

Leonardi Editore

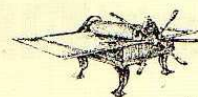
Giornale di Augusta *e dintorni*

Fondato nel 1976

Direttore Giorgio Càsole

N. 35 - ANNO IX - AGOSTO 2008 - € 1,00

Tipografia
Litografia
Partecipazioni
Progettazione grafica
Stampa digitale e Fotocopie
Manifesti di grande formato
Timbri con consegna immediata



stamperia d'arte

Il Torchio

Via Garibaldi, 16 - 96011 Augusta (Sr)
Tel. 0931.524010 - Fax 0931.010003
e-mail: iltorchio@chd.it

Allarme Parco dell'Hangar



*La minaccia
viene
dal porto*



ALLARME PARCO

La minaccia



È passato più di un anno da quando, proprio dalle colonne di questo giornale, noi volontari dell'Hangar Team, annunciavamo il "via al recupero dell'Hangar" con la pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del bando di gara per l'appalto dei lavori: una grande soddisfazione non solo per noi volontari dell'Hangar Team ma sicuramente anche per tutta la cittadinanza.

Il cammino per la valorizzazione di uno dei monumenti più originali e interessanti, sia dal punto di vista storico che architettonico, della nostra Regione è stato ormai intrapreso.

La rivalutazione dell'Hangar, già dichiarato opera di alto interesse storico-monumentale da parte dell'Assessorato Regionale per i Beni Culturali nel dicembre del 1987, e la riqualificazione di tutto il Parco annesso potranno costituire una valida risorsa per la città e per tutto il territorio. È necessario, però, che in questo cammino, non certo breve, vengano coinvolti istituzioni, enti, imprese, associazioni, privati cittadini

che, in un'azione sinergica, operino per cogliere questa opportunità.

Il progetto per il consolidamento statico dell'Hangar per dirigibili, che è la prima fase di questo cammino, è già in uno stato avanzato della sua realizzazione e i lavori stanno proseguendo nel rispetto delle modalità e dei tempi prefissati.

A eseguirli è l'impresa Consortile Hangar, aggiudicataria dell'appalto relativo al bando di gara del "Progetto di recupero e conservazione dell'immobile denominato Hangar per dirigibili" per un importo complessivo di circa

1.850.000 euro.

I lavori, iniziati alla fine del 2007, si protrarranno per 21 mesi circa e sono in attuazione del primo stralcio di un progetto più completo che prevede la messa in sicurezza del monumento a fronte dei cedimenti strutturali che si sono manifestati nel corso degli anni, in maniera differenziata tra la parte anteriore dell'edificio e quella posteriore.

La parte più importante e qualificante del progetto è costituita dall'intervento sulle fondazioni dell'edificio.

Il primo intervento effettuato dall'Impresa è stato però quello della demolizione dei locali interni all'Hangar cioè di quelle costruzioni, ormai quasi totalmente distrutte e pericolanti, realizzate successivamente all'impianto originario dell'aeroscalo.

Quando, infatti, le scelte strategiche militari fecero optare per l'uso dell'idrovolante in sostituzione del dirigibile, l'aeroscalo venne trasformato in idroscalo (1926). L'enorme spazio dell'Hangar, che non avrebbe accolto più i giganti dell'aria, venne utilizzato per scopi meno "dignitosi":

vi furono realizzati, infatti, uffici, camerate, magazzini e altri locali di servizio.

Con la demolizione di questi locali si recupera la visione suggestiva del grande spazio e il monumento riacquista il suo fascino originario.

Dopo il consolidamento delle fondazioni l'intervento prevede il ripristino o la sostituzione delle armature metalliche compromesse dai processi di corrosione dovuti all'esposizione agli agenti atmosferici.

In questa fase, che è la più lunga e impegnativa dei lavori, si provvederà anche alla riparazione della vistosa lesione della trave longitudinale sul lato est della volta dell'edificio e dell'ampio squarcio sul lato ovest della volta.

Per portare a termine tutto il progetto di consolidamento occorreranno ulteriori finanziamenti; anche il ripristino del portale a soffitto sarà oggetto di un altro stralcio che dovrà prevedere i fondi necessari per la sua rimozione, la riparazione, il riposizionamento e il conseguente ripristino della sua funzionalità non senza avere messo in atto gli opportuni adeguamenti strutturali.

Ciò di cui ci rammarichiamo è il fatto che il cantiere di lavoro, che occupa tutta l'area attorno al monumento, ha inglobato anche il cancello d'ingresso precludendo così l'accesso ai visitatori.

La nostra Associazione si sta impegnando affinché il Comune ottenga in concessione dal demanio un'area, limitrofa a quella esistente, per poter aprire un varco provvisorio e consentire ai



O DELL' HANGAR viene dal porto

cittadini l'accesso alla zona del parco ancora fruibile. Si spera di portare a termine l'iter amministrativo al più presto e di reperire i fondi per la realizzazione del varco e la bonifica dell'area.

Si ricorda a tal proposito che l'Associazione di volontariato Hangar Team Augusta ha lanciato una sottoscrizione per il reperimento di fondi da impiegare per la realizzazione di queste opere.

È una sottoscrizione supportata da un *gadget*: infatti a tutti i sottoscrittori sarà donata una copia del volume *L'hangar per dirigibili di Augusta*, edito dalla nostra Associazione con il contributo della Esso Italiana Raffineria di Augusta e dell'Impresa Pizzarotti-Garboli. Ricordiamo, inoltre, che è possibile destinare all'Associazione di volontariato Hangar Team Augusta, il 5 per mille dell'Irpef, indicando il codice fiscale 90011810893 nell'apposito modulo della dichiarazione annuale dei redditi.

Il recupero funzionale

del monumento e del suo parco come spazio espositivo polifunzionale richiederà del tempo, ma ormai il percorso è tracciato e siamo sulla buona strada. Nell'ultima decade di giugno è stata infatti aggiudicata la gara relativa al bando per la progettazione preliminare al recupero funzionale dell'hangar per dirigibili, visto come un contenitore di esposizioni museali con variazioni tematiche e luogo di incontro collettivo, e anche per la sistemazione dell'area esterna immediatamente circostante, quella che il Comune ha già in concessione.

A questo bando, per un importo complessivo di 435.236 euro, hanno partecipato 19 studi di progettazione



Da sin.: Ilario Saccomanno, Massimo Carrubba, Ray Bondin

di livello internazionale. La gara è stata vinta da un Raggruppamento Temporaneo di Professionisti che entro tre mesi dalla stipula del contratto dovrà approntare la progettazione preliminare della prima fase della realizzazione del Parco del Mediterraneo nella zona dell'area dell'ex-idroscalo. Tale progetto consentirà di accedere a nuovi finanziamenti.

L'Hangar per dirigibili dovrà infatti essere il polo di attrazione di un comprensorio polifunzionale, nazionale ed europeo, che coinvolgendo vari interessi, culturali, turistici, imprenditoriali, artigianali, commerciali, sarà un'altra occasione di sviluppo per il nostro territorio.

È il primo di due finanziamenti predisposti con decreto dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; il secondo per un importo di 800.000 euro dovrà finanziare il secondo lotto della progettazione, quella della restante area del Parco che dal monumento arriva fino al mare. Sono finanziamenti gestiti dalla ARCUS Spa, una Società per lo sviluppo dell'Arte, della Cultura e

dello Spettacolo incaricata di realizzare il programma di interventi. Questo programma, approvato nel 2005, prevede, nella seconda fase di attuazione, la continuazione dell'area museale polifunzionale con cavea e percorsi attrezzati fino in prossimità del mare, per poi proseguire in mare con una serie di moli d'attracco per la sistemazione di navi museo e di altri mezzi navali, storici e moderni. Per la realizzazione del progetto complessivo sono previsti 22.000.000 (ventiduemilioni) di euro.

L'Hangar, con il suo parco, dovrebbe essere visto come l'ultima tappa di un percorso storico-turistico-culturale che racconta il nostro territorio e che ha come tappe significative gli scali commerciali di Tapsos e del fiume Mulinello dell'età del bronzo, la città di Mègara Hyblaea del VIII secolo a.C., il Castello Svevo del XIII secolo, i Forti Garçia e Vittoria e il Bastione di Torre Avalos del XVI secolo e l'Hangar per dirigibili del XX secolo. Una lettura del territorio intesa come "nuova appropriazione culturale dell'ambiente" per dirla con le parole dell'architetto Francesco Calzolaio



Demolizione delle costruzioni interne non previste nel progetto originario

che ha incluso l'Hangar tra le Cattedrali dell'archeologia industriale costiera da rivalutare.

La realizzazione di un parco, inteso anche come grande area espositiva, rappresenta un intervento di riqualificazione del territorio che può innescare nuove opportunità di sviluppo economico legate alla cantieristica e alle attività industriali, artigianali e commerciali.

Il parco dell'Hangar si trova in un territorio che negli ultimi cinquant'anni ha subito un saccheggio indiscriminato a causa di una crescita industriale spesso gestita da quanti hanno visto nella rada di Augusta solo una ghiotta occasione di sfruttamento delle sue ineguagliabili risorse naturali in spregio all'ambiente e alla sua vivibilità. In pochi decenni, per carenze culturali, legislative e tecnologiche, è stato devastato un sito, quello della rada di Augusta, le cui caratteristiche di vivibilità sono state riconosciute e apprezzate, nel corso dei millenni, da tutte le popolazioni del Mediterraneo.

Si ricorda che il Parco è stato inserito con DPR del 17/01/1995 nel Piano di Risanamento Ambientale come prolungamento del Parco sub-urbano del Mulinello e quindi oggetto di recupero e sistemazione a verde attrezzato (scheda G2-3/C). Un'area, quindi, da salvaguardare perché costituisce un polmone verde che assolve una funzione vitale per le popolazioni del territorio, una salvaguardia che dobbiamo considerare come una ineludibile esigenza di protezione civile.

Possediamo un'eccezionale risorsa che è da miopi non apprezzare senza vederne tutte le potenzialità.

Che l'Hangar per dirigitabili sia un prezioso gioiello, unico nel suo genere, se n'è accorto anche l'architetto Ray Bondin, ispettore dell'UNESCO responsabile per il Val di Noto. Durante il suo soggiorno in Sicilia per dirigere un Master su beni culturali,

organizzato dall'Università di Catania, ha voluto visitare il Parco ed è rimasto affascinato sia dal monumento in sé che dal suo contesto ambientale. Durante l'incontro svoltosi al Comune tra la sua commissione, il sindaco, e lo scrivente presidente dell'Hangar Team, Ray Bondin ha auspicato che l'Hangar per dirigibili e tutta l'area dell'ex-idroscalo diventino patrimonio culturale non solo

Bondin per la preparazione di una bozza di presentazione del bene che contempla tutti i criteri di riferimento e valutazione Unesco.

Ma una minaccia incombe sull'accoglimento di questa proposta: è il progetto di ampliamento della banchina di area portuale che risulta non rispettoso dell'equilibrio ecologico della zona e confliggente con il piano di valorizzazione del sito. Il Par-

constrasto e ciò è frutto di una carenza nel coordinamento tra tutti gli Enti interessati al territorio.

Ma volendo entrare nel merito delle scelte progettuali, al di là del conflitto con le prospettive di sviluppo del Parco del Mediterraneo, questo ampliamento della banchina del porto commerciale proposto dall'ASI si configura, dal punto di vista ambientale, come una vera e propria aggressione alla rada e dal un punto di vista della prospettive di sviluppo del porto come una scelta alquanto discutibile se non completamente sbagliata.

Gli elaborati progettuali mostrano un'enorme banchina che si insinua nello specchio acqueo perpendicolarmente alla costa della zona nord del porto; riportando il disegno progettuale in un'immagine satellitare si comprende meglio, in una visione d'insieme, la natura dell'intervento.

Una scelta progettuale sicuramente dettata dall'esigenza di raggiungere con l'estremità della banchina il fondale di 16 metri, utile alle grandi navi porta-container; senza considerare che così facendo si va a colmare gran parte della zona del porto, già dragata tempo fa (*sic!*), con fondali dai 14 ai 16 metri. Interventi di riempimento così invasivi sono giustificabili lungo le coste, in mare aperto, perché permettono di acquisire nuovo territorio, ma non all'interno di una rada dove si restringe lo spazio di manovra delle navi e quindi si riduce la potenzialità del porto.

La notevole estensione della banchina che si protrae all'interno della rada per una lunghezza di 800 m trasversalmente alla costa e con una larghezza di circa 180 m, potrebbe far interferire il traffico delle grandi navi porta-container con quello delle navi che operano nei pontili vicini. Inoltre il restringimento dello specchio acqueo potrebbe generare alterazioni nel sistema idrogeologico della zona.



siciliano ma universale. L'accoglimento di tale candidatura sarà, a suo giudizio, una possibilità concreta perché sarà posta con riferimento a una categoria di beni culturali che non riguarda città, chiese, borghi, siti archeologici, ecc. per i quali l'Italia è già ricca di riconoscimenti ma a una categoria di beni in cui la presenza italiana è carente: quella dell'architettura industriale.

L'Hangar e il suo Parco, che costituiscono un *unicum* inscindibile, possono degnamente colmare tale carenza.

Attualmente l'Hangar Team sta collaborando con il gruppo di lavoro di Ray

co è parte fondamentale del progetto di riqualificazione dell'Hangar. Il Progetto ASI (Area Sviluppo Industriale) denominato "Porto Commerciale di Augusta- completamento terza fase - realizzazione banchina container" prevede un ampliamento della banchina esistente che si estende verso nord, fino ad occupare le pendici del pianoro dell'Hangar; tale ampliamento di fatto impedirà il collegamento del Parco con la rada e di conseguenza precluderà anche l'accesso al Parco dal mare.

Appare chiaro che il Progetto ASI e il progetto Parco del Mediterraneo sono in

E ancora, la forma del canale che si verrebbe a creare tra la banchina e i Forti Garçia e Vittoria e la sua ampiezza ridotta renderebbero le manovre delle navi portacontainer difficoltose oltre che pericolose, per la salvaguardia di questi monumenti storici.

Eppure questo progetto ha avuto dal Ministero dei Beni Culturali parere positivo circa la valutazione di impatto ambientale (VIA), non senza avere avuto preventivamente l'assenso della Soprintendenza ai Beni Culturali di Siracusa, la quale, tra le varie condizioni restrittive, ha imposto che venga stipulata un'assicurazione per i danni che i Forti potrebbero subire a causa del traffico navale (sic!).

Insomma, sembra che questo progetto di ampliamento della banchina debba andare avanti in nome di un non ben precisato "sviluppo" forse caldeggiato dagli "addetti ai lavori".

Si sente parlare da più parti del porto di Augusta come futuro *hub* del Mediterraneo, un parola che è sulla bocca di tutti, anche di coloro che non ne conoscono bene il significato, che però sembra evocare ricchezza e

benessere. Un *hub* non è altro che un centro di smistamento e nel caso di un *hub* portuale vengono smistati i container: arrivano su una nave di grandi dimensioni, magari proveniente dall'Oriente, e vengono trasbordati su navi più piccole che ripartono per altri siti. Si chiama *transshipment*, e perché funzioni bene occorre che questo trasbordo avvenga nel più breve tempo possibile perché, mai come in questo caso, vale il detto il tempo è denaro.

Le banchine logisticamente idonee a tale scopo debbono essere costruite in linea, con gru che si spostano su rotaie, per velocizzare la movimentazione dei container, e devono disporre dietro di grandi spazi, diverse centinaia di metri di terrapieno, per l'accatastamento temporaneo di questi container.

Se Augusta ambisce a diventare *hub* del Mediterraneo necessita di chilometri di banchine con queste caratteristiche e chiaramente in questa zona del porto non c'è dove metterle; lo spazio che potrebbe essere utile è già occupato dalle industrie.

Ebbene, questa banchina sembra proprio che non abbia le caratteristiche necessarie per il *transshipment*: è vecchia

nella concezione e, quindi, inadeguata.

Se proprio si vuole insistere sulla scelta strategica del *transshipment* si pensi allora, in una logica più lungimirante, ad altri siti della rada, che abbiano ben altre possibilità di ampliamento, soprattutto in vista di una possibile dismissione, in un futuro forse non troppo lontano, di parte delle attività della zona industriale.

Il *transshipment* in se potrebbe non avere quella grande ricaduta sul territorio in termini di sviluppo, si potrebbe correre il rischio di ripetere l'errore di fondo del nostro sviluppo industriale. E cioè che così come il petrolio arriva grezzo e riparte raffinato lasciandoci l'inquinamento, i *container* arriverebbero su una nave grande e ripartirebbero su una più piccola e a noi resterebbe la cementificazione della rada.

Questo modo di ampliare la banchina danneggerebbe in maniera irreversibile quella parte del nostro porto che è la più ricca di contenuti naturalistici, storici e culturali, procurando un danno incalcolabile, in termini di vivibilità del territorio, soprattutto nel caso in cui le previsioni di efficacia dell'intervento do-

vessero dimostrarsi errate.

Porto commerciale e container possono sicuramente coniugarsi ma a condizione che il container non sia solo in transito ma, per dirla semplicemente, venga aperto, ne venga lavorato il contenuto e lo si faccia ripartire.

Questo vuol dire apportare valore aggiunto e innescare lo sviluppo non solo del territorio ma di tutta la regione.

E l'idea di realizzare nel Parco dell'Hangar un comprensorio polifunzionale che coinvolga interessi culturali, turistici, imprenditoriali, capace di favorire un indotto economico con una ricaduta positiva in termini di crescita, si muove in questa direzione. Non è certo un'idea alternativa all'attuale sviluppo, ma è un altro modo di pensarlo.

Ogni idea di sviluppo dovrebbe rispondere ai bisogni del presente senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare le proprie esigenze: si intende questo quando si parla di sviluppo sostenibile.

Ilario Saccomanno



Vista satellitare del Parco dell'Hangar della banchina del porto commerciale già realizzata e simulazione dell'ampliamento previsto del progetto ASI