Sentenza del 21/11/2022 n. 34253 - Corte di Cassazione - Sezione/Collegio 5

Testo

Testo:

p. 1.1 EL AL Linee Aeree Israeliane propone otto motivi di ricorso per la cassazione della sentenza in epigrafe indicata, con la quale la commissione tributaria regionale, a conferma della prima decisione, ha ritenuto legittimo l'avviso di accertamento notificatole dalla Regione Lazio per il pagamento per l'anno (---) (maggio-dicembre) dell'Imposta Regionale sulle Emissioni Sonore degli Aeromobili (IRESA) in fase di decollo ed atterraggio; tributo di scopo già istituito dallo Stato L. n. 342 del 2000, ex artt. 90 segg. e poi trasferito alle Regioni L. n. 68 del 2011, ex art. 8.

La commissione tributaria regionale, in particolare, ha osservato che:

- l'imposta in questione non si poneva in contrasto con la Direttiva n. 30/2002/CE istitutiva di norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità, dal momento che non si trattava di direttiva incondizionata nè sufficientemente dettagliata ovvero self-executing, con la conseguenza che gli ordinamenti nazionali erano facoltizzati a discrezionalmente selezionare le misure tutte ugualmente utili a conseguire il massimo beneficio ambientale con il minor costo, tra i quali, appunto, anche la possibilità di istituire tributi del tipo qui in esame;

- neppure, l'imposta in questione si poneva in contrasto con la Costituzione, dal momento che a decorrere dal 1 gennaio 2013 essa era stata trasformata in tributo proprio regionale D.Lgs. n. 68 del 2011, ex art. 8 ed in tal senso la Regione Lazio l'aveva legittimamente recepita mediante L.R. n. 2 del 2013 con sua introduzione a partire dal 1 maggio 2013;

- a seguito delle indicazioni AGCOM sugli effetti distorsivi della concorrenza derivante dalla eventuale adozione di diverse aliquote tra le varie Regioni, il legislatore nazionale aveva ritenuto di fissare un'aliquota massima del tributo mediante il D.L. n. 145 del 2013 convertito nella L. n. 9 del 2014 (assetto normativo vagliato dalla C.Cost. con sent. 13/2015), sicchè la conformità della previsione regionale ai principi statali doveva ritenersi limitata alla misura massima del tributo, ferma invece restando la discrezionalità delle Regioni (visto anche L. n. 42 del 2009, art. 7, comma 1, lett. e) sul federalismo fiscale) quanto a destinazione del gettito;

- legittimamente il tributo era posto a carico dei vettori aerei anche se il relativo introito concorreva ex lege in massima parte (90 %) alla fiscalità regionale generale;

- infondata era la pretesa della società di vedersi applicare, per l'anno (Omissis), le minori aliquote successivamente introdotte dal legislatore nazionale con il suddetto D.L. n. 145 del 2013

conv. in L. n. 9 del 2014, stante anche il principio generale di irretroattività della norma tributaria L. n. 212 del 2000, ex art. 3 e la rilevanza del momento perfezionativo del presupposto impositivo ((---)).

p. 1.2 Resiste con controricorso la Regione Lazio, la quale eccepisce preliminarmente la inammissibilità del ricorso per cassazione per violazione dell'art. 366 c.p.c., n. 3), stante la mancata, seppur concisa, ricostruzione dei fatti di causa (modalità e motivi del ricorso originario in opposizione agli avvisi; costituzione in giudizio ed eccezioni della Regione; ricostruzione dell'esito e delle motivazioni della sentenza di primo grado; illustrazione dei motivi di appello e sintesi della sentenza impugnata).

Fissato all'udienza pubblica odierna, il ricorso è stato trattato in camera di consiglio, in base alla disciplina dettata dal D.L. n. 137 del 2020, art. 23, comma 8-bis, conv. in L. n. 176 del 2020, e dal sopravvenuto D.L. n. 228 del 2021, art. 16, comma 1, conv. in L. n. 15 del 2022, senza l'intervento in presenza del Procuratore Generale, che ha depositato conclusioni scritte, e dei difensori delle parti, che non hanno fatto richiesta di discussione orale.

Il Procuratore Generale ha chiesto il rigetto del ricorso osservando in particolare che:

- il legislatore regionale mantiene discrezionalità nel disciplinare il tributo proprio della Regione, seppure nel rispetto dell'aliquota massima e nell'ambito dei principi di coordinamento fissati dal legislatore statale;

- la quantificazione dell'imposta dovuta risulta, nella specie, conforme alla legge, anche considerato l'avvenuto rimborso dell'eccedenza versata dalla compagnia aerea;

- non sussiste contrasto con la direttiva n. 30/2002/CE la quale pone una scelta discrezionale nell'ambito di una gamma di varie misure idonee allo scopo di tutela ambientale, così da non potersi considerare fonte normativa sufficientemente dettagliata, auto-esecutiva ed immediatamente precettiva per il legislatore interno.

p. 2. Con il primo, secondo e terzo motivo di ricorso la società deduce violazione e falsa applicazione di legge in riferimento al D.L. n. 145 del 2013, art. 13, comma 15 bis, conv. in L. n. 9 del 2014 (oltre che della citata sentenza C. Cost. 13/2015). Ciò per non avere il giudice regionale considerato che la applicazione retroattiva delle minori aliquote trovava giustificazione nel fatto che il tetto massimo stabilito dal legislatore nazionale (0,50 Euro/t) era stato recepito con L.R. n. 11 del 2015, la quale espressamente si sostituiva alle ben maggiori aliquote di cui al previgente L.R. n. 2 del 2013, art. 5 comma 6 (primo motivo); che il recepimento di legge era operativo dal 22.2.2014 e, dunque, da data anteriore all'attività di accertamento-liquidazione qui espletata dalla Regione (avviso emesso il 10.12.2015) (primo motivo); che l'adeguamento era stato stabilito a seguito e per effetto della citata sent. C.Cost. 13/2015, incidente sui rapporti non esauriti, anche ad evitare distorsioni della concorrenza tra gli scali aeroportuali (secondo motivo); che, per costante giurisprudenza amministrativa, la legge regionale in contrasto con quella statale in materia di competenza statale esclusiva (come la concorrenza) doveva ritenersi automaticamente abrogata (terzo motivo).

Con il quarto motivo di ricorso si deduce - ex art. 360 c.p.c., comma 1, n. 3) - violazione e falsa applicazione del D.Lgs. n. 13 del 2005 con riguardo all'attuazione della direttiva n. 30/2002/CE (istitutiva di "norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità"). Ciò per avere il giudice di appello erroneamente ritenuto conforme al diritto UE l'imposta in oggetto (disciplinata dalla L.R. Lazio n. 2 del 2013) nonostante che quest'ultima non costituisse che una delle modalità adottabili dagli ordinamenti nazionali per contrastare e limitare l'inquinamento acustico aereo - come stabilito dal p. 1.4 della Direttiva, attuato dal D.Lgs. n. 13 del 2005, all. 2, par. 1.4 lett. h), secondo cui la tassa sul rumore si poneva nell'ambito della descrizione delle misure attuate per attenuare le emissioni acustiche - e che la LR ignorasse del tutto le prescrizioni della Direttiva. In alternativa alla diretta disapplicazione della norma regionale interna, si imponeva la devoluzione di questione interpretativa pregiudiziale ex art. 267 TFUE. Con il quinto motivo di ricorso si lamenta - ex art. 360 c.p.c., comma 1, n. 3) - violazione e falsa applicazione della Direttiva n. 30/2002/CE, sotto il profilo (fatto oggetto di quesito per la rimessione pregiudiziale alla Corte di Giustizia ex art. 267 TFUE) della incompatibilità del tributo con la suddetta direttiva nella parte in cui la LR consentirebbe l'applicazione dell'imposta in questione senza la previa determinazione, da parte della Regione, di un piano complessivo di misure volte a contenere le emissioni sonore aeree negli scali aeroportuali e nelle zone limitrofe, secondo quanto stabilito dall'allegato II alla Direttiva stessa, e ciò previa adozione di tutta una serie di adempimenti a ciò strumentali (monitoraggio dell'inquinamento acustico specifico, obiettivi di contenimento del medesimo, analisi costi-benefici e conformazione dell'imposizione al minor costo possibile per il vettore, termine di applicazione dell'imposta).

Con il sesto e settimo motivo di ricorso si lamenta violazione e falsa applicazione della L. n. 342 del 2000, degli artt. 90 e 92 anche alla luce di quanto affermato dalla Corte Costituzionale con la sentenza n. 13/2015. Ciò perchè la Regione Lazio non aveva destinato il tributo (se non per il 10 % del gettito, L.R. n. 2 del 2013, ex art. 5, comma 10) agli scopi di finalità ambientale ai quali la legge statale lo conformava. La finalizzazione del tributo alla fiscalità regionale generale, come evincibile all'art. 5 cit., si poneva in contrasto non solo con gli scopi assegnati al tributo stesso dal legislatore statale, ma anche con i principi di coordinamento della finanza pubblica e con i vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario ex artt. 117 Cost., comma 3 e art. 119 Cost.; anche considerato che la materia della tutela ambientale rientrava nella competenza statale esclusiva (art. 117, comma 1, lett.). Da qui la richiesta di sollevare incidente di costituzionalità del suddetto art. 5 cit..

Con l'ottavo motivo di ricorso si lamenta - ex art. 360 c.p.c., comma 1, nn. 3) e 4 - omessa pronuncia nonchè violazione e falsa applicazione degli artt. 3 (uguaglianza del carico impositivo), 53 (universalità dell'imposta) e 119, comma 2 (razionalità e ragionevolezza dell'attività legislativa) Cost., sotto il profilo, non vagliato ovvero erroneamente disatteso dalla Commissione Tributaria Regionale, dell'addebito dell'imposta in questione ai soli vettori aerei, nonostante che il relativo gettito fosse per il 90% destinato alla fiscalità generale della Regione, così da dover ragionevolmente essere posta a carico di tutti i cittadini che si avvantaggiavano degli interventi ad essa riconducibili (L.R. n. 2 del 2013, art. 5, comma 10). Da qui la richiesta di sollevare incidente di costituzionalità.

p. 3. L'eccezione di inammissibilità del ricorso, così come opposta dalla Regione Lazio, va respinta.

Si è in effetti più volte stabilito (da ultimo, Cass. n. 6611/22, in attuazione di quanto già osservato da Cass. SSUU n. 11308/14) che: "Il ricorso per cassazione in cui manchi completamente l'esposizione dei fatti di causa e del contenuto del provvedimento impugnato è inammissibile; tale mancanza non può essere superata attraverso l'esame delle censure in cui si articola il ricorso, non essendone garantita l'esatta comprensione in assenza di riferimenti alla motivazione del provvedimento censurato, nè attraverso l'esame di altri atti processuali, ostandovi il principio di autonomia del ricorso per cassazione".

E tuttavia, è proprio in base all'adattamento di questo indirizzo al caso concreto che deve affermarsi come il ricorso della Compagnia pur connotato da una rievocazione dei fatti di causa estremamente succinta ed essenziale - non precluda in alcun modo l'esatta comprensione degli elementi fondamentali della controversia, del nucleo argomentativo sotteso alle varie doglianze e della ragione decisoria di cui si chiede la cassazione.

Va d'altra parte considerato che il requisito legale dell'esposizione dei fatti di causa (art. 366 c.p.c., comma 1, n. 3)) va inteso in funzione del su richiamato principio di autonomia del ricorso per cassazione il quale, a sua volta, deve essere valutato secondo parametri concreti di immediata, concentrata ed esauriente intelligibilità del perimetro delle questioni devolute alla Corte, anche in relazione al tenore motivazionale e decisionale della sentenza impugnata.

Orbene, nel caso di specie non può dirsi che la rievocazione dei fatti di causa da parte della ricorrente sia a tal punto carente da pregiudicare questa ineludibile finalità, anche considerato che da essa è comunque dato evincere con sufficiente completezza l'iter osservato dalla lite nei gradi precedenti, anche nei suoi passaggi decisori di merito.

E tanto più ciò va affermato in ragione della natura prettamente tecnico-giuridica che, fin dal ricorso introduttivo, la controversia ha assunto, con riguardo ai vari profili di (asserita) illegittimità dell'imposta pretesa che si ritrovano, nel ricorso per cassazione, tutti puntualmente ed efficacemente ripercorsi secondo i suddetti caratteri legali.

p. 4.1 Venendo ai motivi di ricorso, se ne ritiene opportuna la trattazione congiunta, riferendosi essi a vari aspetti di affermata illegittimità dell'imposta tra loro logicamente e giuridicamente connessi ed interdipendenti.

Si tratta di doglianze infondate.

Sul piano della ricostruzione storico-normativa dell'imposta in esame si osserva, per quanto qui di interesse, che:

- l'istituzione comunitaria di norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità, è avvenuta con la Direttiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 26 marzo 2002, (poi abrogata dal Regolamento n. 598 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 aprile 2014, ma vigente ratione temporis), secondo la quale: (art. 1) "Obiettivi. Gli obiettivi della presente direttiva sono:

a) stabilire norme affinchè la Comunità faciliti l'introduzione di restrizioni operative in maniera coerente a livello aeroportuale in modo da limitare o ridurre il numero di persone significativamente interessate dagli effetti nocivi del rumore; b) fornire un quadro che tuteli i requisiti del mercato interno; c) promuovere lo sviluppo della capacità aeroportuale in armonia con l'ambiente; d) facilitare il raggiungimento di obiettivi specifici di abbattimento acustico a livello dei singoli aeroporti; e) consentire la scelta delle misure tra quelle disponibili allo scopo di ottenere il massimo beneficio ambientale nel modo più efficiente in termini di costi." L'Allegato II alla Direttiva contiene poi (p. 1.4) una descrizione delle misure per ridurre il rumore degli aeromobili già attuate: "ad esempio, informazioni sulla pianificazione e gestione del territorio; programmi di isolamento acustico; procedure operative quali PANS-OPS; restrizioni operative come limiti di rumore, limiti/coprifuoco notturni, tariffe per il rumore; uso preferenziale della pista, percorsi/traccia preferenziali per il rumore e monitoraggio del rumore";

- la disciplina UE è stata attuata in Italia con il D.Lgs. 17 gennaio 2005, n. 13 (Attuazione della direttiva 2002/30/CE relativa all'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari) ma lo specifico intervento di natura tributaria risale alla Legge Istitutiva 21 novembre 2000, n. 342 ("Misure in materia fiscale") il cui art. 90 stabiliva: "Istituzione dell'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili. 1. A decorrere dall'anno 2001 è istituita l'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili civili il cui gettito è destinato prioritariamente al completamento dei sistemi di monitoraggio acustico e al disinquinamento acustico e all'eventuale indennizzo delle popolazioni residenti delle zone A e B dell'intorno aeroportuale come definite dal decreto del Ministro dell'ambiente del 31 ottobre 1997, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 267 del 15 novembre 1997. L'imposta stabilita nella misura di cui all'art. 92 è dovuta ad ogni regione o provincia autonoma per ogni decollo ed atterraggio dell'aeromobile civile negli aeroporti civili. (...) 3. La ripartizione del gettito dell'imposta viene effettuata al proprio interno da ciascuna regione e provincia autonoma sulla base dei programmi di risanamento e di disinquinamento acustico presentati dai comuni dell'intorno aeroportuale ed elaborati sui dati rilevati dai sistemi di monitoraggio acustico realizzati in conformità al decreto del Ministro dell'ambiente del 20 maggio 1999, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 225 del 24 settembre 1999. (...)". Disponeva l'art. 91 L. cit. che: " (Soggetto obbligato ed esenzioni) 1. Il soggetto obbligato al pagamento dell'imposta di cui all'art. 90 è l'esercente dell'aeromobile, il quale provvede al versamento su base trimestrale, entro il quinto giorno del mese successivo ad ogni semestre. 2. Sono esclusi dal pagamento dell'imposta i voli di Stato, sanitari e di emergenza." Secondo l'art. 92 L. cit.: "(Determinazione e versamento dell'imposta). 1. L'imposta di cui all'art. 90 è determinata, sulla base dell'emissione sonora dell'aeromobile civile come indicata nelle norme sulla certificazione acustica internazionale, nelle seguenti misure: a) classe 1: Lire 479 per ogni tonnellata o frazione di tonnellata per le prime 25 tonnellate e lire 631 per ogni successiva tonnellata o frazione di peso massimo al decollo per i velivoli subsonici a reazione e ad elica senza certificazione acustica; b) classe 2: Lire 359 per ogni tonnellata o frazione di tonnellata per le prime 25 tonnellate e Lire 473 per ogni successiva tonnellata o frazione di peso massimo al decollo per i velivoli subsonici a reazione aventi le caratteristiche indicate nel capitolo 2 dell'allegato XVI alla Convenzione internazionale per l'aviazione civile, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, di cui al D.Lgs. 6 marzo 1948, n. 616; c) classe 3: Lire 120 per ogni tonnellata o frazione di tonnellata per le prime

25 tonnellate e Lire 158 per ogni successiva tonnellata o frazione di peso massimo al decollo per i velivoli subsonici a reazione aventi le caratteristiche indicate nel capitolo 3 dell'allegato XVI alla Convenzione citata alla lett. b) del presente comma e ad elica muniti di certificazione acustica. 2. Le misure di cui al comma 1 possono, con legge delle regioni o delle province autonome interessate, essere elevate fino al 15 per cento nel caso che il decollo o l'atterraggio dell'aeromobile avvenga nelle fasce orarie di maggiore utilizzazione, individuate dal Ministro dei trasporti e della navigazione con proprio decreto. 3. Entro il 1 gennaio 2004, il Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro dell'ambiente, verifica, sulla base dei dati forniti dalle regioni, se e in che misura le finalità indicate all'art. 90, comma 1 siano state realizzate con l'utilizzo del gettito già acquisito. In caso di esito positivo, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro dell'ambiente e con il Ministro delle finanze, sentita la Conferenza permanente per i rapporti fra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, le misure dell'imposta indicate al comma 1 possono essere modificate";

- con il D.Lgs. 6 maggio 2011, n. 68 (Disposizioni in materia di autonomia di entrata delle regioni a statuto ordinario e delle province, nonchè di determinazione dei costi e dei fabbisogni standard nel settore sanitario) si è stabilita l'attribuzione dell'imposta alle Regioni come tributo proprio: art. 8, comma 1 D.Lgs. cit.: "Ulteriori tributi regionali. 1. Ferma la facoltà per le regioni di sopprimerli, a decorrere dal 1 gennaio 2013 sono trasformati in tributi propri regionali la tassa per l'abilitazione all'esercizio professionale, l'imposta regionale sulle concessioni statali dei beni del demanio marittimo, l'imposta regionale sulle concessioni statali per l'occupazione e l'uso dei beni del patrimonio indisponibile, la tassa per l'occupazione di Spa zi ed aree pubbliche regionali, le tasse sulle concessioni regionali, l'imposta sulle emissioni sonore degli aeromobili (...)";

- la Regione Lazio ha in effetti istituito ex novo il tributo, con la relativa tariffa, per effetto della suddetta previsione statale e previa abrogazione della previgente disciplina: L.R. Lazio 29 aprile 2013, n. 2, art. 5, Legge finanziaria regionale per l'esercizio 2013. "Imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili civili - IRESA. Abrogazione della L.R. 28 aprile 2006, n. 4, art. 45 relativo all'imposta regionale sulle emissioni sonore di aeromobili. 1. Ai sensi del D.Lgs. 6 maggio 2011, n. 68, art. 8 (...) e successive modifiche, a decorrere dal 1 maggio 2013 l'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili civili (IRESA), di cui alla L. 21 novembre 2000, n. 342, artt. 90 e ss. (Misure in materia fiscale), è istituita quale tributo proprio regionale. 2. Il presupposto dell'IRESA è costituito dalle emissioni sonore prodotte dagli aeromobili civili sia in fase di decollo sia in fase di atterraggio. 3. L'IRESA è dovuta per ogni singolo decollo ed ogni singolo atterraggio negli aeroporti situati nel territorio regionale: a) dagli esercenti di aeromobili che svolgono servizi di trasporto pubblico, aerotaxi o altre attività di tipo commerciale in aeroporti con certificazione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) o gestiti direttamente dall'ENAC, in conformità a quanto previsto dal "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti" emanato dall'ENAC il 21 ottobre 2003 e successive modifiche; b) dagli esercenti di aeromobili ad ala fissa ad uso privato il cui peso massimo al decollo sia pari o superiore a 4,5 tonnellate; c) dagli esercenti di aeromobili ad ala rotante ad uso privato il cui peso massimo al decollo sia pari o superiore a 2,5 tonnellate. (...) 5. La misura dell'IRESA è determinata in riferimento: a) al peso massimo dell'aeromobile al decollo; b) al livello di emissioni sonore dell'aeromobile accertato,

secondo gli standard di certificazione internazionali ICAO (International civil aviation organization), dal paese in cui risulta immatricolato l'aeromobile, avendo come riferimento la metodologia di calcolo riportata nei capitoli II, III e IV dell'annesso 16, volume I, alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale dell'ICAO, di seguito denominato annesso. 6. Ai sensi del comma 5, l'IRESA si applica nelle seguenti misure: (...) 10. Le maggiori entrate derivanti dal presente articolo, pari a 37 milioni di Euro per l'anno (Omissis), a 55 milioni per l'anno (Omissis) e a 13,5 milioni per ciascuna annualità del triennio (---), sono iscritte nella Tipologia 10102 "Tributi indiretti" nell'ambito del Titolo 1 "Entrate correnti di natura tributaria, contributiva e perequativa" e sono destinate in misura pari al 10 per cento al trasferimento in conto capitale e/o spesa corrente ai comuni che ricadono nelle zone A e B, come indennizzo alle popolazioni residenti dell'intorno aeroportuale, al fine di limitare l'inquinamento acustico e ambientale, zone definite dal decreto del Ministro dell'ambiente 31 ottobre 1997 (Metodologia di misura del rumore aeroportuale), pubblicato nella Gazzetta ufficiale del 15 novembre 1997, n. 267;

- al fine di evitare che la diversificazione regionale delle tariffe comportasse alterazioni del regime di libera concorrenza tra gli scali aeroportuali variamente ubicati, il legislatore statale è intervenuto con il D.L. 23 dicembre 2013, n. 145, conv. in L. 21 febbraio 2014, n. 9, il cui art. 13, comma 15 bis prescrive: "Disposizioni urgenti per EXPO 2015, per i lavori pubblici ed in materia di trasporto aereo. Al fine di evitare effetti distorsivi della concorrenza tra gli scali aeroportuali e di promuovere l'attrattività del sistema aeroportuale italiano, anche con riferimento agli eventi legati all'EXPO 2015, nella definizione della misura dell'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili civili (IRESA), di cui alla L. 21 novembre 2000, n. 342, artt. 90 e ss. il valore massimo dei parametri delle misure IRESA non può essere superiore a Euro 0,50. Fermo restando il valore massimo sopra indicato, la determinazione del tributo è rimodulata tenendo conto anche degli ulteriori criteri della distinzione tra voli diurni e notturni e delle peculiarità urbanistiche delle aree geografiche prospicienti i singoli aeroporti." - in sede di conformazione alla prescrizione statale, la Regione Lazio ha quindi emanato la L.R. n. 11 del 2015, il cui art. 2 fissa le tariffe massime rettificate: "Adeguamento alle disposizioni contenute nel D.L. 23 dicembre 2013, n. 145, art. 13, comma 15-bis, convertito con modificazioni dalla L. 21 febbraio 2014, n. 9, relativo a disposizioni urgenti in materia di trasporto aereo. 1. A decorrere dal 22 febbraio 2014, alla L.R. 29 aprile 2013, n. 2, art. 5 relativo all'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili civili IRESA, sono apportate le seguenti modifiche: a) la lett. a) del comma 6 è sostituita dalla seguente: a) per gli aeromobili con propulsione ad elica, tariffa forfettaria di 0,42 Euro, per ogni tonnellata o frazione di tonnellata di peso massimo al decollo, con la sola eccezione degli aeromobili con certificazione acustica rispondente ai parametri fissati dal capitolo IV dell'annesso per i quali si applica la tariffa di cui alla lett. c), n. 3);"; b) la lett. b) del comma 6 è abrogata; c) alla lett. c) del comma 6 le parole: "e peso massimo al decollo superiore a 25 tonnellate" sono soppresse; d) il n. 1) lett. c) del comma 6 è sostituito dal seguente: "1) aeromobili di classe A, rispondenti ai parametri fissati dal capitolo II dell'annesso: 0,48 Euro per ogni tonnellata o frazione di tonnellata di peso massimo al decollo;" e) il n. 2) lett. c) del comma 6 è sostituito dal seguente: "2) aeromobili di classe B, rispondenti ai parametri fissati dal capitolo III dell'annesso: 0,45 Euro per ogni tonnellata o frazione di tonnellata di peso massimo al decollo;";

f) il n. 3) lett. c) del comma 6 è sostituito dal seguente: "3) aeromobili di classe C, rispondenti ai parametri fissati dal capitolo IV dell'annesso: 0,40 Euro per ogni tonnellata o frazione di tonnellata di peso massimo al decollo;";

g) alla lett. d) del comma 6 le parole: "2,50 Euro" sono sostituite dalle seguenti: "0,50 Euro" (...);

- la norma statale di riduzione del massimo tariffario (D.L. n. 145 del 2013, art. 13 comma 15 bis conv. c.m. L. n. 9 del 2014 cit.) è stata sottoposta, su questione promossa dalla stessa Regione Lazio, al vaglio del giudice delle leggi, il quale ha concluso (sent. C.Cost. n. 13 del 2015) nel senso della infondatezza: - "in riferimento all'art. 119 Cost., commi 1 e 2, in relazione al D.Lgs. n. 68 del 2011, art. 11 e della L. n. 196 del 2009, art. 19 nella parte in cui stabilisce una nuova e più ridotta aliquota per la determinazione del valore massimo dell'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili civili (IRESA), senza prevedere l'onere, inteso come minore entrata, a carico dei bilanci regionali e le necessarie misure compensative. La configurazione dell'IRESA quale "tributo proprio regionale" esclude, infatti, la necessità di misure compensative ai sensi della L. n. 42 del 2009, art. 7, comma 1, lett. b), giacchè tale disposizione le prevede soltanto per altri tributi regionali. Nel senso che l'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili civili (IRESA) è configurata quale "tributo proprio regionale", v. la citata sentenza n. 18/2013". "in riferimento all'art. 119 Cost., comma 2 nella parte in cui stabilisce una nuova e più ridotta aliquota per la determinazione del valore massimo dell'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili civili (IRESA). La disposizione impugnata presenta molteplici finalità, tutte rientranti nella competenza legislativa statale. Essa infatti, prevedendo non un'aliquota unica, ma un'aliquota massima modulabile da tutte le Regioni sulla base dei criteri legislativamente indicati, detta una norma di coordinamento (e non di dettaglio), resa necessaria dalle finalità concorrenziali espressamente enunciate e concretamente perseguite dalla stessa disposizione. L'imposta in esame, inoltre, originariamente finalizzata a promuovere il disinquinamento acustico in relazione al traffico aereo, ha mantenuto uno scopo specifico, il quale tuttora comprende finalità attinenti alla tutela dell'ambiente (art. 117 Cost., comma 2, lett. s)"; - ed infine "in riferimento all'art. 120 Cost., per violazione del principio di leale collaborazione - nella parte in cui stabilisce una nuova e più ridotta aliquota per la determinazione del valore massimo dell'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili civili (IRESA). Infatti, le procedure collaborative fra Stato e Regioni non trovano applicazione nell'attività legislativa dello Stato, salvo che l'osservanza delle stesse sia imposta direttamente o indirettamente da norme costituzionali. Nello stesso senso, v. le citate sentenze nn. 273/2013, 297/2012 e 196/2004." p. 4.2 Come si evince dall'excursus normativo su tratteggiato, lo snodo cruciale del problema va individuato nel passaggio (o 'trasformazionè come dice la legge) del tributo dalla fiscalità statale e quella regionale, vertendosi - come appunto osservato anche dalla Corte Costituzionale di un tributo proprio regionale e non di un tributo regionale derivato ovvero di un tributo statale con gettito riservato alle Regioni (art. 7, comma 1, lett. b) n. 3 Legge Delega n. 42 del 2009).

E questo passaggio (operante dal 1 gennaio 2013) va letto tenendo presente il sistema delineato appunto dalla L. n. 42 del 2009 cit. di attuazione della delega costituzionale sul federalismo fiscale relativo alle Regioni a statuto ordinario e, in particolari ambiti, alle Regioni a statuto speciale e alle Province autonome di Trento e Bolzano, atteso che con essa viene attribuita a

questi enti maggiore autonomia finanziaria e, in particolare, la possibilità di stabilire entrate e spese proprie.

Giova ricordare che l'art. 119 Cost., come modificato dalla legge Cost. n. 3 del 2001, attribuisce a tutte le Regioni la titolarità di ampi poteri impositivi ("stabiliscono e applicano tributi... propri"), sia pure nel quadro di "principi di coordinamento della finanza pubblica e del sistema tributario" di matrice statale.

L'obiettivo di questo modello è quello di addivenire ad una più marcata correlazione tra prelievo fiscale e beneficio connesso alle funzioni esercitate sul territorio, in modo da favorire la corrispondenza tra responsabilità finanziaria e amministrativa ed il simultaneo rispetto del principio di continenza e responsabilità nell'imposizione di tributi propri. E' altresì prevista la salvaguardia del criterio di progressività del sistema tributario ed il rispetto del principio di capacità contributiva ai fini del concorso alle spese pubbliche (Legge Delega n. 42 del 2009, art. 2, lett. I).

Come si è visto, il trasferimento del potere impositivo in questione alle Regioni si spinge, per quanto concerne l'imposta sulle emissioni sonore degli aeromobili (e per talune altre imposte tassativamente indicate), fino alla possibilità di radicale soppressione del tributo ad opera di queste ultime (D.Lgs. n. 68 del 2011, art. 8, comma 1 cit.). Questa facoltà non contempla però tutti indistintamente i tributi di derivazione statale, suscettibili con propria legge di modifica delle aliquote, esenzioni, detrazioni e deduzioni nei limiti e secondo i criteri fissati dalla legislazione statale. Una conferma di ciò si ricava dal comma 3 della medesima disposizione, secondo il quale: "Alle regioni a statuto ordinario spettano gli altri tributi ad esse riconosciuti dalla legislazione vigente alla data di entrata in vigore del presente decreto. I predetti tributi costituiscono tributi propri derivati".

Dal che si evince che, a decorrere dal 1 gennaio 2013, le Regioni hanno facoltà di istituire con legge regionale l'imposta sulle emissioni sonore degli aeromobili, provvedendo con piena discrezionalità alla individuazione del presupposto, dei soggetti passivi, alla graduazione delle aliquote, alle modalità di accertamento e riscossione, ovviamente, nel rispetto dei principi fondamentali della Costituzione, di quelli comunitari rinvenibili nel Trattato e nelle fonti derivate, ferma restando l'aliquota massima di cui al D.L. n. 145 del 2013, art. 13, comma 15-bis, come convertito, che costituisce un limite obiettivo alla potestà impositiva dell'ente regionale.

Ebbene, la Regione Lazio nell'introdurre l'imposta in esame (al posto di quella previgente di cui alla L.R. n. 4 del 2006, art. 45) non ha inteso costruire il tributo in questione secondo il modello di imposta ambientale in senso stretto, caratterizzato da una diretta relazione tra prelievo e deterioramento ambientale assunto a presupposto della fattispecie tributaria.

Si tratta piuttosto di un modello connotato sì da un vincolo di scopo ma in senso ampio ed improprio, perchè ricondotto ad una funzione meramente indennitaria (nella quota del 10 % del gettito) delle popolazioni abitanti nei territori aeroportuali interessati dal rumore nelle fasi di decollo ed atterraggio.

Sicchè, per quanto attiene alla Regione Lazio, si registra l'adozione di un modello di fiscalità con lata funzione ambientale, perchè con esso la tutela dell'ambiente viene perseguita solo esternamente alla fattispecie tributaria, per via mediata e indiretta.

E' vero che nella ricordata sentenza n. 13/2015 la Corte Costituzionale ha osservato che il tributo "ha mantenuto uno scopo specifico, il quale tuttora ricomprende finalità attinenti alla tutela dell'ambiente", come peraltro "dimostra la previsione della destinazione "prioritaria" del gettito" verso determinati obiettivi ambientali. E tuttavia questo non è sufficiente a qualificare l'Iresa Lazio come un vero e proprio tributo di scopo in senso stretto, trattandosi piuttosto di tributo con finalità (extrafiscale) di tipo ambientale.

Non si verte, in altri termini, di un'imposta (nè tantomeno di una tassa in qualche modo segnata da corrispettività prestazionale) direttamente ed immediatamente correlata all'attuazione di opere o servizi di tutela dell'ambiente, quanto piuttosto di un prelievo mirato all'ottenimento di un gettito la cui funzione ambientale deriva dalla sua capacità di incidere - aggravandone i costi - su attività (manovre aeree rumorose) ritenute dannose per l'ambiente e che, per detta ragione, devono essere penalizzate ed indennizzate a favore dei cittadini che ne siano colpiti (da qui la natura extrafiscale della relativa finalità).

Per quanto la L.R. individui espressamente il presupposto del tributo nelle emissioni sonore prodotte dagli aeromobili civili sia in fase di decollo sia in fase di atterraggiò, e dunque in un tipo di attività che esplica diretta influenza inquinante sull'ambiente e sull'esigenza della sua protezione, resta che, nel modello adottato (tra i vari possibili), la logica sottostante alla categoria di tributi cui appartiene l'imposta per cui è causa individua nell'ambiente una finalità politico-sociale aggiuntiva, da realizzarsi in modo indiretto ed esterno tanto alla definizione del tributo stesso, quanto - e ciò risulta davvero decisivo ai fini di causa - allo svolgersi dello specifico rapporto obbligatorio tributario con la Compagnia aerea.

Si riproduce la distinzione operata in dottrina tra "tributi ambientali in senso lato" (o "tributi con funzione ambientale") e "tributi ambientali in senso stretto", ricorrendo qui la prima ipotesi, nella quale la tutela ambientale diretta rileva quale finalità politico-sociale (appunto non fiscale) del tributo; il che spiega, al contempo, sia la natura prettamente discrezionale anche della quota (10 %) di destinazione indennitaria del gettito, sia l'inidoneità di questa scelta legislativa discrezionale ad incidere sul rapporto giuridico d'imposta.

La descritta natura dell'imposta in esame consente di risolvere anche l'evocato contrasto tra legge regionale e legge nazionale.

Dall'esegesi della L. n. 342 del 2000, art. 90 cit. si evince che l'evento che determinava l'insorgere dell'obbligazione tributaria non era riconducibile all'emissione sonora dell'aeromobile, ma all'esercizio delle attività aeroportuali costituite, nel caso di specie, dal decollo e dall'atterraggio dell'aeromobile, come definite dalla normativa di settore (D.P.R. n. 496 del 1997, art. 1). La rumorosità dell'aeromobile non assumeva dunque rilievo come presupposto del tributo, ma come parametro per la determinazione dell'imposta, come specificato dallo stesso legislatore che, all'art. 92 citato, comma 1 precisava che l'imposta in questione era determinata "sulla base" dell'emissione sonora dell'aeromobile. Il presupposto, invece, atteneva all'esercizio delle attività

di decollo e atterraggio, apprezzabile anche sotto il profilo reddituale e, in quanto tale, espressivo di un'attitudine alla contribuzione. Le Regioni e le Province autonome erano titolari del gettito, che non era di libera disponibilità, ma era vincolato dal legislatore statale alla realizzazione di interventi di disinquinamento acustico ed all'indennizzo delle popolazioni residenti in zone limitrofe agli aeroporti. Tali enti avevano la possibilità di modulare le aliquote dell'imposta stessa attraverso propri regolamenti. In tal modo, erano possibili interventi incentivanti o disincentivanti attraverso la rimodulazione delle aliquote, che potevano incidere anche sulle modalità del traffico aereo, nel rispetto, in ogni caso, delle libertà di circolazione espressamente previste dall'ordinamento interno e comunitario.

Ciò non toglie che l'espressione adoperata dalla L.R. n. 2 del 2013, art. 5, laddove nell'istituire, quale tributo proprio regionale, l'Iresa richiama l'imposta di cui alla L. 21 novembre 2000, n. 342, art. 90 e ss. (Misure in materia fiscale), non comporti sic et simpliciter il recepimento dei presupposti e delle finalità della previgente legge statale. Nel richiamare gli artt. 90 segg. della legge statale, la Regione Lazio ha inteso solo chiarire che l'imposta istituita come propria era quella originariamente prevista dalla L. n. 342 del 2000, benchè con altre finalità e presupposti. E già si è detto come la legge di trasferimento consentisse alle Regioni anche di sopprimere l'imposta e, dunque, a maggior ragione - in quanto tributo proprio, come confermato dalle sentenze della Corte Costituzionale - di modificarne i presupposti e le finalità, elemento questo che trova conferma nelle argomentazioni della medesima Corte Costituzionale con la sentenza n. 13/2015 cit. (ed anche con la sentenza n. 18/2013).

E' d'altra parte evidente come il fine del disinquinamento acustico di cui alla L. n. 342 del 2000 sia qualcosa di diverso dalle finalità "attinenti all'ambiente", laddove la prima espressione indica la necessità di modalità operative dirette a ridurre l'inquinamento da rumore, mentre le finalità attinenti all'ambiente è espressione talmente generica da comprendere, com'è in effetti, anche la sola destinazione del gettito all'indennizzo delle popolazioni contigue agli aeroporti; ragion per cui, divenendo un tributo proprio, la Regione ha potuto stabilire gli elementi essenziali della fattispecie impositiva, vale a dire il presupposto, i soggetti passivi, le regole di determinazione quantitativa della prestazione patrimoniale, nonchè la destinazione del gettito fiscale secondo finalità e percentuali autonomamente determinate.

Parimenti, il riferimento operato dalla Corte Costituzionale - per affermare la potestà legislativa concorrente dello Stato - alle originarie finalità della legge statale, vale a dire la previsione della destinazione "prioritaria" del gettito "al completamento dei sistemi di monitoraggio acustico e al disinquinamento acustico e all'eventuale indennizzo delle popolazioni residenti (...) dell'intorno aeroportuale" L. n. 342 del 2000, ex art. 90, comma 1, non implica per ciò solo che la Corte abbia inteso attribuire anche alla legge regionale i medesimi presupposti e scopi indicati nella legge statale del 2000, in quanto, attraverso il richiamo alle originarie finalità della legge statale, ha voluto evidentemente riconoscere anche alla legge regionale una "finalità attinente alla tutela dell'ambiente" - in materia ove, ex art. 117 Cost., sussiste concorrente potestà legislativa.

Erra, pertanto, la ricorrente quando denuncia la violazione dei parametri di cui la L. n. 342 del 2000, artt. 90 e 92 e dei principi posti dalla Corte Costituzionale con la sentenza n. 13/2015, in ragione della inadeguatezza del gettito (10%) destinato alle finalità di tutela ambientale, perchè

la censura non considera l'entrata in vigore del D.Lgs. n. 68 del 2011, il cui art. 8 ha superato il previgente regime, trasformando l'imposta sulle emissioni sonore degli aeromobili in tributi propri regionali; la natura dell'imposta regionale; l'ampiezza dell'autonomia impositiva dell'ente regionale in tema di risorse proprie, elementi tutti che inevitabilmente conducono al superamento dei richiamati parametri.

Come già accennato, il ruolo non strutturale nè costitutivo svolto dalla tutela ambientale nella costruzione legislativa dell'imposta regionale esclude che un suo eventuale sviamento possa influire sullo specifico rapporto obbligatorio di imposta.

Vertendosi di una finalizzazione extrafiscale, tale eventuale sviamento potrebbe in ipotesi rilevare sul piano della responsabilità politica dell'ente impositore (e, in presenza di certi presupposti, fors'anche amministrativa e contabile), giammai a fine di esonero o rimborso.

Si verterebbe di un evento (asserita mancata finalizzazione allo scopo di legge) chiaramente successivo all'acquisizione del provento e quindi esogeno alla fattispecie di prelievo, in modo tale che l'obbligazione tributaria sorge in ogni caso ed a prescindere dalla destinazione del gettito.

E l'infondatezza della tesi sul punto sostenuta dalla Compagnia ricorrente è tanto più palese (anche con esiti paradossali) quanto più si consideri che a chiedere di essere sollevata dall'obbligo fiscale a fronte della mancata suddetta finalizzazione successiva è qui proprio la parte che pone in essere la condotta incisa (operatività aerea rumorosa), non già quella (la popolazione abitante nelle zone aeroportuali) che, sola, avrebbe astrattamente titolo per opporre in altra sede (cioè appunto al di fuori di un rapporto impositivo diretto che non la riguarda) il mancato indennizzo o la mancata adozione da parte della Regione delle misure di tutela ambientale.

p. 4.3 Parimenti infondati sono i motivi di ricorso con i quali si paventa il contrasto dell'Iresa Lazio con la su citata Direttiva e con il dettato costituzionale.

Per quanto concerne il primo aspetto (contrasto con Direttiva CE 2002/30) si osserva che questa è volta a contrastare l'inquinamento acustico negli aeroporti dell'Unione (art. 1) secondo modalità uniformi e non alterative della concorrenza (art. 7). In altri termini, la direttiva non impone affatto tra le misure restrittive quelle relative alle imposte sul rumore, incidendo a monte per la tutela dell'ambiente, con la finalità di voler limitare le immissioni con restrizione concrete dei voli. Nel prevedere l'adozione di misure restrittive al fenomeno, si consente che gli Stati membri introducano eventualmente anche tasse o tariffe sul rumore, ma siffatta modalità restrittiva non viene specificamente disciplinata, fermo restando che la sua (eventuale) introduzione deve trovare contemperamento ed equilibrio anche alla luce delle altre prescrizioni già adottate. Le imposte sul rumore integrano, dunque, solo uno degli elementi comparativi al fine di stabilire - sempre se possibile ed opportuno (art. 5) - l'entità delle misure restrittive, le quali a loro volta dovranno essere assunte tenuto conto del cd. bilanciamento degli interessi coinvolti. Dal che discende che la Direttiva in questione può certamente reputarsi pertinente all'Iresa, ma solo nel senso (indiretto e mediato) che anche un'imposta così strutturata può (nell'ambito di una valutazione discrezionale che la Direttiva demanda al legislatore nazionale)

includersi tra le suddette misure restrittive (come tali introdotte in Italia dal D.Lgs. attuativo n. 13 del 2005, v. All. 2 p. 1.4 cit.) ed essere oggetto di una valutazione discrezionale di bilanciamento; senza tuttavia che prescrizioni specifiche ed autoesecutive in tal senso come esattamente rilevato dal Procuratore Generale - siano evincibili dalla Direttiva stessa. Ciò basta ad escludere il prospettato contrasto e, con ciò, anche la sussistenza dei presupposti della rimessione pregiudiziale interpretativa alla Corte di Giustizia UE ex art. 267 TF. Come ripetutamente rimarcato da questa Corte, il rinvio pregiudiziale, che non costituisce un rimedio giuridico esperibile automaticamente a sola richiesta delle parti, spettando solo al giudice stabilirne la necessità (Cass., 24 marzo 2014, n. 6862; Cass. Sez. 10 settembre 2013, n. 20701 ed innumerevoli altre) - presuppone il dubbio interpretativo su una norma comunitaria, così che il giudice nazionale di ultima istanza non è soggetto all'obbligo di rimettere alla Corte di Giustizia la questione interpretativa quando, così come nella fattispecie, ritenga di essere in presenza di un acte claire che, in ragione dell'evidenza dell'interpretazione, rende inutile (dunque non obbligato) il rinvio pregiudiziale (v., ex plurimis, Cass., 7 giugno 2018, n. 14828; Cass., 16 giugno 2017, n. 15041; Cass. Sez. U., 24 maggio 2007, n. 12067; Cass. n. 18184/22, in motiv.).

Per quanto concerne il secondo aspetto (dubbio di costituzionalità), rileva in primo luogo quanto già affermato (nel senso della legittimità costituzionale ex art. 119 Cost.) dal giudice delle leggi nelle più volte menzionate pronunce. Quanto ai profili qui più specificamente dedotti, rileva come l'Iresa colpisca alla stessa maniera (cioè sulla base di parametri obiettivi) le compagnie aeree che, in qualità di vettori, pongono in essere le medesime condotte (rumorose) in fase di decollo ed atterraggio, non essendo neppure concepibile che il vaglio ex art. 3 Cost. possa condursi in rapporto a tutti quei soggetti diversi (appunto la popolazione abitante nei comparti aeroportuali) che non vengono incisi perchè del tutto estranei alla menomazione ambientale sottesa all'imposizione, ed anzi da essa pregiudicati al punto da divenire non 'debitorì erariali ma, se mai, 'creditorì delle misure di protezione ed indennitarie. Non sembra dunque ragionevole sostenere che l'Iresa sia illegittima sol perchè posta a carico delle (sole) Compagnie e non dell'intera comunità che di essa dovrebbe 'avvantaggiarsì, trattandosi all'evidenza di regimi diversi di situazioni originarie diverse e non comparabili.

Quanto poi all'art. 53 Cost., va richiamata la peculiarità dell'imposizione ambientale e delle più volte menzionate sue finalità extrafiscali. Il che non significa che essa vada esente dal principio di capacità contributiva, quanto che tale principio - nell'ambito di una considerazione dinamica dell'evoluzione sociale - va riguardato anche nei suoi risvolti non strettamente reddituali.

Costante è l'indirizzo del Giudice delle leggi secondo cui: (v. C.Cost. sent. n. 156/01 circa la legittimità del parametro di capacità contributiva ravvisabile, ai fini Irap, nel valore aggiunto prodotto dalle attività autonomamente organizzate; più di recente, in diverso ambito, C.Cost.201/20): "rientra nella discrezionalità del legislatore, con il solo limite della non arbitrarietà, la determinazione dei singoli fatti espressivi della capacità contributiva che, quale idoneità del soggetto all'obbligazione di imposta, può essere desunta da qualsiasi indice che sia rivelatore di ricchezza e non solamente di reddito individuale".

E' quindi innegabile che il legislatore tributario, nell'ambito dei suoi ampi poteri, può individuare l'esistenza di capacità contributiva in quei soggetti passivi di imposta ritenuti idonei a concorrere

alle pubbliche spese in quanto pongano in essere presupposti dotati di valenza economico-sociale, non necessariamente di natura (anche) reddituale, affidando il raggiungimento dell'obiettivo dell'equa ripartizione delle spese pubbliche al solo rispetto dei principi di ragionevolezza, imparzialità, coerenza e congruità, previsti dall'art. 3 Cost. e presupposti dall'art. 53 Cost., comma 1.

Sotto tale profilo la posizione di vantaggio in cui versa un soggetto in ragione del "potere" di legittimamente svolgere un'attività imprenditoriale ad effetto inquinante incide sui diritti della collettività privandoli del godimento di beni pubblici (rectius, risorse naturali), e tale circostanza può ragionevolmente costituire un fatto-indice di capacità contributiva se riferibile a condotte anche economicamente significative e valutabili, quali le operatività di decollo ed atterraggio aereo produttive di una rumorosità calcolabile.

Ciò posto, non sembra che nel caso specifico il riferimento al numero, appunto, dei decolli-atterraggi, alle tonnellate di peso degli aeromobili ed all'intensità acustica scientificamente rilevata possa concretare indice arbitrario, o anche solo irragionevole, di capacità contributiva e di necessaria partecipazione alle spese conseguenti ai danni ambientali derivanti dalle emissioni sonore nelle aree prossime agli aeroporti; trovando appunto esso diretto riscontro dimensionale, ed in definitiva anche economico-patrimoniale, nell'attività imprenditoriale della Compagnia.

p. 4.4 Per quanto concerne i limiti tariffari, già si è posto in evidenza come l'intervento statale di cui alla Legge di conv. n. 9 del 2014 cit. si sia posto l'obiettivo di dettare prescrizioni volte a tutelare la concorrenza, stabilendo una modulazione uniforme delle aliquote sul territorio nazionale, e ciò è avvenuto nell'ambito di una potestà legislativa esclusiva. Da ciò consegue che il sistema legislativo regionale incompatibile con la normativa statale così dettata (sia per superamento dei limiti tariffari massimi, sia per eccessiva divaricazione tariffaria tra Regioni) non può che cessare di avere efficacia dall'entrata in vigore di quest'ultima.

Diversamente da quanto vorrebbe la ricorrente, i limiti tariffari statali non retroagiscono a data antecedente alla loro introduzione.

Il principio generale di irretroattività della legge (art. 11 preleggi) è stato in materia tributaria ribadito dalla L. n. 212 de 2000, art. 3, comma 1 che prevede: "Salvo quanto previsto dall'art. 1, comma 2, le disposizioni tributarie non hanno effetto retroattivo. Relativamente ai tributi periodici le modifiche introdotte si applicano solo a partire dal periodo d'imposta successivo a quello in corso alla data di entrata in vigore delle disposizioni che le prevedono". Il cit. art. 1, comma 2 pone limiti di eccezionalità all'adozione di norme interpretative-dichiarative ad effetto retroattivo.

Nel caso di specie il legislatore, non solo non ha adottato alcuna previsione (interpretativa o meno) comunque idonea a far ritenere una volontà di applicazione retroattiva dei nuovi limiti tariffari, ma ha anzi stabilito espressamente che le nuove tariffe omologate prendevano effetto "a decorrere dal 22 febbraio 2014" (L.R. Lazio n. 11 del 2015, art. 2 cit.), così da fissare esso stesso un netto discrimine temporale prendendo a riferimento il giorno successivo a quello di vigenza della Legge statale di conversione n. 9 del 2014 cit..

Se è pur vero che si verte di disciplina appunto incidente sulla libera concorrenza, altrettanto indubbio è che il legislatore (nè quello statale nè quello regionale) non ha ingenerato dubbi di sorta sul fatto che trovasse cionondimeno qui piena applicazione il suddetto principio generale di irretroattività, e questa univoca opzione legislativa di coordinamento non può essere superata dall'interprete in ragione del solo parametro costituito dalla natura della materia disciplinata.

Nè può a tal fine rilevare, diversamente da quanto sostenuto dalla ricorrente, la data non di imposizione ma di accertamento-riscossione, evidentemente estranea e successiva al verificarsi del presupposto dell'imposta, al momento di determinazione della base imponibile e, più in generale, all'insorgenza dell'obbligazione tributaria, anche nei suoi limiti prettamente quantitativi e dimensionali.

p. 5. La novità delle questioni trattate e l'assenza di precedenti giurisprudenziali specifici giustificano la compensazione integrale delle spese del giudizio di legittimità.

P.Q.M.

La Corte:

- rigetta il ricorso;

- compensa le spese di lite;

- v.to il D.P.R. n. 115 del 2002, art. 13, comma 1 quater, come modificato dalla L. n. 228 del 2012;

dà atto della sussistenza dei presupposti processuali per il versamento, a carico della parte ricorrente, di un ulteriore importo a titolo di contributo unificato, pari a quello previsto per il ricorso principale, a norma dello stesso art. 13, comma 1 bis se dovuto.

Così deciso in Roma, nella camera di consiglio della sezione tributaria, il 19 ottobre 2022.

Depositato in Cancelleria il 21 novembre 2022

Documenti citati

Documenti collegati

- Normativa
- Prassi
- Giurisprudenza