

## VIII COMMISSIONE PERMANENTE

### (Ambiente, territorio e lavori pubblici)

#### S O M M A R I O

##### INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sul mercato immobiliare.

Audizione di rappresentanti di Ance, Fiaip, Fimaa, Anama, Consulta nazionale interassociativa per l'intermediazione immobiliare, Confedilizia, Assoimmobiliare (*Svolgimento e conclusione*) ..... 57

##### SEDE CONSULTIVA:

Disciplina delle attività subacquee e iperbariche. Testo unificato C. 344 Bellotti ed abb. (Parere alla XI Commissione) (*Esame e rinvio*) ..... 58

Adesione della Repubblica italiana alla Convenzione sulla responsabilità civile per i danni dovuti a inquinamento da combustibile delle navi, con allegato, fatto a Londra il 23 marzo 2001, nonché norme di adeguamento all'ordinamento interno. C. 2540 Governo (Parere alle Commissioni riunite III e IX) (*Esame e rinvio*) ..... 59

##### INDAGINE CONOSCITIVA

*Martedì 29 settembre 2009. — Presidenza del presidente Angelo ALESSANDRI indi del vicepresidente Salvatore MARGIOTTA.*

##### La seduta comincia alle 13.20.

##### Indagine conoscitiva sul mercato immobiliare.

**Audizione di rappresentanti di Ance, Fiaip, Fimaa, Anama, Consulta nazionale interassociativa per l'intermediazione immobiliare, Confedilizia, Assoimmobiliare.**

(*Svolgimento e conclusione*).

Angelo ALESSANDRI, *presidente*, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Introduce, quindi, l'audizione.

Antonio GENNARI, *Direttore Affari economici e Centro Studi dell'ANCE*, Massimo GHILONI, *Direttore Legislazione Mercato Privato dell'ANCE*, Paolo CRISAFI, *Segretario dell'Assoimmobiliare*, Riccardo DELLI SANTI, *Presidente del Comitato iniziative e normative di Assoimmobiliare*, Giorgio SPAZIANI TESTA, *Segretario generale di Confedilizia*, Franco AROSIO, *Presidente nazionale della Federazione italiana degli agenti immobiliari professionali (FIAIP)*, Santino TAVERNA, *Dirigente della Federazione italiana mediatori agenti d'affari (FIMAA) e della Consulta nazionale interassociativa dell'intermediazione immobiliare*, e Paolo BELLINI, *Presidente nazionale della Associazione nazionale agenti e mediatori d'affari (ANAMAA)* svolgono relazioni sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono, per porre quesiti e formulare osservazioni, Angelo ALESSANDRI, *presidente*, Guido DUSSIN (LNP), Tino IANNUZZI (PD) e Tommaso GINOBLE (PD).

Massimo GHILONI, *Direttore Legislazione Mercato Privato dell'ANCE* e Antonio GENNARI, *Direttore Affari economici e Centro Studi dell'ANCE* forniscono, quindi, ulteriori precisazioni sui temi oggetto dell'audizione.

Salvatore MARGIOTTA, *presidente*, ringrazia e dichiara conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 14.20.**

---

*N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.*

#### SEDE CONSULTIVA

Martedì 29 settembre 2009. — Presidenza del vicepresidente Salvatore MARGIOTTA.

**La seduta comincia alle 14.20.**

#### **Disciplina delle attività subacquee e iperbariche.**

**Testo unificato C. 344 Bellotti ed abb.**

(Parere alla XI Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame.

Alessio BONCIANI (PdL), *relatore*, ricorda che la Commissione è chiamata ad esaminare, ai fini del prescritto parere, il testo unificato delle proposte di legge C. 344 e abbinate, recante « Disciplina delle attività subacquee e iperbariche », come risultante dagli emendamenti approvati dalla XI Commissione Lavoro nel corso dell'esame in sede referente.

Ritiene trattarsi di un testo molto positivo, che pone ordine in maniera completa e adeguata alla disciplina delle attività subacquee e iperbariche, sia per quanto concerne la loro esatta definizione sia per quel che riguarda la fissazione dei principi e degli obblighi che ne regolano il corretto svolgimento da parte degli addetti e delle imprese che operano nel settore.

Esso, inoltre, soddisfa l'esigenza, rappresentata dagli operatori, dall'utenza e dalle stesse amministrazioni competenti, di avere una disciplina di settore, organica e d'impostazione sistematica al momento assente nel nostro panorama normativo ed apre la possibilità agli operatori di svolgere la professione anche in altri paesi nell'Unione europea.

A conferma di questo giudizio positivo, rileva in primo luogo che il provvedimento si muove nel solco di altre proposte di legge discusse nelle passate legislature, anche se mai approvate definitivamente. In secondo luogo, ricorda che nella seduta del 16 settembre scorso, il testo in questione è stato adottato dalla XI Commissione con il parere favorevole sia della maggioranza che dell'opposizione.

Quanto al contenuto, osserva sinteticamente che il testo unificato in esame si compone di 26 articoli, suddivisi in tre Capi. Di questi, il Capo I definisce l'oggetto e la finalità del provvedimento e l'ambito di applicazione, delimitando il concetto di « attività subacquee » distinte in due differenti settori: lavori subacquei ed iperbarici e servizi subacquei di carattere turistico-ricreativo; il Capo II, relativo ai lavori subacquei ed iperbarici, disciplina poi l'attività degli operatori subacquei ed iperbarici e delle imprese subacquee ed iperbariche, mentre il Capo III, relativo ai servizi subacquei di carattere turistico-ricreativo, disciplina l'attività degli istruttori subacquei, delle guide subacquee, dei centri di immersione e di addestramento e delle organizzazioni didattiche subacquee.

Ritiene che, sotto questo profilo, il testo in esame colma una lacuna nell'ordinamento italiano, consente di inquadrare le attività subacquee entro regole più certe e istituisce un quadro di garanzia e professionalità per chi si accosta all'attività subacquea in maniera professionale, che non può che tradursi anche in una maggiore e più efficace tutela dell'ambiente marino e del suo straordinario patrimonio naturalistico e culturale.

Con particolare riferimento, inoltre, alla disciplina delle attività subacquee di carattere turistico-ricreativo, ritiene che il

testo in esame presenti profili di possibile connessione con materie che, anche se non sono in esso espressamente richiamate, rientrano oggettivamente nella competenza della VIII Commissione, com'è il caso, ad esempio, della regolamentazione delle attività all'interno delle aree marine protette previste dalla legge n. 979 del 1982 e dalla legge n. 394 del 1991, fino al quadro normativo di tutela delle acque delineato dal Codice ambientale e dai successivi decreti di attuazione.

Ritiene, peraltro, che la citata cornice di garanzia e professionalità delle attività subacquee che il testo in esame offre, possa accrescere senz'altro, come ha già avuto modo di osservare pubblicamente il Ministro dell'Ambiente, anche quei requisiti di sicurezza che favoriscono una più ampia fruizione dei mari e in particolare delle aree marine protette, le quali devono diventare sempre maggiormente luoghi di elezione per attività subacquee e fattore di crescita e di sviluppo di una moderna offerta turistica, attraverso una valorizzazione le attività sociali ed economiche dei territori e delle comunità che lo animano.

Esprime, in conclusione, un orientamento convintamente positivo al testo unificato in esame e ritiene che da parte di tutti i gruppi ci siano le condizioni per esprimere un parere favorevole, che si riserva di predisporre tenendo conto anche delle proposte e dei suggerimenti che emergeranno nel corso del dibattito.

Salvatore MARGIOTTA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia ad altra seduta il seguito dell'esame del provvedimento.

**Adesione della Repubblica italiana alla Convenzione sulla responsabilità civile per i danni dovuti a inquinamento da combustibile delle navi, con allegato, fatto a Londra il 23 marzo 2001, nonché norme di adeguamento all'ordinamento interno.**

**C. 2540 Governo.**

(Parere alle Commissioni riunite III e IX).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame.

Alessio BONCIANI (PdL), *relatore*, ricorda che il provvedimento sul quale la Commissione è chiamata ad esprimere un parere alla Commissioni riunite III e IX reca la ratifica della Convenzione sulla responsabilità civile conseguente all'inquinamento marino causato da residui di carburante utilizzato per la propulsione delle navi, negoziata in seno all'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e già entrata in vigore a livello internazionale il 21 novembre 2008. Ricorda, in proposito, che ne sono parti 44 Stati, rappresentanti oltre il 78 per cento del tonnellaggio navale mondiale.

Rileva, quindi, che la Convenzione è stata adottata per assicurare alle persone danneggiate dalla perdita di carburanti utilizzati dalle navi un risarcimento adeguato e tempestivo. Il campo di applicazione della Convenzione riguarda i danni occorsi nel mare territoriale e nelle zone economiche esclusive – o in aree marine equivalenti – di pertinenza degli Stati parti, nonché le misure preventive rispetto a possibili danni da inquinamento, ovunque adottate.

Ai sensi della Convenzione, per danni da inquinamento si intendono le perdite o i danni causati al di fuori di un natante dall'inquinamento derivato dalla perdita o dallo scarico di carburanti, a condizione che il risarcimento per la compromissione dell'ambiente – fatta esclusione dei mancati profitti da essa eventualmente derivanti – sia limitato ai costi di ragionevoli misure di reintegrazione intraprese o da intraprendere. Della nozione di danni da inquinamento fanno parte altresì i costi delle misure di carattere preventivo, nonché di successive perdite o danni da queste causati.

Rileva, quindi, che l'impianto fondamentale della Convenzione ricalca quello della Convenzione del 1969 sulla responsabilità civile conseguente a inquinamento marino provocato da petroliere, e come questa, prevede la necessità di una copertura assicurativa obbligatoria a carico del proprietario registrato di una nave. Un'al-

tra disposizione fondamentale riguarda la possibilità di presentare una richiesta di risarcimento per danni da inquinamento direttamente ad una compagnia assicurativa.

Ritiene, quindi, che lo scopo e la portata della Convenzione in esame si chiariscono meglio considerando le tre risoluzioni adottate dalla Conferenza diplomatica in concomitanza con l'adozione della Convenzione stessa. La prima risoluzione riguarda i limiti di responsabilità, e in essa si esortano tutti gli Stati ancora inadempienti — tra i quali figura l'Italia — a ratificare o aderire al citato Protocollo del 1996. La seconda risoluzione concerne la promozione della cooperazione tecnica nel settore. La terza risoluzione, infine, esorta gli Stati impegnati nell'attuazione della Convenzione del 2001 ad adottare misure di protezione a vantaggio delle persone che operano per evitare o ridurre gli effetti dell'inquinamento da idrocarburi. Gli Stati vengono, inoltre, invitati a prendere in considerazione, quale modello per le loro normative, le pertinenti disposizioni della Convenzione del 1996 sulla responsabilità e i risarcimenti per danni collegati al trasporto marittimo di sostanze pericolose o nocive.

Ricorda, quindi, che il testo della Convenzione si compone di un preambolo e di 19 articoli. Gli articoli 1 e 2 contengono, rispettivamente, una serie di definizioni e il campo di applicazione della Convenzione, già in precedenza illustrato. L'articolo 3 sancisce il principio di responsabilità dell'armatore della nave per i danni da inquinamento ai sensi della Convenzione in esame, salvo che l'inquinamento sia causato da atti di guerra o di ostilità, ovvero da fenomeni naturali di portata eccezionale.

In base all'articolo 4 la Convenzione non si applica ai danni da inquinamento contemplati nella già richiamata Convenzione del 1969 sulla responsabilità civile conseguente a inquinamento marino provocato da trasporto di idrocarburi. Inoltre, la Convenzione non si applica alle navi militari o ad altre navi che uno Stato può adibire a servizio pubblico non commer-

ciale, salvo diversa decisione di uno Stato contraente, che deve notificarla allora al Segretario generale dell'IMO.

Gli articoli 5 e 6 riguardano rispettivamente eventi che coinvolgono due o più navi, per i quali i vari armatori sono responsabili in solido della totalità dei danni che non siano suscettibili di ripartizione; e i limiti alla responsabilità civile, in merito ai quali rimane impregiudicato il diritto dell'armatore o dell'assicuratore di porre limiti alla propria responsabilità in base alla citata Convenzione del 1976, come modificata dal Protocollo del 1996.

L'articolo 7, dopo il già ricordato obbligo di assicurazione da parte del proprietario registrato di una nave di stazza lorda superiore a 1.000 tonnellate, prevede per ogni nave il rilascio del certificato di attestazione della validità di un'assicurazione o di altra garanzia finanziaria. Nel caso di una nave non registrata in nessuno degli Stati contraenti la Convenzione, il certificato può essere rilasciato o autenticato dalle autorità di uno qualsiasi degli Stati contraenti. Sussiste naturalmente la facoltà di revoca del certificato al venir meno delle condizioni alle quali è stato rilasciato. È, altresì, previsto che ciascuno Stato contraente riconosca i certificati rilasciati o autenticati in un altro Stato contraente, conferendo ad essi statuto equipollente a quelli propri. Rilevante appare infine nell'articolo 7 quanto previsto dal comma 12, in base al quale ogni Stato contraente si preoccupa di accertare che ogni nave che entra nei propri porti, o da essi parte, sia in possesso di assicurazione o garanzia ai sensi dello stesso articolo 7.

L'articolo 8 riporta i termini di prescrizione in ordine alle azioni risarcitorie ai sensi della Convenzione, mentre l'articolo 9 concerne la competenza giurisdizionale per danni da inquinamento. Tutte le sentenze divenute esecutive, ai sensi dell'articolo 10, sono riconosciute e divengono esecutive in ogni altro Stato contraente, purché siano stati assicurati al convenuto i diritti alla difesa.

L'articolo 11 prevede la prevalenza della Convenzione in esame su ogni altro strumento con essa in contrasto, fatti salvi

gli obblighi nei confronti di Stati non contraenti la Convenzione in esame. L'articolo 12 riguarda la procedura di sottoscrizione e ratifica, mentre l'articolo 13 prevede il caso di uno Stato in cui abbiano vigore diversi sistemi giuridici. Infine, gli articoli 14-19 disciplinano rispettivamente l'entrata in vigore, la denuncia, la revisione, il deposito, la trasmissione all'ONU e le lingue facenti fede.

Quanto al disegno di legge di ratifica, ricorda che l'articolo 3 individua l'autorità responsabile della vigilanza sull'osservanza della Convenzione nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto. Ritiene importante al riguardo acquisire l'avviso del rappresentante del Governo in ordine all'opportunità di prevedere in tale ambito un coinvolgimento del Ministero dell'Ambiente. Ricorda, quindi, che l'articolo 4 conferisce a sua volta al Ministro dello sviluppo economico la competenza a individuare l'ente abilitato al rilascio del certificato assicurativo richiesto dall'articolo 7 della Convenzione e a

provvedere, con decreto da adottare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, a disciplinare le modalità di richiesta e di rilascio e il costo del certificato; l'articolo 5 apporta modifiche al decreto del Presidente della Repubblica n. 504 del 1978, relativo all'esecuzione delle convenzioni in materia di inquinamento da idrocarburi: le principali modifiche riguardano gli articoli 1, 6 e 12 del decreto, modificati rispettivamente allo scopo di adeguare le definizioni alla nuova Convenzione, di aggiornare la norma sul certificato assicurativo alle nuove prescrizioni introdotte dalla Convenzione e di ridefinire l'apparato sanzionatorio.

Nell'esprimere quindi un giudizio complessivamente positivo nei confronti del provvedimento, propone alla Commissione di esprimere un parere favorevole.

Salvatore MARGIOTTA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

**La seduta termina alle 14.30.**