

**COMITATO PARLAMENTARE DI CONTROLLO
SULL'ATTUAZIONE DELL'ACCORDO DI SCHENGEN, DI
VIGILANZA SULL'ATTIVITÀ DI EUROPOL, DI CON-
TROLLO E VIGILANZA IN MATERIA DI IMMIGRAZIONE**

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

17.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 SETTEMBRE 2004

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALBERTO DI LUCA

**COMITATO PARLAMENTARE DI CONTROLLO
SULL'ATTUAZIONE DELL'ACCORDO DI SCHENGEN, DI
VIGILANZA SULL'ATTIVITÀ DI EUROPOL, DI CON-
TROLLO E VIGILANZA IN MATERIA DI IMMIGRAZIONE**

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

17.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 SETTEMBRE 2004

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALBERTO DI LUCA

INDICE

	PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:	
Di Luca Alberto, <i>Presidente</i>	2
INDAGINE CONOSCITIVA SULLA GE- STIONE COMUNE DELLE FRONTIERE E SUL CONTRASTO ALL'IMMIGRAZIONE CLANDESTINA IN EUROPA	
Audizione del direttore del Dipartimento giuridico delle istituzioni nazionali ed eu- ropee dell'Università degli studi di Milano- Bicocca, professor Tullio Scovazzi	
Di Luca Alberto, <i>Presidente</i>	2, 4, 5, 7, 8
Landi di Chiavenna Gian Paolo (AN)	6, 7, 8
Magnalbò Luciano (AN)	5, 7
Scovazzi Tullio, <i>Direttore del Dipartimento giuridico delle istituzioni nazionali ed eu- ropee dell'Università degli studi Milano- Bicocca</i>	2, 4, 5, 6, 7, 8

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ALBERTO DI LUCA

La seduta comincia alle 14.

(Il Comitato approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione del direttore del Dipartimento giuridico delle istituzioni nazionali ed europee dell'Università degli studi di Milano-Bicocca, professor Tullio Scovazzi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla gestione comune delle frontiere e sul contrasto all'immigrazione clandestina in Europa, l'audizione del direttore del Dipartimento giuridico delle istituzioni nazionali ed europee dell'Università degli studi di Milano-Bicocca, professor Tullio Scovazzi, che ringrazio a nome di tutto il Comitato.

Il Comitato, sulla base delle nuove attribuzioni assunte e delle relative funzioni di vigilanza e di controllo sulla concreta attuazione della normativa sull'immigrazione e l'asilo, ha ritenuto necessario avviare un'analisi circa l'efficacia degli strumenti utilizzati per la concreta attuazione della gestione integrata delle frontiere esterne.

Pertanto, al fine di acquisire elementi di conoscenza diretta riguardo alla concreta applicabilità ed efficacia delle norme di diritto internazionale del mare, nel contrasto all'immigrazione clandestina, il Comitato ritiene che l'audizione del professore sia di grande rilievo per la competenza che ha in questa materia.

La nostra normativa in tema di immigrazione via mare è stata recentemente riveduta ed ampliata. Quali sono oggi in concreto le modalità di esercizio della giurisdizione nazionale in alto mare, in base alle norme del diritto internazionale?

In particolare, vorrei conoscere la distinzione, per la definizione dell'ambito di esercizio della giurisdizione nazionale in alto mare, tra acque internazionali, acque territoriali e zona contigua. In ultimo, vorrei sapere se gli strumenti utilizzati per contrastare l'immigrazione in alto mare sono in grado di garantire al tempo stesso la salvaguardia della vita umana in mare e l'esercizio di un effettivo controllo di polizia.

Do quindi la parola al professor Scovazzi per lo svolgimento della sua relazione.

TULLIO SCOVAZZI, *Direttore del Dipartimento giuridico delle istituzioni nazionali ed europee dell'Università degli studi di Milano-Bicocca.* Per me è un privilegio essere stato chiamato di fronte a questo Comitato, che ringrazio.

Inizierei dal primo quesito. Sulla base del diritto internazionale del mare e sulla base della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, ratificata dall'Italia, abbiamo per lo Stato costiero una fascia di mare territoriale che può estendersi fino a 12 miglia in cui lo Stato può esercitare la stessa giurisdizione che esercita sul territorio, con l'unica eccezione

dell'obbligo di consentire il passaggio non offensivo delle navi straniere.

Abbiamo poi la possibilità di istituire una zona contigua, di ulteriori 12 miglia nautiche (un miglio corrisponde a 1.852 metri), per una cifra complessiva pari a 24 miglia nautiche. Nella zona contigua, lo Stato costiero può esercitare alcuni poteri limitatamente a certe materie che sono indicate nella Convenzione dell'ONU: la prevenzione e la repressione degli illeciti che riguardano la materia doganale, fiscale, sanitaria e di immigrazione.

Abbiamo un primo serio problema: l'Italia ha o non ha una zona contigua? Questo è un quesito misterioso, in quanto la modifica fatta nel 2002 al testo unico sull'immigrazione, la cosiddetta legge Bossi-Fini, e il decreto di attuazione del 2003, parlano sì di zona contigua in alcune disposizioni come il comma 9-bis dell'articolo 12 — « La nave italiana in servizio di polizia, che incontri nel mare territoriale o nella zona contigua, una nave, di cui si abbia fondato motivo di ritenere che sia adibita o coinvolta nel trasporto illecito di migranti, può fermarla, sottoporla ad ispezione e, se vengono rinvenuti elementi che confermino il coinvolgimento della nave in un traffico di migranti, sequestrarla » — ma da nessuna parte è scritto quanto debba essere ampia questa zona contigua.

Il diritto internazionale prevede che lo Stato debba istituire la zona contigua e anche il limite massimo di tale zona. Come si fa a sapere quanto è ampia la zona contigua se lo Stato non lo dice? Neppure è indicato come si può delimitare la zona contigua italiana quando vi sia una ipotetica sovrapposizione con la zona contigua di altri Stati, ossia quando la distanza tra l'Italia ed il territorio di un altro Stato sia inferiore al doppio di 24 miglia, ossia 48 miglia. Di solito, in mancanza di accordi diversi, la zona contigua si estende oltre la linea mediana rispetto al territorio di altri Stati.

Posto che, secondo il decreto, il compito di coordinare l'attività delle varie Forze di polizia spetta alla Guardia di finanza, non so come si possa coordinare

qualcosa se non si sa nemmeno fino a dove si estendono i poteri dello Stato.

Questo è il primo problema collegato alla zona contigua italiana. L'altro problema, di natura politica, che non spetta certo a me affrontare, è quello di vedere perché l'Italia abbia scelto soltanto una delle competenze che sono esercitabili nella zona contigua, ossia la materia dell'immigrazione, scartando il controllo in materia doganale, sanitaria e fiscale. In materia archeologica, il recente testo unico sui beni culturali ha introdotto un controllo di tipo archeologico sulla zona contigua.

Quindi, la zona contigua è di 24 miglia in campo archeologico; in materia di immigrazione non sappiamo quanto sia ampia e non sappiamo neppure se ci sia, mentre nelle materie doganali, sanitarie e fiscali questa zona non esiste.

Al di là della zona contigua, c'è poi l'alto mare, dove la giurisdizione si esplica sulla base del criterio della bandiera, legata alla nazionalità della nave. In alto mare non si può intervenire a bordo di navi che battono bandiera straniera, tranne il caso della pirateria, che però è diverso dall'immigrazione clandestina, o un caso di diritto di inseguimento, ossia per illeciti iniziati entro le acque territoriali e che sono poi proseguiti in acque straniere.

In alto mare c'è un diritto di visita, previsto dall'articolo 110 della Convenzione dell'ONU sul diritto del mare, solo per accertare se una nave straniera si dedichi alla pirateria, al trasporto di schiavi, se sia una nave senza nazionalità o se, benché non lo manifesti, abbia la nazionalità dello Stato che effettua la visita; pertanto l'ipotesi dell'immigrazione clandestina non rientra nell'ambito di questo articolo.

L'accordo, concluso nel 2002 a Palermo, nell'ambito della Convenzione delle Nazioni unite contro i crimini transnazionali, si occupa anche della materia dell'immigrazione clandestina. Per quel che so, l'Italia non lo ha ancora ratificato. Questo accordo prevede, tra gli Stati, una procedura di richiesta di autorizzazione di

uno Stato all'altro per poter intervenire a bordo di una nave sospettata di effettuare traffico illecito di migranti. Ovviamente, si ha immigrazione clandestina solo allorché la nave penetra in mare territoriale oppure in una zona contigua, ma non allorché il mezzo non sia mai entrato nel territorio nazionale.

Quanto alla questione in ultimo postami dal presidente, in mare — come ovunque, del resto —, qualunque sia la condizione giuridica delle acque, è fatto obbligo di tutelare la vita umana: in particolare, l'articolo 98 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare prevede che il capitano di qualsiasi nave, sia pubblica (militare), sia privata, abbia l'obbligo di prestare assistenza a chiunque si trovi in mare in condizioni di pericolo. Si ammette deroga all'obbligatorietà del soccorso solo quando l'attività di assistenza ponga in pericolo la vita stessa di chi la presta.

La tutela della vita umana in mare ha pertanto assoluta priorità su qualsiasi altra esigenza.

In sede IMO (*International Maritime Organisation*), anche per evitare quegli episodi spiacevoli accaduti qualche anno fa (mi riferisco, in particolare, al noto caso della nave respinta dall'Australia e da altri Stati, senza che le fosse concesso far scalo), si sta cercando di elaborare un trattato in base al quale lo Stato responsabile per l'assistenza e la sicurezza della vita umana in mare, in base alla Convenzione del 1979 su *Search and Rescue*, sarebbe obbligato anche a prendersi carico di coloro che avesse trovato in pericolo nella zona di assistenza affidatagli. Si tratta però di un trattato in corso di negoziato e come tale non ancora applicabile. Ovviamente, per poter valutare che la vita umana in mare, in un certo momento, sia in pericolo, sarà necessario riscontrare tutta una serie di condizioni, quali, ad esempio, lo stato del mare e quello delle navi (purtroppo, infatti, si tratta sempre o quasi di navi sovraccariche, costituenti un pericolo in sé, per il solo fatto di navigare date le condizioni in cui si trovano).

PRESIDENTE. Sostanzialmente si tratta di navi « a perdere »...

TULLIO SCOVAZZI, *Direttore del Dipartimento giuridico delle istituzioni nazionali ed europee dell'Università degli studi di Milano-Bicocca*. Esattamente.

PRESIDENTE. Utilizzate da criminali che speculano sulla vita altrui...

TULLIO SCOVAZZI, *Direttore del Dipartimento giuridico delle istituzioni nazionali ed europee dell'Università degli studi di Milano-Bicocca*. È così. In ogni caso, l'obbligo di tutela della vita umana in mare è assoluto e — eccetto il caso precedentemente richiamato — non è possibile derogarvi.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il nostro ospite per il suo intervento, prima di dare la parola ai colleghi, vorrei esprimere alcune osservazioni e porre personalmente delle domande attorno ad una serie di questioni di rilievo.

In primo luogo mi chiedo, rispetto all'attività di SAR (*Search and Rescue*), non solo in acque nazionali ma contigue, e al di là di ragioni umanitarie e di buon senso, quale sia la norma applicabile, in attesa che la fattispecie venga meglio regolamentata dall'IMO.

Pongo questa domanda perché abbiamo assistito nelle acque vicino a Lampedusa ad attività pericolose — assolutamente meritorie da un punto di vista umano — svolte dalla nostra capitaneria di porto, la quale si è spinta anche a 60, addirittura a 80 miglia dalla costa per effettuare i salvataggi. Se ciò mi tranquillizza sotto il profilo umanitario, dato l'indubbio merito da riconoscere ad operazioni di questo tipo, dirette a soccorrere imbarcazioni di disperati a rischio di vita, viceversa, mi preoccupa in termini di sicurezza e salvaguardia dei nostri uomini, chiamati ad affrontare un considerevole tragitto di mare, spesso in condizioni assolutamente pericolose, per assicurare la salvezza altrui.

Mi chiedo se esista una giurisprudenza in proposito, oppure iniziative di questa natura siano demandate alla volontà di alcuni e alla forza della causa umanitaria capaci di condizionare, da sole, l'assunzione di certe decisioni. Do ora la parola agli altri colleghi che intendano intervenire.

LUCIANO MAGNALBÒ. Vorrei soltanto chiedere un chiarimento attorno al « mistero » della zona contigua. Il professor Scovazzi ci ha spiegato come non risulti da nessun testo normativo che l'Italia abbia mai assunto determinazioni sull'ampiezza di questa fascia. Però, il recente testo unico sui beni culturali, seppur in un caso specifico, si riferisce ad una zona contigua di 12 miglia.

Questa disposizione che riguarda i beni archeologici può valere a definire, in via generale, la zona contigua italiana, od occorre una normativa per ogni singolo settore, o, diversamente, è necessaria e sufficiente una norma di carattere generale che stabilisca la larghezza della zona contigua nazionale? Le rivolgo queste domande semplicemente per comprendere se sia possibile individuare in modo definitivo le caratteristiche di questa zona.

TULLIO SCOVAZZI, *Direttore del Dipartimento giuridico delle istituzioni nazionali ed europee dell'Università degli studi di Milano-Bicocca*. Signor presidente, per maggiore accuratezza nei chiarimenti, le chiedo che mi sia consentito rispondere in primo luogo alle domande che lei ed il senatore Magnalbò avete formulato, per poi ascoltare le osservazioni degli altri membri di questo Comitato.

PRESIDENTE. Sta bene.

TULLIO SCOVAZZI, *Direttore del Dipartimento giuridico delle istituzioni nazionali ed europee dell'Università degli studi di Milano-Bicocca*. Vorrei innanzitutto precisare che a nessuno è fatto obbligo di addentrarsi in mare e cercare persone in pericolo, a meno che non sussista una norma di diritto internazionale contenuta

in un trattato che imponga tale condotta. Gli obblighi di salvataggio derivano dalla Convenzione di Amburgo del 1979, che assegna ad ogni Stato una certa regione marina nella quale lo Stato interessato è chiamato ad esercitare sempre una certa sorveglianza e a intervenire qualora vi siano persone in pericolo. Ne consegue che ogni volta in cui si operi in una zona prevista da questa Convenzione l'Italia sia responsabile — nei limiti di quanto è ragionevole — di assicurare la salvaguardia della vita umana in mare. Al di fuori di tale area, solo occasionalmente, al presentarsi concreto dell'evenienza, la nave italiana che si trovi a navigare in una certa regione marina e sia in presenza di persone a rischio di vita è chiamata a salvare coloro che siano in pericolo.

PRESIDENTE. Mi riferivo, più esattamente, al caso in cui una nave italiana parta da un porto e si spinga in mare per svolgere queste ricerche, a circa 60-80 miglia dalla costa.

TULLIO SCOVAZZI, *Direttore del Dipartimento giuridico delle istituzioni nazionali ed europee dell'Università degli studi di Milano-Bicocca*. Le rispondo che, al di là della zona assegnata alla sorveglianza italiana, se l'intervento avviene dovrà essere effettuato con il coordinamento degli altri Stati che possono essere coinvolti in quelle zone. Anche non sussistendo l'obbligo, a nessuno Stato è comunque fatto impedimento di intervenire, purché lo faccia in modo assolutamente coordinato con gli altri paesi interessati. Ovviamente, altro caso è quello dell'applicazione di norme comunitarie relative al diritto di asilo, le quali ad esempio si occupano di individuare quale sia lo Stato tenuto a ricevere e gestire le domande d'asilo presentate.

Quanto alla domanda postami dal senatore Magnalbò, è chiaro che l'ultimo testo unico sui beni culturali parla di zona contigua riferendola esclusivamente agli oggetti storici ed archeologici. Peraltro, quella norma presenta un aspetto piuttosto singolare, applicando un allegato di una Convenzione non ancora ratificata

dall'Italia, sebbene sarebbe utilissimo farlo per prevenire il saccheggio del nostro patrimonio culturale sottomarino.

Quindi, mi sembra chiaro che quella zona contigua, stabilita ai fini archeologici, non può estendersi anche ad altri fini; invece, esiste una zona contigua italiana, ampia fino a 24 miglia, nella quale si esercitano competenze in materia doganale, fiscale, sanitaria e di immigrazione. La zona archeologica è già coperta dal testo unico e, quindi, non occorre una precisazione. Sarebbe anche utile adottare una norma provvisoria per delimitare sovrapposizioni con corrispondenti zone contigue di altri Stati: abbiamo sovrapposizioni con la Francia (lateralmente e dove la Corsica fronteggia le isole dell'arcipelago Toscano), con la Tunisia (tra Pantelleria e la costa tunisina ci sono meno di 48 miglia), con l'Albania (Otranto), nel Mar Adriatico tra l'isola italiana di Pianosa e le isole croate, nonché in altre zone dell'Adriatico sempre con la Croazia.

GIAN PAOLO LANDI di CHIAVENNA. Alla prima domanda sui rischi di sovrapposizione lei ha già risposto, mentre vorrei chiarimenti sull'utilità di una regolamentazione delle zone contigue. Al di là dell'estensione — 12 più 12 miglia — e della capacità di intervento, vorrei conoscere la finalità e l'opportunità di regolamentare dal punto vista normativo la zona contigua e, quindi, l'utilità pratica ed operativa rispetto ad un eventuale intervento volto a frenare, controllare o razionalizzare i flussi di ingresso, verosimilmente di immigrazione clandestina.

Lei ha citato il comma 9-bis dell'articolo 12 della legge n. 189 del 2002, cioè la legge Fini-Bossi, ma il problema dei flussi migratori si pone già da molti anni prima. Quindi, neanche le precedenti leggi e il testo unico n. 286 del 1998, in qualche modo, hanno regolato il problema delle zone contigue. Abbiamo sempre svolto una grande azione politica per cercare di frenare i flussi di immigrazione clandestina ma nessuno, Governo o Parlamento che fosse, si è posto il problema delle zone contigue, che, invece, lei ritiene sia impor-

tante regolare perché potrebbe aiutare moltissimo quanto meno ad attuare meglio e di più il monitoraggio. Quindi, quello sulla zona contigua è semplicemente un chiarimento nell'ambito delle norme di carattere internazionale o, invece, può avere un'efficacia operativa e diretta per frenare i flussi di immigrazione clandestina?

Lei dice che il diritto di visita sulle navi — vorrei sapere se quest'ultimo si applica solo nelle zone territoriali o, nel caso in cui lo regolassimo, si potrebbe intervenire anche nelle zone contigue — è fortemente limitato e non si può applicare ad eventuali ipotesi di immigrazione clandestina. Tutto ciò deriva da norme o trattati di carattere internazionale o l'Italia potrebbe, con un correttivo o con qualche legge nazionale, estendere il cosiddetto diritto di visita anche alle imbarcazioni che trasportano immigrazione clandestina? Infine, vorrei conoscere i riferimenti normativi dell'accordo di Palermo, vorrei sapere a quale convenzione faccia riferimento e se si tratti di un accordo multilaterale perché, in quanto membro della Commissione esteri, vorrei capire e sollecitare eventualmente la sua ratifica.

TULLIO SCOVAZZI, Direttore del Dipartimento giuridico delle istituzioni nazionali ed europee dell'Università degli studi di Milano-Bicocca. La zona contigua esisteva in Italia fino al 1974 perché allora avevamo un mare territoriale di 6 miglia più una zona contigua di altre 6 miglia. Nel 1974 il mare territoriale è stato esteso a 12 miglia e, quindi, la zona contigua è stata assorbita. Certamente, la zona contigua ha un'efficacia nel contrastare i flussi clandestini di immigrazione, ma anche nelle altre materie (doganali, fiscali, sanitarie, contrabbando e traffico di stupefacenti) perché si amplia la zona nella quale lo Stato può intervenire. Il diritto di visita vale solo in alto mare, ma nella zona contigua lo Stato costiero può fare molto di più perché può prevenire e reprimere le violazioni alle sue leggi. Quindi, può non

soltanto visitare le navi ma può anche accertare le infrazioni ed arrestare i responsabili.

GIAN PAOLO LANDI di CHIAVENNA. Quindi, anche nella zona contigua.

TULLIO SCOVAZZI, *Direttore del Dipartimento giuridico delle istituzioni nazionali ed europee dell'Università degli studi di Milano-Bicocca*. Sì, anche nella zona contigua. Visitare vuol dire andare a vedere e fare un rapporto, mentre nella zona contigua si può intervenire, arrestare i responsabili e portarli in un porto nazionale (comunque, l'ipotesi migliore sarebbe impedire che le navi partano). Certamente, si possono siglare accordi bilaterali con i quali uno Stato accetta che l'altro Stato intervenga anche in alto mare nei confronti delle navi che battano la sua bandiera e che svolgano traffico clandestino di immigrati. Un accordo bilaterale di questo genere è stato attuato, ad esempio, con l'Albania. Quindi, queste sono le norme generali: in alto mare non si può intervenire, se non in quella forma limitatissima del diritto di visita che non ha alcuna utilità per l'immigrazione; tuttavia, si può intervenire oltre la zona contigua stipulando un accordo bilaterale con uno Stato.

Comunque, qual è la bandiera delle navi impegnate nel traffico clandestino di immigrati? Spesso non hanno neppure una bandiera perché sono navi assolutamente inidonee a qualsiasi navigazione o hanno una bandiera di convenienza (Panama, Liberia e così via).

Quella di Palermo è la Convenzione delle Nazioni Unite contro il crimine transnazionale organizzato ed ha anche alcuni allegati, uno dei quali riguarda il traffico clandestino di immigranti per terra, mare ed aria che offre allo Stato qualche strumento supplementare.

GIAN PAOLO LANDI di CHIAVENNA. Di che anno è?

TULLIO SCOVAZZI, *Direttore del Dipartimento giuridico delle istituzioni nazionali ed europee dell'Università degli studi di*

Milano-Bicocca. Il documento è del gennaio 2001 ma è stato adottato nel dicembre 2000.

PRESIDENTE. Professore, per quali motivi alcuni paesi non hanno esteso la loro zona contigua da 12 fino a 24 miglia? Forse, potrebbero esserci delle controindicazioni?

TULLIO SCOVAZZI, *Direttore del Dipartimento giuridico delle istituzioni nazionali ed europee dell'Università degli studi di Milano-Bicocca*. Non vedo particolari controindicazioni poiché, comunque, l'ampiezza delle acque territoriali è fissata automaticamente a 12 miglia, ma può essere anche inferiore a tale misura. Direi che quasi la metà degli Stati costieri ha fissato una zona contigua e se uno Stato non lo ha fatto vuol dire che non ha particolari interessi in merito; ad esempio, questo Stato potrebbe non essere destinatario di consistenti flussi migratori e non avere problemi particolarmente acuti legati al contrabbando. Lo ripeto, non intravedo particolari controindicazioni ad istituire una zona contigua che, tra l'altro, potrebbe costituire per un determinato Stato la possibilità di esercitare la propria giurisdizione.

LUCIANO MAGNALBÒ. Vorrei sapere dal professor Scovazzi se per definire questa zona contigua deve essere modificato il codice della navigazione.

TULLIO SCOVAZZI, *Direttore del Dipartimento giuridico delle istituzioni nazionali ed europee dell'Università degli studi di Milano-Bicocca*. Va approvata una legge.

LUCIANO MAGNALBÒ. Una legge che richiami, ovviamente, un articolo del codice della navigazione.

TULLIO SCOVAZZI, *Direttore del Dipartimento giuridico delle istituzioni nazionali ed europee dell'Università degli studi di Milano-Bicocca*. Adesso il codice della navigazione non contempla una zona contigua, quindi basta approvare una legge che

la istituisca. Il riferimento è rappresentato dall'articolo 33 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare di cui anche l'Italia è parte.

GIAN PAOLO LANDI di CHIAVENNA. A quale ministero spetterebbe un'iniziativa in materia?

TULLIO SCOVAZZI, Direttore del Dipartimento giuridico delle istituzioni nazionali ed europee dell'Università degli studi di Milano-Bicocca. Non sono la persona più adatta per rispondere a questo tipo di domanda. Per quanto riguarda la materia archeologica il problema è già stato risolto, per il resto i ministeri interessati potrebbero essere quelli competenti in materia doganale, fiscale e sanitaria e in materia di immigrazione. Tra l'altro, non saprei dirle quale tra tali ministeri potrebbe essere considerato il capofila.

GIAN PAOLO LANDI di CHIAVENNA. Per evitare valutazioni di tipo diverso da parte di ciascun ministero vi dovrebbe essere un preciso coordinamento. In ogni

caso, la tutela delle acque territoriali non è una funzione che spetta ad un ministero in particolare?

TULLIO SCOVAZZI, Direttore del Dipartimento giuridico delle istituzioni nazionali ed europee dell'Università degli studi di Milano-Bicocca. No, non abbiamo un ministero del mare in Italia. Si tratta di un'idea che era stata avanzata ma che non ha mai trovato attuazione.

PRESIDENTE. Ringrazio ancora una volta il professore Tullio Scovazzi e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14,40.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI*

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

*Licenziato per la stampa
il 18 ottobre 2004.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

