

Milano il 10 Febbraio 2012

COMUNICAZIONE A TUTTI I SOCI AOPA

I soci AOPA saranno molto adirati con noi .. ed è giunto il momento di chiedere scusa e dare qualche spiegazione: dopo la pubblicazione del “Decreto 201/2011” con l'imposizione della tassa sui nostri aeroplani .. e su quelli dei nostri amici stranieri ... dopo un primo messaggio in rete da parte del Presidente non abbiamo più dato notizie a nessuno, salvo rispondere alle richieste via mail che, di quando in quando, arrivavano in segreteria o sulla mail del Presidente piuttosto che su quella del segretario.

Dunque, innanzitutto, mille scuse per il silenzio ma, a nostra parziale giustificazione, dobbiamo dire che battere la grancassa con inutili annunci, come fatto da molti, non sarebbe servito a nulla, anzi, forse, sarebbe stato controproducente.

Quello che va ribadito con forza è che non siamo stati con le mani in mano.

Pochi giorni dopo la presentazione del decreto eravamo a Roma a discutere con le altre realtà del nostro mondo e cercare di capire quali fossero i margini di manovra.

Da subito, dopo la discussione dei primi emendamenti alla Camera, è stato chiaro che di spazio ce n'era poco ma non riuscivamo a capire le reali posizioni del governo e da dove venivano alcune delle indicazioni alla base del decreto. Purtroppo, una volta di più, dobbiamo riscontrare che tanto i tecnici, quanto i politici, conoscono poco il nostro mondo e lo vedono in modo totalmente differente da quella che è nella realtà: tanto che hanno inserito i nostri aeroplani fra i beni di lusso !

La cosa più grave è proprio questa: nessuno ha capito che il mondo dell'Aviazione Minore (in questo caso, evitiamo intenzionalmente di parlare di Aviazione Generale in quanto l'A.G. comprende anche le fasce più elevate del mercato) non è un mondo di gente che vive nel lusso ... ma è un mondo di appassionati.

Appassionati che spesso, per fare un'ora di volo, rinunciano ad andare al cinema ... rinunciano ai viaggi e all'attività sportiva ... perché volare costa, ma non è un lusso: è un sacrificio ... piacevole ma sempre un sacrificio.

Dunque, in un momento in cui la politica deve spiegare al Paese provvedimenti difficili, esattamente come accadde 20 anni fa, c'era bisogno di dare al Primo Ministro la possibilità di dire: *“siamo stati equi ... abbiamo tassato anche i ricchi e gli evasori”*. Peccato che i ricchi in questione eravamo noi ! E, eccezion fatta per qualche caso (raro purtroppo), fra di noi di veri ricchi ce ne sono pochi ... perché i ricchi, quelli veri, si interessano ad altro .. meno complicato e meno difficile. Non solo, c'era bisogno di consentire al Premier di dire anche: *“siamo andati a prendere gli evasori .. quelli che hanno immatricolato i loro aeroplani all'estero !”*.

Ma siamo proprio sicuri che gli evasori sono così stupidi da immatricolare un aeroplano in Germania ... a proprio nome ? La verità, purtroppo, è un'altra: la maggior parte degli aeroplani immatricolati all'estero voleva fuggire dalla burocrazia di ENAC (anche se ENAC, ovviamente, non lo ammetterà mai).

Ma ... tant'è. A questo punto ci siamo ritrovati con una tassazione unica al mondo, imposta non solo sui nostri aeroplani ma anche su quelli degli altri e, per “altri” intendiamo quelli dei pochi turisti che ancora venivano in Italia in aeroplano. La “caccia all'evasore” ha accecato così tanto i nostri legislatori che, pur di andare a prendere i “fuggiaschi” hanno preferito buttare a mare, a priori, l'industria turistica (che è la più importante del Paese). Pazzia pura.



Le organizzazioni turistiche di località con un aeroporto sono disperate .. le disdette stanno fioccando; numerosi convegni organizzati nel nostro Paese da aziende estere sono stati cancellati, le nostre Ambasciate in Europa ricevono ogni giorno decine di mail e fax che chiedono se siamo diventati matti ... tutto questo per rincorrere fantomatici evasori, quando i ricchi, quelli veri, grazie alla politica fiscale punitiva portata avanti da circa 30 anni di governi "avversi" all'Aviazione Generale se ne stanno a casa tranquilli: infatti tutti gli aerei "di lusso" (esattamente tutti meno 6) sono immatricolati a nome di Compagnie Aeree, ovviamente esenti dalla nuova imposta. Al contrario, all'estero, dove la politica riconosce l'utilità del mezzo aereo aziendale, e ne consente la deducibilità, le aziende proprietarie di aeromobili sono molte e, se mai un loro aeroplano rimanesse in Italia oltre 48 ore, verrebbero caricate di una imposta illogica e che, comunque, non le riguarda.

Questa la premessa. Capito cosa stava succedendo ci siamo incontrati con le altre associazioni del settore per fare il punto della situazione: come sempre tante idee confuse e pochi spunti pratici anche perché dalla politica non c'erano aperture ... tutti i personaggi che avrebbero potuto dire, o fare, qualcosa .. in qualche modo si stavano defilando.

Una unica iniziativa interessante: leggendo gli atti della Camera dei Deputati è saltato all'occhio il gettito previsto dai tecnici della Camera a fronte della tassazione: 85 milioni di Euro !

Nel 1992/94 la tassazione del Governo dell'epoca aveva portato nelle casse dello Stato meno di 4 miliardi di lire e, per questo, dopo due anni la tassa era stata revocata: come era possibile attendersi un gettito di 85 milioni di Euro (ovvero 20 volte tanto) in presenza di importi simili e di una flotta numericamente equivalente? Non abbiamo certezze salvo il fatto che da ENAC ci veniva confessato il fatto che nessuno di loro era stato consultato in merito al numero di aeromobili privati presenti nel Paese. A questo punto non rimaneva altro da fare che fare i conti e, per farli, avevamo bisogno dell'elenco degli aeroplani e degli elicotteri.

Questo elenco, secondo Enac, non è disponibile per le norme sulla "privacy" ... ma le stesse norme sono, di fatto, ignorate dall'ICAO che offre, a pagamento, i dati di tutti gli aeromobili civili immatricolati al mondo limitandosi, in onore alla privacy, a tenere separati il file con le matricole degli aeroplani dal file con i nomi dei proprietari e da quello con i nomi degli esercenti.

Il lavoro, ancorché lungo, non è stato complesso: con la fattiva collaborazione di Umberto Ricci Moretti (Presidente di Aerodina) abbiamo estratto dai 529.000 aeromobili totali i 2.700 con matricola italiana dopo di che abbiamo eliminato tutti quegli aeromobili che, per ipotesi, non possono essere privati (Airbus vari, MD 80, Boeing 737 e 767 e 747, ATR ... etc.) infine, uno ad uno, abbiamo abbinato i numeri di riferimento presenti nel primo file con i nomi affiancati a tali numeri presenti nel secondo e ripetendo poi l'operazione con i nomi contenuti nel file degli esercenti.

Questo lavoro ci ha consentito di eliminare tutti gli aeromobili esentati dalla tassazione "per legge" (Compagnie aeree, di aerotaxi, di lavoro aereo, Aero Club, scuole di volo, servizi di Stato etc.)

Il risultato ? Gli aeromobili tassabili in Italia al dicembre 2010 erano ben 1007 (!) .. per un gettito totale di 3.520.000 Euro. Una stima per eccesso visto che, negli ultimi 12 mesi, qualcuno sarà stato esportato e che, nei prossimi 2 - 3 mesi numerosi non vedranno rinnovato l'ARC (il nuovo nome del C.N.).

Che fare ? Il fatto che il gettito effettivo, dalle nostre previsioni, sarà ben lontano da quello previsto ci da qualche possibilità ... per questo stiamo procedendo su più fronti:

- da un lato il Commissario Straordinario dell'Aero Club d'Italia, e amico, Sen. Giuseppe Leoni sta lavorando con il Capo dell'Ufficio legislativo del Ministero dell'Economia e Finanze nel tentativo di ottenere la revisione della legge
- dall'altro, grazie alla fattiva collaborazione della nostra struttura internazionale stiamo ... facendo invadere le nostre rappresentanze diplomatiche all'estero (ambasciate e consolati) da lettere e mail di protesta di piloti stranieri ... sollecitando l'intervento dell'ICAO nei confronti dell'Italia ... sollecitando l'intervento dell'U.E. nei confronti dell'Italia (in questi ultimi due casi perché, secondo IAOPA parte della legge calpesta alcune norme di diritto internazionale recepite dal nostro ordinamento)



- per nostra parte, poi, dopo una serie di Comunicati Stampa rilanciati da numerosi giornali e riviste (di settore e non) abbiamo contattato numerosi deputati e senatori che, in passato, ci hanno aiutato su argomenti vari e che, numerosi si sono resi disponibili a darci una mano.
- Infine abbiamo preso carta e penna scrivendo direttamente a vari uomini politici spiegando perché, a nostro avviso, la tassazione prevista dalla legge non solo è dannosa ma non porterà nemmeno lontanamente i risultati sperati.

Fra l'altro dobbiamo rilevare con rammarico come la legge, essendo scritta da personaggi che non conoscono a sufficienza il settore, contiene numerosi errori e lascia spazio a dubbi ed interpretazioni a favore di chi non vorrà pagare ... creando così una bella mole di contenzioso tutta a detrimento dell'obiettivo : quello di portare a casa dei denari per alleggerire il debito dello Stato.

Non abbiamo ancora novità da comunicare ... l'attività di convincimento continua e pensiamo che i nostri colleghi striano facendo altrettanto (AeCI - Aerodina – Associazione Elicotteristica Italiana – CAP – IBAA ...). Ma, sicuramente, vi terremo al corrente dei futuri sviluppi.

Per il momento suggeriamo a tutti di pagare ... secondo quanto previsto dalla Legge ... la tranche prevista per chi aveva l'ARC in corso di validità .. poi, nel caso, presenteremo istanza di rimborso.

Non sappiamo cosa consigliare a chi l'ARC non lo possiede (Autocostruiti, storici, orfani ... secondo noi non dovrebbero pagarla la tassa ...) né siamo in grado di dire quanto si dovrà pagare (le possibili interpretazioni sul quanto variano: c'è chi dice che la tassa è progressiva e chi, invece dice che i coefficienti vanno considerati in maniera assoluta) .. purtroppo mancano chiarimenti in merito, ma, se mai ne avremo a breve, sicuramente lo comunicheremo.

Nelle pagine allegate a questa comunicazione potrete vedere:

- Copia di una lettera di AOPA al Ministero dell'Economia e Finanze (in copia al Presidente della Commissione Trasporti della Camera, al Commissario dell'AeCI e, poi, al Commissario ai trasporti U.E.)
- Copia di un Comunicato Stampa di AOPA e del suo rilancio da parte dell'Agenzia ANSA.
- Estratto del testo della legge licenziato dal Senato il 22 dicembre
- Copia del regolamento applicativo emesso dall'Agenzia delle Entrate ... che, tuttavia, non chiarisce i numerosi dubbi evidenziati dalla legge

Consigliere
Italo Volpe
Capo Ufficio Legislativo – Finanze
Ministero dell'Economia e Finanze

e p.c. On.le Dott.
Mario Valducci
Presidente
IX Commissione Trasporti, Poste e
Telecomunicazioni della Camera

e p.c. Arch. Senatore
Giuseppe Leoni
Commissario Straordinario
Aeroclub d'Italia

Milano, il 6 febbraio 2012

Egregio Consigliere,

Le scriviamo a nome dei soci di AOPA Italia.

AOPA Italia è la sezione italiana di IAOPA, l'associazione mondiale dei Piloti dell'Aviazione Generale e del Lavoro Aereo, ovvero tutta quella Aviazione che non effettua Trasporto Pubblico Passeggeri (Linee Aeree, Aerotaxi, Voli Charter), Trasporto Pubblico Merci, voli militari o di Stato e che, nel mondo, rappresenta oltre 500.000 piloti e proprietari di aeroplani ovvero la stragrande maggioranza dei piloti e dei velivoli.

La nuova tassa sugli aeromobili privati introdotta dall'articolo 16 della legge 214, del 22 dicembre 2011 colpisce tutti al di fuori di quelli che, in realtà vorrebbe colpire, ovvero i ricchi proprietari di aeromobili executive (bireattori, bimotori a turbina ed elicotteri di lusso) con un'imposta basata sul peso massimo che, diversamente dall'analogo provvedimento per automobili e natanti, non contempla alcuna riduzione in funzione dell'età, dunque del valore commerciale, delle macchine.

Da quanto abbiamo avuto modo di leggere negli atti della Camera dei Deputati questa tassazione prevede un gettito annuo di 85 milioni di euro. Si tratta, però, di un importo irrealistico e non raggiungibile perché basato su due errori di fondo riguardanti il numero e le caratteristiche degli aeromobili "privati" presenti in Italia.

La legge esenta dal pagamento della tassa sugli aeromobili quelli che appartengono alle imprese di lavoro aereo che fanno attività di aerotaxi.



La realtà è che in Italia, salvo rare eccezioni) non ci sono bireattori intestati a privati poiché, in genere, chi si compra un bireattore costituisce una società di lavoro aereo e poi affitta l'aeroplano da quest'ultima.

In questo modo gli aeroplani di lusso vengono esentati dal pagamento della tassa.

Si tratta di un meccanismo inevitabile perché il nostro Paese è l'unico dell'area UE a non consentire l'uso "aziendale" di un mezzo aereo privato.

La tassa, in ultima analisi, finisce per colpire solo quelli piccoli, per intenderci le "utilitarie" dell'aria a pistoncini, i velivoli storici o, addirittura, quelli autocostruiti con un'aliquota reale variabile fra il 4 ed il 10% del valore di mercato che, nella grande maggioranza dei casi, è dell'ordine di poche decine di migliaia di euro.

La relazione tecnica della Camera dei Deputati parla di "oltre 4.000 modelli".

I dati dell'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile, aggiornati a fine 2010 mostrano poco meno di 2.700 aeromobili (compresi alianti e mongolfiere).

Se a questi si sottraggono i mezzi che il decreto esclude dalla base imponibile (compagnie aeree, aerotaxi, eliambulanza, soccorso, antincendio, addestramento, Aero Club ecc.) un conteggio accurato effettuato la settimana scorsa riduce il numero totale dei velivoli tassabili a ben 1.007 macchine per un gettito di poco superiore ai 3,5 milioni di Euro (ben lontano dalla stima dei tecnici della Camera).

Una bella differenza tra la situazione reale e quella immaginata.

Il problema è che, evidentemente, il legislatore crede che l'aereo privato medio sia un bireattore o un elicottero biturbina ma, probabilmente, non è a conoscenza del fatto che le sue stesse leggi (fiscali) hanno reso inesistente questa categoria: l'analisi, infatti, mostra che oltre metà degli aerei colpiti sono piccoli monomotori con motore a pistoncini dal peso al decollo inferiore alla tonnellata e che gli aeromobili di lusso, "privati", nel Paese sono solo 6 (!) mentre tutti gli altri, che supponiamo il legislatore avrebbe voluto tassare, sono esenti.

La tassazione degli aerei immatricolati all'estero presenti in Italia per oltre 48 ore sarà, poi, causa di danni difficilmente calcolabili tanto al turismo (sia di piacere che di affari) quanto all'industria. Anche volendo ignorare i problemi di compatibilità con il diritto comunitario ed internazionale (l'Italia con il Decreto rinnega la propria firma a numerosi accordi internazionali), piloti, aziende ed aero club stranieri hanno già consigliato ai propri associati di tenersi lontani dall'Italia per evitare che un improvviso problema tecnico si trasformi in imposizione fiscale imprevista ed esagerata. Un semplice verifica con il Ministero degli Esteri confermerà le migliaia di mail e fax di protesta ricevute dalle nostre Ambasciate in tutto il mondo industrializzato.

Non solo, nessun operatore straniero porterà più i propri mezzi in Italia per manutenzione perché sarebbe obbligato ad aggiungere al costo dell'intervento l'ulteriore onere della tassa.

Non dimentichiamo che il Paese ha aziende come Agusta, Aermacchi, Piaggio, Tecnam ... che producono aeroplani ed elicotteri che saranno costretti ad eseguire le loro manutenzioni all'estero e che questo ne renderà più difficile anche la vendita ... con conseguenze pesanti non solo sul fatturato ma anche sull'occupazione.



Questa associazione, infine, lamenta:

- la scarsa chiarezza del Decreto e della sua conversione in Legge che lascia spazio a numerosi interrogativi (sull'applicabilità della tassa, sugli importi da pagare, sugli aeromobili esenti dalla tassa etc.)
- la disparità di trattamento rispetto alle barche e alle automobili ... un trattamento che, come detto, non prevede correttivi in ragione dell'età dei mezzi.
- la mancanza di risposte, da parte delle Autorità del nostro paese, agli appelli e ai numerosi quesiti inviati da organizzazioni internazionali e semplici utenti esteri (che questa stessa Associazione rappresenta a livello mondiale) ... un silenzio che riesce solamente a danneggiare ulteriormente l'immagine del nostro Paese e della sua vocazione turistica.
- il rischio, per nulla remoto, che gli aeromobili italiani vengano discriminati, per rappresaglia, una volta fuori dallo Spazio Aereo nazionale.

In quest'ottica chiediamo formalmente di essere ricevuti dalle autorità preposte in modo da poter offrire un contributo serio e costruttivo che eviti la definitiva distruzione di un settore già duramente penalizzato e risparmi al Paese le numerose controversie internazionali derivanti dalla applicazione, così come concepita, della tassazione sugli aeromobili stranieri.

In attesa in un pronto cenno di riscontro salutiamo distintamente.

AOPA Italia
Il Presidente

Rinaldo Gaspari

COMUNICATO STAMPA

IL DECRETO SALVA ITALIA SUGLI AEROPLANI PRIVATI: CLAMOROSAMENTE ERRATE LE STIME DI GETTITO !

RIFACCIAMO BENE I CONTI

La tassazione di aeroplani ed elicotteri prevista dal decreto "Salva Italia" prevede dai documenti del Governo un gettito annuo di 85 milioni di euro. Si tratta, però, di una cifra irrealistica e impossibile da raggiungere perché basata su due errori di fondo riguardanti il numero e le caratteristiche degli aeromobili "privati" immatricolati in Italia.

La legge, infatti, esenta dal pagamento della tassa gli aeromobili che appartengono a imprese di lavoro aereo (jet executive e turboelica). Nella realtà, in Italia, non ci sono "aeroplani di lusso" intestati a privati visto che, in genere, chi se ne acquista uno costituisce immediatamente una società di lavoro aereo e, poi, lo affitta da quest'ultima.

In tal modo i costosi aeroplani "di lusso" sono di fatto esentati dal pagamento della tassa.

La tassa, in ultima analisi, va a colpire solo i più piccoli aerei a pistoncini, per intenderci le "utilitarie" dell'aria, i velivoli storici o, addirittura, quelli autocostruiti con importi fra il 4 ed il 10% del loro valore reale, nella maggioranza dei casi non supera i 50.000 euro.

QUANTI SONO ?

Secondo gli ultimi dati disponibili gli aeromobili italiani sono poco meno di 2.700 (compresi alianti e mongolfiere) dai quali bisogna sottrarre gli aeromobili che il decreto esclude dalla tassazione. Quelli che rimangono sono circa 1.000 macchine per un gettito stimato di poco superiore ai 3,5 milioni di Euro un importo ben lontano dalla previsione di 85 milioni di gettito stimato. La convinzione che l'aereo privato medio sia un jet bireattore o un elicottero biturbina, evidenzia la scarsa conoscenza del settore. L'analisi dei dati, mostra infatti che oltre metà degli aerei colpiti sono piccoli monomotori dal peso inferiore alla tonnellata e che gli aeromobili di lusso "privati" tassabili sono solo 6 (!) mentre tutti gli altri, che probabilmente il legislatore avrebbe voluto tassare, sono esenti.

DANNI INCALCOLABILI PER LA NOSTRA ECONOMIA

La tassazione degli aerei esteri, poi, causa di danni difficilmente calcolabili sia al turismo che all'industria. Piloti, aziende ed aero club stranieri stanno consigliando ai propri associati di tenersi lontani dall'Italia per evitare una tassazione esagerata ed inesistente nel resto del mondo. Tutto questo avrà conseguenze non solo sul fatturato ma anche sull'occupazione.

AOPA ITALIA lamenta la disparità di trattamento del settore rispetto alle barche e alle automobili (un trattamento che non prevede correttivi in ragione dell'età dei mezzi) nonché la scarsa chiarezza del Decreto e della sua conversione in Legge che lascia spazio a numerosi interrogativi. In più occasioni ci siamo resi disponibili con le Autorità per collaborare alla correzione degli errori e trovare soluzioni, anche in termini di gettito, costruttive per la comunità senza che questa offerta fosse presa in considerazione.



P.S.

AOPA Italia è la sezione italiana di IAOPA, l'associazione mondiale dei Piloti dell'Aviazione Generale e del Lavoro Aereo, ovvero tutta quella Aviazione che non effettua Trasporto Pubblico Passeggeri (Linee Aeree, Aerotaxi, Voli Charter), Trasporto Pubblico Merci, voli militari o di Stato e che, nel mondo, rappresenta oltre 500.000 piloti e proprietari di aeroplani ovvero la stragrande maggioranza dei piloti e dei velivoli.

ZCZC7425/SXA

OMI92180

R ECO S0A QBXB

MANOVRA: AOPA, SU AEREI E ELICOTTERI ERRATE STIME GETTITO
ESENTI QUELLI DI LUSO, DA TASSA SOLO 3,5 MLN NON GLI 85 PREVISTI

(ANSA) - MILANO, 6 FEB - La tassazione di aeroplani ed elicotteri prevista dal decreto "Salva Italia" prevede dai documenti del Governo un gettito annuo di 85 milioni di euro. Si tratta, però, di una cifra irrealistica e impossibile da raggiungere perché basata su due errori di fondo riguardanti il numero e le caratteristiche degli aeromobili 'privati' immatricolati in Italia. Lo afferma l'Aopa, l'associazione che riunisce piloti e proprietari di aerei non destinati al trasporto pubblico secondo cui alla fine il gettito sarà solo di 3,5 milioni di euro e non gli 85 previsti.

"La legge, infatti - sottolinea l'Aopa -, esenta dal pagamento della tassa gli aeromobili che appartengono a imprese di lavoro aereo (jet executive e turboelica). Nella realtà, in Italia, non ci sono "aeroplani di lusso" intestati a privati visto che, in genere, chi se ne acquista uno costituisce immediatamente una società di lavoro aereo e, poi, lo affitta da quest'ultima. In tal modo i costosi aeroplani 'di lusso' sono di fatto esentati dal pagamento della tassa".

In ultima analisi, secondo i calcoli dell'Aopa, "la tassa va a colpire solo i più piccoli aerei a pistoni, per intenderci le 'utilitarie' dell'aria, i velivoli storici o, addirittura, quelli autocostruiti con importi fra il 4 ed il 10% del loro valore reale, nella maggioranza dei casi non supera i 50.000 euro. Secondo gli ultimi dati disponibili gli aeromobili italiani sono poco meno di 2.700 (compresi alianti e mongolfiere) dai quali bisogna sottrarre gli aeromobili che il decreto esclude dalla tassazione. Quelli che rimangono sono circa 1.000 macchine per un gettito stimato di poco superiore ai 3,5 milioni di euro. La convinzione che l'aereo privato medio sia un jet bireattore o un elicottero biturbina, evidenzia la scarsa conoscenza del settore. L'analisi dei dati, mostra infatti che oltre metà degli aerei colpiti sono piccoli monomotori dal peso inferiore alla tonnellata e che gli aeromobili di lusso 'privati' tassabili sono solo 6 mentre tutti gli altri, che probabilmente il legislatore avrebbe voluto tassare, sono esenti".(ANSA).

COM-DIV

06-FEB-12 19:30 NNNN

Mario Zaccaria

Capo Redattore

Responsabile della Sede

Largo Torraca, 71

80133 - Napoli

**ESTRATTO DAL “D.L. 201/11” COME CONVERTITO IN LEGGE DAL SENATO IL 22.12.2011
PER LA PARTE RIGUARDANTE GLI AEROMOBILI PRIVATI**

11. E' istituita l'imposta erariale sugli aeromobili privati, di cui all'articolo 744 del codice della navigazione, immatricolati nel registro aeronautico nazionale, nelle seguenti misure annuali:

a) velivoli con peso massimo al decollo:

- 1) fino a 1.000 kg., euro 1,50 al kg;
- 2) fino a 2.000 kg., euro 2,45 al kg;
- 3) fino a 4.000 kg., euro 4,25 al kg;
- 4) fino a 6.000 kg., euro 5,75 al kg;
- 5) fino a 8.000 kg., euro 6,65 al kg;
- 6) fino a 10.000 kg., euro 7,10 al kg;
- 7) oltre 10.000 kg., euro 7,55 al kg;

b) elicotteri: l'imposta dovuta è pari al doppio di quella stabilita per i velivoli di corrispondente peso;

c) alianti, motoalianti, autogiri e aerostati, euro 450,00.

12. L'imposta è dovuta da chi risulta dai pubblici registri essere proprietario, usufruttuario, acquirente con patto di riservato dominio, ovvero utilizzatore a titolo di locazione finanziaria dell'aeromobile, ed è corrisposta all'atto della richiesta di rilascio o di rinnovo del certificato di revisione della aeronavigabilità in relazione all'intero periodo di validità de certificato stesso. Nel caso in cui il certificato abbia validità inferiore a un anno l'imposta è dovuta nella misura di un dodicesimo degli importi di cui al comma 11 per ciascun mese di validità.

13. Per gli aeromobili con certificato di revisione della aeronavigabilità in corso di validità alla data di entrata in vigore del presente decreto l'imposta è versata, entro novanta giorni da tale data, in misura pari a un dodicesimo degli importi stabiliti nel comma 11 per ciascun mese da quello in corso alla predetta data sino al mese in cui scade la validità del predetto certificato. Entro lo stesso termine deve essere pagata l'imposta relativa agli aeromobili per i quali il rilascio o il rinnovo del certificato di revisione della aeronavigabilità avviene nel periodo compreso fra la data di entrata in vigore del presente decreto ed il 31 gennaio 2012.

14. Sono esenti dall'imposta di cui al comma 11 gli aeromobili di Stato e quelli ad essi equiparati; gli aeromobili di proprietà o in esercizio dei licenziatari dei servizi di linea e non di linea, nonché del lavoro aereo, di cui al codice della navigazione, parte seconda, libro I, titolo VI, capi I, II e III; gli aeromobili di proprietà o in esercizio delle Organizzazioni Registrato (OR), delle scuole di addestramento FTO (Flight Training Organisation) e dei Centri di Addestramento per le Abilitazioni (TRTO – Type Rating Training Organisation); gli aeromobili di proprietà o in esercizio dell'Aero Club d'Italia, degli Aero Club locali e dell'Associazione nazionale paracadutisti d'Italia; gli aeromobili immatricolati a nome dei costruttori e in attesa di vendita; gli aeromobili esclusivamente destinati all'elisoccorso o all'aviosoccorso.

14-bis. L'imposta di cui al comma 11 è applicata anche agli aeromobili non immatricolati del registro aeronautico nazionale la cui sosta nel territorio italiano si protrae oltre le quarantotto ore.

15. L'imposta di cui al comma 11 è versata secondo modalità stabilite con provvedimento del Direttore dell'Agenzia delle entrate da emanarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto.

15-bis. In caso di omesso o insufficiente pagamento dell'imposta di cui al comma 11 si applicano le disposizioni del decreto legislativo 18 dicembre 1997, n. 471, e del decreto legislativo 18 dicembre 1997, n. 472.

Prot. 2012/18991



Modalità di versamento dell'imposta erariale sugli aereomobili privati di cui all'articolo 16, commi da 11 a 15-bis, del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214

**IL DIRETTORE
DELL'AGENZIA DELLE ENTRATE**

In base alle attribuzioni conferitegli dalle norme riportate nel seguito del presente provvedimento ed a quanto previsto dall'articolo 16, comma 15, del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201,

DISPONE

1. Modalità di versamento

1.1 L'imposta erariale sugli aeromobili privati, prevista dall'articolo 16, commi 11 e 15-bis, del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, è versata mediante il modello di pagamento "*F24 versamenti con elementi identificativi*".

1.2 Con risoluzione emanata dall'Agenzia delle entrate sono istituiti i codici tributo per il versamento dell'imposta erariale con le modalità previste dal presente provvedimento e sono impartite le istruzioni per la compilazione del modello di pagamento.

1.3 I soggetti tenuti al versamento dell'imposta che sono impossibilitati ad effettuare il pagamento con le modalità di cui al precedente punto 1.1 eseguono il versamento mediante l'effettuazione di un bonifico in "EURO" in favore del Bilancio dello Stato al Capo 8 - Capitolo 1223, indicando:

a) codice BIC : BITAITRRENT;

b) causale del bonifico: generalità del soggetto tenuto al versamento dell'imposta, identificativo dell'aeromobile (marche di nazionalità e di immatricolazione), codice tributo e periodo di riferimento (così come indicati nella risoluzione di cui al punto 1.2);

c) IBAN – IT35 Z010 0003 2453 4800 8122 300, pubblicato sul sito internet della Ragioneria Generale dello Stato - Ministero dell'Economia e delle finanze www.rgs.mef.gov.it.

2. Flussi informativi

2.1 L'Agenzia delle entrate trasmette telematicamente le informazioni sui pagamenti eseguiti alle autorità preposte ai controlli dei versamenti effettuati.

Motivazioni

L'articolo 16, commi da 11 a 15-*bis*, del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, ha previsto l'applicazione di una imposta erariale sugli aeromobili privati di cui all'articolo 744 del codice della navigazione, immatricolati nel registro aeronautico nazionale, e sugli aeromobili non immatricolati nel registro aeronautico nazionale la cui sosta nel territorio italiano si protrae oltre quarantotto ore. Ai sensi del comma 15 del citato articolo 16, l'imposta è versata secondo modalità stabilite con provvedimento del Direttore dell'Agenzia.

Con il presente provvedimento sono, pertanto, stabilite le modalità di versamento dell'imposta erariale, da effettuarsi ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9

luglio 1997, n. 241, mediante utilizzo del modello “F24 versamenti con elementi identificativi”. I soggetti che sono impossibilitati ad utilizzare il modello F24 eseguono il versamento mediante l’effettuazione di un bonifico in “EURO” in favore del capitolo e articolo del bilancio dello Stato italiano.

Riferimenti normativi

Attribuzioni del Direttore dell’Agenzia delle Entrate

- decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300 (art. 57; art. 62; art. 66; art. 67, comma 1; art. 68, comma 1; art. 71 comma 3 lett. a); art. 73 comma 4);
- decreto del Ministro delle Finanze 28 dicembre 2000, n. 1390, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 9 del 12 gennaio 2001;
- statuto dell’Agenzia delle Entrate;
- regolamento di amministrazione dell’Agenzia delle Entrate.

Disciplina normativa di riferimento

- decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241 e successive modificazioni: “Norme di semplificazione degli adempimenti dei contribuenti in sede di dichiarazione dei redditi e dell’imposta sul valore aggiunto, nonché di modernizzazione del sistema di gestione delle dichiarazioni”, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 174 del 28 luglio 1997;
- decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (articolo 16, commi da 11 a 15-*bis*)

La pubblicazione del presente provvedimento sul sito internet dell’Agenzia delle Entrate tiene luogo della pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale ai sensi dell’articolo 1, comma 361, della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

Roma, 3 febbraio 2012

IL DIRETTORE DELL’AGENZIA
Attilio Befera*

* Firma autografa sostituita a mezzo stampa ai sensi dell’art. 3, comma 2, D.L.gs n. 39/1993