

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 noi non apprezzata senza vederne tutte le potenzialità.

Che l'Hangar per dirigibili 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-



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

contrasto 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.

E ancora, la forma del canale che si verrebbe a creare tra la banchina e i Forti Garzia 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.

*Harjo Saccomanno*



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