

PARCO MEDITERRANEO
PROGETTO DI RIUSO DELL'EX HANGAR DIRIGIBILI DI AUGUSTA
E DELL'AREA DI PERTINENZA

DOCUMENTO PRELIMINARE ALLA PROGETTAZIONE

art.15 – comma 4 - del DPR n.554 del 21.12.1999

per il recupero dell'ex HANGAR DIRIGIBILI di Augusta

Premessa

Protagonista della presente proposta progettuale è un edificio alquanto particolare: un ex hangar per dirigibili, in cemento armato, costruito sul finire della I guerra mondiale e dichiarato edificio di interesse monumentale il 24/12/1987 dall'Assessorato Regionale per i Beni Culturali della Regione Siciliana con declaratoria n. 2739.

Nel 1988 copie dei disegni costruttivi dell'hangar di Augusta, sono stati consegnati al museo dell'Aeronautica di Vigna di Valle, dove sono esposti nella sezione dedicata ai dirigibili.

In una mostra tenutasi a Londra nel 1989, dedicata agli hangars per dirigibili costruiti nel mondo, dal titolo "Housing the Airship" vi è illustrato anche l'hangar di Augusta, ed a proposito di questo, viene scritto che risulta, l'unico esempio, rimasto in Europa di hangar per dirigibili in cemento armato.

Questo monumento, dunque, si trova ad Augusta, noto centro industriale in provincia di Siracusa, e domina l'insenatura naturale dove i greci esperti colonizzatori fondarono la colonia di "Megara Iblea", che gli scavi archeologici effettuati, sin dal secolo scorso hanno indicato come il maggiore impianto urbanistico venuto alla luce fra le colonie greche d'Occidente (1).

Nello specchio acqueo di questa insenatura vi è la più ampia concentrazione di beni archeologici ed architettonici, di epoche differenti, di tutto il bacino del Mediterraneo: si passa dalla colonia greco-romana di "Megara Iblea"; all'imponente castello federiciano posto nell'estremità settentrionale dell'attuale abitato; alle due fortificazioni "Garcia e Vittoria" sul mare ed alla torre di avvistamento "Avalos" del XVII secolo, al mirabile esempio dell'ex hangar dirigibili.

Dopo duemila anni, questa "grecità" si respira ancora in questi luoghi e, ricordandoci che siamo nel cuore del Mediterraneo, convive con gli impianti industriali e le infrastrutture di quello che oggi è un porto petrolchimico fra i maggiori d'Europa alla ricerca di un modello di sviluppo maggiormente compatibile con l'ambiente.

Nota: 1) La città rappresenta, non solo uno dei capisaldi della colonizzazione greca d'Occidente, ma anche l'epicentro del tratto di costa compreso tra capo S.Croce (Augusta) e capo S.Panagia (Siracusa) di elevatissimo interesse storico-archeologico.

Breve profilo storico della città di Augusta

Intorno all'anno 1239 l'imperatore Federico II di Svevia, per rispondere ad un'esigenza preminentemente militare, fondò la città di Augusta e allo stesso scopo, già qualche anno dopo, ordinava di ultimare i lavori per la costruzione dell'imponente castello.

Questa esigenza militare, non venne meno nei secoli successivi, tant'è che, nei secoli XVI e XVII, la città fu al centro di rilevanti episodi bellici che vide fronteggiarsi gli eserciti e principalmente le flotte delle più importanti nazioni europee.

La posizione baricentrica nel Mediterraneo, l'ampiezza della rada e la sua posizione riparata, la realizzazione di sistemi fortificati nel corso del XVII e XVIII secolo, fecero di Augusta una importante piazzaforte militare e come tale utilizzata sino al tempo dell'Unità d'Italia.

Le esigenze operative dettate dalla I guerra mondiale, resero necessario il dislocamento ad Augusta di una stazione per dirigibili allo scopo di sorvegliare la rotta dei convogli navali che attraversavano lo stretto di Messina sotto la continua minaccia dei sommergibili e dei mezzi navali delle forze nemiche.

Cosicché nel 1917 ebbe inizio la costruzione dell'hangar per dirigili, imponente ed ardita opera in cemento armato per l'epoca.

A tal fine, venne scelto un pianoro (a nord-est dell'isola della città di Augusta, nelle contrade "Pastandrea" e "Costa dei Conti") posto alla quota di circa 32 metri sul livello del mare, esteso circa 20 ettari e degradante verso la rada del grande porto.

Nel 1926, finita l'epoca del dirigibile nell'ambito dello stesso comprensorio dell'hangar in carico alla Regia Aeronautica, fu istituita la base per idrovolanti le cui aviorimesse, furono sistemate lungo la fascia costiera.

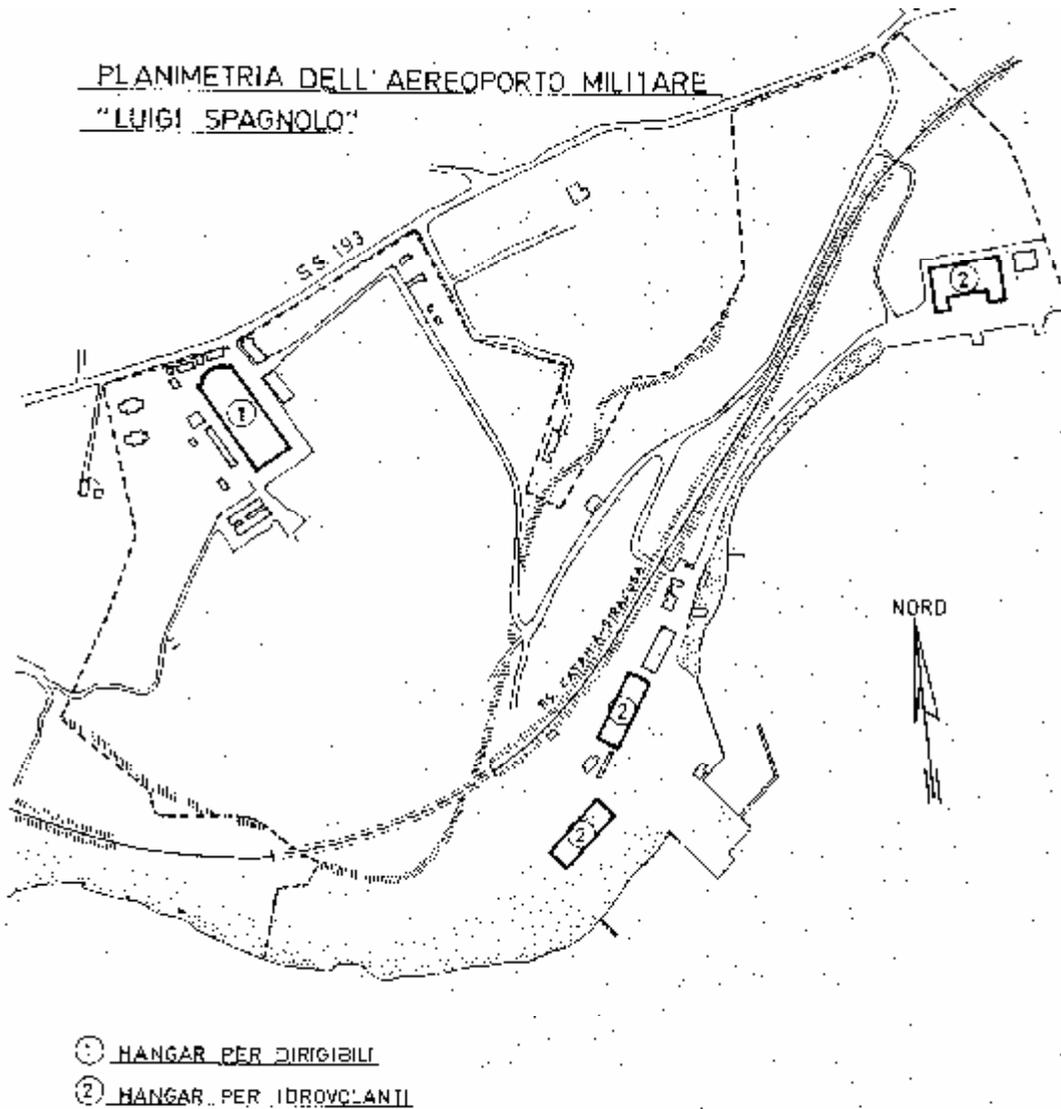
Sul finire del secondo conflitto mondiale la città (che nel frattempo era divenuta una base operativa per la Marina britannica per i convogli in transito da e per il fronte italiano) costituì dal 1945 al 1950 una tappa fondamentale a servizio della prestigiosa linea turistica di idrovolanti gestita dalla B.O.A.C. (British Overseas Airways Corporation) massima compagnia aerea inglese per il collegamento tra la Gran Bretagna e le sue colonie del Sud Africa e dell'estremo Oriente; si pensi che si registrarono punte giornaliere di 200 passeggeri ed oltre, costituiti da un variopinto campionario di razze provenienti da tutto il mondo.

Nel dopoguerra, la zona dell'Idroscalo, a cui era stato dato il nome di "Luigi Spagnolo" (nel ricordo di un tenente di vascello pilota caduto durante la I guerra mondiale) fu interessata ad attività di volo con i veicoli della del Soccorso Aereo sino al 1958, in quanto, in quegli anni, oramai l'idrovolante aveva perso terreno rispetto ai veloci e capienti velivoli ad atterraggio terrestre.

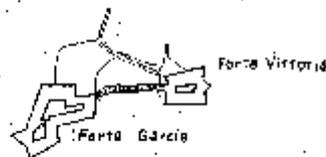
Silenziosi testimoni di quaranta anni di presenza dell'Aviazione su quei luoghi restano,

l'hangar per dirigibili e le due basi a mare, un tempo sede degli idrovolanti (vedi planimetria storica dell'aeroporto).

Conclusasi le vicende aeronautiche, nel 1965 viene istituita presso l'aeroporto "L. Spagnolo" una sezione elicotteristi della Guardia di Finanza che vi rimarrà fino al 22 febbraio del 1991.



PORTO MEGARESE



Notizie sull'hangar di Augusta

L'hangar per dirigibili di Augusta, pur essendo stato completato a conflitto concluso, rimane ancora oggi a testimonianza di quel periodo agli albori della aviazione. La sua imponente sagoma (lungo oltre 100 metri ed alto oltre 32) con il passare degli anni è entrata a far parte integrante del paesaggio: posto su un'altura a 32 metri sul livello del mare si erge come un "tempio", con la sua gigantesca porta a soffietto, rivolto verso il centro abitato della città.

Il progetto dell'edificio redatto dall'ingegnere Garboli di Brindisi non rappresenta una evoluzione delle concezioni strutturali dell'epoca sul cemento armato, ma piuttosto fornisce una serie di soluzioni tecniche dei singoli elementi costruttivi alquanto interessanti.

Infatti, il semplice schema "a capanna" dell'edificio, riesce a elevarsi e a dare allo stesso una forte dignità architettonica con l'utilizzo sapiente delle capacità costruttive del cemento armato.

L'edificio, le cui dimensioni utili all'interno sono: lunghezza mt. 98, larghezza mt. 26 ed altezza mt. 31, è costituito da una serie di telai, a loro volta, composti verticalmente da contrafforti posti all'esterno e orizzontalmente da centine sulle quali è impostata la volta a botte di copertura. Ciò che attrae maggiormente di questa imponente struttura è la sequenza dei contrafforti all'esterno, caratterizzati da un'elegante disegno geometrico (la soluzione della struttura esterna nasceva dall'esigenza di preservare la costruzione, in caso di incendio del dirigibile, che all'epoca erano ad idrogeno quindi, altamente infiammabili).

È proprio su questi contrafforti, dove le spinte si concentrano e attraversandoli si scaricano a terra che si raggiunge quella tensione costruttiva posseduta solamente dalle maggiori opere in architettura, tipica per esempio, delle cattedrali gotiche.

La proposta di riutilizzo dell'intera area dell'hangar nasce da una serie di attente valutazioni, volte a tener conto della storia della città di Augusta nel corso dei secoli e del fascino che questi luoghi, testimoni del passaggio di numerose civiltà, emanano.

Descrizione del progetto

L'idea è la realizzazione di un luogo, in cui intervenendo interessi di vario tipo: culturali, ricreativi, sportivi e, perché no, commerciali possano convivere in sinergia, ai fini di una rivitalizzazione dell'area che abbia una ricaduta positiva oltre che sulla città di Augusta, sulla provincia di Siracusa e sull'intera Regione.

Profetiche in tal senso le parole del critico d'arte Enzo Biffi Gentili, nello scrivere nel corso di un'incontro, sul tema dell'archeologia industriale, per una visita ai luoghi insieme ad altri colleghi ed operatori culturali:

“L'hangar di Augusta mi è subito apparso come la "cattedrale" moderna più lunga, più larga, più alta, più bella del mondo (e che nessuno oggi potrebbe realizzare ex novo). Quando ho visto per la prima volta, sabato 16 marzo 1996, i contrafforti che un geniale ingegnere meridionale aveva progettato negli anni Dieci del nostro Secolo per contenere le spinte laterali dell'enorme fabbrica, mi sono infatti convinto di essere di fronte al monumento maggiore del "gotico" contemporaneo. Omissis.

Il gigantesco portale a serranda infine fa pensare alla realizzazione futurista, "meccanica", del sogno gotico del rendere "trasparente" la cortina muraria con vetrate di sempre maggiore estensione (e si immagini la straordinaria suggestione di una apertura - ad una certa ora, di un certo giorno, in corrispondenza di un Ufficio o di una data simbolica - di quella ciclopica saracinesca per inondare di luce la mole... E, alle migliaia di persone che salirebbero quel bosco "sacro" per assistere allo spettacolo... e agli spettacoli - è automatico pensare alla musica in quella ciclopica cassa di risonanza..)

I visitatori infine garantirebbero anche delle "entrate" secondo un progetto, necessario, di trasformazione della cultura in economia.”

L'ipotesi di progetto è il riuso dell'ex hangar per dirigibili e della zona circostante con destinazione a **“Centro museale e polifunzionale di interesse nazionale ed europeo (culturale, sportivo, ricreativo, espositivo, fieristico atto ad esposizioni ed eventi, tipo un salone nautico del Mediterraneo)”**.

Questa proposta vuole essere di indirizzo, quale spinta per un intervento riqualificante sull'area.

L'hangar, opportunamente ripulito dalle superfetazioni interne, è visto come un "contenitore" di esposizioni museali, con variazioni tematiche e luogo di incontro collettivo.

Nell'esposizione museale concepita all'interno dell'ex rimessa per dirigibili, il percorso del visitatore procederà fisicamente di pari passo con il percorso conoscitivo ed inoltre vi sarà una componente spettacolare: il visitatore non osserverà solo la singola opera ma anche il museo nel suo insieme, attraverso il vuoto del grande spazio centrale.

Gli studi ed il Progetto preliminare sarà attuato in due fasi consecutive. La **1.a Fase** riguarderà l'area museale comprendente l'hangar vero e proprio e la zona immediatamente circostante, mentre la **2.a Fase** futura riguarderà la continuazione dell'area museale fino in prossimità del mare, per poi proseguire in acqua tramite una serie di moli disposti a raggera. In questi moli, è prevista la sistemazione di navi museo o di altri mezzi navali storici o moderni di prestigio.

Il costo complessivo stimato per la redazione degli studi e del progetto preliminare dell'opera ammonta a €1.400.000,00, suddiviso in due fasi il cui costo è, rispettivamente, di **€600.000,00 per la 1.a fase** e di **€800.000,00 per la 2.a fase**, distribuiti secondo i seguenti quadri sommari:

Sommario della spesa per la redazione del progetto
preliminare e dei relativi studi allegati

(importi in €)

1.a Fase

STUDI:

- STUDIO GEOLOGICO..... 40.000,00
- STUDIO GEOTECNICO.....40.000,00
- STUDIO MICRO-ZONAZIONE SISMICA.....30.000,00
- STUDIO IDRO-GEOLOGICO.....20.000,00
- STUDIO RILEVAMENTI SOTTOSERVIZI
E REPERTI ARCHEOLOGICI..... 35.000,00
- STUDIO VIA.....40.000,00
- STUDI TOPOGRAFICI30.000,00
- SCHEMA PIANO DI ESPROPRIO.....20.000,00
- SCHEMA PIANI DI MANUTENZIONE.....20.000,00

• **PROGETTAZIONE**

- PROGETTO PRELIMINARE.....160.196,00

• **SICUREZZA CANTIERI**

- COORDINAMENTO PER LA PROGETTAZIONE
E SCHEMA PIANO DI SICUREZZA..... 25.000,00

• **SUPERVISIONE**

- RUP RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO..... 30.000,00

Sommano.....490.196,00

- Cassa Ing. & Arch. il 2% su €490.196,00..... 9.803,92
Sommano..... 499.999,92
- I.V.A.: il 20% su €500.000,00.....99.999,98
T O T A L E.....599.999,90

e in c.t. TOTALE 1.a FASE € 600.000,00

2.a Fase

STUDI:

- STUDIO GEOLOGICO..... 50.000,00
- STUDIO GEOTECNICO.....45.000,00
- STUDIO MICRO-ZONAZIONE SISMICA.....40.000,00
- STUDIO IDRO-GEOLOGICO-marino35.000,00
- STUDIO RILEVAMENTI SOTTOSERVIZI
E REPERTI ARCHEOLOGICI..... 45.000,00
- STUDIO VIA.....70.000,00
- STUDI TOPOGRAFICI40.000,00
- SCHEMA PIANO DI ESPROPRIO.....20.000,00
- SCHEMA PIANI DI MANUTENZIONE.....25.000,00

• PROGETTAZIONE

- PROGETTO PRELIMINARE.....200.588,00

• SICUREZZA CANTIERI

- COORDINAMENTO PER LA PROGETTAZIONE
E SCHEMA PIANO DI SICUREZZA..... 43.000,00

• SUPERVISIONE

- RUP RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO..... ..40.000,00

Sommano.....653.588,00

- Cassa Ing. & Arch. il 2% su €653.588,00..... 13.071,76
Sommano..... 666.659,76
- I.V.A.: il 20% su €666.659,76.....133.331,95
T O T A L E.....799.991,71

e in c.t. TOTALE 2.a FASE € 800.000,00

Previsione del costo complessivo di realizzazione dell'Opera

L'opera, in questa sua fase embrionale, è stata attentamente analizzata sotto il profilo tecnico per valutarne la sua fattibilità. Secondo le indagini svolte, l'intervento è pienamente fattibile fermo restando, che in fase di progettazione preliminare dovranno essere effettuate tutte le indagini necessarie quali quelle geologiche, geotecniche, idrologiche, idrauliche e sismiche così come previsto dalla L. 109/94 e ss. mm. ed integrazioni. Pur trovandosi in una fase iniziale è stata, comunque, elaborata una stima ben delineata dei costi necessari per l'attuazione dell'intervento, come risulta dal seguente quadro economico di previsione, e si ottenuto un fabbisogno finanziario di €28.800.000,00.

Benefici attesi dalla realizzazione dell'Opera

Il programma di realizzazione di un parco nel comprensorio dell'ex hangar per dirigibili di Augusta, mirabile esempio di archeologia militare, costituisce un intervento riqualificante di questa area sicuramente di grande pregio ambientale, al momento, inutilizzata.

Questa si presenta, rispetto alla città di Augusta, come una macchia di verde che si sviluppa verso Sud, in direzione di Siracusa, prima di incontrare il polo petrolchimico del triangolo Augusta-Melilli-Priolo. L'intervento si presenta come un'occasione irripetibile per dare a questa zona, classificata come area a rischio ambientale, un modello di sviluppo alternativo nel rispetto dell'ambiente e dell'uomo. La creazione di un Parco, unico nel bacino del Mediterraneo aperto sia verso l'Europa che verso i paesi del Nord Africa, per la sua posizione baricentrica e le peculiarità del sito, rappresenterebbe un punto d'incontro di culture diverse e innescherebbe sicuramente dei flussi turistici a carattere internazionale, dimostrando così, come interessi culturali, turistici, del tempo libero ed economici possano convivere insieme.

Un grande Parco del Mediterraneo che sia un centro polifunzionale (culturale, sportivo, fieristico, espositivo, ricreativo) che costituisca un intervento riqualificante dell'area, riporterà in questi luoghi quel rilievo che nella storia passata e meno recente hanno sempre vissuto.

Fornendo un esempio concreto, quindi, di un modello di sviluppo innovativo dove la cultura si trasformi in economia, nel rispetto delle regole di uno sviluppo sostenibile oggi invocato da più parti nel mondo.

Nello specifico i benefici di carattere locale passeranno dalla creazione di nuovi posti di lavoro, al coinvolgimento di tutte le strutture ricettive presenti in città, al rilancio economico in generale, alla dotazione alla città di un grande polmone verde ben attrezzato, ad un rafforzamento dell'identità locale ed, infine, alla visibilità che la realizzazione del progetto potrà dare alla città di Augusta.

Indicazione delle autorizzazione e approvazioni necessarie per la realizzazione dell'Opera

Elenco approvazioni necessarie:

- Ministero Difesa;
- Ferrovie dello Stato;
- Soprintendenza ai BB.CC. ed Ambientali di Siracusa;
- Genio civile di Siracusa;
- Genio civile Opere marittime di Palermo;
- Autorità portuale di Augusta;
- USL di Siracusa;
- Comune di Augusta
- Assessorato Territorio e Ambiente

Previsione del costo complessivo di realizzazione dell'Opera

L'opera, in questa sua fase embrionale, è stata attentamente analizzata sotto il profilo tecnico per valutarne la sua fattibilità. Secondo le indagini svolte, l'intervento è pienamente fattibile fermo restando, che in fase di progettazione preliminare dovranno essere effettuate tutte le indagini necessarie quali quelle geologiche, geotecniche, idrologiche, idrauliche e sismiche così come previsto dalla L. 109/94 e ss. mm. ed integrazioni. Pur trovandosi in una fase iniziale è stata, comunque, elaborata una stima ben delineata dei costi necessari per l'attuazione dell'intervento, come risulta dal seguente quadro economico di previsione, e si ottenuto un fabbisogno finanziario di €28.800.000,00.

Quadro economico di previsione per la Realizzazione dell'Opera

QUADRO ECONOMICO

A) Lavori a base d'asta a misura

OG2 - Restauro beni immobili tutelati	€ 3.750.000,00	
OG3 - Strade	€ 1.000.000,00	
OS24 - Verde e arredo urbano	€ 6.500.000,00	
OG7 - Opere marittime e dragaggio	€ 8.750.000,00	
Sommano lavori		€ 20.000.000,00

Sommano a base d'asta € 20.000.000,00

B) Somme a disposizione della stazione appaltante

Indagini preliminari	€ 200.000,00	
Acquisizioni	€ 1.500.000,00	
Accantonamento oneri discarica	€ 1.500.000,00	
Competenze tecniche	€ 3.000.000,00	
Responsabile procedimento art.18 L.109/94	€ 400.000,00	
Spese per commissioni giudicatrici	€ 75.000,00	
Spese per pubblicità	€ 50.000,00	
Spese per accertamenti di laboratorio	€ 75.000,00	
I.V.A. sui lavori 10%	€ 2.000.000,00	
Sommano a disposizione		€ 8.800.000,00

IMPORTO TOTALE DI PROGETTO € 28.800.000,00

Il suddetto importo è quello dell'intera opera di entrambi le fasi 1.a e 2.a del progetto preliminare. Le opere marittime e di dragaggio appartengono alla 2.a fase.