

## **Evoluzione dell'edificio e intrecci col territorio**

L'hangar per dirigibili di Augusta domina con la sua imponente mole un paesaggio ricco, articolato da una molteplicità di manufatti antropici spesso monumentali, ciascuno portatore di rilevanti valori storici, economici e culturali. Il destino del territorio augustano è profondamente segnato dalla morfologia del paesaggio naturale che vede, sin dalla fondazione di Megara Hyblaea nel 729 a. C., l'ampia rada come luogo di imponenti trasformazioni volte a facilitare l'approdo e al tempo stesso proteggere lo scalo. Se per lunghi secoli dopo la distruzione di Megara a prevalere fu l'immagine del mare mortuum legata alla presenza degli stagni litorali destinati a divenire vaste saline - oggi, giustamente, Siti di Importanza Comunitaria - fu Federico II ad aprire, con la costruzione del castello, la stagione delle opere difensive, riconoscendo il valore strategico di questo luogo all'interno dello spazio mediterraneo, al tempo stesso luogo di intensi scambi e frontiera di civiltà. Iniziato nel novembre del 1917 nell'ambito del programma italiano di difesa aerea l'hangar per dirigibili viene, però, ultimato soltanto a guerra finita e inaugurato nel 1920. Pensato per ospitare il voluminoso dirigibile "M", l'hangar ospitò in realtà l'O.S. e l'N.2 di dimensioni più ridotte. Il processo di rafforzamento dell'insediamento militare dell'hangar comincia nel 1925, quando la localizzazione dell'aerostadio diviene la premessa per la realizzazione dell'idroscalo nella fascia compresa fra lo spazio di manovra per i dirigibili sulla collina dominata dall'hangar, e la costa. Sono realizzati due nuovi hangar metallici per idrovolanti, di dimensioni nettamente inferiori, comando, alloggi e alcune attrezzature che trovano spazio proprio nel monumentale hangar per dirigibili.

Dopo la seconda guerra mondiale la struttura viene occupata dagli inglesi e la rada fu utilizzata dalla British Overseas Airways Corporation nel quadro di un potenziamento delle rotte di collegamento fra Inghilterra e Medio Oriente. Una presenza, quella della BOAC, che diviene presto fonte importante di reddito per il territorio, visto che lo scalo di Augusta si configura come importante stazione di transito internazionale con volumi di traffico sempre crescenti.

L'obsolescenza della tecnologia dell'idrovolante segna il declino dell'idroscalo che comincia con la partenza della BOAC e la conseguente crisi occupazionale. Dopo un breve periodo di supporto all'attività del Soccorso Aereo Italiano la definitiva dismissione avviene nel 1958, alle soglie dell'arrivo della RaSiOM (Raffineria Siciliana Oli Minerali) ad Augusta. L'industria pesante si appresta con nuovi, imponenti manufatti a trasformare ancora il paesaggio della rada.

## **I valori originari tecnologici e costruttivi**

Il progetto dell'hangar per dirigibili fu redatto dall'ingegnere Garboli di Brindisi. Trattandosi di una struttura destinata ad ospitare un modello di dirigibile imponente, il tipo "M", l'hangar racchiude uno spazio interno di 98 m di lunghezza per 26 m di larghezza per 31 m di altezza, e si staglia nel paesaggio sorgendo dall'ampio piazzale destinato alla manovra dei dirigibili di 500x400 m.

L'hangar si regge su una struttura caratterizzata da una successione di telai in cemento armato sostenuti da una successione plastica di contrafforti esterni reticolari ad ala dall'ampia base e dalla sagoma slanciata, la cui sequenza dona ai profili laterali dell'hangar la plasticità e la monumentalità di una moderna cattedrale laica. Le quindici cinte orizzontali in corrispondenza dei pilastri verticali sono sormontate da un'ampia volta a botte, mentre i tamponamenti esterni sono realizzati in laterizio.

Il prospetto principale orientato verso il mare in direzione sud est e definito da un'alta trave reticolare tamponata che ha il profilo curvilineo di un'onda ed interpreta con forme tipiche del primo Novecento l'idea classica di un timpano. A questa trave e sospeso il grande portale di accesso, dotato di un sistema automatico di apertura e chiusura attivato da motori elettrici. I motori azionavano il monumentale dispositivo a soffietto articolato da quattordici elementi in acciaio rivestiti da pannelli di lamierino di ferro alti 31 metri. Nonostante gli interventi successivi che nel tempo tendevano alla frammentazione, caduta la funzione originaria, il grande spazio interno rimane unitario. Esso è articolato da timide paraste che scandiscono il primo livello delle pareti laterali. In alto strette passerelle metalliche corrono tutt'intorno al perimetro interno, rese accessibili da una scala allocata in un vano che si sviluppa verticalmente al centro del prospetto posteriore e che collega al livello anche lo spazio sottostante la volta a botte grazie a un camminamento centrale all'interno delle grandi capriate in cemento. La luce penetra da finestre rettangolari coronate ad arco ribassato allocate fra le paraste di quello che si potrebbe definire il "secondo livello" dello spazio interno e, molto più in alto, appena al di sotto della sequenza di tiranti che articola la copertura, da una fila regolare di piccole finestre quadrate che disposte fra un contrafforte e l'altro, molto evidenti anche sui prospetti esterni. Il "primo livello" dell'hangar appare manomesso da partizioni successive al progetto originario.

### **Lo stato attuale ed i progetti in corso**

Un passo fondamentale verso la valorizzazione del patrimonio storico della città di Augusta è stata la creazione, nel 1986, del Museo della Piazzaforte. Istituito dal Comune di Augusta e aperto al pubblico nel 1990, il museo raccoglie una ricca collezione di reperti di epoche diverse, che associa alla esposizione di oggetti un percorso iconografico ricco di vedute, carte storiche e fotografie. La ricostruzione delle vicende della piazzaforte diventa così il racconto del processo storico di costruzione del territorio.

Come parte importante di questo patrimonio, con ordinanza dell'Assessorato regionale ai Beni Culturali, nel 1987 l'hangar è stato dichiarato "opera di alto interesse storico monumentale", e oggi presenta, purtroppo segni di cedimenti strutturali. Nel 2002 l'Associazione Onlus Hangar Team di Augusta, nasce con lo scopo esplicito di perseguire la tutela e la valorizzazione dell'hangar, di sollecitare studi e progetti, di reperire finanziamenti. Questo dinamico gruppo di cittadini ha ottenuto la concessione al Comune nel 2004, per sei anni, dell'area dell'hangar da parte dell'Intendenza di Finanza.

Il progetto sotteso a questa concessione è quello di riqualificare ed attrezzare l'eucalipteto intorno all'hangar, trasformandolo in un grande Parco Cittadino come premessa per la restituzione, estremamente onerosa, della struttura architettonica agli antichi splendori. L'Associazione ha inoltre avanzato un progetto di recupero e fruizione del Parco che è stato presentato alla cittadinanza nel 2003.

Purtroppo la natura e i costi delle azioni necessarie al recupero dell'area rendono indispensabile, al di là della mobilitazione "dal basso", la presenza di un quadro di programmazione e di accordi assai più ampio che supporti a livello provinciale e regionale gli sforzi delle istituzioni locali, nell'ambito di una riflessione sul possibile sviluppo dell'intero comprensorio che tenga necessariamente conto dello scenario di una progressiva dismissione e riconversione del polo industriale.

(Testo a cura di Melania Nucifora e Ivana Sarcia pubblicato nel libro *Cattedrali dell'archeologia industriale costiera* curato da Francesco Calzolaio)