



Legge 8 agosto 2019, n. 77
conversione del Decreto n. 53 del 2019

DECRETO SICUREZZA BIS

SCHEDA TECNICA



DECRETO SICUREZZA BIS

NUOVE COMPETENZE AL MINISTRO DELL'INTERNO (ART.1)

legge n.77 dell'8 agosto 2019 di conversione, con modificazioni, dal decreto-legge 14 giugno 2019 n.53, cosiddetto Decreto Sicurezza Bis, prevede all'art. 1, nel nuovo **comma 1-ter**, che il **Ministro dell'interno**, di concerto con il Ministro della difesa e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e informandone il Presidente del Consiglio dei ministri, possa **"limitare o vietare l'ingresso il transito o la sosta di navi nel mare territoriale"**.

L'introduzione della disposizione è giustificata nei considerando introduttivi al decreto che mettono in evidenza *"la straordinaria necessità e urgenza di prevedere misure volte a contrastare prassi elusive della normativa internazionale e delle disposizioni in materia di ordine e sicurezza pubblica"* e *"di rafforzare il coordinamento investigativo in materia di reati connessi all'immigrazione clandestina"*. Ciò nonostante i dati sugli arrivi nel 2019 **smontano una condizione emergenziale degli sbarchi** e studi e ricerche dimostrano l'assenza di un legame diretto fra l'aumento dell'immigrazione sperimentato in Italia negli ultimi anni e i reati. Anzi, il "1° Rapporto sulla Filiera della Sicurezza in Italia" 2018 del Censis dimostra una **diminuzione dei reati che normalmente destano allarme sociale**.

La c.d. politica dei "porti chiusi" è già stata ampiamente criticata da **Parte dell'Alto Commissariato della Nazioni Unite** che, in un lettera del 15 maggio 2019, firmata da cinque *Special Rapporteur*, ha evidenziato la sua incompatibilità con le principali Convenzioni sul diritto internazionale del mare, **UNCLOS, SOLAS e SAR**, nonché del principio di *non refoulement* previsto all'art.33 della **Convenzione di Ginevra**.

Le conseguenze:

- ➔ Mentre prima, ai sensi dell'art. 83 del codice della navigazione, l'interdizione del passaggio o della sosta di un'imbarcazione nel mare territoriale per motivi di ordine pubblico rientrava nelle responsabilità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ora tale decisione può essere adottata anche dal **Ministro dell'interno** che, in quanto autorità nazionale di pubblica sicurezza, ha la possibilità di adottare **decisioni legate ad una logica securitaria**.
- ➔ Il decreto inserisce nell'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, il nuovo comma 1-ter, **con il quale si attribuisce al Ministro dell'interno il potere di limitare o vietare l'ingresso, il transito o la sosta di navi nel mare territoriale**, con l'eccezione del naviglio militare e delle navi in servizio governativo non commerciale, **per motivi di ordine e di sicurezza pubblica**. Ciò risulterebbe incompatibile con l'art.33 della Convenzione di Ginevra che regola il principio di non respingimento per il rifugiato verso i confini di territori in cui la sua vita o la sua libertà sono minacciate.



AUMENTO SANZIONI AMMINISTRATIVE (ART.2)

All'art. 2, la legge 8.8.2019 n.77 prevede che:

“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”

Oltre alla sanzione economica, l'articolo prevede anche il **sequestro cautelare della nave** e gli **oneri di custodia** dell'imbarcazione sotto sequestro sono imputabili *all'armatore e al proprietario della nave*. Occorre rilevare che l'importo della sanzione è stato notevolmente ampliato in sede di conversione in legge, infatti, in origine essa ammontava a una somma dai 10.000 € a 50.000 €, mentre la confisca era prevista solo in caso di reiterazione della condotta con l'utilizzo della medesima nave.

Il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella, nella lettera che ha accompagnato la promulgazione della legge, ha espresso alcuni rilievi, in particolare in merito all'art. 2 sottolinea la non ragionevolezza di sanzioni così elevate **senza che sia “stato introdotto alcun criterio che distingua quanto alla tipologia delle navi, alla condotta concretamente posta in essere, alle ragioni della presenza di persone accolte a bordo e trasportate”**. Inoltre, cita la sentenza della Corte costituzionale (n. 112 del 2019) per ricordare che una **pena così alta è paragonabile a una sanzione penale**.

Le conseguenze:

- ➔ **Criminalizzazione** del personale a bordo delle navi delle ONG per il **soccorso dei migranti** in acque internazionali, dal comandante all'armatore fino al proprietario, creando una fuorviante correlazione tra il salvare vite in mare e una fattispecie di reato.
- ➔ **Ostacolo alle attività di soccorso prestate dalle ONG** e da altre navi private nel Mediterraneo centrale mettendo a rischio la vita di persone vulnerabili.
- ➔ **Violazione dei diritti fondamentali dei migranti e dei potenziali richiedenti asilo** in contraddizione con quanto previsto dalla normativa internazionale.



DELITTO DI RESISTENZA O DI VIOLENZA CONTRO UNA NAVE DA GUERRA (ART.3)

All'art. 3 viene inserito l'*art. 3-bis* che prevede una modifica dell'articolo 380 del **codice di procedura penale** il quale autorizza gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria a procedere all'arresto di chiunque sia colto in flagranza di una serie di delitti non colposi, consumati o tentati, tra i quali viene **aggiunto quello di "resistenza o di violenza contro una nave da guerra, previsto dall'articolo 1100 del codice della navigazione"**

POTENZIAMENTO DELLE OPERAZIONI DI POLIZIA SOTTO COPERTURA (ART.4)

L'art. 4, nella prospettiva di potenziare le *"attività di contrasto del delitto di favoreggiamento dell'immigrazione clandestina"*, autorizza una **spesa complessiva di 3 milioni euro** spalmati sul triennio 2019-2021 al fine di implementare l'utilizzo dello **strumento investigativo delle operazioni di polizia sotto copertura** ex art. 9 della legge n. 146/2006.

FONDO DI PREMIALITA' PER LE POLITICHE DI RIMPATRIO (ART.5)

L'art. 12 prevede l'istituzione di un *"un fondo con una dotazione di 2 milioni di euro per l'anno 2019, destinato a finanziare **interventi di cooperazione**" o **"intese bilaterali"** "con finalità premiali per la particolare collaborazione nel settore della riammissione di soggetti irregolari presenti sul territorio nazionale e provenienti da Stati non appartenenti all'Unione europea"*. Si tratta di una disposizione molto ambigua perché non chiarisce quali siano i Paesi destinatari dei finanziamenti e quali siano le modalità con cui debbano essere effettuati i rimpatri.

Le conseguenze:

- ➔ La natura dei **fondi di cooperazione allo sviluppo** viene stravolta con l'introduzione di un **principio di condizionalità sugli aiuti** legato a interessi nazionali italiani anziché a veri e propri obiettivi di sviluppo. Tale previsione è in contrasto con la **legge 125/2014** in materia di cooperazione allo sviluppo che fissa le **finalità della cooperazione internazionale** quali lo sradicamento della povertà, la riduzione delle disuguaglianze e la tutela e l'affermazione dei diritti umani e il sostegno a processi di pacificazione.
- ➔ Il rischio è quello di **destinare fondi a Paesi che non rispettano i diritti umani** per il semplice fatto che sono particolarmente efficienti nelle procedure di riammissione dei propri cittadini. Ai sensi della succitata legge, i fondi sono erogati rispettando criteri di imparzialità, neutralità e non discriminazione mentre il decreto trasforma tali fondi in moneta di scambio per le riammissioni.