

Senato della Repubblica

XIX Legislatura

Fascicolo Iter

DDL S. 319

Modifiche al testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero, di cui al decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286, in materia di limitazioni all'ingresso, al transito e alla sosta di navi nelle acque territoriali e relative sanzioni

14/04/2024 - 03:46

Indice

| | |
|-------------------------------|---|
| 1. DDL S. 319 - XIX Leg. | 1 |
| 1.1. Dati generali | 2 |
| 1.2. Testi | 3 |
| 1.2.1. Testo DDL 319 | 4 |

1. DDL S. 319 - XIX Leg.

1.1. Dati generali

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

1.2. Testi

1.2.1. Testo DDL 319

[collegamento al documento su www.senato.it](http://www.senato.it)

Senato della Repubblica XIX LEGISLATURA

N. 319

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore **GASPARRI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 15 NOVEMBRE 2022

Modifiche al testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero, di cui al decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286, in materia di limitazioni all'ingresso, al transito e alla sosta di navi nelle acque territoriali e relative sanzioni

Onorevoli Senatori. - La vicenda immigrazione con grandi flussi che dai Paesi del Nord Africa si spostano verso le coste europee e in particolare sulle nostre coste sta purtroppo avendo un incremento preoccupante. Questo non solo per il numero di clandestini che raggiungono l'Italia mettendo in difficoltà l'intero sistema di accoglienza e verifica di chi fa il suo ingresso nel nostro Paese, ma anche per quanto avviene nel Mediterraneo, con viaggi intrapresi su mezzi di fortuna, naufragi e purtroppo molto spesso con la morte di molti passeggeri delle cosiddette « carrette del mare ». Alla situazione di disperazione e al lavoro degli scafisti, trafficanti di persone privi di ogni scrupolo, si aggiunge una variabile costituita dalle navi delle ONG. Abbiamo sempre denunciato, infatti, che la presenza di queste imbarcazioni di fronte alle coste di partenza degli immigrati costituisca un fattore di incremento delle partenze stesse. Nei giorni scorsi alcune indiscrezioni di documenti stilati dall'agenzia Frontex hanno confermato quanto denunciavamo da anni, ovvero il fattore « *Pull factor* » che le ONG costituiscono per i viaggiatori, oltre ad essere un solido sostegno all'attività degli scafisti, che vedono fortemente ridotto il loro impegno a fronte del fatto che non debbano più raggiungere le coste europee ma trovano in mare una nave su cui trasbordare il loro carico di vite. ONG che, tra l'altro, pur battendo bandiera di altri Paesi europei, si dirigono quasi esclusivamente verso le coste italiane e con un atteggiamento provocatorio e di sfida nei nostri confronti.

Per queste ragioni lo scopo di questo disegno di legge è di ripristinare le norme varate dall'allora Ministro dell'interno Salvini, poi abrogate dal successivo Governo, che prevedevano multe per disincentivare le attività delle ONG a sostegno di questi viaggi e, in caso di reiterazione, anche il sequestro dell'imbarcazione.

Cari colleghi, siamo convinti che l'Europa debba fare di più contro questo fenomeno e che per salvare il maggior numero di vite bisogna fermare questi viaggi intervenendo con sostegni a favore del Nord Africa. Per fare questo però occorre disincentivare questi viaggi. In questa direzione va il presente disegno di legge.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Modifica all'articolo 11 del decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286 in materia di esercizio delle funzioni di coordinamento del Ministro dell'interno)

1. All'articolo 11 del testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero, di cui al decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286, dopo il comma 1-*bis* è inserito il seguente:

« *1-ter.* Il Ministro dell'interno, autorità nazionale di pubblica sicurezza ai sensi dell'articolo 1 della legge 1° aprile 1981, n. 121, nell'esercizio delle funzioni di coordinamento di cui al comma 1-*bis* del

presente articolo e nel rispetto degli obblighi internazionali dell'Italia, può limitare o vietare l'ingresso, il transito o la sosta di navi nel mare territoriale, salvo che si tratti di naviglio militare o di navi in servizio governativo non commerciale, per motivi di ordine e sicurezza pubblica ovvero quando si concretizzano le condizioni di cui all'articolo 19, paragrafo 2, lettera g), limitatamente alle violazioni delle leggi di immigrazione vigenti, della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, con allegati e atto finale, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, ratificata dalla legge 2 dicembre 1994, n. 689. Il provvedimento è adottato di concerto con il Ministro della difesa e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, secondo le rispettive competenze, informandone il Presidente del Consiglio dei ministri ».

Art. 2.

(Modifica all'articolo 12 del decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286 in materia di inottemperanza a limitazioni o divieti in materia di ordine, sicurezza pubblica e immigrazione)

1. All'articolo 12 del testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero, di cui al decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286, dopo il comma 6 sono inseriti i seguenti:

« *6-bis.* Salvo che si tratti di naviglio militare o di navi in servizio governativo non commerciale, il comandante della nave è tenuto ad osservare la normativa internazionale e i divieti e le limitazioni eventualmente disposti ai sensi dell'articolo 11, comma 1-*ter*. In caso di violazione del divieto di ingresso, transito o sosta in acque territoriali italiane, salve le sanzioni penali quando il fatto costituisce reato, si applica al comandante della nave la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 150.000 a euro 1.000.000. La responsabilità solidale di cui all'articolo 6 della legge 24 novembre 1981, n. 689, si estende all'armatore della nave. È sempre disposta la confisca della nave utilizzata per commettere la violazione, procedendosi immediatamente a sequestro cautelare. A seguito del provvedimento definitivo di confisca, sono imputabili all'armatore e al proprietario della nave gli oneri di custodia delle imbarcazioni sottoposte a sequestro cautelare. All'irrogazione delle sanzioni, accertate dagli organi addetti al controllo, provvede il prefetto territorialmente competente. Si osservano le disposizioni di cui alla legge 24 novembre 1981, n. 689.

6-ter. Le navi sequestrate ai sensi del comma *6-bis* possono essere affidate dal prefetto in custodia agli organi di polizia, alle Capitanerie di porto o alla Marina militare ovvero ad altre amministrazioni dello Stato che ne facciano richiesta per l'impiego in attività istituzionali. Gli oneri relativi alla gestione dei beni sono posti a carico dell'amministrazione che ne ha l'uso, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

6-quater. Quando il provvedimento che dispone la confisca diviene inoppugnabile, la nave è acquisita al patrimonio dello Stato e, a richiesta, assegnata all'amministrazione che ne ha avuto l'uso ai sensi del comma *6-ter*. La nave per la quale non sia stata presentata istanza di affidamento o che non sia richiesta in assegnazione dall'amministrazione che ne ha avuto l'uso ai sensi del comma *6-ter* è, a richiesta, assegnata a pubbliche amministrazioni per fini istituzionali ovvero venduta, anche per parti separate. Gli oneri relativi alla gestione delle navi sono posti a carico delle amministrazioni assegnatarie. Le navi non utilmente impiegabili e rimaste invendute nei due anni dal primo tentativo di vendita sono destinate alla distruzione. Si applicano le disposizioni dell'articolo 301-*bis*, terzo comma, del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43 ».

2. Le somme derivanti dalle sanzioni amministrative per le violazioni di cui al comma *6-bis* dell'articolo 12 del testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero, di cui al decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286, introdotto dal comma 1 del presente articolo, nonché quelle derivanti dalla vendita delle navi o di parti di esse, disposta ai sensi del citato articolo 12, sono versate ad apposito capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate a un apposito fondo istituito nello stato di previsione del Ministero dell'interno, da ripartire, su richiesta delle amministrazioni interessate, ai fini del concorso agli oneri di gestione, di custodia e di distruzione delle navi ad esse assegnate. Entro il 31 ottobre di ciascun anno,

con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con il Ministro della difesa e con il Ministro dell'economia e delle finanze, le risorse del fondo di cui al primo periodo sono ripartite tra le amministrazioni interessate che abbiano comunicato al Ministero dell'interno, entro il 31 luglio del medesimo anno, ai fini della partecipazione al riparto del fondo stesso, gli oneri sostenuti per la gestione, la custodia e la distruzione delle navi ad esse assegnate. Le somme non impegnate entro la fine dell'esercizio possono esserlo nell'esercizio successivo. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio, anche in conto residui.

--- Il presente fascicolo raccoglie i testi di tutti gli atti parlamentari relativi all'iter in Senato di un disegno di legge. Esso e' ottenuto automaticamente a partire dai contenuti pubblicati dai competenti uffici sulla banca dati Progetti di legge sul sito Internet del Senato (<https://www.senato.it>) e contiene le sole informazioni disponibili alla data di composizione riportata in copertina. In particolare, sono contenute nel fascicolo informazioni riepilogative sull'iter del ddl, i testi stampati del progetto di legge (testo iniziale, eventuale relazione o testo-A, testo approvato), e i resoconti sommari di Commissione e stenografici di Assemblea in cui il disegno di legge e' stato trattato, sia nelle sedi di discussione di merito sia in eventuali dibattiti connessi (ad esempio sul calendario dei lavori). Tali resoconti sono riportati in forma integrale, e possono quindi comprendere contenuti ulteriori rispetto all'iter del disegno di legge.