

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Gli spedizionieri devono pagare il contributo all'Authority dei trasporti

Nicola Capuzzo · Friday, March 28th, 2025

L'ultimo tentativo degli spedizionieri italiani di sottrarsi al pagamento del contributo annuale chiesto dall'Autorità di regolazione dei trasporti per il suo funzionamento è andato a vuoto.

Ad impugnare al Tar di Torino (sede dell'Authority) la delibera relativa al pagamento per l'anno 2024 sono state le associazioni di categoria Confetra, Fedespedi, Alsea, Spediporto e Anita. Duplice l'argomento portato dalle suddette sigle.

Da una parte – spiega la sentenza – si eccepiva che “l'intervenuta elencazione espressa della categoria dei “servizi di spedizione” (menzionata per la prima volta nel testo di una delibera di determinazione del contributo *ex art. 37, co. 6 d.l. 201/2011*) e la distinzione di questa dai “servizi ancillari al trasporto e alla logistica”, ossia dalle attività che si pongono in rapporto strumentalità necessaria rispetto alla prestazione dei vettori, possa comportare un ampliamento della platea dei contribuenti, sottoponendo surrettiziamente a contribuzione operatori attivi nel settore dell'autotrasporto merci”, esclusi invece per [intervento diretto del Governo](#) nel 2023.

Con ulteriore motivo di ricorso, poi, le associazioni miravano a “mettere in discussione gli approdi raggiunti dalla giurisprudenza amministrativa in ordine all'interpretazione dell'art. 37, co. 6 d.l. 201/2011, e a ottenere l'espunzione degli spedizionieri, e in particolare degli spedizionieri c.d. ‘puri’, dalla platea dei soggetti tenuti a contribuzione”.

Quanto al primo aspetto, detto che “le ricorrenti non hanno dedotto né dato prova del fatto che la nota sia stata effettivamente inviata a una impresa di spedizioni attiva nel settore dell'autotrasporto”, i giudici hanno dichiarato inammissibile il ricorso perché “la lesione sottesa ai primi tre motivi di diritto non discende in via diretta dalle previsioni della Delibera n. 194/2023 e, dunque, le ricorrenti non hanno interesse a proporne l'impugnazione. Né d'altronde è ammissibile una domanda di accertamento della portata della Delibera, in chiave lato sensu conformativa del potere impositivo che l'Autorità dovesse esercitare nel futuro”.

Infondato invece l'ultimo motivo di ricorso, giocato sul concetto di ancillarità e sul confronto con altri fornitori di servizi esclusi dal contributo Art, giacché “gli esempi proposti dalle ricorrenti (l'avvocato che assista l'impresa in una vertenza stragiudiziale, il consulente che elabori le buste paga dei dipendenti, la ditta che pulisca la sede) attengono ad attività economiche che possono

riguardare una impresa di trasporti (perché erogate in suo favore), ma che non riguardano il mercato del trasporto. La loro incidenza sul ciclo produttivo dell'impresa è indiretta e meramente occasionale (nonché del tutto eventuale), giacché le prestazioni in parola possono essere svolte in favore di privati, di amministrazioni pubbliche, o di imprese attive nei settori più disparati e – soprattutto – non sono rivolte al mercato del trasporto. (...) Al contrario, lo spedizioniere, ove anche non disponga della proprietà dei mezzi e non svolga (anche) l'attività materiale di trasposto della *res*, svolge un'attività intrinsecamente ed esclusivamente rivolta al mercato del trasporto. Il servizio prestato si pone in rapporto di strumentalità necessaria sul piano economico e giuridico all'attività svolta dai vettori e, dunque, si inserisce nella catena logistica e all'interno di essa si esaurisce”.

In conclusione per il Tar torinese “il mercato del trasporto costituisce insomma referente economico necessario dell'attività imprenditoriale dello spedizioniere (anche di quello ‘puro’) e legittima perciò l'esercizio dei poteri regolatori e contributivi dell'Art in tale ambito”.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Friday, March 28th, 2025 at 10:31 am and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.