



Papers di
**DIRITTO
EUROPEO**

Preview

www.papersdidirittoeuropeo.eu
ISSN 2038-0461

*In corso di pubblicazione,
con adattamenti, nel
fascicolo 2023, n. 1*

DIRETTORE RESPONSABILE

Maria Caterina Baruffi (Ordinario di Diritto internazionale, Università di Bergamo).

COMITATO DI DIREZIONE

Francesco Bestagno (Ordinario di Diritto dell'Unione europea, Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano; Consigliere giuridico presso la Rappresentanza permanente d'Italia all'UE); **Andrea Biondi** (Professor of European Law e Director of the Centre of European Law, King's College London); **Fausto Pocar** (Professore emerito, Università di Milano); **Lucia Serena Rossi** (Ordinario di Diritto dell'Unione europea, Università di Bologna; Giudice della Corte di giustizia dell'Unione europea).

COMITATO SCIENTIFICO

Adelina Adinolfi (Ordinario di Diritto dell'Unione europea, Università di Firenze); **Elisabetta Bani** (Ordinario di Diritto dell'economia, Università di Bergamo); **Matteo Borzaga** (Ordinario di Diritto del lavoro, Università di Trento); **Susanna Cafaro** (Associato di Diritto dell'Unione europea, Università del Salento); **Laura Calafà** (Ordinario di Diritto del lavoro, Università di Verona); **Javier Carrascosa González** (Catedrático de Derecho Internacional Privado, Universidad de Murcia); **Luigi Daniele** (Ordinario di Diritto dell'Unione europea, Università di Roma "Tor Vergata"); **Angela Di Stasi** (Ordinario di Diritto internazionale, Università di Salerno); **Davide Diverio** (Ordinario di Diritto dell'Unione europea, Università di Milano); **Franco Ferrari** (Professor of Law e Director of the Center for Transnational Litigation, Arbitration, and Commercial Law, New York University); **Costanza Honorati** (Ordinario di Diritto dell'Unione europea, Università di Milano-Bicocca); **Paola Mori** (Ordinario di Diritto dell'Unione europea, Università "Magna Graecia" di Catanzaro); **Matteo Ortino** (Associato di Diritto dell'economia, Università di Verona); **Carmela Panella** (Ordinario di Diritto internazionale, Università di Messina); **Lorenzo Schiano di Pepe** (Ordinario di Diritto dell'Unione europea, Università di Genova); **Alessandra Silveira** (Profesora Asociada e Directora do Centro de Estudos em Direito da União Europeia, Universidade do Minho); **Eleanor Spaventa** (Ordinario di Diritto dell'Unione europea, Università "Bocconi" di Milano); **Stefano Troiano** (Ordinario di Diritto privato e Direttore del Dipartimento di Scienze giuridiche, Università di Verona); **Michele Vellano** (Ordinario di Diritto dell'Unione europea, Università di Torino).

Segretario: **Caterina Fratea** (Associato di Diritto dell'Unione europea e Direttore del Centro di documentazione europea, Università di Verona).

COMITATO DEI REVISORI

Stefano Amadeo (Ordinario di Diritto dell'Unione europea, Università di Trieste); **Bruno Barel** (Associato di Diritto dell'Unione europea, Università di Padova); **Silvia Borelli** (Associato di Diritto del lavoro, Università di Ferrara); **Laura Carpaneto** (Associato di Diritto dell'Unione europea, Università di Genova); **Marina Castellaneta** (Ordinario di Diritto internazionale, Università di Bari "Aldo Moro"); **Federico Casolari** (Ordinario di Diritto dell'Unione europea, Università di Bologna); **Gianluca Contaldi** (Ordinario di Diritto dell'Unione europea, Università di Macerata); **Matteo De Poli** (Ordinario di Diritto dell'economia, Università di Padova); **Giacomo di Federico** (Ordinario di Diritto dell'Unione europea, Università di Bologna); **Fabio Ferraro** (Ordinario di Diritto dell'Unione europea, Università di Napoli "Federico II"); **Daniele Gallo** (Ordinario di Diritto dell'Unione europea, LUISS Guido Carli); **Pietro Manzini** (Ordinario di Diritto dell'Unione europea, Università di Bologna); **Silvia Marino** (Associato di Diritto dell'Unione europea, Università dell'Insubria); **Francesca Ragno** (Associato di Diritto internazionale, Università di Verona); **Carola Ricci** (Associato di Diritto internazionale, Università di Pavia); **Giulia Rossolillo** (Ordinario di Diritto internazionale, Università di Pavia); **Vincenzo Salvatore** (Ordinario di Diritto dell'Unione europea, Università dell'Insubria); **Andrea Santini** (Ordinario di Diritto dell'Unione europea, Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano); **Cristina Schepisi** (Ordinario di Diritto dell'Unione europea, Università di Napoli "Parthenope"); **Martin Schmidt-Kessel** (Lehrstuhl für Deutsches und Europäisches Verbraucherrecht und Privatrecht sowie Rechtsvergleichung, Universität Bayreuth); **Chiara Enrica Tuo** (Ordinario di Diritto dell'Unione europea, Università di Genova).

COMITATO EDITORIALE

Diletta Danieli (Ricercatore t.d. di Diritto dell'Unione europea, Università di Verona); **Simone Marinai** (Associato di Diritto dell'Unione europea, Università di Pisa); **Teresa Maria Moschetta** (Associato di Diritto dell'Unione europea, Università di Roma Tre); **Rossana Palladino** (Associato di Diritto dell'Unione europea, Università di Salerno); **Cinzia Peraro** (Ricercatore t.d. di Diritto dell'Unione europea, Università di Bergamo); **Federica Persano** (Ricercatore di Diritto internazionale, Università di Bergamo); **Emanuela Pistoia** (Ordinario di Diritto dell'Unione europea, Università di Teramo); **Angela Maria Romito** (Associato di Diritto dell'Unione europea, Università di Bari "Aldo Moro"); **Sandra Winkler** (Associato di Diritto della famiglia, Università di Rijeka).

RESPONSABILE DI REDAZIONE

Isolde Quadranti (Documentalista, Centro di documentazione europea, Università di Verona).

I contributi sono sottoposti ad un procedimento di revisione tra pari a doppio cieco (*double-blind peer review*).

Gli aeromobili immatricolati in paesi non appartenenti all'Unione europea: aporie assicurative e fiscali

Ruggiero Cafari Panico*

SOMMARIO: 1. Considerazioni introduttive. – 2. La disciplina europea dell'obbligo assicurativo dell'aeromobile: il quesito iniziale. – 3. *Segue:* l'assicurazione dell'aeromobile immatricolato in uno Stato appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo. – 4. *Segue:* il caso dell'aeromobile immatricolato in uno Stato terzo. – 5. Il luogo di ubicazione del rischio e l'imposta sulle assicurazioni. – 6. Conclusioni: una possibile risposta al quesito iniziale.

1. Considerazioni introduttive.

Le considerazioni di seguito svolte sono dettate dall'esperienza maturata in merito all'assicurazione degli aeromobili, settore in cui regna al momento una significativa incertezza, tanto che fin da ora posso anticiparvi che le domande che mi sono poste, volte a risolvere le aporie esistenti, non hanno trovato al termine dell'indagine una risposta completa e definitiva.

Lo spunto iniziale mi è stato fornito dalla constatazione di come, fra le innumerevoli conseguenze dell'uscita del Regno Unito dall'Unione europea, particolarmente significativo sia stato l'impatto sulla libera prestazione dei servizi, in specie nel settore finanziario e, per quel che qui rileva, in quello assicurativo. Se poi si considera l'importanza che Londra ha avuto, con riguardo alla assicurazione degli aeromobili, all'interno del mercato unico, si giustifica la mia scelta di dedicare alcune, brevi riflessioni al tema, in particolare, dell'assicurazione di veicoli immatricolati in Paesi terzi, quale ora è il Regno Unito, anche sotto il profilo del trattamento fiscale.

Un ulteriore spunto, più immediato, proviene dalla lettura del documento dell'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) sul sistema di controlli relativi alla sicurezza degli aeromobili¹, con riguardo, in specie, all'attività di controllo sugli operatori

* Professore ordinario di Diritto dell'Unione europea nell'Università degli Studi di Milano.

Il presente contributo rielabora la relazione presentata in occasione della tavola rotonda dal titolo «Stato dell'arte e nuove sfide nel settore del trasporto aereo in Europa», tenutasi presso l'Università di Bergamo, l'11 novembre 2022, organizzata nell'ambito delle attività di ricerca del modulo Jean Monnet 2022-2025 “AIR-CARE” (*AIR transport law, Consumers And other Related issues in Europe*).

¹ Reperibile [online](#), in attuazione degli artt. 7, comma 3, e 8, comma 3, della circolare ENAC EAL-17A del 21 dicembre 2011, che reca il titolo «Attuazione del regolamento (CE) n. 785/2004 concernente i requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili e relativo regime sanzionatorio», reperibile [online](#).

esteri che abbiano la sede legale in un altro Stato membro dell'Unione europea (UE) o appartenente allo Spazio economico europeo (SEE)², oppure in uno Stato terzo.

L'attività di controllo dell'ENAC (Autorità italiana di vigilanza del settore) sugli operatori esteri si sviluppa mediante ispezioni documentali a bordo degli aeromobili effettuate presso gli aeroporti di transito secondo specifici programmi. Esse sono mirate alla verifica del possesso delle certificazioni ed abilitazioni dell'aeromobile, dell'operatore e del suo equipaggio.

Come precisa l'ENAC, nel caso degli aeromobili, fra i documenti che devono essere verificati, secondo un programma di campionatura stabilito dalla Direzione Generale e personalizzato dalle Direzioni Aeroportuali, vi sono quelli di assicurazione.

La verifica così prevista non dovrebbe presentare apparentemente problemi, sulla base della normativa vigente, per quanto riguarda gli operatori italiani. In realtà, la situazione si rivela, ad un esame più attento, non scevra da incertezze, quando ad essere assunto sia l'esercizio di un aeromobile immatricolato in un paese terzo.

2. La disciplina europea dell'obbligo assicurativo dell'aeromobile: il quesito iniziale.

Gli obblighi assicurativi del vettore italiano trovano la propria regolamentazione nel diritto unionale. Ai sensi, infatti, dell'art. 4 del regolamento n. 785/2004³, par. 1 e 2, l'esercizio dell'attività di vettore aereo comporta la stipula di un'assicurazione sulla responsabilità civile del vettore stesso.

Il regolamento si applica a tutti i vettori aerei e agli esercenti di aeromobili, comunitari e non, che «effettuino voli all'interno del territorio di uno stato membro [...] a destinazione o in provenienza dallo stesso, o che lo sorvolano» (art. 2, par. 1). In base al successivo art. 5, par. 1, i vettori aerei e, quando richiesto, gli esercenti di aeromobili «dimostrano di rispettare i requisiti assicurativi minimi» stabiliti dal regolamento «depositando presso le autorità competenti dello Stato membro interessato un certificato di assicurazione o fornendo un'altra prova di un'assicurazione valida». Ai fini dell'art. 5, in base al par. 2, «per Stato membro interessato si intende lo Stato membro che ha rilasciato la licenza al vettore aereo comunitario o lo Stato membro in cui è immatricolato l'aeromobile dell'esercente di aeromobili. Per i vettori aerei non comunitari e gli esercenti che utilizzano un aeromobile immatricolato al di fuori della Comunità, per Stato membro interessato si intende lo Stato membro verso il quale o dal quale sono effettuati i voli».

Secondo il regolamento n. 1008/2008⁴, del 24 settembre 2008, l'esercizio dell'attività di trasporto aereo (a titolo oneroso) di passeggeri, posta e/o merci, è

² Norvegia, Islanda e Lichtenstein.

³ [Regolamento \(CE\) n. 785/2004](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 aprile 2004, relativo ai requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili.

⁴ [Regolamento \(CE\) n. 1008/2008](#) del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei.

consentito, *ex art. 3*, comma 1, esclusivamente ai soggetti titolari di apposita licenza di esercizio, di cui viene disciplinato il rilascio. La licenza di esercizio è definita come un'abilitazione rilasciata dall'autorità competente a un'impresa, che consente di operare servizi aerei, secondo le modalità indicate nell'abilitazione. Quale requisito per accedere alla licenza, l'art. 4, lett. h), richiede che il vettore aereo abbia stipulato idonea copertura assicurativa ai sensi del regolamento n. 785/2004.

Il regolamento n. 1008/2008 ha trovato attuazione, per quanto necessario, nella circolare dell'ENAC EAL-16A del 23 dicembre 2015⁵, in base alla quale la licenza di esercizio all'attività di vettore aereo è rilasciata a condizione che l'impresa richiedente, *inter alia*, oltre ad avere uno o più aeromobili a titolo di proprietà e di locazione (*dry lease* o *wet lease*)⁶, abbia in Italia il principale centro dell'attività e rispetti i requisiti assicurativi di cui al regolamento n. 785/2004. Quest'ultimo, a sua volta, ha trovato attuazione con la circolare EAL-17A del 21 dicembre 2011, che si applica a tutti i vettori aerei e agli esercenti di aeromobili, comunitari e non, che effettuano voli con scali, inclusi quelli tecnici, all'interno del territorio italiano con destinazione o provenienza dallo stesso, salvo specifiche eccezioni, e che definisce i requisiti per soddisfare l'obbligo di assicurazione, *ex* regolamento n. 785/2004, per la responsabilità nel trasporto aereo per quanto concerne passeggeri bagagli, merci posta e terzi. Ai sensi dell'art. 6 della circolare, i soggetti destinatari del regolamento devono possedere un certificato di assicurazione redatto secondo uno dei tre modelli allegati alla circolare stessa, in cui si dimostri il possesso dei requisiti assicurativi minimi.

I vettori aerei, oltre a rispettare detti requisiti minimi, devono osservare una serie di adempimenti, precisamente: a) le imprese stabilite in Italia che richiedono una licenza di trasporto aereo, ai sensi del regolamento n. 1008/2008, «devono depositare presso ENAC un certificato di assicurazione»⁷, di cui all'art. 5, par. 1, del regolamento n. 785/2004⁸; e b) i titolari di licenza di trasporto aereo rilasciate dall'ENAC, in caso di utilizzo di aeromobili in *wet lease* (ossia, in base ad un contratto di noleggio con equipaggio), per ottenere la relativa autorizzazione, devono «depositare il certificato di assicurazione di propria pertinenza. Devono altresì depositare il certificato di assicurazione del locatore se questo sia extracomunitario»⁹.

⁵ La circolare reca il titolo «Licenza di esercizio di trasporto aereo», reperibile [online](#).

⁶ Per le varie ipotesi, quali locazione, leasing, noleggio, comodato, in relazione al rilascio della licenza, vedi art. 4, comma 1, lett. c), e art. 13, par. 1, del regolamento n. 1008/2008. Vedi anche art. 4, par. 2, del regolamento n. 785/2004.

⁷ Art. 7, comma 1, lett. a), della circolare EAL-17A.

⁸ Così anche art. 6, comma 1, lett. c), della circolare EAL-16A.

⁹ Art. 7, comma 1, lett. b) della circolare EAL-17A. Nella medesima disposizione si rileva come sia «prassi diffusa nel mercato che l'assicurazione per danni a terzi sulla superficie sia a carico del locatore (lessor), mentre quella dei passeggeri, bagagli e merci sia a carico del locatario (lessee). Entrambi i certificati di assicurazione devono essere, comunque, in originale o in copia autentica, tra i documenti di bordo del velivolo».

Il soggetto italiano titolare di una licenza di trasporto aereo rilasciata dall'ENAC deve dunque possedere, come stabilito dall'art. 941 e seguenti del Codice della navigazione¹⁰, una copertura assicurativa conforme al regolamento n. 785/2004 e alle prescrizioni dell'ENAC.

La domanda da porsi è quale sia la disciplina applicabile quando il vettore aereo italiano, cioè munito di licenza di trasporto aereo rilasciata dall'ENAC, che esercisca, sulla base di un titolo giuridico diverso dalla proprietà¹¹, un aeromobile immatricolato (o registrato)¹² in un paese terzo, quale, in via esemplificativa, il Regno Unito, abbia stipulato nello stesso paese terzo di immatricolazione dell'aeromobile l'assicurazione per la responsabilità civile del vettore, di cui all'art. 4 del regolamento n. 785/2004 e all'art. 941 del Codice della navigazione; ovvero, se nel caso in cui l'aeromobile sia immatricolato in uno Stato non appartenente né all'UE né allo SEE, e destinato a voli in Italia, il vettore italiano, titolare della licenza di trasporto aereo rilasciata dall'ENAC, possa soddisfare gli obblighi della circolare EAL-17A depositando il certificato di assicurazione dallo stesso stipulata nel paese terzo con una compagnia di assicurazione ivi autorizzata, ma non abilitata a svolgere attività assicurativa in Italia, sempre che detta assicurazione soddisfi i requisiti assicurativi richiesti dal regolamento n. 785/2004 e dalla stessa circolare EAL-17A¹³.

3. *Segue*: l'assicurazione dell'aeromobile immatricolato in uno Stato appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo.

Per rispondere al quesito ora formulato occorre verificare, in via generale, sulla base della normativa che governa l'esercizio di attività assicurativa in Italia, se una compagnia

¹⁰ [Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327](#), «Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione».

¹¹ Per un commento, M.P. LA SPINA, *Identificazione del vettore aereo e diritti del passeggero*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, del Trasporto e dell'Ambiente*, 2010, pp. 341-354; F. GASPARI, *La nuova Circolare ENAC sui requisiti assicurativi applicabili ai vettori aerei e agli esercenti di aeromobili e relativo regime sanzionatorio*, *ivi*, 2012, pp. 57-65; e A. MASUTTI e V. SCAGLIONE, *Il leasing di aeromobile*, in F. MORANDI (a cura di), *I contratti del trasporto*, Bologna, 2013, vol. 1, pp. 197-215, p. 209 ss.

¹² Le due nozioni sono intercambiabili: Corte di giustizia, sentenza del 15 aprile 2021, [causa C-786/19, The North of England P](#), EU:C:2021:276, punto 58.

¹³ Il quesito compare, in formulazione in parte diversa, fra quelli sottoposti alle parti interessate dalla Commissione, il 27 settembre 2007, nel documento di consultazione sull'applicazione del regolamento (CE) n. 785/2004: «indicare se solitamente [...] gli esercenti che utilizzano aeromobili immatricolati al di fuori dell'UE presentano un certificato di assicurazione o altro tipo di documentazione e, in questo caso, di quale tipo di documentazione si tratta e se essa venga accettata come prova di conformità da parte degli Stati membri». I risultati della consultazione compaiono nella comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio, *Requisiti applicabili agli esercenti di aeromobili nell'Unione europea – Relazione sull'applicazione del regolamento (CE) n. 785/2004*, [COM\(2008\)216 def.](#) del 24 aprile 2008, dove viene fatta unicamente menzione dei certificati standard di assicurazione e della possibilità di stipulare tramite broker, senza tuttavia che compaia alcun riferimento al fatto che debba trattarsi necessariamente di soggetti abilitati ad operare nei paesi dell'Unione, venendo lasciata ai singoli Stati la disciplina dell'attività assicurativa in essi svolta da compagnie di paesi terzi.

di assicurazione estera possa rilasciare valida copertura assicurativa al vettore aereo italiano, ossia al soggetto stabilito in Italia che ha ottenuto dall'ENAC la licenza di esercizio del trasporto aereo, distinguendo a seconda che si tratti di una compagnia comunitaria o meno.

L'operatività transfrontaliera (*cross border*) in ambito assicurativo discende dall'individuazione dello Stato di ubicazione del rischio, elemento determinante per definire il regime applicabile ad un'operazione di assicurazione¹⁴. Sulla base, infatti, di tale criterio vengono determinate le modalità di prestazione del servizio da parte di compagnie di assicurazione di un altro paese membro o di un paese estraneo all'Unione¹⁵.

Per l'individuazione dell'ubicazione del rischio, occorre riferirsi alla nozione fornita dall'art. 1, lettera fff), del CAP. Ai sensi di detta disposizione, per «Stato membro di ubicazione del rischio» si intende, tra l'altro: «2) lo Stato di cui alla lettera bbb) di immatricolazione, quando l'assicurazione riguardi veicoli di ogni tipo soggetti ad immatricolazione sia che si tratti di un veicolo con targa definitiva o targa temporanea; [...] 4) lo Stato di cui alla lettera bbb) in cui l'assicurato ha il domicilio, ovvero, se l'assicurato è una persona giuridica, lo Stato della sede della stessa alla quale si riferisce il contratto, in tutti i casi non esplicitamente previsti dai numeri da 1 a 3». Ove, per «Stato di cui alla lettera bbb)», si intende «uno Stato membro dell'Unione europea o uno Stato aderente allo Spazio economico europeo, come tale equiparato allo Stato membro dell'Unione europea».

La norma sostanzialmente riproduce il concetto di Stato di ubicazione del rischio introdotto a livello comunitario dalla direttiva 88/357¹⁶ e poi ribadito nella direttiva 2009/138¹⁷, cui viene data così attuazione nel nostro ordinamento.

La norma comunitaria fornisce un'indicazione «oggettiva» di Stato di ubicazione del rischio, in cui, ai fini della presente indagine, assumono rilevanza i due criteri, di cui rispettivamente all'art. 2, lettera d), secondo e quarto trattino, della direttiva 88/357, e ora all'art. 13, punto 13, lettere b) e d) della direttiva 2009/138. Ossia, per «Stato di ubicazione del rischio» si deve intendere, per espressa volontà del legislatore comunitario, «lo Stato membro di immatricolazione, quando l'assicurazione si riferisce a

¹⁴ [Comunicazione](#) interpretativa della Commissione, *Libera prestazione dei servizi e interesse generale nel settore delle assicurazioni*, del 16 febbraio 2000, par. 6.a).

¹⁵ Per le compagnie di assicurazione di paesi terzi, per le quali vige il divieto per le stesse di esercitare l'attività assicurativa in Italia in assenza di uno stabilimento nel territorio della repubblica, vedi art. 29, comma 1, del d.lgs. 7 settembre 2005, n. 209, [Codice delle assicurazioni private](#) (CAP): «[è] vietato all'impresa di un Paese terzo l'esercizio, nel territorio della Repubblica, dell'attività nei rami vita o nei rami danni in regime di libertà di prestazione di servizi».

¹⁶ [Direttiva 88/357/CE](#) del Consiglio, del 22 giugno 1988, che coordina le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative riguardanti l'assicurazione diretta diversa dall'assicurazione sulla vita, fissa le disposizioni volte ad agevolare l'esercizio effettivo della libera prestazione di servizi e modifica la direttiva 73/239/CEE

¹⁷ [Direttiva 2009/138/CE](#) del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, in materia di accesso ed esercizio delle attività di assicurazione e di riassicurazione (solvibilità II), come modificata dalla direttiva 2013/58/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013.

veicoli immatricolati di ogni tipo»; oppure, in via residuale, «in tutti i casi non esplicitamente previsti dalle lettere a), b) e c) lo Stato membro in cui si trova, a seconda dei casi: i) la residenza abituale del contraente; o ii) se il contraente è una persona giuridica, lo stabilimento del contraente al quale si riferisce il contratto»¹⁸.

Sotto questo profilo la normativa italiana di attuazione parrebbe però creare problemi sia interpretativi sia di possibile incompatibilità con il disposto della disciplina unionale. In base, infatti, alla lettera rrr), per «veicolo» si intende unicamente l'autoveicolo «destinato a circolare sul suolo». Diversamente, nella direttiva la lettera b) dell'art. 13, punto 13, nel riferirsi «a veicoli immatricolati di ogni tipo», include tutti i veicoli, compresi gli aeromobili¹⁹. Di conseguenza, la norma suppletiva per la determinazione del luogo in cui è situato un rischio di esercizio, di cui alla lettera d), i) e ii), si applica solo nel caso in cui il veicolo non sia immatricolato²⁰, cioè si tratti, nel linguaggio della Corte di giustizia, di un rischio che non sia «connesso in modo specifico a un immobile, a un veicolo o a un viaggio»²¹, venendo in tal caso posto l'accento sul luogo «in cui viene esercitata l'attività il cui rischio è coperto dal contratto»²².

Secondo quanto previsto dal combinato disposto delle lettere fff) e rrr) dell'art. 1 del CAP, gli aeromobili parrebbero, invece, esclusi dall'ambito di applicazione del criterio di cui al n. 2 della stessa lettera fff) e soggetti, al criterio residuale di cui al successivo n. 4, ovvero «la sede dell'assicurato cui si riferisce il contratto». In realtà, la formulazione della norma è la medesima della direttiva, con la sola specificazione, irrilevante, che «si tratti di un veicolo con targa definitiva o targa temporanea». La locuzione «di ogni tipo» va dunque letta insieme all'art. 2, comma 3, n. 5 dello stesso CAP, che, ai fini della classificazione dei rischi nel ramo danni, elenca diverse categorie di veicoli, tra cui i «veicoli aerei». La locuzione «veicoli immatricolati di ogni tipo» prescinde perciò dalla nozione restrittiva di veicolo di cui alla lettera rrr) e comprende invece tutti i tipi di veicolo elencati nel menzionato art. 2. Tale soluzione, peraltro, si imporrebbe comunque sulla base di una interpretazione (conforme) comunitariamente orientata della locuzione in esame, con la conseguenza che, nel caso degli aeromobili immatricolati in un altro paese membro, quello è il luogo di ubicazione del rischio.

Dubbi potrebbero sorgere per l'aeromobile immatricolato in un paese terzo, ove si ritenesse applicabile la clausola residuale, che, tuttavia, assumerebbe così un significato

¹⁸ Art. 13, punto 13, lettera d), della direttiva 2009/138.

¹⁹ Corte di giustizia, sentenza del 15 aprile 2021, causa C-786/19, cit., punto 62, con espresso riferimento alle navi, ma riferibile anche agli aeromobili anch'essi rientranti nella nozione di «veicoli di ogni tipo». La domanda pregiudiziale verteva sull'interpretazione dell'art. 2, lett. d), secondo trattino della direttiva 88/357, che è di formulazione sostanzialmente identica a quella dell'art. 13, punto 13, lett. d), della direttiva 2009/138, cui può perciò applicarsi la giurisprudenza afferente alla prima.

²⁰ *Ivi*, punto 61.

²¹ Corte di giustizia, sentenza del 17 gennaio 2019, [causa C-74/18, A Ltd](#), EU:C:2019:33, punto 30.

²² Corte di giustizia, sentenza del 14 giugno 2001, [causa C-191/99, Kvaerner plc](#), EU:C:2001:332, punto 46.

ben più ampio di quello attribuibile alla analoga formulazione della direttiva che, secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia, comprende tutti (e solo) i veicoli non immatricolati. A mio avviso, nel contesto della normativa vigente, non sono però rinvenibili indicazioni di sorta in tal senso e, in particolare, la definizione (limitativa) di cui alla lettera rrr) non può essere letta come restrittiva dell'ambito di applicazione della lettera fff) dell'art. 1 del CAP.

4. Segue: il caso dell'aeromobile immatricolato in uno Stato terzo.

Alla luce delle considerazioni finora svolte, si prospettano due possibili soluzioni per il caso in cui l'aeromobile sia immatricolato in uno Stato terzo.

Secondo una prima interpretazione, nel caso del velivolo immatricolato in uno Stato terzo, l'Italia non potrebbe mai essere considerata Stato membro di ubicazione del rischio, in base a quanto previsto, a livello comunitario, dall'art. 13, punto 13, lettera b), della direttiva 2009/138 e, in ambito nazionale, dall'art. 1, lettera fff), n. 2) del CAP, presupponendo entrambe le disposizioni che il veicolo sia comunque immatricolato in uno Stato membro, e non invece anche in Stati terzi. Lo stesso accadrebbe ove si trattasse invece di individuare, in via residuale, lo Stato membro di ubicazione, in virtù del disposto, a livello comunitario, dall'art. 13, punto 13, lettera d), della direttiva 2009/138, e, a livello nazionale, dell'art. 1, lettera fff), n. 4), del CAP. L'applicazione del criterio della sede dell'assicurato cui si riferiscono i contratti di assicurazione, al fine di stabilire lo Stato di ubicazione del rischio, è infatti possibile solo quando si tratti di veicoli non soggetti all'obbligo di immatricolazione negli Stati membri²³.

In altri termini, l'applicazione del criterio dello «Stato di ubicazione del rischio», di cui all'art. 13, comma 1, n. 13, lettera b), della dir. 2009/138 e all'art. 1, lettera fff), n. 2), del CAP, sarebbe possibile solo nel caso in cui il veicolo sia immatricolato in uno Stato membro. Nel caso invece di velivolo immatricolato in uno Stato terzo, la relativa attività assicurativa esulerebbe dall'ambito di applicazione della normativa unionale, non risultando applicabile nemmeno la disciplina residuale. Pertanto, l'assicurazione di un aeromobile immatricolato in un paese terzo potrebbe essere conclusa con qualsivoglia compagnia di assicurazione italiana od estera, anche eventualmente non autorizzata a svolgere l'attività assicurativa in Italia.

Secondo una diversa prospettazione, la lett. d) andrebbe invece interpretata nel senso che, in tutti i casi in cui si discuta di un rischio localizzato all'interno dell'Unione, laddove non soccorra per i veicoli il criterio di cui alla lett. b), vale a dire

²³ Corte di giustizia, sentenza del 17 gennaio 2019, causa C-74/18, cit., punto 27. Vedi anche sentenza del 14 giugno 2001, causa C-191/99, cit., punto 46. Per l'uso impreciso dei termini «contraente» e «assicurato» nelle diverse versioni linguistiche delle norme di diritto derivato in materia assicurativa, vedi le conclusioni dell'Avvocato generale Jacobs, presentate il 18 gennaio 2001, [causa C-191/99](#), *Kvaerner plc*, EU:C:2001:36, punto 24.

l'immatricolazione in uno degli Stati membri, opererebbe il criterio residuale della stessa lettera d); con la conseguenza che, nel caso di vettore stabilito in Italia, con riferimento all'assicurazione del rischio per il quale è rilasciata la licenza ad operare dall'Ente regolatore italiano, l'Italia dovrebbe essere considerata quale Stato membro di ubicazione del rischio e l'attività assicurativa sarebbe perciò svolta in Italia.

Deporrebbero in tal senso le seguenti considerazioni. Anzitutto, il fatto che il criterio di territorialità collegato all'immatricolazione non possa essere applicato non significa che in questi casi non si possa ragionare su altri criteri di collegamento, tenendo conto del fatto che il criterio in questione ha una valenza specifica per i rapporti tra imprese operanti all'interno dell'Unione secondo i regimi di libera prestazione in esso previsti.

Il rischio assicurativo è, poi, strettamente dipendente dall'esistenza di una normativa comunitaria e nazionale che impone l'obbligo per il vettore aereo nazionale di stipulare una copertura assicurativa idonea per le finalità di cui al regolamento n. 785/2004. La copertura assicurativa è, infatti, condizione perché il soggetto ottenga la licenza di esercizio del trasporto aereo dall'autorità italiana: da un lato, essa è imposta in base al regolamento perché vi è scalo o partenza del velivolo all'interno di uno Stato membro; dall'altro, solo un soggetto stabilito in Italia, che abbia il centro principale della propria attività in Italia, può ottenere la licenza dall'ENAC. La polizza assicurativa è dunque prevista per obbligo di legge e deve essere prodotta «a fini d'uso», vale a dire all'autorità regolatoria competente per soddisfare gli adempimenti dalla stessa previsti. In tal caso si configurerebbe, dunque, un criterio ulteriore di determinazione del luogo di ubicazione del rischio per la specifica ipotesi dell'immobile immatricolato all'estero, quando la copertura assicurativa sia obbligatoriamente richiesta dalla normativa interna ai fini amministrativi.

Infine, come osservato, la stessa riferibilità del criterio di cui alla lettera fff) agli aeromobili non implica necessariamente che vi debbano essere inclusi anche gli aeromobili immatricolati in paesi terzi, potendosi ritenere che di fatto il legislatore nazionale abbia voluto introdurre per gli aeromobili di paesi terzi un criterio distinto da quello di immatricolazione, riservato agli aeromobili dei paesi membri, per riportare invece i primi sotto l'applicazione del criterio residuale basato sulla sede dell'assicurato.

Per gli aeromobili immatricolati in un paese terzo si configurerebbe così una ipotesi di ubicazione del rischio in Italia, basato sulla sede del contraente assicurato, che si aggiungerebbe, in via interpretativa, a quelle previste dalla direttiva, seppur in modo residuale.

Quest'ultima conclusione non mi pare condivisibile, anche solo sul piano letterale, oltre che su quello sistematico, sussistendo ragionevoli motivi per ritenere che né il legislatore comunitario né quello italiano abbiano inteso assoggettare alla disciplina, rispettivamente, comune e domestica la fattispecie dell'assicurazione di velivoli

immatricolati in Stati terzi. Ciò nondimeno resta sicuramente un margine di incertezza sul piano ermeneutico che si accresce ove si consideri che, come si avrà modo di osservare, riconducendo i velivoli immatricolati in paesi terzi nell'ambito di applicazione della clausola residuale di cui all'art. 1, lettera fff), n. 4) del CAP, si perverrebbe ad una soluzione apparentemente coerente con la disciplina delle imposte sulle assicurazioni, secondo un'interpretazione, ormai risalente e peraltro criticabile, data dall'Agenzia delle Entrate.

Volendo trarre delle prime conclusioni dall'indagine finora svolta, il quesito iniziale non mi pare trovi una risposta definitiva, potendosi trarre dalla disciplina generale indicazioni favorevoli ad entrambe le possibili prospettazioni, anche se, secondo il noto brocardo *ubi lex voluit dixit, ubi noluit tacuit*, il silenzio della legge mi fa propendere, in assenza di una specifica disposizione per la individuazione dell'ubicazione del rischio nel caso di velivoli immatricolati in uno Stato terzo, per la non applicazione della disciplina assicurativa interna, non soccorrendo a colmare la lacuna l'*analogia legis*.

5. Il luogo di ubicazione del rischio e l'imposta sulle assicurazioni.

L'individuazione dello Stato di immatricolazione del velivolo, quale Stato di ubicazione del rischio ai fini della sua assicurazione, è il frutto della scelta del legislatore comunitario di voler fornire un criterio «oggettivo», anche per evitare in particolare oneri o duplicazioni di natura fiscale. Per il legislatore comunitario, infatti, in base all'art. 157, par. 1, della direttiva 2009/138, relativo all'imposizione dei premi di assicurazione, «[f]atta salva un'ulteriore armonizzazione, ogni contratto di assicurazione è sottoposto esclusivamente alle imposte indirette e agli oneri parafiscali gravanti sui premi di assicurazione nello Stato membro in cui il rischio è situato o nello Stato membro dell'impegno»²⁴.

Con riferimento specifico al caso dell'aeromobile, va tuttavia osservato che, ai fini assicurativi, il legislatore comunitario ha utilizzato, in via esclusiva, il criterio del luogo di ubicazione del rischio; sul piano fiscale, invece, come rilevato dall'Avvocato generale Rantos²⁵, il legislatore dell'Unione ha introdotto disgiuntivamente entrambi i criteri, vale a dire quello dello stabilimento del contraente, se persona giuridica, in aggiunta a quello dell'ubicazione del rischio, lasciando lo Stato membro libero di declinarne l'utilizzo, a seconda delle diverse fattispecie impositive, fermo restando il divieto di doppia imposizione. Nell'ipotesi, dunque, che il legislatore nazionale assoggetti ad imposizione sulla base della localizzazione del contraente al quale si riferisce il contratto di

²⁴ Per «Stato membro dell'impegno» deve intendersi, ai sensi dell'art. 13, punto 14, della direttiva 2009/138, «lo Stato membro in cui si trova: a) la residenza abituale del contraente; b) se il contraente è una persona giuridica, lo stabilimento del contraente al quale si riferisce il contratto».

²⁵ Conclusioni presentate il 27 gennaio 2021, [causa C-786/19](#), *The North of England P*, EU:C:2021:67, punto 62.

assicurazione, ivi è dovuta ogni imposta indiretta od onere parafiscale gravante sui premi, senza che un altro Stato membro, in cui sia stato adottato invece il criterio dell'immatricolazione del velivolo, possa successivamente esercitare la propria potestà impositiva.

Il problema sorge, dunque, anche sotto il profilo fiscale, quando lo Stato membro adotti il criterio del luogo di ubicazione del rischio e questo non sia localizzato all'interno dell'Unione (o dello SEE), in quanto il velivolo è immatricolato in un paese terzo. Alla stessa stregua, se lo scopo è quello di escludere il rischio di doppia imposizione, con l'individuazione dello Stato (membro) cui è attribuita la titolarità del potere impositivo, nulla viene detto per il caso in cui il velivolo, soggetto ad imposizione nello Stato di stabilimento del contraente, lo sia anche nel paese (terzo) di immatricolazione.

In merito, va ricordato che, sul piano assicurativo, per l'aeromobile non opera il criterio residuale dello Stato membro di stabilimento del contraente assicurato e quindi, se assicurato nel paese terzo di immatricolazione, si tratta di attività assicurativa che esula dall'ambito di applicazione della direttiva 2009/138. Sul piano fiscale, invece, essendo stata adottata una soluzione parzialmente difforme, si pone la questione se il criterio dello stabilimento sia destinato ad operare come criterio residuale laddove non soccorra il criterio del luogo di ubicazione del rischio, come accade, appunto, per i velivoli immatricolati in un paese terzo. La volontà del legislatore comunitario sarebbe quella di assicurare comunque l'assoggettamento all'imposta sui premi di assicurazione, collegando, in via residuale, l'evento impositivo alla sede del contraente assicurato. A mio avviso, nulla nella direttiva porta a ritenere che un criterio (fiscale) sia suppletivo rispetto all'altro, venendo essi posti sullo stesso piano e venendo rimessa ogni scelta, anche in merito ad un loro eventuale concorso alternativo o anche successivo, al legislatore nazionale. Soprattutto, la direttiva non si preoccupa delle vicende relative allo Stato terzo, lasciando, anche sotto questo profilo, al singolo Stato membro ogni decisione al riguardo.

Venendo perciò ora a considerare la normativa fiscale del nostro paese, si rileva come il nostro legislatore non abbia ritenuto applicabili agli aeromobili e, in generale, ai veicoli immatricolati o registrati in Italia, entrambi i criteri, ma solo il primo – quello dell'ubicazione del rischio –, senza peraltro prevedere alcuna specifica disposizione per l'ipotesi in cui il veicolo sia immatricolato in un paese terzo.

L'art. 1 della legge 29 ottobre 1961, n. 1216 («Nuove disposizioni tributarie in materia di assicurazioni private e di contratti vitalizi»)²⁶, stabilisce l'ambito oggettivo di applicazione dell'imposta sulle assicurazioni, precisando che sono soggette a tale imposta, tra l'altro, «b) le assicurazioni riguardanti veicoli, navi od aeromobili

²⁶ Come modificato dall'art. 28 (Imposta sulle assicurazioni) del decreto legislativo 15 gennaio 1992, n. 49, in attuazione della direttiva 88/357, ora sostituita sul punto dall'art. 157, par. 1, della direttiva 2009/138, di analogo contenuto. La legge è reperibile [online](#).

immatricolati o registrati in Italia»; nonché «e) le assicurazioni contro i danni diverse da quelle indicate alle precedenti lettere [...], quando il contraente ha nel territorio della Repubblica il proprio domicilio, ovvero, se trattasi di persona giuridica, la sede o lo stabilimento cui si riferisce il contratto o cui sono addette le persone assicurate».

La disposizione non fa espresso riferimento al concetto di Stato di ubicazione del rischio, ora contenuto nell'art. 157 della direttiva 2009/138, ma raggiunge il medesimo risultato introducendo direttamente i criteri di applicazione dell'imposta con riferimento alle diverse fattispecie assicurative di cui all'art. 13, punto 13 della stessa direttiva, con le modifiche ritenute opportune in sede di adattamento, tra cui, in particolare, il riferimento all'Italia come Stato di immatricolazione/registrazione. Viene altresì prevista alla lettera e) una norma residuale di chiusura che indica, per «le assicurazioni contro i danni diverse da quelle indicate alle precedenti lettere», la sede, se persona giuridica, del contraente²⁷.

Si ripropone così, in sede interpretativa, lo stesso problema affrontato con riguardo alla formulazione dell'art. 13 della direttiva. Con la conseguenza che, nel caso in cui un soggetto italiano abbia stipulato un'assicurazione su un aeromobile immatricolato in un paese estero (comunitario o non comunitario), l'art. 1 sopra citato può essere interpretato nel senso che tale assicurazione non è soggetta all'imposta sulle assicurazioni italiana, in quanto non sarebbe soddisfatto lo specifico presupposto, sancito dalla lettera b) dell'art. 1 della legge, del dover essere l'aeromobile immatricolato in Italia.

In altri termini, secondo tale interpretazione, per le assicurazioni concernenti i veicoli, e quindi gli aeromobili, l'unico presupposto per l'applicazione dell'imposta è quello dell'essere il bene immatricolato in Italia. Non sarebbe, quindi, possibile assoggettare l'assicurazione all'imposta sulla base degli altri presupposti indicati all'art. 1 e, in particolare, di quello (residuale) dettato dalla lettera e), concernente «le assicurazioni contro i danni diverse da quelle indicate alle precedenti lettere». Tale espressa indicazione andrebbe, infatti, intesa nel senso che, nel caso in esame, debba trattarsi di assicurazioni contro i danni concernenti rischi non riferiti a veicoli, navi o aeromobili immatricolati. In tal modo si finirebbe per attribuire alla disposizione fiscale un ambito di applicazione che coincide con quello dell'attività assicurativa, basandosi entrambi sui medesimi criteri connessi all'ubicazione del rischio. In tal senso si è espressa, del resto, la Corte di giustizia che nella sentenza *A Ltd* del 17 gennaio 2019²⁸, dove viene affermato che l'art. 157, par. 1, primo comma, della direttiva 2009/138 deve essere interpretato in combinato disposto con l'art. 13, punto 13, lettera d), ii), della stessa direttiva²⁹. Analogamente, ma con riferimento alla disciplina previgente, la Corte si è

²⁷ Nel CAP compare all'art. 1, lettera fff), n. 4), il termine «assicurato». In merito all'uso terminologico, vedi, *supra*, nota 23.

²⁸ Corte di giustizia, sentenza del 17 gennaio 2019, causa C-74/18, cit.

²⁹ *Ivi*, punto 43.

pronunciata nella sentenza *The North of England P*³⁰, statuendo che le disposizioni sulla competenza in materia impositiva devono essere interpretate tenendo «in debito conto l'obiettivo di eliminare le distorsioni di concorrenza tra imprese di Stati membri diversi che offrono servizi assicurativi, il quale implica l'eliminazione del rischio di doppia imposizione e di elusione dell'imposta, privilegiando un'interpretazione che garantisca che il rischio in questione sia localizzato in un solo Stato membro e che si basi su un'accezione del criterio di localizzazione del rischio che poggi su elementi concreti e materiali piuttosto che su criteri giuridici»³¹. Il che significa che il riferimento, come criterio impositivo, allo «Stato membro in cui il rischio è situato» va letto in combinato disposto con l'art. 13, in modo che la competenza a tassare i premi è dello Stato di immatricolazione quale Stato in cui il rischio è situato.

Quanto ora osservato, nel senso di una interpretazione del luogo di ubicazione del rischio ai fini fiscali coerente con la nozione accolta ai fini assicurativi, non risolve tuttavia il problema, già accennato, posto dal fatto che il citato art. 157 contiene il riferimento anche al criterio dello stabilimento del contraente. Il ricorso a quest'ultimo criterio potrebbe, infatti, di per sé ricondurre sotto la potestà impositiva italiana anche il caso del velivolo immatricolato in un paese terzo, ma nella disponibilità (proprietà, locazione o noleggio) di un operatore italiano che provvede alla sua assicurazione.

L'interpretazione parallela e concordante dei criteri utilizzati in ambito assicurativo e fiscale è connessa ad esigenze, quale l'evitare il rischio di una doppia imposizione, strettamente legate alla comune appartenenza all'Unione, senza che una medesima necessità sussista, di per sé, nei riguardi di paesi terzi. Nulla, dunque, nella direttiva comunitaria impone, a rigore, di utilizzare gli stessi criteri nei riguardi di paesi estranei allo spazio economico europeo per i quali non sussiste necessariamente la medesima esigenza di evitare il rischio di una doppia imposizione. Analogamente, però, nulla nella stessa direttiva vieta allo Stato di estendere, per propria scelta, ai paesi terzi il criterio dell'immatricolazione ai fini di stabilire la potestà impositiva, come pure di disciplinare la questione nel modo ritenuto invece più opportuno. Nel caso del legislatore italiano, la questione non è stata espressamente considerata e, pertanto, nel silenzio della norma, circa eventuali limitazioni del suo ambito spaziale di applicazione, l'onere impositivo è ricollegabile al solo caso di velivolo immatricolato in Italia, senza che intervenga, nell'ipotesi di immatricolazione in un paese terzo, il criterio sussidiario della localizzazione (stabilimento) del contraente.

Di fronte alla possibile incertezza interpretativa può soccorrere il riferimento alla disciplina previgente. Nella sua formulazione originale, dal combinato disposto degli artt. 1 e 2 della legge in esame, ora oggetto rispettivamente di modifica ed abrogazione, risultava, infatti, che gli aeromobili di «nazionalità estera» erano soggetti ad imposizione

³⁰ Corte di giustizia, sentenza del 15 aprile 2021, causa C-786/19, cit.

³¹ *Ivi*, punto 72.

in Italia unicamente in caso «d'uso» («quando dell'assicurazione sia fatto uso in Italia»), vale a dire, secondo la definizione contenuta nell'art. 2, «quando le polizze, i certificati e gli altri atti comprovanti l'assicurazione: a) si presentano o si producono nei procedimenti civili davanti l'Autorità giudiziaria, ordinaria o speciale, o nei procedimenti in sede giurisdizionale amministrativa o davanti agli arbitri; b) sono inseriti o riportati in tutto o in parte in fatti pubblici, in atti privati soggetti a registrazione, in atti delle Cancellerie e degli Uffici giudiziari, delle pubbliche amministrazioni o in quelli degli Enti pubblici o comunque in atti presentati per la registrazione».

È però da escludere che l'utilizzo in procedimenti amministrativi, quale quello per il rilascio della licenza al vettore italiano, possa essere considerato un caso «d'uso» nella accezione della norma ora abrogata, configurandosi esso più propriamente come un onere, stante l'obbligatorietà del deposito.

La norma è stata modificata per adeguarsi, come sopra osservato, al nuovo contesto normativo creato dalle direttive succedutesi nel tempo che hanno introdotto fra i paesi dell'UE il concetto di ubicazione del rischio al fine di identificare lo Stato di imposizione e quindi di evitare la doppia imposizione, ma il riferimento al testo previgente può essere utile per interpretare l'attuale disciplina vigente nel caso in cui l'aeromobile sia immatricolato all'estero, nel senso che già sotto quella regolamentazione l'ipotesi che l'aeromobile fosse «straniero», ovvero, con linguaggio attuale, immatricolato in un paese terzo, non escludeva di per sé la possibilità di imposizione in Italia dei premi quando occorre produrre la relativa polizza assicurativa per fini «d'uso», ma al tempo stesso limitava tale ipotesi eccezionale a circostanze che non ricorrono nella fattispecie in esame. Già, dunque, sotto la disciplina previgente, modificata peraltro nell'ottica di adempiere ad obblighi relativi ai rapporti con altri Stati membri dell'Unione, i premi relativi alla assicurazione di un aeromobile immatricolato in un paese terzo non erano assoggettabili ad imposizione in Italia.

Nel senso dell'imponibilità in Italia si è invece espressa l'Agenzia delle Entrate nella risoluzione del 13 marzo 2007, n. 50/E³², che fornisce un'interpretazione del criterio residuale dell'art. 1 della legge n. 1216/1961 diversa da quella da me prospettata e tale da ricondurre a tassazione in Italia fattispecie assicurative che sarebbero invece escluse sulla base di quanto in precedenza osservato. Infatti, nella risoluzione, «con riferimento alla questione di merito concernente il trattamento tributario dei premi corrisposti per i contratti assicurativi per la copertura dei rischi relativi al corpo e alla macchina della nave e per la copertura della responsabilità civile verso terzi di navi registrate all'estero, si evidenzia che presupposto dell'imposta sulle assicurazioni è la prestazione del servizio assicurativo reso da un soggetto a ciò abilitato nello svolgimento dell'attività d'impresa».

Preso poi atto che l'art. 1 della legge n. 1216/1961, con riguardo all'ambito di applicazione dell'imposta ordinaria sulle assicurazioni, si riferisce, alla lettera b), a

³² Reperibile [online](#).

veicoli, navi od aeromobili «immatricolati o registrati in Italia», l' Agenzia ne trae motivo, in sede di interpretazione della clausola di chiusura, di cui alla lettera e), per desumerne un criterio generale che estende l'onere impositivo a tutti i casi che non siano compresi nelle lettere precedenti. Fra cui appunto, si annovera, secondo questa lettura, l'ipotesi che l'aeromobile sia immatricolato in un altro paese che può essere sia appartenente all'UE oppure allo SEE sia ad essi estraneo; con la differenza che, nel primo caso, l'imposta non sarà dovuta se l'aeromobile è registrato in uno di quei paesi, mentre, nel secondo caso, nulla esclude che possa verificarsi una doppia imposizione.

L'Agenzia delle Entrate ha, infatti, affermato che «[d]al disposto della lettera e) [il riferimento è alla lettera e) dell'art. 1, della legge 29 ottobre 1961, n. 1216] si evince, con riferimento alle assicurazioni contro i danni aventi tipologia diversa rispetto a quelle previste dalla [...] lettera b) [il riferimento è alla lettera b dello stesso art. 1], ossia diverse rispetto a quelle riguardanti le navi immatricolate in Italia, che il presupposto di applicabilità del tributo vada individuato in relazione alla localizzazione territoriale del contraente, a nulla rilevando che le navi assicurate siano state immatricolate o registrate in Paesi esteri»³³.

L'Amministrazione finanziaria «aggiusta» poi tale conclusione, alla luce del fatto che la norma interna deve «correlarsi» con la disciplina comunitaria, in base alla quale, per i veicoli immatricolati in un altro Stato membro, quest'ultimo va inteso quale Stato di ubicazione del rischio, fermo restando che, per espressa disposizione della direttiva, deve escludersi una duplicazione di imposte indirette sui premi. Nel caso di specie, «riguardante una società residente in Italia che ha immatricolato l'imbarcazione in altro Stato», deve pertanto escludersi «che l'imposta, già assolta in altro Stato membro della UE, possa essere richiesta in pagamento anche in Italia»³⁴.

Resta il fatto che dalla risoluzione si ricava che, al di fuori del regime speciale previsto dalla normativa comunitaria, ove, cioè, non possa essere applicata la previsione relativa allo Stato di immatricolazione, in quanto tale Stato non sia membro dell'Unione europea, ad intervenire è il criterio (residuale) della localizzazione territoriale del contraente.

Questa conclusione è stata oggetto di censura³⁵ da parte della Commissione tributaria provinciale di Roma nella sentenza del 31 maggio 2011. Discostandosi dall'orientamento espresso nella succitata risoluzione n. 50, la Commissione ha infatti ritenuto non accoglibile la tesi secondo cui «il criterio della territorialità della riscossione dell'imposta riferita al contraente avente sede in Italia prevale in relazione all'ubicazione

³³ Risoluzione del 13 marzo 2007 n. 50, cit., p. 2.

³⁴ *Ivi*, p. 3.

³⁵ Vedi M. PROCOPIO, *L'assicurazione nei rami trasporto aereo, corpi e r.c. aeromobili: il principio di territorialità ai fini dell'applicabilità dell'imposta sulle assicurazioni*, in *Diritto ed economia dell'assicurazione*, 2011, n. 4, pp. 1339-1345.

del rischio quando si tratta di navi od aeromobili non registrati in Italia»³⁶. Deve invece ritenersi che «il criterio per determinare lo Stato che dispone del potere impositivo è quello della localizzazione del rischio», ovvero lo Stato di immatricolazione. Il criterio territoriale dell'immatricolazione porterebbe, dunque, ad escludere la possibilità di imposizione in Italia per un aeromobile registrato all'estero sia questo un paese dell'Unione (e dello SEE) o meno³⁷, senza che possa intervenire la clausola residuale che individua il presupposto di applicabilità del tributo in relazione alla localizzazione territoriale del contraente.

6. Conclusioni: una possibile risposta al quesito iniziale.

Sulla base delle considerazioni svolte sono prospettabili due soluzioni. Secondo una prima prospettazione, si potrebbe concludere che, nel caso di un vettore italiano, titolare di licenza di trasporto aereo rilasciata dall'ENAC, che presti i propri servizi per il tramite di aeromobili immatricolati in paesi terzi, l'Italia sarebbe lo Stato di ubicazione del rischio ai fini dell'assicurazione di cui al regolamento n. 785/2004. Ciò comporterebbe, come conseguenza, che, ai fini della disciplina del CAP, la copertura assicurativa in oggetto potrà essere stipulata unicamente con una compagnia assicurativa autorizzata all'esercizio dell'attività assicurativa nel nostro paese. Dovrà quindi trattarsi di una compagnia di assicurazione italiana, comunitaria (operante in regime di libera prestazione di servizi ovvero con stabilimento in Italia) o non comunitaria, ma in tale ultimo caso la stessa deve risultare stabilita in Italia.

È però possibile, a mio avviso, una diversa e più corretta conclusione. Sulla base dell'interpretazione che viene fornita dalla Corte di giustizia del significato da attribuire alla clausola residuale di cui all'art. 13 della direttiva 2009/138, è infatti da escludere che vi sia attività assicurativa all'interno dell'Unione nel caso di aeromobile immatricolato, ad esempio, nel Regno Unito ed assicurato a Londra. È anche vero che la medesima disposizione potrebbe essere diversamente interpretata a seconda che la fattispecie in esame sia o meno «di origine comunitaria». Con riguardo, cioè, a fattispecie che non ricadono nell'ambito di applicazione della normativa armonizzata, l'interpretazione della Corte non sarebbe in sé vincolante per il legislatore nazionale, potendo quest'ultimo, ove

³⁶ Nello stesso senso, Commissione tributaria regionale del Lazio, sentenza del 22 marzo 2011, n. 69, con la precisazione che il legislatore italiano non ha operato «alcuna distinzione tra navi battenti bandiera di stati comunitari e navi battenti bandiera di Stati extracomunitari».

³⁷ Nel senso che «non sia possibile applicare l'imposta italiana né in relazione alle assicurazioni dei danni inerenti ai veicoli aerei, né alle assicurazioni dei rischi della responsabilità civile derivante dall'uso di questi ultimi, in quanto entrambe le assicurazioni concorrono all'universalità dei rischi derivanti dalla navigazione di un corpo (l'aeromobile) che non risulta essere stato immatricolato in Italia», M. PROCOPIO, *op. cit.*, secondo il quale «l'inapplicabilità delle imposte sulle assicurazioni per i beni di cui trattasi, immatricolati in altri Stati sia dell'Unione europea che terzi, spetta, indipendentemente dall'analogo regime tributario previsto nel Paese di localizzazione dei beni medesimi e non è, quindi, limitata ai soli casi di imposizione nei Paesi ove risulta immatricolato il bene di cui trattasi» (p. 1341).

lo ritenesse – ma non risulta lo abbia fatto –, introdurre un trattamento differenziato per gli aeromobili non immatricolati in un paese membro dell'Unione o del SEE, ai fini della determinazione dell'ubicazione del rischio, rilevante anche per l'abilitazione della compagnia di assicurazione contraente l'eventuale polizza.

L'assenza di distinguo da parte del legislatore, o anche solo nella prassi applicativa, fa però propendere, secondo gli usuali canoni ermeneutici, per una applicazione unitaria ed indifferenziata della disposizione interna, coerente con la normativa comunitaria. In assenza di una specifica previsione normativa, si deve perciò ritenere sufficiente, per le finalità assicurative dell'aeromobile, che la polizza soddisfi i requisiti posti dalla legislazione europea.

Va anche ricordato che, come ipotizzato nell'art. 7 della circolare EAL-17A, in caso di utilizzo di aeromobili in base a noleggio con equipaggio (*wet lease*), il vettore italiano è tenuto a depositare, oltre al certificato di assicurazione di propria pertinenza, anche il certificato di assicurazione da stipulato dal locatore, nel caso in cui quest'ultimo sia extracomunitario. Il nostro ordinamento già contempla, dunque, un'ipotesi di «uso», *lato sensu*, di polizze concluse, anche tramite broker, con compagnie non abilitate ad operare all'interno del mercato unico, ma nondimeno conformi alla prescrizione amministrativa, a prescindere dal luogo di immatricolazione dell'aeromobile.

Per quanto concerne poi i profili fiscali, risulta evidente come il parallelismo fra ambito assicurativo e ambito fiscale perseguito dalla Commissione, al fine di evitare duplicazioni di imposta, non necessariamente deve ricorrere anche con riguardo ai paesi terzi. In altri termini, non necessariamente il luogo di ubicazione del rischio è coincidente ai fini degli adempimenti richiesti dalle rispettive normative. Sulla base, infatti, della risoluzione dell'Agenzia delle Entrate n. 50/2007, nel caso di aeromobili immatricolati in un paese terzo, la lettera e) dell'art. 1 della legge n. 1216/1961 andrebbe interpretata e applicata nel senso che, per le assicurazioni riguardanti, in quel caso, navi, ma lo stesso vale per gli aeromobili, il presupposto di applicabilità del tributo vada individuato in relazione alla localizzazione territoriale del contraente, a nulla rilevando il fatto che le navi assicurate siano state immatricolate o registrate in Paesi esteri.

In altri termini, nel caso dell'aeromobile immatricolato in un paese terzo, l'imposta sarebbe dovuta laddove comunque vi sia un nesso di territorialità tra l'assicurazione e il contraente/assicurato. Al riguardo, potrebbe infatti ritenersi che la specifica obbligazione del vettore italiano di stipulare l'assicurazione prevista dal regolamento n. 785/2004, per ottenere la licenza di trasporto aereo dall'autorità italiana (ENAC), soddisfi il presupposto della territorialità «italiana» del rischio, che rende applicabile l'imposta sulle assicurazioni *ex art. 1, comma 1, lettera e)*, della legge n. 1216/1961. Si tratterebbe, cioè, di una assicurazione «riferita» al contraente italiano, sempre che si aderisca alla interpretazione per cui l'assicurazione di aeromobili non immatricolati in Italia rientri

nell'ambito di applicazione della clausola residuale, oppure la si consideri comunque, ai fini fiscali, una ipotesi particolare di localizzazione del rischio in Italia.

Il risultato cui così si perviene, di estendere gli oneri impositivi all'assicurazione di aeromobili immatricolati in paesi terzi, non è però condivisibile. In merito, valgono le stesse perplessità già manifestate con riguardo all'attività assicurativa, che indurrebbero ad una diversa soluzione, quale quella prospettata dalla Commissione tributaria regionale del Lazio. Soprattutto non vi è alcuna indicazione della volontà del legislatore di trattare in maniera differenziata i profili assicurativi e fiscali di aeromobili immatricolati in un paese terzo rispetto a quelli immatricolati in uno Stato membro (o SEE).

L'applicazione del criterio di territorialità incontrerebbe comunque, come già rilevato, una deroga nel caso in cui l'aeromobile sia immatricolato in un altro paese dell'UE, trovando applicazione il disposto comunitario di cui all'art. 157 della direttiva 2009/138, in base al quale ogni contratto di assicurazione è sottoposto esclusivamente alle imposte indirette e agli oneri parafiscali gravanti sui premi di assicurazione nello Stato membro in cui il rischio è situato o in quello in cui il contraente è stabilito, a seconda della scelta del legislatore nazionale. Da ciò consegue, da un lato, il divieto della doppia imposizione fiscale all'interno di Stati membri, e, dall'altro, che, con riguardo alle assicurazioni relative a navi/aeromobili/veicoli immatricolati in paesi terzi, è il singolo Stato membro a disciplinare la fattispecie e le sue conseguenze sul piano fiscale. Resta inteso che, in assenza di diversa indicazione da parte del legislatore nazionale in sede di attuazione della normativa comunitaria, il criterio utilizzato ai fini della determinazione della potestà impositiva in Italia troverebbe applicazione anche per i veicoli, di ogni tipo, immatricolati in Paesi terzi, escludendone di fatto l'assoggettamento ad imposta nel nostro paese.

In definitiva, come inizialmente accennato, le aporie applicative possono trovare una loro risposta, che risulta però parziale e soprattutto lascia ancora adito a dubbi sul piano della concreta applicazione, in attesa di un intervento vuoi della giurisprudenza vuoi del legislatore o degli Enti di regolazione che risolva i profili ancora controversi.

ABSTRACT: La relazione esamina le questioni relative agli obblighi assicurativi del vettore italiano che esercisce un velivolo registrato in un paese terzo (non appartenente all'Unione europea e allo Spazio economico europeo), nonché le relative implicazioni sul piano fiscale. L'opinione dell'autore è che, coincidendo il luogo di ubicazione del rischio con il paese di immatricolazione del velivolo, l'assicurazione di un velivolo registrato in un paese terzo ricade al di fuori dell'ambito di applicazione della disciplina europea. Alla stessa stregua i premi di assicurazione di un veicolo registrato al di fuori dell'Unione europea non sono soggetti a tassazione in Italia. Questa conclusione non è tuttavia priva di incertezze sul piano applicativo.

PAROLE CHIAVE: velivolo; immatricolazione; paese terzo; assicurazione; tassazione.

Airplanes registered in countries outside the European Union: insurance and tax aporias

ABSTRACT: The report examines issues relating to the insurance obligations of the Italian carrier operating an airplane registered in a third country (i.e. not belonging to European Union and EEA) as well as the related tax implications. The opinion of the author is that, since the place in which the risk is situated means the Member State of registration of the vehicle, the insurance of an airplane registered in a third country falls outside the scope of application of the European legislation. In the same way the insurance premiums of a vehicle registered outside the EU are not subject to taxation in Italy. However, this conclusion is not without uncertainties on the application level.

KEYWORDS: airplane; registration; third country; insurance; taxation.