

## La casa dei dirigibili diventerà un parco

La struttura costruita ad Augusta a inizio Novecento in cemento armato è l'unico reperto del genere rimasto al mondo, ormai testimonianza di una grande stagione dell'ingegneria

di Rossella Leonforte



Possente e maestoso come un tempio greco, da quasi un secolo sovrasta la città da un'altura: è l'hangar di Augusta, un interessante esempio d'ingegneria d'inizio '900 e, a quanto pare, unico esemplare rimasto al mondo di hangar per dirigibili costruito in cemento armato. Un monumento straordinario che nel tempo ha ricevuto grandi apprezzamenti soprattutto a livello internazionale, ma che per decenni è stato lasciato in stato di totale abbandono, nelle mani dei vandali. Per fortuna la situazione sta cambiando: alla fine dello scorso anno, infatti, sono stati avviati i lavori di messa in sicurezza, prodromo al restauro dell'hangar con la sua grande porta a soffietto, tutta in ferro, un vero capolavoro d'ingegneria per dimensioni e tecnica di costruzione. Recentemente, inoltre, è stato affidato l'appalto per la progettazione del Parco del Mediterraneo, che prevede la risistemazione dell'area circostante dove sono stati ritrovati fra le sterpaglie una stele commemorativa e un anello di ancoraggio per dirigibili.

Comincia così a prendere forma un sogno, all'inizio accarezzato soltanto da pochi, primo fra tutti l'ingegner Tullio Marcon, memoria storica della marina militare ad Augusta, che ha dedicato gli ultimi anni della vita a cercare di convincere gli organi competenti ad occuparsi di un bene così unico. Autore di diversi libri sulla storia militare di Augusta nelle diverse epoche, è stato anche il fondatore del Museo della piazzaforte, ospitato presso il castello Svevo, attualmente chiuso per restauri, dove erano esposti cimeli di varie epoche da lui stesso raccolti.

L'eredità morale dell'ingegner Marcon è stata idealmente raccolta dall'associazione "Hangar Team Augusta", che continua a battersi per la salvaguardia e la riqualificazione del sito. Sebbene in stato di abbandono, nel 1987 l'hangar è stato dichiarato opera di alto interesse storico-monumentale dall'assessorato regionale ai Beni culturali e attualmente è in corso l'iter per inserirlo fra i beni tutelati dall'Unesco. In questi anni, comunque, non sono mancati i riconoscimenti come nel 1989 a Londra in occasione di una mostra e di un convegno internazionale, Housing the Airship, sull'epopea dei dirigibili e degli hangar. L'eccezionalità della costruzione ha attratto perfino l'interesse di un gruppo di studiosi dell'Università giapponese di Nagoya, specializzati nel recupero di strutture in cemento, che tornano frequentemente ad Augusta per studiare l'hangar nei minimi particolari. L'ultima visita risale allo scorso luglio. Un riconoscimento che riempie d'orgoglio i volontari di "Hangar Team Augusta" che aspirano ad ottenere l'affidamento del parco. Fondatore e anima dell'associazione è Gianni D'Anna, da oltre un decennio promotore di numerose iniziative. Attraverso l'associazione non ha mai perduto occasione per portare avanti la sua battaglia, divulgando informazioni per sensibilizzare l'opinione pubblica e richiamare l'attenzione degli organi competenti. «All'inizio - ricorda - io e i pochi amici che mi seguivano eravamo chiamati "gli scemi dell'hangar" e nessuno credeva che quel rudere potesse avere un futuro. Poco per volta invece abbiamo sconfitto le resistenze e superato gli ostacoli burocratici facendo apprezzare l'hangar in Italia e all'estero».

La costruzione dell'edificio, che ha dimensioni imponenti con i suoi 105 metri di lunghezza, 45 di larghezza e ben 37 di altezza, fu iniziata durante la prima guerra mondiale per la difesa aerea della zona strategica al centro del Mediterraneo, ma fu ultimata solo dopo la fine del conflitto. Nel 1920, comunque, l'hangar faceva parte di un'articolata area militare che comprendeva caserme, cucine, officine e abitazioni per ufficiali e sottufficiali e fino al 1925, quando ricevette la visita di Vittorio Emanuele III, ospitava regolarmente dirigibili.

Poi, negli anni successivi, perse la sua funzione, pur continuando a essere parte predominante del complesso progressivamente ampliato con la costruzione di un idroscalo nello specchio d'acqua sottostante e di vari capannoni adibiti a officine e magazzini.

Durante la seconda guerra mondiale tutta l'area fu al centro di violente battaglie ma, forse non a caso, le strutture militari, la rada e l'antistante castello federiciano furono risparmiati. Infatti, finita la guerra, il complesso fu utilizzato come base dalla Boac (British overseas airways corporation), l'allora compagnia aerea statale britannica.

Successivamente, per tutti gli anni '50, l'area continuò a vivere come base militare e l'hangar fu trasformato per accogliere gli alloggi e i circoli degli ufficiali e dei sottufficiali dell'aviazione.



«Aveva perso da tempo la sua funzione, i dirigibili erano relegati ad un passato alquanto remoto, ma l'hangar e tutto quello che gli stava intorno erano ancora vivi», ricorda con commozione Alberto Amata, uno dei fondatori dell'Hangar team che, da figlio di un sottufficiale dell'aviazione, è cresciuto in una abitazione proprio a ridosso dell'hangar. Poi, con la caduta dell'interesse dal punto di vista militare, seguì l'abbandono ed il lento e inesorabile declino.

Appena più giovane di altri miracoli dell'ingegneria quali la Torre Eiffel e del Tower Bridge, il ponte più famoso di Londra di cui, orgogliosamente, sono ancora tenuti in bella mostra i motori per azionare il ponte levatoio, l'hangar non ha avuto altrettanta fortuna:

infatti i poderosi motori che azionavano le sue immense porte a soffietto sono stati smontati intorno agli anni Sessanta e caricati su un camion dell'amministrazione militare per essere portati a Siracusa e da allora se ne sono perse le tracce. E le stesse porte fino a poco tempo fa hanno corso il rischio di essere dismesse.

Ormai comunque l'hangar non pare correre grandi rischi poiché il Comune ha ottenuto l'affidamento dell'area e tutti i segnali sembrano prometterne la rivalutazione. Aperti restano invece gli interrogativi su tutta l'area circostante. C'è, infatti, chi crede ancora nella vocazione industriale di Augusta e chi, al contrario, pensa che lo sviluppo industriale sia stato uno specchietto per le allodole che ha creato numerosi danni ambientali e auspica maggiore attenzione per l'ingente patrimonio culturale. Questi ultimi vorrebbero vedere rivalutata tutta l'area circostante, anche oltre il parco. E, in realtà, la zona gode di un fascino straordinario. La collina sulla quale si erge l'hangar dà proprio sul mare, sulla rada Megaresa. Qui c'è chi pensa di realizzare un porto container e chi invece preferirebbe spingere la leva dello sviluppo turistico.

"L'idea - dice Gianni D'Anna - sarebbe di realizzare un porticciolo turistico, a basso impatto ambientale, con pontili in legno, pronti ad ospitare le imbarcazioni dei visitatori che, attraverso un percorso pedonale di circa 500 metri, potrebbero raggiungere l'hangar e vedere dall'alto la rada col castello Svevo, la rimessa per gli idrovolanti e i forti spagnoli Garsia e Vittoria che fanno da sfondo. Inoltre, per i due forti, anche questi attualmente in restauro, l'idea sarebbe di utilizzarli, l'uno come centro congressi e l'altro come scuola di vela».

Naturalmente la rada dovrebbe essere ripulita dai relitti che la ingombrano, ma anche in questo caso un occhio di riguardo andrebbe riservato a un rimorchiatore dei primissimi anni del secolo scorso e a due dragamine in legno risalenti alla seconda guerra mondiale, attualmente in stato di totale abbandono, mentre meriterebbero sicuramente miglior sorte. E continuando sulla strada dei progetti, c'è chi pensa all'hangar e al parco del Mediterraneo come luoghi ideali per ospitare mostre ed esposizioni e, perché no, anche concerti, spettacoli o appuntamenti sportivi. Le possibilità non mancano, compreso quella di far tornare i dirigibili. E in verità un paio di anni fa un dirigibile è ricomparso. Era un dirigibile della Skycruise, una delle più importanti compagnie internazionali di voli con dirigibile che ha manifestato il suo interesse a utilizzare l'hangar e lo spazio antistante.

**(27 agosto 2008)**