

# LA NUOVA AEROSTAZIONE DI LAMPEDUSA





# LA NUOVA AEROSTAZIONE DI LAMPEDUSA



INAUGURAZIONE  
SABATO, 21 LUGLIO 2012

# CENNI STORICI

L'aeroporto di Lampedusa fu allestito durante il secondo conflitto mondiale con una pista in terra battuta di 800 metri.

Dopo la fine della seconda guerra mondiale lo scalo fu utilizzato sporadicamente per il soccorso aereo e rimase abbandonato fino alla metà degli anni '60.

Nel 1965 l'Esercito Italiano iniziò ad allestire una pista di 1.200 metri, portata a termine nei primi mesi del 1968.



Nel 1975 lo scalo fu riclassificato come civile, con l'immediata liberalizzazione per i voli della compagnia Ati e nel 1979 fu poi aperto a tutto il traffico aereo nazionale. Il fabbricato composto da due stanze, in uso alla data del volo inaugurale come aerostazione passeggeri, venne presto trasformato in un vero e proprio terminal.





Negli anni '80 venne poi ampliata la pista per consentire di aumentare la capacità dei viaggiatori.





Nei primi mesi del 2004 l'Enac ha concluso l'iter di affidamento delle rotte in regime di oneri di servizio pubblico per i collegamenti di aeroporti del sud e delle isole maggiori con il sistema nazionale.

In questo quadro Lampedusa è collegata direttamente con gli aeroporti di Palermo e Catania, soddisfacendo così le esigenze primarie dei residenti.

Dal 29 marzo 2004 la frequenza dei voli è tale da assicurare un collegamento che soddisfi le esigenze degli utenti di ogni profilo. Sono previsti due collegamenti giornalieri da Palermo per Lampedusa, affidati alla compagnia Meridiana, mentre nel periodo estivo, l'aeroporto di Lampedusa risulta collegato direttamente con i principali scali italiani (Milano, Roma, Bergamo, Bologna, Venezia etc.) da diverse compagnie nazionali.

# LA NUOVA AEROSTAZIONE

## Il progetto

Il passeggero che arriva con l'aereo a Lampedusa, percepisce l'isola come una piattaforma adagiata sul mare, circondata da un profondo, intenso azzurro, ricco di sfumature e riflessi, "staccata" dall'acqua solo dalla schiuma bianca del mare increspato dal vento o dei flutti che si infrangono sulle pareti rocciose. L'isola sembra quasi scivolare sulla superficie del mare e la discesa dell'aereo verso la pista dà l'impressione dell'appontaggio su di una portaerei.

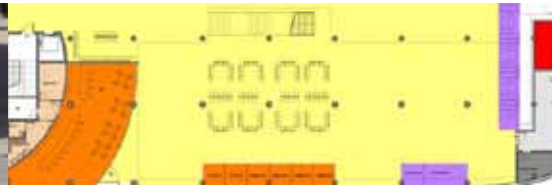
La vicinanza dell'aerostazione con il mare ed il porto, l'analogia tra il navigare per cielo e mare, hanno suggerito un'interpretazione del tema dell'aerostazione che legasse, attraverso la propria forma, i due mondi, quello dell'aria e quello dell'acqua. Mediante l'utilizzo di un linguaggio architettonico contemporaneo, già peraltro debitore al mondo navale di numerose suggestioni che hanno influenzato l'architettura dagli anni '30 fino ad oggi, sono stati evocati alcuni elementi che rimandano all'architettura navale.

L'alta e slanciata parete curva che si incontra percorrendo la strada recandosi dal centro abitato all'aerostazione, evoca una prua, così come, in un gioco di citazioni, altri elementi ricorderanno una nave. La galleria centrale che attraversa tutto l'edificio suggerisce un ponte, la sala conferenze il castello di poppa, il patio il "giardinetto" al lato dello specchio di poppa, le lamelle del frangisole e la struttura di sostegno disegnano una sorta di carena.



Aerostazione di progetto







Avvicinandosi sembra quasi che sia la “nave” a muoversi, navigando verso il porto, sensazione acuita dal particolare angolo visivo dal quale, percorrendo la strada, si percepisce l’ampia e dolce curva della parete del lato Ovest e dall’effetto dinamico generato dalla marcata orizzontalità delle lamelle del frangisole che appare come le costole di una carena, smaterializzata dal riflesso delle vetrate.

Il bianco delle pareti, l’azzurro del vetro e la pietra che, a “poppa,” delimita il patio, richiamano un cromatismo che fa parte di un’antica e consolidata consuetudine comune ai paesini rivieraschi di tutto il Mediterraneo. Le superfici murarie, intonacate, sono anch’esse sia in linea con la tradizione del costruire che nella rotta della cultura architettonica moderna.

La progettazione è avvenuta nel totale rispetto delle prescrizioni riguardanti la compatibilità aeronautica, verificando in particolare la congruenza delle soluzioni adottate, altezza e posizione dei volumi architettonici, nei confronti delle superfici di transizione laterale per la pista di volo.

La nuova aerostazione passeggeri si attesta sulla prosecuzione del filo del fabbricato della Caserma dei V.V.F., è posizionata nella zona indicata dal piano regolatore aeroportuale ed ha un ingombro complessivo di m 98.00 x 42.50, orientata longitudinalmente lungo l’asse W-E, per un’altezza, nel punto più alto, di 13 metri.

All’estremità Ovest del parcheggio, in prossimità dei preesistenti fabbricati tecnologici ENAC ed ENAV, è stato realizzato un fabbricato per l’alloggiamento delle centrali tecnologiche della nuova aerostazione. Tale posizione è stata scelta per la compresenza nella stessa zona delle altre centrali esistenti, per la facile accessibilità necessaria alle normali attività di manutenzione, ed infine per la vicinanza con il nuovo edificio.

Da un punto di vista volumetrico la nuova aerostazione si presenta con una sagoma regolare costituita, sostanzialmente, da due parallelepipedi affiancati tra loro, slittati longitudinalmente e separati da un volume più stretto ed alto, che connette i due più grandi. Il volume centrale è di m 13.00 di altezza, mentre i due volumi più bassi sono alti, al calpestio della copertura, m 9.30. I muri di coronamento, di circa. m 2, schermano le zone della copertura destinate ad ospitare le unità di trattamento aria dell’impianto CDZ.







La maglia strutturale è impostata su di un passo di m 7.20 sull'asse longitudinale e su passi variabili tra i m 7.20 ed i m 10.40 lungo l'asse ortogonale.

Il prospetto sul fronte land side presenta un'ampia parete curva che avvolge il lato Ovest dell'edificio, una sorta di prua rivolta verso il porto di Lampedusa che connota e caratterizza l'edificio. La curva della parete superiore, più ampia di quella della curvatura simile della parete al piano terra, crea un "taglio" marcato da una lunga ombra sul prospetto. All'estremità opposta, un volume regolare, segnato al primo livello da una lunga finestra a nastro e da un'ampia finestra quadrata, chiude il prospetto e serrando tra le due estremità murarie la grande vetrata dietro alla quale, all'interno, si affaccia lo spazio a doppia altezza della hall centrale e degli atri di arrivi e partenze.

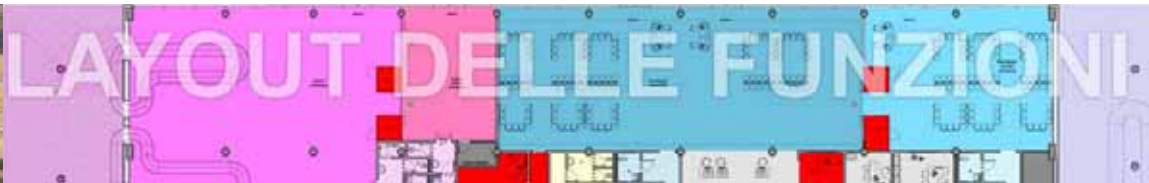
L'ampia vetrata centrale è protetta dal sole grazie a lamelle frangisole inserite all'interno della parete vetrata stessa comandate attraverso un sistema automatico che le orienta secondo la direzione del sole.

Il prospetto sul fronte air-side presenta la lunga vetrata delle sale partenze ed arrivi, ad Ovest la grande parete schermo bianca, con un'ampia buca vetrata in corrispondenza degli uffici. Anche ad Est, nel volume sovrastante la zona dei caroselli bagagli in arrivo, le vetrate sono schermate da lamelle frangisole.

Il volume centrale, quello di giunzione e raccordo tra i due volumi più bassi, sporge dalla sagoma del resto dell'edificio per un'altezza di m 3.40 in modo da illuminare la "galleria" del primo piano. La copertura di questo stretto volume è costituita da una parete verticale che, fuoriuscendo dal lato Sud, gira a 90° verso Nord costituendo una sorta di tettoia. Una vetrata a nastro, schermata anch'essa da lamelle frangisole, consente di prendere luce dal lato Nord.

Questo volume, insieme alla presenza delle ampie schermature murarie costituite dalla prosecuzione dei





coronamenti delle murature, consente di occultare le unità di trattamento aria e limitare l'impatto visivo di tali apparecchiature che sono presenti su entrambi i lati della copertura.

All'estremità Est dell'edificio, al piano terra, una muratura in pietra delimita lo spazio circolare del giardino del bar. Questo giardino, fortemente caratterizzato dalla recinzione circolare in pietra, citazione delle architetture rurali usate in tutto il Mediterraneo per proteggere nelle zone ventose le coltivazioni pregiate, chiude la prospettiva del cannocchiale ottico costituito dalla "galleria" vetrata. Date le dimensioni, tale area consente la piantumazione di essenze di pregio e la crescita di alberi di alto fusto come, ad esempio, palme che conferiscono ulteriore qualità a questo spazio.





## Distribuzione funzionale

Sul fronte land side, a Nord, due porte scorrevoli ad apertura automatica, una per il lato partenze e l'altra per quello arrivi, consentono un comodo accesso all'aerostazione. Un ampio marciapiede agevola il transito dei passeggeri e degli accompagnatori.

L'aerostazione è organizzata su un unico livello funzionale cioè il piano terra, dove sono espletate tutte le attività di trattamento e smistamento dei passeggeri e dei bagagli, sia in partenza che in arrivo. Qui è possibile distinguere le seguenti aree.

### Piano terra

**Hall generale - atrio arrivi-partenze** (m<sup>2</sup> 972): attraversando la porta di ingresso si entra in uno spazio a doppia altezza. Su questo ampio atrio si trovano tutti i servizi al passeggero: gli 8 banchi check-in, allineati parallelamente al lato destro, lungo la testata Ovest, e, sul lato sinistro, i box dei servizi al pubblico, biglietteria ed informazioni nonché gli uffici destinati agli auto noli.

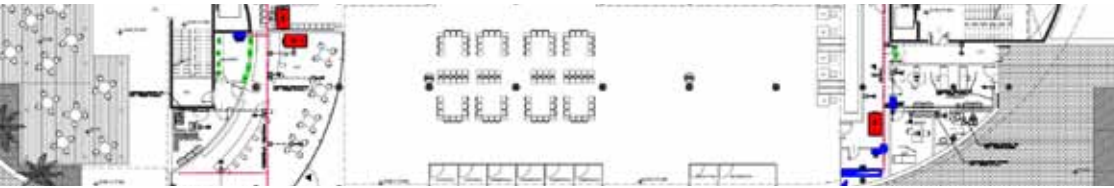
La scelta di allineare lateralmente i banchi check-in consente di sfruttare la massima profondità possibile per l'eventuale fila dei passeggeri in fase di accettazione. Tutti i banchi hanno caratteristiche adeguate anche per l'uso da parte di passeggeri disabili. Considerando che:

- l'apertura dei check-in avviene due ore prima dell'orario previsto di partenza;
- il tempo di accettazione è di circa 90' ovvero sino a 30' dall'orario di partenza;
- si assumono quali "aerei critici" velivoli della capacità di circa 160 pax (A 320, A 321, B 737);
- il tempo medio impiegato per le operazioni di accettazione di un passeggero è di circa 60 sec. (vanno considerati anche i passeggeri con bagagli, con transiti e/o prosecuzioni, nonché gli eventuali "passeggeri speciali" quali i bambini non accompagnati, gli anziani, i disabili, etc.).

Gli otto banchi consentono di effettuare operazioni di accettazione di passeggeri e bagagli per quattro voli contemporaneamente, due nell'ora e due nell'ora successiva.











All'estremità sinistra della fila dei banchi check-in sono collocati gli uffici destinati alle attività di gestione dello scalo.

I bagagli sono avviati al nastro trasportatore e, passando per il controllo radiogeno (C.B.S. 100%), giungono al carosello bagagli in partenza, situato all'esterno sotto un'ampia tettoia a protezione degli operatori e delle fasi di smistamento e carico sui carrellini.

Al centro dell'atrio, una scala rettilinea conduce al piano superiore ove sono previsti un'area per convegni e riunioni e due settori di uffici.

Un gruppo di servizi igienici è previsto in posizione centrale in un'area schermata alla visuale, ma facilmente individuabile (dietro alla scala per il pubblico).

Un'infermeria è collocata all'estremità destra dell'atrio con un'uscita autonoma verso l'esterno, in modo da consentire un rapido trasporto a strutture sanitarie più attrezzate dell'eventuale paziente.









**Sala partenze** (m<sup>2</sup> 470): Si accede a questa sala attraverso il controllo radiogeno dei bagagli a mano e personale organizzato su tre passaggi. Transitando davanti ai box di dogana, G.d.F. e P.S. si entra in uno spazio ampio, a doppia altezza, suddivisibile grazie a pareti mobili in due zone in modo tale da consentire:

- durante i mesi invernali, un funzionamento parzializzato dell'atrio (solo un gate), con minimizzazione dello spazio utilizzato attraverso l'apertura o la chiusura di varchi dotati di porte scorrevoli, ottenendo in tal modo indubbi vantaggi gestionali;
- una separazione di eventuali passeggeri per voli "extra Shengen" e/o extra comunitari, che si prevede siano in futuro più numerosi nonostante e grazie all'allargamento della Comunità Europea.

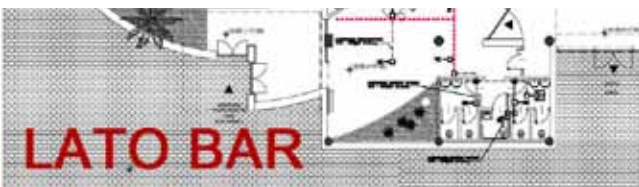
Tre gate, dotati di porte controllate, consentono l'uscita verso il piazzale di sosta aeromobili.

La sala partenze è dotata di un proprio gruppo di servizi igienici di cui uno accessibile a disabili.



**Sala arrivi** (m<sup>2</sup> 486): una lunga e slanciata pensilina protegge e segnala i tre gate di uscita per le partenze ed i due varchi di entrata per gli arrivi. Dai varchi, anche in questo caso differenziati in modo da consentire il transito, contemporaneo ma separato, anche di passeggeri provenienti da paesi extra shengen od extra comunitari, si indirizza verso i due caroselli per la restituzione bagagli. Dall'area restituzione bagagli, il passeggero transitando davanti ai box di controllo degli Enti di Stato, può dirigersi o verso l'uscita o verso la hall generale. All'interno degli arrivi è presente un blocco bagni per gli arrivi shengen e per gli extra Shengen.

**Bar** (m<sup>2</sup> 150 + 380 all'esterno): la disposizione del bar è stata studiata per consentire l'esercizio sia all'interno dell'aerostazione che, durante la buona stagione, sul lato esterno in un ampio giardino circolare, organizzato con alcune pedane in legno dove disporre tavoli e protetto dal sole grazie a tendalini scorrevoli, fissati sopra una struttura di supporto anch'essa in



legno. Questo ampio patio circolare, può divenire sia un luogo ove i passeggeri appena arrivati possono attendere comodamente gli operatori che li condurranno alle loro destinazioni alberghiere, svolgendo la funzione di “meeting point”, ma soprattutto, potendo funzionare autonomamente rispetto al resto dell’edificio, potrebbe divenire un punto di ritrovo per la vita cittadina.

**A**uto noli - commerciali (m<sup>2</sup> 38): i box delle diverse compagnie “rent-a-car” disposti nell’atrio centrale, e i “front office” sono ubicati in modo immediatamente individuabile.

## Piano terra

Dal piano terra è possibile accedere al piano superiore secondo percorsi distinti e separati destinati al pubblico ed agli operatori.

Oltre alla scala centrale che consente la salita dalla hall centrale al piano primo dell’edificio, sono stati collocati due corpi scale che servono aree funzionali distinte del piano primo.

Il primo corpo scala è quello situato in corrispondenza della testata est che serve le zone conferenze/convegni. È alloggiato dentro l’elemento volumetrico caratterizzato, in pianta, da un sagoma





curvilinea che attraversa completamente l'edificio e sbuca alla sommità di esso consentendo lo sbarco al livello della copertura sia dell'ascensore che delle scale.

La salita dell'ascensore al piano della copertura è consentito solo al personale autorizzato tramite chiave. La posizione di questo elemento di collegamento verticale consente l'accesso sia dall'interno dell'aerostazione che dal giardino.

In questo modo è possibile l'utilizzo del piano superiore anche in caso di inattività dell'aeroporto, ovvero anche in periodi durante i quali non sono previsti voli.

Il secondo corpo scale è previsto in corrispondenza della lato Ovest, dietro la slanciata parete curva della testata (la "prua che guarda il porto").

Anche in questo caso è stato collocato un ascensore. Questo elemento di collegamento verticale è destinato a servire principalmente la zona degli uffici, livello al quale si ferma senza proseguire fino alla copertura.

I due corpi scala sono compartimentati ai fini antincendio e costituiscono via di fuga.

Al primo piano sono individuabili le seguenti aree funzionali:

**S** **spazio polifunzionale** (sala riunioni-conferenze  $m^2$  253): è un ambiente all'interno del quale si potranno svolgere riunioni o conferenze, si affaccia sia verso l'interno dell'aerostazione, sulla hall centrale che verso l'esterno grazie ad ampie finestre a nastro.





**A**rea amministrativa e compagnie aeree (m<sup>2</sup> 342): sono spazi disposti ad L che affacciano sull'atrio partenze. Un gruppo bagni serve l'intera area.

**A**ree a disposizione (Est – Ovest): m<sup>2</sup> 657

Per l'alimentazione delle utenze è prevista la realizzazione di una cabina di trasformazione da Media a Bassa tensione denominata "Cabina Elettrica MT/BT".

L'alimentazione della nuova cabina di trasformazione sarà prelevata dal lato utente MT dell'attuale cabina MT/BT ENAC esistente.

L'alimentazione partirà dalla centrale tecnologica esistente con un implemento del quadro di media esistente. Il collegamento sarà realizzato con cavo armato tipo tripolare tipo RG7H1OR 18/30 sezione 3x1x95 mm<sup>2</sup>.



Il cavo di Media Tensione è posato all'interno di un cavidotto interrato realizzato all'esterno del fabbricato.

Le opere da realizzare nella centrale elettrica prevedono il collegamento del nuovo scomparto M.T. alle sbarre del quadro esistente, il collegamento degli ausiliari nonché le interconnessioni al sistema di telecontrollo.

Il collegamento al sistema di telecontrollo sarà realizzato con due cavi di tipo FE0H2RAR con le seguenti caratteristiche: filo pilota 2x1,5 mmq - segnali 4x0,75 mmq.

Attività a complemento delle opere saranno la verifica dei tempi di intervento degli



interruttori con il coordinamento con l'impianto esistente al fine di garantire la selettività e la riprogrammazione del sistema di telecontrollo.

Il nuovo scomparto del quadro M.T. sarà installato all'estremità esterna del quadro esistente. La nuova cabina di trasformazione MT/BT alimenta le seguenti utenze:

- Aerostazione
- Gruppi frigo
- Centrale idrica
- Illuminazione esterna

La cabina elettrica MT/BT è disposta su un unico livello ed è divisa in due ambienti, locale MT/BT e locale gruppo elettrogeno.

Nell'ambiente MT/BT sono installate tutte le apparecchiature di media tensione, i trasformatori MT/BT, il quadro generale di Bassa Tensione e tutte le apparecchiature a corredo.

Nel locale gruppo elettrogeno è collocato il gruppo elettrogeno ed il quadro di controllo ed allarme del gruppo.

All'interno della Cabina di Trasformazione sono alloggiare le seguenti apparecchiature:

- Quadro Elettrico di Media Tensione
- Trasformatori
- Quadro Elettrico Generale di Bassa Tensione sezione Normale, Emergenza e Continuità
- Quadro elettrico di rifasamento
- Quadro Servizi Cabina
- UPS per alimentazione dei servizi ausiliari di cabina
- UPS per alimentazione delle utenze in continuità dell'aerostazione







In relazione all'attività di coordinamento della sicurezza in fase di progettazione e di esecuzione dei lavori, al fine di ridurre al minimo l'interferenza tra le l'attività di cantiere e quella aeroportuale, è stato previsto di limitare ai periodi di contenuto o assente traffico aereo le attività di cantiere relative alla realizzazione dei piazzali e delle piste per lo spostamento degli aeromobili. Da un punto di vista logistico quindi il cantiere è stato organizzato in funzione delle esigenze tecniche strettamente connesse al tipo di lavorazioni da eseguire ed ai tempi necessari per lo svolgimento delle stesse.

Da un punto di vista funzionale le attività di cantiere sono state inoltre organizzate in modo da interferire in misura minima sulla regolare attività dell'isola. A tal fine sono state studiate le esigenze proprie dell'ambiente circostante e sotto il profilo ambientale sono state valutate le migliori soluzioni sia in termini di viabilità sia di polveri e rumori.

Al fine di garantire il livello massimo di sicurezza per la fase di cantiere, è stato adottato un sistema di gestione Ambientale, che ha permesso di eseguire le varie attività riducendo al massimo ogni forma di impatto nocivo e rapportando l'esecuzione ai vincoli contestuali. Per ottenere il massimo rendimento in termini di operatività e sicurezza ed al fine di meglio contenere l'impatto ambientale durante le varie azioni, si sono osservate le varie componenti che agendo sul contesto condizionano le attività e dallo studio fatto se ne sono desunte particolari soluzioni. Impatto acustico Fra gli apprestamenti specifici è stato previsto di compartimentare o isolare acustica-mente le sorgenti fisse di rumore e realizzare barriere fonoassorbenti in relazione alla posizione dei recettori maggiormente impattati.

A tal proposito è stata individuata come area a maggior impatto acustico quella del nucleo edificato.





## Impatto sulle acque

Per evitare il più possibile l'eventualità di inquinare le falde acquifere è stata predisposta all'interno dell'area di cantiere un'area attrezzata con platee impermeabilizzate, sistemi di contenimento ed altri accorgimenti idonei, dove sono collocati i depositi di carburante, i lubrificanti e tutte le sostanze potenzialmente inquinanti.

## Impatto sull'atmosfera

Come mitigazione delle emissioni di polveri sono stati attuati accorgimenti di carattere logistico e tecnico come il contenimento della velocità di transito dei mezzi (max 20 km/h); la pavimentazione delle piste di cantiere; la bagnatura periodica delle piste e dei cumuli di inerti; la protezione dei cumuli di inerti dal vento mediante barriere fisiche (reti antipolvere, new-jersey, pannelli)ed, infine, l'installazione di filtri sui silos di stoccaggio del cemento e della calce.



## Impatto sul traffico e viabilità

Per mitigare l'impatto che i mezzi di cantiere potevano apportare alla viabilità è stato previsto di realizzare un percorso per i mezzi che, attenendosi a quanto previsto dai pareri di Approvazione espressi dal Ministero per la Tutela dell'Ambiente e



del Mare, elimina il passaggio dei mezzi pesanti dal centro abitato e sposta il percorso lungo la strada panoramica che circonda la pista dell'Aeroporto, non interferendo con l'attuale assetto del traffico cittadino.

## Gestione dei rifiuti prodotti

La scelta di effettuare uno stoccaggio temporaneo in cantiere consente una notevole riduzione dei trasporti su gomma con notevole beneficio per le popolazioni e per l'ambiente in termini di inquinamento atmosferico ed emissione di rumore.





# SCHEDE TECNICHE

## Dati generali

Aeroporto	APT Lampedusa
Committente	ENAC - Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti Direzione Eliporti e Aeroporti Minori Direttore Dott. Roberto Vergari
Lavori	Aerostazione passeggeri, impianti di urbanizzazione, parcheggio auto, piazzale sosta aa/mm
Impresa	SIGENCO SpA - Via Artale Alagona, 39 - Catania
Contratto	N. 34956 di rep. Raccolta n. 12552 - registrato a Roma il 6 luglio 2009 al n. 23402
Direzione Lavori e Coord. Lavori in fase di esec.	Dott. Ing. Dino Bonadies - Soc. RPA Srl - Strada del Colle n. 1/A - Fraz. Fontana
Direttore Tecnico Impresa	Ing. Paola Pintagro - SIGENCO SpA
Direttore di Cantiere	Geom. Giuseppe Cunsolo - SIGENCO SpA
Responsabile Unico del Procedimento fino al 30/6/2012	Ing. Fabrizio De Chicchis - ENAC
Responsabile Unico del Procedimento dal 01/07/2012	Geom. Tonino Califano - ENAC
Importo a base di gara	17.000.531,26 Euro
Ribasso	24,906 %
Importo d'appalto	13.860.039,46 Euro, di cui 1.093.660,52 Euro per oneri sic.
Perizia n. 1	16.121.838,59 Euro di cui 1.282.731,74 Euro per oneri sic.
Perizia n. 2	16.725.566,16 Euro di cui 1.320.156,23 Euro per oneri sic.
Consegna lavori	31/03/2010
Termine di ultimazione lavori	09/10/2012
Commissione di collaudo ENAC	Presidente: Ing. Domenico Mele Membri: Ing. Marco Trombetti, Ing. Gianni Giorgioni

Le opere sono state realizzate con finanziamento PON derivante dalle Premialità europee 2000-2006.



## Aerostazione

Ingombro complessivo in pianta	98,00 x 42,50
Altezza massima	13,00 m

## Distribuzione funzionale

### Piano terra

Hall generale (atrio arrivi-partenze)	972 mq
Sala partenze	470 mq
Sala arrivi	486 mq
Bar	150 mq + 380 mq esterni
Noleggio auto e commerciali	38 mq

### Primo piano

Sala conferenze	253 mq
Area amministrativa e compagnie	657 mq
Aree a disposizione	657 mq

### Parcheggio autoveicoli

Area espropriata	12.345 mq
Area complessiva netta	5.200 mq
Posti auto	127
Posti auto disabili	3

La viabilità di entrata e uscita è tutta a senso unico. La particolarità del parcheggio è che si sviluppa lungo un pendio che da quota 15,00 arriva a quota 10,80. Le corsie e i posti auto si sviluppano su terrazzamenti con l'inserimento, in corrispondenza dei minimi salti di quota, di muretti rivestiti in pietra e aree verdi digradanti. I collegamenti con l'aerostazione sono assicurati da sistemi di scale e rampe con pendenze adeguate.



## Piazzale aeromobili esistente

### Esistente

Superficie	11.342 mq
Piazzole	3, di cui 2 per aa/mm classe C di apertura alare max 36 m
Tipo pavimentazione	Rigida in calcestruzzo

### Ampliamento

Superficie	21.014 mq (piazzale e vie di rullaggio)
Piazzole	4 per aa/mm di classe C
Tipo pavimentazione	Rigida in calcestruzzo

### Configurazione finale

Superficie	32.356 mq
Piazzole	6, di cui 5 per aa/mm di classe C e 1 per aa/mm di classe B di apertura alare max 24 m

La viabilità di servizio antistante la nuova aerostazione e di collegamento con il piazzale esistente è stata anch'essa realizzata in calcestruzzo con fibre di rinforzo.

## Altri lavori che hanno interessato l'aeroporto

Realizzazione nuova recinzione, viabilità di servizio ed adeguamento delle infrastrutture alla normativa ICAO: importo 5 milioni Euro circa (le opere sono state realizzate con finanziamento PON derivante dalle Premialità europee 2000-2006)	Lavori completamente terminati
Spostamento della strada comunale (Cavallo Bianco) limitrofa all'aeroporto: importo 400.000 Euro circa (finanziamenti ENAC)	In fase di realizzazione
Completamento della nuova rete di smaltimento acque lato Sud: previsione di spesa 1,5 milioni Euro circa (finanziamenti ENAC)	Progettazione in fase di definizione

# L'ATTIVITA' DELL'ENAC

Con l'avvio del complesso progetto relativo all'adeguamento operativo e funzionale dell'aeroporto di Lampedusa ed in particolare con la costruzione della nuova aerostazione ed opere correlate, l'ENAC, competente per la programmazione e il controllo degli investimenti nelle infrastrutture aeroportuali, ha intrapreso le azioni necessarie alla definizione di un ulteriore tassello nel quadro, ormai in larga parte completato, di rinnovamento e riqualificazione del sistema aeroportuale nazionale, in particolare del Mezzogiorno d'Italia.

In questo caso, come anche per le analoghe attività di adeguamento in corso sull'aeroporto di Pantelleria, l'ENAC ha operato, con le proprie strutture tecniche ed amministrative, anche in funzione di stazione appaltante dei lavori curando, sempre con l'impiego di proprie risorse professionali interne le attività inerenti la gestione dei lavori di realizzazione del progetto.

A queste attività si sono sommate le consuete operazioni collegate al ruolo di controllo proprio dell'Ente nell'ambito della gestione dei finanziamenti comunitari del PON Trasporti 2000/2006, che hanno consentito la realizzazione del progetto "Lampedusa".

A tal riguardo va evidenziato come l'ENAC sia riuscito, nel rispetto del proprio ruolo di Responsabile di Misura del PON Trasporti 2000/2006, ad utilizzare le risorse afferenti al citato programma in modo efficace e nel pieno rispetto della normativa di riferimento. Ciò ha significato, più in particolare, rapidità ed efficacia dell'azione tecnico-amministrativa al fine di adempiere agli obblighi e alle vincolanti scadenze temporali previste dalla vigente regolamentazione per l'utilizzo delle risorse finanziarie di fonte comunitaria.

Per affrontare l'impegno, con particolare riguardo alla gestione degli appalti, l'Ente ha ritenuto utile dotarsi di una snella struttura ad hoc costituita da risorse interne con professionalità tecniche ed amministrative, coordinata dal Direttore Centrale Finanza che in sintonia con la Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti e con la Direzione Eliporti e Aeroporti Minori ha impostato i bandi di gara, ha seguito le attività connesse all'aggiudicazione dei lavori, ha predisposto i relativi contratti, per poi consentire alle strutture tecniche dell'Ente di dare corso alla fase di realizzazione del progetto.

Nel contempo sono state attivate e portate a soluzione tutte le problematiche legate agli aspetti autorizzativi delle opere, in particolare è stata attivata la procedura VIA (Valutazione Impatto Ambientale) nazionale che ha riguardo l'intero aeroporto conclusasi con un decreto interministeriale dei Ministeri dell'Ambiente e del Territorio e del Mare e per i Beni e le Attività Culturali autorizzativo con prescrizioni soddisfatte dall'ENAC. Inoltre è stata acquisita la conformità urbanistica sulle intere opere attivando e concludendo positivamente anche la variante di Piano Regolatore del Comune di Lampedusa.





Bando procedura di gara comunitaria	13.10.2008
Aggiudicazione definitiva dell'appalto	26.02.2009
Contratto per l'esecuzione dei lavori	16.06.2009
Posa della prima pietra	16.06.2009
Fine sostanziale dei lavori	30.06.2012

Gli sforzi messi in campo dall'ENAC in un settore particolarmente complesso, quale quello della gestione dei lavori pubblici ed i relativi incoraggianti risultati ottenuti, trova adeguato strumento di valutazione nella indicazione delle date maggiormente significative del percorso seguito relativamente all'intervento principale, riguardante la realizzazione dell'aerostazione e delle opere correlate.

Analoga lusinghiera tempistica ha caratterizzato la fase di pagamento degli stati di avanzamento lavori nei confronti dell'appaltatore "SIGENCO SpA" che registrano ad oggi un ammontare dell'82% rispetto all'importo complessivo dei lavori, con una tempistica di pagamento in linea con le previsioni contrattuali.

I dati e gli elementi informativi sin qui messi in evidenza dimostrano come l'ENAC, grazie alla sinergia tra le strutture interne coinvolte nella realizzazione del progetto in esame, abbia espletato il proprio specifico ruolo nel pieno rispetto dei principi che regolano l'azione amministrativa con particolare riguardo al settore dei lavori pubblici e al contempo nel rispetto dei rapporti tra PA e privati, adempiendo alle obbligazioni nei confronti di tali soggetti nei tempi e modi dalla legge prescritti.

## Ringraziamenti

Il Presidente Vito Riggio e il Direttore Generale Alessio Quaranta ringraziano il Personale delle strutture ENAC coinvolte: Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti, Direzione Centrale Finanza, Direzione Centrale Coordinamento Aeroporti, Direzione Eliporti e Aeroporti Minori, Direzione Investimenti, Direzione Affari Generali e Contratti, Direzione Aeroportuale di Palermo, Direzione Sistemi Informativi, Ufficio Aeroportuale di Lampedusa, Ufficio Comunicazione Istituzionale, Ufficio Stampa.

In particolare: Alessandro Cardì, Mauro Campana, G. Daniele Carrabba, Roberto Vergari, Tonino Califano, Fabrizio De Chicchis, Gianni Giorgioni, Fabio Irsuti, Domenico Mele, Mario Russello, Mario Tommasi, Marco Trombetti, Andrea Marotta, Roberto Giametta, Marcella Maggiori, Raffaella Marciani, Sandro Bianchini, Arianna Ciani, Nicola D'Anna, Giovanni Lombardo, Francesco Migliore, Gaetano Palmeri, Giampaolo Parisini, Vincenzo Cacciatore, Mario Pietro De Petris, Pierluigi Maffieri, Stefano Romani, Maria Pastore, Francesca Miceli, Andrea Pirola, Loredana Rosati.

L'ENAC ringrazia l'impresa SIGENCO SpA e le sue maestranze.

Per le foto si ringrazia in particolare: Dario Calì, Piero Bologna, Stefano Greco e la Società Elilombarda.

Realizzazione grafica a cura dell'Ufficio Comunicazione Istituzionale ENAC.



Finito di stampare nel mese di luglio 2012 da Eurolit Srl - Roma



Realizzazione in collaborazione con SIGENCO SpA

