

**Dott. Giuseppe La Greca**  
Vico Montebello 18/20  
98055 Lipari (ME)

Lipari, 25 febbraio 2003

Al Dott. Mariano Bruno  
Sindaco del Comune di  
Lipari

Al Dott. Mario Paino  
Presidente del Consiglio Comunale di  
Lipari

Agli organi di stampa  
Lipari

Oggetto: aviosuperficie di Lipari

Signor sindaco,  
nei giorni scorsi, attraverso un comunicato stampa dell'Ente del 17.02.2003 e da una serie di articoli di stampa ho appreso che Lei intende avviare un "dibattito" sulla problematica per la realizzazione di un'aviosuperficie a Lipari o, in alternativa, a Vulcano.

Nella mia qualità di cittadino, ritengo doveroso manifestarLe la mia opinione in merito a tale problematica e suggerirLe una possibile soluzione alternativa.

Dopo aver ascoltato alcune interviste e aver intuito che si tratta del progetto che localizza l'opera sul "Poggio dei Funghi" di Lipari, ritengo doverLe ribadire, come già fatto qualche anno fa ad altro sindaco, alcune mie personali considerazioni.

Ritengo che occorra fare una seria riflessione, per meglio chiarire la tipologia, i requisiti e le modalità di esercizio delle aviosuperfici.

Le Isole Eolie si confrontano, forse per la prima volta, con una reale prospettiva di ingresso in un mercato, quello aereo, sinora rimasto sconosciuto o "distante". Gli aeroporti a noi più vicini sono quelli di Reggio Calabria e Catania. Quello di Palermo distante circa 4 ore non può ritenersi "vicino". Nel passato alcune compagnie hanno avviato dei servizi di mobilità con elicotteri di piccole dimensioni (6 posti) collegando gli aeroporti di Catania e Palermo. In relazione a tale tipologie di collegamento non conosciamo, alla data attuale, i dati relativi al traffico da e per gli aeroporti, né conosciamo eventuali richieste tali da farci intuire una domanda potenziale.

Ho cercato di analizzare, nella relazione che segue, tutta la problematica partendo dalle definizioni elementari.

### **Tipologie Aviosuperfici**

Il D.M. 10 marzo 1988 definisce <<Aviosuperficie>> un'area idonea alla partenza e all'approdo di aeromobili, che non appartenga al demanio aeronautico di cui all'art. 692 del codice della navigazione e su cui non insista un aeroporto privato di cui all'art. 704 del codice della navigazione. In relazione al loro andamento plano-altimetrico le aviosuperfici si distinguono in

<<Aviosuperfici non in pendenza>> (ANP) e <<Aviosuperfici in pendenza>> (AP), a seconda che la pendenza ottenuta dividendo la differenza tra l'elevazione massima e quella minima lungo l'asse dell'Aviosuperficie per la lunghezza di questa non ecceda il due per cento o superi tale valore.

In relazione alla segnaletica le aviosuperfici si distinguono in <<aviosuperfici munite di segnaletica>> (S), e <<aviosuperfici non munite di segnaletica>> (NS), a seconda che siano o meno munite di segnaletica orizzontale e verticale, indicante al pilota l'ubicazione e le dimensioni dell'aviosuperficie, gli ostacoli che possono condizionare le operazioni di volo e le manovre in superficie, la direzione di avvicinamento preferenziale, la direzione e l'intensità del vento in superficie e, per quanto concerne le idrosuperfici, anche la direzione e l'intensità della corrente.

### Requisiti.

Le aviosuperfici, oltre alle norme specifiche dettate dagli annessi ICAO, devono avere alcuni requisiti preliminari:

- a) le dimensioni devono essere idonee all'effettuazione della corsa di approdo e della corsa di decollo.
- b) l'andamento plano-altimetrico e la resistenza del fondo devono essere idonei alla effettuazione delle operazioni di approdo, di decollo e delle manovre in superficie;
- c) deve esistere sufficiente spazio circostante libero da ostacoli ai fini dell'effettuazione, in condizione di sicurezza, delle manovre di decollo e di approdo;
- d) gli ostacoli eventualmente presenti lungo le traiettorie di decollo e approdo devono essere tali da poter essere superati con i margini previsti dalle norme generali, sia in fase di approdo che di decollo;
- e) per le operazioni notturne in aree geografiche di particolare difficoltà per l'avvicinamento ed in zone urbane, deve essere installato un sistema di guida visiva di planata;
- f) deve essere un'aviosuperficie non in pendenza, avente, comunque, un'inclinazione del piano non inferiore all'1% al fine di evitare l'accumulo di acqua;
- g) deve essere prevista una protezione perimetrale di sicurezza che non deve, comunque, costituire ostacolo;
- h) deve avere soluzioni tecniche idonee ad evitare il propagarsi di incendi ed un sistema di evacuazione.

### 3. Aeroporti minori

In Italia, gli aeroporti minori sono 58. Un'inchiesta di VOLARE sullo stato di fatto rivela che *"gran parte delle aree aeroportuali situate alle porte dei capoluoghi di provincia sono minacciate dalla speculazione edilizia. Il ministero dei Trasporti si disinteressa del problema, le società di gestione e gli aero club esercenti faticano a far quadrare i bilanci: a salvare questo patrimonio del Paese potrebbe essere la Protezione Civile."*

Ecco un elenco dei 58 aeroporti minori italiani. La definizione minore non si deve considerare in senso restrittivo. Nella tabella, vengono indicate le aree in ettari dell'intero sedime aeroportuale. Le dimensioni medie delle piste vanno da 600 x 15 (13 ettari di sedime) di Alzate Brianza realizzato in asfalto ai 1845 x 60 per L'Aquila. Nel caso di Lipari si è parlato di 1.080 x 40 simile a Bresso (70 ettari di sedime), o Bolzano, ma nessuna previsione si può fare per l'area di sedime (nel caso di Bolzano, pista in erba con 50 ettari di sedime).

Aeroporti minori d'Italia						
Nome	Nominativo ICAO	Dimensioni pista (m)	Tipo superficie	Area sedime (ettari)	Ente esercente	Proprietario

Albenga	LIMG	1.560 x 45	Asfalto	165	AVA Spa	Demanio
Alessandria	LILA	850 x 40	Erba	25	AeC Al.	demanio
Alzate Brianza	LILB	600 x 15	Asfalto	13	AVL	privato
Aosta	LIMW	1.240 x 30	Macadam	30	Air Vallee	demanio
Aquino	LIAQ	1.000 x 50	Erba	20	AeC Aquino	demanio
Arezzo	LIQB	750 x 50	Erba	40	AeC Arezzo	demanio
Asiago	LIDA	1.120 x 23	Asfalto	49	AV / Deslex	demanio
Belluno	LIDB	850 x 40	Erba	34	AeC BL	demanio
Biella	LILE	1.500 x 30	Asfalto	40	AeC Biella	demanio
Bolzano	LIPB	1.040 x 45	Erba	50	ABB	demanio
Bresso	LIMB	1.080 x 30	Asfalto	70	AeC Milano	demanio
Calcinate	LILC	600 x 50	Erba	20	AVVAL	demanio
Ca'Negra	LIDC	660 x 50	Erba		ATA Borletti	privato
Capua	LIAU	1.400 x 100	Erba	120	AeC Capua	demanio
Carpi	LIDU	850 x 20	Asfalto	20	AeC Carpi	demanio
Casale Monf.	LILM	1.100 x 60	Erba	83	AeC Casale	demanio
Cremona	LILR	650 x 30	Asfalto	14	AeC CR	demanio
Fano	LIDF	1.300 x 50	Erba	152	Fly Work	demanio
Ferrara	LIPF	900 x 30	Erba	24	AeC FE	demanio
Foligno	LIAF	1.600 x 60	Erba	140	AeC Foligno	demanio
Gorizia	LIPG	1.100 x 60	Erba	90	AeC G. GO	demanio
L'Aquila	LIAP	1.845 x 60	Asfalto	16	AeC AQ	demanio
Latina	LIRL	1.845 x 60	Asfalto	16	AeC Latina	demanio
Legnago	LIDL	610 x 50	Erba	10	AeC Legnago	demanio
Lucca	LIQL	910 x 18	Asfalto	15	A. Serv.Lucca	demanio
Lugo di Rom.	LIDG	800 x 23	Asfalto	34	AeC Lugo	demanio
Mantova	LIDM	900 x 60	Erba	27	Nuvolari srl	demanio
Massa Cinq.	LILQ	720 x 50	Erba	18	AeC Massa	demanio
Modena	LIPM	800 x 20	Macadan	15	AeC Modena	demanio
Novi Ligure	LIMR	1.050 x 30	Erba	41	AVV F. Padova	demanio
Oristano	LIER	800 x 18	Asfalto	136	AeC Oristano	demanio
Padova	LIPU	1.250 x 30	Asfalto	35	Aer.Civ.PD Spa	demanio
Palermo B.F.	LICP	1.220 x 45	Macadam	100	AeC Palermo	demanio

Parma	LIMP	1.640 x 30	Asfalto	60	SOGEAP	demanio
Pavullo	LIDP	900 x 60	Erba	42	ANPDI	demanio
Perugia	LIRZ	1.530 x 45	Asfalto	176	SASE	demanio
Pontedera	LIAT	1130 X 38	Asfalto	39	Piaggio	privato
Ravenna	LIDR	1.200 x 30	Asfalto	181	AeC Ravenna	demanio
Reggio E.	LIDE	1.450 x 50	Macadam	94	Aer RE srl	demanio
Rieti	LIQN	830 x 50	Erba	93	AeC Rieti	demanio
Roma Urbe	LIRU	1.080 x 30	Asfalto	108	Min. Trasp.	demanio
Salerno P.	LIRI	1.100 x 50	Erba	77	SAER	demanio
Sarzana Luni	LIQW	900 x 23	Asfalto	29	AeC Sarzana	demanio
Siena Ampu.	LIQS	1.260 x 30	Asfalto	176	SAER Siena	demanio
Thiene	LIDH	900 x 50	Erba	39	AeC Ferrarin	demanio
Torino Aerit.	LIMA	1.050 x 30	Asfalto		AeC TO	privato
Tortolì	LIET	1.160 x 30	Asfalto	20	Air Sardinia	demanio
Trento	LIDT	980 x 30	Asfalto	24	S.A. Caproni	demanio
Udine	LIPD	730 x 40	Erba	17	AeC Udine	demanio
Valbrembo	LILV	700 x 50	Erba	7	AVAO	demanio
Varese Veneg.	LILN	1.420 x 40	Asfalto	64	Aer Macchi	demanio
Venezia Lido	LIPV	1.060 x 60	Erba	40	Soc. Aer. VE	demanio
Vercelli	LILI	190 x 40	Erba	11	AeC Vercelli	demanio
Vergiate	LILG	800 x 50	Asfalto	125	SIAI Marchetti	demanio
Verona Bosc.	LIPN	1.080 x 22	Asfalto	71	AeC Verona	demanio
Vicenza	LIPT	1.500 x 30	Asfalto	118	Soc. Aer. VI	demanio
Viterbo	LIRV	1.380 x 50	Erba	250	AeC Viterbo	demanio
Voghera	LILH	800 x 50	Erba	24	AeC Voghera	demanio

### **Problemi relativi alla localizzazione**

Prima di affrontare il tema "**localizzazione**", occorre premettere che gli aeroporti, nonostante siano impianti indispensabili per una moderna società, sono strutture che per il loro impatto ambientale fortemente negativo, debbono essere costruite lontano dagli insediamenti residenziali, al pari dei raccordi autostradali, degli stabilimenti petrolchimici, o delle discariche. Per questo i siti individuati per gli aeroporti sono sempre più lontani dalle città, in aree scarsamente antropizzate, su terreni che hanno uno scarso valore agricolo e bassa valenza ambientale, che non presentano ambienti naturali sottoposti o sottoponibili a tutela ambientale. Si pensi che il nuovo aeroporto di Hong Kong è stato realizzato su un'isola realizzata artificialmente, in mezzo al mare, con terra di riporto. Di fatto i vincoli di salvaguardia dell'ambiente (come nel nostro caso il

P.T.P., o le Riserve Naturali Orientate, ecc.), contrastano con la necessità di avere un aeroporto poco distante dalle città quindi rapidamente e comodamente raggiungibile, come ad esempio Milano Linate; o addirittura di averlo in centro città, come lo era l'oramai mitico cimelio storico Tempelhof Flughafen di Berlino che, proprio per la sua centralità, è stato vitale durante la guerra fredda (1948).

I mezzi di collegamento - La recente crescita esponenziale dei viaggi aerei ha fatto sì che il solo utilizzo dei mezzi su gomma collettivi od individuali per raggiungere gli aeroporti, specie gli internazionali, non permetta di avere un servizio soddisfacente, vuoi per l'inevitabile congestione del traffico su gomma, vuoi per problemi di parcheggio e di custodia nelle aree aeroportuali. (penso alle aree di parcheggio per Lipari). Confrontando un viaggio intercontinentale si è visto come, dal 1960 al 1990, i tempi legati al volo si siano dimezzati, mentre quelli impiegati a terra risultano quasi raddoppiati a causa dell'intasamento delle infrastrutture viarie di accesso e dell'affollamento delle aree di controllo e sosta aeroportuali; la durata complessiva del viaggio è rimasta, quindi, incredibilmente la stessa. Si è passati dai tempi in cui il numero contenuto dei passeggeri degli aerei poteva essere gestito con qualche corsa di pullman, magari integrata dai servizi di auto a nolo, ai tempi in cui nelle grandi aerostazioni transitano decine e decine di migliaia di passeggeri/giorno, vale a dire decine di milioni di passeggeri/anno. Ciò rende impossibile la gestione specie per i trasferimenti da e per l'aerostazione e talvolta all'interno della stessa, con solo i vettori su gomma. La soluzione individuata all'inizio degli anni '90, è stata quella di ricorrere al mezzo su rotaia, dando sin da allora avvio alle dovute infrastrutture di collegamento ferrovie-aeroporti, in quanto, soltanto con questo mezzo, proprio per le sue caratteristiche intrinseche, è possibile garantire, ai passeggeri: puntualità, rapidità, frequenza e comodità. Al contrario delle aerostazioni, le stazioni ferroviarie e metropolitane, sono tanto più funzionali per la mobilità e quindi tanto più gradite alla popolazione, quanto più sono diffuse e ben collegate fra loro all'interno delle città ed hanno inoltre, rispetto ai concorrenti, un impatto ambientale complessivo, per passeggero trasportato, veramente trascurabile. Per queste loro specificità complementari, i due vettori, treno ed aereo che per il passato, o si ignoravano od erano in competizione, si sono alleati a tal punto che in alcuni paesi è divenuta un lucroso business per le compagnie pubbliche e private.

Il problema di un'aviosuperficie nell'isola di Lipari o fuori dal territorio di Lipari dovrà confrontarsi, quindi, con due ordini di problemi:

- i mezzi di collegamento interni su gomma fra Lipari centro e la stazione aerea;
- i mezzi di collegamento terra-mare-stazione aerea nella previsione di un'aeroporto collocato nella costa prospiciente le Isole Eolie.

Il servizio aereo, dicevamo, sulla terraferma, per ragioni economiche ed anche di monopolio, si è riorganizzato e al momento gli aeroporti sono suddivisibili in tre categorie:

- a) gli aeroporti intercontinentali detti "**hub**" cioè perno o fulcro, che normalmente hanno un numero di passeggeri/anno superiore ai 10-15 milioni e sono operativi sulle 24 ore;
- b) gli aeroporti internazionali detti "**spoke**" cioè raggio, di norma abilitati sia ai voli continentali sia ad alimentare gli "hub" e di norma sono operativi solo dalle 6 alle 22.
- c) gli aeroporti di città, che dopo aver avuto un notevole ridimensionamento proprio per il negativo impatto sulla vita stessa della città, ora conoscono una inversione di tendenza ai vettori a basso impatto ambientale di recente introdotti dalle compagnie aeree.

Di pari passo e per conseguenza, i collegamenti su rotaia indirizzati agli "hub" si sono via via specializzati principalmente seguendo queste principali modalità:

- il collegamento dal centro città all'aeroporto viene effettuato con un servizio dedicato ed è l'esempio del collegamento tra Londra (stazione di Paddington) e l'hub di Heathrow o del collegamento di Hong Kong con il suo hub di Chek Lap Kok. Questo tipo di servizio, con treno navetta, ad esclusivo servizio dell'"hub" viene per la maggior parte effettuato in presenza di grandi conurbazioni urbane in grado di generare da sole una grande domanda di servizio aereo;
- il collegamento tra aree metropolitane ed hub viene effettuato realizzando stazioni ferroviarie

di tipo passante, o sotto l'hub o affiancate. E' il caso tipico di Amsterdam Schiphol o di Zurigo Kloten. La stazione ferroviaria è principalmente inserita sulla rete ferroviaria A.V., o comunque sulle principali direttrici nazionali o internazionali. In questa tipologia rientra anche il caso di Parigi Charles de Gaulle in quando nell'aerostazione si fermano tutti i treni A.V. della direttrice Lione - Lille. Inoltre è presente un collegamento metropolitano veloce (RER) con il centro Città e la restante rete metropolitana;

- il semplice collegamento con treno delle ferrovie o metropolitana tra la città e l'aeroporto ed è il caso, ad esempio, di Barcellona e Berlino.

Per quando concerne gli "hub" italiani, l'aeroporto di Fiumicino è al momento collegato a Roma con treni FS dedicati da Roma Termini e Fiumicino ed è pure collegato con l'hinterland romano, con treni regionali.

Milano Malpensa 2000, in cui è già stata realizzata una stazione ferroviaria passante, manca ancora di un collegamento ferroviario completo. Attualmente Malpensa si può raggiungere, per ferrovia, utilizzando il collegamento delle Ferrovie Nord Milano da Milano Cadorna fino alla stazione di Rescaldina e quindi trasbordando con pullman dedicato. Per chi utilizza le Ferrovie dello Stato si va in treno fino a Gallarate e di qui si arriva a Malpensa, in pullman o taxi.

#### **Principali Aeroporti italiani e distanze dal centro città:**

<b>Alghero – Fertilia</b>	<i>Distanza dal centro città: 10 km</i> <i>Collegamenti Bus: da e per Alghero, (durata viaggio 15')</i>
<b>Ancona - Raffaello Sanzio</b>	<i>Distanza dal centro città: 18 km</i> <i>Collegamenti Bus: da e per terminal (durata viaggio 30')</i>
<b>Bari – Palese</b>	<i>Distanza dal centro città: 11 km</i> <i>Collegamenti bus: da e per Piazza Massari, ogni 50' (durata viaggio 40')</i> <i>O da e per la stazione ferroviaria di Bari (durata viaggio 25')</i>
<b>Bergamo - Orio al Serio</b>	<i>Distanza dal centro città: 4 km</i> <i>Collegamenti Bus: da e per la stazione ferroviaria di Bergamo</i>
<b>Bologna - Guglielmo Marconi</b>	<i>Distanza dal centro città: 7 km</i> <i>Collegamenti Bus: da e per la stazione ferroviaria, ogni 30' (09.00 - 22.00)</i>
<b>Cagliari - Mario Mamei</b>	<i>Distanza dal centro città: 6 km</i> <i>Collegamenti Bus: (durata viaggio 10')</i>
<b>Genova - Cristoforo Colombo</b>	<i>Distanza dal centro città: 6 km</i> <i>Collegamenti Bus: da e per le stazioni ferroviarie, ogni 30' (06.00 - 22.40)</i>
<b>Milano – Malpensa</b>	<i>Distanza dal centro città: 46 km</i> <i>Collegamenti Bus: da e per la Stazione Centrale, ogni 30' (07.30 - 17.30)</i>
<b>Milano – Linate</b>	<i>Distanza dal centro città: 10 km</i> <i>Collegamenti bus: da e per la stazione centrale, ogni 20' (05.40 - 24.00) O da e per piazza S. Babila (centro città) ogni 15' (05.35 - 00.50)</i>
<b>Pisa – Galileo Galilei</b>	<i>Distanza dal centro città: 2 km</i> <i>Collegamenti Bus: (n. 7) da e per il centro città, ogni 15' (06.35 - 22.25)</i>
<b>Roma - Ciampino - G.B. Pastine</b>	<i>Distanza dal centro città: 14 km</i> <i>Collegamenti Bus: da e per la stazione ferr. Ciampino, ogni 20' (durata viaggio 15')</i>

*Distanza dal centro città: 36 km*

**Roma Fiumicino - L. Da**

**Vinci**

**Venezia - Marco Polo**

*Distanza dal centro città: 12 km*

*Collegamenti Bus: da e per Piazzale Roma (parcheggio principale), ogni 30'*

*o da e per la stazione ferroviaria di Mestre, ogni 30'*

**Torino - Caselle**

*Distanza dal centro città: 16 km*

*Collegamenti Bus: (n. 3) da e per il centro città, ogni 30' (05.45 - 22.30)*

### **Modalità di gestione**

Le risparmio in questa sede tutta la problematica relativa alla gestione e le disposizioni per costituire le società di capitali per la gestione dei servizi e delle infrastrutture degli aeroporti.

### **Norme sull'impatto acustico**

I Comuni di rilevante interesse paesaggistico ambientale o turistico possono individuare, nel quadro della classificazione acustica prevista dall'art. 4, valori inferiori a quelli determinati dal DPCM 14 novembre 1997, ai sensi della lett. a) del comma 1, art. 3 della Legge 447/1995.

I Comuni devono richiedere ai titolari dei progetti predisposti per la realizzazione, la modifica od il potenziamento delle opere elencate dall'art. 8, comma 2, della l. 447/1995, ed a corredo degli stessi, apposita documentazione di impatto acustico, ogni volta che la valutazione relativa agli effetti acustici sia comunque imposta dalle esigenze di tutela salvaguardate dalle norme della presente legge. Si tratta in particolare delle seguenti opere: aeroporti, aviosuperfici, eliporti (...). Non ritengo di dover riportare l'intera normativa di riferimento ma mi limito a darne una breve elencazione.

#### Normativa di riferimento sull'impatto acustico

1. Decreto Ministeriale 31 ottobre 1997

2. D.P.R. 9/11/1999 n. 476 "Regolamento recante modificazioni al Dpr 11/12/1997 n. 496, concernente il divieto di voli notturni" (Gazzetta Ufficiale n. 295 del 17/12/1999)

3. Decreto Ministero Ambiente 3 dicembre 1999 "Procedure antirumore e zone di rispetto negli aeroporti"(Gazzetta Ufficiale n. 289 del 10-12-1999).

### **Le misure di salvaguardia di carattere ambientale**

Oltre gli aspetti di salvaguardia di carattere ambientale già visti nel corso della trattazione risulta presentati al Senato della Repubblica alcuni disegni di legge che restringono il campo non soltanto della realizzazione di aviosuperfici ma, addirittura, il volo a bassa quota e l'atterraggio di aerei turistici in aree montane o collinari al fine di assicurare la salvaguardia dell'ambiente naturale, la tutela della fauna selvatica e la prevenzione dell'inquinamento acustico.

In applicazione dell'articolo 11, comma 3, lettera h), della legge 6 dicembre 1991, n.394, il sorvolo turistico e l'atterraggio nei parchi e nelle riserve naturali, siano essi nazionali o regionali, devono essere espressamente autorizzati, di volta in volta, dagli enti gestori e solo per riconosciuti motivi di pubblica utilità o di ricerca e divulgazione scientifica.

### **Le aree prossime agli aeroporti**

Particolare attenzione va posta alla disciplina dei vincoli alla proprietà privata in prossimità degli aeroporti, contenuta nell'articolo 714 e seguenti del vigente testo del codice della navigazione, quale risulta da modifica introdotta dalla legge 4 febbraio 1963, n. 58.

Esistono particolari limitazioni per tutte le attività in prossimità degli aeroporti, che possano costituire un potenziale richiamo per i volatili, la compatibilità delle costruzioni con le emissioni acustiche, la regolamentazione ai fondamentali criteri stabiliti in questa delicata materia dalla

normativa comunitaria e da quella tecnica ICAO.

**L'aridificazione, ovvero la desertificazione ambientale e umana.** Quando si pensa alla desertificazione si considerano, in genere, gli esodi africani e le dune che invadono i campi. Da noi la desertificazione assume altre forme senza per questo essere meno distruttiva e violenta. Il trasferimento di massicce quote di lavoratori dall'agricoltura all'industria, l'emigrazione, la perdita d'identità, la cementificazione sono tutti fenomeni che hanno colpito il nostro paese e il Sud in particolare e sono parte del processo che oggi chiamiamo desertificazione. Nel nostro caso il rischio è evidente. Il Poggio dei Funghi è un'area verde, il nostro polmone verde, e non possiamo rischiare di desertificare il cuore dell'isola. Dopo l'aviosuperficie non si potrà dire di no allo sfruttamento minerario e quello che oggi è un'area di vasta macchina mediterranea diventerebbe una zona arida.

In tale prospettiva ritengo che occorra una forte azione dell'Amministrazione per controllare il forte impatto dell'uomo in realtà incontaminate. Non parlo soltanto di Poggio dei Funghi, ma di Palmeto, Monte Pilato, Monte Chirica.

Si debbono evitare ulteriori danni provocati dal dissesto idrogeologico, e perciò diventa sempre più necessario un restauro del nostro paesaggio attraverso il ripristino dei sistemi tradizionali, e la rinaturalizzazione di parti del territorio comunale interessate da fenomeni di discariche abusive.

Perché dico **“no”**

L'ipotesi di cui si discute prevede l'utilizzo di aeromobili la cui capienza è superiore ai 50 posti, o adatta a "voli charter". La superficie interessata alla realizzazione dell'aviosuperficie, piazzali e relative infrastrutture di servizio si sviluppa su un sedime di circa 40 ettari. La lunghezza fisica della pista risulta di mt. 1280, la larghezza della pista vera e propria è di circa 30/40 metri, mentre la larghezza della runway è di circa 150 metri di larghezza. Il piazzale ubicato a sud della pista si sviluppa su una superficie di circa 4 ettari e comprende: un fabbricato su due livelli adibito a più funzioni quali aerostazione, uffici di servizio e torre, locali di ristoro e commerciali; infrastrutture di servizio; infrastrutture dislocamento VV.FF.; Hangar, zona carburanti e piazzole sosta veicoli. E' stata prevista un'ampia area di parcheggio. Non conosco l'eventuale strada di accesso all'intera struttura, né il costo della stessa.

Il costo complessivo dell'opera è stato calcolato in circa 16 milioni di euro, di cui 7/8 per il movimento terra (è facile comprendere da questo dato che buona parte delle colline latitanti il poggio dei funghi verranno sbancate per essere utilizzate da riempimento dei canali lato sud del vallone fiume bianco).

Ritengo che per le Isole Eolie sia importante, molto importante, avere collegamenti aerei, ma che i **"costi"**, specificatamente per l'area del Poggio dei Funghi, siano insostenibile. Si tratta di un'opera eccessiva per l'isola di Lipari, un'opera che stravolgerebbe completamente il cuore dell'isola distruggendo un ambiente non antropizzato, ancora interessato dalla macchia mediterranea, dove, grazie all'assenza di strade di accesso, ancora esiste un'habitat naturale per le specie animali dell'isola, per non parlare dello smantellamento di colle S. Elmo e di una parte del monte S. Angelo per il livellamento dei canali. Opere che sicuramente muteranno l'assetto complessivo dell'isola. Il regime dei venti, e tutta una serie di conseguente fisiche non prevedibili in questa sede. Opere irreversibili. Non posso entrare nel merito del progetto vero e proprio che non conosco, ma certamente l'impatto ambientale e l'impatto acustico su Lipari, Canneto e Quattropani, sarebbero devastanti. Il progetto, a mio parere, non potrebbe superare la valutazione d'impatto ambientale, mettendo a rischio tutta una serie di finanziamenti rivolti allo sviluppo sostenibile. Qualcuno ha accennato alle operazioni di protezione civile. Parliamone un attimo: non è possibile ipotizzare un uso degli aerei per l'evacuazione delle popolazioni delle altre isole verso Lipari. Dobbiamo, quindi, pensare ad un utilizzo degli aerei per spostare la popolazione di Lipari fuori dall'isola. Vorrei conoscere in quali piani di protezione civile regionale e/o

nazionale è presa in considerazione tale ipotesi e con quali modalità. Non possiamo approfittare di una vicenda drammatica per coprire investimenti economici indirizzati in tutt'altra direzione. Da qui il mio **no** alla realizzazione dell'aviosuperficie di Lipari.

Le mie personali proposte:

L'amministrazione comunale di Lipari, a mio modesto avviso, ha due alternative:

- a) una ipotesi di breve periodo;
- b) una ipotesi di medio periodo.

Veniamo alla prima ipotesi.

Nel breve termine, in attesa della realizzazione dell'aeroporto delle Eolie in terraferma, propongo di avviare una serie di colloqui con la società che gestisce l'aeroporto di Reggio Calabria, con il supporto, anche economico, della Regione Siciliana e della Provincia Regionale di Messina. Un accordo organico con tale aeroporto da collegare con un servizio dedicato (aliscafo e/o nave veloce diretto Lipari-aeroporto) in un tempo massimo di 80 minuti, ci consentirebbe di ridurre i tempi di arrivo e partenza da Lipari rispetto alle soluzioni attuali. Concordando le coincidenze con le rotte più importanti per Roma e Milano, sia all'andata che al ritorno, e con la possibilità di utilizzare l'approdo dell'aeroporto come in atto realizzato dalla Provincia Regionale di Messina. Non si tratta di una durata eccessiva. Basti ricordare che la percorrenza media per gli aeroporti più importanti (Bologna, Genova, Milano, Venezia, Torino, Roma), dai propri centri città è di circa 30 minuti, per non parlare delle operazioni di check in e/o di ritiro dei bagagli e di controllo imposti dopo l'attentato dell'11 settembre. Nel nostro caso tali operazioni andrebbero fatte a Lipari con la consegna ed il successivo ritiro del bagaglio direttamente a Lipari per sveltire i tempi.

Ipotesi di medio termine.

L'amministrazione comunale precedente ha aderito ad una società con i comuni della costa saracena per la realizzazione di un aeroporto denominato "Aeroporto delle Eolie"; Ritengo che vada fortemente sostenuta la realizzazione di un'aeroporto fuori dalle Isole Eolie raggiungibile con una percorrenza massima di 60 minuti. Un'aeroporto collegato attraverso un servizio dedicato (aliscafo e/o nave veloce diretto Lipari-aeroporto.) con i medesimi vantaggi già indicati nella prima ipotesi.

Mi scuso per la lunghezza della mia nota, ma l'argomento richiede la massima attenzione da parte di tutti e la piena conoscenza delle problematiche connesse alla realizzazione ed alla gestione di un'aviosuperficie, mi auguro di poter stimolare la ricerca di soluzioni alternative alla impossibilità, a mio parere, di realizzazione un'aviosuperficie su Lipari.

Cordiali Saluti.

Giuseppe La Greca