

**DOCUMENTAZIONE  
PER LA COMMISSIONE DEGLI ESPERTI  
PER LA VALIDAZIONE DEGLI STUDI DI SETTORE**

**ATTIVITÀ DEI TRASPORTI**

Roma, 11 dicembre 2008

**Verbali delle riunioni svoltesi con le Associazioni di categoria  
per la presentazione e la discussione dei prototipi degli studi di settore**

**STUDIO UG68U**

**Codici attività:**

49.41.00 - Trasporto di merci su strada

49.42.00 - Servizi di trasloco

**STUDIO UG72A**

**Codici attività:**

49.32.10 - Trasporto con taxi

49.32.20 - Trasporto mediante noleggio di autovetture da rimessa con conducente

**STUDIO UG72B**

**Codici attività:**

49.31.00 - Trasporto terrestre di passeggeri in aree urbane e suburbane

49.39.01 - Gestioni di funicolari, ski-lift e seggiovie se non facenti parte dei sistemi di transito urbano o suburbano

49.39.09 - Altre attività di trasporti terrestri di passeggeri nca

**ATTIVITÀ DEL COMMERCIO**  
**VERBALE DELLE RIUNIONI SVOLTE CON LE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA**  
**PER LA PRESENTAZIONE E LA DISCUSSIONE DEI PROTOTIPI DEGLI STUDI DI**  
**SETTORE**

**STUDIO UG68U**  
**(evoluzione del precedente studio TG68U)**

<b>Codice attività 49.41.00 – Trasporto di merci su strada;</b> <b>Codice attività 49.42.00 – Servizi di trasloco.</b>
---

In conformità a quanto stabilito dal protocollo d'intesa siglato con le Associazioni di Categoria in data 26 settembre 1996 e dal successivo protocollo d'intesa firmato in data 14 dicembre 2006, l'approvazione degli studi è preceduta da una fase di confronto tendente a verificare l'idoneità degli stessi a rappresentare la realtà alla quale si riferiscono. A tal fine sono state convocate n° 3 riunioni finalizzate a verificare la predetta idoneità relativamente al prototipo dello studio di settore UG68U, in data 10 luglio, 30 luglio e 04 dicembre 2008 (nota prot. n. 96034/2008 del 18/06/2008, n. 110974/2008 del 15/07/2008 e n. 173286/2008 del 17/11/2008), presso i locali della SO.SE. S.p.A – Via Mentore Maggini, 48/C.

I risultati della cluster analysis sono stati messi a disposizione dei partecipanti in data 09 aprile 2008 con nota prot. n. 55902/2008.

Lo studio di settore UG68U costituisce l'evoluzione del precedente studio TG68U, approvato con decreto ministeriale del 05 aprile 2006 ed entrato in vigore dall'anno d'imposta 2005.

Alle riunioni sono intervenuti i rappresentanti dell'Agenzia delle Entrate, della SO.SE. S.p.A e delle seguenti Associazioni di categoria:

- CONFCOMMERCIO
- CONFETRA
- CONFARTIGIANATO
- CONFTRASPORTO
- ASSTRA
- CONFARTIGIANATO (Trasporti)
- CASAARTIGIANI
- CNA
- CNA FITA
- CNA FITA (Toscana)

□ ANITA

## OSSERVAZIONI DELLE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA

1) L'UNATRAS (Unione Nazionale delle Associazioni dell'Autotrasporto Merci), con nota del 22 luglio 2008, ha formulato le seguenti osservazioni che si riportano integralmente:

La dinamica che sta caratterizzando il prezzo del petrolio, e le prospettive future legate alle quotazioni che prevedibilmente saranno toccate entro la fine dell'anno, stanno mettendo in seria difficoltà il settore dell'autotrasporto che, a causa anche della fase di stagnazione dell'economia italiana, deve sopportare livelli di costo crescenti senza ottenere, in cambio, dei ricavi adeguati. I dati sulla crescita del costo del gasolio devono far riflettere: confrontando il prezzo medio mensile registrato nel Gennaio 2006 (1,147 €/litro) con quello di Giugno 2008 (1.507 €/litro), emerge un aumento del 38,31% che è destinato a salire ulteriormente, tenuto conto che nel mese di Luglio la media fin'ora registrata è di 1,526 €/litro.

In questo quadro di estrema precarietà, appare indispensabile confermare l'introduzione di un correttivo sul costo del gasolio che permetta di far fronte a quella che si sta configurando come una vera e propria emergenza. La scrivente Unione ritiene inoltre che i criteri per giungere all'elaborazione di questo correttivo, vadano determinati insieme alle associazioni del settore **prima** dell'approvazione dello studio.

2) La CONFTRASPORTO e la CONFARTIGIANATO TRASPORTI, con nota del 9 dicembre 2008, hanno formulato le seguenti osservazioni che si riportano integralmente:

Con riferimento agli incontri nel corso dei quali si è presa visione del prototipo dello studio UG68U, le Organizzazioni ritengono che l'impianto metodologico prospettato sia idoneo a fotografare con efficacia il comparto merceologico.

Il nuovo studio prevede l'inserimento di un correttivo congiunturale che tiene conto dei maggiori costi per carburanti sostenuti dall'impresa nell'esecuzione del servizio di trasporto merci non scaricabili sui prezzi finali alla committenza. Il nuovo correttivo è strutturato in questa revisione prendendo a riferimento l'aumento del costo del carburante registrato nel periodo 2008 rispetto all'anno base 2006. Le Organizzazioni ritengono che il correttivo predetto sia sufficientemente idoneo a cogliere l'impatto negativo sui bilanci delle imprese correlato all'aumento dei prezzi del carburante.

Si segnala però che il coefficiente di traslazione appare non idoneo in quanto le imprese, nel corso del 2008, difficilmente, anche a seguito della grave crisi economica, sono riuscite a scaricare i maggiori costi sui propri committenti. Pertanto eventuali incongruità potranno verificarsi a seguito della prospettata ipotesi.

Si segnala, inoltre, sempre in riferimento al coefficiente di traslazione ed alla luce delle considerazioni svolte nel corso delle riunioni, che si ritiene necessario riconsiderare la collocazione di alcuni cluster rispetto alla scaletta presentata.

Appare evidente che la grave crisi economica che coinvolge tutti i settori economici e di conseguenza con riflessi molto pesanti sul trasporto merci, conduce alla necessità, anche alla luce dell'art. 8 del Decreto Legge 185/2008, di rivedere sostanzialmente lo studio di settore in approvazione.

## **OSSERVAZIONI DA PARTE DELL'AGENZIA DELLE ENTRATE**

In riferimento alle osservazioni formulate dall'UNATRAS, con nota del 22 luglio 2008, e dalla CONFTRASPORTO e CONFARTIGIANATO TRASPORTI, con nota del 9 dicembre 2008, l'Agenzia delle Entrate sottolinea di aver provveduto a rielaborare il "*correttivo per l'incremento del costo del carburante*" già presente nello studio TG68U, al fine di renderlo più idoneo a cogliere le recenti dinamiche del prezzo del carburante e l'impatto che tali dinamiche producono, con differente grado di intensità, sulle imprese del settore.

Tuttavia, considerato che il costo medio del carburante per l'anno 2008, dato indispensabile ai fini della determinazione del correttivo, sarà disponibile solo a fine anno, e vista l'attuale congiuntura economica sfavorevole, l'approvazione di tale correttivo avverrà con un decreto successivo a quello di approvazione dello studio UG68U, come previsto dall'art. 8 del decreto legge n. 185 del 28 novembre 2008 (che prevede la possibilità che gli studi di settore possano essere integrati con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, previo parere della Commissione degli Esperti, istituita ai sensi dell'art. 10, comma 7, della legge n. 146/98).

## **CONSIDERAZIONI FINALI**

L'illustrazione ed il successivo esame del prototipo hanno consentito di verificare la sostanziale idoneità dello studio UG68U, a rappresentare le effettive modalità operative e l'ambiente economico nel quale operano le imprese del settore.

Non vi sono da riportare altri interventi di rilievo ai fini del presente verbale.

In conclusione, i partecipanti concordano nel rinviare alla Commissione degli esperti, per il relativo parere, il prototipo dello studio UG68U esprimendo un sostanziale giudizio positivo.

Roma, 09 dicembre 2008

Nome del verbalizzante

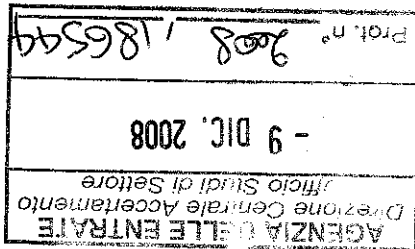
Alessandra Menna



**CONFTRASPORTO**

**CONFARTIGIANATO TRASPORTI**

Roma, 9 dicembre 2008



Spett.le Agenzia delle Entrate  
Direzione Centrale Accertamento  
Ufficio Studi di settore  
Viale Cristoforo Colombo 426 C/D  
ROMA

Spett.le SOSE S.p.A.  
Via M. Maggini 48/C  
c.a Dott.ssa Marina Eusebio

**Oggetto: Osservazioni e valutazioni su elaborazione nuovo studio UG68U.**

Con riferimento agli incontri nel corso dei quali si è presa visione del prototipo dello studio UG68U, le Organizzazioni ritengono che l'impianto metodologico prospettato sia idoneo a fotografare con efficacia il comparto merceologico.

Il nuovo studio prevede l'inserimento di un correttivo congiunturale che tiene conto dei maggiori costi per carburanti sostenuti dall'impresa nell'esecuzione del servizio di trasporto merci non scaricabili sui prezzi finali alla committenza.

Il nuovo correttivo è strutturato in questa revisione prendendo a riferimento l'aumento del costo del carburante registrato nel periodo 2008 rispetto all'anno base 2006.

Le Organizzazioni ritengono che il correttivo predetto sia sufficientemente idoneo a cogliere l'impatto negativo sui bilanci delle imprese correlato all'aumento dei prezzi del carburante.

Si segnala però che il "coefficiente di traslazione" appare non idoneo in quanto le imprese, nel corso del 2008, difficilmente, anche a seguito della grave crisi economica, sono riuscite a scaricare i maggiori costi sui propri committenti.

Pertanto eventuali incongruità potranno verificarsi a seguito della prospettata ipotesi.

Si segnala, inoltre, sempre in riferimento al coefficiente di traslazione ed alla luce delle considerazioni svolte nel corso delle riunioni, che si ritiene necessario riconsiderare la collocazione di alcuni cluster rispetto alla "scaletta" presentata.

Appare evidente che la grave crisi economica che coinvolge tutti i settori economici e di conseguenza con riflessi molto pesanti sul trasporto merci, conduce alla necessità, anche alla luce dell'art. 8 del Decreto Legge 185/2008, di rivedere sostanzialmente lo studio di settore in approvazione.

Confidando che in sede di validazione dello studio nella riunione della Commissione degli Esperti del prossimo dicembre siano tenute in debita considerazione le riserve espresse, l'occasione è gradita per inviare cordiali saluti.

**Segretario Generale Confrasperto**  
**Dott Pasquale Russo**

**Vice Presidente Confartigianato Trasporti**  
**Amedeo Genedani**





Roma, 22 Luglio 2008

Prot 06

Spett.li  
Agenzia delle Entrate  
Direzione Centrale Accertamento  
Ufficio Studi di settore  
Alla c.a del Dott. Luigi Abritta

SO.SE  
Alla c.a Dott.ssa Marina Eusebio

VIA e-mail: [dc\\_acc\\_studisettore@agenziaentrate.it](mailto:dc_acc_studisettore@agenziaentrate.it)  
[meuschio@sose.it](mailto:meuschio@sose.it)

VIA FAX: 06.50.54.53.06  
06.50.83.13.01

**Oggetto: revisione dello studio di settore dell'autotrasporto merci UG68U - richiesta delle associazioni di categoria (Confartigianato Trasporti; C.N.A Fita; Confrtrasporto) appartenenti ad UNATRAS**

La dinamica che sta caratterizzando il prezzo del petrolio, e le prospettive future legate alle quotazioni che prevedibilmente saranno toccate entro la fine dell'anno, stanno mettendo in seria difficoltà il settore dell'autotrasporto che, a causa anche della fase di stagnazione dell'economia italiana, deve sopportare livelli di costo crescenti senza ottenere, in cambio, dei ricavi adeguati.

I dati sulla crescita del costo del gasolio devono far riflettere: confrontando il prezzo medio mensile registrato nel Gennaio 2006 (1,147 €/litro) con quello di Giugno 2008 (1.507 €/litro), emerge un aumento del 38,31% che è destinato a salire ulteriormente, tenuto conto che nel mese di Luglio la media fin'ora registrata è di 1,526 €/litro.

In questo quadro di estrema precarietà, appare indispensabile confermare l'introduzione di un correttivo sul costo del gasolio che permetta di far fronte a quella che si sta configurando come una vera e propria emergenza. La scrivente Unione ritiene inoltre che i criteri per giungere all'elaborazione di questo correttivo, vadano determinati insieme alle associazioni del settore prima dell'approvazione dello studio.

Con i migliori saluti.

AGENZIA DELLE ENTRATE Direzione Centrale Accertamento Ufficio Studi di Settore
4 DIC. 2008
Prot. n° 2008 / 184091

IL SEGRETARIO GENERALE  
Dott. Pasquale Russo



**FITA**

**Unione Nazionale Imprese di Trasporto**

Sede Nazionale

00161 Roma - Via G. A. Guattani 13

Tel (06) 441881

Fax (06) 44249506 - E-Mail : [fita@cna.it](mailto:fita@cna.it)

Sede di Bruxelles

B - 1000 Bruxelles - Rue du Commerce, 124

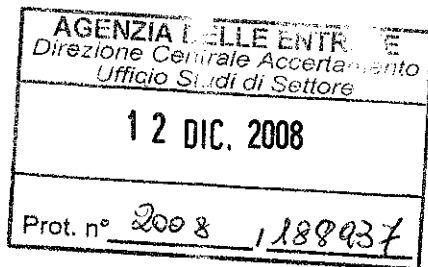
Tel + 322 2307442-429

Fax + 322 2307219 - E-Mail : [bruxelles@cna.it](mailto:bruxelles@cna.it)

[www.cna.it/fita](http://www.cna.it/fita)

Prot. n. 209/08/GM/mf

Roma, 09 dicembre 2008



**Spett.le Agenzia delle Entrate**  
**Direzione Centrale Accertamento**  
**Ufficio Studi di settore**  
**Viale Cristoforo Colombo 426 C/D**  
**00147 ROMA**

**Spett.le SOSE S.p.A.**  
**Via M. Maggini 48/C**  
**00143 ROMA**  
c.a **Dott.ssa Marina Eusebio**

e p.c. [meusebio@sose.it](mailto:meusebio@sose.it)

**Oggetto: Osservazioni e valutazioni su elaborazione nuovo studio UG68U.**

Con riferimento agli incontri nel corso dei quali si è presa visione del prototipo dello studio UG68U, le Organizzazioni ritengono che l'impianto metodologico prospettato sia idoneo a fotografare con efficacia il comparto merceologico.

Il nuovo studio prevede l'inserimento di un correttivo congiunturale che tiene conto dei maggiori costi per carburanti sostenuti dall'impresa nell'esecuzione del servizio di trasporto merci non scaricabili sui prezzi finali alla committenza.

Il nuovo correttivo è strutturato in questa revisione prendendo a riferimento l'aumento del costo del carburante registrato nel periodo 2008 rispetto all'anno base 2006: in effetti dal gennaio 2006 al settembre 2008 l'aumento è stato di circa il 23%.

Le Organizzazioni ritengono che il correttivo predetto non sia sufficientemente idoneo a cogliere l'impatto negativo sui bilanci delle imprese correlato all'aumento dei prezzi del carburante.

Si segnala infatti che il "coefficiente di traslazione", così come prospettato, non appare idoneo in quanto le imprese, nel corso del 2008, si sono trovate in grossa difficoltà, anche a seguito della grave crisi economica, nello scaricare i maggiori costi sui propri committenti.

Confederazione Nazionale *dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa*





**FITA**

**Unione Nazionale Imprese di Trasporto**

**Sede Nazionale**

00161 Roma - Via G. A. Guattani 13

Tel (06) 441881

Fax (06) 44249506 - E Mail : [fita@cna.it](mailto:fita@cna.it)

**Sede di Bruxelles**

B - 1000 Bruxelles - Rue du Commerce, 124

Tel + 322 2307442-429

Fax + 322 2307219 - E-Mail : [bruxelles@cna.it](mailto:bruxelles@cna.it)

[www.cna.it/fita](http://www.cna.it/fita)

A dimostrazione di quanto sopra si evidenzia come, già nel 2007 il settore dell'autotrasporto, di fronte all'indisponibilità della committenza e delle istituzioni a prendere atto delle difficoltà del settore, si sia trovato a dover indire il blocco per il mese di Dicembre.

Tale dolorosa scelta ha rappresentato lo sfogo disperato di un settore in crescente difficoltà costretto tra l'aumento dei costi e l'impossibilità di traslare i rincari sulle tariffe.

Il problema si è reso ancora più pesante nel 2008 anno nel quale il Governo ha avviato un colloquio con le Associazioni ed emanato la Legge 133/2008 che all'art. 83-bis pone le basi per un riconoscimento degli incrementi del carburante sulle tariffe. Giova sottolineare come tale norma non sia ancora operativa e pertanto come nel 2008 le aziende non abbiano potuto trasferire sulla committenza l'incremento dei costi del carburante.

Pertanto l'eventuale adozione del correttivo così come prospettato, potrà determinare l'emersione di incongruità.

Si segnala, inoltre, sempre in riferimento al coefficiente di traslazione ed alla luce delle considerazioni svolte nel corso delle riunioni, che si ritiene necessario riconsiderare la collocazione di alcuni cluster rispetto alla "scaletta" presentata che, al lettore, appare poco idonea a rappresentare la capacità di traslare l'aumento del costo del carburante e non certo corrispondente all'effettiva capacità contrattuale delle singole aziende componenti i clusters.

Appare evidente che la grave crisi economica che coinvolge tutti i settori economici e di conseguenza con riflessi molto pesanti sul trasporto merci, conduce alla necessità, anche alla luce dell'art. 8 del Decreto Legge 185/2008, di rivedere sostanzialmente lo studio di settore in approvazione.

Confidando che in sede di validazione dello studio nella riunione della Commissione degli Esperti del prossimo dicembre siano tenute in debita considerazione le riserve espresse, si inviano distinti saluti.

Il Coordinatore Nazionale

Gianni Montali

Confederazione Nazionale *dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa*



## ATTIVITÀ DEI SERVIZI

### VERBALE DELLE RIUNIONI SVOLTE CON LE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA PER LA PRESENTAZIONE E LA DISCUSSIONE DEI PROTOTIPI DEGLI STUDI DI SETTORE

#### STUDIO UG72A

##### *Codici attività*

49.32.10 - Trasporto con taxi;

49.32.20 - Trasporto mediante noleggio di autovetture da rimessa con conducente.

In conformità a quanto stabilito dai protocolli d'intesa siglati con le Associazioni di Categoria in data 26 settembre 1996 e in data 14 dicembre 2006, l'approvazione degli studi è preceduta da una fase di confronto tendente a verificare l'idoneità degli stessi a rappresentare la realtà alla quale si riferiscono. A tal fine sono state convocate n. 2 riunioni presso i locali della So.Se. S.p.a. finalizzate a verificare la predetta idoneità relativamente al prototipo dello studio di settore UG72A, rispettivamente in data 24 novembre 2008 e 3 dicembre 2008.

I risultati della cluster analysis sono stati messi a disposizione dei partecipanti in data 6 novembre 2008 con nota prot. n. 166861/2008 e nelle predette riunioni sono stati esaminati gli esempi forniti dalle stesse Associazioni.

Alle riunioni sono intervenuti i rappresentanti dell'Agenzia delle Entrate, della SO.SE. S.p.A e delle seguenti Associazioni di categoria:

- LegaCoop ANCST;
- ANCST Bologna;
- CO.TA. BO. Soc. Coop.;
- ATA Casartigiani;
- Casartigiani;
- UNICA Taxi;
- URI Taxi;
- URI;
- CNA;
- CONFARTIGIANATO;
- CONFESERCENTI

Lo studio di settore UG72A costituisce l'evoluzione del precedente studio TG72A, validato dalla Commissione degli esperti nella seduta del 12 gennaio 2005 ed entrato in vigore a decorrere dal periodo d'imposta 2004.

## **OSSERVAZIONI DELLE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA**

L'Associazione CONFARTIGIANATO – Federazione Nazionale Taxi, intervenuta alle riunioni per la presentazione e l'esame del prototipo del nuovo studio UG72A ha presentato, con nota prot. n. 2008/185344 del 5 dicembre 2008, alcune osservazioni, che possono essere riassunte in quattro punti principali:

- costo del carburante: a tal proposito si evidenzia il marcato incremento del prezzo al consumo del carburante, il quale, nella quasi totalità dei casi, sarebbe stato a carico del tassista. In particolare, viene fatto presente che il prezzo del gasolio avrebbe subito un incremento del 36% tra il 2007 ed il 2002 e che la tendenza al rialzo del prezzo sembra rivolta alla crescita anche nei primi 6 mesi del 2008. A tal riguardo, l'Associazione richiede di inserire un correttivo automatico nella fase di applicazione del nuovo studio di settore che sia in grado di sterilizzare l'effetto di tali aumenti; in alternativa si propone di sostituire, nella funzione di ricavo, il costo del carburante con il dato sui litri consumati. In subordine, si richiede di inserire nella circolare di commento sulle novità dello studio revisionato una specifica avvertenza agli uffici, al fine di tener conto degli incrementi rilevati del costo del gasolio, qualora non accompagnati da relativi incrementi delle tariffe;
- percorrenza chilometrica annua: si fa rilevare che, dato il metodo di stima che utilizza anche il dato sul numero di chilometri percorsi nel corso del periodo d'imposta, potrebbero risultarne penalizzati i tassisti caratterizzati da una più elevata percentuale di chilometri percorsi a vuoto, o per i quali il taxi sia l'unico mezzo di trasporto di proprietà, ovvero che percorrano in media una maggior quantità di chilometri per il tragitto casa-lavoro. A tal fine, si richiede di inserire nel modello per la comunicazione dei dati rilevanti ai fini dell'applicazione degli studi di settore ulteriori informazioni inerenti la quantità di chilometri percorsi per esigenze familiari extra-lavorative;
- tariffe comunali: al riguardo l'Associazione segnala che nella nuova versione dello studio di settore sono presenti solo due cluster relativi ai tassisti (a fronte dei quattro previsti dalla precedente versione), distinti unicamente in base alla presenza o meno del collegamento radio-taxi. Nella metodologia di stima dei ricavi utilizzata – si rileva – non vengono prese in considerazione le tariffe praticate per il servizio di taxi deliberate in maniera differente dai

vari comuni, con la conseguenza che potrebbero risultare penalizzati i tassisti che operano in comuni che non hanno provveduto ad adeguare o ad aggiornare dette tariffe;

- indicatori di normalità economica: l'Associazione ritiene che gli INE mantengano la natura di presunzione semplice e che la loro applicazione venga, se possibile, supportata da ulteriori elementi di prova prodotti dall'ufficio accertatore.

L'Associazione URI Taxi, intervenuta alle riunioni per la presentazione e l'esame del prototipo del nuovo studio UG72A ha presentato, con nota prot. n. 2008/185898 del 9 dicembre 2008, le seguenti osservazioni, di seguito riassunte.

In merito ai nuovi indicatori di normalità economica introdotti nello studio di settore in oggetto, si rileva che il consumo medio giornaliero di carburante fissato nelle città con più di 500.000 abitanti per la 14<sup>a</sup> classe ventilica, pari a 11.47 Euro, è in evidente contrasto rispetto al numero, sempre giornaliero, di Km percorsi, pari a 137,27. Ciò in quanto, dato il consumo medio imposto dallo studio e considerando l'attuale prezzo del carburante, si giungerebbe a ricavarne un acquisto di 10 litri scarsi di benzina/gasolio giornalieri.

Considerando il traffico congestionato dei centri abitati con più di 500.000 abitanti (per i quali si ritiene plausibile una percorrenza media di circa a 8/9 km al litro), il numero di km minimo giornaliero da stabilire per tali città non potrà essere quello fissato dallo studio, bensì un importo non superiore a 80-90 km ( 8-9 km/l \*10 litri ).

Analoghe considerazioni potrebbero essere ripetute – a giudizio dell'Associazione – anche per le localizzazioni in comuni fino a 100.000 abitanti e per quelle ricomprese tra 100.000 e 500.000 abitanti.

Inoltre, si fa presente che nei piccoli centri, l'utente che richiede l'uso del taxi non lo fa per spostarsi all'interno del centro abitato, vista la sua scarsa dimensione e quindi le minori distanze da coprire, ma usufruirà quasi sicuramente del servizio pubblico per recarsi in un luogo esterno al comune di partenza, percorrendo, pertanto, strade meno trafficate e quindi a maggiore scorrimento, mentre nei grandi centri urbani (con oltre 500.000 abitanti) le corse effettuate dal tassista nella stragrande maggioranza dei casi prevedono tragitti all'interno del nucleo cittadino, vista la loro più vasta dimensione, con la percorrenza di strade quasi sempre congestionate dal traffico.

Sulla base di tali considerazioni, viene richiesto di rettificare il valore corrispondente ai km percorsi giornalmente dal tassista nei centri urbani con popolazione superiore ai 500.000 abitanti, con riferimento esemplificativo alla classe ventilica presa ad esempio, dai 13,27 km calcolati dalla commissione di studio, ai circa 80-90 km che sono da ritenersi più congrui alla luce di quanto esposto in precedenza.

In secondo luogo, viene rilevato come l'incidenza del numero di addetti sui ricavi appare distorsiva, atteso che, anche nelle ipotesi di conduzione familiare, l'attività viene svolta comunque per un solo turno giornaliero, non incidendo in alcun modo né la costituzione dell'impresa sotto forma di impresa familiare, o comunque associativa di qualsivoglia genere né la presenza di un collaboratore o di un dipendente.

\*\*\*\*\*

## **OSSERVAZIONI DELL'AGENZIA DELLE ENTRATE**

L'evoluzione dello studio di settore UG72A è stata condotta analizzando i modelli per la comunicazione dei dati rilevanti ai fini dell'applicazione degli studi di settore per il periodo d'imposta 2006.

In riferimento alle osservazioni dell'Associazione CONFARTIGIANATO – Federazione Nazionale Taxi, occorre far presente quanto segue.

In relazione alla problematica connessa ai costi crescenti di carburante, si rammenta che i dati utilizzati per la revisione dello studio sono riferiti al periodo d'imposta 2006 e che, pertanto, dovrebbe essere preso in considerazione soltanto l'aumento del prezzo del carburante registrato rispetto a tale annualità. In ogni caso, l'Agenzia si riserva di valutare, sulla base delle evidenze dei dati, l'opportunità di inserire un correttivo sui costi di carburante da utilizzare in fase di applicazione dello studio di settore, nel caso in cui l'incremento registrato risulti significativo. Quanto all'utilizzo del dato relativo ai litri di carburante consumati, in sostituzione di quello sui costi, si fa rilevare che allo stato non si dispone di tale informazione; tuttavia, nella prossima evoluzione dello studio di settore, si potrà valutare l'ipotesi di inserimento di questo dato nel modello per la comunicazione dei dati rilevanti ai fini dell'applicazione degli studi di settore.

Sarà, altresì, valutata l'opportunità di richiamare gli uffici ad una corretta applicazione dello studio di settore UG72A in presenza di rilevanti incrementi del costo del gasolio, nel caso in cui a questo non corrispondano proporzionali incrementi delle tariffe stabilite a livello comunale.

In merito al punto concernente la percorrenza chilometrica annua, si ricorda che, come già esplicitamente specificato già nelle istruzioni del modello TG72A, il numero di chilometri complessivamente percorsi nell'anno va ottenuto sommando le percorrenze chilometriche annue del parco macchine utilizzato "per il servizio di trasporto". Ne consegue, pertanto, che non rilevano ai fini dell'applicazione degli studi di settore i chilometri percorsi per fini privati o extra-lavorativi o, comunque, non direttamente connessi all'attività svolta di trasporto con taxi.

Con riguardo alle osservazioni relative alle tariffe comunali, si ribadisce quanto precedentemente affermato con riguardo ai costi dei carburanti, ossia che potrà ritenersi opportuno segnalare agli uffici che, in caso di non congruità agli esiti dello studio di settore, si tenga in considerazione l'eventuale non aggiornamento delle tariffe comunali a fronte dell'incremento dei prezzi del carburante. Va anche sottolineato come, nonostante i cluster siano stati ridotti a due a fronte dei quattro previsti nella precedente versione, nel nuovo studio di settore sono stati introdotti specifici correttivi legati alla localizzazione, sia in base alla densità demografica dell'area in cui si svolge l'attività sia sotto forma dei tradizionali correttivi territoriali. Pertanto, pur non essendoci una distinzione di cluster, nella stima operata dalle funzioni di ricavo si tiene conto anche dell'aspetto legato alla localizzazione dell'impresa. Analogamente, anche gli indicatori di normalità economica specifici per gli esercenti servizio di taxi sono stati analizzati distintamente per localizzazione territoriale.

Infine, per quanto concerne gli indicatori di normalità economica, l'Agenzia delle Entrate fa rilevare che l'elaborazione degli studi di settore in evoluzione per il periodo d'imposta 2008 è stata effettuata tenendo conto anche dell'effetto degli indicatori di normalità economica, come disciplinati dall'art. 1, comma 13, della Legge n. 296 del 2006 (Legge Finanziaria per il 2007), i quali costituiscono parte integrante dello studio stesso e sono pertanto inscindibili da questo. È opportuno ribadire che la funzione fondamentale di tali indicatori sta nella capacità di rilevare incoerenze particolarmente evidenti nei dati dichiarati dal contribuente che lo differenzino in maniera significativa dagli altri soggetti a lui simili per caratteristiche strutturali ed operative. Si ricorda, altresì, che tali indicatori siano stati costruiti in maniera specifica per lo il singolo studio di settore e le soglie ed i coefficienti siano stati definiti con un dettaglio a livello di singolo cluster.

In tale contesto, non può trovare applicazione, con riferimento a tali indicatori, la norma di cui all'art. 1, comma 252, della Legge n. 244 del 24/12/2007 (Legge Finanziaria per il 2008), nel punto in cui afferma che l' *“onere di motivare e fornire elementi di prova per avvalorare l'attribuzione di maggiori ricavi o compensi derivanti dall'applicazione degli indicatori di normalità economica [...] approvati con il decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze 20 marzo 2007”* , la quale va riferita esclusivamente agli indicatori disciplinati dall'art. 1, comma 13, della Legge Finanziaria per il 2007.

Resta ferma, in ogni caso, la possibilità per il contribuente di segnalare, anche già in sede di dichiarazione, le eventuali maggiorazioni in termini di ricavi stimati derivanti dall'analisi della normalità economica nel caso in cui ricorrano i presupposti e qualora sia possibile fornire la



giustificazione dell'anomalia riscontrata nell'eventuale contraddittorio da tenersi con l'ufficio locale.

In merito alle osservazioni presentate dall'Associazione URI Taxi, l'Agenzia delle Entrate fa rilevare che le soglie degli indicatori di normalità economica relativi al "Consumo giornaliero" e alla "Percorrenza giornaliera" sono state definite utilizzando i dati dichiarati dai singoli contribuenti nei modelli per la comunicazione dei dati rilevanti ai fini dell'applicazione degli studi di settore, al fine di rilevare le situazioni di significativa difformità nei dati dichiarati da alcuni contribuenti rispetto al resto dei soggetti rientranti nel singolo cluster. Altresì, il fattore dimensionale del centro urbano è stato tenuto in primaria considerazione dall'analisi svolta, considerato che le distribuzioni ventiliche sono state effettuate distinguendo i soggetti tra quelli che esercitano l'attività in comuni fino a 100.000 abitanti, in comuni tra i 100.000 ed i 500.000 abitanti ed in comuni oltre i 500.000 abitanti.

Riguardo all'osservazione relativa alla possibile distorsione del numero di addetti sulla determinazione dei ricavi, nelle ipotesi di conduzione familiare o associata, o in presenza di un collaboratore o di un dipendente, si sottolinea che nella funzione di regressione viene utilizzato il dato relativo alla percentuale di lavoro prestato e che, di conseguenza, l'effetto sulla stima finale ne risulterebbe influenzato solo in piccola misura. In ogni caso, l'Agenzia condivide le possibili anomalie che la circostanza rappresentata potrebbe avere in fase di applicazione dello studio di settore UG72A, riservandosi, pertanto, l'opportunità di valutare l'inserimento, nella circolare esplicativa di prossima emanazione, di un'apposita attenzione di cui gli uffici locali potranno tener conto in fase di accertamento basato sugli studi di settore.

## **CONSIDERAZIONI FINALI**

L'associazione CONFARTIGIANATO – Federazione Nazionale Taxi ha espresso, con le considerazioni di cui sopra, un giudizio sostanzialmente positivo sull'idoneità del nuovo studio UG72A a rappresentare le effettive modalità operative e l'ambiente economico nel quale operano le imprese del settore.

Non vi sono altri interventi di rilievo da riportare ai fini del presente verbale.

In conclusione, i partecipanti concordano nel rinviare il prototipo dello studio in esame alla Commissione degli esperti, per il relativo parere.

Roma, 11 dicembre 2008

(a)

*Confartigianato*  
FEDERAZIONE NAZIONALE TAXI

Roma, 4 dicembre 2008

AGENZIA DELLE ENTRATE Direzione Centrale Accertamento Ufficio Studi di Settore
5 DIC. 2008
Prot. n° 2008 / 185344

Spett.le Agenzia delle Entrate  
Direzione Centrale Accertamento  
Ufficio Studi di settore  
Viale Cristoforo Colombo 426 C/D  
ROMA

Spett.le SOSE S.p.A.  
Via M. Maggini 48/C  
c.a. Dott.ssa Marina Eusebio

**Oggetto: osservazioni allo studio UG72A.**

Con riferimento agli incontri nel corso dei quali si è presa visione del prototipo dello studio TG72A, la Categoria ritiene che l'impianto metodologico prospettato sia idoneo a fotografare con efficacia il comparto merceologico.

Pur esprimendo parere favorevole, la categoria ritiene opportuno formulare le seguenti osservazioni:

**1. Costo del carburante**

Il primo elemento viene rappresentato dal costo del carburante che insieme alla percorrenza chilometrica annua è uno degli elementi principali sui quali avviene la stima del ricavo presunto.

Si tratta di un fattore produttivo che negli ultimi anni ha subito un marcato incremento del prezzo al consumo, che, nella quasi totalità dei casi, è stato a carico del tassista.

Nel prospetto che segue si è sintetizzato l'andamento del prezzo del gasolio auto.

Come si può vedere, mentre nel 2002 - anno a cui si riferiscono i dati alla base della costruzione dello studio di settore TG72A - il gasolio costava 0,86 euro al litro, nel 2007 il prezzo al consumo è arrivato a 1,16 euro, vi è stato un incremento del 36%.

Quindi vi è un rilevante scollamento tra la fase di costruzione e quella di applicazione dello studio di settore dovuto al fatto che il maggior costo del carburante non si traduce in maggiori acquisti di carburanti e quindi di ricavi.

Infatti a parità di litri consumati il costo è aumentato in maniera rilevante e di conseguenza anche il ricavo stimato.

Prospetto 38. Costo medio al consumo del Gasolio auto

Anno	Prezzo al consumo al litro
2008	1,36
2007	1,16
2006	1,16
2005	1,11
2004	0,94
2003	0,88
2002	0,86

Fonte: Ministero delle Sviluppo Economico

La stessa Agenzia delle entrate è consapevole del problema, infatti nella circolare del 21 giugno 2005 n 32 afferma *"in alcune ipotesi, la non congruità dei ricavi potrebbe derivare dall'aumento del costo dei carburanti e, generalmente, tale maggior costo non può essere traslato al cliente in quanto le tariffe applicate sono obbligatorie e, approvate per ciascun comune, in anni precedenti. Pertanto, l'ufficio dovrà valutare tali situazioni al fine di giustificare eventuali posizioni di non congruità tenendo in considerazione anche all'anno in cui sono state approvate le tariffe e l'anno in cui è avvenuto l'aumento del prezzo dei carburanti"*.

Il problema è ben lungi dall'esaurirsi considerando che la tendenza del prezzo del gasolio è rivolta alla crescita.

La media dei prezzi dei primi sei mesi del 2008 indica un aumento del 17% rispetto alla prezzo medio del 2007. Pertanto, può essere opportuno che, già in fase di applicazione del nuovo studio di settore, vengano previsti dei correttivi automatici in grado di sterilizzare questi aumenti.

A questo proposito le soluzioni percorribili per risolvere il problema degato all'elevata incidenza del costo del gasolio possono essere rappresentate da:

- sostituire, nella funzione di ricavo, il costo del carburante con i litri consumati;
- per ogni periodo di imposta, elaborare un correttivo automatico attraverso il quale sterilizzare gli aumenti.

In subordine, è importante che nella circolare che commenta le novità inerenti allo studio revisionato sia almeno ripetuta l'avvertenza contenuta nella circolare 32/2005 in merito all'aumento dei prezzi dei carburanti.

In ogni caso, sia per il vecchio che per il nuovo studio, la consapevolezza dell'esatto incremento del costo del gasolio non accompagnato dall'incremento delle tariffe deve essere considerato in sede di discussione con gli uffici dell'Agenzia delle Entrate con i contribuenti non congrui.

Infatti, utilizzando i consumi del singolo contribuente, e informazioni derivanti da banche dati ufficiali<sup>1</sup>, quale quelle del Ministero dello Sviluppo Economico, è possibile determinare di quanto dovrebbe diminuire la pretesa erariale.

A tal proposito si consideri il seguente esempio:

tassista classificato nel cluster 6, consumo gasolio per 7.612 euro nel 2007 al prezzo di 1,16 euro al litro. Quindi la quantità acquistata è pari a 6.562 litri.

Nel 2002, anno cui si riferiscono i dati utilizzati per la costruzione dello studio di settore TG72A, la medesima quantità sarebbe costata 5.643 euro (6.562 x 0,86). Pertanto, ha subito un maggior costo di 1.969 euro a cui corrisponde una stima di maggior ricavo pari a 6.195 euro non rispondente a una mutata realtà economica (se le tariffe comunali non sono state nel frattempo aumentate). Pertanto in sede di discussione con gli uffici è lecito richiedere la diminuzione della stima di ricavo almeno pari a 6.195 euro.

## **2. Percorrenza chilometrica annua**

Un ulteriore elemento emerge dalla percorrenza chilometrica annua da indicare corrispondente ai chilometri percorsi nell'anno dagli automezzi utilizzati per il servizio di trasporto.

Sotto questo profilo, potrebbero essere penalizzati quei tassisti che presentano una percentuale più elevata di chilometri percorsi a vuoto, ovvero per i quali il taxi sia l'unico mezzo di trasporto di proprietà, ovvero che percorrano in media una maggiore quantità di chilometri per il tragitto casa - lavoro.

Questo tipo di problematica è più difficile rispetto al caso precedente, in quanto mancano dei riferimenti oggettivi; tuttavia, si tratta di fattori in grado di incidere sul ricavo stimato e quindi da tenere presente in sede di discussione con gli Uffici dell'Agenzia.

Di conseguenza, anche nel nuovo studio si dovrà considerare che tipo di influenza potrebbero generare sulla nuova stima di ricavo, ad esempio richiedendo ai tassisti (nel modello per la comunicazione dei dati rilevanti ai fini degli studi di settore) oltre all'informazione relativa ai chilometri percorsi, anche ulteriori specifiche quali:

- la quantità di chilometri percorsi per esigenze familiari al di fuori dell'orario di lavoro;
- la quantità di chilometri percorsi nel tragitto casa-lavoro;
- la quantità di chilometri percorsi per cercare di mettersi in contatto con eventuali clienti che poi non diventano tali.

In ogni caso questa problematica meriterebbe almeno di essere citata nella circolare illustrativa del nuovo studio di settore, quale elemento che gli uffici dell'Agenzia delle Entrate devono considerare in sede di discussione con i contribuenti non congrui.

## **3. Tariffe comunali**

<sup>1</sup> A tal fine si può consultare il sito del Ministero dello Sviluppo Economico, allo specifico indirizzo di seguito riportato:  
<http://dgerm.sviluppoeconomico.gov.it/dgerm/prezzimedi.asp>



Il processo di costruzione dello studio di settore ha determinato la suddivisione delle imprese per categorie omogenee - cluster - che nello studio di settore TG72A erano contraddistinti principalmente dalla intensità demografica dell'area e dall'usufruire o meno del collegamento radio - taxi, per le aree con maggiore densità di abitanti.

Nel nuovo studio UG72A, i cluster previsti per i tassisti sono solo DUE e il principale elemento discriminante sembra essere unicamente la presenza o meno del collegamento radio- taxi.

Per ogni cluster, è stata individuata la funzione di ricavo, quale migliore funzione in grado di rappresentare il legame tra i ricavi - variabile indipendente - e alcune componenti contabili ed extracontabili - variabili dipendenti.

Tuttavia, all'interno di ogni area, vi saranno diversi comuni i quali avranno deliberato tariffe per il servizio di taxi diverse tra loro.

Nella realtà le tariffe sono senza dubbio correlate strettamente con i ricavi realizzati. Potrebbe così accadere che i tassisti, a parità di condizioni, localizzati nei comuni con tariffe più basse, siano penalizzati rispetto ai loro colleghi che sono legittimati ad applicare tariffe più elevate.

Nella nuova versione dello studio di settore tale problematica potrebbe essere ancora più rilevante in considerazione del fatto che il numero di cluster nei quali sono ripartiti i tassisti è stato drasticamente ridotto a soli due dai quattro dello studio precedente.

Diventa quindi di estrema rilevanza la questione tariffe: diversamente i tassisti localizzati in comuni che non hanno provveduto all'adeguamento potrebbero essere penalizzati. In primo luogo a causa della crescita annua dei costi d'esercizio - non potendo questi ultimi essere scaricati sul cliente attraverso l'aumento delle tariffe - ; in secondo luogo dalla maggiore probabilità di trovarsi non congrui in quanto si confrontano con stime a cui hanno contribuito anche tassisti localizzati in comuni nei quali vi è stato un adeguamento tariffario.

Quindi si presume che il nuovo assetto a due cluster sarà ancora più penalizzante rispetto al precedente.

#### **4. Indicatori di Normalità Economica**

La Categoria, nel dare un giudizio positivo allo studio in oggetto, ritiene opportuno sottolineare l'efficacia applicativa degli INE nel cogliere ogni aspetto peculiare dell'attività oggetto di studio.

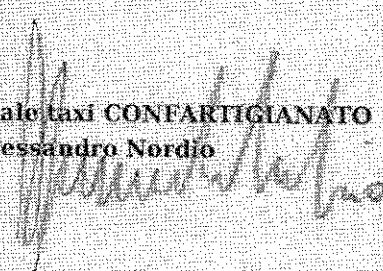
Contestualmente, la Categoria ritiene che gli INE mantengano la natura di presunzione semplice e che la loro applicazione venga se possibile supportata da ulteriori elementi di prova prodotti dall'ufficio accertatore.

Non può quindi esistere una applicazione automatica.

Semplicemente l'impianto che ha regolato gli studi di settore nel 2006 dovrebbe essere mantenuto anche nella fase di revisione degli studi di settore.

**Il Vice Presidente Federazione nazionale taxi CONFARTIGIANATO**

**Alessandro Nordio**





Spett. SO.SE. s.p.a.

via Mentore Maggini 48 C

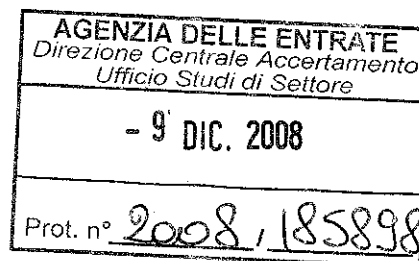
00100 Roma

c.a. dr. Domenico Pignotti

c.a. dr. Domenico Scalia

Firenze – Roma, 4/12/2008

**OGGETTO: osservazioni studio di settore UG72A**



Con riferimento all'oggetto, un merito ai nuovi indicatori che l'amministrazione finanziaria intenderebbe introdurre nello studio di settore in oggetto, ai fini del calcolo della normalità economica e coerenza afferente il **settore del trasporto con taxi**, si rileva quanto segue:

- 1. il consumo medio giornaliero di carburante fissato nelle città con più di 500.000 abitanti per la 14<sup>a</sup> classe ventilica, pari a 11.47 Euro, è in evidente contrasto rispetto al numero, sempre giornaliero, di Km percorsi, pari a 137,27.**

Visto l'attuale prezzo del carburante, con il consumo minimo giornaliero imposto dallo studio, questo corrisponde all'acquisto di 10 litri scarsi di benzina/gasolio.

Considerando che nei centri abitati con più di 500.000 abitanti il traffico è alquanto congestionato (si pensi a città come Roma, Milano, Napoli) diventa assai difficile immaginare un consumo di carburante che, per attività di trasporto pubblico svolta in tali contesti cittadini, si possa conseguire una percorrenza media superiore a 8/9 km al litro.

*Mutatis mutandis*, analoghe considerazioni si impongono per le localizzazioni in comuni fino a 100.000 abitanti e per quelle ricomprese tra 100.000 e 500.000 abitanti

***Pertanto, visto che i due valori minimi (km percorsi giornalieri e consumo di carburante giornaliero) debbono essere necessariamente tra loro correlati, appare evidente che, ad esempio,***



*il numero di km minimo giornaliero per città al di sopra dei 500.000 ab. non potrà mai essere di 137,27 km, bensì un importo non superiore a 80-90 km ( 8-9 km/l \*10 litri ).*

L'incongruenza appare altresì evidente se si osservano gli stessi valori medi, sia per i chilometri giornalieri percorsi e sia per il costo del carburante giornaliero, fissata nell'ambito del nuovo studio di settore per i centri urbani con popolazione fino a 100.000 abitanti; in questo caso la commissione di studio avrebbe determinato, per la medesima classe ventilica, ha fissato in 11,07 Euro il primo parametro e a 146,34 km il secondo, dal momento che la tipologia di corse effettuate dai tassisti in tali contesti cittadini è del tutto diversa dal tipo di corse effettuate nell'ambito delle grandi città.

Nei piccoli centri, infatti, l'utente che richiede l'uso del taxi non lo fa per spostarsi all'interno del centro abitato, vista la sua scarsa dimensione e quindi le minori distanze da coprire, ma usufruirà quasi sicuramente del servizio pubblico per recarsi in un luogo esterno al comune di partenza, percorrendo, pertanto, strade meno trafficate e quindi a maggiore scorrimento.

Nei grandi centri urbani, infatti, (oltre 500.000 abitanti) le corse effettuate dal tassista nella stragrande maggioranza dei casi prevedono tragitti all'interno del nucleo cittadino, vista la loro più vasta dimensione, con la percorrenza di strade quasi sempre congestionate dal traffico.

Pertanto, come già affermato in precedenza, è pura utopia prevedere un consumo medio di circa 14 km/l in tali contesti cittadini.

*In conclusione, si richiede di rettificare il valore corrispondente ai km percorsi giornalmente dal tassista nei centri urbani con popolazione superiore ai 500.000 abitanti, con riferimento esemplificativo alla classe ventilica presa ad esempio, dai 13,27 km calcolati dalla commissione di studio, ai circa 80-90 km che sono da ritenersi più congrui alla luce di quanto esposto in precedenza.*

- 2. L'incidenza del numero di addetti sui ricavi appare distorsiva, atteso che, anche nelle ipotesi di conduzione familiare, l'attività viene svolta comunque per un solo turno giornaliero.*





*Conseguentemente l'impresa familiare, o comunque associativa di qualsivoglia genere o la presenza di un collaboratore o di un dipendente, comunque non ha alcuna influenza sul volume dei ricavi e/o del reddito, atteso che l'attività è comunque legata ai turni di servizio.*

*Pertanto, l'indicazione del numero degli addetti negli studi di settore potrà essere mantenuto solo nel caso degli NCC e non nel caso degli esercenti attività di taxi, con o senza collegamento radio taxi.*

Firenze - Roma, 4 dicembre 2008

**Per URI TAXI**

**Dr. Gianluca Bigi – Dottore commercialista**

**Dr. Vincenzo Pilla – Dottore commercialista**

**ATTIVITÀ DEL COMMERCIO**  
**VERBALE DELLE RIUNIONI SVOLTE CON LE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA**  
**PER LA PRESENTAZIONE E LA DISCUSSIONE DEI PROTOTIPI DEGLI STUDI DI**  
**SETTORE**

**STUDIO UG72B**  
**(evoluzione del precedente studio TG72B)**

**Codice attività 49.31.00 – Trasporto terrestre di passeggeri in aree urbane e suburbane;**  
**Codice attività 49.39.01 – Gestioni di funicolari, ski-lift e seggiovie se non facenti parte**  
**dei sistemi di transito urbano o sub-urbano;**  
**Codice attività 49.39.09 – Altre attività di trasporti terrestri di passeggeri nca.**

In conformità a quanto stabilito dal protocollo d'intesa siglato con le Associazioni di Categoria in data 26 settembre 1996 e dal successivo protocollo d'intesa firmato in data 14 dicembre 2006, l'approvazione degli studi è preceduta da una fase di confronto tendente a verificare l'idoneità degli stessi a rappresentare la realtà alla quale si riferiscono. A tal fine sono state convocate n° 2 riunioni finalizzate a verificare la predetta idoneità relativamente al prototipo dello studio di settore UG72B, in data 07 novembre e 24 novembre 2008 (nota prot. n. 119601/2008 del 30/07/2008), presso i locali della SO.SE. S.p.A – Via Mentore Maggini, 48/C.

I risultati della cluster analysis sono stati messi a disposizione dei partecipanti in data 02 ottobre 2008 con nota prot. n. 146365/2008.

Lo studio di settore UG72B costituisce l'evoluzione del precedente studio TG72B, approvato con decreto ministeriale del 05 aprile 2006 ed entrato in vigore dal periodo d'imposta 2005.

Alle riunioni sono intervenuti i rappresentanti dell'Agenzia delle Entrate, della SO.SE. S.p.A e delle seguenti Associazioni di categoria:

- CONFARTIGIANATO
- ANAV
- ASSTRA
- CNA
- ANEF
- CONFESERCENTI
- FEDERNOLEGGIO (Confesercenti)

## OSSERVAZIONI DELLE ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA

L'ANEF (Associazione Nazionale Esercenti Funiviari), con nota dell'11 novembre 2008 e con nota del 5 dicembre 2008, ha formulato alcune osservazioni che, di seguito, si riportano integralmente:

- 1) si chiede l'estensione dello studio all'attività 49.39.01 (gestioni di funicolari, skilift e seggiovie se non facenti parte dei sistemi di transito urbano e suburbano) in quanto rientrante nella categoria 49.39.0 – classe 49.39 che contempla gli altri trasporti terrestri di passeggeri n.c.a, così come del resto la sottocategoria *residuale* 49.39.09 (altre attività di trasporti terrestri di passeggeri n.c.a.). In questo modo si renderebbe possibile l'applicazione del medesimo studio di settore, oltre all'attività 49.31.00 (gestione di funicolari, funivie, eccetera se inclusi in sistemi di transito urbano o suburbano), anche all'attività sopramenzionata 49.39.01, cioè ad imprese che svolgono la medesima attività di trasporto funiviario (cd. Impianti di risalita per la mobilità turistica) indipendentemente dall'ambito urbano/suburbano o meno dell'esercizio che rimane puntualmente qualificato dai vigenti assetti normativi e regolamentari come trasporto di persone in servizio pubblico. Altrimenti si verificherebbe l'incongruenza di abbinare le imprese con codice 49.39.01 allo studio di settore TG83U non appropriato all'attività svolta, a meno di non forzare il riferimento al codice 49.31.00;
- 2) tutti gli studi inviati dagli associati sono risultati “*non coerente*” in quanto segnalavano l'anomalia dell'impossibilità del calcolo della “*resa chilometrica*”, parametro non proprio né significativo per il settore. Si chiede che per coloro che dichiarano i codici attività 49.31.00, 49.39.09 e, come proposto, 49.39.01 sia disattivato l'indice della “*resa chilometrica*”;
- 3) diversi studi degli associati sono risultati “*non coerente*” in quanto il valore dell'indice economico “*valore aggiunto per addetto*” risultava troppo elevato, specialmente in presenza di imprenditori con attività solo invernale e gestori di impianti molto frequentati;
- 4) si segnala la problematica dell'inserimento delle spese di manutenzione calendariali (da effettuarsi a scadenze fisse predeterminate per regolamento), sia ordinarie sia straordinarie, spese che vengono inserite attualmente nel rigo **F17** dello studio di settore, ma che non hanno nessuna correlazione con il conseguimento di ricavi. Queste spese dovrebbero essere inserite nel quadro D dello studio di settore, per permettere agli uffici finanziari di verificare, in sede di contraddittorio con il contribuente, di quanto diminuirebbero i ricavi “obiettivo” senza la presenza nel rigo **F17** di dette spese.

## OSSERVAZIONI DA PARTE DELL'AGENZIA DELLE ENTRATE

In merito alle considerazioni formulate dall'ANEF, l'Agenzia delle Entrate osserva quanto segue:

- 1) in relazione alla richiesta avanzata al punto 1, relativa allo spostamento del codice attività 49.39.01 – “Gestioni di funicolari, ski-lift e seggiovie se non facenti parte dei sistemi di transito urbano e suburbano” dallo studio di settore TG83U (Gestione di strutture sportive) allo studio di settore UG72B (Altri trasporti terrestri di passeggeri), l'Agenzia delle Entrate, dopo attenta valutazione, ha ritenuto opportuno accogliere tale richiesta;
- 2) con riferimento a quanto richiesto al punto 2, ovvero la disattivazione dell'indicatore di coerenza “*resa chilometrica*” per i soggetti che svolgono attività di trasporto a mezzo di impianti a fune, l'Agenzia fa presente che l'indicatore in questione trova applicazione solo se esistono i presupposti per il calcolo della coerenza. Nel caso specifico, mancando il valore del “Totale percorrenza chilometrica annua” l'indicatore di coerenza “*resa chilometrica*” non è calcolabile e, pertanto, non applicabile;
- 3) in merito al punto 3, l'Agenzia sottolinea che per il cluster 5 (Trasporto a mezzo di impianti a fune), in considerazione delle particolari caratteristiche dell'attività, il valore di soglia massima dell'indicatore di coerenza “*valore aggiunto per addetto*” ritenuto ammissibile è più elevato rispetto alla media dei valori di soglia massima ritenuti ammissibili per gli altri cluster;
- 4) in riferimento al punto 4, l'Agenzia è disponibile a valutare l'opportunità di prevedere nel modello un apposito campo per evidenziare l'ammontare delle spese sostenute per le “manutenzioni calendariali (ordinarie e straordinarie)”, già indicate nel rigo FI7 “Altri costi per servizi”. In ogni caso, i soggetti che dovessero trovarsi nella condizione di non essere congrui alle risultanze dello studio di settore per il periodo d'imposta in cui sono stati interessati dalle sopramenzionate spese di manutenzione, potranno segnalare all'Amministrazione tale situazione già durante la fase di predisposizione dello studio, utilizzando il campo “Note aggiuntive” della procedura GE.RI.CO. L'Agenzia, comunque, si impegna a valutare la possibilità di inserire nella circolare annuale per l'applicazione degli studi di settore specifiche

indicazioni alle quali gli Uffici locali debbano prestare attenzione, in sede di svolgimento della loro attività accertatrice.

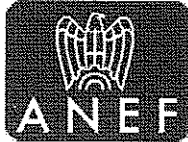
### **CONSIDERAZIONI FINALI**

L'illustrazione ed il successivo esame del prototipo hanno consentito di verificare la sostanziale idoneità dello studio UG72B, a rappresentare le effettive modalità operative e l'ambiente economico nel quale operano le imprese del settore.

Non vi sono da riportare altri interventi di rilievo ai fini del presente verbale.

In conclusione, i partecipanti concordano nel rinviare alla Commissione degli esperti, per il relativo parere, il prototipo dello studio UG72B esprimendo un sostanziale giudizio positivo.

Roma, 05 dicembre 2008



ASSOCIAZIONE NAZIONALE  
ESERCENTI FUNIVIARI

Roma, 4 dicembre 2008

Spett.le  
AGENZIA DELLE ENTRATE

OGGETTO:  
Osservazioni a studio di settore UG72B

Con riferimento alla nota del 25 novembre scorso si formulano le seguenti osservazioni:

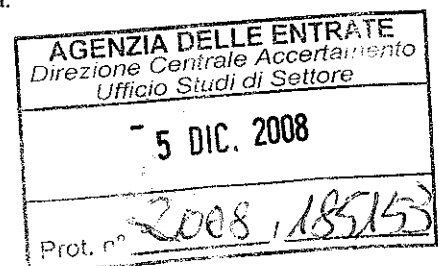
CODICI ATTIVITÀ

Come già prospettato in data 11 novembre scorso, si chiede l'estensione dello studio all'attività 49.39.01 (gestioni di funicolari, skilift e seggiovie se non facenti parte dei sistemi di transito urbano e suburbano) in quanto rientrante nella categoria 49.39.0 - classe 49.39 che contempla gli altri trasporti terrestri di passeggeri n.c.a, così come del resto la sottocategoria *residuale* 49.39.09 (altre attività di trasporti terrestri di passeggeri n.c.a.).

In questo modo si renderebbe possibile l'applicazione del medesimo studio di settore, oltre all'attività 49.31.00 (gestione di funicolari, funivie, eccetera se inclusi in sistemi di transito urbano o suburbano), anche all'attività sopramenzionata 49.39.01, cioè ad imprese che svolgono la medesima attività di trasporto funiviario (cd. Impianti di risalita per la mobilità turistica) indipendentemente dall'ambito urbano/suburbano o meno dell'esercizio che rimane puntualmente qualificato dai vigenti assetti normativi e regolamentari come trasporto di persone in servizio pubblico.

Altrimenti si verificherebbe l'incongruenza di abbinare le imprese con codice 49.39.01 allo studio di settore TG83U non appropriato all'attività svolta, a meno di non forzare il riferimento al codice 49.31.00.

Vedasi in allegato stralcio disposizioni normative in materia.



#### RESA CHILOMETRICA

Tutti gli studi inviati dagli associati sono risultati "*non coerente*" in quanto segnalavano l'anomalia dell'impossibilità del calcolo della "*resa chilometrica*", parametro non proprio né significativo per il settore.

Si chiede che per coloro che dichiarano i codici attività 49.31.00, 49.39.09 e, come proposto, 49.39.01 sia disattivato l'indice della "*resa chilometrica*".

#### VALORE AGGIUNTO PER ADDETTO

Inoltre diversi studi degli associati sono risultati "*non coerente*" in quanto il valore dell'indice economico "*valore aggiunto per addetto*" risultava troppo elevato, specialmente in presenza di imprenditori con attività solo invernale e gestori di impianti molto frequentati.

#### MANUTENZIONI CALENDARIALI

Infine si segnala la problematica dell'inserimento delle spese di manutenzione calendariali (da effettuarsi a scadenze fisse predeterminate per regolamento), sia ordinarie sia straordinarie, spese che vengono inserite attualmente nel rigo *F17* dello studio di settore, ma che non hanno nessuna correlazione con il conseguimento di ricavi. Queste spese dovrebbero essere inserite nel quadro D dello studio di settore, per permettere agli uffici finanziari di verificare, in sede di contraddittorio con il contribuente, di quanto diminuirebbero i ricavi "obiettivo" senza la presenza nel rigo *F17* di dette spese.

Distinti saluti.

CARLO GIZZI - ANEF

All. 1

ALLEGATO

IMPIANTI DI RISALITA: SERVIZI PUBBLICI DI TRASPORTO DI PERSONE

STRALCIO DISPOSIZIONI STATALI

- la LEGGE 23 GIUGNO 1927 N.1110 per la disciplina "dell'impianto e dell'esercizio di funicolari aeree ... in *servizio pubblico*", ribadendo che sono tali gli impianti funiviari non terrestri, cioè senza rotaie al suolo, e che la denominazione comprende le funivie, le seggiovie, le cabinovie e similari (v. in particolare, art.1 "... vie funicolari aeree (funivie) in *servizio pubblico* per trasporto di persone ...", art.2 "... dichiarazione di pubblica utilità per tutto quanto concerne le funivie in *servizio pubblico* ..." e "... diritto a passare sulle proprietà altrui con le funi delle vie funicolari aeree", art.9 "... annuo contributo ... quale corrispettivo delle spese di sorveglianza");
- il R.D.L. 7 SETTEMBRE 1938 N.1696, convertito in legge 5 gennaio 1939 n.8, per "l'impianto e l'esercizio in *servizio pubblico* di slittovie, sciovie e altri mezzi di trasporto terrestre a fune senza rotaie ...";
- il D.M. (TRASPORTI) 8 OTTOBRE 1955 in esecuzione del DPR 28 giugno 1955 n.771 sul decentramento dei servizi del Ministero dei trasporti (v. funivie: art.18 "... la Commissione per le funicolari aeree e terrestri, istituita con il regio decreto 17 gennaio 1926, dovrà essere sentita dagli enti locali concedenti la costruzione e l'esercizio di vie funicolari aeree (funivie) in *servizio pubblico* per trasporto di persone ..." e "tali atti [da sottoporre al parere CFAT, n.d.r.] dovranno comprendere c) orario previsto per l'esercizio, d) tariffe proposte per i biglietti di viaggio ..."; seggiovie, slittovie, sciovie ed altri mezzi di trasporto a funi senza rotaia: art.26 "... l'impianto e l'esercizio di slittovie, sciovie ... in *servizio pubblico* di trasporto di persone ...");
- il D.P.R. 14 GENNAIO 1972 N.5 per il trasferimento di funzioni amministrative alle regioni a statuto ordinario (art.1 "... sono da considerare di interesse della regione ... a) i pubblici servizi tranviari, ivi comprese ... le funicolari terrestri ed i *servizi esercitati con funivie di ogni tipo* ...").
- il D.P.R. 24 LUGLIO 1977 N.616 per il trasferimento e la delega di funzioni amministrative dello stato (art.84 "le funzioni amministrative relative alle materie tranvie e linee automobilistiche di interesse regionale concernono i servizi pubblici di trasporto di persone ... *esercitati con linee funicolari e funiviarie di ogni tipo* ...").
- il D.M. (TRASPORTI) 4 AGOSTO 1998 N.400 recante norme per le funicolari aeree e terrestri in *servizio pubblico* destinate al trasporto di persone (art. 1 con le definizioni delle tipologie di impianti: "Ai sensi e per gli effetti degli articoli 95, 103 e 104 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, il presente regolamento contiene le norme regolamentari generali concernenti le seguenti categorie di funicolari aeree e terrestri in *servizio pubblico* per trasporto di persone: a) funivia bifune con movimento a va e vieni: consistente in una o più funi portanti costituenti vie di corsa, in un anello di fune trattivo e in uno o più veicoli ad esso collegati che percorrono le funi portanti con movimento di va e vieni; b) funivia bifune con movimento unidirezionale: consistente in due o più funi portanti costituenti vie di corsa ed in un anello di fune trattivo con movimento in un sol senso, continuo o intermittente, al quale vengono collegati i veicoli che percorrono le funi portanti; i collegamenti possono essere permanenti ovvero temporanei, attuati alla partenza e sciolti all'arrivo mediante dispositivi idonei; c)



funivia monofune con movimento unidirezionale continuo (a velocità costante o variabile) o intermittente: consistente in una (o più) fune portante-traente chiusa ad anello alla quale vengono collegati i veicoli; i collegamenti possono essere permanenti (seggiovie ad attacchi fissi e simili) ovvero temporanei, attuati alla partenza e sciolti all'arrivo mediante dispositivi idonei; d) funicolare terrestre con movimento a va e vieni, consistente in una o due vie di corsa rigide, vincolate al terreno, e percorse da veicoli muniti di ruote o di altri dispositivi equivalenti di sostentamento e scorrimento, collegati tra loro da un semianello trattivo, al quale può aggiungersi altro semianello di tensione (zavorra). 2. Il presente regolamento non si applica alle sciovie, che restano disciplinate dal decreto ministeriale 15 marzo 1982. 3. Nel presente regolamento con il termine commissione per le funicolari aeree e terrestri, di seguito indicata come CFAT, si intende la commissione interministeriale istituita con regio decreto 17 gennaio 1926, n. 177, modificato ed integrato con decreto del Presidente della Repubblica 21 gennaio 1977, n. 67 e con il decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 1994, n.608".

#### STRALCIO DISPOSIZIONI REGIONALI

##### Regione Lombardia

LEGGE REGIONALE 8 GIUGNO 1998 N.9 - Realizzazione, ammodernamento e potenziamento degli impianti per l'esercizio degli sport invernali (art.1 "la regione riconosce inoltre, quale *servizio pubblico di interesse generale*, l'attività svolta dagli esercenti di impianti funiviari per l'esercizio degli sport invernali", art.3 "sono soggetti beneficiari della presente legge gli esercenti di impianti a fune, di funicolare, funiviari e di piste di sci ...", art.5 "i contributi ... sono concessi prioritariamente per: a) le realizzazione di impianti a fune, comprese le funicolari terrestri su rotaie ...").

LEGGE REGIONALE 29 OTTOBRE 1998 N.22 - Riforma del trasporto pubblico locale in Lombardia (art.1 "la regione trasferisca alle comunità montane le funzioni e i compiti in materia di trasporto *pubblico* ... relativi a: a) impianti a fune di ogni tipo quali funivie, seggiovie, sciovie, funicolari e tutti gli impianti di risalita in genere e le relative infrastrutture di interscambio").

##### Regione Piemonte

LEGGE REGIONALE 14 DICEMBRE 1989 N. 74 - Disciplina degli impianti funiviari in *servizio pubblico* per il trasporto di persone (art.1 "... la costruzione e l'esercizio degli impianti funiviari in *servizio pubblico* per il trasporto di persone, *diretti ad assolvere funzioni turistiche o sportive o funzioni di collegamento* tra località diverse di uno o più comuni", art.2 "sono soggetti alle norme della presente legge gli impianti funiviari in *servizio pubblico* per il trasporto di persone nei quali una o più funi vengono utilizzate per costituire vie di corsa e per regolare il moto, anche su apposita sede terrestre, di veicoli destinati al trasporto di persone o per trainare le persone su apposita pista").

##### Provincia autonoma di Trento

LEGGE PROVINCIALE 21 APRILE 1987 N.7 - Disciplina delle linee funiviarie in *servizio pubblico* e delle piste da sci (disciplina delle linee funiviarie in *servizio pubblico*: art.8 "la costruzione e l'esercizio di *linee funiviarie adibite al trasporto in servizio pubblico* di persone ...", "sono linee funiviarie quelle realizzate da impianti che usufruiscono di una o più funi impiegate o come vie di corsa o come organi di trazione o come organi portanti e traenti", "sono *considerate in servizio pubblico tutte le linee funiviarie*, ad eccezione di quelle utilizzate

gratuitamente ed esclusivamente dal proprietario, dai suoi congiunti, dal personale di servizio, da ospiti occasionali, ...”).

Provincia autonoma di Bolzano

LEGGE PROVINCIALE 8 NOVEMBRE 1973 N.87 – Disciplina delle linee di trasporto funiviario *in servizio pubblico* (artt.1 – oggetto della concessione, e 2 – categorie di linee, sostanzialmente identici alla legge n.7 della Provincia di Trento).

Regione Abruzzo

LEGGE REGIONALE 5 AGOSTO 1982 N.55 modificata da legge regionale 9 settembre 1983 n.61 – Disciplina in materia di funivie, seggiovie, piste di discesa e relative infrastrutture (art.1 “*la costruzione e l’esercizio di trasporti a fune e delle piste di discesa, in servizio pubblico, e relative infrastrutture sono soggetti a concessione*”).

Regione Emilia Romagna

LEGGE REGIONALE 10 GENNAIO 1995 N.1 – Disciplina degli impianti di trasporto a fune, delle piste da sci e dei sistemi di produzione programmata della neve (art.1 “... impianti a fune adibiti a *pubblico servizio di trasporto* ...”).

Regione Lazio

LEGGE REGIONALE 9 SETTEMBRE 1983 N.59 – Disciplina in materia di funivie, sciovie e slittovie, piste per la pratica dello sci e relative infrastrutture (art.1 “... la costruzione e l’esercizio ... *delle funivie, delle seggiovie e delle slittovie adibite a pubblico servizio di trasporto* di persone nonché la realizzazione e l’esercizio di piste ed annesso infrastrutture, destinate alla pratica dello sci”).

Regione Valle d’Aosta

LEGGE REGIONALE 1 SETTEMBRE 1997 N.29 – Norme in materia di servizi di trasporto *pubblico* di linea (art.37: “*gli impianti funiviari e funicolari, aerei e terrestri, che svolgono funzioni di servizio pubblico, sono disciplinati dalla presente legge*” e “*non sono considerate linee di servizio pubblico quelle realizzate con impianti funiviari utilizzati esclusivamente dal proprietario, dai suoi congiunti e dagli ospiti occasionali, a condizione che il trasporto sia totalmente gratuito*”).