

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori RUFFINO, BOMPIANI, ROSSI Gian Pietro Emilio, ROSI, CAROLLO, CERVONE, AMADEO, BEVILACQUA, BALDI, FAEDO, MANCINO, TODINI, GRAZIOLI, GIOVANNIELLO, MEZZAPESA e COSTA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 14 OTTOBRE 1976

Norme doganali per il naviglio da diporto

ONOREVOLI SENATORI. — Il Parlamento ha recentemente convertito in legge il decreto-legge 10 agosto 1976, n. 543, recante modifica dell'articolo 2 della legge 30 aprile 1976, n. 159, contenente disposizioni in materia di infrazioni valutarie.

Nel corso del dibattito parlamentare, mentre sono state poste in rilievo e sanate alcune lacune, completandosi la normativa sotto diversi aspetti, è mancato il necessario approfondimento per un importante settore che pure era stato considerato come prioritario per gli obiettivi da perseguire: quello del naviglio da diporto.

Al Senato è stato respinto un emendamento presentato dal Governo inteso ad inserire un comma relativo al pagamento della somma di lire 20 mila per ogni tonnellata di stazza lorda di navi o di imbarcazioni da diporto iscritte nei registri nazionali ai sensi

dell'articolo 2, lettera *d*), del provvedimento legislativo di conversione suddetta, ai fini della inapplicabilità a dette unità da diporto delle disposizioni penali contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43.

L'emendamento presentato dal Governo recitava espressamente: « in deroga a quanto previsto dall'articolo 334 del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, la somma da pagare per l'estinzione dei reati di contrabbando doganale connessi con la indebita utilizzazione di navi od imbarcazioni da diporto iscritte nei registri nazionali ai sensi dell'articolo 2, lettera *d*), sempre che detta utilizzazione sia avvenuta in epoca precedente all'iscrizione, è fissata nella misura unica di lire 20 mila, per ogni tonnellata di stazza

lorda, fermo restando l'obbligo del preventivo pagamento dei diritti doganali, determinati secondo le aliquote vigenti alla data dell'iscrizione medesima e sulla base del valore imponibile riferito alla stessa data. In tali casi l'estinzione dei reati non comporta l'applicazione della confisca ».

Il sottosegretario di Stato per le finanze, onorevole Azzaro, in sede di discussione, ebbe a precisare che: « ...proponendo una deroga all'articolo 334 del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, si è mirato a raggiungere il risultato di rendere più conveniente il rientro dei natanti da diporto in Italia, diminuendo la somma complessiva da pagare per l'estinzione del reato del contrabbando, nel quale comunque i proprietari italiani dei natanti con bandiera estera incorrerebbero.

Nello stesso tempo l'amministrazione finanziaria s'impegna a non procedere alla confisca che è prevista per i reati di contrabbando ».

In sede di discussione alla Camera dei deputati, il relatore del disegno di legge, onorevole Mannino, ebbe a deplorare la mancata introduzione dell'emendamento in questione, rilevando come esso fosse « la logica conseguenza dell'attuale formulazione dell'articolo 3 ».

L'onorevole Pennacchini — intervenuto nel dibattito — fece opportunamente rilevare che il mancato completamento della legge causa gravissime disparità tra i proprietari dei natanti che hanno già effettuato l'importazione e coloro che debbono ancora effettuarla.

Lo stesso onorevole Pennacchini ha precisato che la Procura della Repubblica di Lucca e la Procura Generale di Firenze — presso le quali pende il maggior numero dei casi in questione — hanno già dichiarato estinte molte azioni penali per il reato di contrabbando per coloro che hanno provveduto alla nazionalizzazione dei natanti sulla base dell'articolo 2 della legge valutaria n. 159, la quale parlava genericamente di sanzioni valutarie e fiscali, considerando, nelle sanzioni

fiscali, anche quelle doganali del reato di contrabbando.

Invece, con la normativa approvata, con l'attuale specifico riferimento alle sanzioni « amministrative » e con il dibattito che, sulla questione, si è sviluppato in Parlamento, sarà impossibile ritenere applicabile a questo particolare caso di contrabbando una causa di estinzione di punibilità. Conseguentemente, coloro che nazionalizzeranno i natanti, dopo il 10 ottobre, non potranno fruire delle condizioni di non punibilità.

Infatti, in sede di conversione in legge del decreto-legge 10 agosto 1976, n. 543, al Senato è stato ricordato che — in base al testo unico della normativa in materia doganale e alla stregua della convenzione di Ginevra — chi riconosca la proprietà del natante che rientra in Italia risulta perseguibile per i reati di contrabbando ed avrà la confisca della imbarcazione.

In questa situazione non vi è chi non veda come l'obiettivo che si voleva perseguire del rientro delle imbarcazioni da diporto è stato del tutto vanificato.

Pertanto, sotto tale profilo, la legge rimarrà inoperante e i nostri porti turistici continueranno a restare vuoti e deserti, con privilegio dei vicini porti stranieri, se non verrà sollecitamente approvato il disegno di legge che elimina disparità di trattamento e, soprattutto, dà la certezza del diritto.

Il rientro dei natanti deve essere considerata materia di interesse ai fini generali connessi con il turismo e con le attività cantieristiche e portuali di rimessaggio, riparazione e manutenzione dei natanti.

Tali attività attraversano oggi gravi difficoltà per il mantenimento dei livelli occupazionali dei lavoratori, spesso specializzati (circa 75.000 addetti), poichè da vari mesi molte unità da diporto sono emigrate verso gli ospitali porti di paesi finitimi.

Con il disegno di legge ora presentato si tende a far fronte a tale situazione, facilitando il rientro dei natanti, senza particolari incentivi, ma anche senza vessazioni.

Con esso, inoltre, si instaura una situazione di certezza del diritto, che non è rivolta a beneficiare chi ha commesso reati altrimenti perseguibili, ma è intesa a porre a carico

degli interessati una sanzione amministrativa, in forma di oblazione, per l'estinzione dei reati doganali, sanzione corrispondente al pagamento della somma di lire 40.000 per ogni metro lineare di lunghezza fuori tutto o frazione di esso.

Nel disegno di legge, inoltre, è prevista la inapplicabilità della confisca del bene per i casi di specie.

Ciò consentirà un agevole rientro dei nautanti da diporto ed un ulteriore afflusso di entrate a favore dell'Erario.

Si sottolinea la necessità di approvare con urgenza il presente disegno di legge, affinché esso possa esser operante prima della scadenza del termine delle dichiarazioni valutarie, stabilito — come è noto — per il 19 novembre prossimo venturo.

DISEGNO DI LEGGE

Articolo unico.

Ai fini dell'estinzione in via amministrativa dei reati di cui al testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, commessi dai possessori delle unità da diporto di cui alla lettera *d*) dell'articolo 2 della legge 30 aprile 1976, n. 159, come modificato con la legge 8 ottobre 1976, n. 689, ed a condizione che i possessori medesimi abbiano osservato le prescrizioni di cui al citato articolo 2, è ammessa oblazione, mediante pagamento di una somma di lire 40.000 per ogni metro lineare di lunghezza fuori tutto o frazione di esso.

Il pagamento della somma anzidetta e dei diritti doganali eventualmente dovuti, estingue il reato e dispensa dall'applicazione della confisca.

La competenza in materia, a norma dell'articolo 335 del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, è dell'amministrazione doganale.