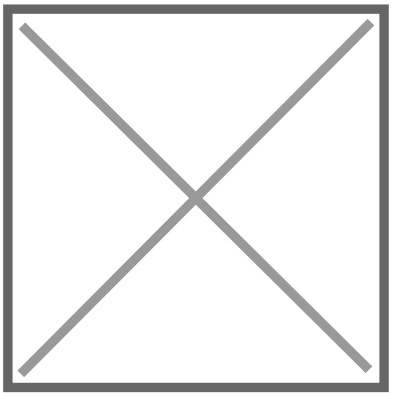

Contrabbando di fatto? L’utilizzo in Italia di aeromobili immatricolati FAA tra normativa e realtà

Descrizione

Nota di sintesi sulla sentenza della Corte di Cassazione, Sez. III penale, n. 4980 del 13 gennaio 2022 — il precedente che ha aperto il contenzioso sugli aeromobili immatricolati FAA e basati in Italia.

Il caso

Alcuni elicotteri con marche di immatricolazione statunitensi “N”, conferiti in *trust* americani ma nella disponibilità e nell’uso di soggetti residenti in Italia, vengono sottoposti a sequestro preventivo per contrabbando ed evasione dell’IVA all’importazione. Il Tribunale del Riesame di Asti annulla i sequestri, ritenendo insussistente il reato: i velivoli erano stati regolarmente importati in Europa e l’immatricolazione americana sarebbe un profilo puramente tecnico, distinto da quello degli obblighi impositivi.

La Cassazione ribalta questa lettura e annulla con rinvio.

Il principio affermato

- **L’immatricolazione determina la nazionalità dell’aeromobile** (art. 17 della Convenzione di Chicago; artt. 756 e 760 del Codice della navigazione). Non è un adempimento neutro rispetto al fisco.
- **Senza iscrizione in un registro UE non c’è nazionalizzazione.** Un velivolo con marche extra-UE è merce estera anche se in passato fu importato e sdoganato in Europa, e anche se non ha mai fisicamente lasciato il territorio unionale.
- **L’uso stabile sul territorio doganale fa sorgere l’obbligo 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 — per i mezzi aerei ad uso privato, sei mesi.
- **Il pagamento dell’IVA in un altro Stato membro non basta da solo:** per i beni mobili registrati l’effettiva immissione al consumo va provata con dati oggettivi, tipicamente l’iscrizione nei pubblici

registri di quello Stato.

Nell’aprile 2022 il Tribunale di Asti, in sede di rinvio, ha confermato il sequestro.

Il nodo di fondo

Ne esce un sistema che fa prevalere l’indice formale — l’iscrizione nel registro — sulla sostanza economica dell’operazione. Un aeromobile acquistato, sdoganato in Europa, con l’IVA versata 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. È una critica che continuiamo a condividere, ma che allo stato non trova accoglienza nella giurisprudenza di legittimità.

Il quadro è però cambiato dal 2022

La riforma doganale del 2024, il decreto correttivo del giugno 2025 che ha portato a **100.000 euro** la soglia di rilevanza penale per l’IVA all’importazione, la sentenza della Corte costituzionale n. 93/2025 sulla confisca e la circolare ADM n. 18/2025 hanno modificato in modo sostanziale le conseguenze pratiche per il proprietario — in larga parte in senso favorevole. Nel frattempo i controlli si sono fatti più strutturati.

Abbiamo ripreso e aggiornato tutta la materia in un contributo dedicato, scritto dal punto di vista di chi un aereo con marche N lo tiene in Italia:

? **Aerei con marche “N” tenuti in Italia: cosa rischia davvero il proprietario** — che cosa è cambiato con la riforma doganale e con il correttivo 2025, quali sono oggi le soglie, quali gli altri tributi in gioco e quali le strade per regolarizzare.

Lo Studio Lombardi Malavasi assiste proprietari e operatori nella verifica della posizione doganale e fiscale di aeromobili immatricolati all’estero. **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.

Tag

1. Aircraft and yachts

Data
09/10/2026
Data di creazione
16/04/2025