

Roma, 24 maggio 2018

Circolare n. 105/2018

Oggetto: Tributi - ART – Accolto il ricorso Confetra contro le richieste di contribuzione 2017 e 2018 – Sentenza Tar del Piemonte prot.n.00631 del 21.5.2018.

Con viva soddisfazione si comunica che il Tar del Piemonte ha accolto i ricorsi contro le delibere dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti sulle richieste di contribuzione per gli anni 2017 e 2018 che Confetra ha presentato con Fedespedi, Fedit, Assologistica, Federagenti, Trasportounito, nonché Anita e Legacoop.

Il Tribunale Amministrativo – richiamando i principi espressi dalla Corte Costituzionale nella Sentenza n.69/2017 – ha ribadito che la platea degli obbligati al versamento del contributo include solo coloro che svolgono attività nei confronti delle quali l’ART *“abbia concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali”*.

Il Tar Piemonte ha sottolineato che l’individuazione dei soggetti obbligati al pagamento dipende dal dato concreto dell’avvenuta regolazione; inoltre - censurando la tesi sostenuta dall’ART - ha sancito che l’obbligo di versamento non può sorgere nei confronti di soggetti che sono solo beneficiari della regolazione.

Pertanto l’ART nulla ha da pretendere dalle imprese dei settori della spedizione, dell’autotrasporto, dei corrieri, dei magazzini, delle agenzie e dei raccomandatari marittimi, non essendo questi settori regolati.

Come monito, il Tribunale ha anche condannato l’ART a rifondere le spese di lite. L’Autorità, come è noto, era già stata soccombente nei precedenti ricorsi contro le delibere di richiesta dei contributi 2015 e 2016 che hanno portato anche al pronunciamento della Corte Costituzionale.

Al momento dunque la questione si è conclusa in modo positivo.

Daniela Dringoli
Codirettore

*Per riferimenti confronta circ.ri conf.li n. [81/2018](#) e [54/2018](#)
Allegato uno
D/d*

© CONFETRA – La riproduzione totale o parziale è consentita esclusivamente alle organizzazioni aderenti alla Confetra.



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 252 del 2017, integrato da motivi aggiunti, proposto da

Confetra, Fedespedi, Fedit, Assologistica, Trasportounito-Fiap, Jas- Jet Air Service s.p.a., Rhenus Logistics s.p.a., Anita - Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici, Fercam s.p.a., Associazione Nazionale delle Cooperative di Servizi – Legacoop Servizi, CFT Società Cooperativa, Transcoop – Società Cooperativa, Federagenti, in persona dei rispettivi legali rappresentanti *pro tempore*, rappresentati e difesi dagli avvocati Salvatore Alberto Romano, Andrea Romano, con domicilio eletto presso lo studio dell'avv.to Silvia Verzaro in Torino, via Vittorio Amedeo II 24;

contro

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

Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro dell'Economia e delle Finanze, non

costituiti in giudizio;

per l'annullamento

- della delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti 24 novembre 2016 n. 139 avente ad oggetto “Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di Regolazione dei Trasporti per l'anno 2017”, pubblicata sul sito dell'ART in data 18 gennaio 2017;
- del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze 28.12.2016 recante l'approvazione della predetta deliberazione n. 139/2016 del 24 novembre 2016;
- della determina del Segretario generale dell'ART n. 13/2017 del 1° febbraio 2017;
- di ogni altro atto antecedente e susseguente ai precedenti atti collegato e connesso tra cui, occorrendo. i seguenti atti richiamati nei sopra indicati provvedimenti, alcuni dei quali di contenuto non conosciuto: la nota del Presidente dell'ART n. 8883/2016 del 29 novembre 2016, decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 16 dicembre 2016 di delega per la firma dei decreti, atti e provvedimenti di competenza del P.C.M., delibera n. 61/2017 del 23 maggio 2016 di approvazione del nuovo Regolamento di organizzazione e funzionamento dell'Autorità e s.m.i., delibera n. 82/2014 del 4 dicembre 2014 di approvazione della pianta organica dell'ART; il bilancio di previsione per l'anno 2017 approvato dal Consiglio dell'ART il 24 novembre 2016, la delibera n. 118 del 12 ottobre 2016 con la quale il documento concernente la determinazione del contributo per il funzionamento dell'ART per l'anno 2017 è stato sottoposto a consultazione pubblica sino al 31 ottobre 2016.

Per quanto riguarda i motivi aggiunti depositati il 5.9.2017, per l'annullamento

- della delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti 31 maggio 2017 n. 75 avente ad oggetto “Contributo al finanziamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Ricognizione delle competenze dell'Autorità e degli ambiti interessati dalle attività poste in essere.”, pubblicata sul sito dell'ART in data 5 giugno 2017 e,

per quanto di ragione in riferimento alle ricorrenti, delle tabelle riassuntive allegata alla delibera stessa (Allegati A e B);

- di ogni altro atto antecedente e susseguente al precedente atto collegato e connesso.

Per quanto riguarda i motivi aggiunti depositati il 26.3.2018, per l'annullamento

- della delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti 15 dicembre 2017 n. 145 avente ad oggetto “Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di Regolazione dei Trasporti per l'anno 2018”, pubblicata sul sito dell'ART in data 26 gennaio 2018;

- del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze 15.01.2018 recante l'approvazione della predetta deliberazione n. 145/2017 del 15 dicembre 2017;

- della determina del Segretario generale dell'ART n. 12/2018 del 30 gennaio 2018 recante “Definizione delle modalità operative relative al versamento e alla comunicazione del contributo per il funzionamento dell'autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2018”;

- di ogni altro atto antecedente e susseguente ai precedenti atto collegato e connesso.

Visti il ricorso, i motivi aggiunti 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 8 maggio 2018 la dott.ssa Paola Malanetto e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO

Le ricorrenti sono associazioni di categoria e società che operano nei settori dell'autotrasporto e della logistica.

Le ricorrenti hanno impugnato gli atti indicati in epigrafe, concernenti la determinazione della misura e delle modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) per gli anni 2017 e 2018 - in particolare le deliberazioni ART n. 139/2016, approvata con DPCM 28.12.2016 ed impugnata con il ricorso introduttivo, e n. 145/2017, approvata con DPCM 15.1.2018 ed impugnata con il secondo ricorso per motivi aggiunti depositato in data 26.3.2018; inoltre con la prima serie di motivi aggiunti depositata in data 5.9.2017 è stata impugnata la delibera ART n. 75 del 31.5.2017 intitolata "contributo al finanziamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti. Ricognizione delle competenze dell'autorità e degli ambiti interessati dalle attività poste in essere."

Hanno dedotto di avere già in precedenza impugnato analoga determinazione del contributo per l'anno 2015 contestando di appartenere alla platea degli obbligati al versamento del contributo, risultando vincitrici nel relativo contenzioso. Le deliberazioni oggi *sub iudice* riprodurrebbero le pregresse determinazioni, salvo modifiche marginali.

In particolare la deliberazione n. 139/2016 ancora annovera tra i destinatari del contributo i "servizi di trasporto merci su strada", i "servizi logistici accessori ai settori dei trasporti" e i "servizi accessori al trasporto ferroviario, su strada, aereo, marittimo, costiero per vie navigabili interne di passeggeri e/o merci"; la delibera n. 145/2017 (impugnata con i secondi motivi aggiunti) menziona, con sostanziale identica finalità, i "servizi di trasporto merci su strada connessi con posti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti".

Hanno dedotto, con specifico riferimento ai D.P.C.M. di approvazione delle delibere, la violazione e falsa applicazione dell'art. 37 co. 6 lett. b) del d.l. n. 201/2011, l'eccesso di potere e il difetto di motivazione; i D.P.C.M, che dovrebbero essere l'esito di una attività di "concerto", avrebbero posto in essere una approvazione "formale", senza farsi carico di alcuna concreta verifica e senza motivare circa le ragioni di approvazione; quanto al D.P.C.M. 28.12.2016 lo stesso

sarebbe stato adottato prima della scadenza del termine legale di approvazione.

Quanto alle delibere nn. 139/2016 e 145/2017 hanno dedotto:

1) la violazione e falsa applicazione dei principi in tema di “giusto procedimento” e partecipazione procedimentale; violazione dell’art. 7 della l. n. 241/90 e del principio del contraddittorio; le delibere sarebbero state adottate senza la prescritta partecipazione delle imprese interessate, né a tal fine sarebbe sufficiente la consultazione pubblica indetta sul documento approvato;

2) la violazione e falsa applicazione dell’art. 37 co. 6 lett. b) del d.l. n. 201/2011 conv. in l. n. 214/2011; l’ART avrebbe esorbitato dalle proprie competenze, non limitandosi a determinare l’entità del contributo ma individuando anche i soggetti che vi sono tenuti;

3) violazione dell’art. 37 co. 6 lett. b) del d.l. n. 201/2011, conv. in l. n. 481/95; eccesso di potere per difetto e/o incongruità di motivazione; la disciplina normativa impone il versamento del contributo ai gestori dei servizi regolati e delle infrastrutture, categoria all’interno della quale non rientrerebbero le ricorrenti e le imprese dalle stesse rappresentate;

In via subordinata hanno comunque lamentato:

4) l’eccesso di potere per irragionevolezza e contraddittorietà con le precedenti delibere e il difetto di motivazione; nelle delibere impugnate l’Autorità avrebbe immotivatamente triplicato l’entità del contributo rispetto a quello reclamato per l’anno 2016;

5) l’eccesso di potere per disparità di trattamento tra trasporto aereo e via mare e le altre attività indicate dall’art. 1 della delibera; solo per il trasporto aereo e marittimo l’Autorità avrebbe limitato la base di calcolo del contributo al solo fatturato prodotto in Italia;

6) l’insufficienza di motivazione in relazione all’aumento nella misura del 50% dell’aliquota generale (da 0,4 a 0,6), giustificata incongruamente con incremento dei costi dovuto alla conclusione delle procedure selettive;

7-8) violazione dell'art. 37 del d.l. n. 201/2011 e insussistenza del potere sanzionatorio; l'ART sarebbe intervenuta nei confronti di soggetti estranei al proprio settore di competenza, introducendo anche sanzioni in violazione del principio di legalità;

9) violazione degli artt. 1, 2, 5 e 7 della l. n. 212/2000; eccesso di potere per genericità e/o indeterminatezza della sanzione; difetto di motivazione. L'Autorità non avrebbe individuato quali delle attività delle ricorrenti possono concorrere a formare la base imponibile;

10) violazione di legge e difetto di motivazione; eccesso di potere per irragionevolezza; le deliberazioni impugnate prevedono la possibilità di scomputare dai ricavi imponibili quelli realizzati in ambito consortile, per evitare duplicazioni di imposizioni; tale problematica può verificarsi anche per spedizionieri e raccomandatori marittimi, per i quali manca siffatta precisazione.

Per la sola deliberazione n. 139/2016 è stata anche prospettata questione di legittimità costituzionale dell'art. 37 co. 6 lett. b) del d.l. n. 201/2011, convertito in l. n. 214/2011, con riferimento alla violazione degli articoli 3, 23, 41 e 97 Cost; la questione è nelle more stata sostanzialmente definita con la sentenza Corte Cost. n. 69/2017. Sempre limitatamente alla deliberazione n. 139/2016 è stato dedotto l'eccesso di potere là dove si imporrebbe alle imprese la produzione di dichiarazioni obbligatorie ai sensi del d.p.r. n. 445/2000 in relazione a fatti e circostanze che non sarebbero né notori né chiaramente conoscibili dal dichiarante stesso.

Quanto poi al primo atto di motivi aggiunti, depositato in data 5.9.2017, contale impugnativa si censura la deliberazione ART n. 75/2017, che avrebbe effettuato una sorta di ricognizione delle competenze dell'Autorità; vengono proposte sia censure di carattere procedimentale, in quanto il procedimento seguito non avrebbe rispettato le prescritte garanzie partecipative, sia censure di violazione di legge ed eccesso di potere per avere la deliberazione ricognitoria incluso tra i pretesi obbligati anche soggetti che sarebbero estranei alla platea di destinatari del

contributo come fissata dalla legge.

Si è costituita l'ART, contestando in fatto e diritto gli assunti di cui al ricorso.

All'udienza dell'8.5.2018 la causa è stata discussa e decisa nel merito.

DIRITTO

La controversia si inserisce in un ampio filone giurisprudenziale che può dirsi, allo stato, stabilizzato per quanto concerne l'esclusione dalla platea dei soggetti obbligati al versamento del contributo in favore dell'ART, come individuata dall'art. 37 del d.l. n. 201/2011, dei ricorrenti e loro rappresentati. Plurime omogenee pronunce di questo TAR hanno infatti interessato proprio gli operatori dell'autotrasporto e della logistica. con riferimento a varie annate per le quali l'ART ha richiesto il versamento del contributo (*ex pluribus* sentenza Tar Piemonte sez. II n. 287/2018, resa su ricorso proposto da buona parte delle associazioni di categoria odierne ricorrenti avverso la determinazione della platea degli obbligati al versamento del contributo per l'anno 2015).

L'art. 37 del d.l. 6 dicembre 2011 n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011 n. 214, ha disposto, in materia di "Liberalizzazione del settore dei trasporti", l'istituzione dell'Autorità di regolazione dei trasporti (comma 1), le cui competenze sono precisate al comma 2 e sono esercitate mediante le attività previste dal comma 3.

Per garantire il funzionamento dell'Autorità il comma 6 prevede:

“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;...”.

Con le delibere nn. 139/2016 e 145/2017 è stata stabilita la ““Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all’Autorità di Regolazione dei Trasporti” rispettivamente per gli anni 2017 e 2018; le citate deliberazioni sono state approvate, ai fini dell’esecutività, con DPCM.

Con determine rispettivamente n. 13/2017 e n. 12/2018 il Segretario generale dell’ART ha definito le modalità operative per il versamento del contributo in questione.

Per valutare la fondatezza delle censure formulate occorre muovere da quanto affermato dalla Corte Costituzionale nella sentenza n. 69/2017, pronunciata sull’ordinanza n. 1746 del 17 dicembre 2015, con cui questo TAR ha 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:

a) con riferimento all’art. 23 Cost:

a1) quanto alla individuazione dei soggetti obbligati al versamento del contributo, che l’art. 37 comma 6 lett. b) del D.L. n. 201/2011 “fa riferimento ai «gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati», ossia 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). Dunque, la platea degli obbligati non è individuata, come ritiene il rimettente, dal mero riferimento a un’ampia, quanto indefinita, nozione di “mercato dei trasporti” (e dei “servizi accessori”); al contrario, deve ritenersi che includa solo coloro che svolgono attività nei confronti delle quali l’ART ha concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali, come del resto ha ritenuto anche il Consiglio di Stato in fase cautelare (Consiglio di Stato, quarta sezione, ordinanza 29 gennaio 2016, n. 312)”;

a2) che dal punto di vista procedimentale “la legge organizza un iter idoneo a sviluppare, attraverso la dialettica tra le autorità coinvolte, un confronto tra i vari interessi generali e settoriali, anche di ambito economico”; il che si traduce in “un significativo argine procedimentale alla discrezionalità dell’ART e alla sua capacità di determinare da sé le proprie risorse”; mentre il coinvolgimento da parte dell’ART delle categorie imprenditoriali interessate “può considerarsi il portato, giuridicamente doveroso (sentenza n. 41 del 2013), di quella declinazione procedurale del principio di legalità, che è ritenuta dalla giurisprudenza amministrativa tipica delle autorità indipendenti (tra le molte, Consiglio di Stato, sesta sezione, 24 maggio 2016, n. 2182) e rappresenta un utile, ancorché parziale, complemento delle garanzie sostanziali richieste dall’art. 23 Cost.”;

a3) quanto alla misura delle risorse acquisite attraverso il contributo, che la “loro entità è correlata alle esigenze operative dell’ART e corrisponde al fabbisogno complessivo della medesima, risultante dai bilanci preventivi e dai rendiconti della gestione, soggetti al controllo della Corte dei conti e pubblicati nella Gazzetta Ufficiale”; mentre la nozione del “fatturato” come base imponibile per la determinazione del contributo è “utilizzata anche in altri luoghi dell’ordinamento” e “ben si presta a essere precisata, con riguardo allo specifico settore di riferimento, in base a criteri tecnici di carattere economico e contabile”;

a4) che, in sostanza, “il potere impositivo dell’amministrazione trova... limiti, indirizzi, parametri e vincoli procedimentali complessivamente adeguati ad arginarne la discrezionalità”;

b) con riferimento agli artt. 3, 41 e 97 Cost:

b1) quanto alla prospettata “illegittima parificazione di un novero disomogeneo di obbligati”, che “la platea degli obbligati deve intendersi accomunata dall’essere in concreto assoggettati all’attività regolativa dell’ART. A tutti gli operatori economici che si trovano in tale posizione è imposto il contributo, il quale, pertanto, non può non essere determinato attraverso un atto generale (si veda,

mutatis mutandis, la sentenza n. 34 del 1986). È poi compito del giudice comune verificare se, nella determinazione della misura dei contributi, oltre che nella individuazione dei soggetti tenuti a corrisponderli, siano stati o meno rispettati i criteri desumibili dall'intero contesto normativo che regola la materia, potendosi eventualmente trarre le naturali conseguenze nella sede giudiziaria appropriata (sentenza n. 507 del 1988)";

b2) quanto al profilato "turbamento... della libertà individuale di iniziativa economica", che l'insieme delle norme che disciplinano i poteri dell'ART "smentisce l'asserita imprevedibilità degli oneri contributivi", posta a fondamento della tesi prospettata;

b3) quanto al rischio di "cattura" del regolatore da parte degli operatori, che "all'interno della cornice normativa di cui si è ripetutamente detto, il coinvolgimento delle categorie imprenditoriali nel procedimento di determinazione del contributo non riduce, ma invece accresce imparzialità, obiettività e trasparenza dell'azione amministrativa".

Le indicazioni contenute nella sentenza della Corte Costituzionale consentono di definire agevolmente il ricorso in esame.

Tanto nel ricorso introduttivo che nel ricorso per motivi aggiunti, infatti, le ricorrenti hanno contestato che le imprese che operano nei settori della logistica e del trasporto su strada non sono tenute al versamento del contributo.

Nella deliberazione n. 78/2014, già oggetto di annullamento in precedente giudizio, l'ART aveva individuato i soggetti tenuti alla contribuzione in base ai codici ATECO, includendo anche i codici relativi alle imprese dei settori logistica e trasporti; anche nelle deliberazioni impugnate, pur essendo stato abbandonato il riferimento ai codici ATECO, si menzionano – quanto alla delibera n. 139/2016 - i "servizi di trasporto merci su strada", i "servizi logistici e accessori ai settori dei trasporti" e - quanto alla delibera n. 145/2017 - i "servizi di trasporto merci su strada connessi con porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti" nonché i "servizi logistici ed accessori ai settori dei trasporti."

Nella sentenza della Corte Costituzionale n. 69/2017 si legge che “la platea degli obbligati (al versamento del contributo) ... deve ritenersi che includa solo coloro che svolgono attività nei confronti delle quali l’ART ha concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali...”; in altre parole “la platea degli obbligati deve intendersi accomunata dall’essere in concreto assoggettati all’attività regolativa dell’ART”.

La formulazione utilizzata dalla Corte Costituzionale è puntuale e dunque non si presta ad equivoci, quando fa riferimento alle “attività nei confronti delle quali l’ART ha concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali...”. L’obbligo di pagamento del contributo riguarda solo i soggetti che svolgono attività che siano già state assoggettate all’esercizio delle funzioni regolatorie affidate all’Autorità. L’individuazione di tali soggetti dipende dunque da un dato concreto e non dalla circostanza (teorica e quindi di per sé opinabile) che l’ART possa intervenire nel settore in cui operano. Tantomeno l’obbligo di versamento del contributo può sorgere nei confronti di soggetti che della regolazione possono beneficiare (tesi sostanzialmente sostenuta dalla difesa ART).

Ancora deve rilevarsi come la Corte Costituzionale, nel ritenere la norma censurata sufficientemente definita ai fini dell’imposizione del canone, ha esplicitamente scartato una delle opzioni interpretative prospettate dall’ordinanza di rimessione consistente nella possibilità di ritenere che, posto che l’attività dell’ART in un’ottica intermodale dei trasporti si espande fisiologicamente a tutto ciò che concerne la mobilità, tale espansione ridondi anche nell’individuazione della platea degli obbligati al versamento contributo. La possibilità è stata sostanzialmente esclusa del giudice delle leggi sicchè non si comprende la sua reiterata proposizione nelle difese dell’amministrazione.

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.

Da ultimo si condivide la prospettazione di parte ricorrente là dove stigmatizza come 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, posto che necessariamente gli operatori del trasporto e della logistica accedono a porti, scali merci ed aeroporti, non per questo divenendo regolati.

Con riferimento a questioni sostanzialmente analoghe si è già pronunciata questa sezione con la citata sentenza 297/2018 e con le sentenze n. 539/2017 e 289/2018.

La fondatezza delle censure volte a contestare la sussistenza dell'obbligo contributivo in capo ai ricorrenti e loro associati di categoria assorbe ogni ulteriore contestazione circa l'entità e la determinazione del contributo.

Quanto all'impugnazione della delibera n. 75/2017, proposta con la prima serie di motivi aggiunti, pur nell'oggettiva ambiguità di contenuto della stessa, ritiene il collegio di ribadire quanto già affermato nella sentenza di questo TAR sez. II n. 393/2018 in cui si legge che l'impugnativa è inammissibile in quanto alla stessa “deve riconoscersi natura ed efficacia meramente ricognitiva, specialmente in relazione al novero dei soggetti obbligati al pagamento del contributo, la cui individuazione non può che discendere direttamente dalla legge e dai principi sanciti dalla Corte costituzionale dovendo invece escludersi l'esistenza di un potere della stessa Autorità, la quale non è legittimata a regolamentare in via autonoma e ad ampliare le categorie di imprese ed operatori economici tenuti alla contribuzione.”

Il ricorso principale e il secondo ricorso per motivi aggiunti devono quindi trovare accoglimento nei sensi di cui in motivazione mentre il primo ricorso per motivi

aggiunti deve essere dichiarato inammissibile.

Le spese, liquidate come in dispositivo, seguono la soccombenza.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sezione Seconda), definitivamente pronunciando sul ricorso e sui motivi aggiunti, come in epigrafe proposti,

accoglie il ricorso principale e il secondo ricorso per motivi aggiunti e per l'effetto annulla le deliberazioni ART n. 139/2016 e n. 145/2017 nella parte in cui individuano tra gli obbligati al versamento del contributo, quanto alla prima, i "servizi di trasporto merci su strada" e i "servizi logistici e accessori ai settori dei trasporti" e, quanto alla seconda, i "servizi di trasporto merci su strada connessi con porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti" e i "servizi logistici e accessori ai settori dei trasporti";

dichiara inammissibile il primo ricorso per motivi aggiunti;

condanna parte resistente a rifondere alle parti ricorrenti in solido le spese di lite, liquidate in €5000,00 oltre IVA e CPA.

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

Così deciso in Torino nella camera di consiglio del giorno 8 maggio 2018 con l'intervento dei magistrati:

Carlo Testori, Presidente

Silvia Cattaneo, Consigliere

Paola Malanetto, Consigliere, Estensore

L'ESTENSORE
Paola Malanetto

IL PRESIDENTE
Carlo Testori

IL SEGRETARIO