



*Macri*

REPUBBLICA ITALIANA

In nome del Popolo Italiano

LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE

TERZA SEZIONE PENALE

44467

2

Composta da

Luca Ramacci - Presidente -  
Angelo Matteo Socci  
Giovanni Liberati - Relatore -  
Ubalda Macrì  
Alessandro Maria Andronio

Sent. n. sez. L'U  
CC - 3/11/2022  
R.G.N. 24048/2022

ha pronunciato la seguente

### SENTENZA

sui ricorsi proposti da

(omissis)

avverso l'ordinanza del 27/<sup>5</sup>/2022 del Tribunale di Asti

visti gli atti, il provvedimento impugnato e i ricorsi;  
udita la relazione svolta dal Consigliere Giovanni Liberati;  
udito il Pubblico Ministero, in persona del Sostituto Procuratore generale Luigi  
Cuomo, che ha concluso chiedendo il rigetto dei ricorsi;  
udito per i ricorrenti l'avv. (omissis) che ha concluso chiedendo  
l'accoglimento del ricorso.

## RITENUTO IN FATTO

1. Con ordinanza del 27 maggio 2022 il Tribunale di Asti ha respinto la richiesta di riesame presentata da (omissis) nei confronti del decreto di sequestro preventivo del 4 maggio 2022 del Giudice per le indagini preliminari del medesimo Tribunale, relativo a due aeromobili iscritti nel registro aeronautico statunitense, nella disponibilità dei suddetti (omissis); (omissis) con targhe di immatricolazione, rispettivamente, (omissis) e (omissis) disposto in relazione al delitto di contrabbando doganale contestato a entrambi gli indagati.

2. Avverso tale ordinanza gli indagati (omissis) (omissis) hanno proposto congiuntamente ricorso per cassazione, affidato a tre articolati motivi.

Hanno premesso che con decreto di sequestro preventivo del 7 maggio 2021 il Giudice per le indagini preliminari del Tribunale di Asti aveva disposto il sequestro di alcuni velivoli iscritti nel registro degli aeromobili degli Stati Uniti d'America, tra cui quelli nella disponibilità dei ricorrenti; a seguito dell'annullamento da parte del Tribunale di Asti di tale decreto, in accoglimento delle richieste di riesame proposte da alcuni degli indagati proprietari dei velivoli sequestrati, il pubblico ministero, accogliendo la richiesta dei ricorrenti, il 1 luglio 2021 aveva revocato il decreto di sequestro, disponendo il dissequestro di tutti i beni anche se non oggetto di riesame e la restituzione delle cose sequestrate agli aventi diritto; a seguito del ricorso per Cassazione proposto dal pubblico ministero le ordinanze del tribunale del riesame erano state annullate, con rinvio per nuovo esame, e nel giudizio di rinvio il Tribunale di Asti, con ordinanza del 13 Aprile 2022, aveva rigettato i ricorsi presentati dagli indagati confermando integralmente il decreto di sequestro preventivo emesso dal Giudice per le indagini preliminari presso il Tribunale di Asti il 7 maggio 2021; con decreto del 4 maggio 2022 il medesimo Giudice per le indagini preliminari, accogliendo la nuova richiesta del pubblico ministero, aveva quindi emesso altro decreto di sequestro preventivo, sostanzialmente identico a quello precedente, che, dando atto della sopravvenuta conferma del decreto di sequestro del 7 maggio 2021, a seguito della decisione del Tribunale del riesame in sede di rinvio, aveva disposto nuovamente il sequestro degli aeromobili rimasti estranei al procedimento incidentale cautelare e già restituiti agli aventi diritto a seguito del provvedimento di revoca del pubblico ministero; tale sequestro era stato eseguito il successivo 9 maggio 2022 presso l'aeroporto di (omissis) dove i due veicoli appartenenti ai ricorrenti ( (omissis) marche di immatricolazione (omissis) i trovavano ricoverati.

3. Tanto premesso, con il primo motivo hanno denunciato la violazione degli articoli 36, 216, 250, 282 e 295 del d.P.R. 43/1973, nonché dell'articolo 750 del codice della navigazione e anche del regolamento comunitario n. 965 del 2012.

Hanno esposto di avere sottoposto al tribunale del riesame la questione dell'applicabilità del regolamento comunitario 965 del 2012, che non era stato considerato nei procedimenti incidentali sulle misure cautelari adottate nei confronti degli altri indagati e la cui incidenza non era stata adeguatamente apprezzata neppure nel procedimento di riesame da essi instaurato, sottolineando che tale regolamento ha previsto la facoltà per i cittadini dell'Unione europea di utilizzare velivoli da turismo qualificati non complessi pur essi mantenendo le marche di immatricolazione di paesi extraeuropei. In particolare, l'articolo 5, comma 4, di tale regolamento, unitamente all'allegato VII cui tale disposizione rinvia, consentirebbe di volare nel territorio dell'Unione europea e condurre operazioni non commerciali con aeromobili non complessi anche se immatricolati presso un paese terzo, compresi gli Stati Uniti d'America. Tale disciplina, nel disporre che l'autorità nazionale è quella competente alle verifiche tecniche anche per gli aeromobili non iscritti in un registro aeronautico unionale, onde consentirne le operazioni di volo, supererebbe i rilievi del Giudice per le indagini preliminari e del Tribunale in ordine alla necessaria iscrizione degli aeromobili nel registro italiano, in quanto gli aeromobili dei ricorrenti possedevano i requisiti per essere considerati aeromobili a motore non complessi, come tali autorizzati alle operazioni di volo nello spazio aereo nazionale anche in mancanza della iscrizione nel registro aeronautico nazionale.

Tale disciplina, infatti, consentirebbe, contrariamente a quanto ritenuto nel provvedimento impugnato, l'utilizzo degli aeromobili sottoposti a sequestro senza necessità di iscriverli nel registro aeronautico nazionale, possedendo gli stessi i requisiti richiesti dal suddetto regolamento UE n. 965 nel 2012, con la conseguenza che la mancata iscrizione degli aeromobili nel registro aeronautico nazionale sarebbe irrilevante dal punto di vista doganale; l'importazione, con i conseguenti obblighi doganali, sussisterebbe solamente nel caso di registrazione nel registro aeronautico nazionale di cui agli articoli 146 e 750 del codice della navigazione, per cui, in mancanza di registrazione, non obbligatoria ai sensi del citato regolamento comunitario, non sussisterebbero neppure obblighi doganali.

4. Hanno inoltre esposto di aver comunque provveduto ad assolvere le obbligazioni doganali, compreso il pagamento dell'iva, al momento della immissione al consumo dei due aeromobili in uso ai ricorrenti.

Il (omissis) con riferimento all'aeromobile (omissis) aveva infatti assolto all'obbligazione di pagamento dell'iva mediante il regime di inversione contabile, c.d. reverse charge, in quanto l'aeromobile acquistato dal

(omissis) era inizialmente transitato nel Regno Unito, in data 11 Febbraio 2015, per essere poi destinato in Olanda, senza pagamento dell'iva, ed era stato immesso in libera pratica in Olanda all'interno di un deposito iva, facendogli acquisire la natura di bene comunitario ai sensi dell'articolo 201 del regolamento comunitario n. 952 del 2013. L'aeromobile, acquistato dalla società olandese era stato poi acquistato dalla società italiana (omissis) in regime di reverse charge, in quanto la vendita costituiva una semplice cessione di beni intra comunitari, e successivamente tale società aveva consegnato l'aeromobile al ricorrente, il quale aveva regolarmente pagato in Italia l'importo complessivo dell'iva come consumatore finale. Doveva quindi essere esclusa la sussistenza di evasione iva e anche di sottrazione al controllo doganale, avendo il ricorrente assolto al pagamento dell'iva in Italia ed essendo in possesso di regolare bolletta doganale, che rappresenta la quietanza di pagamento dei diritti doganali, in quanto la stessa viene consegnata al dichiarante solamente dopo che l'ufficio ha provveduto alla riscossione dei diritti liquidati, di cui la bolletta rappresenta la prova del corretto adempimento delle procedure doganali che hanno fatto acquisire lo *status* di bene comunitario all'aeromobile in questione.

Il (omissis) con riferimento all'aeromobile (omissis) 27

giugno 2018 ne aveva acquistato la proprietà da una società francese, essendo il velivolo stato immatricolato negli Stati Uniti ed importato e immesso in libera pratica in Austria sin dal 2010, e anche in relazione a tale veicolo l'iva era stata effettivamente assolta in quanto il velivolo era stato immesso in libera pratica in Austria riscuotendo l'iva all'importazione, acquisendo in tal modo la natura di bene comunitario, provvedendo al pagamento dell'iva, oltre che dei diritti doganali, come risultava dalla bolletta doganale, che rappresenta la quietanza di pagamento dei diritti doganali compresa l'iva. Ne conseguirebbe che anche per tale ricorrente non sarebbe ravvisabile il delitto di contrabbando per la sottrazione all'imposizione doganale della merce né alcuna evasione di iva.

5. Con un secondo motivo hanno eccepito la violazione dell'articolo 649 cod. proc. pen., facendo rilevare l'esistenza di una preclusione processuale alla emanazione di un secondo decreto di sequestro preventivo dei medesimi beni, per avere il pubblico ministero già consumato il potere di esercitare l'azione cautelare per lo stesso fatto con la precedente richiesta di sequestro, essendo rimasto immutato lo stato degli atti di indagine; l'ulteriore esercizio dell'azione cautelare per lo stesso fatto sarebbe quindi precluso dalla caducazione del precedente provvedimento cautelare per ragioni non formali, cioè in conseguenza di una decisione negativa sui presupposti applicativi della misura, assunta all'esito dei giudizi incidentali di impugnazione.

Hanno sottolineato che le argomentazioni poste alla base del decreto di sequestro del 7 maggio 2021 erano le medesime del provvedimento del 4 maggio 2022, oggetto della richiesta di riesame disattesa con l'ordinanza impugnata, in assenza di qualsiasi altro nuovo elemento di valutazione, cosicché il secondo decreto di sequestro rimaneva fondato sui medesimi presupposti e sulla stessa attività di indagini precedenti e doveva quindi ritenersi soggetto alla preclusione derivante dalla precedente emanazione di identico provvedimento.

Tale principio doveva ritenersi applicabile anche nel caso in cui il precedente e identico decreto di sequestro, pur non essendo stato sottoposto al vaglio delle impugnazioni, aveva trovato il suo esito nel decreto di revoca del pubblico ministero notificato ai ricorrenti il 1 luglio 2021, revoca che era stata fondata sulla pronuncia di annullamento del precedente decreto di sequestro del 7 maggio 2021, impugnato dagli altri indagati; la revoca del decreto di sequestro da parte del pubblico ministero aveva esaurito l'intera fase relativa a quel procedimento cautelare determinandone la non reiterabilità in mancanza di nuovi elementi.

Gli argomenti addotti dal Tribunale, per disattendere l'eccezione di nullità per violazione del divieto di un secondo provvedimento, in relazione al medesimo titolo di reato e sulla base degli stessi elementi, consistenti nel rilievo che il decreto di sequestro non era mai stato impugnato dagli attuali ricorrenti, non consentivano comunque di superare il divieto di una seconda azione cautelare per il medesimo fatto, non costituendo un fatto nuovo l'annullamento da parte della Corte di Cassazione della prima ordinanza del tribunale del riesame, posto che l'elemento di novità richiesto per la emanazione di un nuovo provvedimento cautelare non può essere rappresentato da una pronuncia giurisdizionale adottata all'interno del medesimo perimetro già considerato dai precedenti giudici dell'impugnazione, ma deve consistere in un fatto che si aggiunge all'originario compendio, modificandolo.

6. Infine, con il terzo motivo, hanno denunciato la violazione di disposizioni di legge processuale con riferimento alla ritenuta sussistenza dei presupposti di urgenza necessari per poter disporre e mantenere il sequestro degli aeromobili di loro proprietà, risolvendosi in una petizione di principio l'affermazione del primo giudice secondo cui nelle more del giudizio i velivoli avrebbero potuto essere dispersi, alienati, dismessi o ceduti in un trust, senza l'individuazione delle ragioni concrete e attuali di tale pericolo di dispersione, anche in considerazione della circostanza che dopo la revoca del sequestro, in data 1 luglio 2021, gli aeromobili erano rimasti nel medesimo luogo, ossia presso l'aeroporto di (omissis) laddove erano nuovamente stati sottoposti a sequestro il 9 maggio 2022, a seguito dell'adozione del secondo provvedimento di sequestro.

7. Con memoria del 19 ottobre 2022 hanno ribadito quanto esposto nel primo motivo di ricorso, a proposito della possibilità per i cittadini dell'Unione europea di utilizzare velivoli da turismo qualificati non complessi pur essi mantenendo le marche di immatricolazione di paesi extraeuropei, segnalando che la Commissione dell'Unione europea nell'aprile 2022 aveva avviato una procedura di infrazione nei confronti della Danimarca, invitandola a non imporre più la reimmatricolazione in Danimarca degli aeromobili utilizzati a fini non commerciali e già immatricolati in altri Stati membri o in paesi terzi, in quanto tale obbligo di reimmatricolazione pregiudicherebbe la libera prestazione di servizi sancita dall'articolo 56 TFUE e la libera circolazione delle merci sancita dall'articolo 34 del medesimo TFUE.

Hanno richiamato anche l'approvazione dell'accordo BASA, tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea, che prevede una specifica normativa per la conversione dei titoli abilitanti la conduzione dei velivoli rilasciati dagli Stati Uniti d'America, da cui si ricaverebbe che l'iscrizione nel registro aeronautico italiano non è più requisito necessario al fine dell'ammissione alla navigazione sul territorio nazionale italiano.

L'affermazione secondo cui l'iscrizione al registro nazionale di un velivolo è indice non solo della sua nazionalità o nazionalizzazione, ma anche della sua immissione al consumo, rimanendo altrimenti preclusa la navigazione del mezzo, contrasterebbe dunque inevitabilmente con il diritto comunitario.

Hanno ribadito anche l'avvenuto pagamento, da parte del (omissis) dell'iva sull'acquisto del veicolo di sua proprietà, con la conseguente erroneità della contraria affermazione del Tribunale.

### **CONSIDERATO IN DIRITTO**

1. Il ricorso, peraltro integralmente riproduttivo dei motivi di riesame, sufficientemente considerati e motivatamente disattesi con l'ordinanza impugnata, è, complessivamente, infondato.

2. Il secondo motivo di ricorso, da esaminare, in ordine logico, preliminarmente, attenendo alla ammissibilità dell'azione cautelare esercitata dal pubblico ministero con la richiesta di emissione di un nuovo decreto di sequestro preventivo, accolta dal giudice per le indagini preliminari, il cui provvedimento è poi stato confermato dal Tribunale di Asti con l'ordinanza impugnata, non è fondato.

Va, infatti, ricordato che, pur essendo preferibile, per spiegare il fenomeno del divieto del *ne bis in idem* cautelare, fare riferimento, piuttosto che alla nozione di giudicato cautelare, a quella di preclusione endoprocessuale (v. Sez. 3, n. 26367 del 25/03/2014, Stewart e altro, non massimata sul punto, e Sez. 3, n. 50310 del

18/09/2014, Scandroglio, Rv. 261518), con riferimento alle questioni esplicitamente o implicitamente dedotte (Sez. 6, n. 54045 del 27/09/2017, Cao, Rv. 271734; Sez. 6, n. 23295 del 17/03/2015, Volpin, Rv. 263627), osta al formarsi di tale preclusione la mancata impugnazione del provvedimento cautelare, in quanto una preclusione processuale è suscettibile di formarsi esclusivamente a seguito delle pronunzie emesse all'esito del procedimento incidentale di impugnazione, perché il principio della preclusione cautelare ha una portata più modesta rispetto a quella determinata dalla cosa giudicata, sia perché è limitata allo stato degli atti, sia perché non copre anche le questioni deducibili, ma soltanto le questioni dedotte, implicitamente o esplicitamente, nei procedimenti di impugnazione, intendendosi queste ultime come le questioni che quantunque non enunciate in modo specifico, integrano il presupposto logico di quelle espressamente dedotte (così Sez. U, Sentenza n. 11 del 08/07/1994, Buffa, Rv. 198213).

Le Sezioni Unite, con la sentenza Romagnoli (Sez. U, n. 29952 del 24/05/2004, c. fall. in proc. Romagnoli, Rv. 228117), hanno anche spiegato come, nella materia cautelare, il richiamo ai principi riferiti al giudicato in senso proprio debba considerarsi per certi aspetti fuorviante, in quanto la funzione e la peculiarità dei provvedimenti cautelari impedisce di porli sullo stesso piano delle decisioni giudiziarie definitive, con la conseguenza che, con riferimento agli effetti delle pronunce sui provvedimenti cautelari, è maggiormente opportuno il riferimento al più limitato criterio della preclusione processuale, che rende inammissibile la reiterazione di provvedimenti aventi il medesimo oggetto sicché, in questo contesto, la preclusione assume un'efficacia più ristretta, in quanto include solo le questioni dedotte (esplicitamente o implicitamente) e non anche quelle deducibili, e opera allo stato degli atti, essendo condizionata al permanere immutato della situazione di fatto già valutata.

In tale direzione, quindi, la preclusione endoprocessuale mira a impedire ulteriori interventi giudiziari, in assenza di un mutamento del quadro processuale di riferimento, rendendo inammissibile la riproposizione di istanze fondate sui motivi che hanno già formato oggetto di valutazione (v. anche Sez. U, n. 14535 del 19/12/2006, dep. 2007, Librato, Rv. 235908).

L'effetto preclusivo viene dunque a essere determinato solo dall'esistenza di un provvedimento decisorio non più impugnabile, esauriti cioè i vari mezzi di impugnazione, e non anche nella ipotesi di mancata attivazione degli strumenti processuali di controllo.

Ora, nel caso in esame, i ricorrenti fanno discendere l'effetto preclusivo che hanno invocato, facendo riferimento alla formazione di un giudicato cautelare sulla insussistenza di indizi di responsabilità a loro carico, dalla revoca da parte del pubblico ministero del precedente provvedimento di sequestro dei medesimi beni

(gli aeromobili oggetto del delitto di contrabbando doganale loro contestato e del provvedimento di sequestro), che impedirebbe, precludendola, l'adozione di un nuovo provvedimento di sequestro degli stessi beni, in relazione allo stesso titolo di reato e sulla base dei medesimi elementi indiziari a carico, non essendo sopraggiunti elementi di novità, se non le decisioni di annullamento con rinvio della precedente ordinanza del Tribunale di Asti che aveva accolto le richieste di riesame degli indagati (di per sé inidonee a costituire l'elemento di novità idoneo a rimuovere l'effetto preclusivo provocato dal c.d. giudicato cautelare, cfr. Sez. U, n. 14535 del 19/12/2006, dep. 2007, Librato, Rv. 235908, cit.).

Il suddetto provvedimento di revoca adottato dal pubblico ministero, a seguito delle decisioni di revoca adottate dal Tribunale di Asti nei confronti di altri indagati, in relazione a diverse, se pur affini o simili, ipotesi di reato, non è, però, un provvedimento decisorio adottato all'esito di un procedimento incidentale di impugnazione e non più impugnabile, come tale idoneo a consentire la formazione della suddetta preclusione endoprocessuale, bensì un provvedimento adottato, non certamente in sede di impugnazione, ma dall'organo dell'accusa, in accoglimento delle richieste di dissequestro avanzate dagli attuali ricorrenti, fondato su ragioni di opportunità alla luce delle decisioni adottate dal tribunale del riesame in altri analoghi procedimenti e in relazione a vicende simili, che certamente non è idoneo a determinare la formazione di alcuna preclusione, non trattandosi di un provvedimento decisorio adottato in sede di impugnazione e non più rivisitabile.

D'altra parte, non è neppure configurabile la prospettata consumazione dell'azione cautelare, che, una volta esercitata e conclusasi con l'emanazione del provvedimento poi revocato dal pubblico ministero, non potrebbe essere esercitata una seconda volta, in relazione ai medesimi fatti, per lo stesso reato e sulla base dei medesimi elementi, non essendo prevista una tale preclusione nella materia cautelare, ma, come ricordato, solamente la preclusione endoprocessuale conseguente alla inoppugnabilità di un provvedimento adottato all'esito di un procedimento incidentale di impugnazione.

Ne consegue, in definitiva, l'infondatezza dei rilievi fatti valere con il secondo motivo di ricorso, non essendosi formata alcuna preclusione processuale per effetto e in conseguenza della revoca da parte del pubblico ministero del precedente decreto di sequestro preventivo dei medesimi beni, ed essendo pertanto legittima la proposizione di una nuova richiesta di sequestro dei medesimi beni, in relazione alle stesse contestazioni e fondata sui medesimi elementi indiziari, accolta dal giudice per le indagini preliminari con il provvedimento che è stato confermato dal Tribunale di Asti con l'ordinanza impugnata.

3. Ciò premesso, il primo motivo di ricorso, mediante il quale è stata negata la configurabilità dei delitti di contrabbando doganale che sono stati contestati ai ricorrenti, peraltro con argomenti pressoché coincidenti con quelli posti a fondamento della richiesta di riesame e disattesi con l'ordinanza impugnata, non è fondato.

Questa stessa Sezione ha già esaminato, con la sentenza n. 4978 del 2022 (Sez. 3, n. 4978 del 13/01/2022, PM in proc. Gostner, Rv. 282921), resa in relazione al ricorso proposto dal pubblico ministero avverso l'ordinanza del 17 giugno 2021 del Tribunale di Asti, con cui erano stati annullati i sequestri preventivi disposti in vicende pienamente sovrapponibili a quelle degli attuali ricorrenti, tutte le questioni riproposte dai ricorrenti con il primo motivo di ricorso, risolvendole, all'esito di un ampio e articolato esame della disciplina applicabile, nel senso della loro infondatezza.

E' stato, infatti, anzitutto chiarito, con affermazione che il Collegio condivide pienamente e ribadisce, che il reato di contrabbando di cui agli artt. 292 e 295 del testo unico delle leggi doganali (d.P.R. n. 23 gennaio 1973, n. 43) è configurabile non solo nel caso di importazione definitiva di mezzi di trasporto in evasione dei diritti di confine, bensì anche nel caso di mezzi di trasporto in temporanea importazione (art. 216 del d.P.R. 23 gennaio 1973, n. 43), quando siano cessate le condizioni previste per l'importazione temporanea, ovvero sia decorso il termine semestrale fissato dalla legge ai fini della permanenza in importazione temporanea di merci estere sul suolo nazionale (Sez. 3, n. 38724 del 21/09/2007, dep. 2007, Del Duca, Rv. 237923; Sez. 3, n. 19616 del 26/03/2014, Tverdokhlib, Rv. 259755).

Nella sentenza Gostner è stato anche chiarito, anche a questo proposito con rilievi pienamente condivisi dal Collegio e applicabili anche alla vicenda in esame, che l'Iva all'importazione non è dovuta in Italia solo nel caso in cui sia provato che i beni importati siano stati effettivamente messi in consumo in altro Paese comunitario con conseguente pagamento dell'imposta. Per i beni mobili registrati, come i velivoli, il giudizio di effettività di avvenuta immissione al consumo deve essere formulato sulla base di dati oggettivi come, ad esempio, l'iscrizione nei pubblici registri del diverso Paese membro. Per converso, l'Iva all'importazione sarà dovuta qualora il bene importato, pur avendo fatto ingresso nell'Unione europea attraverso altro Paese membro, sia risultato, come nel caso dei due velivoli dei ricorrenti, fin dall'inizio destinato al consumo in Italia.

Quanto alla necessità o meno di iscrizione nel registro degli aeromobili di cui all'art. 750 del codice della navigazione, nella medesima sentenza è stato chiarito, in continuità con la giurisprudenza precedente (si è citata Sez. 3, n. 1504 del 17 febbraio 1984), che per gli aeromobili l'immatricolazione funge solo da fattispecie tipica vincolante e incontrovertibile in base alla quale, a prescindere dall'effettiva

utilizzazione, il bene si intende destinato al consumo, ma non comporta che senza l'immatricolazione non sorge l'obbligo del pagamento del tributo, anche se il mezzo venga effettivamente utilizzato o anche sia scaduto il termine per l'importazione temporanea. Il delitto di contrabbando è integrato con l'effettiva destinazione al consumo, che può essere attuata evitando proprio di realizzare la situazione formale costituita dalla dichiarazione doganale o dall'iscrizione negli appositi registri aerei cui la legge ricollega il presupposto impositivo. Si è chiarito, contrariamente a quanto sostenuto anche nel ricorso in esame, che non è condivisibile la tesi secondo cui, in mancanza d'iscrizione, non sorge il presupposto impositivo e non si verifica la sottrazione della merce al pagamento dei tributi dovuti per l'importazione; al contrario, proprio l'uso del mezzo nel territorio doganale fa sorgere l'obbligazione di nazionalizzazione tramite l'iscrizione nel sopradetto registro e il corrispondente dovere di pagare i relativi diritti allorché l'uso non dipenda da un'immissione temporanea autorizzata nelle forme previste dalla legge o dalle convenzioni.

Nella medesima sentenza Gostner è stato anche chiarito, con affermazione che anche a questo proposito il Collegio condivide e ribadisce, che l'Iva all'importazione va qualificata come diritto di confine ai sensi dell'art. 34 del testo unico delle leggi doganali, la cui evasione integra il reato di contrabbando di cui all'art. 292 del medesimo testo unico, e tale soluzione interpretativa risulta più aderente alla lettera dell'art. 34 di detto testo unico, che, relativamente alle merci in importazione, ricomprende tra i diritti di confine non solo i dazi ma anche "ogni altra imposta o sovrimposta di consumo a favore dello Stato".

Sulla premessa che i veicoli oggetto dei provvedimenti di sequestro risultavano, come quelli degli attuali ricorrenti, immatricolati nel registro aeronautico americano (taluni sin dall'origine, come quello del (omissis) altri, come quello del (omissis) inizialmente immatricolati all'interno dell'UE hanno acquisito la targa americana solo in un secondo momento), è stato escluso che tali aeromobili possano essere qualificati come "merce nazionale" per essere stati essi importati all'interno dell'Unione europea con assolvimento dei relativi dazi doganali, in quanto l'iscrizione nel registro aeronautico nazionale costituisce un momento essenziale della procedura di nazionalizzazione dei velivoli oggetto di importazione, cosicché, indipendentemente dagli adempimenti doganali assolti al momento della loro importazione, gli aeromobili riconducibili ai ricorrenti avendo acquisito (o mantenuto) la targa di immatricolazione americana, hanno perso (o mai conseguito) la qualifica di "beni nazionali", in quanto l'immatricolazione è un adempimento che non solo incide direttamente sulla nazionalità del velivolo, ma costituisce indice della sua immissione al consumo, presupposto, ex art. 36 testo unico leggi doganali, dell'obbligazione tributaria che grava sulle merci soggette ai diritti di confine.



Si è pertanto concluso nel senso che, non residuando dubbio alcuno sulla nazionalità extracomunitaria dei velivoli in questione, tutti immatricolati nel registro aeronautico statunitense, come quelli degli attuali ricorrenti, l'uso di detti mezzi nel territorio doganale faccia sorgere l'obbligazione di nazionalizzazione degli stessi, tramite l'iscrizione nel registro nazionale e il corrispondente dovere di pagare i relativi diritti allorché - come nel caso di specie - l'uso non dipenda da un'immissione temporanea autorizzata nelle forme previste dalla legge o dalle convenzioni (in questo senso già Sez. 3, n.38724 del 21/09/2007, Del Duca, richiamata nella sentenza n. 4978 del 2022).

E' stato quindi affermato che l'importazione definitiva di merci extracomunitarie presuppone non solo l'immissione in libera pratica del bene importato attraverso l'assolvimento dei dazi all'importazione, bensì anche il pagamento dell'Iva all'importazione nel Paese di destinazione finale del bene, cioè nel Paese comunitario ove il bene è destinato ad essere immesso al consumo. Inoltre, quando - come nel caso di specie - oggetto di ingresso in UE sono aeromobili privati, l'importazione definitiva degli stessi presuppone anche l'immatricolazione dei mezzi nel registro aeronautico nazionale, adempimento, questo, che è essenziale per l'effettiva nazionalizzazione dei velivoli.

Si è dunque concluso affermando che "il giudice della cautela dovrà tenere conto del fatto che i velivoli che sin dall'origine hanno conservato la targa "N" non sono mai stati oggetto di effettiva nazionalizzazione; in altri termini, essi, pur essendo stati importati con pagamento dei relativi dazi doganali, non hanno mai conseguito la qualifica di merce nazionale in quanto non sono mai stati iscritti nel registro ENAC; la regolare importazione definitiva degli stessi, dunque, presuppone, oltre all'iscrizione nel registro nazionale, anche il pagamento dell'Iva all'importazione nel Paese di immissione al consumo posto che, ai sensi dell'art. 67, comma 1, DPR 633/72, così come interpretato dalla prevalente e condivisibile giurisprudenza di legittimità, l'assenza di imposizione all'importazione in Italia può sussistere solo ove risulti provato che il velivolo sia stato già immesso al consumo in altro Paese membro dell'Unione Europea con conseguente assolvimento del debito IVA. Per quanto riguarda invece i velivoli che, originariamente immatricolati all'interno dell'UE, hanno successivamente acquisito targa americana, essi sono da considerarsi merci divenute straniere al momento dell'immatricolazione nel registro statunitense. Conseguentemente la loro regolare importazione definitiva in Italia comporta l'obbligo di iscrizione nel registro ENAC nonché l'obbligo di pagamento dell'IVA all'importazione posto che, ai sensi dell'art. 67, comma 2, DPR 633/72, sono soggette all'imposta anche le operazioni di reintroduzione di merci in precedenza esportate fuori dalla Comunità". (così pagg. 35 e 36 della citata sentenza n. 4978 del 2022).

4. Si tratta di considerazioni frutto di una analitica disamina della disciplina applicabile, che il Collegio condivide pienamente e che sono applicabili integralmente anche alla vicenda in esame, e di cui il Tribunale di Asti ha fatto corretta applicazione, evidenziando che i velivoli di proprietà dei ricorrenti sono immatricolati nel registro aeronautico statunitense, escludendo che gli stessi possano essere considerati merce nazionale per il solo fatto di essere stati importati all'interno dell'Unione europea con assolvimento dei dazi doganali e dell'Iva all'importazione nel paese in cui sono stati immessi in libera pratica, occorrendo necessariamente per la nazionalizzazione dei velivoli l'iscrizione nel registro aeronautico nazionale, ai fini della loro messa in consumo in Italia.

E' stata anche correttamente esclusa la rilevanza della immissione in libera pratica in un paese dell'Unione europea dei velivoli in questione, essendo gli stessi destinati a essere trasferiti in un altro Stato membro dell'Unione europea ed ivi, cioè in Italia, dovendo essere versata l'Iva, quale paese di effettiva immissione in consumo, non essendovi prova della effettiva immissione al consumo in altro paese membro dell'Unione europea, con conseguente assolvimento del relativo debito Iva, escludendo dunque la rilevanza della immissione in libera pratica in altri paesi dell'Unione, dovendo l'imposta essere versata nel paese di destinazione finale al consumo dei velivoli, cioè in Italia, rimanendo irrilevante riguardo a tale obbligo l'immissione in libera pratica, consentita dal regolamento UE n. 965 del 2012.

La possibilità per i cittadini dell'Unione di immettere velivoli da turismo non complessi in libera pratica nel territorio dell'Unione stessa, sottolineata dai ricorrenti a sostegno della insussistenza della violazione loro contestata, richiamando le disposizioni del regolamento UE. 965 del 2012, non esclude, infatti, che nel caso della loro importazione definitiva, come nel caso in esame, sia dovuta l'Iva all'importazione e che tale obbligo sia da assolvere nel paese di immissione al consumo, che, nel caso di specie, è l'Italia, non essendo stata accertata l'immissione al consumo in altri paesi dell'Unione, rimanendo così irrilevante l'assolvimento degli oneri doganali e dell'Iva in altri paesi dell'Unione sottolineata dai ricorrenti, non essendovi prova della immissione al consumo dei velivoli in tali paesi.

Deve, quindi, concludersi per l'infondatezza dei rilievi sollevati dai ricorrenti con il primo motivo di ricorso, essendosi in presenza di una immissione al consumo di velivoli nel territorio dello Stato in assenza del prescritto pagamento dell'Iva all'importazione (oltre che della necessaria iscrizione nel registro aeronautico nazionale), da assolvere nel paese di destinazione finale, non essendovi prova della immissione al consumo di detti velivoli in altri paesi dell'Unione e rimanendo perciò irrilevanti i pagamenti dei dazi e dell'Iva eseguiti in tali paesi, non essendovi neppure prova del pagamento dell'Iva in Italia (prospettata per la prima volta in

sede di legittimità, devolvendo a questa Corte accertamenti di fatto che le sono preclusi) e rimanendo irrilevante l'immissione dei velivoli in libera pratica in altro paese dell'Unione, che è condotta diversa dall'immissione in consumo, da cui sorge l'obbligo di pagamento dell'Iva all'importazione.

5. Il terzo motivo di ricorso, mediante il quale è stata eccepita l'apparenza della motivazione nella parte relativa alla sussistenza dei presupposti di urgenza richiesti per poter disporre il sequestro dei due aeromobili di proprietà degli indagati, è inammissibile, sia a causa della sua genericità, sia a causa del suo contenuto non consentito.

Mediante tale censura, infatti, i ricorrenti si sono limitati a denunciare la mancanza della motivazione in ordine a tali presupposti, con la conseguente nullità dell'ordinanza impugnata, che, però, ha dato conto, sia pure in maniera sintetica ma comunque sufficiente e certamente non apparente, delle ragioni poste a fondamento del pericolo di dispersione degli aeromobili di proprietà degli indagati, consistenti nella loro immatricolazione con targa statunitense e nel loro conferimento in un trust di diritto statunitense, evidenziando come tali circostanze rendano concreto il pericolo della loro dispersione o alienazione, in guisa tale da vanificare la loro confisca o, comunque, il soddisfacimento delle ragioni erariali su di essi.

Si tratta di motivazione non certamente apparente, che i ricorrente non hanno considerato, se non censurandola sul piano valutativo e della sua adeguatezza e logicità, dunque in modo non consentito nel giudizio di legittimità relativo a misure cautelari reali, nel quale, per giurisprudenza consolidata, il ricorso per cassazione può essere esaminato solo in relazione al vizio di violazione di legge non essendo consentita, in tale materia, la deduzione del vizio di motivazione per espresso dettato dell'art. 325, comma 1, cod. proc. pen., salvo che i vizi della motivazione siano così radicali da rendere l'apparato argomentativo posto a sostegno del provvedimento del tutto mancante o comunque privo dei requisiti minimi di coerenza, completezza e ragionevolezza, come tale inidoneo a rendere comprensibile l'itinerario logico seguito dal giudice, con conseguente violazione dell'art. 125 cod. proc. pen. (cfr., *ex multis*, Sez. U., n. 25932 del 29/05/2008, Ivanov, Rv. 239692 e, da ultimo, Sez. 6, n. 6589 del 10/01/2013, Gabriele, Rv.254893; Sez. 2, n. 5807 del 18/01/2017, Zaharia, Rv. 269119; Sez. 2, n. 18951 del 14/03/2017, Napoli, Rv. 269656), evenienza che non ricorre nel caso di specie, con la conseguente inammissibilità delle censure fatte valere con il terzo motivo di ricorso.

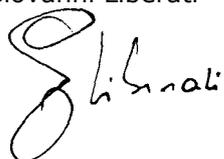
6. In conclusione, il ricorso deve essere rigettato, a cagione della infondatezza del primo e del secondo motivo di ricorso e della inammissibilità del terzo motivo. Conseguenza la condanna al pagamento delle spese del procedimento.

**P.Q.M.**

Rigetta i ricorsi e condanna i ricorrenti al pagamento delle spese processuali.  
Così deciso il 3/11/2022

Il Consigliere estensore

Giovanni Liberati



Il Presidente

Luca mac\_c.

