

Aviazione generale: aeroclub, scuole di volo e aeromobili

Descrizione

[? Torna alle aree di consulenza](#)

AVIAZIONE GENERALE

Aeromobili, **aeroclub** e scuole di volo

Fiscalità, dogana e adempimenti per le associazioni che fanno volare, per chi insegna a pilotare e per chi un aeromobile lo possiede.

Scrivici

Aeroclub

forma giuridica, terzo settore, attività commerciale, bilanci e responsabilità degli organi

Scuole di volo

IVA sull'addestramento, rapporti con istruttori e allievi, ATO e DTO

Proprietari

dogana e IVA, imposta erariale, quadro RW, strutture di proprietà

Questa pagina fa per te?

- ✓ Presiedi o amministri un aeroclub e devi decidere che cosa fare del terzo settore
- ✓ Il tuo aeroclub svolge attività verso i soci e verso terzi e non sai dove passa il confine
- ✓ Sei sindaco o revisore di un'associazione aeronautica e vuoi capire fin dove arriva la tua responsabilità
- ✓ Gestisci una scuola di volo e ti servono chiarezza sull'IVA dei corsi e sui rapporti con gli istruttori
- ✓ Possiedi un aeromobile immatricolato negli Stati Uniti o in Svizzera e voli in Italia
- ✓ Stai comprando un aeromobile e devi decidere dove immatricolarlo e come intestarlo
- ✓ Hai ricevuto un controllo o un verbale dell'Agenzia delle Dogane

Un campo dove le regole doganali, fiscali e aeronautiche vanno lette insieme, e dove i generalisti raramente si avventurano. Antonio Malavasi è pilota oltre che dottore commercialista.

LE AREE

Di che cosa ci occupiamo

Aeroclub e associazioni

Associazione o società, iscrizione al RUNTS, attività istituzionale e commerciale, bilanci, organo di controllo e responsabilità degli amministratori.

[Vai ?](#)

Scuole di volo

IVA sull'addestramento, corsi verso licenze professionali e ricreative, rapporti con istruttori e allievi, ATO e DTO.

[Vai ?](#)

Proprietà e immatricolazione

Registro italiano, N-reg e HB-reg, compravendita, dogana e IVA all'importazione, ammissione temporanea.

[Vai ?](#)

Imposte e dichiarazioni

Imposta erariale sugli aeromobili privati, quadro RW e monitoraggio fiscale, esenzioni spesso ignorate.

Vai ?

Strutture di proprietà

Trust e LLC, interposizione ed esteroinvestizione, leasing e noleggio, esenzione IVA dell'art. 8-bis.

Vai ?

Licenze e regolamentazione

FAA ed EASA, Part-FCL, conversioni e riconoscimento crediti, sorveglianza sulla sicurezza tra Stati.

Vai ?

Aeroclub e associazioni

È la parte del nostro lavoro aeronautico che pesa di più, e quella dove le decisioni sbagliate costano di più, perché toccano il patrimonio personale di chi amministra.

Un aeroclub nasce come associazione, ma fa cose che assomigliano molto a un'impresa: tiene hangar, vende carburante, mette aeromobili a disposizione dei soci, spesso addestra. Dove passa il confine tra attività istituzionale e attività commerciale non è una questione teorica: da quel confine dipendono l'IVA, le imposte dirette, gli obblighi contabili e, nei casi limite, la sopravvivenza della qualifica associativa.

La domanda non è se l'aeroclub svolga attività commerciale — quasi sempre la svolge. È se l'abbia riconosciuta, misurata e contabilizzata per quello che è.

Dal 1° gennaio 2026 le disposizioni fiscali del Codice del Terzo Settore sono operative. Il Titolo X del D.Lgs. 117/2017 si applica agli enti iscritti al RUNTS a decorrere dal periodo d'imposta successivo all'autorizzazione della Commissione europea, arrivata nel marzo 2025 (art. 104, c. 2). L'Agenzia delle Entrate è intervenuta con la circolare 1/E del 19 febbraio 2026. Per molti aeroclub questo significa dover decidere davvero, e non più rinviare, se stare dentro o fuori dal terzo settore: una scelta che cambia statuto, contabilità, regime fiscale e controlli.

Sul fronte degli organi: al superamento delle soglie di legge scattano l'obbligo di organo di controllo e quello di revisione legale dei conti. E la responsabilità di amministratori e revisori di un'associazione non è un'attenuante rispetto a quella societaria: chi ha agito in nome dell'ente risponde personalmente e solidalmente delle obbligazioni assunte, e la mancanza di scopo di lucro non protegge da nulla.

Le tre domande con cui iniziamo quasi sempre: la forma giuridica è ancora quella giusta; l'attività verso terzi è separata e tracciata; gli organi sono nominati, funzionanti e coperti.

Scuole di volo

Il punto che genera più incertezza è il trattamento IVA dell'addestramento. Non esiste una risposta unica: dipende dalla finalità del corso — formazione verso una licenza professionale oppure istruzione a scopo ricreativo — e dalla natura del soggetto che lo eroga. È uno dei punti su cui vediamo più impostazioni diverse fra scuole vicine di hangar, e va verificato caso per caso prima di impostare la fatturazione, non dopo.

Una scuola che ha impostato l'IVA in un modo e la scuola accanto nell'altro non possono avere ragione tutte e due.

Attorno a questo ruotano gli altri temi: la qualificazione del rapporto con gli istruttori, la distinzione fra quote sociali e corrispettivi, il trattamento delle ore di volo vendute agli allievi, e gli adempimenti che discendono dall'essere ATO o DTO. Quando la scuola vive dentro un aeroclub, i due piani si intrecciano e il confine istituzionale/commerciale della sezione precedente torna a essere decisivo.

PROPRIETÀ E IMMATRICOLAZIONE

Sei mesi, non diciotto

Un aeromobile su registro extra-UE è, in termini doganali, merce estera che si trova dentro l'Unione europea. Le posizioni lecite sono due: immissione in libera pratica, con IVA all'importazione assolta, oppure ammissione temporanea.

L'ammissione temporanea non è uno stato che appartiene all'aeromobile: dipende da chi ne è proprietario e da chi lo utilizza. L'esonero totale richiede che il mezzo sia immatricolato fuori dall'Unione a nome di un soggetto stabilito fuori dall'Unione e sia utilizzato da un soggetto stabilito fuori dall'Unione. Le eccezioni sono strette al punto di essere teoriche. Se vivi in Italia e l'aeromobile è basato qui per volare tu, l'ammissione temporanea non ti è disponibile.

IL TERMINE

Sei mesi, non diciotto

Il termine di appuramento per un aeromobile a uso privato è di sei mesi: un terzo dei diciotto concessi a un'unità da diporto. La differenza sfugge sistematicamente a chi è stato consigliato sulle barche.

LA CONSEGUENZA

Superato quel termine la merce si trova irregolarmente nel territorio doganale, quali che fossero le intenzioni.

LA PROVA

Dimostrare che è uscito

Nel regime si entra automaticamente attraversando la frontiera, e automatica è anche l'esposizione. L'onere di provare uscite e rientri grava su chi invoca il regime: quaderno tecnico, ricevute di atterraggio e handling, rifornimenti fuori dall'Unione, dati di tracking.

NELLA PRATICA

Chi vola regolarmente fuori dall'Unione di solito è in regola e non riesce a provarlo. Costruire il fascicolo costa poco; ricostruirlo a posteriori no.

2024-2025

La riforma doganale ha ridotto il rischio

Per anni il tema veniva inquadrato come contrabbando: reato permanente, con confisca al seguito. Il D.Lgs. 81/2025 ha portato a 100.000 euro la soglia oltre la quale l'evasione dell'IVA all'importazione diventa penalmente rilevante — e poiché il dazio sulla maggior parte degli aeromobili civili è zero, l'IVA è di norma l'unico tributo in gioco. La Corte costituzionale con la sentenza 93/2025 ha rimosso l'automatismo della confisca, e l'Agenzia delle Dogane ha recepito con la circolare 18/2025.

CHE COSA APRE

La sanzione amministrativa resta dal 100 al 200 per cento dei diritti evasi, con un minimo di 2.000 euro: un numero calcolabile e definibile. La regolarizzazione volontaria, avviata prima di qualunque controllo, è oggi la via d'uscita più efficiente. Si chiude nel momento in cui arrivano i verificatori.

Imposte e dichiarazioni

L'imposta erariale sugli aeromobili privati (art. 16, c. 14-bis, D.L. 201/2011) si commisura al peso e colpisce anche gli aeromobili non immatricolati in Italia la cui permanenza sul territorio superi sei mesi nell'arco di dodici, anche se non continuativa. Si versa in dodicesimi, prima della partenza. È un obbligo autonomo, che con la dogana non ha niente a che vedere, ed è quello di cui i proprietari hanno meno sentito parlare.

Le esenzioni esistono e vale la pena conoscerle: aeromobili delle scuole di volo riconosciute, quelli appartenenti alla rete degli aeroclub e ai club affiliati, i velivoli storici con oltre

quarant'anni, gli autocostruiti e gli ultraleggeri.

Non c'è nessuna patrimoniale su un aeromobile. C'è comunque l'obbligo di dichiararlo.

Sul fronte dichiarativo, i residenti in Italia devono indicare nel quadro RW aeromobili e imbarcazioni detenuti all'estero, iscritti in pubblici registri esteri e — sono parole dell'Agenzia delle Entrate — quelli che, pur non iscritti all'estero, avrebbero i requisiti per l'iscrizione in Italia. IVIE e IVAFE non li toccano: l'esposizione è puramente dichiarativa, ed è proprio per questo che viene dimenticata. Le sanzioni sono commisurate al valore dell'attività non dichiarata, non a un'imposta che non era dovuta.

STRUTTURE DI PROPRIETÀ

Due convinzioni dure a morire

01

«Gli aeromobili sono esenti IVA»

L'art. 8-bis del DPR 633/72 esenta gli aeromobili, ma solo quelli destinati a compagnie che esercitano prevalentemente trasporti internazionali. L'agevolazione si attacca all'operatore, non alla macchina, e la prevalenza si verifica ogni anno sui ricavi effettivi. Una persona fisica, una holding, un veicolo dedicato o un operatore prevalentemente nazionale non rientrano. Le stesse condizioni governano manutenzione, leasing e noleggio.

02

«L'aereo è del trust, non mio»

Per immatricolare negli Stati Uniti tramite un non-citizen owner trust, il beneficiario non può detenere più di un quarto del potere di influenzare, dirigere o revocare il trustee, mentre l'interesse economico può essere illimitato. Il paradosso: se davvero non hai il controllo, l'aeromobile non è tuo da usare come vuoi; se il controllo ce l'hai, la struttura è interposta ai fini fiscali italiani. Lo stesso vale per gran parte delle LLC del Delaware il cui aeromobile non vede mai gli Stati Uniti.

C'è però un vantaggio del registro estero che regge all'esame, e non è fiscale: la Convenzione di Città del Capo, che istituisce il registro internazionale delle garanzie sugli aeromobili, non è stata ratificata dall'Italia — firmata e mai ratificata. Per un aeromobile finanziato, stare dentro un sistema che le banche conoscono e prezzano vale soldi veri. È un argomento di finanziamento, non di imposte.

LICENZE E REGOLAMENTAZIONE

Che cosa puoi davvero pilotare, dal giugno 2022**VOLARE CON UN N-REG DALL'ITALIA**

- Due licenze, non una
Il certificato FAA richiesto dallo Stato di immatricolazione, e una licenza europea Part-FCL richiesta perché stai operando dall'interno dell'Unione.
- Non sono alternative
La deroga che consentiva ai titolari di licenza di Paese terzo di volare in Europa senza licenza europea è scaduta il 20 giugno 2022 e non è stata rinnovata.

CONVERTIRE UNA LICENZA FAA

- **Livello privato, solo aeroplani**
L'accordo bilaterale tra Unione europea e Stati Uniti consente la conversione della licenza di pilota privato e delle abilitazioni associate, per operazioni non commerciali.
- **Licenze superiori**
Commerciale e di linea seguono il riconoscimento dei crediti presso un'organizzazione di addestramento approvata, con riduzione di teoria e ore, non una conversione diretta.

Per chi pensa a un operatore italiano con aeromobile di immatricolazione estera: il trasferimento della sorveglianza sulla sicurezza tra Stati richiede un accordo bilaterale, e l'Italia ne ha con un gruppo ristretto di Paesi europei. Per gli aeromobili immatricolati negli Stati Uniti questa strada non esiste.

DOVE SI SBAGLIA

Gli errori che vediamo più spesso

01

Trattare l'attività verso terzi come se fosse istituzionale

Nell'aeroclub il confine fra soci e terzi, e fra quota e corrispettivo, decide IVA, imposte dirette e obblighi contabili. Quasi nessuno lo mette in discussione finché non arriva una verifica.

02

Rinviare la decisione sul terzo settore

Dal 2026 la disciplina fiscale è operativa: restare in mezzo al guado, con uno statuto scritto per un mondo e una fiscalità che ne presuppone un altro, non è più una posizione sostenibile.

03

Applicare all'aeroplano le regole della barca

Diciotto mesi è il termine delle unità da diporto. Per un aeromobile privato sono sei, e moltissimi proprietari sono stati assicurati da pareri scritti per le imbarcazioni.

04

Fidarsi di una struttura che ti lascia il controllo

Un owner trust o una LLC funzionano per il registro per cui sono stati pensati. Dove il titolare effettivo dirige l'aeromobile dall'Italia, la norma italiana guarda attraverso la struttura.

05

Aspettare il controllo

La regolarizzazione volontaria, prima che qualunque verifica sia iniziata, è oggi una via percorribile e relativamente poco costosa. È disponibile fino al momento esatto in cui non lo è più.

COME LAVORIAMO

Gli incarichi che ci affidano

Aeroclub: forma giuridica, statuto, RUNTS e scelta sul terzo settore **PREVENTIVO SU RICHIESTA**

Aeroclub: separazione dell'attività commerciale, contabilità, bilanci e rendiconti

PREVENTIVO SU RICHIESTA

Organo di controllo e revisione legale delle associazioni aeronautiche

PREVENTIVO SU RICHIESTA

Scuole di volo: impostazione IVA dei corsi e rapporti con istruttori e allievi

PREVENTIVO SU RICHIESTA

Analisi della posizione doganale dell'aeromobile e regolarizzazione volontaria

PREVENTIVO SU RICHIESTA

Importazione, trattamento IVA e verifica dell'esenzione dove si applica davvero

PREVENTIVO SU RICHIESTA

Strutture di proprietà e quadro RW **PREVENTIVO SU RICHIESTA**

Le domande che ci fanno più spesso

Il nostro aeroclub deve iscriversi al RUNTS?

Non è un obbligo generalizzato: è una scelta con conseguenze precise su statuto, contabilità, regime fiscale e controlli. Dal 1° gennaio 2026 le disposizioni fiscali del Titolo X del Codice del Terzo Settore sono operative per gli enti iscritti, quindi la scelta va fatta confrontando la posizione attuale con quella che si avrebbe da iscritti, numeri alla mano.

Fino a che punto risponde chi amministra un aeroclub?

Chi ha agito in nome e per conto dell'associazione risponde personalmente e solidalmente delle obbligazioni assunte, e l'assenza di scopo di lucro non attenua nulla. Al superamento delle soglie di legge si aggiungono l'obbligo di organo di controllo e quello di revisione legale, con le responsabilità che ne derivano.

L'attività verso i soci è sempre non commerciale?



No. La qualificazione dipende da che cosa viene reso, a chi, dietro quale corrispettivo e con quale organizzazione. Cessione di carburante, messa a disposizione di aeromobili e addestramento sono le voci su cui il confine si sposta più spesso, e vanno valutate una per una.

Quanto può restare in Italia un aeromobile privato in ammissione temporanea?



Sei mesi. I diciotto mesi che si sentono citare riguardano le unità da diporto. In parallelo, una permanenza superiore a sei mesi nell'arco di dodici fa scattare l'imposta erariale sugli aeromobili privati, anche per mezzi non immatricolati in Italia.

Vivo in Italia e ho un aeromobile immatricolato N. È un problema?



Se è basato qui e lo piloti tu, l'ammissione temporanea non è disponibile: l'esonero richiede che sia il proprietario iscritto sia l'utilizzatore siano stabiliti fuori dall'Unione. La posizione corretta è l'importazione con IVA, e conviene rivederla prima di un controllo.

Devo dichiarare nel quadro RW un aeromobile immatricolato all'estero?



Sì. Aeromobili e imbarcazioni detenuti all'estero, iscritti in registri esteri o che avrebbero i requisiti per l'iscrizione in Italia vanno indicati nel quadro RW. Non c'è patrimoniale, ma l'obbligo dichiarativo e le sanzioni si applicano.

Posso volare con il mio N-reg in Europa con la sola licenza FAA?



No, non dal 20 giugno 2022. Operare dall'interno dell'Unione richiede anche una licenza europea Part-FCL. Le due sono cumulative, non alternative.

PROSSIMO PASSO

Meglio sapere dove ti trovi

Scrivici di che cosa si tratta: un aeroclub, una scuola, un aeromobile. Nel primo caso bastano statuto e ultimo bilancio, nel secondo l'immatricolazione e chi lo utilizza.

[Vai al modulo di contatto](#)

Studio Lombardi Malavasi — Dottori Commercialisti e Revisori Legali

Milano, Via Corridoni 41 · Monza, Via Camperio 8

info@studio-commercialisti.it · 02 4004 4318 · 039 940 2698

APPROFONDIMENTI

Questa pagina contiene informazioni di carattere generale basate sulle norme europee e italiane in vigore ad agosto 2026 e non costituisce un parere su una situazione specifica. Le regole associative, fiscali, doganali e aeronautiche

si intrecciano e cambiano spesso: ogni aeroclub e ogni aeromobile vanno valutati sui propri fatti. Ultima revisione: agosto 2026.

Data

21/09/2026

Data di creazione

18/08/2026