



REPUBBLICA ITALIANA
LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE
- SEZIONE TRIBUTARIA -

OGGETTO

composta dai seguenti magistrati:

IRESA

Giacomo Maria Stalla	Presidente
Angelo Matteo Socci	Consigliere
Ugo Candia	Consigliere – rel.-
Antonella Dell’Orfano	Consigliere
Carmela Romano	Consigliere

Ud. 23/06/2026

ha deliberato di pronunciare la seguente

ORDINANZA

sul ricorso iscritto al n. 15052/2021 del ruolo generale, proposto

DA

██████████ -"██████████ (codice fiscale
██████████ in persona del legale rappresentante *pro tempore*,
rappresentata e difesa, come da procura speciale e nomina rilasciate
in calce al ricorso, dall’avv. ██████████ (codice fiscale ██████████
██████████).

- RICORRENTE -

CONTRO

la REGIONE CAMPANIA (codice fiscale 80011990639), in persona del
Presidente della Giunta Regionale *pro tempore*, rappresentata e
difesa, in virtù di procura *ad litem* e nomina poste in calce al



controricorso, dall'avv. [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] dell'Avvocatura Regionale (codice fiscale [REDACTED]).

- CONTRORICORRENTE -

per la cassazione della sentenza n. 1729/3/2021 della Commissione tributaria regionale della Campania, depositata in data 25 febbraio 2021, non notificata.

UDITA la relazione svolta all'udienza camerale del 23 giugno 2026 dal consigliere Ugo Candia.

FATTI DI CAUSA

1. Oggetto di controversia è l'imposta regionale per le emissioni sonore degli aeromobili (in acronimo IRESA) richiesta dalla Regione Campania alla suindicata ricorrente per la somma di 232.134,63 € in relazione all'anno d'imposta 2014.

2. La Commissione tributaria regionale della Campania rigettava l'appello proposto dalla compagnia aerea avverso la pronuncia n. 8196/37/2018 della Commissione tributaria provinciale di Napoli, assumendo che:

- la Regione Campania era munita di legittimazione alla riscossione dell'imposta, pur non avendo stipulato la convenzione con la [REDACTED] S.p.A. per la relativa attività, reputando che tale adempimento non potesse costituire un obbligo per l'ente territoriale, né un impedimento alla riscossione, stante la sussistenza del rapporto sostanziale obbligatorio intercorrente tra la Regione e la società di navigazione, sicchè proprio l'assenza della predetta convenzione aveva consentito all'ente territoriale di agire quale titolare del rapporto impositivo;



- non sussisteva violazione dell'art. 3 dello Statuto del Contribuente in punto di retroattività della normativa statale, essendo facoltà del legislatore ordinario disporre la retrodatazione dell'efficacia temporale del tributo, avendo il legislatore stabilito, in base al rapporto di continuità tra i prelievi, la prosecuzione dell'identico tributo a livello regionale;

- non vi era conflitto con la Direttiva comunitaria n. 30/2002/CE (che prevede la possibilità di introdurre tasse sul rumore per attenuare l'inquinamento acustico, considerando restrizioni operative al traffico aereo ogni misura tesa a limitare la movimentazione negli aeroporti, precludendone l'uso da parte di talune categorie di veicoli), stante il diverso ambito operativo tra la predetta Direttiva e la normativa regionale (che non ha una indiretta finalità dissuasiva rispetto a categorie di veicoli), né quest'ultima imponeva l'adozione di una specifica imposta di scopo, lasciando ampio margine di discrezionalità al legislatore nazionale, senza porre limiti alla destinazione del gettito;

- la normativa regionale non si discostava dalle indicazioni della legge nazionale con riguardo alla destinazione del gettito, assegnando una quota maggioritaria agli effetti delle emissioni nel rispetto del criterio prioritario stabilito dalla legge statale;

- l'avviso era motivato descrivendo analiticamente i presupposti dell'imposta (caratteristiche dell'aeromobile, atterraggio e decollo, data ed ora del volo) e ne riportava il calcolo, con la specifica formula;

- la revisione dei parametri di calcolo dell'imposta stabilita dalla legge reg. n. 16/2014 aveva prodotto una riclassificazione degli aeromobili ai fini IRESA che corrispondeva alla classe della tabella della legge previgente, mutando solo la sigla;



- quanto alla questione di legittimità costituzionale avanzata sotto il profilo della capacità contributiva era sufficiente richiamare pronuncia n. 102/2008 della Corte costituzionale che aveva dichiarato infondata la questione con riferimento alla legge regionale sarda, basata sul medesimo presupposto di imposta, costituito dallo scalo (atterraggio e decollo) in aeroporto regionale;

- sotto il profilo della dedotta incidenza sulla concorrenza, non era stata fornita dimostrazione del rapporto danno-vantaggio derivante dalla mancata considerazione, nella determinazione dell'imposta, delle tariffe applicate dalla compagnia.

3. Avverso detta pronuncia [REDACTED] proponeva ricorso per cassazione notificandolo il 31 maggio 2021 affidato ai sottoindicati motivi, con riproposizione della questione di legittimità costituzionale e di rinvio pregiudiziale, poi illustrati con memoria.

4. La Regione Campania ha resistito con controricorso depositato il 25 settembre 2025, successivamente depositando anche memoria ex art. 380-*bis*. 1. c.p.c.

RAGIONI DELLE DECISIONE

1. Il ricorso va respinto per le ragioni che seguono, che si sviluppano considerando singolarmente il primo ed il secondo motivo di ricorso e, poi, unitariamente, le altre censure siccome connesse.

1.1. Ciò, non senza aver prima dichiarato l'inammissibilità del controricorso della Regione Campania, stante la sua palese tardività, avendo l'ente, a fronte di un ricorso notificato il 31 maggio 2021, depositato, in data 25 settembre 2025, una «memoria difensiva», in violazione di quanto previsto dall'art. 370, primo comma, c.p.c. *ratione temporis* applicabile, che prevede(va) la notifica del controricorso alla



controparte entro il termine di venti giorni dalla scadenza del termine (di venti giorni) stabilito per il deposito del ricorso.

2. Con il primo motivo di impugnazione la società ha dedotto, ai sensi dell'art. 360, primo comma, num. 3, c.p.c., la violazione e/o falsa applicazione dell'art. 1, commi 169, 170 e 171, della legge reg. della Campania n. 5/2013 e, con essa, il vizio di legittimazione passiva della Regione e la violazione delle procedure di riscossione, sostenendo che la predetta normativa regionale non prevedesse il pagamento dell'imposta alla Regione, ma a favore della società di gestione aeroportuale, unico titolare del potere di accertamento, liquidazione e riscossione e che, nella specie, detto soggetto – la ██████████ S.p.A. – non si era attivata per la riscossione dell'imposta, che era stata, invece, esatta dalla Regione Campania.

2.1. La doglianza non può ricevere seguito.

Secondo l'istante la Commissione regionale avrebbe travisato l'eccezione, considerando che si fosse inteso attribuire alla ██████████ S.p.A. (società che gestisce l'aeroporto di Napoli-Capodichino) la qualità di contribuente, laddove era stato, invece, posto in evidenza che l'avviso doveva essere richiesto dalla Regione Campania alla predetta società di gestione dello scalo aeroportuale, tenuto conto che, a norma dell'art. 1, comma 169, della legge reg. Campania n. 5/2013, l'esercente dell'aeromobile è il soggetto passivo di imposta ed il pagamento va effettuato a favore della società di gestione dell'aeroporto, tenuta, a sua volta, a riversare alla Regione il relativo pagamento.

Per tale via – a dire della contribuente – la Regione non aveva alcun titolo per richiedere il pagamento dell'imposta alla compagnia aerea, in quanto non sussiste alcun rapporto diretto tra l'ente impositore (la Regione) e la contribuente (soggetto passivo), avendo dovuto, invece,



l'ente territoriale rivolgersi alla [REDACTED] S.p.A. per ottenere le somme (richieste e) corrisposte dalla ricorrente.

Sotto altro profilo, la società ha dedotto la violazione dell'art. 1, comma 171, della legge reg. n. 5/2013, che prevedeva, in attesa della stipula della convenzione con i soggetti cui al precedente comma, che fossero comunque le società o i gestori degli aeroporti a riversare alla Regione le relative riscossioni, il che rendeva la società ricorrente priva di legittimazione passiva in relazione all'azione di accertamento avanzato dalla Regione.

2.2. Tanto ricapitolato, va dato conto che l'art. 1, comma 170, della legge reg. n. 5/2013 prevede che «Il soggetto passivo dell'imposta di cui al comma 169 provvede ad effettuare il pagamento delle somme dovute entro il giorno successivo a quello nel quale si è verificato il decollo o l'atterraggio dell'aeromobile. Il pagamento è effettuato a favore della società di gestione aeroportuale, oppure in mancanza all'ente preposto alla gestione dell'aeroporto o ai fiduciari di cui all'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 15 novembre 1982, n. 1085 (Modalità per l'accertamento, la riscossione ed il versamento dei diritti per l'uso degli aeroporti aperti al traffico aereo civile)».

L'art. 1, comma 171, della medesima legge stabilisce poi che «La Giunta regionale è autorizzata a disporre in merito alla stipula di apposite convenzioni con i soggetti di cui al comma 170 ai fini dell'espletamento delle attività di cui ai commi 169 e seguenti. In attesa della stipula delle citate convenzioni, le società o i gestori degli aeroporti provvedono a: a) trasmettere con cadenza trimestrale, entro il mese successivo al trimestre di riferimento, i flussi dei dati necessari alla Regione per la verifica della corretta applicazione del tributo di cui al comma 169, quali parametri, anagrafiche ed estremi dell'evento di decollo o atterraggio; b) riversare



con cadenza trimestrale alla Regione le relative riscossioni, entro il mese successivo al trimestre di riferimento».

Infine – per quanto occupa – i commi 172 e 173 della menzionata disposizione prevedono le sanzioni amministrative applicabili ai predetti soggetti incaricati per l'inottemperanza della disposizione di cui al comma 171, lettere a) e b).

2.3. Ebbene, pacifica risultando la qualità di ente impositore in capo alla Regione e di contribuente in testa alla società di navigazione, osserva la Corte che l'illustrato compendio normativo, nell'individuare, altrettanto pacificamente, i soggetti destinatari dei pagamenti dell'imposta e della relativa attività di accertamento e riscossione, non accredita l'ordine di idee di una legittimazione esclusiva di tali soggetti nell'esercizio di tali prerogative e, soprattutto, non esclude affatto che, in caso di inerzia di detti soggetti nello svolgimento della predetta attività o in assenza del rilascio del titolo convenzionale normativamente previsto, possa essere la Regione ad esercitare il suo potere di accertamento e di riscossione, trattandosi di facoltà immanente alla stessa posizione di soggetto titolare dell'imposta in esame, come tale non esautorabile dalle menzionate omissioni.

Non vi sono indici normativi che depongano nel senso di una legittimazione monopolista dei citati soggetti e non potrebbe, del resto, essere altrimenti, sol considerando che si tratta, in definitiva di soggetti mandatarî e, pertanto, titolari di un potere che non esclude quello radicato, a monte, in capo al titolare dell'imposta.

3. Con la seconda censura, formulata a mente dell'art. 360, primo comma, num. 3, c.p.c., la ricorrente ha lamentato la violazione dell'art. 3 della legge n. 212/2000 (Statuto del contribuente), contestando la valutazione del Giudice regionale perché reputata contrastante con il



principio di irretroattività delle disposizioni tributarie, essendosi applicata per l'anno 2014 (gennaio-agosto) la legge reg. della Campania n. 16/2014, operativa, in realtà, solo dal girono successivo la sua entrata in vigore o meglio sessanta giorni dopo tale evento .

4. Con la terza doglianza la contribuente ha eccepito, secondo il canone di cui all'art. 360, primo comma, num. 3, c.p.c., la violazione della Direttiva 30/2002/CE e del d.lgs. n. 13/2005, alla luce degli artt. 11 e 117, primo comma, della Costituzione, con richiesta di disapplicazione della normativa regionale.

Tutto ciò, sostenendo che già la legge statale n. 342/2000, istitutiva dell'IRESA, configurava (agli artt. 90 e 92) la stessa come imposta di scopo, volta alla realizzazione di specifici programmi e progetti di disinquinamento acustico e che detta finalità era stata perseguita dalla normativa europea, essendo uno degli scopi principali della Direttiva 30/2002/CE quello di promuovere il "raggiungimento di obiettivi definiti di riduzione dell'inquinamento acustico a livello dei singoli aeroporti" (art. 1, lett. d), facendo altresì espresso riferimento alle "tasse sul rumore" quale misura "attuata per attenuare le emissioni acustiche" (direttiva 30/2002/CE, All. II, 1.4), come previsto dal d.lgs. n. 13/2005, che aveva dato attuazione alla Direttiva in esame, comprendendo espressamente le "imposte sul rumore" tra le misure specifiche da adottare allo scopo di "attenuare l'impatto acustico" degli aeroporti".

In siffatto contesto, la società ha ritenuto che la Commissione regionale, omettendo di motivare sul mancato rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia, avesse offerto una interpretazione contraria al predetto quadro normativo nella parte in cui ha escluso che la riduzione dell'inquinamento acustico nei singoli aeroporti possa costituire lo scopo specifico dell'imposta sul rumore ed ha considerato che possa essere



svincolata dal perseguimento degli specifici scopi fissati dalla normativa comunitaria.

4.1. In via subordinata, l'istante ha avanzato richiesta di rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea, ai sensi dell'art. 267 TFUE, formulando il seguente quesito: se «la Direttiva 30/2002/CE, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità, debba essere interpretata nel senso che "la tassa sul rumore" (e quindi l'IRESA per l'Italia) rientri tra le misure volte all'attenuazione delle emissioni acustiche dei singoli aeroporti, e per l'effetto, in quanto imposta di scopo, il gettito acquisito debba necessariamente essere impiegato in modo esclusivo per il perseguimento delle finalità proprie della Direttiva stessa».

5. Con la quarta ragione di contestazione la società ha denunciato, secondo il parametro dell'art. 360, primo comma, num. 3, c.p.c., la violazione e/o falsa applicazione degli artt. 90 - 92 della legge n. 342/2000 con riferimento agli artt. 117, secondo comma, lettere e) - s) e terzo comma, 119, secondo comma, della Costituzione.

Secondo la ricorrente la sentenza impugnata si pone in contrasto anche con la normativa statale interna, nella parte in cui ha reputato che la legge regionale non si fosse discostata dalle sue indicazioni, opponendo - di contro - a tale valutazione che la legge nazionale configura l'IRESA come imposta di scopo finalizzata al raggiungimento di specifici obiettivi di disinquinamento acustico, laddove la legge reg. della Campania n. 16/2014 aveva consentito di destinare appena la metà del gettito generato dalla applicazione della IRESA al «completamento dei sistemi di monitoraggio acustico, al disinquinamento acustico e all'eventuale indennizzo delle popolazioni residenti nell'intorno aeroportuale», che costituiscono gli obiettivi per i quali l'imposta sulle emissioni sonore aeroportuali è stata istituita.



5.1. A tal riguardo, la ricorrente ha chiesto deferire alla Corte costituzionale, in quanto rilevante e non manifestamente infondata «la questione di legittimità costituzionale dell'art. 1, comma 176-*bis* della legge della Campania n. 5/2013, nella parte in cui, non prevedendo la destinazione prioritaria del gettito dell'IRESA al completamento dei sistemi di monitoraggio acustico e al disinquinamento acustico e all'eventuale indennizzo delle popolazioni residenti nell'intorno aeroportuale e destinando gran parte dello stesso alla riduzione di esternalità negative imputabili ad altre attività produttive, si pone in contrasto con i principi fondamentali della legislazione statale istitutiva della imposta (artt. 90 e s.s. L. 342/2000 e D.Lgs n. 13/2005), con gli obblighi di coordinamento del sistema tributario, nonché con le politiche della concorrenza e della tutela ambientale rimesse alla legislazione esclusiva dello Stato, così integrando una grave violazione degli artt. 117, secondo comma, lett. e) e s), art. 117, terzo comma, e 119, secondo comma, della Costituzione» (così a pagina n. 24 del ricorso).

6. Infine l'istante ha riproposto la questione di legittimità costituzionale dell'art. 1, comma 155, della legge reg. n. 16/2014 con riferimento agli artt. 3 e 53 della Costituzione, ai sensi dell'art. 24 l. cost. n. 87/1953, per avere adottato criteri di calcolo e aliquote che si applicano indistintamente a tutti i vettori aerei, a prescindere dalla loro situazione economica e delle tariffe adottate nei confronti dei passeggeri.

La ricorrente ha sostenuto che il tributo, come strutturato, determina effetti distorsivi della concorrenza ed è incompatibile con il principio di eguaglianza di cui all'art. 3 Cost. e con i principi di capacità contributiva e di progressività, in quanto il sistema di prelievo prescinde dal prezzo dei biglietti aerei, così danneggiando in modo del tutto sproporzionato i cosiddetti vettori "*low cost*" (quale la ricorrente) a vantaggio dei loro concorrenti.



In tali termini, si è chiesto di deferire «la questione di legittimità costituzionale dell'art. 1, comma 55, della Legge Regionale della Campania n. 16/2014 che, applicando indistintamente a situazioni diverse identici criteri di calcolo dell'IRESA, senza tenere conto di effettivi e concreti indici di forza economica, non rispetta il canone della ragionevolezza e produce effetti distorsivi della concorrenza, in violazione dei principi di eguaglianza, di progressività e capacità contributiva sanciti dagli artt. 3 e 53 della Costituzione».

7. Come si diceva, il primo ed il secondo motivo vengono singolarmente scrutinati, mentre il terzo ed il quarto vanno esaminati in modo congiunto siccome connessi.

Tutto ciò dopo la ricapitolazione del quadro normativo di riferimento e subito avvertendo che sui predetti temi questa Corte è intervenuta con plurime pronunce, in un caso anche tra le stesse parti, ricostruendo la fattispecie in termini qui condivisi e che vanno, quindi, ribaditi.

E così, rinviando agli ampi contenuti di dette pronunce (Cass. n. 37146/2022; Cass. n. 36479/2022; Cass. n. 35988/2022; Cass. n. 34000/2022; Cass. n. 34001/2022; Cass. n. 34002/2022; Cass. n. 36439/2022; Cass. n.36235/2022; Cass. n. 34730/2022; Cass. n. 34729/2022; Cass. n. 34259/2022; Cass. n. 34253/2022; Cass. n.34249/2022; Cass. n. 34228//2022; Cass. n. 32774/2022; Cass. n. 32763/2022; Cass. n. 32760/2020; Cass. n. 32775/2022; Cass. n. 33230/2022, quest'ultima tra le medesime parti), va, ora, in sintesi confermato quanto segue.

8. Riassumendo il quadro normativo che rileva, mette conto osservare che:

- 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*), aveva stabilito, tra i suoi gli obiettivi, quello di «a) stabilire norme affinché 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»;

- a seguito di tale Direttiva, in materia tributaria, l'art. 90 della legge n. 342/2000 ha previsto l'«Istituzione della imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili», stabilendo che «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», con previsione di effettuazione della ripartizione del gettito dell'imposta all'interno di ciascuna regione;

- il d.lgs. n. 68/2011 (Disposizioni in materia di autonomia di entrata delle regioni a statuto ordinario e delle province, nonché di determinazione dei costi e dei fabbisogni standard nel settore sanitario) ha attribuito l'imposta alle Regioni, configurandola come tributo proprio; l'art. art.8, comma 1, d.lgs. cit. ("Ulteriori tributi regionali) ha previsto, infatti, che «Ferma la facoltà per le regioni di sopprimerli, a decorrere dal 1° gennaio



2013 sono trasformati in tributi propri regionali [...] l'imposta sulle emissioni sonore degli aeromobili (...)"

- la legge reg. della Campania n. 5/2013 (Legge finanziaria regionale 2013), al comma 169 dell'art. 1, ha – per quanto di interesse – così disposto: "L'Imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili (IRESA) è dovuta sulla base dell'emissione sonora degli aeromobili civili, come indicata nelle norme sulla certificazione acustica internazionale, in occasione di ogni decollo ed atterraggio a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge. L'imposta è dovuta dall'esercente dell'aeromobile come individuato nell'articolo 874 del Codice della navigazione. [...] L'imposta è dovuta nella misura indicata nella Tabella C allegata alla presente legge per ogni decollo e per ogni atterraggio effettuato negli aeroporti del territorio regionale con certificazione dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) o da esso direttamente gestiti, in conformità a quanto previsto dal Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti pubblicato in data 27 dicembre 2011"; ed al comma 177: "Per quanto non espressamente previsto dai commi da 169 a 176 trova applicazione il decreto del Presidente della Repubblica 1085/1982, nonché le disposizioni di cui agli articoli da 90 a 95 della legge 21 novembre 2000, n.342 (Misure in materia fiscale), in quanto compatibili";

- l'art. 13, comma 14, d.l. n. 145/2013, conv. in legge n. 9/2014 ha poi previsto, che «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 agli articoli 90 e seguenti della legge 21 novembre 2000, n. 342, 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 e' 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»;

- la Corte Costituzionale, con la sentenza n. 13/2015, dichiarò non fondate le questioni di legittimità costituzionale dell'art. 13, comma 15-*bis*, d.l. n. 145/2013, come sopra convertito, in riferimento agli artt. 77, secondo comma, e 117, secondo comma, lettera e), della Costituzione, in combinato disposto con l'art. 3 Cost., nonché agli artt. 117, secondo e terzo comma, 119, primo e secondo comma, e 120 Cost.; ciò chiarendo «che la disposizione impugnata non stabilisce un'aliquota unica, ma un'aliquota massima modulabile da tutte le Regioni, sulla base dei criteri legislativamente indicati. Si tratta perciò non di una statuizione di dettaglio, ma, appunto, di una norma di coordinamento, resa necessaria dalle finalità concorrenziali espressamente enunciate e concretamente perseguite dalla stessa disposizione». In particolare, la Corte attribuì rilievo dirimente alle finalità dell'intervento del legislatore statale, diretto ad «evitare effetti distorsivi della concorrenza tra gli scali aeroportuali e di promuovere l'attrattività del sistema aeroportuale italiano (...) sia attraverso la determinazione di un limite massimo dell'imposta, sia con la sua modulazione che tenga conto della distinzione tra voli diurni e notturni e delle peculiarità urbanistiche delle aree geografiche prospicienti i singoli aeroporti». E la Corte precisò, altresì, che l'imposta oggetto di causa, «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, secondo comma, lettera s), Cost.), come dimostrato dalla 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» (art. 90, comma 1, della legge n. 342 del 2000)»;

- l'art. 1, comma 155, della legge reg. Campania n. 16/2014 ha, quindi, previsto che «in applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 13, comma 15-*bis*, del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145 (Interventi urgenti di avvio del piano "Destinazione Italia", per il contenimento delle tariffe elettriche e del gas, per l'internazionalizzazione, lo sviluppo e la digitalizzazione delle imprese, nonché misure per la realizzazione di opere pubbliche ed Expo 2015), convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9, l'allegato C alla legge regionale n. 5/2013 è sostituito dal seguente, mutando quindi le tabelle tariffarie e stabilendo, al comma 156, che «Le tabelle così come modificate dal comma 155 si applicano dal 1° gennaio 2014».

9. Alla luce di tale cornice di riferimento, va ribadito quanto segue con riferimento alle censure poste dalla ricorrente.

10. Con riferimento al secondo motivo di ricorso concernente la dedotta violazione del principio di irretroattività della legge reg. n. 16/2014 del 7 agosto 2014, nella parte in cui ha stabilito la vigenza delle nuove tabelle dal 1° gennaio 2014, va ripreso quanto precisato da questa Corte in analoghi contenziosi (v., in particolare, tra quelle citate, Cass. 36479/2022; Cass. 34259/2022 37146/2022 in controversie con la Regione Lazio), secondo cui:

- (i) a seguito del menzionato intervento statale di cui alla legge n. 9/2014, il sistema legislativo regionale era divenuto incompatibile con la normativa statale (sia per il superamento dei limiti tariffari massimi, che per l'eccessiva differenza tariffaria tra le varie regioni), così cessando di avere efficacia dall'entrata in vigore di quest'ultima, vale a dire dal 22 febbraio 2014;



- (ii) detto intervento statale tariffario, volto a stabilire limiti alla misura economica dell'imposizione, opera dalla predetta data di entrata in vigore (22 febbraio 2014, come detto) della legge di conversione, che l'ha introdotta con la aggiunta all'art. 16 d.l. 145/2013 del comma 15-*bis* in ragione del principio di irretroattività delle disposizioni tributarie di cui all'art. 3 della legge n. 212/2000.

Va aggiunto sul punto che, come già chiarito dalla menzionata pronuncia della Corte costituzionale n. 13/2015, con la citata previsione dell'art. 13, comma 14, d.l. n. 145/2013 (conv. in legge n. 9/2014) si è data applicazione al principio del coordinamento statale della fiscalità regionale in un contesto di rilevanza comunitaria attinente alla concorrenza, come ribadito dallo stesso giudice di legittimità secondo cui la tutela della concorrenza, che è di esclusiva competenza statale ai sensi dell'art. 117, secondo comma, lettera e), Cost., si pone come limite insuperabile rispetto alle competenze regionali con le quali interferisce (cfr. Corte Cost. n. 43/2022, che richiama le sentenze n. 10/2021, n. 1/2019, n. 171/2013 e n. 213/2011).

10.1. Ora, nella specie, va preso atto che la legge reg. Campania n. 16/2014 ha disposto, all'art. 1, comma 156, come sopra illustrato, che le tabelle modificate dalla predetta legge si sarebbero applicate dal 1° gennaio 2014 e, quindi, da epoca precedente l'entrata in vigore della legge nazionale (22 febbraio 2014).

Ciò nondimeno, non può essere accolta la tesi della ricorrente secondo cui la predetta legge regionale, essendo stata emessa il 7 agosto 2014, non poteva ricevere applicazione dal 1° gennaio o dal 22 febbraio 2014, avendo solo attuato la previsione normativa statale e con essa la riduzione ivi prevista (valore massimo dei parametri delle misure IRESA non superiore ad euro 0,50), conformandosi a tale prescrizione ed applicando



la stessa con effetti a partire dall'entrata in vigore della citata legge regionale.

Va, infatti, contrariamente osservato che la previsione regionale si è legata a quella statale, con efficacia operativa dall'entrata in vigore della legge nazionale (22 febbraio 2014), momento dal quale – come sopra rappresentato – era cessata l'efficacia della precedente disciplina regionale di cui alla legge n. 5/2013.

Sicchè, stando così le cose, il *vulnus* al principio di irretroattività, derivante dalla previsione dell'art. 1, comma 156, della legge reg. n. 16/2014, che ha retrodatato la vigenza dei nuovi limiti tariffari al 1° gennaio 2014 ben prima dell'entrata in vigore della legge statale n. 9/2014 che li aveva introdotti (22 febbraio 2014), non può essere utile alle aspettative della ricorrente perché ciò comporterebbe l'applicazione delle precedenti, più esose, tariffe, e non anche – come sostenuto – un incolmabile vuoto normativo, posto che sino al 21 febbraio 2014 operava la tariffa della legge reg. n. 5/2013 e dal 22 febbraio 2014 quella delle legge reg. n. 16/2014.

Conseguenza questa (quella dell'applicazione delle tariffe della legge n. 5/2013) non voluta certamente dalla contribuente e nemmeno dalla Regione e prospettiva questa che, a voler seguire il motivo di impugnazione, si tradurrebbe in un inammissibile, sotto vari profili, *reformatio in peius* della pronuncia impugnata.

11. La valutazione della terza e quarta doglianza induce a ribadire, nel solco della tracciata, suindicata, riflessione di questa Corte quanto segue.

11.1. Dall'illustrato compendio normativo risulta che il punto centrale della questione riposa sulla trasformazione del tributo dalla fiscalità statale a quella regionale, allorchè – come chiarito dal Giudice delle leggi – l'imposta in esame, dal 1° gennaio 2013, è divenuta un tributo proprio



delle regioni, in linea con il sistema (delineato dalla legge n. 42/2009) di attuazione della delega costituzionale sul federalismo fiscale per le regioni a statuto ordinario.

Potere questo che si spinge, per l'imposta in rassegna, sino al punto di sopprimerla (v. art. 8, comma 1, d.lgs. n. 68/2011) e, quindi - a maggior ragione - di modificarne i suoi presupposti e finalità, come si desume dai contenuti delle pronunce nn. 13/2015 e 18/2013 della Corte costituzionale, potendo dunque le regioni istituire con propria legge l'imposta sulle emissioni sonore degli aeromobili, individuandone, con piena discrezionalità, il presupposto, i soggetti passivi, la graduazione delle aliquote, le modalità di accertamento e riscossione, nei limiti - ovviamente - dei principi costituzionali, comunitari e fermo restando l'oggettivo limite normativo interno, derivante dalla legge statale (art. 13, comma 15-*bis*, d.l. n. 145/2013 convertito con modifiche dalla legge 9/2014) circa la misura dell'aliquota massima applicabile.

11.2. Ciò premesso, va dato conto che la legge reg. della Campania ha previsto che «In armonia con quanto stabilito dall'articolo 1 della legge 21 novembre 2000, n. 342 (Misure in materia fiscale) il 51 per cento del gettito generato dall'applicazione dell'IRESA è destinato al completamento dei sistemi di monitoraggio acustico, al disinquinamento acustico e all'eventuale indennizzo delle popolazioni residenti nell'intorno aeroportuale. La quota residuale è impiegata nelle attività connesse alla prevenzione ed al contenimento del rumore ambientale» (v. art. 176-*bis* legge reg. n. 5/2013; comma aggiunto dall'articolo 7, comma 1, lettera e) della legge reg. 4/2014 e successivamente modificato dall'articolo 1, comma 157 della legge reg. n. 14/2014).

11.3. Alla luce di quanto precede, trovano (a maggior ragione) applicazione i principi affermati da questa Corte (cfr., *ex multis*, Cass. n. 36479/2022, Cass. n. 34259/2022; Cass. n. 37146/2022 e Cass. n.



34002/2022, con riferimento alla legge reg. del Lazio n. 2/2013, che aveva destinato il 10% del gettito alla funzione indennitaria della popolazioni abitanti nei territori aeroportuali interessati dal rumore in fase di decollo ed atterraggio) secondo cui il tributo in esame, per come configurato dalla Regione Campania, non si presenta come imposta ambientale in senso stretto, vale a dire nel segno di una diretta relazione tra prelievo fiscale e deterioramento ambientale in termini di presupposto della fattispecie tributaria.

Si tratta, in realtà, di un modello connotato da un vincolo di scopo in senso ampio e, per la verità, qui assicurato anche in misura considerevole e maggioritaria rispetto al gettito e comunque in misura "prioritaria" secondo quanto osservato dalla Corte costituzionale con la pronuncia n. 13/2015.

Alla destinazione del gettito nella misura del 51%, rivolta al «disinquinamento acustico» si aggancia, infatti, anche la funzione indennitaria delle popolazioni interessate, così realizzando un modello di fiscalità con funzione ambientale indiretta, con finalità cioè (extrafiscale) di tipo ambientale, perseguita nella concepita capacità del prelievo di incidere, aggravandone i costi, su attività (manovre aeree rumorose) ritenute dannose per l'ambiente, come tali suscettive di essere penalizzate ed indennizzate a favore dei cittadini colpiti, da cui emerge, per l'appunto, anche la finalità extrafiscale del prelievo.

11.4. La legge regionale non si pone in contrasto con la Direttiva 30/2002/CE, la quale è volta a contrastare l'inquinamento acustico negli aeroporti dell'Unione (art. 1), secondo modalità uniformi e non alterative della concorrenza (art. 7).

La Direttiva non impone, tuttavia, 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, piuttosto, 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 reputarsi 'pertinente' all'Iresa 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. 13/2005, v. All. 2 § 1.4 cit.) ed essere oggetto di una valutazione discrezionale di bilanciamento; senza tuttavia che prescrizioni specifiche ed 'autoesecutive' in tal senso siano evincibili dalla Direttiva stessa (così Cass. n. 36479/2022 e Cass. n. 34259/2022 citt.), che pertanto non può considerarsi *self executive*.

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.

Ed infatti, 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. n. 6862/2014; Cass. n. 20701/2013) 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. n. 36479/2022 e Cass. n. 34259/2022; Cass. 37146/2022 *citt.*, che menzionano Cass. n. 14828/2018; Cass. n. 15041/2017; Cass. Sez. U., n. 12067/2007; Cass. n. 18184/2022, in motiv.).

Appena aggiungendo sul punto che un rinvio pregiudiziale risulta ancor meno necessario e sin'anche inopportuno, sol considerando che la contestazione riposa, al fondo, sul fatto che "solo" la percentuale del 51% del gettito sia stata destinata agli scopi specifici, rivendicando la necessità di un gettito esclusivo dell'intero introito fiscale, che, per quanto sopra osservato, non ha giuridico fondamento.

Ciò ribadendo che il ruolo non strutturale, né 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, giacchè 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, forse anche amministrativa e contabile), giammai a fine di esonero o rimborso (v. ancora Cass. n. 36479/2022 e Cass. n. 34259/2022; Cass. n. 37146/2022; Cass. 34002/2022, *citt.*).

11.5. La predetta legge regionale nemmeno si pone in contrasto con i principi della disciplina nazionale (artt. 90 e 92 della legge n. 342/2000).



Dall'interpretazione dell'art. 90 della legge n. 342/2000 cit. emerge che l'evento che determinava l'insorgere dell'obbligazione tributaria era costituito dall'esercizio delle attività aeroportuali costituite, nel caso di specie, dal decollo e dall'atterraggio dell'aeromobile, come definite dalla normativa di settore (art. 1 d.p.r. n. 496 del 1997) e non dall'emissione sonora.

La rumorosità dell'aeromobile non assumeva rilievo come presupposto del tributo, ma operava come parametro per la determinazione dell'imposta, come specificato dallo stesso legislatore che, al primo comma dell'art. 92 citato, precisava che l'imposta in questione era determinata *"sulla base"* dell'emissione sonora dell'aeromobile.

Le Regioni 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, avendo all'uopo 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 dei principi di libera circolazione prevista dall'ordinamento interni e comunitario.

Ora, il richiamo contenuto nella legge regionale a quella nazionale n. 342/2000 sta a significare che l'imposta istituita come propria era esattamente quella prevista da tale ultima legge e la destinazione della quota maggioritaria del gettito al fine di disinquinamento acustico si è posta in linea con il medesimo fine di cui alla legge n. 342/2000.

In tale direzione, l'assegnazione del 51% del gettito generato dall'applicazione dell'IRESA al completamento dei sistemi di monitoraggio acustico, al disinquinamento acustico e all'eventuale indennizzo delle



popolazioni residenti nell'intorno aeroportuale, con quota residuale impiegata nelle attività connesse alla prevenzione ed al contenimento del rumore ambientale, come previsto dall'art. 1, comma 176-*bis*, d.l. n. 5/2013 (come convertito dalla legge n. 14/2014) ha realizzato, a pieno titolo, le 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 [...]», così come stabilito dall'art. 90, comma 1, della legge n. 342/2000.

Erra, pertanto, la ricorrente quando denuncia la violazione dei parametri di cui gli artt. 90 e 92, della legge n. 342/2000 e dei principi posti dalla Corte costituzionale con la sentenza n. 13/2015, non solo per quanto sopra detto, ma anche in ragione del rilievo secondo il quale, con l'entrata in vigore dell'art. 8 d.lgs. n. 68/2011, è stato superato il previgente regime, trasformando l'imposta sulle emissioni sonore degli aeromobili in tributi propri regionali.

In tale contesto, va allora ribadito che la natura dell'imposta regionale e l'ampiezza dell'autonomia impositiva dell'ente regionale in tema di risorse proprie integrano elementi che, inevitabilmente, conducono al superamento dei richiamati parametri. (cfr. Cass. n. 36479/2022 e Cass. n. 34259/2022; Cass. n. 37146/2022; Cass. 34002/2022, *citt.*).

12. Non vi è poi spazio per il richiesto incidente di costituzionalità, basato sul rilievo dell'incompatibilità con il principio di eguaglianza di cui all'art. 3 Cost. e di capacità contributiva e di progressività di cui all'art. 53 Cost. del predetto sistema di prelievo fiscale, assumendo la ricorrente che esso risulta strutturato prescindendo dal prezzo del biglietto aereo e quindi senza tener conto degli effettivi e concreti indici di forza economica del contribuente, così producendo effetti distorsivi della concorrenza.



12.1. Anche in tal caso si ribadiscono concetti di elaborati da questa Corte, nel ribadire che:

a). 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;

b). 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. n. 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».

Come pure ribadito, anche di recente, dalla Corte costituzionale, secondo cui «in un contesto complesso come quello contemporaneo, dove si sviluppano nuove e multiformi creazioni di valore, il concetto di capacità contributiva non necessariamente deve rimanere legato solo a indici tradizionali come il patrimonio e il reddito, potendo rilevare anche altre e più evolute forme di capacità, che ben possono denotare una forza o una potenzialità economica» (sentenza n. 288 del 2019)», così sviluppando una lettura del principio di capacità contributiva che lo «[...] adegua, nella



prospettiva dell'uguaglianza e della solidarietà insite nel dovere inderogabile di concorrere alle pubbliche spese, alla moderna evoluzione dei dinamismi economici in un contesto in cui la ricchezza può sfuggire agli inquadramenti più tradizionali [...]» (v. Corte cost. n. 89/2026, che sul punto richiama anche la pronuncia della Corte cost. n. 111/2024).

Per tale via, è resa legittima l'introduzione di nuovi indici espressivi della capacità contributiva, purchè manifesti la ricchezza ottenuta e non il reddito posseduto.

12.2. Il legislatore tributario può, quindi, nell'ambito dei suoi ampi poteri, 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, primo comma, Cost.

Sotto tale profilo, la posizione di vantaggio in cui versa un soggetto in ragione del «potere» di svolgere legittimamente 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.

12.3. Ciò posto, il riferimento al numero, appunto, dei decolli-atterraggi, alle tonnellate di peso degli aeromobili ed all'intensità acustica scientificamente rilevata permette di ripartire in modo non del tutto



arbitrario, o anche solo irragionevole, la partecipazione alle spese conseguenti ai danni ambientali derivanti dalle emissioni sonore nelle aree prossime agli aeroporti in ragione anche del fatto che il numero dei voli, come il tipo di aeromobili impiegato sono indice dell'attività dell'esercente di aeromobili; trovando appunto esso diretto riscontro dimensionale, ed in definitiva anche economico-patrimoniale, nell'attività imprenditoriale della compagnia (cfr. Cass. n. 36479/2022 e Cass. n. 34259/2022; Cass. n. 37146/2022; Cass. 34002/2022, citt.).

Risulta, pertanto, non pertinente sotto i profili costituzionali in esame, il richiamo alle tariffe applicate dalla compagnia *low cost*, trattandosi di aspetto che attiene a scelte di politica imprenditoriale del tutto indipendenti alla natura dell'imposta in esame, su cui si commisura l'entità del prelievo, il quale - come sopra esposto - è caratterizzato dall'essere un gettito la cui funzione ambientale deriva dalla sua capacità di ripercuotersi - aggravandone i costi - su attività (manovre aeree rumorose) ritenute dannose per l'ambiente.

Si spiega allora perchè rispetto a tale prospettiva l'entità della tariffa applicata dalla compagnia non assuma alcun valore, perché in nessun modo incidente sugli effetti dannosi provocati dal numero dei decolli ed atterraggi, dal peso degli aeromobili e dall'intensità acustica espressa da velivolo, su cui correttamente l'imposta è calibrata, tenuto conto della sua finalità.

13. Alla stregua delle complessive riflessioni sopra svolte il giudizio va, dunque, respinto.

14. Non vi è ragione di statuire sulle spese del presente grado di giudizio, stante la tardiva costituzione della Regione.

15. Va, nondimeno, dato atto che sussistono i presupposti di cui all'art 13, comma 1-*quater*, d.P.R. n. 115/2002, per il versamento da parte della



ricorrente, di una somma pari a quella eventualmente dovuta a titolo di contributo unificato per il ricorso.

P.Q.M.

la Corte rigetta il ricorso.

Dà atto che sussistono i presupposti di cui all'art 13, comma 1-*quater*, d.P.R. n. 115/2002, per il versamento da parte della ricorrente, di una somma pari a quella eventualmente dovuta a titolo di contributo unificato per il ricorso.

Così deciso in Roma, nella camera di consiglio del 23 giugno 2026 .

IL PRESIDENTE

Giacomo Maria Stalla

