



ENTE DA REGISTRAZIONE
AI SENSI DEL D.P.R. 26/4/1986
N. 131 TAB. ALL. B - N. 5
MATERIA TRIBUTARIA

16221

M
14

REPUBBLICA ITALIANA

Oggetto

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

*TRIBUTI

LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE

R.G.N. 19167/2008

SEZIONE TRIBUTARIA CIVILE

R.G.N. 26248/2008

Composta dagli Ill.mi Sigg.ri Magistrati:

Cron. 16221

Dott. STEFANO BIELLI - Presidente - Rep.
Dott. ETTORE CIRILLO - Rel. Consigliere - Ud. 22/04/2014
Dott. ANTONIO VALITUTTI - Consigliere - PU
Dott. STEFANO OLIVIERI - Consigliere -
Dott. LAURA TRICOMI - Consigliere -

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

sul ricorso 19167-2008 proposto da:

AIR ONE SPA in persona del Presidente del C.d.A. e
legale rappresentante pro tempore, elettivamente
domiciliato in ROMA VIA CIPRO 4/V, presso lo studio
dell'avvocato CIPOLLA GIUSEPPE MARIA, che lo
rappresenta e difende con procura speciale del Not.

Dr. TRAGNONE GIUSEPPE in CHIETI rep. n. 42630 del
28/11/2007;

- *ricorrente* -

contro

AGENZIA DELLE ENTRATE in persona del Direttore pro
tempore, elettivamente domiciliato in ROMA VIA DEI

2014

1505

Yh

PORTOGHESI 12, presso l'AVVOCATURA GENERALE DELLO
STATO, che lo rappresenta e difende ope legis;

- *controricorrente* -

nonchè contro

MINISTERO ECONOMIA E FINANZE;

- *intimato* -

sul ricorso 26248-2008 proposto da:

AGENZIA DELLE ENTRATE in persona del Direttore pro
tempore, elettivamente domiciliato in ROMA VIA DEI
PORTOGHESI 12, presso l'AVVOCATURA GENERALE DELLO
STATO, che lo rappresenta e difende ope legis;

- *ricorrente* -

contro

AIR ONE SPA in persona del Presidente del C.d.A. e
legale rappresentante pro tempore, elettivamente
domiciliato in ROMA VIA CIPRO 4/V, presso lo studio
dell'avvocato CIPOLLA GIUSEPPE MARIA, che lo
rappresenta e difende con procura speciale del Not.
Dr. TRAGNONE GIUSEPPE in CHIETI rep. n. 43174 del
26/11/2007;

- *controricorrente* -

avverso la sentenza n. 118/2007 della
COMM. TRIB. REG. ^{dell'Abbruzzo,} SEZ. DIST. di PESCARA, depositata il
14/08/2007;

udita la relazione della causa svolta nella pubblica
udienza del 22/04/2014 dal Consigliere Dott. ETTORE

CIRILLO;

preliminarmente il Pres. BIELLI dispone la riunione dei ricorsi r.g. 19167/08 e 26248/08 secondo l'art. 335 cpc;

udito per il n. r.g. 19167/08 ricorrente l'Avvocato CIPOLLA che ha chiesto l'accoglimento;

udito per il controricorrente l'Avvocato DE STEFANO che ha chiesto il rigetto;

udito per il n. r.g. 26248/08 ricorrente l'Avvocato DE STEFANO che ha chiesto l'accoglimento;

udito per il controricorrente l'Avvocato CIPOLLA che ha chiesto il rigetto;

udito il P.M. in persona del Sostituto Procuratore Generale Dott. IMMACOLATA ZENO che ha concluso per l'inammissibilità ricorso Agenzia, rigetto ricorso AIR ONE.





RITENUTO IN FATTO

01. Con avviso di accertamento notificato il 27 dicembre 2004 per il recupero di imposte dirette e IVA relative all'anno 2000 il fisco addebbitava alla compagnia aerea Air One (a) l'indeducibilità di costi vari (*start-up* per l'avviamento di nuove linee aeree; campagne pubblicitarie); (b) l'omessa dichiarazione di sopravvenienza attiva derivante dalla cessione del contratto di *leasing* di un aeromobile; (c) l'omessa dichiarazione dell'IVA sui corrispettivi della vendita di taluni biglietti aerei; (d) l'omessa applicazione dell'IVA sulle fatture di riaddebito riguardanti le prestazioni di servizi rese su aeromobili di terzi; (e) l'omessa applicazione dell'IVA con aliquota del 20% sulle vendite di aeromobili in volo in spazi internazionali; (f) l'omesso assoggettamento a IVA dei diritti d'imbarco in sede di fatturazione e/o emissione dei biglietti ai passeggeri.
02. Su tale accertamento sorgeva contenzioso definito dalla Commissione tributaria provinciale di Chieti con sentenza n. 206/03/2005, impugnata da Air One, con appello principale, e dal fisco, con gravame incidentale, entrambi disattesi dalla sezione di Pescara della Commissione tributaria regionale abruzzese, giusta sentenza n. 118 del 14 agosto 2007. Il giudice d'appello, nel rigettare l'impugnazione principale della contribuente, confermava che la vendita, a una società irlandese, di velivoli che si trovavano in volo nello spazio aereo internazionale era soggetta in Italia a imposta sul valore aggiunto, dovendo il principio di territorialità di cui al comma 2 dell'articolo 7 del DPR n. 633 del 1972 essere coordinato col principio generale sancito dall'articolo 4 cod. nav., secondo cui «gli aeromobili italiani in luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato sono considerati come territorio italiano». Ciò doveva farsi anche in relazione all'articolo 53, comma 1, Cost. e tenuto conto dell'articolo 12, comma 2, delle preleggi. Aggiungeva che l'ipotesi di una cessione intracomunitaria non imponibile (decreto legge n. 331 del 1993, articolo 41) era rimasta a livello di mera enunciazione, riguardo alla sola ipotetica materiale introduzione dei velivoli in Irlanda e all'assoggettamento dell'operazione a IVA in quel Paese.
03. Lo stesso giudice d'appello, nel rigettare l'impugnazione incidentale del fisco, affermava che la deduzione delle quote di ammortamento dei costi di cd. *start-up* era avvenuta sulla base della medesima imputazione adottata a fini civilistici, in conformità all'articolo 74,

Sh



comma 3, TUIR; tale disposizione prevedeva, infatti, che per tale tipologia di costi, al pari di tutti i costi di ampliamento, dovesse essere fiscalmente adottata la medesima imputazione applicata a fini della contabilità civilistica. Analogamente, quanto al trattamento tributario per la temporanea sostituzione di motori, i costi sostenuti dalla compagnia erano da considerarsi accessori al contratto principale di noleggio e, dunque, ripartibili per tutta la durata dello stesso in conformità all'articolo 74, comma 3, TUIR. Infine, riguardo ai diritti d'imbarco, la Commissione regionale ne confermava la non imponibilità ai fini dell'IVA, ricorrendo il caso di esclusione di cui all'articolo 15 n.3 DPR n. 633 del 1972.

04. Per la cassazione della decisione riguardo al rigetto dell'appello principale, Air One proponeva ricorso, affidato a sette motivi, con atto notificato al Ministero dell'economia e delle finanze e all'Agenzia delle entrate in data 9 luglio 2008. L'Agenzia delle entrate resisteva con controricorso consegnato all'ufficiale giudiziario il 13 gennaio 2009; il Ministero intimato non spiegava alcuna difesa. Nelle more, con atto consegnato all'ufficiale giudiziario per la notifica in data 30 ottobre 2008, l'Agenzia delle entrate proponeva autonomo ricorso per la cassazione della medesima decisione d'appello nella parte in cui rigettava il gravame incidentale (su spese di *start up* e diritti d'imbarco e con omessa motivazione sulle spese pubblicitarie). Air One resisteva con controricorso.

CONSIDERATO IN DIRITTO

05. I due ricorsi, essendo stati proposti avverso la medesima sentenza, devono essere preliminarmente riuniti (articolo 335 cod. proc. civ.).
06. Riguardo al ricorso di Air One si rileva, però, la carenza di legittimazione processuale del Ministero dell'economia e delle finanze, che non è stato parte nel giudizio di secondo grado ed è oramai estraneo al contenzioso tributario dopo la creazione delle agenzie fiscali. La chiamata ministeriale in cassazione è, dunque, inammissibile e il ricorso va esaminato unicamente riguardo all'Agenzia delle entrate, che è la sola a essere legittimata *ad causam*.
07. Il controricorso dell'Agenzia delle entrate è, pure, inammissibile, perché è stato tardivamente consegnato per la notifica in data 13 gennaio 2009 a fronte di un ricorso di Air One materialmente notificato il 9 luglio 2008. Dunque, è irrimediabilmente spirato il termine peren-



torio di quaranta giorni risultante dal combinato disposto degli articoli 370 e 371 cod. proc. civ..

08. Il riunito ricorso autonomo dell'agenzia delle entrate è, infine, inammissibile. Il principio dell'unicità del processo d'impugnazione contro una stessa sentenza comporta che, una volta avvenuta la notificazione della prima impugnazione (nella specie quella di Air One), tutte le altre devono essere proposte in via incidentale nello stesso processo e perciò, nel caso di ricorso per cassazione, con l'atto contenente il controricorso. Ogni ricorso successivo al primo si converte, indipendentemente dalla forma assunta e ancorché proposto con atto a sé stante, in ricorso incidentale, la cui ammissibilità è condizionata sempre al rispetto del ridetto termine di quaranta giorni risultante dal combinato disposto degli artt. 370 e 371 cod. proc. civ., indipendentemente dai termini (breve o lungo) d'impugnazione astrattamente operativi. (Cass. n. 26622 del 2005, n. 11602 del 2002, n. 4789 del 2001). Nella specie detto termine scadeva il 3 ottobre 2008 mentre l'agenzia consegnava il suo autonomo ricorso all'ufficiale giudiziario per la notifica solo in data 30 ottobre 2008.
09. Si deve, dunque, procedere all'esame unicamente del ricorso principale di Air One nei confronti dell'agenzia delle entrate (che legittimamente si è difesa in pubblica udienza con il ministero dell'avvocatura erariale).
10. I sette motivi riguardano tutti la vendita di due velivoli, iscritti nei registri aeronautici italiani, fatta da Air One a Challey Ltd di Dublino il 28 dicembre 2000: cessione perfezionatasi mentre gli aeromobili si trovavano in volo di addestramento in spazio aereo internazionale. Nel censurare la decisione d'appello a sé sfavorevole, in primo luogo (motivo §1) Air One denuncia la violazione degli articoli 1 e 7 del decreto IVA e 8 della sesta direttiva, sostenendo che la nozione di territorio dello Stato, con alcune esclusioni, coincide con lo spazio terrestre compreso nei confini nazionali, col relativo soprasuolo e sottosuolo, e col mare territoriale. Per cui, l'assoggettamento a imposizione IVA comporta che il bene ceduto sia fisicamente presente nel territorio italiano nel momento in cui la cessione si è perfezionata, mentre non rileva il luogo in cui la vendita è stata conclusa. Inoltre, secondo il diritto dell'UE, il campo di applicazione della sesta direttiva (articolo 4 in relazione all'articolo 227 del trattato ora 299) coincide, per ciascuno Stato, con il campo di applicazione delle rispettive leggi



fiscali e le stesse cessioni di beni a bordo di aeromobili in volo dall'Italia verso destinazioni extraUE non sono imponibili se nel tragitto non sia rinvenibile alcuna tratta comunitaria (articolo 8). Infine, le deroghe ai principi generali di territorialità sono esplicite e limitate, così come avviene in tema cessioni di gas ed elettricità (articolo 8 §1 della sesta direttiva mod. dalla direttiva n. 2003 del 1992).

11. In secondo luogo (motivo §2), denunciando plurime violazioni di norme di diritto (articoli 1 e 7 DPR n. 633 del 1972, 4 cod. nav., 12 c.2 preleggi), Air One afferma che il giudice d'appello avrebbe applicato in via analogica l'articolo 4 cod. nav. per colmare inesistenti lacune normative, mentre tale disposizione sulla navigazione marittima ed aerea non fa che recepire il diritto internazionale consuetudinario sull'applicazione della legge dello Stato di bandiera per regolare i fatti avvenuti a bordo di navi e aeromobili in acque e spazi internazionali (es. Conv. Montego Bay) e non per regolare i rapporti tributari. Ne sarebbe riprova la circostanza che, per norma espressa (articolo 7, comma 2, del decreto IVA), si considerano effettuate nel territorio dello Stato le cessioni di beni nei confronti di passeggeri nel corso di un trasporto intracomunitario a mezzo di treni, navi e aeromobili, se il trasporto ha inizio nel territorio dello Stato.
12. In terzo luogo (motivo §3), denunciando subordinatamente la violazione dell'articolo 4 cod. nav., Air One sostiene che, quando l'aeromobile si trova in spazio aereo internazionale, possono al limite restare regolate dall'imposizione IVA nazionale, secondo la legge di bandiera, solo le cessioni fatte a bordo, ma non la vendita conclusa in Italia del velivolo in volo in cieli non soggetti alla sovranità dello Stato.
13. Infine, col quarto mezzo (§4), denunciando la violazione degli articoli 1-7 DPR n. 633 del 1972 e 23-53 Cost., contesta che, attraverso la norma costituzionale programmatica del citato articolo 53, si possa mutare, in via d'interpretazione giudiziale, la portata precettiva dell'articolo 7 del decreto IVA modificando il profili soggettivi e spaziali di una imposta armonizzata a livello eurounitario.
14. Gli altri tre mezzi sono volti a contestare l'abusività e l'elusività della vendita dei velivoli effettuata durante i ridetti voli di addestramento nei cieli internazionali. In particolare, Air One rileva il vizio di motivazione della sentenza d'appello che non avrebbe spiegato il vantaggio abusivo conseguito da Air One col trasferimento a titolo oneroso di



velivoli in volo in cieli internazionali a società non residente irlandese (§5) e avrebbe trascurato, in violazione del riparto dell'onere della prova (articolo 2697 cod. civ.), che spettava all'amministrazione dimostrare la sussistenza delle condizioni (indebito risparmio d'imposta ed effettivo scopo dell'operazione economica) per qualificare elusiva la suddetta operazione (§6) e, in violazione degli articoli 1 e 7 del decreto IVA e dei principi generali sull'elusione d'imposta, che la neutralità dell'imposta avrebbe, comunque, comportato la traslazione dell'onere fiscale sulla società acquirente che l'avrebbe a sua volta portato in detrazione (§7).

15. I sette motivi, logicamente e giuridicamente correlati tra loro, possono essere trattati congiuntamente e, stante la loro manifesta infondatezza, devono essere globalmente respinti. Va premesso, che, riguardo al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto, la direttiva 77/388/CEE considera territorio di uno Stato membro l'interno del paese qual è definito nel § 2 dell'articolo 3, secondo cui l'interno del paese corrisponde al campo d'applicazione del trattato che istituisce la Comunità economica europea dall'articolo 227 (ora 299). Non diversamente, ai fini dell'applicazione della successiva direttiva 2006/112/CE, l'articolo 5 intende per «Stato membro» e «territorio di uno Stato membro» il territorio di ciascuno Stato membro della Comunità cui si applica il trattato che istituisce la Comunità europea, conformemente all'articolo 299 (già 227). Siccome mancano nel trattato istitutivo definizioni più precise del territorio compreso nella sovranità di ogni Stato membro, spetta a ognuno di essi stabilire l'estensione e i limiti di tale territorio, conformemente alle regole del diritto internazionale pubblico e, in tal senso, si è pronunciata la Corte di giustizia (in causa C-111/05, da § 54 a 60).

16. Riguardo all'ambito di applicazione della sesta direttiva, la Corte di Lussemburgo ha dichiarato che il regime di tale direttiva si applica obbligatoriamente e imperativamente all'insieme del territorio nazionale degli Stati membri, tenuto conto che - secondo l'art. 2 della convenzione ONU sul diritto del mare del 10 dicembre 1982 recepita mediante la decisione dal Consiglio il 23 marzo 1998 (98/392/CE) - la sovranità dello Stato costiero si estende al mare territoriale, al fondale marino e al relativo sottosuolo. Pertanto, per la Corte di giustizia, uno Stato membro ha l'obbligo di assoggettare all'IVA anche la cessione di beni che si verifica nel suo mare territoriale, sul fonda-



le di tale mare e nel suo sottosuolo. Di contro, la sovranità dello Stato sulla zona economica esclusiva e sulla piattaforma continentale è solo funzionale e, come tale, è limitata al diritto di esercitare le attività di esplorazione e di sfruttamento (artt. 56 e 77 della convenzione) e l'operazione realizzata in queste zone non rientra nella sovranità dello Stato costiero e così l'operazione che si effettua in alto mare, zona che è sottratta alla sovranità degli Stati (art. 89 della convenzione).

17. Tanto premesso, nel diritto interno, sicuramente è soggetto alla sovranità dello Stato lo spazio aereo che sovrasta il territorio della Repubblica e il relativo mare territoriale (articolo 3 cod. nav.), mentre le navi italiane in alto mare e gli aeromobili italiani in luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato sono considerati come territorio italiano (articolo 4); inoltre, la proprietà, gli altri diritti reali e i diritti di garanzia sulle navi e sugli aeromobili, nonché le forme di pubblicità degli atti di costituzione, trasmissione ed estinzione di tali diritti, sono regolati dalla legge nazionale della nave o dell'aeromobile (articolo 6).
18. Secondo la Corte costituzionale (sentenza n.67 del 22 dicembre 1961) il collegamento con lo Stato, a mente dell'articolo 4 cod. nav., esplica la sua efficacia anche quando la nave si trovi alto mare – ovvero il velivolo si trovi in spazio aereo internazionale – e tale collegamento è tanto intenso da far ritenere che la nave – o l'aeromobile – sia parte del territorio dello Stato d'immatricolazione che vi fa valere la propria attività come sul suo territorio. Si tratta di attribuzioni così estese da legittimare persino la sovranità punitiva (es. *ex plurimis* Cass. pen. 18 gennaio 1957, 15 luglio 1976, etc.). Da qui deriva il concetto di cd. territorio mobile, adoperato anche a fini penali e doganali.
19. Alla luce della normativa interna e comunitaria [articolo 7, secondo comma, del decreto IVA e articolo 8, §1, lett. c) della sesta direttiva], della giurisprudenza della Corte di giustizia (es. in cause C-382/02 e C-58/04) e della prassi nazionale (ris. n. 188 del 2001) rientrano nel campo di applicazione dell'IVA le cessioni effettuate a bordo nei confronti di passeggeri nel corso di (a) un trasporto aereo intracomunitario con partenza dall'Italia ovvero (b) di una tratta intracomunitaria -con partenza dall'Italia- di un trasporto aereo con partenza o destinazione fuori della Comunità, indipendentemente dal



luogo in cui si trova l'aeromobile al momento della cessione e dalla destinazione del singolo passeggero. Diversamente, tali principi non sono applicabili nel caso in cui il volo abbia inizio in Italia e destinazione in un Paese terzo, senza che nell'ambito del medesimo sia rinvenibile una tratta intracomunitaria: in tale ipotesi le cessioni effettuate a bordo non sono soggette a imposta, in quanto i beni sono destinati al consumo al di fuori della Comunità.

20. Tale assetto interpretativo, però, non soccorre nella fattispecie in esame, perché le cessioni controverse non sono avvenute a bordo degli aerei in volo e sono gli aerei stessi, e non merci a bordo, a essere oggetto di cessione. Peraltro, non risultando in alcun modo che i velivoli siano stati materialmente esportati in Irlanda ed essendo sostanzialmente pacifico che essi siano decollati dal territorio italiano per farvi ritorno dopo i voli di addestramento nel corso dei quali sono state perfezionate le vendite, le operazioni non possono essere qualificate come intracomunitarie ai fini della disciplina speciale dettata dal decreto legge n. 331 del 1997. E' appena il caso di ricordare che grava sul cedente, ai sensi dell'art. 2697 cod. civ., l'onere di dimostrare, con mezzi adeguati, tali da non lasciare dubbi, i presupposti della deroga al normale regime impositivo e, cioè l'effettività dell'esportazione in altro Stato membro e la propria buona fede (v. Corte di Giustizia in causa C-273/11; conf. Cass. n. 4636 del 2014). Dunque, la controversa operazione di vendita dei due aerei in volo è soggetta all'ordinaria disciplina, nazionale ed eurounitaria, dell'imposta sul valore aggiunto.

21. La soluzione non può essere diversa. In estrema sintesi, le difese di Air One mirano ad affermare che lo *status* fiscale dell'aeromobile cambierebbe in funzione del luogo in cui il velivolo si trova. Sennonché, così argomentando, sarebbe sufficiente spostare *ad hoc* la nave o velivolo fuori delle acque territoriali o dello spazio aereo nazionale per eludere le norme fiscali e rendere l'affare, che abbia per oggetto la nave o l'aeromobile in quanto tale, al di fuori del campo di applicazione dell'IVA interna. Di contro, non si vede come si possa trascurare l'equiparazione che il codice della navigazione fa della nave e dell'aeromobile, aventi bandiera italiana e registrati a nome di soggetti domiciliati e residenti in Italia, al territorio nazionale anche quando i mezzi si trovino in alto mare o in spazio aereo internazionale. Il criterio della legge di bandiera, quale normale criterio di colle-



gamento tra la nazionalità della nave e dell'aeromobile e il soggetto proprietario, comporta l'assimilazione, anche sotto il profilo fiscale, della nave e dell'aeromobile a un immobile ubicato nel territorio dello Stato italiano e rende le operazioni che li riguardino direttamente, quale oggetto specifico di cessione, territorialmente rilevanti in Italia. Infatti, l'articolo 7, secondo comma, del decreto IVA (ora articolo 7-bis, primo comma), stabilisce che «le cessioni di beni si considerano effettuate nel territorio dello Stato se hanno per oggetto beni immobili ovvero beni mobili nazionali, comunitari o vincolati al regime della temporanea importazione, esistenti nel territorio dello stesso». Sono, dunque, soggetti a tassazione «i beni che fisicamente e giuridicamente si considerano appartenenti al territorio dello Stato all'atto della cessione» (così in dottrina).

22. Orbene, secondo il codice della navigazione, sono aeromobili italiani (articolo 4) quelli immatricolati nel registro aeronautico nazionale (articolo 753) e sono iscritti nel registro solo gli aeromobili che rispondono ai prescritti requisiti di nazionalità (articolo 749). Rispondono ai requisiti di nazionalità richiesti per l'iscrizione nel registro aeronautico nazionale gli aeromobili che appartengono in tutto o in parte maggioritaria: a) allo Stato, alle province, ai comuni e ad ogni altro ente pubblico e privato italiano o di altro Stato membro dell'Unione europea; b) ai cittadini italiani o di altro Stato membro dell'Unione europea; c) a società costituite o aventi una sede in Italia o in un altro Stato membro dell'Unione europea, il cui capitale appartenga in tutto o in parte maggioritaria a cittadini italiani o di altro Stato membro dell'Unione europea, ovvero a persone giuridiche italiane o di altri Stati dell'Unione europea aventi le medesime caratteristiche di compagine societaria, e il cui presidente e la maggioranza degli amministratori, ivi compreso l'amministratore delegato, nonché il direttore generale, siano cittadini italiani o di altro Stato membro dell'Unione europea (articolo 751).

23. Tirando le fila del discorso sin qui condotto, è italiano un aeromobile iscritto nel registro aeronautico nazionale di cui agli articoli 749-751-753 cod. nav. e un aeromobile italiano che si trovi in luogo o spazio non soggetto alla sovranità di alcuno Stato è considerato come territorio italiano, a mente dell'articolo 4 cod. nav., spettando a ogni Stato membro stabilire l'estensione e i limiti del proprio territorio, conformemente alle regole del diritto internazionale pubblico (Cor-



te di giustizia in causa C-111/05, da § 54 a 60). Sicché, essendo l'aeromobile italiano in volo in spazio aereo internazionale soggetto all'autorità del nostro Stato (v. Corte cost. n.67 del 1961), non v'è ragione perché la sua vendita, effettuata durante volo quale bene nazionale, non sia soggetta a imposta interna in forza del principio di territorialità sancito dal previgente articolo 7, secondo comma, del decreto IVA [«le cessioni di beni si considerano effettuate nel territorio dello Stato se hanno per oggetto beni immobili ovvero beni mobili nazionali, comunitari o vincolati al regime della temporanea importazione, esistenti nel territorio dello stesso»]. Ciò comporta che l'operazione commerciale posta in essere da Air One il 28 dicembre 2000, non potendosi considerare non imponibile o in regime di esenzione, obblighi la cedente, ai sensi dell'articolo 17 del decreto IVA, a versare essa stessa l'imposta (cfr. in generale anche Cass. n. 16819 del 2008 e n. 7389 del 2012).

24. Dal complesso delle suesposte considerazioni emerge, pertanto, la giuridica infondatezza del ricorso di Air One, il che assorbe ogni questione riguardo a eventuali connotazioni di abuso del diritto ravvisabili nella condotta artificiosamente posta in essere dalla contribuente per eludere l'imposizione.
25. La reciproca soccombenza giustifica la compensazione delle spese del presente giudizio di legittimità tra Air One e Agenzia delle entrate; nulla va disposto riguardo alla compagine ministeriale che non ha svolto attività difensiva.

P.Q.M.

La Corte riunisce i ricorsi n. 19167/08 di Air One, principale, e n. 26248/08 dell'Agenzia delle entrate, incidentale. Dichiara inammissibili il ricorso principale contro il Ministero dell'economia e delle finanze, nonché il controricorso e il ricorso incidentale dell'Agenzia delle entrate. Rigetta il ricorso principale contro l'Agenzia delle entrate. Compensa tra le parti le spese del giudizio di legittimità.

Così deciso in Roma, il 22 aprile 2014.

Il Consigliere Estensore

Dott. Ettore Cirillo

Il Presidente

Dott. Stefano Bielli

DEPOSITATO IN CANCELLERIA

il 16 LUG. 2014



Il Funzionario Giudiziario
Marcello BARRAGONA

Il Funzionario Giudiziario
Marcello Barragona