

SENATO DELLA REPUBBLICA

XII LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

12° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 2 AGOSTO 1995

Presidenza del presidente BOSCO

INDICE

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE	Pag. 2, 3, 5
GIBERTONI (<i>Lega Nord</i>)	3
MOLINARI (<i>AN</i>)	3, 5
PUOTI, <i>sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione</i>	2, 4

I lavori hanno inizio alle ore 14,55.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

La prima interrogazione è dei senatori Stefani, Gibertoni, Serena, Bastianetto e Fabris.

STEFANI, GIBERTONI, SERENA, BASTIANETTO, FABRIS. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Premesso:

che il decreto-legge n. 237 del 1995, riguardante interventi urgenti a favore del settore portuale e marittimo, all'articolo 18 prevede alcune modifiche alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni ed integrazioni;

che al comma 1 del suddetto articolo si è stabilito che per il comando e la condotta di natanti da diporto con potenza superiore a 40,8 cavalli è necessario essere in possesso di una delle abilitazioni previste dall'articolo 20 della legge n. 50 del 1971;

che il limite previsto dalla legge n. 50 del 1971, fissato a 25 cavalli, era da considerarsi già insufficiente a tutelare l'incolumità delle persone,

si chiede di conoscere:

la motivazione che abbia indotto ad introdurre una così precisa limitazione (ci si domanda perchè, ad esempio, non 40 o 45 cavalli);
per la tutela di quale interesse particolare sia stata introdotta una norma siffatta;

se non sia da ritenersi quantomeno irresponsabile lasciare che motori di tale potenza vengano condotti senza la patente nautica.

(3-00801)

PUOTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Con riferimento all'interrogazione n. 3-00801 (già interpellanza n. 2-0083) in data 13 luglio 1995, con la quale sono state chieste notizie in ordine alle scelte del Governo in materia di obbligatorietà della patente nautica per la conduzione di unità da diporto a motore - contenute nell'articolo 18 del decreto-legge n. 119 del 1995, poi reiterato dall'articolo 18 del decreto-legge n. 237 del 1995, attualmente dinanzi alla Camera dei deputati per la relativa conversione in legge - si fa presente quanto segue.

Il decreto-legge 16 giugno 1994 n. 378, convertito nella legge 8 agosto 1994, n. 498 - quest'ultima approvata dalle Camere pressochè all'unanimità - ha provveduto, tra l'altro, ad una nuova classificazione delle unità da diporto, definendo come natanti quelle unità aventi lunghezza fuori tutto non superiore ai metri 7,5, se a motore, e a metri 10, se a vela.

Il decreto stesso, nel quadro di rapporti più certi tra amministrazione e utenti, ha previsto nuove norme per l'accertamento della potenza dei motori marini, con la previsione di parametri fisici obiettivi, difficilmente eludibili, quali le cilindrata, per porre argine al fenomeno che si era andato diffondendo in maniera abnorme del depotenziamento dei motori marini, da ripotenziare dopo essere stati commercializzati.

Il decreto ha previsto, altresì, una procedura di sanatoria con il pagamento anche di una «penale», per riaccertamento della potenza dei motori depotenziati, già commercializzati, e che si calcola ascendano a circa 130/140 mila unità.

In materia di abilitazione alla condotta (patenti) delle unità da diporto a motore, il decreto-legge n. 378 del 1994 e la legge di conversione n. 498 del 1994 nulla hanno previsto, lasciando immutato il vecchio valore di 25 Cv (18,4 Kw).

Il Governo ha ritenuto, quindi, necessario colmare la lacuna del ricordato provvedimento d'urgenza della scorsa estate, con l'obiettivo di fissare un limite di potenza più realistico e comunque mediamente corrispondente alla potenza di fatto utilizzata per effetto dei ripotenziamenti. Pertanto si è provveduto aumentando in misura contenuta la potenza dei motori conducibili senza patente ed introducendo contemporaneamente un rafforzamento delle misure volte a scongiurare il fenomeno del depotenziamento. Si è dunque pervenuti all'emanazione del decreto-legge n. 237 del 1995, che prevede il limite di potenza di 30 Kw, equivalenti a 40,8 Cv, ritenuto rispondente sia alle esigenze sopra ricordate, sia a quelle di sicurezza della navigazione.

GIBERTONI. Mi ritengo parzialmente soddisfatto della risposta fornita, in quanto sembra difficile comprendere i motivi di una modifica che permette la conduzione senza patente di natanti con potenza fino a 40,8 cavalli, elevando quindi il precedente limite di 25 cavalli.

Prendo comunque atto della risposta, riservandomi di presentare un'eventuale richiesta più specifica in tal senso.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione del senatore Molinari.

MOLINARI. - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* -
Premesso:

che l'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dispone che «...il presidente è nominato, previa intesa con la regione interessata, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, nell'ambito di una terna di esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia, dei trasporti e portuale designati rispettivamente dalla provincia, dai comuni e dalle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, la cui competenza territoriale coincide, in tutto o in parte, con la circoscrizione di cui all'articolo 6, comma 7...»;

che, recentemente, il consiglio comunale di Civitavecchia (Roma) ha approvato, a maggioranza, la designazione di Francesco Nerli quale candidato alla presidenza dell'autorità portuale, il nuovo organismo di gestione dello scalo marittimo;

che per tale candidato non sussistono i requisiti previsti dall'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84;

che la candidatura Nerli, a forte connotazione politica, mostra in tutta la sua chiarezza il concetto che taluni hanno della cosa pubblica, per amministrare la quale le pur richieste «competenze e professionalità» diventano inutili dettagli;

che corre voce che la regione abbia scartato il candidato proposto dalla camera di commercio, il direttore generale della divisione naviglio Leardi, per preferire il candidato segnalato dal comune, l'ex senatore Nerli, che non ha alcuna competenza specifica nel settore e non risponde ai requisiti di cui al già richiamato articolo 8 della legge n. 84 del 1994;

che per tale candidatura «politica» si sono registrate proteste e diffide in quanto la comunità di Civitavecchia è stanca di personaggi mediocri che hanno voluto e ottenuto tutto, tranne il pieno sviluppo del porto, le cui conseguenze le stanno pagando i lavoratori ed i giovani civitavecchiesi in cerca di occupazione;

che il Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione, Chimenti, rispondendo, il 23 giugno 1995, ad una interrogazione formulata per ottenere i necessari chiarimenti governativi, ha eluso ogni indicazione arrivando perfino ad affermare testualmente: «...non è possibile in questa sede darle maggiori chiarimenti»,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza delle ragioni che sono alla base delle scelte formulate dalla regione e chiede altresì di conoscere i requisiti posseduti dal nominativo segnalato nonché le motivazioni sottese al mancato riconoscimento delle competenze specifiche presentate da altri candidati non «sponsorizzati» politicamente.

(3-00831)

PUOTI, sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Con riguardo alla nomina del presidente dell'Autorità portuale di Civitavecchia, si fa presente quanto segue: nel procedimento per la nomina in questione sono pervenute le designazioni da parte del comune di Civitavecchia, della provincia di Roma e della camera di commercio di Roma, che hanno indicato, rispettivamente, il signor Francesco Nerli, il dottor Mario Venanzi e il dottor Giovanni Leardi.

La regione Lazio, in data 13 aprile e 8 maggio 1995, aveva segnalato, ai fini dell'intesa prevista dalla legge n. 84 del 1994, il nominativo del signor Francesco Nerli, designato dal comune di Civitavecchia.

Poichè nel frattempo vi è stato l'insediamento della nuova giunta, si è ritenuto opportuno attendere l'indicazione del nuovo organo regionale che, prima in data 6 luglio, e successivamente in data 11 luglio 1995, ha confermato la scelta del signor Nerli.

La proposta di nomina è stata poi sottoposta al parere delle competenti Commissioni del Senato e della Camera dei deputati, ai sensi della legge 24 gennaio 1978, n. 14.

Pertanto, le considerazioni dell'onorevole interrogante sulla competenza e professionalità del signor Nerli ed ogni altro apprezzamento di natura politica sulla nomina potranno essere valutati in sede di espressione del parere parlamentare.

MOLINARI. Dal *curriculum* di questo signore risulta che egli è stato primo firmatario della legge sull'ordinamento portuale, e non è vero perchè primo firmatario è stato il senatore Rognoni. Tutte le altre cose che ha effettivamente firmato lui non c'entrano niente con l'ordinamento portuale.

Il Ministro poi avrebbe dovuto indicare la procedura seguita per addivenire all'individuazione del nominativo, procedura che avrebbe comunque dovuto seguire criteri di valutazione della capacità professionale. Mi si deve dire allora, sulla base di questo *curriculum*, come ha fatto il Ministro a stabilire la capacità professionale, quando invece, ad esempio, è stato scartato il nominativo proposto dalla camera di commercio, che era quello del direttore generale del naviglio che aveva di sicuro competenza in materia. Questo signor Francesco Nerli è di Siena e il mare non lo conosce di sicuro, non è al corrente di alcun problema di quelli esistenti a Civitavecchia. Perchè noi di Civitavecchia ce lo dobbiamo veder imporre così? Non mi venite a dire che il signor Nerli ha un *curriculum* che giustifica questa scelta? Inoltre, il Ministro avrebbe avuto anche la possibilità di chiedere un'altra terna. Vorrei sentire qualcosa in merito.

PRESIDENTE. Senatrice Molinari, poichè per Regolamento per le interrogazioni non è ammesso il dibattito, non posso far nuovamente intervenire il Sottosegretario. Quindi, lei poteva soltanto fare la sua replica, e mi sembra evidente il fatto che lei si dichiara totalmente insoddisfatta.

Lo svolgimento delle interrogazioni è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 15,05.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Referendario parlamentare reggente l'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT.SSA GLORIA ABAGNALE

