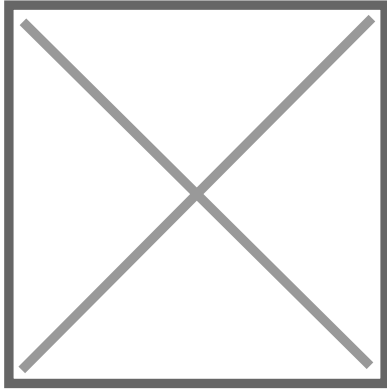




Contrabbando di fatto? L'utilizzo in Italia di aeromobili immatricolati FAA tra normativa e realtà

Descrizione

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

Sintesi ragionata della sentenza [Cass. Pen. n. 4980/2022](#)

La vicenda ruota attorno all'utilizzo in Italia di elicotteri registrati negli Stati Uniti, attraverso strutture di trust, per i quali il Pubblico Ministero aveva disposto il sequestro preventivo. L'ipotesi era quella di contrabbando e mancato versamento dell'IVA all'importazione. Tuttavia, il Tribunale del Riesame di Asti ha annullato i sequestri, ritenendo che non sussistesse alcun reato.

A questa ordinanza si è opposto il PM, ricorrendo in Cassazione e sostenendo che vi fossero gli elementi per configurare almeno il *fumus commissi delicti*. Il suo ricorso si basa su due presupposti normativi fondamentali: l'art. 36, comma 4 del Testo Unico delle Leggi Doganali e l'art. 760 del Codice della Navigazione. Secondo questa impostazione, la cancellazione di un velivolo dal registro italiano (o da altro registro UE) e la sua iscrizione nel registro statunitense comporta automaticamente la perdita della qualifica di bene unionale, facendolo ricadere nella categoria di "merce estera". Di conseguenza, se tale velivolo permane in Italia per più di sei mesi, si configura un obbligo di sdoganamento, e l'eventuale omissione equivale a evasione dell'IVA all'importazione, in violazione dell'art. 70 del DPR 633/1972.

La Corte di Cassazione ha accolto il ricorso, annullando l'ordinanza del Riesame e rinviando per un nuovo esame. Nella sua motivazione, la Corte ha evidenziato più criticità nella decisione di merito:

Qualificazione giuridica dell'IVA all'importazione

Sebbene l'IVA all'importazione sia tecnicamente un tributo interno, essa presenta tratti comuni con i dazi doganali. In quanto collegata all'ingresso fisico del bene nel territorio dell'Unione, la sua evasione rientra nella disciplina penalistica del contrabbando.

Significato dell'immatricolazione estera

La Corte ha ritenuto centrale il fatto che gli elicotteri fossero immatricolati negli Stati Uniti. Questo elemento, in assenza di iscrizione in un registro UE, è stato interpretato come prova che il bene non era

mai stato nazionalizzato. L'utilizzo stabile sul territorio italiano non può quindi considerarsi legittimo senza aver prima assolto gli obblighi doganali e IVA.

I riferimenti normativi rilevanti

L'art. 760 del Codice della Navigazione prevede la cancellazione di un aeromobile dal registro italiano se viene iscritto in un registro estero.

L'art. 36, comma 4 del TULD stabilisce che l'iscrizione in un registro nazionale equivale a destinazione al consumo, mentre la cancellazione ne determina la perdita di tale status.

Prova dell'immissione in consumo

Secondo la giurisprudenza richiamata dalla Corte (sentenze n. 11976/2014, 25765/2021), l'immissione in consumo può ritenersi avvenuta solo con l'iscrizione nei registri pubblici di un Paese UE. In mancanza di questa iscrizione, l'IVA si considera non versata, anche se il bene è stato sdoganato altrove.

Durata della permanenza e ammissione temporanea

La normativa UE prevede che un velivolo immatricolato extra-UE possa restare in Italia in regime di "ammissione temporanea" per un massimo di sei mesi. Trascorso questo periodo, deve essere nazionalizzato. La Corte ha rilevato che i velivoli erano rimasti oltre tale limite, senza sdoganamento né regolarizzazione fiscale.

Doppia imposizione e principio di proporzionalità

Il Riesame aveva escluso la doppia imposizione, ma la Cassazione ha precisato che per invocare il principio occorre fornire prova concreta dell'avvenuto assolvimento dell'IVA in un altro Stato membro. In questo caso, tale prova mancava.

Una conclusione paradossale

Ciò che emerge da questa sentenza è un quadro giuridico in cui il rispetto formale delle registrazioni prevale sulla sostanza economica dell'operazione. Un aeromobile regolarmente acquistato e sdoganato in un Paese UE, ma poi immatricolato negli Stati Uniti, viene considerato "merce estera" e soggetto a nuove imposizioni fiscali solo per una questione di marche November.

Si crea così un paradosso: anche se il bene ha già assolto l'IVA e viene usato esclusivamente in Italia da soggetti italiani, è considerato come se non fosse mai entrato legalmente nell'Unione. In questo scenario, l'immatricolazione FAA viene trattata come una sorta di "re-importazione abusiva", ignorando il fatto che spesso tale registrazione è dettata da esigenze tecniche o operative, non da intenti elusivi.

Il sistema, in definitiva, si rivela incapace di distinguere tra vera evasione e uso legittimo, finendo per colpire chi ha già assolto i propri obblighi in un altro Stato UE. Ne risulta un impianto normativo incoerente, che punisce la sostanza economica a favore di un formalismo rigido e scollegato dalla realtà del mercato aeronautico globale.

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

25/08/2026

Data di creazione

16/04/2025