



Legambiente Circolo delle Isole Eolie

Spett. Le Regione Siciliana
Assessorato Territorio e Ambiente
Dipartimento Urbanistica
Direttore Generale Dott. Sergio Gelardi

Spett. Le Regione Siciliana
Assessorato Territorio e Ambiente
Dipartimento Demanio Marittimo
Direttore Generale Dott. Giovanni Arnone

Spett. Le Regione Siciliana
Assessorato Territorio e Ambiente
Dipartimento Ambiente
Servizio 1 VAS – VIA
Direttore Generale Dott. Natale Zuccarello

Spett. Le Regione Siciliana
Assessorato Turismo, Sport e Spettacolo
Direttore Generale Dott. Marco Salerno

Spett. Le Regione Siciliana
Assessorato Beni Culturali
Soprintendenza Beni Culturali e Ambientali
Di Messina

Spett. Le Amministrazione Provinciale
Di Messina

Spett. Le Circonscrizione Doganale Palermo
Direttore Dott. Davide Miggiano

Spett. Le Ufficio del Territorio - Ministero delle Finanze
Sede di Messina

Spett. Le Regione Siciliana
Assessorato Infrastrutture
Genio Civile di Messina
Ing. Capo Gaetano Sciacca

Spett.Le Capitaneria di Porto di Milazzo

Spett.Le Comando Vigili del Fuoco
Di Messina

Spett.Le Comando Marittimo autonomo della Sicilia
(Marisicilia) sede di Augusta

Spett.Le Comando Zona Fari
Di Messina

Spett.Le Azienda Sanitaria provinciale di
Messina

All'Autorità Garante della concorrenza e del mercato

E p.c.

Spett.Le Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
Direzione per la Difesa del mare
Dipartimento per le risorse idriche

Spett.Le Regione Siciliana
Assessore Beni Culturali e
Dell'identità Siciliana
Palermo

Oggetto: Rifunionalizzazione del sistema portuale con finalità commerciale, crocieristica e diportistica di Marina Corta, Sottomonastero, Marina Lunga e Pignataro dell'isola di Lipari.

Convocazione conferenza di servizio ex art. 1 comma 4 L.R. 3/2009 approvazione del progetto definitivo dei soli porti turistici di Marina Corta – Marina Lunga – Bagnamare e Pignataro ai fini del rilascio in favore del Comune di Lipari della Concessione demaniale Marittima.

Ente locale richiedente: Comune di Lipari

Il sottoscritto, Dott. Giuseppe La Greca, quale presidente del circolo Legambiente delle Isole Eolie:

vista: la delibera di G.M. n. 25 del 06.04.2012, con la quale l'amministrazione, pubblicata sull'albo pretorio on-line il 18 aprile 2012;

vista la richiesta di cui all'oggetto prot. 12803 del 06.04.2012;

visto ogni altro atto presupposto, conseguente o comunque connesso, quantunque non conosciuto.

Propone ricorso avverso i provvedimenti sopra indicati per i seguenti motivi

L'arcipelago delle Eolie è formato da sette suggestive isole vulcaniche oltre a cinque più piccole che - pur riconducibili alla medesima storia geologica - sono emerse dall'acqua e si sono presto diversificate nei loro caratteri più significativi: selvagge e brulle alcune, rigogliose e accoglienti altre, ma tutte interessate ai flussi migratori dei popoli navigatori del Mediterraneo fin dal 4000 a. C.

L'arcipelago è un sistema di rilievi sottomarini di origine vulcanica, che si innalzano da fondali varianti da 1400 a più di 3000 metri, la cui origine risale a circa un milione di anni fa. L'Arcipelago Eoliano è caratterizzato dalle sue peculiari caratteristiche ecologiche terrestri e marine, dalla sua recente ed affascinante storia geologica, nonché dal suo rilevante valore naturalistico, essendo molte aree interessate da fenomeni di vulcanismo e di idrodinamismo unici nel Tirreno, oggetto di studio da parte di studiosi di tutto il mondo in particolare per le biocenosi delle zone caratterizzate da idrotermalismo.

Le Isole Eolie sono infatti uno straordinario esempio del fenomeno vulcanico ancora in corso. Studiate sin dal XVIII sec. le Isole hanno fornito alla vulcanologia due tipi di eruzione (vulcaniana e stromboliana) e hanno occupato, di conseguenza, un posto eminente nell'educazione di tutti i geologi per oltre 200 anni. Il sito continua fino ad oggi ad arricchire il campo degli studi vulcanologici: la morfologia delle isole vulcaniche rappresenta infatti un modello storico nell'evoluzione degli studi della vulcanologia mondiale.

L'isola di Lipari - la più grande dell'arcipelago - si presenta montuosa e frastagliata. Alle due cime principali si susseguono piccole zone pianeggianti e un'area leggermente in discesa in cui si sorge il paese di Lipari. Il centro urbano principale si estende lungo le due pittoresche insenature di 'Marina Lunga' e di 'Marina Corta' e si raccoglie attorno al suo castello, una fortezza naturale costruita su una rocca circondata da cinquecenteschi bastioni spagnoli, mostrando numerose testimonianze del passato.

L'isola - come del resto tutte le altre dell'arcipelago - ha natura vulcanica e la sua evoluzione geomorfologica si colloca a cavallo di un lungo intervallo di tempo di oltre un milione e cinquecento anni circa, durante il quale ben dodici vulcani sono intervenuti a modellare la sua particolarissima morfologia; ancora oggi, sull'isola sono presenti fenomeni termali tipici delle aree vulcaniche. Ricca di ossidiana e di leggera pietra pomice l'isola offre al visitatore una serie di splendide calette, lunghe distese di sabbia e anche alcune spiagge praticamente inaccessibili da terra. Come le altre isole dell'arcipelago, anche il patrimonio naturalistico di Lipari è messo oggi a serio rischio a causa di alcune scelte tra le quali quella della realizzazione di un'avio superficie cassata dal Piano Regolatore Generale del Comune di Lipari per la sua incidenza fortemente negativa sull'ambiente. Importantissimo centro di traffici per il commercio della preziosa ossidiana fin da tempi remotissimi, l'isola rappresenta oggi uno dei maggiori punti di riferimento per lo studio della successione di civiltà nel bacino mediterraneo; in particolare, l'area su cui sorge l'imponente mole del Castello - edificato sul contrafforte naturale che si innalza sulla piana costiera di Diana - è sempre stata un rifugio naturale per gli isolani fin dall'età Neolitica. La zona si presenta, oggi, caratterizzata dalle fortificazioni erette dagli Spagnoli nella seconda metà del XVI secolo; in realtà, però, in essa sono inglobate importanti testimonianze del passato, che vanno dai resti di villaggi dell'Età del Bronzo fino a mura e torri di epoca medioevale e successiva. Di particolare rilievo, le collezioni custodite presso il Museo Eoliano.

La peculiare posizione geografica e il fatto che - nei secoli - abbiano conosciuto la visita di numerosi popoli (dai Siculi ai Greci, dai Romani ai Normanni e agli Aragonesi)

hanno consentito di creare un vero e proprio Parco Archeologico che oggi ricomprende i siti eoliani più significativi, tutti caratterizzati dal fatto di ricostruire ciascuno con un suo contributo, tassello per tassello, la storia omogenea del passaggio in quell'area di civiltà e conquistatori.

Le isole Eolie sono state incluse nel dicembre del 2000 nella **World Heritage List**, la lista dei Siti riconosciuti e dichiarati dall'UNESCO come Patrimonio dell'Umanità, in ragione del loro *valore universale eccezionale* e della sussistenza delle *condizioni e garanzie di integrità* conferite dalle legislazioni e dagli strumenti di salvaguardia. Nel nostro Paese, ricchissimo di storia, cultura e monumenti, le Isole Eolie insieme al Parco del Cilento e le Cinque Terre sono gli unici esempi di patrimonio naturale dichiarato bene dell'Umanità. La deliberazione dell'UNESCO è avvenuta dopo sei anni di istruttoria. Integrità di flora, fauna, paesaggio, suolo, risorse idriche e aria nonché i caratteri salienti del territorio eoliano sono le ragioni che hanno determinato l'attribuzione di tale prestigioso riconoscimento. Ma, nello specifico, il fattore che, in special modo, ha assicurato all'arcipelago delle Eolie l'inclusione nella World Heritage List, è stata la valutazione effettuata dalla IUCN - International Union for the Conservation of Nature and Natural Resources:

"I peculiari aspetti vulcanici delle isole rappresentano in maniera esemplare l'oggetto degli studi della vulcanologia mondiale. Grazie alle ricerche avviate nel XVIII secolo, le isole hanno consentito l'approfondimento dei due tipi di eruzione (vulcaniana e stromboliana) e la trattazione dei temi più importanti della vulcanologia e geologia moderne contribuendo alla formazione di una classe di scienziati in oltre 200 anni di ricerche. Le isole continuano ancora oggi ad essere un ricco terreno di studi e continui processi che ancora stanno mutando l'aspetto del paesaggio e la composizione geologica dell'arcipelago".

Superfluo argomentare in merito a come le caratteristiche geomorfologiche delle Isole Eolie sono state e sono tutt'ora fortemente condizionate dall'intensa attività vulcanica. Le Isole Eolie sono, infatti, la sommità degli apparati vulcanici emergenti, in parte attivi, di un arco magmatico sottomarino in evoluzione, che quindi rende dominante nell'immagine paesaggistica eoliana, il tematismo vulcanologico.

La presenza di un arco magmatico anomalo e di vulcani in attività ha reso le Eolie un centro di primario interesse per la Scienza della Terra. La continuità quasi ininterrotta dell'insediamento umano e la centralità delle Eolie nel Mar Tirreno meridionale, hanno prodotto culture che hanno lasciato resti di straordinario interesse storico ed artistico. Le Isole Eolie sono state nei secoli più recenti un regno lontano e sconosciuto, ma data la posizione geografica e le loro vicende storiche, sono state spesso considerate protagoniste di una cultura e una civiltà proprie, autonome e spesso diverse dalla regione a cui geograficamente appartengono. Ne sono espressione il mito incentrato sulla propria realtà geografica e sulla millenaria capacità umana di controllare un ambiente difficile e inospitale. Sono gli elementi naturali - acqua, fuoco, aria e terra - a costituire lo spazio eoliano, facendone un territorio singolare, unitario e unico. Eppure ogni isola è in grado di cambiare tra loro questi elementi, ricavandone un'immagine, una fisionomia, una propria organizzazione spaziale e temporale.

Fin dall' antichità queste isole, proprio per lo spettacolo delle coste alte e scoscese, degli scogli scolpiti dall'erosione del mare e del vento, per i vapori emanati dalle loro viscere, dovettero offrire ai primi viaggiatori in transito nel Tirreno meridionale, un terreno fertile per indagini scientifiche, per ricerche di elementi curiosi, per descrizioni liriche, per meditazioni interiori, una fucina di sensazioni, di uomini, di avvenimenti e di impressioni da riportare nei loro libri.

Secondo la mitologia classica le Isole Eolie erano la dimora di Eolo, Dio dei venti, che egli teneva racchiusi in una grotta. Per la mitologia romana, invece, il Dio del fuoco era

Vulcano, la cui dimora si trovava nell'omonima isola dell'arcipelago eoliano. Proprio da Vulcano nascerà, alla fine del Medioevo, il nome delle montagne di fuoco che chiamiamo vulcani. L' Arcipelago di Eolo e di Vulcano non ha mai cessato di richiamare viaggiatori di ogni provenienza: nel '500 fu Tommaso Fazello a far tornare le Eolie alla ribalta, utilizzando numerose notizie di autori classici greci e latini:

"...La Sicilia, essendo chiusa da tre lati, dalla parte del lato settentrionale ha vicine dieci isole, benché gli antichi ne abbiano poste solamente sette, comunemente dette Liparee, Vulcanie ed Eolie..... Ai nostri giorni, consumata ormai la materia, Lipari ha smesso di emettere fuoco da parecchi anni..."

Viaggiatori dei secoli successivi ci daranno ragguagli precisi, descrizioni o disegni di cose viste, di episodi vissuti. Uno dei più importanti stranieri approdati nelle nostre Isole è Déodat de Dolomieu, naturalista, geologo, pioniere della moderna vulcanologia, che visitò le Eolie nel luglio 1781. Da questa esperienza nacque un' opera di serio valore scientifico. Il suo racconto, incentrato sulla considerazione delle isole, delle rocce e dei fenomeni vulcanici, è interrotto soltanto da riferimenti mitologici e dalla rievocazione di leggende alto medievali. Per Jean Houel, pittore e incisore francese, le Eolie furono un crogiolo di sensazioni e di scoperte, che egli ricordò principalmente attraverso i colori e gli effetti cromatici dell' ossidiana, della lava e dello zolfo. Avvicinandosi a Lipari, rimase colpito dalle rive e dalle rocce rischiarate dagli ultimi raggi del sole, i cui colori *"apparivano più belli e la certezza di veder sparire ogni cosa nell' oscurità della notte rendeva più vivo e prezioso l' incanto di quel momento"*.

Certamente lo scrittore più celebre che ebbe modo di visitare le Eolie è Alexandre Dumas. Il racconto della sua permanenza alle Isole è vivace e pittoresco, a volte esuberante. Dumas rimane affascinato dalla natura, dalle abitudini culinarie, dai vini locali, dai colori del mare che per un gioco di luci ricco di armonia,

Curiosità, entusiasmo e nostalgia sono gli elementi fondamentali che hanno spinto il disegnatore francese Gaston Vuillier (1846-1915) alla volta delle Isole Eolie. Egli narra la sua esperienza in prima persona, rendendo il lettore più partecipe. Per Vuillier le Eolie costituiscono un' entità ambivalente: da una parte il loro sapore esotico, dall' altra l' esistenza di forti richiami a una realtà sociale ben precisa e dura, come quella dei minatori della pomice.

Chi però rimase più impressionato dagli aspetti paesaggistici dell' Arcipelago fu Arciduca Luigi Salvatore d'Austria tanto che, a partire dal 1875, i soggiorni alle Eolie si fecero più frequenti. La sua residenza abituale, a Lipari, era una casa di campagna in cima al promontorio che si affacciava su due insenature:

"...Da questo punto si offre un meraviglioso panorama e una veduta di Lipari e uno scorcio di Stromboli. Ristoratrice è anche l' aria che qui si respira..."

Sicuramente l' Arciduca, anche quando diminuì i suoi soggiorni alle Isole, ebbe nel cuore e davanti agli occhi il ricordo delle sue amate isole che, così magnificamente, descrive:

"Immerse nell' incantevole mare di Sicilia, queste piccole isole in modo singolare catturarono l'animo mio, sia che mi apparissero durante le raffiche tempestose, sia che le contemplassi disseminate di vigneti nell'estate, somiglianti a smeraldi in un mare di zaffiri".

Le bellezze naturali ed i vari aspetti geologici e vulcanologici, assieme ai settemila anni di storia testimoniati dalle citazioni di poeti e scrittori dell'antichità, **impongono un coerente ed impegnato lavoro di salvaguardia e conservazione del patrimonio, ma anche e soprattutto l'individuazione di quegli indirizzi di governo dello sviluppo socio-economico e di quelle trasformazioni territoriali capaci di mantenere nel tempo l'integrità dei valori che hanno consentito il riconoscimento del sito come Patrimonio dell'Umanità**. Si tratta di riconoscere l'unità dei valori umanistici, archeologici, etno-antropologici e naturali presenti nell'arcipelago e progettare una loro

gestione e valorizzazione, coerente e organica. **Per questo è da rivedere l'idea di un grande porto privato, nel tratto che va da Marina Corta a Pignataro, per barche da diporto e navi da crociera, con centri commerciali che cancellerebbe la più importante, se non l'unica baia dell'isola di Lipari attraverso banchine e muraglioni.** L'Unesco si è espresso negativamente verso un progetto che prevede un impatto ambientale e paesaggistico di queste dimensioni da realizzare in assenza di un Piano Regolatore dei Porti. (*Undertake a thorough and comprehensive environmental impact assessment of the proposed enlargement of the port of Lipari, including an analysis of the impact on the World Heritage property by cruise ships.* DECISIONS ADOPTED AT THE 31st SESSION OF THE WORLD HERITAGE COMMITTEE (CHRISTCHURCH, 2007) 24. Isole Eolie (Aeolian Islands) (Italy) (N 908) - Decision: 31 COM 7B.24.)

Così come era sbagliata l'ipotesi di realizzare in un sito di interesse naturalistico l'aeroporto di Lipari. Troppi errori sono stati perpetrati in nome di un turismo di massa e da picchi stagionali che depredano il territorio, piuttosto dobbiamo tendere ad un turismo fatto di "viaggiatori"; cultori del bello e rispettosi della natura e per tutti i mesi dell'anno. Facendo leva sulla possibilità di presentare un'offerta articolata nel corso dell'anno di prodotti turistici, culturali, agricoli e artigianali, in grado di garantire lavoro agli eoliana ed alle future generazioni.

Previsioni del Piano Territoriale Paesistico delle Isole Eolie

Il P.T.P., prevede due articoli in merito alla portualità l'art. 44, "Opere Marittime costiere e portuali", e l'art. 45 per la portualità dell'isola di Lipari.

L'Art. 44 richiede che *"La progettazione di nuove opere marittime, l'adeguamento o la trasformazione di opere esistenti e delle strutture di servizio connesse, ai fini della possibilità di esame ed eventuale nulla osta della soprintendenza, devono essere sempre studiate, progettate e proposte in unica soluzione con il contesto delle aree e delle infrastrutture connesse."* *Comunque tutti i progetti di opere marittime debbono essere accompagnati da studi approfonditi di valutazione di impatto ambientale, relative all'opera ed al contesto delle aree ed infrastrutture connesse, come previsto dalla normativa in materia e da studi sul paesaggio che assicurino un corretto inserimento nel paesaggio visivo circostante.*

L'articolo 45, sul sistema portuale di Lipari, detta norme ancora più precise: *Il problema, con particolare riferimento al sistema portuale di Lipari, non può essere affrontato a livello di semplici attrezzature portuali, di opere a mare e singole infrastrutture. Infatti l'indotto urbanistico della portualità è relevantissimo in fatto di viabilità, servizi, parcheggi di scambio, parcheggi di sosta, rimessaggi, ricettività a rotazione d'uso, servizi di vendita specifici e generali, capitaneria di porto, rifornimento di carburanti a mare e a terra connessi agli attracchi, modificazione del tessuto urbano a monte ai fini della permeabilità verso il mare e delle destinazioni d'uso e di nuove coerenti destinazioni d'uso.*

Inoltre le zone di attracco, così come le parti esposte alla vista delle rotte interisole, richiedono speciali attenzioni paesistiche in relazione al livello mondiale del loro interesse culturale.

Il Piano territoriale paesistico prescrive ai fini dell'esame per nulla osta di compatibilità paesistica:

1) un piano esecutivo che includa e metta in sistema tra loro le attrezzature portuali a mare e quelle a terra relativamente a tutto il vasto entroterra implicato nell'organizzazione del nuovo sistema portuale e dei suoi sviluppi in corso di definizione;

2) un piano dei porti conforme a detto piano urbanistico esecutivo.

Interazione tra Piano dei Porti e Piano Regolatore Generale

Mentre i Piani regolatori dei porti precedenti alla Legge 84/94 consistevano semplicemente in un disegno, più o meno valido, delle opere marittime per l'ampliamento dei porti, le nuove metodologie di redazione del Piano regolatore dei Porti si propone di governare lo sviluppo del porto, inteso come spazio fisico e sistema infrastrutturale, ma anche centro dinamico di traffici e di attività economiche, snodo di sistemi complessi, parte vitale del territorio, dell'ambiente e della società, a maggior ragione nel caso delle nostre Isole e in special modo di Lipari. In questa direzione si inquadrano le indicazioni sommarie e sintetiche dettate nella relazione generale del Piano Regolatore Generale del Comune di Lipari.

Portualità e infrastrutture della mobilità e dell'energia.

(...) Molto ampia è la dimensione degli studi e delle proposte che si sono succeduti sulla questione portuale. Dallo «Studio delle rade di particolare interesse delle Isole del Comune di Lipari», condotto dallo Studio Volta nel 1979 per la Regione Siciliana, agli Studi e alle proposte degli Ing. Mallandrino e Napolitano, al più recente «Progetto di fattibilità tecnico economica per le opere portuali delle isole Eolie», condotto dall'Ing. Rodriguez con la collaborazione della Eolie Servizi Spa, il quadro appare completo e ricco di interessanti soluzioni.

Nel merito il Prg non può che individuare ambiti entro cui verranno allestiti i progetti finalizzati al miglioramento delle aree portuali esistenti e alla definizione degli attracchi e scali di nuovo impianto, sulla base degli studi in atto, in buona parte già compiuti. Gli interventi si attueranno con Pue o progetti unitari di iniziativa pubblica anche, se possibile, con la partecipazione dei privati. Essi dovranno essere definiti secondo principi ispirati al minore impatto ambientale e sono soggetti alla preventiva approvazione della Soprintendenza BB.CC.AA., oltre che degli Uffici competenti per le opere marittime.

Appare evidente, ancora una volta, che, nel predisporre il PRP, l'intera impostazione del waterfront urbano e l'uso degli specchi acquei protetti, ferme restando le esigenze di carattere operativo e gestionali, devono integrarsi armoniosamente con il PRG adottato dal Comune di Lipari.

Portualità e Piano di Gestione del sito Unesco

Il Piano di Gestione del sito Unesco delle isole Eolie si limita a dare dei consigli ed in effetti esplicitamente dice: *“L'Unesco ha chiesto di valutare esaurientemente ed ampiamente l'impatto ambientale dell'allargamento del Porto di Lipari incluso la stima dell'impatto delle navi da crociera”.*

L'approvazione del progetto de quo, a nostro parere, condurrà inevitabilmente alla esclusione del nostro comune dalla lista dei Siti Patrimonio dell'Umanità, un danno d'immagine incommensurabile per l'arcipelago delle Isole Eolie, per la Regione Siciliana e per l'Italia.

Piano regolatore dei Porti del Comune di Lipari

In merito al Piano regolatore dei porti, riteniamo doveroso ricordare in questa sede che il Sindaco Bruno con nota 40969 del 18 novembre 2004 ha scritto all'assessorato regionale al turismo comunicazioni e trasporti per chiedere un finanziamento specifico a copertura del incarico del Piano Regolatore dei Porti. Addirittura nel corpo delle lettere

il sindaco scriveva : *”Tenuto conto che la definizione e l'acquisizione di detto piano rappresenta il raggiungimento di uno degli obiettivi prioritari dell'amministrazione, poiché finalizzato ad una espansione e qualificazione della portualità turistica che costituisce uno snodo determinante per la crescita sociale ed economica della comunità eoliana”* (..) aggiungendo infine che il Piano Regolatore dei Porti *“costituisce elemento importante del Piano Regolatore Generale del Comune di Lipari, come meglio espresso in narrativa”* appare strano che il sindaco a distanza di qualche anno abbia sentito la necessità di individuare un “percorso diverso” il merito alla realizzazione delle nuove opere portuali.

Il consiglio comunale di Lipari con Deliberazione n. 22 del 06.02.2009, approvata all'unanimità dei presenti, ha deliberato di impegnare l'amministrazione comunale a porre in essere tutti gli atti consequenziali per l'approvazione da parte del consiglio comunale di Lipari, del Piano Regolatore Generale dei Porti del Comune di Lipari, entro il termine di giorni 30 dalla presente deliberazione. Deliberato del consiglio che è stato disatteso dall'amministrazione.

Riteniamo che non sia possibile programmare un intervento portuale su tutte le strutture portuali della rada di Lipari in assenza del Piano regolare dei Porti; strumento specificatamente richiesto dal Piano Territoriale Paesistico. Il progetto della “Lipari Porto S.p.A.” è molto complesso con la realizzazione “ex novo” di imponenti opere marittime e portuali ed infrastrutture connesse per la rifunzionalizzazione dell'intero sistema portuale dell'Isola di Lipari. Indubbiamente, un intervento del genere è da subordinare all'approvazione da parte del Consiglio Comunale e degli organi regionali al Piano Regolatore dei Porti. Tutti gli eoliani vogliono i porti, porti funzionali, utili alla nostra comunità, che scaturiscano da un Piano Regolatore dei Porti frutto di un dibattito ampio e trasparente, senza imposizioni verticistiche, porti che diventino risorsa economica di tutti gli operatori commerciali eoliani e non risorsa economica in mano di pochi. L'opera, inoltre, compromette qualsiasi programmazione di espansione per la portualità commerciale e passeggeri del Comune di Lipari. Se per un qualsiasi motivo il porto di Sottomonastero diventasse inagibile o inoperativo per prolungati periodi di tempo (a causa di danni per mareggiate o per danni dovuti ad ingrottamenti ecc.ecc.) nessun'altra previsione di nuova portualità commerciali e passeggeri è possibile all'interno della rada di Lipari che sarà totalmente occupata dalle strutture turistiche, inadatte, ad accogliere il traffico passeggeri e merci delle navi e degli aliscafi di Linea.

Analisi del Progetto

Le opere previste nel progetto della “Lipari Porti S.p.A.”, società a prevalente capitale privato costituita tra la “Società Italiana per Condotte d'Acqua” (70% del capitale sociale) ed il Comune di Lipari (30%) delineano delle precise scelte strategiche di assetto e di sviluppo complessivo spaziale e funzionale dell'area portuale dell'intera isola di Lipari, per i prossimi 40-50 anni, tali da esautorare il Piano Regolatore dei Porti, senza tuttavia presentare né definire gli ambiti e le condizioni di sostenibilità ambientale nonché l'identità culturale dei luoghi.

Il progetto è, a nostro parere, assolutamente carente di relazioni e/o elaborati che definiscono: **a)** le fasi attuative relativi allo svolgimento ottimale delle attività portuali; **b)** la valorizzazione dei contesti urbani e ambientali, **c)** l'integrazione con le reti di comunicazione del territorio.

Tale carenza è ancor più evidente se consideriamo che Lipari vede le sue strutture portuali localizzate nell'affaccio del nucleo storico sul mare, basti pensare alla scoperta del Porto Romano di Sottomonastero.

Nel primo si dovrebbe comprendere, in particolare, le **interconnessioni infrastrutturali** con le reti di trasporto terrestre esistenti nel centro urbano di Lipari. In particolare occorre definire:

- a) le infrastrutture viarie;
- b) le aree destinate alla cantieristica e alla logistica;
- c) le aree di interesse comune tra porto e città;
- d) le aree riservate alla tutela dei beni e valori storico, archeologico, monumentale, paesaggistico e ambientale (il riferimento è ovviamente a Marina Corta).

Ambito di **“interazione città-porto”**. Tale ambito deve comprendere le attrezzature legate ai servizi portuali, ma anche, in alcuni casi, al commercio, alla direzionalità e alla cultura, attività propriamente urbane.

Nella definizione di - **interazione città - porto**, un ruolo di rilievo va riservato anche agli **innesti urbani**, direttrici di percorso che garantiscono il legame fisico e sociale fra la città e le aree portuali più permeabili e più compatibili con i flussi e le attività della città; nel caso delle strutture di Marina Lunga e Pignataro, al contrario, sembra di poter dichiarare che la città viene totalmente tagliata fuori da qualsiasi rapporto con le nuove strutture portuali proposte nel progetto.

Marina Corta - Attuale classificazione: commerciale e servizio passeggeri.

Il progetto de quo prevede come il precedente di *“abbracciare dal mare”* la piazza Ugo Sant’Onofrio, con due moli foranei, uno lato sud che si innesta agli attuali lavori di messa in sicurezza mentre viene realizzato un molo foraneo sul lato nord ex novo agganciato alla radice ad un ampio piazzare che finisce per mortificare la penisola del purgatorio, sommersa nel cemento. La diga inoltre elimina il panorama dal male di buona parte della rocca del castello di Lipari modificando irreversibilmente un paesaggio noto sin dall’epoca micenea e raffigurata in un affresco trovato nell’isola di Santorini e conservato presso il Museo Nazionale di Atene. Inoltre buona parte della costa lato sud di Marina Corta viene cementificata per realizzazione opere a servizio della nautica senza tuttavia individuare una viabilità ex novo di accesso ma utilizzando la viabilità esistente già precaria e interessata dalla circolazione cittadina. Trasformando, in ultima analisi, la Piazza Ugo di Sant’Onofrio, meglio nota come Marina Corta, in un’area di retroporto destinati a parcheggio.

La riteniamo una previsione che stravolge totalmente le valenze storico-ambientali della Piazza e banalizza ed appesantisce la *“penisola del Purgatorio”*. L’art. 9 della Costituzione ha eretto la tutela del paesaggio a valore primario dell’ordinamento, impegnando così tutte le istituzioni a concorrere alla tutela e alla promozione dei valori estetico-ambientali, con la conseguenza che la tutela del paesaggio non richiede alcuna comparazione con l’interesse del privato e prevale su una eventuale vocazione urbanistica del territorio (T.A.R. Bolzano, II sez., 6 maggio 1996, n. 115).

Riteniamo, in sintesi, che le opere ad oggi effettuate siano sufficienti e che occorra soltanto meglio organizzare l’area complessiva, sia per il lato sud sia per il lato nord, anche con l’eventuale ausilio di pontili galleggianti.

Marina Lunga — Attuale classificazione: Petrolifera e commerciale. è l’opera più controversa e che vede gran parte della nostra comunità contraria. L’intero lungomare di Marina Lunga, oggetto di un recente intervento pubblico con la realizzazione di una pregevole passeggiata vista mare, sarà coperto da una colata di cemento. Anche qui ci troviamo di fronte ad uno stravolgimento totale del lungomare; addio alla spiaggia, addio al panorama di Marina Lunga; addio alle foto storiche che ci ricordano di una spiaggia con i pescatori che riparano le reti. Addio alla tutela dei valori estetico-

ambientali del nostro lungomare. Addio alle prospettive di qualche operatore turistico che prevedeva di ripristinare una parte dell'arenile per scopi elioterapici.

Le case di marina lunga, al pianoterra, ed anche al primo piano, avranno come unico panorama un bel molo foraneo. I cittadini che passeranno sul lato mare, avranno accanto non la spiaggia o il mare che lambisce l'arenile ma un bel muraglione continuo. Per non parlare dei danni provocati agli operatori commerciali di marina lunga che negli ultimi anni si sono prodigati in investimenti per offrire servizi alla nautica da diporto, pensiamo ai titolari dei pontili galleggianti e penso agli esercizi pubblici che si sono attrezzati per offrire delle comode pedane dalle quali godere del panorama, della spiaggia e del mare. addio a tutto questo; al loro posto un ben centro nautico al centro di una piattaforma di cemento, con sopra una bella torre di controllo.

L'esperienza positiva dei pontili galleggianti doveva suggerire ben altri interventi, limitando le opere a mare per la messa in sicurezza delle abitazioni, con interventi a basso impatto ambientale ed in grado di ripascere la spiaggia vero e proprio ammortizzatore naturale a protezione delle abitazioni. Consentire ai gestori dei pontili galleggianti di approntare una serie di opere per la messa in sicurezza dei pontili. Niente di tutto questo.

Difesa della Biodiversità

La Baia di Marina Lunga ospita una importante prateria di Posidonia Oceanica. La Posidonia oceanica, è una pianta superiore, endemica del Mediterraneo, costituita da rizoma, foglie, fiori e frutti. Il nome di questa fanerogama marina, deriva da Posidone, una delle più importanti divinità mediterranee, e appare particolarmente appropriato considerando le vaste praterie sottomarine, che si sviluppano lungo il litorale costiero fino a circa 50 m di profondità come nel caso della baia di Marina Lunga.

La Posidonia si trova per lo più sui fondali mobili (fangosi e sabbiosi), e i suoi rizomi che hanno la capacità di crescere sia in verticale che in orizzontale, si intrecciano strettamente fra loro, formando con il sedimento intrappolato dalle foglie, una sorta di terrazze sottomarine, chiamate "mattes", alte anche diversi decimetri. Le praterie hanno un ruolo fondamentale nell'ecosistema del bacino mediterraneo. In primo luogo è uno dei produttori primari di ossigeno (circa 14l/mq/anno) e di sostanze organiche (circa 20 t/ha/l'anno), inoltre è fondamentale per la sopravvivenza di numerose specie di pesci, molluschi, echinodermi e crostacei, costituendo il riparo ideale per questi organismi marini che trovano tra le sue fronde, condizioni ottimali per la riproduzione e l'alimentazione, parte della quale è costituita dalle foglie stesse della pianta e dagli "epifiti" che vivono adesi ad esse e ai rizomi.

La Posidonia inoltre attenua i fenomeni erosivi del mare sulle coste, infatti il movimento delle foglie rallenta il moto ondoso creando una vera e propria barriera. È possibile valutare questo effetto alla luce dei danni provocati dalle mareggiate a Canneto (assenza di posidonia) e Marina Lunga (presenza di posidonia). Nonostante tutte queste caratteristiche positive, nel bacino del Mediterraneo si sta assistendo ad una progressiva regressione delle praterie dovuta a fattori diversi.

La conferma di tale importante elemento è data dallo studio effettuato dalla Sogesid S.p.A. società del Ministero dell'Ambiente, nell'ambito della "classificazione dello studio ecologico e dello stato ambientale dei corpi idrici superficiali – acque marine costiere" redatto nell'ambito della prima definizione del Piano di Tutela delle acque marine costiere nella Regione Siciliana alle pagine 86, 87 e 88 "Isola di Lipari".

Riteniamo, in sintesi, che gli attuali pontili siano più che sufficienti per garantire l'erogazione di servizi alla nautica da diporto; eventuali migliorie vanno concordare con gli imprenditori eoliani presenti che sono disposti ad investire per migliorare le strutture

già collocate in mare (con la realizzazione di eventuali barriere galleggianti frangionde, ad esempio).

Porto Pignataro - Attuale classificazione: Turistica, commerciale, servizio passeggeri, porto rifugio. Questa ipotesi progettuale è l'unica che raccoglie buona parte dei suggerimenti che negli anni sono stati proposti da tutta una serie di operatori del settore. L'unica opera per vede favorevole la gran parte della nostra comunità. Opera da realizzare con un braccio radicato facendola partire il braccio subito dopo il pontile di rifornimento carburante della Eolian Bunker, al punto di attracco delle navi per il rifornimento acqua. Poggiandosi su una batimetrica di max 15 m. per aumentare la capacità ricettiva delle imbarcazioni, suggerendo per i futuri progetti esecutivi la ricerca di soluzioni tecniche moderne in grado di superare le difficoltà Il porto dovrà essere dotato di tutte le attrezzature e strutture necessarie per soddisfare le necessità del rifugio, della pesca e del diporto compreso officine e scalo d'alaggio.

Tuttavia le previsioni della Lipari Porti S.p.A. contrastano con le previsioni generali prevedendo la realizzazione di tutta una serie di opere edilizie nel tratto compreso tra l'attuale rifornimento "Agip" e il porto Pignataro. Una "calata" di cemento finalizzata alla realizzazione di tutta una serie di strutture che saranno in concorrenza con le attività presenti sia lungo la via Francesco Crispi e più in generale con tutte le attività presenti all'interno del centro cittadino tali da determinare un impoverimento degli imprenditori eoliana a favore di un unico soggetto privato.

Inoltre, nella parte terminale di Porto Pignataro, nell'area a nord-est dell'attuale (restaurata) capitaneria di Porto vengono collocati una serie di attività in contrasto con le previsioni del PRG che prevede in quell'area la realizzazione dell'impianto di depurazione.

Violazione della concorrenza

Nell'area di Marina Lunga insistono da oltre un decennio quattro pontili galleggianti e numerose attività dedite alla vendita ed alla prestazioni di servizi alla nautica di diporto, inoltre, esistente un consistente indotto rappresentato da vendita di prodotti e generi alimenti e servizi generali a favore dei dipartisti. Tutte queste attività garantiscono un sufficiente livello di concorrenza e di regolamentazione dei prezzi nei confronti delle unità da diporto che frequentano l'isola di Lipari, garantendo un reddito a decine e decine di famiglie.

Si condividono, inoltre, le perplessità formulate dall'Assessore regionale per le infrastrutture, in ordine alla segnalazione da parte dell'Autorità Garante della Concorrenza e del mercato, della potenziale alterazione della par condicio fra operatori economici, citate nella nota a firma dell'Assessore Missineo ed inviata all'On. Filippo Panarello siciliana, Sebastiano Missineo all'onorevole Filippo Panarello, del Partito Democratico, con nota prot. 1371 del 29 marzo 2012. Riportiamo per maggiore chiarezza la Segnalazione AS619 del 7.10.2009, promulgata dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, a firma del suo presidente Antonio Catricalà, oggi stimato Sottosegretario alla Presidenza del governo Monti, nella quale auspicava una modifica legislativa che facesse venir meno l'accesso privilegiato degli Enti Pubblici territoriali (e per esso dei soggetti privati individuati ...) alle concessioni demaniali, secondo quanto dettato dalla Legge Regionale 3/2009.

Presidente della Regione Sicilia

Presidente dell'Assemblea Regionale Siciliana

Con la presente segnalazione l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato intende formulare, ai sensi dell'articolo 21 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, osservazioni in merito alla legge della Regione Sicilia 17 marzo 2009, n. 3,

“Disposizioni in materia di concessioni demaniali marittime per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto”.

Tale legge regionale stabilisce: “Il procedimento per il rilascio delle concessioni demaniali marittime di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, come introdotto dall’articolo 75 della legge regionale 16 aprile 2003, n. 4, non si applica nel caso di istanze presentate dagli enti pubblici territoriali in relazione agli interventi finanziati nell’ambito della programmazione regionale ed alle modalità ivi previste di realizzazione delle opere” (articolo 1, comma 1).

“Per le istanze degli enti di cui al comma 1 volte alla realizzazione delle strutture dedicate alla nautica da diporto, di cui all’articolo 2 del D.P.R. n. 509/1997, l’Assessorato regionale del territorio e dell’ambiente comunica l’assenso preventivo al rilascio della concessione delle aree e degli specchi acquei interessati, entro il termine di sessanta giorni dalla ricezione dell’istanza corredata da un progetto almeno preliminare redatto ai sensi dell’articolo 16 della legge 11 febbraio 1994, n. 109, come introdotto dall’articolo 10 della legge regionale 2 agosto 2002, n. 7 e successive modifiche ed integrazioni (articolo 1, comma 2)”. Il successivo progetto definitivo è reso pubblico e chiunque vi abbia interesse può formulare osservazioni. Il progetto definitivo è approvato, “sulla base delle osservazioni avanzate”, da una conferenza di servizi composta dalla regione, dal comune, dall’autorità competente al rilascio della concessione demaniale marittima e da altre amministrazioni (art. 1, commi 3, 4 e 5).

Le nuove disposizioni si applicano “anche a tutti i procedimenti in corso alla data di entrata in vigore della presente legge” (articolo 1, comma 6).

In base al D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509, che la legge regionale dichiara non applicabile alle istanze di concessione presentate da enti pubblici territoriali, chiunque intenda occupare zone del demanio marittimo o pertinenze demaniali marittime o apportarvi innovazioni allo scopo di realizzare strutture dedicate alla nautica da diporto può presentare domanda al capo del compartimento marittimo competente per territorio, dandone comunicazione al comune ove è situato il bene richiesto.

Il procedimento delineato dal D.P.R. n. 509/97 è il seguente. La domanda viene pubblicata e tutti coloro che vi hanno interesse possono presentare osservazioni o domande concorrenti. Le domande, corredate dai rispettivi progetti preliminari, sono sottoposte all’esame di una conferenza di servizi promossa dal sindaco e composta dalla regione, dal comune, dall’autorità competente al rilascio della concessione demaniale marittima e da altre amministrazioni. La conferenza di servizi decide sulle istanze, rigettandole oppure individuando, con provvedimento motivato, l’istanza ammessa alle successive fasi della procedura, tenuto conto degli interessi pubblici alla valorizzazione turistica ed economica, alla tutela del paesaggio, all’ambiente ed alla sicurezza della navigazione. Qualora non ricorrano ragioni di preferenza, si procede a pubblica gara (articolo 5, comma 8, del D.P.R. n. 509/97). A seguito della valutazione di ammissibilità del progetto preliminare, il sindaco invita il richiedente alla presentazione del progetto definitivo. L’approvazione del progetto definitivo è effettuata:

- nel caso di conformità del progetto ai vigenti strumenti di pianificazione ed urbanistici, mediante conferenza di servizi;*
- nel caso di difformità del progetto rispetto ai vigenti strumenti di pianificazione ed urbanistici, mediante accordo di programma.*

A seguito dell’esito favorevole della conferenza di servizi o dell’accordo di programma, viene rilasciata al richiedente la concessione demaniale marittima.

Il D.P.R. n. 509/97 è stato attuato in Sicilia ad opera della legge regionale n. 4/03. Da quanto sopra emerge che, in presenza di una domanda di concessione presentata da un ente pubblico territoriale, non è previsto, a seguito della legge regionale n. 3/09, un

confronto con le eventuali iniziative di soggetti privati concorrenti. Diversamente, il D.P.R. n. 509/97, come sopra ricordato, prevede che sia data pubblicità alla domanda di concessione - al fine di consentire la presentazione di domande concorrenti - e che sia svolta una gara in presenza di più domande ammissibili. La legge regionale n. 3/09, dunque, comporta un accesso privilegiato dell'ente pubblico territoriale alla concessione e gli spazi di concorrenza restano confinati nell'ambito del procedimento - di project financing o di altro tipo - in cui si inserisce o a cui è connessa la domanda di concessione dell'ente pubblico. Ad avviso dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, un siffatto impedimento dell'accesso di soggetti privati alle concessioni di cui trattasi, in presenza di domande provenienti da enti pubblici territoriali, determina una significativa disparità di trattamento tra soggetti pubblici e privati, ingiustificatamente restrittiva della concorrenza. L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato auspica, pertanto, una modifica legislativa in materia di concessioni di beni del demanio marittimo in Sicilia per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, in modo che venga meno l'accesso privilegiato degli enti pubblici territoriali a tali concessioni, dettato alla legge regionale n. 3/09.

Il presidente, Antonio Catricalà

Alla luce di quanto sopra premesso e considerato

CHIEDIAMO

Il rigetto delle opere portuali di Marina Corta e Marina Lunga previste nel progetto de quo e la sua riformulazione per la sola opera di Porto Pignataro in quanto l'approvazione del progetto proposte, a nostro giudizio, metterebbe a repentaglio - con tutte le ovvie conseguenze - il mantenimento di Lipari nelle liste dell'UNESCO dei patrimoni dell'umanità (l'esclusione, che sarebbe deleteria in tutti i sensi, è stata già più volte minacciata per analoghe ipotesi di attentati ambientali), comportando importanti modifiche negative del profilo ambientale, dell'orografia e della stessa geografia, con rilevanti conseguenze sull'inquinamento e sul già precario tessuto occupazionale dell'isola; in particolare la prima e immediata conseguenza sarebbe la quasi automatica cancellazione di Lipari dall'elenco dell' UNESCO.

Lipari, 18 marzo 2012

Con Osservanza
Dott. Giuseppe La Greca
Presidente Circolo Legambiente Isole Eolie