

Aerei con marche “N” tenuti in Italia: cosa rischia davvero il proprietario

Descrizione

Un aereo immatricolato negli Stati Uniti, regolarmente acquistato, con l'IVA già pagata da qualche parte in Europa, hangarato in Italia da anni. Per il proprietario è un bene europeo a tutti gli effetti. Per la dogana italiana, sempre più spesso, è merce estera. Ecco perché, e cosa conviene fare.

Il caso che ha aperto la partita

Nel 2021 la Guardia di Finanza di Asti individua, in un'aviosuperficie privata, alcuni elicotteri tutti con marche di immatricolazione statunitensi — la sigla “N”. Erano stati conferiti in *trust* americani, con iscrizione nel registro della FAA, mentre l'uso effettivo restava a persone fisiche residenti in Italia. Il GIP dispone il sequestro per contrabbando; il Tribunale del Riesame di Asti lo annulla, ritenendo che i velivoli fossero già stati regolarmente importati in Europa e che l'immatricolazione americana fosse un fatto puramente tecnico, senza rilievo fiscale.

La Corte di Cassazione, Sezione III penale, con la **sentenza n. 4980 del 13 gennaio 2022**, ribalta questa lettura e annulla con rinvio. Nell'aprile 2022 il Tribunale di Asti, in sede di rinvio, conferma il sequestro: i velivoli — diciassette, secondo le cronache — vengono nuovamente sottoposti a vincolo.

Il principio affermato è netto e vale ben oltre quel procedimento.

Il cuore del ragionamento: la targa non è un dettaglio tecnico

La Cassazione parte da un punto che nella pratica viene quasi sempre sottovalutato: **per un aeromobile, l'immatricolazione non è solo un adempimento amministrativo, è ciò che ne determina la nazionalità**. Lo dice la Convenzione di Chicago (art. 17: «gli aeromobili hanno la nazionalità dello Stato nel registro del quale sono immatricolati»), lo conferma il Codice della navigazione, che impone la cancellazione dal registro ENAC quando l'aeromobile viene iscritto nel registro di un altro Stato (art. 760).

Da qui la catena logica della Corte:

- l'importazione definitiva di un bene extra-UE si compone di **due passaggi distinti**: l'immissione in libera pratica (pagamento dei dazi) e l'immissione al consumo (pagamento dell'IVA all'importazione nel Paese di destinazione finale);
- per gli aeromobili, la “nazionalizzazione” richiede anche il rispetto delle condizioni del Codice della navigazione, quindi **l'iscrizione nel registro aeronautico nazionale**;
- un velivolo che porta marche extra-UE, per definizione, non è iscritto in un registro europeo: quindi **non è mai stato nazionalizzato**, oppure ha perso quello status nel momento in cui è stato deregistrato in UE e iscritto negli USA;

- se resta stabilmente in Italia oltre i termini dell'ammissione temporanea, si configura il **fumus del contrabbando** per sottrazione al pagamento dei diritti di confine (IVA all'importazione inclusa).

Il passaggio più duro della sentenza è quello che chiude ogni via di fuga formale: *l'uso del mezzo nel territorio doganale fa sorgere l'obbligazione di nazionalizzazione e il corrispondente dovere di pagare i relativi diritti, salvo che l'uso dipenda da un'ammissione temporanea autorizzata nelle forme di legge*. Non basta, insomma, dire "l'IVA l'ho pagata in Austria nel 2015".

Il nodo dei sei mesi (e quello, più insidioso, della residenza)

La normativa doganale unionale consente a un mezzo di trasporto non unionale di restare nel territorio UE in **ammissione temporanea**. Per i mezzi di trasporto aerei ad uso privato il termine di appuramento è di **sei mesi** (art. 217 del Regolamento delegato UE 2015/2446) — non i diciotto previsti per le unità da diporto. Scaduto quel termine, delle due l'una: il velivolo esce dal territorio unionale, oppure viene importato definitivamente pagando quanto dovuto.

C'è però un secondo requisito, che nella pratica pesa più del calendario e che quasi nessuno considera: **l'ammissione temporanea presuppone che l'utilizzatore sia stabilito fuori dal territorio doganale dell'Unione**. Un residente italiano che pilota e utilizza abitualmente un velivolo N-registered, in linea di principio, non ha titolo per invocare quel regime — indipendentemente da quanti giorni siano passati dall'ultimo ingresso.

È qui che il classico schema "trust americano + beneficiario italiano", nato per ragioni del tutto legittime (accesso al sistema FAA di certificazione e manutenzione, che spesso è più flessibile e meno costoso), diventa fiscalmente fragile: la proprietà formale è extra-UE, ma l'uso effettivo è italiano, ed è l'uso effettivo che la giurisprudenza guarda.

Cosa è cambiato dal 2022 a oggi

La materia non si è affatto assestata. Anzi, negli ultimi tre anni si è mossa parecchio, e in due direzioni opposte.

Il fronte sfavorevole al contribuente

- **La riforma doganale (D.Lgs. 141/2024, in vigore dal 4 ottobre 2024)** ha riscritto il vecchio TULD — gli artt. 282 e 301 sono stati sostituiti dagli artt. 78, 94 e 96 delle Disposizioni Nazionali Complementari — e ha qualificato **espressamente l'IVA all'importazione come "diritto di confine"**, rafforzando la contestabilità del contrabbando.
- **La Cassazione ha confermato e allargato l'orientamento del 2022** in casi molto simili: velivoli importati anni prima in UE con IVA assolta, poi cancellati da un registro europeo e iscritti in quello statunitense pur restando fisicamente in Italia. La deregistrazione dal registro UE è stata letta come trasformazione del bene da merce unionale a merce estera, *anche in assenza di qualsiasi uscita fisica dal territorio*.
- **Il reato, dove sussiste, è considerato permanente**: l'illecito si protrae finché il bene non nazionalizzato circola sul territorio. Conseguenza pratica pesante — la prescrizione non decorre dall'ingresso del velivolo.

- **I controlli sono stati centralizzati e intensificati.** Nel luglio 2025 Agenzia delle Dogane e Guardia di Finanza hanno avviato un'analisi di rischio congiunta dedicata proprio agli aeromobili extra-UE che permangono oltre i termini dell'ammissione temporanea. Nel corso del 2026 la stampa aeronautica specializzata e le associazioni di categoria (IAOPA, AOPA) hanno segnalato una serie di fermi e sequestri di velivoli con marche N, HB, T7 e LN, con richieste documentali molto stringenti in fase di controllo.

Il fronte favorevole al contribuente

- **La soglia penale per l'IVA all'importazione è salita a 100.000 euro.** Il D.Lgs. 12 giugno 2025 n. 81, correttivo della riforma doganale, ha distinto le soglie: restano **10.000 euro per i dazi**, ma per gli altri diritti di confine — quindi per l'IVA all'importazione — la rilevanza penale scatta solo **oltre 100.000 euro**. La modifica si applica anche ai fatti pregressi, per favor rei, come confermato dall'Agenzia delle Dogane con la circolare n. 14/2025. Poiché gli aeromobili civili scontano di regola dazio zero (da riscontrare sulla voce TARIC applicabile), per la gran parte dell'aviazione generale il fatto è oggi **illecito amministrativo e non reato**: con IVA al 22%, i 100.000 euro corrispondono a un valore in dogana di circa 455.000 euro. Un business jet resta sopra soglia, un monomotore da turismo quasi sempre sotto.
- **La Corte costituzionale, con la sentenza n. 93 del 3 luglio 2025**, ha ribadito che l'IVA all'importazione conserva una natura strutturalmente diversa dal dazio — è un'imposta sul consumo, neutrale e detraibile — e ha dichiarato illegittima la confisca quando l'obbligato paga integralmente imposta, accessori e sanzione. Non ha cancellato la qualificazione introdotta nel 2024, ma ne ha smontato la conseguenza più afflittiva.
- **L'Agenzia delle Dogane ha recepito quel principio con la circolare n. 18 del 25 luglio 2025**: quando la violazione riguarda la sola IVA e il contravventore paga integralmente, si procede allo svincolo del bene. La confisca resta invece obbligatoria quando siano stati evasi anche dazi.
- **La giurisprudenza europea continua a tenere separate IVA all'importazione e dazi**, in tensione aperta con la scelta del legislatore italiano del 2024. Sul piano difensivo è la leva più solida disponibile.

Cosa deve aspettarsi, concretamente, chi tiene un aereo "N" in Italia

Parliamo di conseguenze reali, non teoriche.

1. **Un controllo può partire da terra, non da un volo.** Nel caso di Asti tutto è nato dall'individuazione di un'area di decollo e atterraggio accanto a un'abitazione privata. Hangar, aviosuperfici, handler e registri di manutenzione sono fonti informative ordinarie.
2. **Dove il fatto è ancora reato, il sequestro preventivo arriva prima di qualunque accertamento definitivo.** In sede cautelare non serve la prova del reato: basta il *fumus*, cioè l'astratta configurabilità. L'aereo resta fermo mentre si discute — e nel caso di Asti è rimasto fermo per anni.
3. **Sotto la soglia penale il problema non sparisce, cambia natura.** Restano dovuti l'IVA all'importazione — calcolata sul valore del velivolo, non sul vantaggio conseguito — e la sanzione amministrativa prevista dall'art. 96 delle Disposizioni Nazionali Complementari, **dal 100% al 200%**

dei diritti evasi, con un minimo di 2.000 euro.

4. **C'è un secondo tributo che quasi nessuno considera.** L'imposta erariale sugli aeromobili privati (art. 16 D.L. 201/2011) si applica, per effetto del comma 14-bis, **anche ai velivoli non iscritti al registro aeronautico nazionale** che permangano in Italia per una durata, anche non continuativa, superiore a sei mesi nell'arco di dodici. È dovuta dal mese in cui il limite viene superato e va versata prima che il velivolo rientri all'estero. Vale a prescindere da come si risolva la questione doganale.
5. **Il fatto che l'IVA sia già stata pagata altrove in UE non chiude la questione.** Va provato, con dati oggettivi, che il bene è stato effettivamente immesso al consumo in quello Stato — e per i beni mobili registrati la giurisprudenza chiede un indice oggettivo, tipicamente l'iscrizione nei pubblici registri di quel Paese.
6. **Il trust americano non protegge.** Al contrario: nella lettura della Cassazione è proprio l'iscrizione nel registro extra-UE a qualificare il bene come merce estera. La schermatura formale della proprietà, sul piano doganale, gioca contro.
7. **Il tempo non sana.** L'obbligazione doganale non si consuma con il decorrere degli anni e, dove il fatto integra reato, la Cassazione lo qualifica come permanente: l'aeromobile fermo in hangar da dieci anni non è in una posizione migliore di quello arrivato l'anno scorso.

Cosa si può fare

Non esiste una risposta unica: la posizione di ciascun velivolo dipende dalla sua storia documentale. Le strade praticabili, in ordine di invasività, sono sostanzialmente quattro.

- **Ricostruire e mettere in sicurezza il dossier doganale.** Prima ancora di decidere qualsiasi cosa: bolle di importazione, prova del pagamento dell'IVA e in quale Stato, storia delle immatricolazioni e delle deregistrazioni, catena delle proprietà, contratti di trust, logbook e piani di volo. È questo il materiale su cui si gioca tutto, in sede sia amministrativa sia penale.
- **Valutare la regolarizzazione volontaria**, cioè l'importazione definitiva in Italia con versamento dell'IVA dovuta. È l'opzione più onerosa in cassa, ma dopo l'innalzamento della soglia penale, la sentenza costituzionale n. 93/2025 e la circolare ADM di luglio 2025 è oggi la strada tecnicamente più efficiente per chiudere una posizione irregolare — a condizione di attivarla **prima** dell'inizio di accessi, ispezioni o verifiche, quando è ancora possibile beneficiare degli istituti deflattivi.
- **Valutare il passaggio al registro europeo** (immatricolazione ENAC o in altro Stato membro). Comporta un percorso tecnico non banale — certificazione, manutenzione, conversione delle licenze — e va deciso insieme al consulente aeronautico, non solo con il fiscalista. Ma elimina alla radice il presupposto della contestazione.
- **Se il velivolo è già sotto sequestro**, agire su due binari: quello penale (riesame, e le leve argomentative offerte dalla giurisprudenza europea e costituzionale sulla natura dell'IVA all'importazione) e quello amministrativo (definizione con pagamento, per ottenere lo svincolo).

Una considerazione, in chiusura

Resta un disallineamento difficile da giustificare sul piano della sostanza economica. Un aeromobile acquistato, sdoganato in Europa, con l'IVA versata, custodito e utilizzato in Italia per anni può essere trattato come “merce estera” solo perché porta marche americane — scelte, nella grande maggioranza dei casi, per ragioni tecniche e manutentive del tutto lecite e ampiamente diffuse. La logica del sistema

doganale, ancorata a un indice formale come l'iscrizione nel registro, finisce per punire situazioni in cui nessun gettito è stato realmente sottratto.

È un rilievo che condividiamo. Ma è un rilievo di politica del diritto: allo stato, chi tiene un aereo con marche N in Italia deve fare i conti con un orientamento giurisprudenziale consolidato e con un'attività di controllo oggi molto più strutturata di quanto non fosse cinque anni fa. Il quadro sanzionatorio si è nel frattempo alleggerito in modo significativo — il rischio penale, per la gran parte dell'aviazione generale, è oggi molto più remoto di quanto non fosse nel 2022 — ma l'obbligazione tributaria resta, e con essa il rischio di trovarsi l'aeromobile fermo. Il momento per verificare la propria posizione è prima del controllo, non dopo.

Hai un aeromobile immatricolato fuori dall'UE basato in Italia?

Lo Studio Lombardi Malavasi assiste proprietari e operatori nella verifica della posizione doganale e fiscale di aeromobili immatricolati all'estero, nella ricostruzione del dossier documentale e nella valutazione delle opzioni di regolarizzazione. Operiamo in italiano e in inglese. **Prima consulenza conoscitiva di 15 minuti gratuita.**

Milano — Via Corridoni 41 — tel. 02 40044318

Monza — Via Camperio 8 — tel. 039 9402698

info@studio-commercialisti.it

Il presente contributo ha finalità informativa e non costituisce parere professionale. Ogni situazione va valutata sulla base della documentazione specifica del singolo aeromobile.

Tag

1. Aircraft and yachts

Data

21/09/2026

Data di creazione

26/08/2026