

Roma, 04 febbraio 2020

**Al Comitato di Presidenza  
Al Consiglio Direttivo  
Alla Commissione Legale  
Alla Commissione Sindacale  
Alle Associazioni Territoriali**

**Circolare n. 8/2020**

**Oggetto: ART (Autorità di regolazione dei trasporti) - Le imprese di autotrasporto escluse dal pagamento del contributo 2019 - Sentenza TAR Piemonte n. 80 del 29 gennaio 2020.**

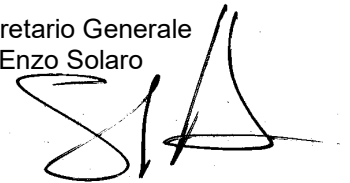
Il TAR del Piemonte ha accolto il ricorso presentato dalla Fedit, insieme ad altre associazioni dell'autotrasporto, contro la delibera dell'Art che imponeva il pagamento del contributo per l'anno 2019.

Secondo il TAR un'impresa è soggetta al pagamento del contributo di funzionamento solo se nel mercato in cui opera l'ART abbia avviato concretamente, in un momento antecedente rispetto all'emanazione della delibera con cui richiede il contributo, l'esercizio delle proprie competenze e delle proprie attività istituzionali, anche non regolatorie.

Il TAR ha affermato, in linea con precedenti pronunciamenti, come nei confronti del settore dell'autotrasporto l'Autorità di Regolazione non abbia esercitato concretamente l'esercizio delle proprie competenze e le proprie attività istituzionali e pertanto ha statuito che gli autotrasportatori non sono soggetti all'obbligo di pagamento del contributo di funzionamento per l'anno 2019; si rammenta che lo stesso tribunale aveva annullato anche le delibere dal 2015 al 2018 (cfr. circ. Fedit n. 50/2019).

Con i migliori saluti.

Il Segretario Generale  
Enzo Solaro





**R E P U B B L I C A I T A L I A N A**

**IN NOME DEL POPOLO ITALIANO**

**Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte**

**(Sezione Seconda)**

ha pronunciato la presente

**SENTENZA**

sul ricorso numero di registro generale 430 del 2019, proposto da ANITA - Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici, F.A.I. - Federazione Autotrasportatori Italiani, UNITAI - Unione Imprese Trasporti Automobilistici Italiani, FEDIT – Federazione Italiana Trasportatori, LEGACOOOP Produzione & Servizi, CONFARTIGIANATO Trasporti, CNA FITA, FERCAM S.p.A., in persona dei rispettivi legali rappresentanti pro tempore, rappresentati e difesi dagli avvocati Paolo Federico Videtta, Davide Maresca, Simona Pelleriti, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio dell'avv. Paolo Federico Videtta in Torino, via Cernaia, 30;

***contro***

Autorita' di Regolazione dei Trasporti, in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentata e difesa dall'Avvocatura distrettuale dello Stato, domiciliataria *ex lege* in Torino, via Arsenale, 21;

Presidenza del Consiglio dei Ministri, non costituita in giudizio;

***nei confronti***

Rete Ferroviaria Italiana S.P.A., non costituita in giudizio;

*e con l'intervento di*

*ad adiuvandum:*

Navigazione Libera del Golfo S.r.l., Snav S.p.A., M.A. Grendi dal 1928, in persona dei rispettivi legali rappresentanti pro tempore, rappresentati e difesi dagli avvocati Paolo Federico Videtta, Davide Maresca, Simona Pelleriti, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio dell'avv. Paolo Federico Videtta in Torino, via Cernaia, 30;

*per l'annullamento*

della Deliberazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (A.R.T.) n. 141 del 19 dicembre 2018, recante “*Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di Regolazione dei Trasporti per l'anno 2019*” approvata per l'esecutorietà con DPCM 17 gennaio 2019, e della correlata Determina dell'A.R.T. n. 21 del 26 febbraio 2019, recante “*Definizione delle modalità operative relative al versamento e alla comunicazione del contributo per il funzionamento del contributo per il funzionamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti per l'anno 2019*” nonché, la lettera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti prot. n. 0003232/2019 inviata mezzo Pec ai ricorrenti in data 05 aprile 2019, avente ad oggetto “*Contributo per il funzionamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Imprese eroganti servizi di trasporto di merci su strada connessi con porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti. Anno 2019*”, nella loro interezza e, comunque, nella parte in cui fissano il contributo di funzionamento dell'A.R.T. per l'anno 2019 anche a carico delle imprese esercenti l'attività di autotrasporto.

Visti il ricorso e i relativi allegati;

Visto l'atto di costituzione in giudizio dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 14 gennaio 2020 il dott. Carlo Testori e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

## FATTO e DIRITTO

1.1) Il ricorso in esame è stato proposto dalle associazioni di categoria ANITA - Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici, F.A.I. - Federazione Autotrasportatori Italiani, UNITAI - Unione Imprese Trasporti Automobilistici Italiani, FEDIT – Federazione Italiana Trasportatori, LEGACOOP Produzione & Servizi, CONFARTIGIANATO Trasporti e CNA Fita, nonché dall'impresa esercente attività di autotrasporto FERCAM s.p.a.

Le predette ricorrenti hanno impugnato la delibera ART n. 141 del 19 dicembre 2018 recante “*Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all’Autorità di regolazione dei trasporti per l’anno 2019*”, successivamente approvata, per l'esecutività, con d.P.C.M. 17 gennaio 2019, nonché gli ulteriori atti (connessi e conseguenti) indicati in epigrafe; esse sostengono l'illegittimità dei provvedimenti in questione nella parte in cui pongono a carico anche delle imprese esercenti l'attività di autotrasporto merci l'obbligo del pagamento del contributo stabilito con la citata delibera n. 141/2018, che all'art. 1 comma 1 lett. j) individua tra i “*soggetti tenuti alla contribuzione*” anche i soggetti che esercitano “*servizi di trasporto merci su strada connessi con porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti*”.

1.2) Per resistere all'impugnazione si è costituita in giudizio l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), chiedendo il rigetto del ricorso perché infondato.

1.3) Nella camera di consiglio del 29 maggio 2019 questo Tribunale, con l'ordinanza n. 220, ha respinto la domanda incidentale di sospensione dei provvedimenti impugnati.

1.4) Successivamente, hanno depositato atti di intervento *ad adiuvandum* le società Navigazione Libera del Golfo s.r.l. e SNAV s.p.a. (in data 20/9/2019) e M.A. Grendi (in data 30/12/2019).

1.5) Le ricorrenti hanno depositato una memoria conclusiva in vista dell'udienza del 14 gennaio 2020, in cui la causa è passata in decisione.

2) Nel presente giudizio si controverte del “*contributo dovuto all’Autorità di regolazione dei trasporti per l’anno 2019*”, oggetto dell’impugnata delibera ART n. 141/2018, adottata in applicazione dell’art. 37 comma 6 del d.l. n. 201/2011, come modificato dal d.l. n. 109/2018.

Sono tenuti alla contribuzione i soggetti che esercitano una o più delle attività elencate nell’art. 1; a norma dell’art. 2 comma 1 il contributo è fissato nella misura dello 0,6 per 1000 “*del fatturato risultante dall’ultimo bilancio approvato alla data di pubblicazione*” della delibera; il “*versamento non è dovuto per importi contributivi pari o inferiori a € 3.000,00..., individuato quale soglia di esenzione*” (art. 2 comma 6).

Nel caso specifico le parti ricorrenti censurano la delibera n. 141/2018 (unitamente ai provvedimenti connessi e conseguenti) nella parte in cui individua tra i soggetti tenuti alla contribuzione le imprese rientranti nella categoria di cui all’art. 1 comma 1 lett. j) della delibera citata, che ricomprende i soggetti che esercitano “*servizi di trasporto merci su strada connessi con porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti*”.

3) Queste le censure formulate nel ricorso:

I) *Violazione di legge. Violazione dell’art. 37 comma 6 del decreto legge n. 201/2011, convertito, con modificazioni, in legge 22 dicembre 2011, n. 214. Violazione dell’art. 16 comma 1 lett. a-bis) e a-ter) del decreto legge n. 109/2018 convertito con la legge 16 novembre 2018 n. 130. Violazione della legge n. 481/1995. Violazione dell’art. 23 della Costituzione.*

II) *Violazione di legge. Difetto di motivazione. Violazione dell’art. 37 d.l. 201/2011. Violazione del principio di proporzionalità.*

III) *Violazione del principio di certezza del diritto e del legittimo affidamento.*

IV) *Violazione di legge. Violazione del Regolamento n. 1071/2009/CE del 21 ottobre 2009. Violazione dell’art. 56 e seguenti del Trattato sul funzionamento dell’unione europea.*

V) *Vizio di motivazione (art. 3 L. 241/1990). Violazione Art. 53 Cost. Carezza di*

*istruttoria.*

3.1) In estrema sintesi, le ricorrenti sostengono che anche dopo la modifica apportata dal d.l. n. 109/2018 all'art. 37 comma 6 del d.l. n. 201/2011 restano validi i principi enunciati sia dalla Corte Costituzionale nella sentenza n. 69/2017, sia da questo TAR nelle numerose sentenze pronunciate in materia di autotrasporto merci su strada, che portano ad escludere gli autotrasportatori dall'ambito dei soggetti tenuti a versare il contributo per il funzionamento dell'ART; nessun atto di esercizio delle competenze dell'Autorità è specificamente riferibile al settore (liberalizzato) del trasporto merci su strada, mentre risulta irrilevante la circostanza che tali attività siano svolte in connessione con porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti.

Vengono inoltre formulate molteplici censure con cui si prospettano un eventuale rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea, ovvero questioni di legittimità costituzionale delle disposizioni normative di cui l'ART ha fatto applicazione adottando i provvedimenti impugnati.

4) Come detto, la delibera ART n. 141/2018 e i conseguenziali provvedimenti impugnati sono stati adottati sulla scorta del nuovo testo dell'art. 37 comma 6 lett. b) del d.l. 201/2001, come novellato dall'art. 16 comma 1 lett. a-ter del d.l. 28 settembre 2018 n. 109 (convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018 n. 130).

4.1) Il testo previgente dell'art. 37 comma 6 lett. b) disponeva che *“Alle attività di cui al comma 3 del presente articolo si provvede come segue: [...] b) mediante un contributo versato dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati, in misura non superiore all'uno per mille del fatturato derivanti dall'esercizio delle attività svolte percepiti nell'ultimo esercizio. Il contributo è determinato annualmente con atto dell'Autorità, sottoposto ad approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Nel termine di trenta giorni dalla ricezione dell'atto, possono essere formulati rilievi cui*

*l'Autorità si conforma; in assenza di rilievi nel termine l'atto si intende approvato*".

4.2) Tale disposizione è stata oggetto della sentenza della Corte Costituzionale n. 69/2017, resa sull'ordinanza n. 1746 del 17 dicembre 2015, con cui questo TAR aveva sottoposto al Giudice delle leggi la *"questione di legittimità costituzionale dell'art. 37 co. 6 lett. b) del d.l. n. 201/2011, convertito con modificazioni in l. n. 214/2011, e successive modificazioni, in relazione agli artt. 3, 23, 41 e 97 della Costituzione"*.

La Corte ha dichiarato non fondate le questioni sollevate dal Tribunale precisando, tra l'altro, che la norma in questione, nell'individuare quali soggetti obbligati al versamento del contributo i «gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati», intende(va) far riferimento esclusivamente a *"coloro nei confronti dei quali l'ART abbia effettivamente posto in essere le attività (specificate al comma 3 dell'art. 37) attraverso le quali esercita le proprie competenze (enumerate dal comma 2 del medesimo articolo)"*; e quindi *"solo coloro che svolgono attività nei confronti delle quali l'ART ha concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali"*.

4.3) Rispetto al testo originario della norma in esame, così come interpretata dalla Corte Costituzionale, quello introdotto dalla novella del c.d. decreto Genova presenta alcune novità; di queste, peraltro, alcune costituiscono mera esplicitazione di principi già enucleabili dalla norma originaria, così come interpretata dalla Corte; altre, invece, sembrano assumere carattere effettivamente novativo.

Il testo attualmente vigente dell'art. 37 comma 6 lett. b) del d.l. 201/2011 così dispone: *"All'esercizio delle competenze di cui al comma 2 e alle attività di cui al comma 3, nonché all'esercizio delle altre competenze e alle altre attività attribuite dalla legge, si provvede come segue: [...] b) mediante un contributo versato dagli operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l'Autorità abbia concretamente avviato, nel mercato in cui essi operano, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge, in misura non superiore all'1 per mille del fatturato derivante dall'esercizio delle attività svolte"*

*percepito nell'ultimo esercizio, con la previsione di soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato. Il computo del fatturato è effettuato in modo da evitare duplicazioni di contribuzione. Il contributo è determinato annualmente con atto dell'Autorità, sottoposto ad approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Nel termine di trenta giorni dalla ricezione dell'atto, possono essere formulati rilievi cui l'Autorità si conforma; in assenza di rilievi nel termine l'atto si intende approvato”.*

4.4) Rispetto alla precedente formulazione della norma, ritiene il collegio che costituiscano profili meramente esplicativi di principi già evincibili dal testo previgente, così come interpretato dalla Corte Costituzionale:

- il riferimento, quale criterio identificativo dei soggetti obbligati al versamento del contributo, non più ai “gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati”, bensì agli “operatori economici operanti nel settore del trasporto”; l’espressione “operatori economici” è stata mutuata dal testo della sentenza della Corte Costituzionale, e, sia pure apparentemente più generica di quella precedente, non sembra aggiungere alcunchè ai fini della individuazione dei soggetti onerati del pagamento, tanto meno nel senso preteso dalla difesa erariale, ossia come comprensiva non solo dei “soggetti regolati”, ma anche dei soggetti “beneficiari della regolazione”; la tesi non è sostenibile dal momento che la norma in esame fa riferimento agli operatori economici “per i quali” l’Autorità abbia concretamente avviato l’esercizio delle proprie attività istituzionali, quindi si tratta dei soggetti direttamente incisi dalla regolazione, non dei meri beneficiari indiretti; un’opzione interpretativa, quella sostenuta dalla difesa erariale, che tra l’altro porterebbe ad attribuire al contributo in questione natura di “tassa” anziché di “imposta” (come precisato dalla Corte Costituzionale), giacchè verrebbe fatta gravare sui beneficiari della regolazione quale corrispettivo di quest’ultima; il riferimento al “mercato” in cui operano gli operatori economici incisi dalla regolazione è finalizzato ad estendere l’obbligo



contributivo a tutti gli operatori economici comunque operanti nel medesimo comparto, quand'anche si tratti di operatori che non siano mai stati destinatari diretti di atti o di provvedimenti specifici dell'Autorità;

- analogamente, costituisce profilo meramente esplicativo di principi preesistenti la circostanza che il contributo possa essere richiesto anche agli operatori economici operanti in comparti del settore del trasporto per i quali l'Autorità abbia meramente "avviato" l'esercizio delle proprie competenze istituzionali; già nelle sentenze n. 338 del 26 marzo 2019 e nn. 1281 e 1282 del 28 novembre 2018 questo TAR ha evidenziato che *"secondo i principi affermati dalla Corte Costituzionale, sono soggette a contribuzione tutte le imprese operanti in settori nei quali l'ART abbia concretamente esercitato le proprie prerogative istituzionali, tra le quali rientrano non soltanto quelle dirette a regolamentare l'accesso ai mercati di riferimento e a stabilire i criteri di erogazione dei relativi servizi, ma anche quelle meramente prodromiche a tali attività (come l'acquisizione di informazioni, lo svolgimento di ispezioni, l'esame di reclami e segnalazioni, la redazione di pareri), nonché quelle di irrogazione di sanzioni nei casi previsti dalla legge"*.

4.5) Costituiscono invece profili innovativi:

- l'inciso iniziale della norma in esame, finalizzato a precisare la funzionalizzazione dell'importo complessivo del contributo in questione, che nel testo originario era diretto a garantire l'espletamento delle *"attività di cui al comma 3 del presente articolo"*, ossia delle attività strumentali all'esercizio delle competenze regolatorie di cui al comma 2, e che invece nel testo novellato è diretto a garantire, oltre all'esercizio delle *"competenze di cui al comma 2 e (delle) attività di cui al comma 3"* anche *"l'esercizio delle altre competenze e ...le altre attività attribuite dalla legge"*; in sostanza, il contributo, per attuale esplicita puntualizzazione dell'art. 37, è diretto a finanziare non soltanto le attività propriamente regolatorie dell'Autorità, ma tutte le attività comunque ad essa attribuite dalla legge;

- analogamente, ha carattere innovativo il riferimento, nell'individuazione dei soggetti tenuti al pagamento del contributo, ai soggetti nei cui confronti l'Autorità

abbia concretamente avviato, non soltanto l'esercizio delle competenze regolatorie di cui al comma 2 e delle attività strumentali alla regolazione di cui al comma 3 dello stesso articolo, ma, più in generale, *“il compimento delle attività previste dalla legge”*, quindi di tutte le attività previste dalla legge, anche al di fuori dei commi 2 e 3;

- ulteriore profilo innovativo è la previsione di *“soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato”*;

- infine, ultimo profilo innovativo è rappresentato dal riferimento alla previsione di modalità di computo del contributo che servano ad evitare *“duplicazioni di contribuzione”*.

5) Alla luce di tali criteri, al fine di stabilire se un'impresa operante nel settore del trasporto sia soggetta o meno al pagamento del contributo è necessario accertare che, nello specifico mercato in cui essa opera, l'Autorità abbia concretamente avviato, in epoca antecedente all'adozione degli atti determinativi del contributo, l'esercizio delle proprie competenze e delle proprie attività istituzionali, non solo quelle di carattere propriamente regolatorio (com'era in precedenza), ma qualsiasi attività attribuita all'Autorità dalla legge.

Nel caso di specie, viene in considerazione il contributo dovuto per l'anno 2019, determinato con provvedimento del 19 dicembre 2018; ciò significa che al fine di stabilire se l'Autorità avesse concretamente avviato nel settore del trasporto di merci su strada l'esercizio delle proprie competenze istituzionali in data antecedente alla determinazione del contributo è necessario far riferimento agli atti e ai provvedimenti adottati prima del 19 dicembre 2018.

5.1) Ciò posto, per dimostrare che l'ART avrebbe concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie nei confronti degli operatori del trasporto di merci su strada, la difesa erariale ha citato in memoria numerose delibere dell'Autorità, riferite al periodo dal 2014 al 2019.

Nessuna di queste, tuttavia, attiene direttamente allo specifico mercato oggetto del

presente giudizio (trasporto su strada di merci), afferendo invece, di volta in volta:

- ai servizi di manovra ferroviaria (Misura 11 della delibera n. 70/2014, delibere nn. 30/2016, 133/2016 e 18/2017);
- alle infrastrutture portuali (delibera n. 57/2018);
- alle infrastrutture autostradali (delibere nn. 119/2017, 73/2018, 133/2018, 16/2019).

5.2) Nella sua memoria l'Avvocatura distrettuale dello Stato sostiene:

- che la società ricorrente *“operando nel trasporto merci su strada, svolge un'attività sostanzialmente caratterizzata e qualificata dall'infrastruttura utilizzata e quindi l'accesso alla stessa assume carattere essenziale”*;
- che l'ART, nel definire il criterio presuntivo volto a individuare i soggetti effettivamente tenuti al versamento del contributo, ha dato rilevanza solo alla propria attività svolta nel mercato del trasporto merci su strada *“nell'ambito del quale gli operatori di tale settore si interconnettono con infrastrutture che sono state oggetto di intervento dell'Autorità...”*, così da individuare aziende che *“svolgano la propria attività imprenditoriale in connessione con quelle infrastrutture che consentono lo scambio intermodale”*;
- che, in sostanza, *“il “mercato”... va inteso come un sottoinsieme del “settore del trasporto” ed è sostanzialmente caratterizzato e qualificato dall'infrastruttura che l'operatore utilizza per il suo core business”*.

5.3) Il Collegio ritiene che quella sostenuta dalla difesa erariale sia un'interpretazione suggestiva, ma eccessivamente ardita delle disposizioni normative di riferimento, che in effetti non contengono elementi idonei a supportare il percorso argomentativo della difesa dell'Autorità. D'altra parte, se davvero l'obbligo di contribuzione gravasse sulle aziende operanti nel settore dell'autotrasporto merci su strada caratterizzate da rilevanti dimensioni e dalla stretta connessione tra attività esercitata e infrastrutture utilizzate, logica vorrebbe che tale connessione fosse innanzitutto riferita alla più diffusa e utilizzata tra le infrastrutture, quella autostradale, che invece resta estranea alla definizione della

categoria di cui all'art. 1 comma 1 lett. j) della delibera n. 141/2018.

5.4) Vanno pertanto confermate le conclusioni a cui questo TAR è già pervenuto per quanto riguarda precedenti annualità del contributo, in relazione al testo previgente dell'art. 37 comma 6 lett. b) del d.l. 201/2011. In particolare merita di essere integralmente richiamato quanto affermato dal Tribunale nella sentenza n. 1157 del 24 ottobre 2018 in cui si legge :

*“ ...Al di là della prospettazione di opzioni interpretative già più volte sconfessate, nella difesa ART non si rinviene la menzione di alcun atto di “concreta” regolazione che abbia come destinatari i soggetti ricorrenti; né la partecipazione a consultazioni pubbliche preliminari alla regolazione in qualità di “stake-holders” trasforma questi soggetti in regolati.*

*Con riferimento a questioni sostanzialmente analoghe si è già pronunciata questa sezione con le sentenze nn. 539/2017, 297/2018 e 289/2018.*

*Appare poi sostanzialmente elusiva di una giurisprudenza allo stato consolidata l'irrilevante precisazione presente nella delibera n. 145/2017, secondo cui obbligati al pagamento sarebbero gli operatori del trasporto merci su strada “connesso con porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti”; trattasi di precisazione inutile in quanto inidonea a mutare la sostanza dell'attività svolta, limitandosi ad inserire un pleonastico elemento descrittivo; necessariamente gli operatori del trasporto e della logistica accedono a porti, scali merci ed aeroporti ma non per questo diventano regolati.*

*La fondatezza delle censure volte a contestare la sussistenza dell'obbligo contributivo in capo alla ricorrente assorbe ogni ulteriore contestazione circa l'entità e la determinazione del contributo”.*

6) Le considerazioni svolte ai punti precedenti sono già state enunciate da questa stessa Sezione in alcune recenti sentenze relative a ricorsi proposti da imprese di autotrasporto merci su strada, con specifico riferimento all'art. 1 comma 1 lett.j) della delibera ART n. 141/2018 (cfr., tra le altre, nn. 1129, 1130, 1134 dell'11

novembre 2019).

Da esse non c'è motivo per discostarsi, tenuto anche conto:

- che il Consiglio di Stato, sez. VI, ha di recente confermato, con la sentenza n. 8582 del 19 dicembre 2019, la prima decisione (favorevole all'allora ricorrente F.A.I. - Federazione Autotrasportatori Italiani) adottata da questo TAR (n. 539/2017) in materia di obbligo di pagamento del contributo dovuto all'ART da parte degli esercenti attività di autotrasporto merci su strada in base alla previgente formulazione dell'art. 37 comma 6 del d.l. n. 201/2011;

- che le delibere ART citate dall'Avvocatura dello Stato nella memoria depositata il 23/12/2019 non modificano le conclusioni già raggiunte dal TAR perché riguardano non lo specifico mercato oggetto del presente giudizio (trasporto su strada di merci), bensì gli impianti di servizio e i servizi ferroviari (delibere nn. 98/2018, 42/2019 e 130/2019), nonché i sistemi tariffari di pedaggio relativi alle concessioni autostradali (delibere nn. 16/2019 e 64-79/2019), cioè i medesimi settori a cui si è fatto riferimento al precedente punto 6.1), in cui l'attività di regolazione svolta dall'ART non è diretta nei confronti degli autotrasportatori, che di essa sono non "destinatari", ma semmai "beneficiari".

7) Per le ragioni illustrate il ricorso va quindi accolto; va perciò annullata la delibera ART n. 141/2018 nella parte in cui, all'art. 1 comma 1 lett. j), prevede il pagamento del contributo 2019 per il funzionamento dell'Autorità a carico dei soggetti che esercitano "*servizi di trasporto merci su strada connessi con porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti*". Vanno conseguentemente annullati gli ulteriori atti impugnati, in quanto connessi e applicativi della delibera citata.

Le spese possono essere integralmente compensate tra le parti, tenuto conto che la controversia ha reso necessario l'esame e l'interpretazione della "nuova" disciplina normativa in materia.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sezione Seconda),

definitivamente pronunciando, accoglie il ricorso in epigrafe e conseguentemente annulla gli atti impugnati, secondo quanto precisato in motivazione al punto 7).

Spese compensate.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Torino nella camera di consiglio del giorno 14 gennaio 2020 con l'intervento dei magistrati:

Carlo Testori, Presidente, Estensore

Silvia Cattaneo, Consigliere

Paola Malanetto, Consigliere

**IL PRESIDENTE, ESTENSORE**  
**Carlo Testori**

**IL SEGRETARIO**