

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 26 al 30 maggio 2022)

INDICE

CORRADO ed altri: sull'installazione di un impianto di dissalazione nell'isola d'Elba (4-05511) (risp. CINGOLANI, <i>ministro della transizione ecologica</i> )	Pag. 4141	PEPE, MARTI: sulla gestione dell'ente parco Appennino lucano val d'Agri-lagonegrese (4-05993) (risp. CINGOLANI, <i>ministro della transizione ecologica</i> )	4154
D'ARIENZO: sulla realizzazione del progetto di filovia nella città di Verona (4-06605) (risp. GIOVANNINI, <i>ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</i> )	4145	SANTANGELO ed altri: sulla realizzazione di due sistemi <i>radar</i> militari nei siti di Favignana e Portopalo di Capo Passero (4-06636) (risp. GUERINI, <i>ministro della difesa</i> )	4158
LANZI ed altri: sulla messa in sicurezza degli argini dei fiumi Secchia e Panaro (4-05420) (risp. CINGOLANI, <i>ministro della transizione ecologica</i> )	4149		

---

CORRADO, GRANATO, ANGRISANI, LANNUTTI. - *Ai Ministri della transizione ecologica, della cultura e del turismo.* - Premesso che, per quanto risulta agli interroganti:

sussiste, ormai da tempo, un conflitto di interessi tra la maggior parte dei cittadini dell'Elba (Livorno), spalleggiati dalle amministrazioni locali in almeno tre Comuni su sette, e l'Autorità idrica toscana (AIT), la quale ha conferito all'Azienda servizi acquedotti (ASA) l'incarico di integrare le necessità idriche dell'isola, malamente servita dall'acquedotto esistente, con un dissalatore di grandi dimensioni, del costo stimato di oltre 15 milioni di euro, da farsi in località Pian di Mola di Capoliveri;

la zona prescelta, che è l'unica apprezzabile pianura del territorio, nonché prestigiosa meta di turismo balneare stagionale conosciuta in tutto il mondo, si trova immediatamente a ridosso di uno dei tre siti della rete ecologica regionale (di cui alla deliberazione di Giunta regionale n. 34/2011) ricadenti parzialmente in territorio comunale: la zona umida di Mola, posta a livello del mare, dove molte specie di uccelli migratori e stanziali hanno trovato un ambiente ideale di riproduzione, tanto che essa è stata dichiarata area protetta e assoggettata alla normativa specifica (sito di interesse regionale IT5160101 "zone umide del golfo di Mola e di Schiopparello");

la zona umida protetta è affidata alla tutela dell'ente parco nazionale "Arcipelago toscano", che ha anche lo scopo statutario di "promuovere nuove attività produttive compatibili in settori innovativi a salvaguardia dei valori culturali tradizionali presenti nelle attività turistiche agro silvo pastorali zootecniche forestali nella pesca e nell'artigianato anche attraverso specifiche misure di incentivazione per le popolazioni residenti";

per evitare forzature "industriali" di varia natura, il Consiglio di Stato, con sentenza n. 4327/17, ha tuttavia esplicitato che la protezione deve essere estesa anche alle aree limitrofe a quelle dichiarate protette, qualora l'integrità di queste ultime possa essere pregiudicata dalle condizioni di quelle;

considerato che:

la sensibilità ecologica ha assunto negli anni, in Italia, un posto importante nelle decisioni della pubblica amministrazione e il Paese ha re-

cepito nell'ordinamento nazionale, tra le altre, la direttiva 92/43/CEE "Habitat", finalizzata a "salvaguardare la biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali nonché della flora e della fauna selvatiche nel territorio europeo degli Stati membri al quale si applica il trattato";

la tutela degli interessi richiamati si fonda anche sul "principio di precauzione", stabilito dal Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) e riconfermato dal decreto legislativo n. 152 del 2006, che deve trovare applicazione qualora un ente pubblico preposto alla certificazione di assenza di danno ambientale non possa escludere con certezza che questo non si verificherà in futuro;

l'art. 6, par. 3, della direttiva "Habitat" indica infatti chiaramente che, sussistendo la probabilità o il rischio di effetti negativi su ecosistemi protetti, deve essere applicato il principio di precauzione (art. 191 del TFUE, in combinato disposto con l'art. 3-ter del decreto legislativo n. 152), ragione per cui le autorità nazionali competenti possono autorizzare qualsivoglia progetto "soltanto dopo aver avuto la certezza che esso non pregiudicherà l'integrità del sito in causa";

valutato che:

è diffusa la preoccupazione che l'installazione di un dissalatore ad appena qualche centinaio di metri dalla zona umida protetta comporti di per sé, oltre al pericolo concreto di inquinamento salino nelle immediate adiacenze e nei fondali più prossimi, dove sarebbe smaltita la salamoia (benché si tratti di un'area marina protetta e le correnti non siano in grado di assicurare la dispersione dei reflui fuori dal golfo di Mola), anche quello del trasferimento di sale nelle falde artesiane delle zone agricole interessate;

in aggiunta, si paventa che il disturbo acustico continuo e di entità non trascurabile (dell'ordine di 70 decibel) causato dal funzionamento dell'impianto sarà non solo fonte di disagio per residenti e turisti ma soprattutto per la fauna fin qui indisturbata di quell'*habitat*, con la prevedibile conseguenza che la stessa verrà indotta ad abbandonarlo;

sembra che a dispetto della normativa richiamata, dei compiti statutari di tutela dell'area affidatagli e del coinvolgimento negli interventi di recupero avviati a gennaio 2021 proprio nella zona umida di Mola, rientranti in un più ampio progetto di valorizzazione (si veda l'articolo "Avviata la riqualificazione e la conservazione della zona umida di Mola" su "Greenreport: economia ecologica e sviluppo sostenibile"), il parco nazionale abbia rilasciato alla Regione e all'ASA, nei mesi scorsi, dopo un iniziale parere contrario, un documento di asseverazione di assenza di danno ecologico alla fauna e alla vegetazione tipiche della zona, ritenendo che nel prossimo futuro non avverrà alcun deterioramento ambientale causato direttamente o indi-

rettamente dal dissalatore e dalle opere accessorie (terrestri e marine) connesse;

unito ai repentini nulla osta della Provincia, ad esempio, ma anche della competente Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio, l'atto in questione, rimuovendo l'ostacolo ecologico vincolante all'installazione dell'impianto di dissalazione, potrebbe risultare lesivo dell'interesse pubblico di salvaguardia dell'ecosistema, messo a rischio dai lavori di costruzione dell'impianto che la diffida presentata di recente dal Comune per difformità inerenti alla procedura di VIA (anche la VINCA sarebbe stata necessaria, in presenza di un'area marina protetta) non è riuscita a fermare,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non siano finalmente disposti a riconoscere inopportuna, oltre che basata su illiceità di ordine paesaggistico-ambientale e tecnico-amministrativo, la scelta, caldeggiata dalla Regione Toscana ma contestata da gran parte della popolazione dell'Elba, di costruire un mega dissalatore alle spalle di una delle più belle spiagge dell'isola, compromettendo il turismo stagionale che è la risorsa economica e occupazionale primaria degli elbani, l'agricoltura e l'ecosistema della limitrofa zona umida protetta e dei fondali di cala di Mola;

se il Ministro della transizione ecologica non voglia, di concerto con la Regione, rivedere la strategia in atto per far fronte alle carenze idriche dell'isola, ripensando la rinuncia ad imbrigliare il cospicuo volume annuo di acqua piovana, risorsa che si aggiunge al quantitativo assicurato dalla condotta sottomarina che, partendo dal litorale toscano, serve l'Elba per circa metà del suo fabbisogno totale, o valutando l'ipotesi di noleggiare (nei soli mesi estivi) una nave provvista di dissalatore;

se, in rapporto al costruendo dissalatore, evidentemente un "ecomostro" ingombrante, rumoroso, costosissimo e tuttavia mal concepito, perché del tipo a permeazione (o osmosi inversa) oggi superato da tecnologie più raffinate, non ritenga di voler sollecitare l'accertamento della paventata violazione del principio di precauzione e dei compiti di tutela del patrimonio ambientale in capo alle istituzioni nel territorio dell'isola d'Elba.

(4-05511)

(20 maggio 2021)

RISPOSTA. - La necessità di costruire un dissalatore in località Piano di Mola, nel comune di Capoliveri, secondo quanto rappresentato dalla Regione Toscana, è da ricondurre alla vetustà delle infrastrutture esistenti, condizione che rende il territorio vulnerabile e soggetto a crisi idrica. La Regione ha inoltre fatto presente che il progetto del dissalatore di Mola è

stato previsto sin dal 2011 nell'ambito di un più ampio accordo di programma sottoscritto da tutti i Comuni dell'isola, dall'Autorità idrica toscana (AIT) e dalla Regione, che aveva come finalità il rientro dei parametri di boro e arsenico presenti negli acquedotti pubblici.

Sempre l'ente regionale ha segnalato che l'opera si rende opportuna a causa dell'avvicinarsi del termine della vita utile dell'acquedotto sottomarino che garantisce, per il 65 per cento, il fabbisogno complessivo dell'isola, e risulta inserita sia negli strumenti di programmazione regionale (PAER) e sia negli strumenti di settore, quali il piano di gestione dell'Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino settentrionale e piano d'ambito dell'AIT approvato nel 2016 con procedura di VAS. Nel piano d'ambito l'intervento è previsto dal piano degli interventi strategici in cui è prevista l'integrazione della risorsa locale dell'isola con 160 litri al secondo provenienti da dissalazione.

Attualmente per il dissalatore di Mola esiste un progetto definitivo approvato dall'AIT ai sensi dell'art. 158-*bis* del decreto legislativo n. 152 del 2006 (testo unico ambientale) e dell'art. 22 della legge regionale n. 69 del 2012 con decreto n. 62/2017. L'approvazione è avvenuta a seguito del procedimento regionale di verifica di assoggettabilità alla VIA conclusosi con il decreto di esclusione n. 4515 del 2017. Inoltre, con l'accordo di programma per l'approvvigionamento idropotabile dell'isola d'Elba al fine di garantirne l'autonomia idrica dissalatore di Capoliveri, lotto 1, stralcio 1, sottoscritto dalla Regione Toscana e dall'autorità idrica nel 2019, l'opera è stata riconosciuta come strategica ai sensi della legge regionale n. 35 del 2011. Il costo complessivo dell'impianto nel progetto approvato è di 14,56 milioni di euro, di cui 8 derivanti da finanziamenti pubblici e, per la restante parte, dalla tariffa del servizio idrico integrato.

In seguito, con decreto AIT n. 89/2021 è stata approvata la variante progettuale delle opere a mare, che risulta conforme agli strumenti urbanistici vigenti e recepisce le prescrizioni degli enti competenti in materia di tutela dei beni paesaggistici (Soprintendenza). La variante progettuale delle opere a mare è stata oggetto di procedimento regionale di verifica di assoggettabilità alla VIA, conclusosi con il decreto di esclusione n. 561 del 2021.

Per quanto di competenza di questo Ministero, si precisa che il sito interessato dalla costruzione dell'opera si trova ad oltre un chilometro di distanza dall'area protetta SIC/SIR della zona umida di Mola e nell'area del golfo Stella dell'isola non risultano presenti siti della rete Natura 2000 con estensione a mare.

*Il Ministro della transizione ecologica*

CINGOLANI

(25 maggio 2022)

---

D'ARIENZO. - *Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.* - Premesso che:

la Giunta comunale di Verona con deliberazione n. 341 del 29 settembre 2008 ha approvato il progetto preliminare del sistema di trasporto pubblico di tipo filoviario per la città di Verona per un costo totale di 143.053.040 euro, oltre IVA di 15.735.843 euro, per un totale di 158.788.874 euro;

il CIPE con delibera n. 28/2009 ha approvato la sostituzione dell'originaria "tranvia S. Michele-stazione FS-stadio" a Verona con un "nuovo sistema filoviario". Con una successiva delibera n. 90/2011 ha confermato il contributo assegnato, richiedendo un nuovo accordo procedimentale da sottoscrivere tra il Ministero, il Comune e il soggetto attuatore dell'intervento (Azienda mobilità e trasporti S.p.A., AMT), indicando il 30 aprile 2011 quale termine per l'aggiudicazione provvisoria dei lavori;

il 18 settembre 2014, AMT e l'associazione temporanea di imprese hanno sottoscritto l'atto integrativo e modificativo n. 1 del contratto di appalto per il progetto esecutivo, lavori e fornitura veicoli;

con delibera di Giunta n. 73/2018, il Comune di Verona ha approvato un nuovo accordo procedimentale, da sottoscrivere con il Ministero, con la data del 31 gennaio 2022 quale apertura all'esercizio e termine ultimo per la messa in servizio dell'impianto;

il CIPE, con delibera del 26 aprile 2018, approvava la realizzazione dell'intervento del Comune rimodulato con un costo ammissibile di 142.752.134,22 euro e il relativo contributo statale rideterminato in 85.651.280,53 euro, in cui, prendendo atto dell'aggiornamento, si confermava la data del 31 gennaio 2022 e si chiedeva al Ministero di vigilare;

il 5 ottobre 2020 AMT ha inviato all'associazione temporanea di imprese la risoluzione unilaterale del contratto di appalto per il progetto esecutivo, lavori e fornitura veicoli (contratto del 5 settembre 2012 e relativi atti integrativi e modificativi n. 1 del 18 settembre 2014, e n. 2 dell'8 agosto 2018). Il 9 novembre 2020 AMT avrebbe presentato al Ministero un'ulteriore variante al progetto con modifiche di percorso e possibili veicoli senza fili (di dimensioni maggiori), prospettando un nuovo bando entro fine 2021, inizio lavori a gennaio 2023 e fine lavori aprile 2026. Sembra che il 4 gennaio 2021 AMT abbia sottoscritto, contrariamente alla precedente rescissione unilaterale del contratto, un accordo transattivo con le imprese per chiudere i cantieri ancora aperti entro il 14 maggio 2021;

il 14 gennaio 2021 in Consiglio comunale, il sindaco di Verona, rispondendo alle interrogazioni dei consiglieri, confermava la ripartenza del progetto filobus,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quale sia lo stato attuale dei lavori e quali siano gli effettivi tempi di esecuzione;

se le criticità emerse sull'opera "nuovo sistema filoviario rimodulato" e riportate anche dalla stampa locale siano state comunicate al sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici (MIP) del CIPE;

se il nuovo progetto di variante, che pare essere stato presentato, sia compatibile con le precedenti decisioni prese da Ministero e CIPE e non risulti in contrasto con l'ipotizzata variazione del mezzo;

se risulti legittima la variante della filovia sotto gli aspetti amministrativi, tecnici ed economici, sulla base delle normative in materia di lavori pubblici;

se i maggiori costi che risulterebbero nella nuova variante possano essere finanziati per il 60 per cento da Ministero e CIPE, come pare richiedere AMT;

se il presunto accordo transattivo tra AMT e associazione di imprese del 4 gennaio 2021 sia legalmente ammissibile e a chi faranno carico gli eventuali oneri diretti e indiretti sostenuti dalla pubblica amministrazione relativi a spese legali, costi del personale, incarichi di esperti tecnici esterni, costi di lavori già eseguiti e forniture di materiale probabilmente non più funzionale dopo il possibile cambio di filoveicolo;

se non si ritenga opportuna un'ispezione dei tecnici ministeriali al fine di verificare se siano state attuate tutte le azioni necessarie per una tempestiva realizzazione dell'opera;

se non si ritenga opportuno nominare un commissario *ad acta* con pieni poteri per la realizzazione in tempi certi del progetto filovia della città di Verona.

(4-06605)

(16 febbraio 2022)

RISPOSTA. - Come evidenziato, con delibera n. 28 del 2009 (pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 270 del 2009), il CIPE: a) ha approvato la sostituzione dell'originaria tranvia S. Michele-stazione FS-stadio a

Verona con un "nuovo sistema filoviario", del costo di 143,053 milioni di euro al netto dell'imposta sul valore aggiunto; b) ha assegnato all'intervento il contributo di 85,832 milioni di euro, in termini di volume di investimenti, pari al 60 per cento del costo; c) ha stabilito l'aggiornamento, a cura del Ministero, dell'allora vigente accordo procedimentale concernente la tempistica dell'intervento, prevedendo nuovi termini da osservare, pena la revoca del contributo assegnato.

In data 8 agosto 2014, è stato sottoscritto tra il Ministero, il Comune di Verona e il soggetto attuatore dell'intervento (Azienda mobilità e trasporti SpA, AMT) l'accordo procedimentale che individuava le seguenti scadenze, a pena di revoca del contributo statale in caso di mancato rispetto per fatti imputabili al Comune Ovvero al soggetto attuatore: 30 novembre 2014: consegna delle attività di progettazione esecutiva; 31 maggio 2015: consegna dei lavori; 31 luglio 2018: fine lavori.

Con provvedimento del Ministero 3 agosto 2012, registro decreti n. 187, il progetto elaborato dall'associazione temporanea di imprese vincitrice dell'appalto concorso è stato oggetto di nulla osta tecnico ai fini della sicurezza sulle parti infrastrutturali e impiantistiche non connesse alla tecnologia di sistema e di parere tecnico-economico favorevole, per l'importo complessivo di 119.025.429,41 euro, non comprensivo degli oneri per la sicurezza (pari a 706.462,61 euro) al netto di IVA, con conseguente rideterminazione del contributo statale in 71.415.257,65 euro, pari al 60 per cento del costo. All'esito della gara, il confronto tra il costo complessivo di realizzazione del nuovo sistema filoviario di Verona pari a 119.731.892,02 euro, al netto di IVA, e quello finanziato con la delibera CIPE n. 28 del 2019 (pari a 143.053.040 euro) evidenziava economie per 23.321.147,98 euro, costituite dai ribassi di gara (22.666.806,49 euro) e da economie inserite nel quadro economico (654.341,49 euro).

Nell'ambito dell'istruttoria tecnico-economica di competenza del Ministero, l'intervento è stato oggetto di adeguamenti progettuali, relativi alle pensiline di fermata, e derivanti dal recepimento delle prescrizioni formulate in conferenza dei servizi, che ha determinato un incremento del costo dell'intervento in 130.711.270,26 euro.

A seguito del fallimento dell'impresa mandante APTS, incaricata della fornitura della carrozzeria dei filoveicoli e proprietaria del brevetto della tecnologia di accostamento automatico alle banchine, il soggetto attuatore provvedeva a trasmettere al Ministero un progetto esecutivo aggiornato a seguito di una serie di varianti dell'importo di 7.333.795,51 euro (ascrivibili a: utilizzo di mezzi filoviari dotati di batterie piuttosto che di motogeneratore azionato da un motore *diesel*; adeguamento delle opere infrastrutturali per renderle compatibili con i nuovi veicoli; modifica del deposito a seguito del rinvenimento di una discarica di rifiuti solidi urbani; modifica del sottopasso di via Città di Nimes) che hanno elevato a 142.752.134,22 euro il costo dell'intervento ed a 85.651.280,53 euro l'entità del contributo statale.



Con delibera CIPE n. 38 del 2018 è stato autorizzato l'utilizzo delle economie di gara a seguito dell'incremento di costi, fissando al 31 gennaio 2022 il termine per l'apertura all'esercizio del sistema filoviario. Con provvedimento n. 370 del novembre 2019, i competenti uffici del Ministero hanno espresso parere tecnico-economico favorevole in relazione la perizia di variante oggetto della delibera CIPE, per l'importo complessivo di 142.752.134, euro

In data 5 ottobre 2020, il soggetto attuatore AMT ha disposto la risoluzione del contratto con l'associazione temporanea di imprese appaltatrice a causa di gravi e reiterati inadempimenti. In data 22 gennaio 2021, il Comune ha comunicato al Ministero di aver sottoscritto, in data 4 gennaio 2021, un atto di transazione che disponeva la ripresa delle attività per l'esecuzione dell'appalto, nonché la redazione di una perizia di variante che fissava all'8 febbraio 2024 il nuovo termine di ultimazione dei lavori. Nel mese di novembre 2021, AMT ha inviato al Ministero la menzionata perizia di variante che determinava un ulteriore incremento di costi di circa 12 milioni di euro. Nel mese di gennaio 2022, il Comune di Verona ha trasmesso la delibera di Giunta comunale di presa d'atto della perizia. In relazione alla variante è attualmente in corso l'attività istruttoria da parte del Ministero, finalizzata alla richiesta di incremento del contributo CIPESS, nonché quella finalizzata all'eventuale emissione del nulla osta tecnico per la sicurezza di cui all'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980.

Quanto all'avanzamento dei lavori, nell'evidenziare che il termine dei lavori è fissato all'8 febbraio 2024, si rappresenta che, alla data del 30 aprile 2022, sono stati contabilizzati lavori, forniture e progettazione per 12.063.064 euro, a fronte di un costo complessivo aggiornato pari a 154.993.022,64 euro.

Quanto alle risorse finanziarie occorrenti per la realizzazione dell'intervento, si rappresenta che la quota di contributo statale pari a 92.995.813,58 euro (di cui 85.651.280,53 già disponibili ed autorizzati in forza della menzionata delibera CIPE n. 38 del 2008, mentre ulteriori 7.344.533,05 euro, già disponibili su precedente mutuo attivato ai sensi della legge n. 211 del 1992, devono essere autorizzati dal CIPESS) e quella a carico del soggetto attuatore è pari a 61.997.209,06 euro (di cui 57.221.216 già disponibili, come indicato nella medesima delibera CIPE, e 4.896.355,37 in corso di acquisizione attraverso specifico mutuo).

In merito alla richiesta di un'ispezione ministeriale e di nomina di un commissario *ad acta*, si rappresenta che è in corso l'attività istruttoria finalizzata alla formulazione al CIPESS di una proposta di adeguamento dell'entità del contributo pubblico statale. All'esito di tali approfondimenti, si valuteranno le eventuali iniziative che si renderanno necessarie per assicurare la realizzazione dell'intervento in tempi rapidi.

*Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*

GIOVANNINI

(26 maggio 2022)

---

LANZI, MANTOVANI, CROATTI, MONTEVECCHI, PAVANELLI, VACCARO, DONNO, FERRARA, VANIN, ANASTASI, CASTELLONE. - *Ai Ministri della transizione ecologica e per gli affari regionali e le autonomie.* - Premesso che:

la disastrosa alluvione per rottura d'argine del fiume Secchia del gennaio 2014, seguita dall'alluvione per rottura d'argine del fiume Panaro nel dicembre 2020, rappresentano due eventi di estrema gravità attribuibili alla totale assenza di manutenzione delle infrastrutture territoriali modenesi, fatta eccezione per qualche intervento di natura emergenziale effettuato da AIPO (Agenzia interregionale per il fiume PO);

i due fiumi costituiscono il cuore del nodo idraulico modenese e sono caratterizzati dalla loro "pensilità" dovuta al continuo depositarsi attraverso i secoli di sedimenti nel loro letto. Nel corso dei secoli, tale fenomeno è stato contrastato tramite l'innalzamento delle arginature con la conseguenza che oggi durante le piene il livello dell'acqua sovrasta di circa dieci metri in altezza le piazze dei centri abitati che essi attraversano;

considerato che:

negli ultimi quarant'anni i letti dei due fiumi si sono ristretti di circa due terzi e tutti i ponti che li sovrastano hanno perso l'agibilità di due arcate su cinque. Peraltro, all'elevazione del fondo dei fiumi corrisponde la drastica perdita di capacità delle golene e delle casse di espansione, le quali funzionalmente hanno il compito di trattenere le enormi masse d'acqua dovute alle piene, che si può calcolare in un buon 30 per cento;

il degrado del sistema idraulico ha come diretta conseguenza una riduzione della velocità di transito dell'acqua, con conseguente aumento dei tempi che impiega una piena per defluire (oggi sono necessari fino a 20 giorni, a fronte dei 3 giorni necessari 30 anni fa). L'estrema lentezza di deflusso dell'acqua comporta che, anche a fronte di modesti fenomeni atmosferici,

rici, possano determinarsi grosse piene. Infatti si è passati da una media di una piena all'anno (negli anni '80) ad oltre 10 piene attuali;

oltretutto, la pressione dell'acqua esercitata sugli argini dall'interno verso l'esterno assume valori elevatissimi durante una piena, stressando argini antichi spesso già al limite della loro tenuta (con conseguente aumento del pericolo di rottura dell'argine) e sono numerosi ormai i segnali inequivocabili in questo senso: trafile ai piedi dell'argine, fontanazzi, permanenza dell'acqua nei campi d'intorno anche non golenali;

considerato altresì che:

gli interventi effettuati negli anni dall'Agenzia interregionale per il fiume PO sono stati connotati dall'esigenza di tamponare emergenze contingenti e non hanno riguardato il necessario adeguamento del sistema fluviale del Secchia (o del Panaro) per garantire lo smaltimento delle piene con periodo di ritorno pari a 200 anni. Nonostante le numerose istanze provenienti da comitati cittadini spontanei e la presenza nel medesimo territorio di un'eccellenza scientifica altamente specializzata in materia quale l'Università di Modena e Reggio Emilia - Facoltà di Ingegneria Idraulica, non è stato mai avviato uno studio di fattibilità in tal senso;

diverse simulazioni dal vero hanno dimostrato che in caso di rottura d'argine del Secchia a nord di Modena il centro della città verrebbe sommerso in appena 8 ore;

considerato inoltre che:

con gli ultimi lavori di AIPO, in corso di ultimazione, l'intero impianto fluviale si assesterà ad un TR20 (tempo di ritorno 20 anni), anziché come preconizzato dalla comunità scientifica internazionale ad un TR200 (si pensi che una diga o un ponte vanno conformate ad un TR500 o addirittura TR1000);

un'occasione per mettere in sicurezza l'intero decorso dei fiumi, potrebbe concretizzarsi tramite l'utilizzo delle risorse provenienti dal "Recovery Fund", che prevede uno stanziamento pari a circa 15 miliardi di euro nell'ambito della tutela del territorio e della risorsa idrica. Il rischio della perdurante assenza di manutenzione, infatti, associato al cambiamento climatico in atto potrebbe avere effetti devastanti per l'intero territorio,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza delle gravi condizioni in cui versano i fiumi Secchia e Panaro;

se, per quanto di propria competenza, intendano intervenire affinché si provveda a realizzare un'attività di programmazione o uno studio di fattibilità volti a mettere in sicurezza le suddette infrastrutture fluviali, che tengano in considerazione non solo la gestione dell'emergenza, ma anche gli interventi migliorativi di *routine* e la manutenzione programmata;

se non ritengano che le risorse destinate con il "Recovery Fund" debbano essere utilizzate per risolvere le gravi problematiche che affliggono i territori, in particolare quello modenese, relativamente alla sicurezza idraulica nonché al rischio alluvioni, e, di conseguenza, come intendano intervenire al riguardo.

(4-05420)

(6 maggio 2021)

RISPOSTA. - Con riferimento all'interrogazione relativa al "nodo idraulico modenese", dove in passato si sono verificati eventi calamitosi (rottura d'argine del fiume Secchia gennaio 2014, rottura arginale del fiume Panaro, dicembre 2020), si rappresenta quanto segue.

In via preliminare si precisa che le azioni di prevenzione e mitigazione del rischio idrogeologico si concretizzano in atti di finanziamento e programmazione d'interventi, proposti dalle Regioni e selezionati secondo la procedura definita dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 28 maggio 2015, concernente "Individuazione dei criteri e delle modalità per stabilire le priorità di attribuzione delle risorse agli interventi di mitigazione del rischio idrogeologico". I criteri tengono conto, tra l'altro, della pianificazione svolta dalle competenti autorità di bacino distrettuali, in relazione al rischio da frana (piani di assetto idrogeologico, PAI) e al rischio da alluvioni (piani di gestione del rischio da alluvioni, PGRA).

Le proposte di finanziamento devono transitare sulla banca dati ReNDiS (repertorio nazionale per la difesa del suolo), dalla cui consultazione, con specifico riferimento al tratto modenese del fiume Panaro, risulta: a) il finanziamento per un importo di 589.500 euro, assegnato con determina dirigenziale n. 481 dell'11 dicembre 2019, a valere sul "fondo" istituito ai sensi dell'art. 55 della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (detta collegato ambientale), della progettazione di un intervento denominato "Manutenzione straordinaria dell'alveo e delle arginature dalla cassa di espansione al Po". L'intervento prevede l'esecuzione di lavori ricadenti nei comuni di Bomporto, Camposanto, Castelfranco Emilia, Finale Emilia, Modena, Nonantola, Ravarino, San Cesario sul Panaro, Spilamberto, per un costo complessivo pari a 15 milioni di euro (codice ReNDiS 08IR070/G1); b) le richieste di finanziamento dei seguenti 3 interventi di manutenzione e sistemazione idraulica che, applicando i criteri e i parametri di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 28 maggio 2015, presentano punteggi medio-bassi:

"Interventi di sistemazione idraulica nel bacino del torrente Panaro" (cod. ReNDiS 08IR126/G1, importo 5.130.000 euro); "Manutenzione straordinaria della briglia selettiva a monte della cassa di espansione del fiume Panaro" (cod. ReNDiS 08IR069/G1, importo 1.200.000 euro); "Lavori di sistemazione morfologica idraulica e idrogeologica del fiume Panaro a valle di P. Docciola" (cod. ReNDiS 08IR068/G1, importo 800.000 euro); c) il finanziamento di un intervento di "Messa in sicurezza del fiume Panaro dalla SP 16 all'abitato di Marano sul Panaro", nel comune di Vignola (importo: 1.280.000 euro, finanziato con delibera CIPE n. 35 del 24 luglio 2019, quale secondo stralcio di un intervento di complessivi 6.400.000 euro, cod. 08IR412/G1). L'intervento, in base ai dati disponibili sulla piattaforma ReNDiS, è in corso di esecuzione.

Con l'accordo di programma stipulato il 3 novembre 2010 tra il Ministero e la Regione, sono stati inoltre finanziati, sino a tutto il 2017, 20 interventi riguardanti sia il fiume Panaro, sia il fiume Secchia, per un totale di 13.427.491,35 euro. Tra gli interventi proposti dalla Regione Emilia-Romagna, figura un ulteriore stralcio dell'intervento "Messa in sicurezza del fiume Panaro dalla SP 16 all'abitato di Marano sul Panaro - lotto funzionale", d'importo pari a 800.000 euro (codice ReNDiS 08IR479/G1), localizzato a sud della città di Modena. Tuttavia, si osserva che detto intervento, tra quelli proposti dalla Regione, è quello dotato di punteggio più basso.

Relativamente alla richiesta di destinare parte dei fondi del PNRR alla problematica del dissesto idrogeologico, in particolare al territorio modenese, si rappresenta che la dotazione finanziaria dell'investimento 2.1, "Misure per la gestione del rischio di alluvione e per la riduzione del rischio idrogeologico", risulta in massima parte destinata al finanziamento di interventi "in essere", ovvero, interventi facenti parte di programmazioni già definite, che non hanno prodotto spesa precedentemente al 1° febbraio 2020. Gli stessi interventi dovranno essere caratterizzati, inoltre, da cronoprogrammi compatibili con le tempistiche del PNRR (completamento dei traguardi e degli obiettivi entro il 31 agosto 2026) e risultare conformi al principio "non arrecare un danno significativo" (do no significant harm), ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) 2020/852.

La Regione Emilia Romagna in merito alle risorse destinate al territorio modenese per la mitigazione del rischio idraulico comunica che, a seguito degli eventi del gennaio 2014, il suo presidente in qualità di commissario delegato ai sensi dell'art. 1, comma 2, del decreto-legge n. 74 del 2012 ed ai sensi dell'art. 1 del decreto-legge n. 74 del 2014 è stato autorizzato ad operare per l'attuazione degli interventi per il ripristino e messa in sicurezza con il piano delle "Misure urgenti in favore delle popolazioni dell'Emilia Romagna colpite dal terremoto e dai successivi eventi alluvionali verificatisi tra il 17 ed il 19 gennaio 2014, nonché per assicurare l'operatività del fondo per le emergenze nazionali. In tale contesto il commissario ha coordinato la gestione di 210.000.000 euro messi a disposizione dal decreto-legge n. 74 del 2014 per il riparo dei danni subiti dal patrimonio pubblico,

dai soggetti privati e dalle attività produttive e agricole, nonché per l'avvio dei primi interventi urgenti di messa in sicurezza idraulica dei territori connessi ai fiumi che avevano generato gli eventi alluvionali. Ad oggi i fondi destinati agli interventi di messa in sicurezza idraulica ammontano a circa 160.000.000 euro.

La Regione evidenzia ancora che i primi interventi hanno interessato criticità note, in particolare la vegetazione ripariale, la chiusura delle tane e l'attuazione dei piani di contenimento degli animali fossori. Immediatamente a seguire, sono stati presi in esame gli interventi strutturali più strategici in linea con la pianificazione definita dall'Autorità di distretto del fiume Po. Per la maggior parte, le risorse sono state assegnate a favore degli interventi sui tratti arginati di Secchia, Panaro, Naviglio e relative casse, ma anche ad altri soggetti coinvolti nella gestione del complesso reticolo modenese, tra cui l'Agenzia regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile, consorzi di bonifica o altro.

Dei citati 160 milioni stanziati per interventi, circa 116 milioni sono stati programmati per la messa in sicurezza idraulica dei fiumi Secchia, Panaro e canale Naviglio con opere che interessano i loro tratti arginati, comprese le casse di espansione, di competenza dell'Autorità idrica del Po. Dei predetti interventi, sono stati completati lavori per un totale di circa 66 milioni di euro, peraltro già liquidati. Le rimanenti risorse, pari a circa 50 milioni di euro, afferiscono a cantieri in corso (circa 14 milioni di euro) e a interventi con progettazione o *iter* autorizzativo in corso (36 milioni di euro circa).

In relazione alle azioni future anche con riferimento alla direttiva alluvioni, la Regione rappresenta che gli interventi strategici che possano garantire un'efficace azione di mitigazione del rischio idraulico, in coerenza con l'assetto territoriale e con il principio di gestione unitaria dei bacini idrografici, nonché con le disposizioni derivanti dalle direttive europee in materia, devono essere definiti nell'ambito della pianificazione di bacino e in particolare nel PAI e nel PGRA. La stessa Regione precisa, inoltre, che proprio in attuazione della pianificazione di bacino, che ha definito un primo livello di intervento uniformando il grado di sicurezza delle opere presenti in relazione al tempo di ritorno cinquantennale, sta già operando per adeguare il sistema difensivo esistente, in particolare attraverso i seguenti interventi: a) completamento dei primi due stralci prioritari di adeguamento del sistema arginale del Panaro rispetto alla portata con TR (tempo di ritorno) 50 anni e franco idraulico di un metro, finanziati per 20 milioni di euro con le risorse stanziati dal decreto-legge n. 74 del 2014 e già in corso di realizzazione; interventi che hanno dimostrato la loro efficacia, non essendo la rotta ascrivibile ad un problema di sormonto, considerati i franchi superiori al metro presenti durante il passaggio della piena; b) adeguamento della cassa di espansione del fiume Secchia rispetto alla portata con TR 50 anni, con una progettazione attualmente sottoposta a VIA regionale per un importo

complessivo di poco meno di 50 milioni di euro, di cui circa la metà coperta da finanziamento.

Per reperire le risorse mancanti, che consentiranno di raggiungere l'obiettivo del tempo di ritorno cinquantennale, sono stati a suo tempo proposti ulteriori 15 milioni per le arginature del Panaro a valere sul recovery fund e 27 milioni per l'ultimo lotto di adeguamento della cassa del Secchia sul piano nazionale invasi. La Regione riferisce altresì che sempre sul recovery fund sono stati candidati 115 milioni di intervento per il nodo di Modena, su un totale regionale di 868 milioni di euro richiesti.

Lo *step* successivo per proseguire nella mitigazione del rischio idraulico e giungere ad adeguate condizioni di sicurezza per il territorio è definire gli interventi che consentiranno di fronteggiare eventi definiti "poco frequenti" all'interno del PGRA, ossia caratterizzati da tempi di ritorno fino a 200 anni. Per indicazioni in tal senso si è in attesa di una specifica variante al PAI, che aggiornerà l'assetto di progetto dei due corsi d'acqua e, conseguentemente, la programmazione strategica correlata, anche alla luce della significativa modificazione del regime idrologico che si sta manifestando ormai da un decennio su tutti gli affluenti appenninici del fiume Po. Il percorso di variante, a cura dell'Autorità di bacino distrettuale del fiume Po, è stato avviato con decreto del segretario generale dell'Autorità del 3 agosto 2021 di adozione del relativo progetto.

La Regione informa infine che l'AIPo sta conducendo studi specifici sui tratti arginati di Secchia e Panaro che riguardano rispettivamente: a) analisi morfologiche e idrauliche volte, tra l'altro, ad individuare tratti di asta maggiormente vocati alla laminazione delle piene; b) campagne di rilievi e messa a punto di metodologie, anche con approcci innovativi, per il monitoraggio in continuo delle arginature con riferimento ai parametri che ne identificano le condizioni di stabilità, anche in corso di piena; c) analisi idrauliche per l'individuazione delle aree e degli interventi necessari per consentire l'attuazione degli obiettivi del PGRA ai fini della laminazione delle piene del fiume Secchia nel tratto a monte della città di Modena.

*Il Ministro della transizione ecologica*

CINGOLANI

(25 maggio 2022)

PEPE, MARTI. - *Al Ministro della transizione ecologica.* - Premesso che:

è dei giorni scorsi un *post* pubblicato su "Facebook" da parte di Giuseppe Priore, commissario e presidente *in pectore* dell'Ente Parco Ap-

pennino Lucano Val d'Agri-Lagonegrese, con il quale, prendendo spunto dalla nota e drammatica situazione in cui è venuto a trovarsi l'Afghanistan dopo la conquista dei Talebani, ha deriso ed offeso il *leader* della Lega Matteo Salvini, poiché veniva ritratto vestito da "Mullah" con la dicitura "Questo è il mullah Ommemerd capo dei talebani padani";

al detto *post* lo stesso Giuseppe Priore ne faceva seguire un altro con cui addirittura si schierava dalla parte dei Talebani;

le citate uscite *social* hanno destato e destano tuttora una profonda indignazione, in quanto si pongono in evidente spregio alla memoria dei tanti militari italiani caduti in quel territorio, nonché alla sofferenza che il popolo Afgghano sta patendo; va da sé che il gesto, a giudizio degli interroganti già irresponsabile di suo, diventa ancor più grave se si considera che l'autore è uomo delle istituzioni, per di più con due incarichi fondamentali;

oltre a tale deplorabile vicenda, che auspicabilmente non dovrà rimanere priva di conseguenze, è da segnalare la cattiva gestione dell'Ente Parco. Invero si richiama un verbale di accertamento per violazioni in materia di sicurezza e igiene sul lavoro, con cui è stato contestato a Giuseppe Priore di aver violato l'articolo 18 del decreto legislativo n. 81 del 2008 per non aver dato continuità all'individuazione del medico competente a cui affidare la sorveglianza sanitaria in favore dei dipendenti dell'Ente Parco, e per tale violazione è stata comminata la sanzione di 3.071,26 euro, pagata successivamente dall'Ente Parco;

inoltre, sono molteplici le lamentele che giungono da parte degli amministratori dei comuni ricadenti nel parco, poiché il commissario non darebbe modo di provvedere a miglioramenti delle aree urbane. Infatti, risulta esserci una somma di oltre sei milioni di euro che invece di essere utilizzata per apportare modifiche e miglioramenti all'interno dell'area-parco, per finanziare eventi nei comuni, e per apportare miglioramenti ai centri urbani ricadenti entro il perimetro del Parco, viene resa disponibile per stipulare convenzioni con altri enti come Università della Basilicata, CNR o addirittura dirottata nell'Associazione di Protezione Civile, di cui Priore è presidente, con il disappunto motivato degli amministratori locali dell'area;

allo stesso tempo molteplici sono le doglianze mosse dagli allevatori che, purtroppo, non riescono ad avere ascolto e risposte rispetto alle loro esigenze, al punto che questo disagio è stato fatto proprio finanche in sede istituzionale, nello specifico in Regione Basilicata, per ultimo con un intervento perentorio e risoluto da parte del consigliere regionale, Pasquale Carriello;

ove ciò non dovesse bastare a sostenere il pessimo governo del parco, sarebbe sufficiente, per fugare ogni dubbio, ricordare il *rave party* che si è tenuto per ben tre giorni nell'estate del 2019 con la partecipazione di



circa 400 persone (200 per i Carabinieri), con il quale oltre a consentire di devastare la salute delle persone che vi hanno preso parte, si è creato un danno alla natura, essendo in piena zona ZPS e, per di più, sito di nidificazione del "Capovaccaio", il tutto con l'assoluta disattenzione del commissario del parco stesso;

nelle conclusioni del *report* 2021 della Sezione di Controllo sugli Enti della Corte dei conti, la magistratura contabile ha rilevato che l'attuale Commissariamento, come peraltro già avvenuto per il precedente, è incompatibile con il carattere di straordinarietà e temporaneità che deve connotare l'istituto, diretto a tutelare l'interesse generale al buon funzionamento dell'Ente;

la nomina di presidente, formulata nel decreto ministeriale n. 129 del 2020 sempre a favore dello stesso Giuseppe Priore, si pone in contrasto con le norme di garanzia di collegialità e partecipazione che il legislatore ha previsto ai sensi dell'art. 9 della legge n. 394 del 1991, ove ha sancito che il Presidente esercita le predette funzioni per un periodo non superiore comunque a centottanta giorni, circoscrivendo a brevi periodi la guida unipersonale dell'Ente con ampiezza di poteri, perché non è stato ritenuto opportuno che un presidente, sia pure solo *in pectore*, possa esercitare le funzioni, da solo, per più di 180 giorni. Dalla suddetta nomina, però, risulta essere trascorso più di un anno,

si chiede di sapere, alla luce delle osservazioni esposte in premessa, se il Ministro in indirizzo non ritenga doveroso e urgente avviare gli opportuni accertamenti in ordine a quanto emerso e rilevato, così da adottare tutte le misure idonee a ripristinare il buon governo del parco, nonché la corretta gestione, del parco medesimo, anche riconsiderando la nomina del dottor Giuseppe Priore a presidente dell'Ente Parco Appennino Lucano val d'Agri Lagonegrese.

(4-05993)

(14 settembre 2021)

RISPOSTA. - Si rileva in via preliminare che, con riferimento alle segnalazioni circa la violazione in materia di sicurezza e igiene sul lavoro contestata al dottor Giuseppe Priore, sulle lamentele giunte da parte degli amministratori dei Comuni ricadenti nell'area parco e dagli allevatori, gli uffici preposti del Ministero hanno provveduto a richiedere elementi informativi all'ente parco. Tali elementi, una volta acquisiti, saranno vagliati al fine di avere un quadro completo della situazione e, conseguentemente, degli eventuali atti da adottate.

Per quanto attiene alla questione relativa all'*iter* di nomina del presidente dell'ente, si specifica che l'ultimo presidente in carica dell'ente

era stato nominato con decreto ministeriale n. 131 dell'11 luglio 2012. Successivamente, con decreto ministeriale n. 344 del 12 dicembre 2018, il consiglio direttivo è stato sciolto ed è stata nominata una struttura commissariale che è stata più volte rinnovata. Da ultimo, con decreto ministeriale n. 301 del 15 ottobre 2019, è stata nominata, con decorrenza dall'11 dicembre 2019, per sei mesi, la terza struttura commissariale, a seguito delle dimissioni della precedente, composta dal commissario straordinario Giuseppe Priore e dai sub commissari Antonio Luca Conte e Ennio Di Lorenzo. L'incarico della struttura commissariale è stato in seguito prorogato, di tre mesi in tre mesi, fino alla data di nomina del consiglio direttivo dell'ente. Va tenuto in considerazione che, con decreto ministeriale n. 129 del 25 giugno 2020, Giuseppe Priore in qualità di commissario straordinario, è stato nominato presidente, con decorrenza fissata dalla successiva data di nomina del consiglio direttivo. Successivamente, non essendo intervenuta la nomina del consiglio direttivo, considerati i tempi tecnici del procedimento di nomina, e al fine di garantire il regolare funzionamento dell'ente, il termine di scadenza della struttura commissariale è stato ulteriormente prorogato. Pertanto, il dottor Priore ha esercitato le funzioni di commissario straordinario dell'ente fino alla data di nomina del consiglio direttivo avvenuta con decreto ministeriale n. 91 del 22 febbraio 2022.

Tutto ciò rappresentato, preme evidenziare che con il completamento della *governance* dell'ente con la nomina del consiglio direttivo garantirà il superamento delle situazioni di stallo evidenziate assicurando il ripristino del buon governo dell'ente. Va comunque rimarcata la particolare attenzione con cui il Ministero ha seguito le problematiche dell'ente parco riguardanti la definizione della nomina del presidente e del consiglio direttivo e, più in generale, le iniziative assunte al fine di garantire la legittimità dell'operato dell'ente.

Con riguardo alle deprecabili vicende circa le esternazioni veicolate tramite pubblicazione sui *social media* da parte di Giuseppe Priore, a cui sono seguite ulteriori esternazioni dai contenuti suscettibili di configurare discriminazioni di genere, le quali sono state anche oggetto di segnalazione da parte del presidente della Regione Basilicata a questo Ministero, innanzitutto ci si unisce nel sottolinearne l'assoluta inopportunità. A seguito delle ulteriori segnalazioni pervenute, inoltre, il capo di gabinetto di questo Ministero ha indirizzato una nota al presidente Priore, in cui viene invitato ad assumere un atteggiamento consono alla tutela dell'immagine dell'ente parco e alla carica istituzionale ricoperta. Inoltre, nell'attesa di valutare i profili di lesione arrecati all'immagine del Ministero da tali comportamenti, lo stesso Priore è stato invitato a rimuovere i richiamati contenuti.

*Il Ministro della transizione ecologica*

CINGOLANI

(25 maggio 2022)

---

SANTANGELO, LANZI, PAVANELLI, TRENTACOSTE, ROMANO, VANIN. - *Al Ministro della difesa.* - Premesso che:

da articoli di stampa risalenti a inizio febbraio 2022, si è appreso dell'inizio dei lavori di costruzione di due nuovi sistemi *radar* che saranno integrati nella Rete Radar Costiera della Marina militare nei siti di Favignana (Trapani) e Portopalo di Capo Passero (Siracusa);

con riferimento alla fase progettuale di tali interventi, è noto che il 21 settembre 2021 l'Ufficio generale del Centro di responsabilità amministrativa della Marina militare pubblicava l'esito della gara di "acquisizione di due sistemi radar trasportabili da integrare nella Rete Radar Costiera (RCC) della Marina Militare";

i nuovi impianti saranno realizzati dalla GEM Elettronica S.r.l., società *leader* nella produzione di apparati *radar* e sensori navali, controllata per il 30 per cento dall'*holding* del complesso militare-industriale Leonardo S.p.A. (ex Finmeccanica). Il valore del contratto sottoscritto dalla Marina militare è di 2.266.580 euro (IVA esclusa) e l'appalto è connesso ad un programma finanziato dal Fondo Sicurezza Interna UE 2014-2020;

risulta agli interroganti che l'appalto sia stato affidato a GEM Elettronica senza previa pubblicazione dell'avviso di indizione di gara nella *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea in quanto, secondo la Marina militare, "i lavori, le forniture o i servizi possono essere forniti unicamente da un determinato operatore economico perché la concorrenza è assente per motivi tecnici";

secondo il Ministero dell'interno, cui è affidata la gestione del Fondo Sicurezza UE, i sistemi *radar* implementati nelle sedi di Favignana e Capo Passero garantiranno la continuità dell'attività di sorveglianza 24 ore su 24, 7 giorni su 7;

con riferimento alle informazioni tecniche rese note, la dimensione esterna del nuovo sistema *radar* costiero sarà di 2.991 mm (lunghezza), 2.438 mm (larghezza) e 2.428 mm (altezza), mentre la sua funzione sarà quella di assicurare la scoperta e la sorveglianza marittima continuativa, l'identificazione e il tracciamento navale. Dalla scheda tecnica predisposta per i nuovi impianti di Favignana e Portopalo emerge che la portata *radar* strumentale non sarà inferiore a 90 NM (miglia nautiche), "con distanza minima di rilevazione bersagli dall'antenna uguale/inferiore a 50 mt. e discriminazione tra bersagli uguale/inferiore a 50 mt". All'impianto sarà aggregato un gruppo generatore (220V/50Hz 6Kw) carrellabile a benzina/*diesel* quale alimentazione di *backup* in caso di avaria alla rete dello *shelter* principale. È previsto inoltre un impianto di connessione telefonica e *internet* e un *modem*

esterno di almeno 4G e un sistema di climatizzazione "in grado di assicurare, con tensione di alimentazione 220V/50Hz, a fronte di una temperatura esterna da - 5°C a + 43°C, una temperatura interna da + 18°C a + 24°C". A questo si aggiunga una dimensione esterna di 2.991 mm (lunghezza), 2.438 mm (larghezza) e 2.428 mm (altezza). Nessun'altra informazione viene fornita sulle emissioni elettromagnetiche delle antenne;

dalla precisa descrizione tecnica ed estetica dello *shelter* sembra emergere un forte impatto visivo e sonoro;

secondo il cronogramma predisposto dalla Marina militare i due sistemi dovranno essere sottoposti a collaudo improrogabilmente entro il 31 maggio 2022 per divenire pienamente operativi entro il 30 giugno;

rilevato che:

secondo quanto risulta agli interroganti, le amministrazioni dei due comuni investiti del descritto programma di installazione degli impianti *radar* non hanno ricevuto formale avviso in merito all'avvio della procedura;

la rilevanza strategico-militare degli impianti, le caratteristiche tecniche e le potenziali emissioni hanno generato forte allarme e preoccupazione tra cittadini e associazioni. Il timore diffuso è che la realizzazione degli impianti possa mettere a rischio due territori di straordinaria bellezza naturale e paesaggistica, la cui economia si basa prevalentemente sul turismo durante la stagione estiva;

con particolare riferimento all'impianto di Favignana, recentemente è stata richiesta dall'amministrazione comunale un'immediata sospensione dei lavori in attesa di un confronto pubblico sugli effetti delle emissioni;

un'analogha richiesta è stata effettuata dal sindaco di Portopalo con riferimento all'impianto ivi programmato, ricevendo accoglimento,

si chiede di sapere:

per quale motivo la realizzazione degli impianti sia stata avviata senza dare preventivo avviso alle amministrazioni coinvolte, nonché alla cittadinanza, visto il potenziale forte impatto ambientale e sociale di tali infrastrutture militari;

in base a quale interesse strategico sia stata individuato l'ambito territoriale di Favignana, area marina protetta, la cui economia si basa prevalentemente sui settori primario e terziario;

se siano stati attentamente valutati i concreti rischi per l'ecosistema e per la salute umana derivanti dalla realizzazione dei suddetti impianti;

se il Ministro in indirizzo non ritenga di sospendere immediatamente l'*iter* per la costruzione almeno fintanto che non saranno resi noti dati certi sulle radiazioni emesse e sui possibili danni consequenziali.

(4-06636)

(22 febbraio 2022)

RISPOSTA. - L'installazione di apparati *radar* presso la stazione di Favignana (Trapani) e nel comune di Portopalo di Capo Passero (Siracusa) è finalizzata ad assicurare l'assolvimento dei compiti istituzionali di sorveglianza marittima, nonché a contribuire alla salvaguardia degli interessi marittimi nazionali, anche attraverso la cooperazione interministeriale nel settore della *border surveillance* dell'Unione europea. In quest'ottica, il progetto è regolato da una convenzione di sovvenzione stipulata tra il Ministero dell'interno e la Marina militare e finanziato dal fondo sicurezza interna 2014-2020 (progetto Italian surveillance capability - Increasing of radar capability performance in Sicily).

Gli apparati, allo stato non ancora attivi, saranno collocati all'interno di siti e di presidi della rete *radar* costiera della Marina militare già esistenti; essendo destinati ad essere impiegati quali *radar* di riserva rispetto a quelli principali, essi interverranno in caso di interruzione del funzionamento di questi ultimi.

Sotto l'aspetto squisitamente tecnico, le apparecchiature, che presentano caratteristiche equiparabili a quelle di un *radar* commerciale, sono di nuova generazione e già all'origine conformi ai requisiti stabiliti, dal punto di vista elettromagnetico, dal decreto della Presidenza del Consiglio dei ministri 8 luglio 2003. In particolare, gli apparati saranno caratterizzati da una potenza ben inferiore a quella propria della maggior parte dei tradizionali *radar* costieri e di navigazione; inoltre, il loro settore di emissione, come per tutti i *radar* di sorveglianza marittima, sarà orientato esclusivamente verso il mare e non verso la terraferma.

Con riguardo all'attività informativa nei confronti delle comunità locali, si rappresenta che la realizzazione degli impianti presso i siti di Favignana e Portopalo di Capo Passero è stata avviata da questa amministrazione fornendo preventivo avviso alle amministrazioni interessate, nell'ambito del programma di ammodernamento della rete *radar* costiera in corso dal 2009. In questo quadro, anche a seguito delle richieste pervenute dalle autorità locali, il comandante marittimo Sicilia (CMS) ha incontrato i sindaci di Porto Palo e di Favignana, ai quali ha illustrato la funzione della rete *radar* costiera, precisando il motivo delle nuove installazioni ed evidenziando che,

preliminarmente alla loro entrata in servizio, saranno effettuati i necessari rilievi tecnici, a cui avranno facoltà di presenziare i rappresentanti delle amministrazioni comunali e dell'Agenzia regionale per l'ambiente.

Nello specifico, una volta installati, i *radar* saranno sottoposti a verifiche di conformità ai vincoli fissati dalle norme sulle esposizioni ai campi elettromagnetici. Il superamento di tali verifiche è condizione imprescindibile per l'avvio operativo delle apparecchiature.

*Il Ministro della difesa*

GUERINI

(30 maggio 2022)

---