetta, Alessandro

Funzionario responsabile: Grassi, Roberto

SCHEDA DI VALORIZZAZIONE COLLEGATA: VAL - PV280-00059 [1 / 1]

CODICI

Unità operativa: PV280

Numero scheda: 59

Codice scheda: PV280-00059

Tipo scheda: VAL

Ente schedatore: R03/ Provincia di Pavia

RELAZIONI

RELAZIONI

Scheda di riferimento - TSK: A

Scheda di riferimento - IDK: PV240-00948

OGGETTO

OGGETTO

Identificazione del bene: Pavia, Idroscalo

DESCRIZIONE

DESCRIZIONE

Codice lingua: ITA

Descrizione

L'idroscalo di Pavia è situato sul Ticino, alla confluenza con il Naviglio, nell'attuale Lungoticino Sforza, nelle vicinanze del baluardo del Tiro a Segno (struttura risalente al 1862, demolita nel 1928). Misura 34 m. di lunghezza e 22 m. di larghezza.

E' un tipo di idroscalo fisso, in cemento armato su palafitte. Consta di tre parti principali: i 4 piastrini (o fondazioni) nel letto del fiume Ticino, di sezione ottagonale, dell'altezza di ca. 8 m., reggenti la piattaforma dell'hangar; l'hangar vero e proprio per il ricovero degli idrovolanti di scorta o in riparazione; infine il piano inclinato o scivolo per il sollevamento degli idrovolanti, disposto ad est.

E' una struttura capace di contenere 4 idrovolanti, che venivano issati e calati nel fiume attraverso lo scivolo lungo ca. 45 m., per una pendenza pari al 25 %, servito da verricelli elettrici.

Lo scivolo è formato da due lunghi binari paralleli, inclinati formati da travi a V in cemento armato, col vertice in basso, sulle quali è disposto il binario per far scorrere il carrello porta idrovolanti; superiormente le travi sono sagomate "a gradinata", per consentire ai passeggeri di accedere al veicolo, che si fermava con lo scafo in mezzo alle due travi (sostenute a metà da due piloni in cemento armato intermedi).

Furono realizzati solo 4 piloni portanti per conferire maggior leggerezza ed eleganza.

L'hangar è un capannone in cemento armato con pareti in mattoni forati, tinteggiate e ornate di fregi, interrotte da grandi vetrate simmetriche a due ordini sovrapposti, timpano con decoro a rombi e con capriate in ferro poggianti su piloni in cemento armato (originariamente di sezione poligonale, ora incamiciati da pilastri cilindrici) sulla soletta della piattaforma.

La piattaforma lunga 36 m. e larga 24, in cemento armato, è formata da una soletta sostenuta da un triplice ordine di nervature: "due travi longitudinali portanti, alte 3 metri e con una portata di 21 metri, collegano i 4 piloni e reggono le sette travi trasversali sulle quali poggiano le nervature secondarie della soletta". I cassoni per la fondazione ad aria compressa furono realizzati sul posto, con cemento a presa rapida e dopo essere stati affondati, riempiti di calcestruzzo. Il tetto dell'hangar, coperto da lastre di eternit, è sagomato, di tipo chalet. Tutto intorno all'hangar corre un ballatoio largo un metro con balaustra.

Sulla parete ovest, internamente, furono realizzati in due piani gli alloggi per il personale, un'officina per la manutenzione e riparazione degli idrovolanti, una stazione radiotelegrafica per assicurare l'assistenza in volo, un magazzino, un ufficio, una sala d'aspetto, un bar e alcuni spogliatoi.

NOTIZIE STORICHE

NOTIZIE STORICHE

Codice lingua: ITA

Notizie storiche

Nel 1925 la Società Italiana Servizi Aerei, nota con l'acronimo SISA, chiese al Genio Civile la concessione per la costruzione dell'idroscalo in Pavia (città individuata come scalo del volo da Trieste a Torino). Nell'ottobre dello stesso anno il lavoro fu appaltato alla ditta Pietro Borini di Torino, ditta specializzata nella realizzazione di aeroporti e il direttore dei lavori fu individuato nella figura dell'ing. Carlo Villa. La spesa preventivata, stimata in 650.000 lire ca., al termine dei lavori fu leggermente superata, costando la struttura alla SISA 975.000 Lire. Il progetto dell'aerostazio, come riporta V. Prina, si deve al giovane architetto istriano Giuseppe Pagano Pogatschnig, laureatosi al Politecnico di Torino nel 1924, molto attivo nel capoluogo piemontese. In contemporanea veniva realizzato anche a Torino, sulle rive del Po, nel parco del Valentino, un idroscalo con struttura analoga a quella pavese su palafitte. Cesare De Seta avvicina i progetti realizzati dal giovane Giuseppe Pagano tra il 1925 e il 1930 (quindi anche il progetto per l'idroscalo pavese) alla secessione viennese di Wagner e Olbrich e all'opera di Auguste Perret e di Tony Garnier. Prina asserisce che "L'uso del cemento a vista per la struttura, per la quale Pagano adotta particolari soluzioni, dalla sezione poligonale dei pilastri, ai fazzoletti triangolari incrociati che si legano alla piastra principale, alle grandi travi con sezione a V dei binari inclinati, si contrappone al volume del grande hangar che presenta copertura a falde, decorazioni lungo le superfici cieche, un motivo a rombi sul timpano, un ballatoio continuo con balaustre in liste di legno o tamponate con motivi decorativi che ricordano i progetti realizzati da Pagano tra il 1925 e il 1928, il tutto descritto con tavole acquarellate". Pagano si avvicinerà completamente all'architettura razionale solo negli anni '30.

La cerimonia d'inaugurazione dell'aerostazione presso lo scalo di Pavia (sebbene non ancora ultimata, infatti bisognerà attendere l'inizio del 1930 per vedere conclusa la struttura), avvenne, con grande solennità, il 1 aprile 1926 alla presenza di Benito Mussolini. Fu impiegato un veivolo CANT 10, condotto dal pilota Pascaletto. L'allora capo dello scalo pavese era il prof. Mangiarotti. La cerimonia si concluse con il crollo del palco d'onore e delle personalità in Ticino.

Dal 1926 ebbe inizio il collegamento aereo della Linea Aerea Nazionale 1, della SISA, Trieste, Venezia, Pavia, Torino (l'intero percorso da Trieste a Torino veniva coperto in 3 ore e mezzo di volo).

Dal 1929 la struttura iniziò ad essere usata dall'Aero Club cittadino ed anche per eventi mondani e ricreativi, balli, feste, tè danzanti. Nel 1933 la linea aerea fu definitivamente soppressa, il 23 luglio 1924 un nubifragio causò gravi danni all'hangar, nel 1938 l'edificio passò al Demanio, fu quindi utilizzato dal dott Carlo Saglio, per custodire il proprio idrovolante e nel 1981, alla sua morte, la struttura fu completamente abbandonata. Nell'ottobre 1999 è stato venduto a privati tramite asta pubblica. Attualmente la struttura, molto compromessa, è in stato di totale abbandono.

COMPILAZIONE

COMPILAZIONE

Anno di redazione: 2008

Ente compilatore: Provincia di Pavia

Nome: Manara, Roberta

Referente scientifico: Pulina, Paolo

ANNOTAZIONI

Osservazioni

Cesare De Seta avvicina i progetti realizzati dal giovane Giuseppe Pagano tra il 1925 e il 1930 (quindi anche il progetto per l'idroscalo pavese) alla secessione viennese di Wagner e Olbrich e all'opera di Auguste Perret e di Tony Garnier. Prina asserisce che "L'uso del cemento a vista per la struttura, per la quale Pagano adotta particolari soluzioni, dalla sezione poligonale dei pilastri, ai fazzoletti triangolari incrociati che si legano alla piastra principale, alle grandi travi con sezione a V dei binari inclinati, si contrappone al volume del grande hangar che presenta copertura a falde, decorazioni lungo le superfici cieche, un motivo a rombi sul timpano, un ballatoio continuo con balaustre in liste di legno o tamponate con motivi decorativi che ricordano i progetti realizzati da Pagano tra il 1925 e il 1928, il tutto descritto con tavole acquarellate". Pagano si avvicinerà completamente all'architettura razionale solo negli anni '30.

BIBLIOGRAFIA:

- M.Comaschi - M.Mussi, L'idroscalo di Pavia e la prima linea aerea commerciale italiana, in Bollettino della Società Pavese di Storia Patria, Como, 2001, pp. 403-419
V. Prina, Pavia moderna, Pavia, s.d, pp. 15-16, 31-33.
E. Vicini, Edilizia pubblica pavese fra le due guerre, Pavia 2002, pp.19-20