

## ***Res iudicata facit de albo nigrum. E non solo.***

di Piero Bellante

Un cittadino tunisino, non sappiamo se residente o no nella UE (ma verosimilmente residente), viene fermato in Italia alla guida di un'autovettura di proprietà di un suo connazionale non residente nella UE e precedentemente esportata verso la Tunisia. La vettura, quindi, era in posizione doganale "non comunitaria". L'Agenzia delle Dogane di Genova, ritenute non sussistenti le condizioni per ammettere alla franchigia il conducente, sequestrava la vettura e denunciava il malcapitato per il reato di contrabbando. La contestazione verteva sulla corretta applicazione della Convenzione di New York del 4 giugno 1954 in materia di temporanea importazione di veicoli ad uso privato. Ai sensi del combinato disposto degli artt. 216 e 292, Testo Unico Leggi Doganali (TULD), infatti, risponde di contrabbando chiunque utilizzi nel territorio dello Stato un autoveicolo "quando manchino o siano venute a cessare" le condizioni indicate nella predetta convenzione. L'indagato proponeva istanza di riesame del decreto di sequestro preventivo emesso dal GIP; ma la Sezione per il Riesame del Tribunale di Genova rigettava l'istanza. Dal fatto che il conducente detenesse il veicolo senza istruzioni del proprietario e addirittura senza la presenza di questo, il Tribunale aveva ritenuto che non ricorressero le condizioni previste nella Convenzione di NY per l'utilizzo in franchigia del veicolo. Secondo la Convenzione di NY, i soggetti non residenti nel Paese in cui circola il veicolo immatricolato in un altro Paese aderente alla Convenzione possono utilizzarlo per un periodo non superiore a sei mesi, anche non continuativo, dopodiché il veicolo deve essere importato ed il regime di franchigia viene a cessare. Per i soggetti residenti, invece, i paesi aderenti alla Convenzione possano tollerare eccezionalmente l'utilizzo del veicolo, senza la presenza del proprietario ma su autorizzazione di questo; detto questo, *tuttavia la Convenzione tuttavia non spiega con quali formalità si debba dare questa autorizzazione*. Con sentenza n. 2224, del 19 novembre 2015, depositata il 20 gennaio 2016, la Terza Sezione Penale della Corte Suprema di Cassazione ha respinto il ricorso proposto avverso il rigetto dell'istanza di riesame. Nonostante le doglianze della ricorrente, la Suprema Corte ribadisce che nel caso di specie, per i veicoli ad uso privato o commerciale, si rende applicabile non solo la Convenzione di NY, ma anche l'art. 719 del Codice doganale comunitario<sup>1</sup>. Secondo questa norma, piuttosto complessa, il soggetto non residente, il coniuge, i suoi ascendenti e i discendenti diretti possono utilizzare il veicolo entro il termine di sei mesi alle medesime condizioni previste nella Convenzione. Inoltre, ai sensi dell'art. 719 cit. i soggetti residenti possono farlo solo se utilizzano occasionalmente il veicolo e "agendo per conto e secondo istruzioni del titolare del regime [cioè del proprietario, n.d.r.] che si trova" nel territorio doganale della UE. Dal fatto che il conducente fosse stato trovato sprovvisto di delega e in assenza del proprietario, Agenzia delle Dogane, GIP e Tribunale di Genova avevano dedotto l'insussistenza delle condizioni previste dalle norme sopra indicate. Questa interpretazione è stata confermata dalla Suprema Corte, secondo cui la norma di cui all'art. 719 (Reg. CEE 2913/92) non confligge, bensì integra la disciplina della Convenzione di New York del 1954. Tutto bene. Al commentatore non resta ora che soffermarsi su un piccolo dettaglio: il fatto è stato commesso nel luglio del 2015. L'art. 719 del Codice doganale, norma sulla base della quale *tutti* i giudici che si sono occupati del caso hanno ritenuto sussistere il fumus del reato di contrabbando, non esiste. È stato abrogato dal Reg. CEE 993/2001 (cfr. art. 277-bis, n. 28, reg. cit.). All'epoca del fatto era in vigore, da circa 15 anni, il regime introdotto da quest'ultimo regolamento che ha novellato gli articoli da 558 a 562 delle Disposizioni di applicazione del Codice doganale. *Le modifiche sono in vigore dal 4 giugno 2001*. Nelle nuove norme sono scomparsi i riferimenti ai familiari, alla necessità di agire "per conto", ai gradi di parentela e sono state semplificate alcune condizioni che legittimano il conducente alla detenzione del mezzo entro il limite temporale di sei mesi dalla prima introduzione nella UE. Allo stesso limite temporale soggiace il conducente non residente e, in questo caso, non si parla di delega né di presenza contestuale del proprietario. Anche la Convenzione di NY ci ha lasciato da tempo: è stata abrogata e sostituita dall'Annesso C alla Convenzione di Istanbul del 26 giugno 1990 che trova attuazione nell'Unione europea negli artt. da

---

<sup>1</sup> Si trattava del Reg. CEE 2913/1992, in vigore dal 1.1.1994 al 30 aprile 2016. Dal 1 maggio 2016 è in vigore il Codice doganale dell'Unione, Reg. Ue n. 952/2013.

558 a 562, delle Disp. appl. del codice doganale, nel nuovo testo introdotto nel 2001. Forse l'utilizzo di un banale codice doganale aggiornato, inteso nel senso di fonte materiale, avrebbe potuto condurre i giudici ad adottare una diversa decisione. Non lo sapremo mai. Ecco un caso in cui *Res iudicata* non solo *facit de albo nigrum*, ma addirittura fa resuscitare il caro estinto. Con buona pace dell'indagato e del proprietario del veicolo sequestrato.