

AMMINISTRAZIONE PUBBLICA

Contratti

ATTI AMMINISTRATIVI

REPUBBLICA ITALIANA

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 766 del 2017, proposto da:

C.T. S.p.A, in persona del legale rappresentante p.t., rappresentato e difeso dagli avvocati Fabio Cintioli, Giuseppe Lo Pinto e David Astorre, con domicilio eletto presso lo studio dell'avv. Antonella Borsero in Torino, Galleria Enzo Tortora n. 21;

contro

Autorità di Regolazione dei Trasporti, in persona del legale rappresentante p.t., rappresentata e difesa per legge dall'Avvocatura Distrettuale dello Stato di Torino, domiciliata in Torino, via Arsenale, 21;

nei confronti

Presidenza del Consiglio dei Ministri e Ministero dell'Economia e delle Finanze, non costituiti in giudizio;

per l'annullamento

- della delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 139/2016 del 24 novembre 2016, pubblicata in data 18 gennaio 2017, recante "Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di Regolazione dei Trasporti per l'anno 2017";

- di ogni altro atto presupposto, connesso e consequenziale, tra i quali, ove in quanto occorrer possa:

(i) la delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 118/2016 del 14 ottobre 2016 recante "Avvio della consultazione pubblica per la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2017";

(ii) il D.P.C.M. 28 dicembre 2016 di approvazione della Delib. n. 139 del 2016 di autofinanziamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2017;

(iii) la determina del Segretario Generale dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 13/2017 del 1 febbraio 2017;

(iv) la nota dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 3 aprile 2017, recante "contributo per il funzionamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Anno 2017".

Visti il ricorso e i relativi allegati;

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

Viste le memorie difensive;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 30 gennaio 2019 il dott. Ariberto Sabino Limongelli e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO – MOTIVI DELLA DECISIONE

1. La società ricorrente è una compagnia di navigazione italiana che svolge il servizio di trasporto marittimo di passeggeri e merci nello Stretto di Messina, senza oneri di servizio pubblico.

2. Con atto ritualmente notificato in data 1-4 agosto 2017 e depositato il 2 agosto 2017, essa ha trasposto in sede giurisdizionale dinanzi a questo TAR, a seguito di rituale opposizione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, il ricorso originariamente proposto al Presidente della Repubblica, con atto notificato in data 17 maggio 2017, avverso gli atti indicati in epigrafe, concernenti la determinazione della misura e delle modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di regolazione dei Trasporti per l'anno 2017, nonché l'individuazione della ricorrente stessa quale soggetto tenuto al pagamento del contributo in questione.

3. Per resistere al ricorso si è costituita l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, depositando documentazione e articolata memoria difensiva.

4. In prossimità dell'udienza di merito, le parti hanno depositato scritti difensivi nei termini di rito.

5. La causa è stata trattata, insieme ad altre analoghe, all'udienza pubblica del 30 gennaio 2019, in cui è passata in decisione.

Ciò posto, il collegio osserva quanto segue.

6. L'art. 37 del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla L. 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; (...)"

7. Con la delibera impugnata l'ART ha disposto in ordine a "Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di Regolazione dei Trasporti per l'anno 2017", individuando tra i soggetti tenuti alla contribuzione anche quelli esercenti: "f) servizi di trasporto marittimo e costiero di passeggeri e/o merci".

La deliberazione citata è stata approvata, ai fini della esecutività, con il D.P.C.M. 28 dicembre 2016.

Con la determina n. 13/17 del 1 febbraio 2017, il Segretario generale dell'ART ha definito le modalità operative per il versamento del contributo in questione. Tali modalità sono state comunicate alla società odierna ricorrente, ai fini del pagamento, con successiva nota del 3 aprile 2017.

8. Tutti gli atti e i provvedimenti citati al punto precedente sono stati impugnati dalla ricorrente sulla base di un'unica articolata censura, che può essere così sintetizzata:

8.1) sulla scorta dei principi affermati dalla Corte Costituzionale nella sentenza n. 69/2017 del 17 aprile 2017, è illegittima l'imposizione del contributo anche agli operatori economici che gestiscono "servizi di trasporto marittimo e costiero di passeggeri e/o merci"; si tratta, infatti, di servizi liberalizzati, gestiti in regime di libera concorrenza e rispetto ai quali l'ART non ha comunque esercitato interventi di regolazione ex ante; del resto, nella stessa delibera impugnata l'Autorità non menziona alcun intervento regolatorio;

8.2) in subordine, il provvedimento impugnato è comunque illegittimo per aver fissato la misura del contributo, pari allo 0,6% del fatturato, in maniera indistinta per tutti i soggetti che operano nel settore dei trasporti; ciò sarebbe illogico e irragionevole; le imprese di trasporto marittimo avrebbero dovuto beneficiare di un'aliquota ridotta perché operano in un mercato liberalizzato in cui il carico regolatorio dell'ART sarebbe inesistente.

9. 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 del 2011, convertito con modificazioni in L. n. 214 del 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 del 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 procedurali 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".

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

Come detto, la delibera impugnata, che ha disposto in ordine a "Misura e modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di Regolazione dei Trasporti per l'anno 2017", ha individuato anche i soggetti esercenti "servizi di trasporto marittimo e costiero di passeggeri e/o merci" tra i soggetti tenuti alla contribuzione.

Nella citata sentenza 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; ciò significa anche che il contributo non è dovuto per periodi precedenti il concreto esercizio dei poteri regolatori.

11. Oggetto della presente controversia è il contributo 2017.

Per dimostrare che l'ART avrebbe concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie nei confronti degli operatori del trasporto marittimo, la difesa erariale ha citato in memoria (e allegato alla propria produzione documentale) numerose delibere dell'Autorità, riferite al periodo dal 2014 al 2018.

11.1. Di tali provvedimenti, non rilevano ai fini del giudicare, *ratione temporis*, le Delib. n. 124 del 2017, Delib. n. 18 del 2017, Delib. n. 75 del 2017, Delib. n. 130 del 2017, Delib. n. 131 del 2017, Delib. n. 132 del 2017, Delib. n. 156 del 2017, Delib. n. 57 del 2018, Delib. n. 96 del 2018, perché successive al provvedimento impugnato, quindi inidonee a dimostrare che, prima dell'atto impositivo del contributo 2017, l'ART avesse esercitato concretamente le funzioni istituzionali nel settore di interesse (e ciò a prescindere dall'effettiva pertinenza di tali provvedimenti al settore di interesse ai fini del giudicare).

11.2. Tra quelle astrattamente pertinenti *ratione temporis*, non rilevano ai fini del giudicare le Delib. n. 70 del 2014, Delib. n. 30 del 2016 e Delib. n. 133 del 2016, perché relative al diverso settore del trasporto ferroviario.

11.3. Gli unici provvedimenti che potrebbero rilevare ai fini dello scrutinio di legittimità degli atti impugnati, alla luce dei principi affermati dalla Corte Costituzionale, sono:

- la delibera ART n. 86/2015 del 19 ottobre 2015, concernente l'adozione del "Regolamento sul procedimento sanzionatorio per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne";

- la Delib. n. 4 del 2016 del 28 gennaio 2016, concernente l'"Avvio del procedimento per l'adozione di misure regolatorie per la definizione degli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare",

essendo gli unici provvedimenti specificamente riferiti al settore in argomento adottati dall'ART prima dell'adozione degli atti impugnati nel presente giudizio, e quindi gli unici provvedimenti attraverso i quali l'ART abbia "concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali" nel settore in argomento prima di procedere alla determinazione del contributo dovuto per l'anno 2017.

11.4. Peraltro, va osservato che nessuno dei predetti provvedimenti ha come destinatari della regolazione soggetti esercenti il trasporto marittimo di merci; sotto questo profilo, la difesa ART equivoca tra destinatari della regolazione e beneficiari della stessa (in astratto e potenzialmente tutti i consumatori, non per questo soggetti regolati e tanto meno tenuti al versamento di un contributo); né la partecipazione a consultazioni pubbliche preliminari alla regolazione in qualità di "stake-holders" trasforma questi soggetti in regolati.

La ricorrente, relativamente al segmento di mercato del trasporto marittimo di merci, opera certamente in un mercato liberalizzato, beneficia della regolazione che ART svolge nei confronti delle infrastrutture portuali e non risulta che il settore di competenza sia stato interessato da qualsivoglia intervento di carattere regolatorio dell'Autorità. La soluzione risulta coerente con quanto già più volte statuito da questo Tar in materia di trasporto merci via terra (Tar Piemonte sez. II, n. 287/2018).

Il ricorso è quindi fondato nella parte in cui si contesta l'assoggettabilità a contributo del segmento di attività relativo al trasporto marittimo di merci, con conseguente annullamento della delibera ART n. 139/2016 del 24 novembre 2016 nella parte in cui assoggetta al contributo i servizi di "trasporto merci via mare e per altre vie navigabili".

11.5. Analoghe considerazioni, peraltro, devono essere svolte in relazione all'altro segmento di mercato in cui opera la ricorrente, quello del trasporto marittimo di passeggeri, senza oneri di servizio pubblico, atteso che:

- quanto alla Delib. n. 4 del 2016 del 28 gennaio 2016, l'attività dell'Autorità concernente la predisposizione di schemi di bando per l'assegnazione in esclusiva di servizi di trasporto marittimo passeggeri interessa unicamente il segmento di mercato del trasporto di passeggeri connotato da oneri di servizio pubblico: manca in atti ogni allegazione circa il fatto che la società ricorrente svolga trasporti connotati da tale caratteristica;

- quanto alla Delib. n. 86 del 2015 del 19 ottobre 2015, ritiene il collegio che non configuri attività di concreta regolazione del settore di trasporto marittimo di passeggeri quella svolta dall'ART, ai sensi dell'art. 3 del D.Lgs. n. 129 del 2015, in qualità di organismo responsabile dell'applicazione del regolamento UE n. 1177/2010, concernente la tutela dei diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne.

Su quest'ultimo profilo, anche alla luce della pregressa giurisprudenza di questo TAR, il collegio ritiene che occorrono talune precisazioni.

11.6. Il compito di istruzione e decisione di reclami e sanzioni che i passeggeri delle navi che operano nel mercato europeo possono proporre ai sensi del regolamento UE n. 1177/2010 non implica ex se l'attribuzione all'Autorità di un compito di "regolazione" del relativo mercato, in verità liberalizzato, e rappresenta piuttosto un doveroso law enforcement della normativa eurounitaria da parte dello Stato italiano. Quest'ultimo era infatti tenuto ad individuare un soggetto "indipendente" deputato a vigilare sul rispetto dei diritti dei passeggeri del trasporto marittimo, così come disegnati e tutelati dal regolamento n. 1177/2010 (al proposito risultava anche aperta a carico dello Stato italiano la procedura di infrazione n. 2013/2258, proprio per la mancata istituzione di siffatto organismo indipendente); l'Italia ha scelto di intestare all'ART tale funzione, funzione che non presuppone tuttavia necessariamente una attività regolatoria e contempla invece attività di advocacy (relazioni informative al Parlamento, svolgimento di indagini conoscitive), oltre che tutela consumeristica nel contesto dell'attuazione di diritti disegnati a livello eurounitario, il tutto anche attraverso la possibile applicazione di sanzioni.

L'ART ha unicamente disciplinato il procedimento sanzionatorio, non il mercato del trasporto passeggeri per vie navigabili, che è e resta liberalizzato.

La fattispecie si distingue, ad esempio, dalla tutela degli utenti del trasporto ferroviario intestata all'ART in forza dell'art. 37 co. 2 lett. e) del D.L. n. 201 del 2011 in quanto, in quel caso, inserita nel contesto del presupposto potere regolatorio ART del mercato dei servizi ferroviari (Tar Piemonte, sez. II, n. 1181/2017).

Ancora questo Tar ha ritenuto che sia assoggettabile a contribuzione il mercato del trasporto passeggeri a mezzo autobus di linea (sentenza n. 1282/2018), in quanto il D.Lgs. n. 169 del 2014 ha individuato l'ART come organismo nazionale responsabile dell'applicazione del regolamento UE n. 181/2011, che ha modificato il regolamento CE n. 2006/2004, e disciplinato i diritti dei passeggeri di tale tipologia di trasporto.

La competenza attribuita in tal caso all'ART risulta effettivamente simmetrica a quella prevista in materia di trasporto passeggeri via mare ed ha come presupposto un mercato, quello del trasporto passeggeri a mezzo autobus, anch'esso liberalizzato. Tuttavia occorre rilevare come la stessa normativa che ha attribuito all'ART la competenza a gestire i reclami dei passeggeri degli autobus ha esplicitamente previsto (art. 3 del D.Lgs. n. 169 del 2014), proprio al fine di gestire tale attività, un aumento di organico dell'ART pari a dieci unità, precisando che lo stesso avrebbe dovuto realizzarsi senza oneri per la finanza pubblica e con finanziamento derivante dall'applicazione del contributo previsto dall'art. 37 del D.L. n. 201 del 2011 a carico del settore, senza gravare sui soggetti già in precedenza regolati. In sostanza, con l'intestazione all'ART delle competenze previste dal D.Lgs. n. 169 del 2014, il legislatore ha esplicitamente disciplinato il finanziamento, chiarendo che i costi non potevano gravare né sulla finanza pubblica né sui soggetti già incisi dal contributo; ne consegue che o la disposizione è incostituzionale per mancanza di copertura finanziaria o la normativa ha, di fatto, esteso l'applicazione del contributo anche ai gestori dei servizi autobus di linea, benché operanti in un mercato liberalizzato rispetto al quale l'ART svolge una attività diversa dalla regolazione in senso stretto.

11.7. Alla luce del complessivo quadro così ricostruito la normativa che interessa le imprese che operano nel settore del trasporto marittimo di passeggeri si discosta da entrambi i casi analizzati.

La tutela degli utenti di questo servizio si colloca in un contesto estraneo alla regolazione in senso stretto (a differenza di ciò che accade per la tutela dei passeggeri del servizio ferroviario) ed è piuttosto assimilabile alla gestione dei reclami degli utenti del servizio autobus. Tuttavia, mentre per questi ultimi l'attribuzione della funzione di organismo responsabile dell'applicazione della presupposta normativa eurounitaria si è accompagnata ad un esplicito aumento di organico con connessa estensione del contributo, tanto non è stato previsto per la gestione dei reclami dei passeggeri del trasporto marittimo. L'art. 17 del D.Lgs. n. 129 del 2015 ha espressamente sancito che "le amministrazioni interessate provvedono all'adempimento dei compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente". A "legislazione vigente", tuttavia, il contributo può essere di norma imposto ai mercati "regolati", salva la già ricordata esplicita eccezione per quanto concerne i servizi di trasporto passeggeri con autobus. Potrebbe al limite porsi il dubbio se tale impostazione normativa non mini l'"effettiva autonomia" operativa e finanziaria dell'ART nella sua qualità di organismo indipendente; è infatti generalmente pacifico, in sede eurounitaria, che l'istituzione di organismi nazionali indipendenti debba accompagnarsi alla dotazione di sufficienti risorse umane e finanziarie, finendosi altrimenti per gravare l'organismo di un eccesso di competenze con sostanziale "svuotamento" della sua effettività. Ritiene tuttavia il collegio che, a normativa vigente, per il mercato qui in contestazione il legislatore abbia ritenuto l'ART già dotata di sufficienti risorse umane ed economiche; né l'ART ha censurato tale possibile effetto di incidenza negativa sul proprio funzionamento, limitandosi a sostenere l'applicabilità ex se del contributo a carico del mercato del trasporto marittimo; tesi che, in questi termini e per quanto sin qui chiarito, non pare possa trovare favorevole valutazione alla luce della disciplina applicabile per il contributo in contestazione.

11.8. In definitiva la ricorrente opera in un mercato liberalizzato, beneficia della regolazione che ART svolge nei confronti delle infrastrutture portuali e non risulta che il settore di competenza sia stato interessato da qualsivoglia intervento di carattere "regolatorio" dell'Autorità; le parallele attività intestate all'ART e potenzialmente incidenti su quel mercato non si sono invece accompagnate all'allargamento del perimetro dei soggetti tenuti al versamento dei contributi.

La soluzione risulta complessivamente coerente con quanto già più volte statuito da questo Tar in relazione ad altri mercati, quali ad esempio il trasporto merci via terra (Tar Piemonte sez. II, n. 287/2018).

12. In conclusione, il ricorso deve dunque trovare accoglimento per l'assorbente motivo che la ricorrente non può essere annoverata tra i destinatari dell'obbligo di pagare il contributo per l'annualità in

contestazione, con conseguente annullamento della delibera impugnata n. 139/2016 (e degli atti conseguenti) nella parte in cui assoggetta al contributo i "servizi di trasporto marittimo e costiero di passeggeri e/o merci", fatto salvo lo specifico segmento di mercato connotato da oneri di servizio pubblico, non rilevante nel presente giudizio.

13. Resta assorbita ogni ulteriore censura.

14. La novità della questione comporta la compensazione delle spese di lite.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte (Sezione Seconda), definitivamente pronunciando sul ricorso, come in epigrafe proposto, lo accoglie e per l'effetto annulla la delibera ART n. 139/2016 del 24 novembre 2016, nei sensi e nei limiti indicati in motivazione.

Compensa le spese di lite.

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

Così deciso in Torino nella camera di consiglio del giorno 30 gennaio 2019 con l'intervento dei magistrati:

Carlo Testori, Presidente

Silvia Cattaneo, Consigliere

Ariberto Sabino Limongelli, Consigliere, Estensore