

R.G. 2420/2020 e 2656/2021

REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
CORTE DI APPELLO DI ROMA
AREA LAVORO E PREVIDENZA
III SEZIONE

composta dai signori Magistrati:

- | | |
|------------------------------------|-----------------|
| 1) dott. Vito Francesco Nettis | Presidente rel. |
| 2) dott. Enrico Sigfrido Dedola | Consigliere |
| 3) dott.ssa Maria Giulia Cosentino | Consigliere |

ha pronunciato la seguente

S E N T E N Z A

nelle cause, riunite, iscritte sul ruolo generale lavoro sotto i numeri d'ordine 2420 dell'anno 2020 e 2656 dell'anno 2021

TRA

INPS

assistito e difeso dagli avv. Pierluigi Tomaselli e Michele Sordillo

- appellante -

E

Compagnia Aerea Italiana spa, già Alitalia Compagnia Aerea Italiana

assistita e difesa dagli avv. Marco Marazza e Domenico De Feo

- appellata -



E

Ispettorato Territoriale del Lavoro di Milano

assistito e difeso dall'Avvocatura dello Stato

- appellato e appellante incidentale -

E

Ispettorato Nazionale del Lavoro

contumace

- appellato -

RAGIONI DI FATTO E DI DIRITTO DELLA DECISIONE

1. A seguito di accertamento ispettivo avviato in data 21.6.2017 e concluso con il Verbale Unico di Accertamento n. 2017024958/DDI in data 28 novembre 2018, veniva contestata alla Compagnia Aerea Italiana spa, già Alitalia Compagnia Aerea Italiana (d'ora in avanti, CAI) una evasione contributiva in relazione al periodo 1° gennaio 2014 - 31 dicembre 2014.

Gli ispettori evidenziavano, dopo avere esaminato il LUL e la documentazione aziendale richiesta, che la società aveva erroneamente quantificato le somme dovute a titolo contributivo per il periodo oggetto di accertamento, ritenendo le indennità corrisposte al personale di volo suscettibili nell'ipotesi di cui al comma 6 TUIR, all'esito della interpretazione autentica fornita dall'art. 7 quinquies del d.l. 193/2016 convertito nella legge 1 dicembre 2016 n. 225, così ritenendole concorrenti a formare il reddito nella sola misura del 50%, anziché ritenere applicabile il precedente comma 5 della norma citata in base alla quale dette indennità sono ritenute concorrenti a formare il reddito.

Ritenuta pertanto la società responsabile di evasione contributiva la stessa veniva invitata al versamento della complessiva somma di €51.240.239,70 a titolo di contributi, sanzioni ed interessi di mora.



2. Con ricorso in riassunzione del 13 agosto 2019, a seguito di ordinanza di declaratoria di incompetenza del Tribunale di Milano, la CAI impugnava il verbale unico di accertamento e notificazione n. 2017024958/DDL del 28 novembre 2018, per sentir accertare l'infondatezza della pretesa contributiva dell'INPS.

3. Deduceva la società:

che <<quanto al periodo considerato dal verbale di accertamento (gennaio-dicembre 2014), il legislatore ha espressamente sancito che: "le indennità di volo previste dalla legge o dal contratto collettivo non concorrono alla formazione del reddito ai fini contributivi. Le medesime indennità di cui al periodo precedente concorrono alla determinazione della retribuzione pensionabile nella misura del 50 per cento del loro ammontare" (art. 13 comma 19 d.l. 145/2013)>>;

che <<il dettato normativo è dunque estremamente univoco nell'escludere ab origine qualsiasi forma di contribuzione rispetto alle indennità di volo tanto di origine legale quanto di origine contrattuale>>.

4. Nel contraddittorio delle parti, l'adito Tribunale, con sentenza n. 4130/2020 pubblicata il 6 luglio 2020, accoglieva il ricorso e, per l'effetto, dichiarava <<non dovuti gli importi di cui verbale unico di accertamento e notificazione n. 2017024958/DDL del 28 novembre 2018, notificato in data 29-11-2018>>.

5. Nelle more del giudizio di primo grado l'INPS adottava, in data 19 giugno 2020, provvedimento in autotutela del seguente tenore:

<<Per l'anno 2014 la società non ha assoggettato a contribuzione previdenziale l'indennità oraria di volo integrativa – IVO (identificata nel libro unico del lavoro – LUL - con i codici da 1080 a 1092) perché ha applicato la norma contenuta nell'art. 51, comma 6, del DPR 22 dicembre 1986, n. 917 (c.d. TUIR), nonché il D.L. 145/2013 art. 13 c. 19 convertito dalla L. 21 febbraio 2014.

Invero l'art. 51, comma 6, TUIR prevede che: "6. Le indennità e le maggiorazioni di retribuzione spettanti ai lavoratori tenuti per contratto all'espletamento delle attività lavorative in luoghi sempre variabili e diversi, anche se corrisposte con carattere di continuità, le indennità di navigazione e di volo previste dalla legge o dal contratto collettivo, i premi agli ufficiali piloti dell'Esercito italiano, della Marina militare e dell'Aeronautica militare di cui all'articolo 1803 del codice dell'ordinamento militare, i premi agli ufficiali piloti



del Corpo della Guardia di finanza di cui all'articolo 2161 del citato codice, nonché le indennità di cui all'art. 133 del decreto del Presidente della Repubblica 15 dicembre 1959, n. 1229 concorrono a formare il reddito nella misura del 50 per cento del loro ammontare. Con decreto del Ministro delle finanze, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, possono essere individuate categorie di lavoratori e condizioni di applicabilità della presente disposizione.

Il D.L. 145/2013 art. 13 c. 19 convertito dalla L. 21 febbraio 2014 ha successivamente stabilito che la citata indennità di volo non dovesse concorrere alla formazione del reddito ai fini contributivi per l'anno 2014 (vedi circolare INPS n° 48 del 2 aprile 2014).

Il verbale impugnato recupera a contribuzione l'IVO ai sensi dell'art. 51, comma 5, del TUIR, sulla scorta del seguente ragionamento:

- l'art. 7 quinquies D.L. 193/2016 (convertito dalla legge 1 dicembre 2016, n. 225) ha fornito un'interpretazione autentica in merito alle indennità e alle maggiorazioni di retribuzione dei c.d. trasfertisti abituali stabilite dal comma 6 dell'art. 51 del D.P.R. n. 917/1986:

1. Il comma 6 dell'articolo 51 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, si interpreta nel senso che i lavoratori rientranti nella disciplina ivi stabilita sono quelli per i quali sussistono contestualmente le seguenti condizioni:

- a) la mancata indicazione, nel contratto o nella lettera di assunzione, della sede di lavoro;
- b) lo svolgimento di un'attività lavorativa che richiede la continua mobilità del dipendente;
- c) la corresponsione al dipendente, in relazione allo svolgimento dell'attività lavorativa in luoghi sempre variabili e diversi, di un'indennità o maggiorazione di retribuzione in misura fissa, attribuite senza distinguere se il dipendente si è effettivamente recato in trasferta e dove la stessa si è svolta.

- La legge di interpretazione autentica citata si riferisce non solo ai c.d. trasfertisti abituali, bensì a tutte le ipotesi contemplate dal comma 6 dell'art. 51 del TUIR, tra cui rientrano le indennità di navigazione e di volo;



- Alla luce dei canoni ermeneutici introdotti dall'art. 7 quinquies D.L. 193/2016 (convertito dalla legge 1 dicembre 2016, n. 225) gli ispettori hanno quindi ritenuto che l'IVO corrisposta dalla società ricorrente ai propri dipendenti non fosse un'indennità di volo riconducibile al comma 6 dell'art. 51 del Tuir, ma dovesse essere attratta nella disciplina del comma 5 del citato articolo – e per l'effetto essere assoggettata a contribuzione nei limiti previsti dalla norma – perché mancante del seguente requisito:

“la corresponsione al dipendente, in relazione allo svolgimento dell'attività lavorativa in luoghi sempre variabili e diversi, di un'indennità o maggiorazione di retribuzione in misura fissa, attribuite senza distinguere se il dipendente si è effettivamente recato in trasferta e dove la stessa si è svolta”. Gli ispettori hanno infatti verificato che l'IVO “è riconosciuta esclusivamente in relazione alla attività di volo effettuata e commisurata mensilmente in funzione delle ore di volo prestate effettivamente. Difatti, nel calcolo dell'IVO la società tiene conto del numero di ore volate, graduandole per scaglioni a valore orario crescente, e del tipo di attività svolta dal dipendente (corto/medio raggio ovvero lungo raggio)”.

Siffatta ricostruzione è stata contestata dalla società ricorrente, la quale ha evidenziato che il comma 6 dell'art. 51 del TUIR ha inteso sottoporre al medesimo trattamento fiscale e contributivo fattispecie distinte e disgiunte (cd. trasfertisti abituali, indennità di navigazione e volo, premi appartenenti ai corpi armati) e che l'art. 7 quinquies D.L. 193/2016 (convertito dalla legge 1 dicembre 2016, n. 225) si riferisce esclusivamente alla prima delle tre fattispecie considerate (c.d. trasfertisti abituali).

Invero, l'eccezione sollevata dalla società ricorrente pare meritevole di attenzione con esclusivo riferimento alla Indennità oraria di volo integrativa – IVO, nei limiti di seguito dedotti.

La circolare n. 158 del 23/12/2019 dell'INPS, sulla scorta dei chiarimenti contenuti nella nota del Ministero del lavoro prot. 12139 del 06 dicembre 2019, stabilisce che:

“con la presente circolare si illustrano i chiarimenti forniti dal legislatore con le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 dell'articolo 7-quinquies, in relazione ai presupposti necessari ai fini dell'applicazione del regime del trasfertismo. In proposito, sulla scorta dei chiarimenti forniti dal Ministero del Lavoro e delle politiche sociali, in ordine alla portata applicativa dell'articolo 7-quinquies citato, si precisa che il medesimo è volto



unicamente a definire i lavoratori “tenuti per contratto all’espletamento delle attività lavorative in luoghi sempre variabili e diversi”, distinguendoli dalla diversa ipotesi dei lavoratori in trasferta, mentre non concerne le altre fattispecie di cui al comma 6 dell’articolo 51 del TUIR (indennità di navigazione e di volo previste dalla legge o dal contratto collettivo, premi agli ufficiali piloti dell’Esercito italiano, della Marina militare e dell’Aeronautica militare di cui all’articolo 1803 del codice dell’ordinamento militare, premi agli ufficiali piloti del Corpo della Guardia di finanza di cui all’articolo 2161 del citato codice, nonché le indennità di cui all’articolo 133 del decreto del Presidente della Repubblica 15 dicembre 1959, n. 1229). Si precisa che tali disposizioni legislative, peraltro, confermano le indicazioni amministrative diramate dall’Istituto (cfr. messaggio n. 27271/2008)”.

Visti i chiarimenti forniti dalla circolare INPS n° 158 del 13/12/2019, l’Indennità oraria di volo integrativa – IVO (identificata nel LUL della società C.A.I. S.p.A. con i codici da 1080 a 1092) resta attratta al regime contributivo previsto dall’art. 51, comma 6, del D.P.R. 917/1986 e, conseguentemente, si applica il D.L. 145/2013 art. 13 c. 19 convertito dalla L. 21 febbraio 2014, secondo il quale la citata indennità di volo non deve concorrere alla formazione del reddito ai fini contributivi per l’anno 2014 (vedi circolare INPS n° 48 del 2 aprile 2014).

Si conferma invece il Verbale Unico di Accertamento e Notificazione dell’INL – Ispettorato territoriale del Lavoro di Milano – Lodi n°2017024958/DDL del 28/11/2018 nella parte in cui recupera a contribuzione le somme corrisposte dalla società CAI ai propri dipendenti sotto le voci denominate ed identificate nel Libro Unico del Lavoro – LUL come:

- l’Indennità di volo di ristrutturazione – IVR (codice 2961)
- l’Indennità di volo integrazione – IVI (codice 6723)
- Maggiorazione indennità di volo controllori ed istruttori (codice 2667)
- Maggiorazione Indennità di Volo – MIV (codice 2514), riconosciuta in corrispondenza dei permessi sindacali;
- Indennità di volo oraria forfetaria di 3,8 ore riconosciuta per ogni giornata di permesso sindacale;



Gli ispettori sottolineano come tali voci, ricomprese ed assoggettate dalla società al particolare regime previdenziale previsto per l'indennità di volo, ex art. 51 c. 6 Dpr 917/1986 TUIR, sono da recuperare interamente a contribuzione, in quanto esse non sono correlabili in alcun modo all'attività di servizio in volo, rappresentando una mera integrazione della retribuzione sganciata dalla effettiva prestazione del servizio sui mezzi atti al volo e, nel caso dell'IVR e dell'IVI, elargita in funzione dell'azienda di provenienza. Pertanto tali voci non sono indennità di volo in senso proprio, perché non assolvono alla funzione attribuita all'indennità dall'art. 907 codice della navigazione di emolumento retributivo corrisposto per compensare i particolari rischi connessi al volo.

Tali voci sono dunque prive dei presupposti di legge perché si possano equiparare ad un'indennità di volo (art. 51, c. 6, Dpr 917/1986), come ha fatto la società, oppure ad un'indennità di trasferta ai sensi dell'art. 51, comma 5, Dpr 917/1986.

Quanto alle Indennità di volo di ristrutturazione – IVR (codice 2961) ed Indennità di volo integrazione – IVI (codice 6723), le stesse sono previste dall'Accordo Integrativo Aziendale 14/9/2008 come garanzia del livello economico, corrisposto al personale viaggiante transitato in CAI S.p.A. e successivamente in SAI S.p.a., in funzione di salvaguardia dei maggiori livelli retributivi goduti nell'azienda di provenienza. L'I.V.I. (relativo al personale ex AirOne) e l'I.V.R. (relativo al personale ex Alitalia L.A.I. ed ex Alitalia Express) sono corrisposti in busta paga nei seguenti casi:

- Qualora il 93% della retribuzione che si sarebbe percepito in Alitalia L.A.I., oppure Express, fosse stato superiore a quello percepito in Alitalia S.A.I.;
- Qualora il 100% della retribuzione che si sarebbe percepito in AirOne, fosse stato superiore a quello percepito in Alitalia S.A.I.

Nei casi sopra descritti, la differenza economica derivata dai diversi istituti contrattuali è erogata sotto forma di I.V.I./I.V.R.

Ne deriva che le indennità non sono in alcun modo correlate all'attività di volo, né costituiscono in alcun modo un indennizzo o compensazione, essendo piuttosto destinate a remunerare i dipendenti transitati della



diminuzione stipendiale e dunque contribuiscono a comporre, ad ogni effetto, emolumento della retribuzione di base da assoggettare a contribuzione ordinaria.

Parimenti, la Maggiorazione indennità di volo controllori ed istruttori (codice 2667), viene corrisposta in funzione compensativa della mancata retribuzione delle ore di volo non effettuate per consentire lo svolgimento delle mansioni di controllori ed istruttori di volo. L'addebito ispettivo viene pertanto mantenuto, non essendo la maggiorazione diretta a compensare od indennizzare lo svolgimento di attività di volo, bensì il suo contrario.

Infine è corretto il recupero a contribuzione piena di quanto di seguito corrisposto al personale CAI in occasione delle giornate di permesso sindacale, perché non diretto a compensare o indennizzare lo svolgimento dell'attività di volo: dalle pagine 12 e 13 del verbale "Maggiorazione Indennità di Volo – MIV Da ultimo, la "Maggiorazione Indennità di Volo" - MIV (codice 2514) è anch'essa non considerabile quale genuina indennità di volo poiché nulla ha a che vedere con la reale attività di volo. Detta maggiorazione, per espressa previsione contrattuale, come illustrato in precedenza, viene riconosciuta in corrispondenza dei permessi sindacali con la finalità di compensare le prestazioni di lavoro (attività di volo) non rese, con un importo pari a € 42,00 per ciascuna giornata in permesso sindacale. Inoltre, in aggiunta alla indennità denominata MIV, per ciascuna giornata in permesso sindacale sono riconosciute 3,8 ore che vengono sommate a quelle effettivamente volate utili per il calcolo della "Indennità oraria di volo integrativa" – IVO, il cui importo è determinato in base dallo scaglione in cui queste ore vengono a collocarsi. Si consideri che, qualora il personale interessato sia in permesso sindacale e non effettui alcuna attività di volo nel mese, la "Indennità oraria di volo integrativa" – IVO si compone di n. 3,8 ore per il numero di giornate in permesso sindacale. Conseguentemente che, anche in questo caso, ancorché la società abbia definito tali indennità riconducibili all'art. 51 c. 6 del D.P.R. 917/1986 TUIR, non trattasi in alcun modo di indennità correlabili ad attività di servizio in volo e quindi tali somme sono da considerarsi a tutti gli effetti delle mere integrazioni della retribuzione e pertanto assoggettate alla contribuzione previdenziale e fiscale ordinaria."

In conclusione con riferimento al Verbale Unico di Accertamento e Notificazione dell'INL – Ispettorato territoriale del Lavoro di Milano – Lodi n°2017024958/DDL del 28/11/2018 si annulla il recupero a



contribuzione, operato ai sensi dell'art. 51, comma 5, del DPR 917/1986, delle somme corrisposte a titolo di Indennità oraria di volo integrativa – IVO (codici da 1080 a 1092 del LUL aziendale). Per l'effetto non sono dovuti euro 25.874.572,20 a titolo di contributi, euro 15.524.742,34 a titolo di sanzioni ed euro 1.710.690,20 a titolo di interessi.

Si conferma invece il recupero a contribuzione delle somme corrisposte sotto le voci Indennità di volo di ristrutturazione – IVR (codice 2961), Indennità di volo integrazione – IVI (codice 6723), Maggiorazione indennità di volo controllori ed istruttori (codice 2667), Maggiorazione Indennità di Volo – MIV (codice 2514), ore forfetarie di volo attribuite per le giornate di permesso sindacale (l'esposizione delle ore "forfetarie di volo", pari a 3,8 ore per ogni giorno di permesso sindacale, avviene sul LUL con i normali codici utilizzati per retribuire le normali attività di volo: codici da 1080 a 1092).

Per l'effetto i contributi previdenziali accertati come dovuti dalla società per il periodo da 01/01/2014 al 31/12/2014 ammontano ad euro 4.769.886,00 oltre somme aggiuntive ex art. 116, comma 8, lett. b), legge 388/2000 per euro 2.861.931,60 ed interessi di mora per euro 500.942,99, per complessivi euro 8.132.760,59>>.

6. Con ricorso del 27 novembre 2020 la CAI impugnava tale provvedimento chiedendo: 1) che ne fosse dichiarata l'illegittimità per l'avvenuto annullamento, per effetto della sentenza n. 4130/20, del verbale presupposto del 28.11.18; 2) che ne fosse accertata l'illegittimità per: (i) violazione dell'art 7 del Regolamento di autotutela approvato dal consiglio di amministrazione dell'Inps con deliberazione n. 275/2006, non ricorrendo i presupposti del procedimento di rettifica ivi disciplinato, ovvero l'esigenza di superare vizi formali o errori materiali ed evitare il contenzioso; (ii) violazione dell'art 3 del citato regolamento e dell'art 7 della l. 241/90 per omessa comunicazione dell'avvio del procedimento di rettifica; (iii) violazione dell'art 5 del citato regolamento per omessa indicazione del termine entro il quale impugnare e dinanzi a quale organo; (iv) violazione del diritto di difesa, contenendo il verbale di rettifica contestazioni non presenti nel verbale presupposto, ovvero la non attinenza all'attività di volo delle voci IVR, IVI, Maggiorazione indennità di volo controllori e istruttori e MIV; 3) che fosse accertata l'infondatezza delle nuove contestazioni, posto che la contrattazione aziendale e collettiva, cui l'art 907 del codice della navigazione demanda la determinazione



di tale emolumento, avevano stabilito l'ammontare e i presupposti delle varie tipologie di indennità di volo;
4) che, in subordine, venisse applicato il più favorevole regime sanzionatorio previsto per l'omissione contributiva in luogo della contestata evasione.

7. Con sentenza del 13 luglio 2021 il Tribunale <<dichiara(va) non dovute le pretese contributive quantificate dall'Inps nel provvedimento impugnato>>.

8. Con distinti ricorsi del 29 agosto 2020 e del 13 agosto 2021 l'INPS interponeva appello avverso le predette sentenze.

La CAI resisteva.

Resisteva altresì l'Ispettorato Territoriale del Lavoro di Milano (nell'ambito del giudizio iscritto al n. 2420/2020) e spiegava appello incidentale per sentir dichiarare il proprio difetto di legittimazione passiva.

L'Ispettorato Nazionale del Lavoro restava contumace.

Preliminarmente, la Corte dà atto che la trattazione del presente giudizio di gravame è avvenuta mediante scambio di note scritte ai sensi degli art. 221, c. 2 e c. 8^a, DL 34-20, convertito in legge, con modificazioni, con L. 77-20, 1, comma 3, lett. A) d.l. 125/2020, e successive proroghe.

I giudizi sono stati riuniti per connessione soggettiva e oggettiva.

9. Relativamente al disposto annullamento parziale, va dichiarata cessata la materia del contendere.

Resta ancora controversa la debenza dei restanti contributi, che il Tribunale ha dichiarato non dovuti sia con la prima che con la seconda sentenza.

La contestazione dell'INPS non attiene alla riconduzione dei predetti emolumenti al regime contributivo, anch'esso speciale (ma meno favorevole) previsto dall'art. 51, co.5, anziché del comma 6, del TUIR, applicato da CAI, ma all'insussistenza <<dei presupposti per la qualificazione dei predetti emolumenti come indennità assoggettabili tout court allo speciale regime dei trasfertisti, abituali o occasionali, trattandosi invece di maggiorazioni della retribuzione base occasionata da altre, e diverse motivazioni>>, nient'affatto correlabili all'attività di servizio in volo.



10. Gli appelli sono fondati.

"In tema di imposte sui redditi, l'agevolazione tributaria prevista dal D.P.R. 22 dicembre 1986, n. 917, art. 51, comma 6, consistente nella limitazione della tassabilità al cinquanta per cento, si applica esclusivamente all'indennità di volo erogata al personale in servizio e non anche al trattamento in favore del personale in quiescenza e pur se commisurato all'indennità di volo fruita nel corso dell'attività lavorativa detta agevolazione si giustifica, invero, soltanto per la particolarità del lavoro svolto a bordo di un aereo (cfr. tra le tante Cass. 21463/2020; 48/2019 e 7006/2018).

La riduzione della tassabilità della indennità di volo "può essere giustificata solo quando il lavoratore svolge un servizio di volo effettivo. Questa conclusione discende dal richiamo operato dal D.P.R. n. 131 del 1978, art. 6, all'art. 907 c.n.. Quest'ultima norma stabilisce che "Al personale di volo ed a quello che viene temporaneamente comandato a prestare servizio a bordo, oltre alla retribuzione pattuita deve essere corrisposta un'indennità di volo nella misura stabilita dalle norme corporative e in mancanza dagli usi". Nel caso in cui l'erogazione di questa indennità sia scollegata da un servizio a bordo viene meno la ragione giuridica della esenzione e la somma diventa totalmente tassabile come retribuzione. La riduzione della tassabilità della indennità, prevista da una norma di carattere "correttivo ed integrativo", come quella di cui al citato art. 6, si giustifica solo per la particolarità del lavoro svolto a bordo di un aereo, e non può essere estesa oltre la previsione della norma" (Cass. 16319/2013).

Pertanto, sono dovuti i contributi pretesi dall'INPS con il provvedimento di rettifica.

11. Va precisato, riguardo alla sentenza del 13 luglio 2021, che il Tribunale ha espressamente affermato che a nulla rilevavano i <<pretesi vizi di legittimità denunciati dalla società ricorrente con riferimento al provvedimento di "rettifica">>, atteso che << l'esercizio (corretto o meno) della potestà amministrativa di autotutela incide su situazione giuridiche indisponibili da parte degli enti previdenziali e in cui, per conseguenza, l'oggetto del giudizio innanzi al giudice ordinario non è mai l'impugnativa di un atto amministrativo, essendo invece rimesso al giudice di accertare, a seconda dei casi, vuoi la sussistenza dei



presupposti per il sorgere dell'obbligazione contributiva, vuoi quella dei requisiti necessari per l'erogazione della prestazione previdenziale" (Cass. 5550/21)>>>.

Tale statuizione non è stata specificamente censurata, sicché la mera riproposizione delle questioni formali, senza una critica motivata alle argomentazioni del primo giudice, è inammissibile ex art. 434 c.p.c.

In ogni caso, questo Collegio condivide e ribadisce il principio di diritto affermato da Cass. 5550/2021 (oltre che, più di recente, da Cass. 29776/2022 e Cass. 3979/2022).

12. In merito alle sanzioni, vanamente la CAI invoca la sua buona fede per evocare l'applicazione delle sanzioni previste per l'omissione contributiva in luogo di quelle dovute in caso di evasione contributiva.

La normativa di cui alla l. 388/2000 attenua il carico sanzionatorio in caso di avvenuto pagamento della contribuzione non versata, mentre, nella specie, posto che pacificamente la CAI "non solo non ha versato la contribuzione pretesa ma ancora in questa sede nega tale obbligo, la sua buona fede non assume alcun rilievo" (così si legge, testualmente, nella sentenza della S.C. n. 17970/2022 in caso analogo).

13. In conclusione, in riforma delle sentenze impugnate, va dichiarata: a) tenuta la Compagnia Aerea Italiana spa, già Alitalia Compagnia Aerea Italiana, al pagamento dei contributi previdenziali ed accessori per il periodo da 01/01/2014 al 31/12/2014 nella misura di €.8.132.760,59; b) cessata, per il resto, la materia del contendere.

14. L'appello incidentale dell'ispettorato resta assorbito.

15. Considerato l'esito complessivo del giudizio, le spese del doppio grado possono essere compensate tra tutte le parti.

P.Q.M.

LA CORTE DI APPELLO DI ROMA

area lavoro e previdenza

terza sezione



accoglie gli appelli, successivamente riuniti, proposti, con ricorsi depositati in data 29 agosto 2020 e 13 agosto 2021, dall'INPS nei confronti della Compagnia Aerea Italiana spa, già Alitalia Compagnia Aerea Italiana, dell'Ispettorato Territoriale del Lavoro di Milano e dell'Ispettorato Nazionale del Lavoro avverso le sentenze del Tribunale del lavoro di Roma in data 6 luglio 2020 e 13 luglio 2021 e, per l'effetto, in riforma di dette sentenze, così provvede:

dichiara la Compagnia Aerea Italiana spa, già Alitalia Compagnia Aerea Italiana tenuta al pagamento dei contributi previdenziali ed accessori per il periodo da 01/01/2014 al 31/12/2014 nella misura di €.8.132.760,59 e dichiara, per il resto, cessata la materia del contendere.

Dichiara assorbito l'appello incidentale proposto dall'Ispettorato Territoriale del Lavoro di Milano con memoria depositata il 26 maggio 2022.

Compensa interamente tra tutte le parti le spese del doppio grado del giudizio.

Così deciso in Roma, il 7 dicembre 2022

Il Presidente estensore

dott. Vito Francesco Nettis

