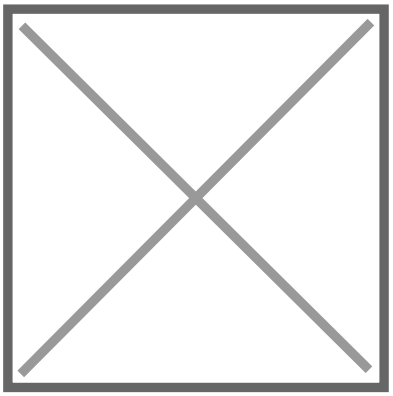

L’uso di aeromobili immatricolati extra-UE da parte di residenti in Italia: aspetti legali, fiscali e doganali

Descrizione

Introduzione
Nel contesto dell’aviazione generale europea, l’utilizzo di aeromobili immatricolati al di fuori dell’Unione Europea (come quelli con marche svizzere per restare vicino a noi) solleva numerose problematiche di natura fiscale, doganale e operativa, soprattutto quando tali velivoli sono pilotati o utilizzati da soggetti fiscalmente residenti nell’UE.

Regole doganali per beni extra-UE
L’Unione Europea considera gli aeromobili immatricolati in paesi terzi (non UE) come “beni esteri”. Quando questi aeromobili entrano nel territorio doganale dell’UE, sono soggetti al pagamento di dazi doganali (se applicabili) e all’IVA sull’importazione, salvo che beneficino di specifiche esenzioni.

Secondo il Codice Doganale dell’Unione (Reg. UE 952/2013), l’unica deroga significativa a questo obbligo è l’ammissione temporanea. Tuttavia, l’art. 212 e seguenti del regolamento prevedono che tale regime si applichi solo se il bene è introdotto da un soggetto stabilito fuori dall’UE e utilizzato da persona anch’essa non residente.

Quindi, un residente fiscale italiano non può utilizzare un aereo immatricolato extra-UE in ammissione temporanea (AT) ,proprio in quanto in questo caso l’ ingresso nel territorio doganale NON configura una AT .
Se l’aereo è noleggiato (affittato) da un soggetto residente in Italia, il solo fatto che sia in leasing o affitto non elimina l’obbligo doganale. Anche in caso di contratto di locazione, se il velivolo viene introdotto e usato nel territorio dell’UE da un soggetto residente, si presume che debba essere importato, a meno che:
il locatore sia effettivamente stabilito fuori dall’UE;
il leasing sia operativo e reale;
e sia possibile dimostrare l’uso limitato nel tempo, non continuativo, e senza disponibilità esclusiva.

In pratica, il noleggio non esclude il rischio di sequestro se non accompagnato da un’effettiva struttura commerciale e da una tracciabilità conforme alle regole doganali. Le autorità valuteranno in particolare

chi ha la disponibilità effettiva del mezzo e chi ne trae l'utilità economica.
Conseguenze legali dell'uso irregolare
L'uso di un aeromobile extra-UE da parte di un residente italiano senza importazione regolare è considerato una violazione doganale.
Ai sensi del DPR 43/1973 (Testo Unico delle Leggi Doganali – TULD), può configurarsi il reato di contrabbando doganale (art. 292), con conseguente:
sequestro del velivolo;
applicazione di sanzioni amministrative o penali;
obbligo di versamento dell'IVA dovuta e dei relativi interessi.

Casi pratici e giurisprudenza
L'Operazione "Icaro" del 2021 ha visto il sequestro di 17 velivoli (con marche americane), ritenuti introdotti nel territorio nazionale senza pagamento dell'IVA. Tuttavia, è importante segnalare l'assurdità di alcuni sequestri avvenuti nonostante l'IVA fosse stata regolarmente versata, sulla base della contestazione che l'aeromobile fosse rimasto in Italia per un periodo superiore a sei mesi, come se si fosse trattato di un caso di ammissione temporanea – istituto che, come visto, non è applicabile ai residenti UE. Inoltre, in molti casi i velivoli erano intestati a trust statunitensi, struttura obbligatoria secondo la normativa FAA per l'immatricolazione negli Stati Uniti, e non necessariamente indice di elusione fiscale (taanto piu' se la disponibilita' degli aereomobili era stata indicata nel quadro RW della dichiarazione dei redditi) .
Conclusione
L'utilizzo di aeromobili extra-UE da parte di residenti italiani (o UE) è soggetto a regole stringenti. Il rispetto delle normative doganali e fiscali è fondamentale per evitare sequestri, sanzioni e accertamenti. La consulenza preventiva è essenziale per operare in modo legittimo e sicuro nel contesto dell'aviazione generale europea.

Aggiornamento — agosto 2026: il quadro sanzionatorio è stato riscritto

Le considerazioni che precedono restano valide nella sostanza, ma i riferimenti normativi in materia di contrabbando sono cambiati e vanno aggiornati.

Le norme del TULD non ci sono più. Il D.Lgs. 26 settembre 2024, n. 141, in vigore dal 4 ottobre 2024, ha abrogato gli artt. 282 e 301 del Testo Unico delle Leggi Doganali, sostituendoli con gli artt. 78, 94 e 96 delle Disposizioni Nazionali Complementari al Codice doganale dell'Unione. L'IVA all'importazione conserva la natura di diritto di confine.

La soglia penale è stata alzata. Il D.Lgs. 12 giugno 2025, n. 81, ha portato a **100.000 euro** la soglia di rilevanza penale per i diritti di confine diversi dai dazi — quindi per l'IVA all'importazione — lasciando a 10.000 euro quella relativa ai dazi, con applicazione retroattiva per favor rei. Nei casi in cui l'unico diritto evaso sia l'IVA, ipotesi ordinaria per gli aeromobili civili il cui dazio è nella generalità dei casi nullo (da riscontrare sulla voce TARIC applicabile), la conseguenza pratica è rilevante: al di sotto di quella soglia la condotta resta illecito amministrativo e non integra reato. Con IVA al 22%, i 100.000 euro corrispondono a un valore in dogana nell'ordine dei 455.000 euro: gran parte dell'aviazione generale vi rientra, un business jet no.

La confisca non è più automatica. Con la sentenza n. 93 del 3 luglio 2025 la Corte costituzionale ha dichiarato l'illegittimità parziale della disciplina nella parte in cui imponeva la confisca anche a fronte del pagamento integrale dell'imposta evasa, degli accessori e della sanzione. L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha recepito il principio con la circolare n. 18 del 25 luglio 2025: se è stata evasa la sola IVA e il contribuente paga integralmente, si procede allo svincolo del bene. La confisca resta invece obbligatoria quando siano stati evasi anche dazi.

La sanzione amministrativa prevista dall'art. 96 DNC va dal 100% al 200% dei diritti di confine evasi, con un minimo di 2.000 euro.

Che cosa cambia per il proprietario. Il combinato disposto di questi interventi apre una finestra che prima non esisteva: la regolarizzazione volontaria, attivata *prima* dell'inizio di accessi, ispezioni o verifiche, è oggi la strada tecnicamente più efficiente per chiudere una posizione irregolare. Resta il fatto che l'ammissione temporanea per un aeromobile ad uso privato ha una durata di sei mesi — non i diciotto previsti per le unità da diporto — e che, a norma dell'art. 16, comma 14-bis, del D.L. 201/2011, la permanenza in Italia superiore a sei mesi nell'arco di dodici fa scattare l'imposta erariale sugli aeromobili privati anche per i velivoli non iscritti al RAN.

Tag

1. Aircraft and yachts

Data
09/10/2026
Data di creazione
07/04/2025