

Estratto Circolare n. 58/E del 27/06/2002

12.4.1 L'evoluzione dello studio di settore SG68U

Con decreto del 25 marzo 2002, pubblicato nel S.O. alla G.U. n.76 del 30 marzo 2002 e' stata approvata l'evoluzione dello studio SG68U relativo al codice attivita' 60.25.0 "Trasporto merci su strada". Si tratta del primo caso di revisione di uno studio di settore. Lo studio di settore SG68U era stato approvato con decreto ministeriale del 30 marzo 1999 ed aveva validita', ai fini dell'accertamento, a decorrere dal periodo di imposta 1998. La Commissione degli esperti prevista dall'art. 10 comma 7 della legge n. 146 del 8 maggio 1998 lo aveva esaminato nella riunione del 18 marzo 1999, mentre la nuova versione, e' stata esaminata il 7 febbraio 2002, ed ha validita', ai fini dell'accertamento, a decorrere dal periodo d'imposta 2001.

Con l'attivita' di revisione, gli studi di settore manifestano la caratteristica di strumento flessibile e dinamico che li contraddistingue perche' tengono conto della circostanza che i contribuenti operano nell'ambito di un sistema influenzato dalla dinamicita' degli accadimenti economici.

L'intervento dal quale e' interessato uno studio di settore gia' approvato e' definito di "evoluzione" e non di semplice "manutenzione" poiche' non si limita alla riconsiderazione di alcuni aspetti o determinate funzionalita', ma coinvolge l'intero impianto costruttivo, sino a ridisegnare un nuovo studio.

Nell'anno 1999, la commissione degli esperti, nell'esprimere il proprio parere, aveva richiesto l'introduzione di specifici correttivi operanti nell'ambito della funzione di regressione in grado di modulare il risultato stimato dalla procedura in presenza di particolari modalita' operative dell'attivita'. Venne, in particolare, prevista l'irrilevanza del collaboratore familiare addetto esclusivamente all'attivita' di segreteria, la riduzione del valore degli autoveicoli in funzione dell'epoca di acquisto e di immatricolazione, e, infine, la riduzione del costo dei carburanti e lubrificanti correlata all'esercizio di una particolare attivita' di autotrasporto con mezzi di piccola portata (fino a 6 tonnellate).

Le nuove analisi effettuate sullo studio SG68U sono state realizzate elaborando le informazioni contenute in circa 90.000 modelli per la comunicazione dei dati rilevati ai fini dell'applicazione degli studi di settore, costituenti parte integrante della dichiarazione Unico 2000 per il periodo d'imposta 1999.

Hanno avuto un fondamentale rilievo le 114 richieste specifiche contenute nel quadro Z appositamente progettato e costruito per l'evoluzione di tale studio. Tali indicazioni, oltre ad avere un ruolo importante nell'ambito del contraddittorio con l'ufficio nell'ipotesi di disallineamento e successiva attivazione del procedimento di accertamento con adesione, sono state utilizzate per l'aggiornamento dello studio.

La raccolta di nuove e piu' dettagliate informazioni ha consentito l'effettuazione di una piu' approfondita analisi delle caratteristiche organizzative e di funzionamento del settore del trasporto merci su strada, con il risultato di giungere ad uno studio che si differenzia notevolmente da quello di partenza, non solo per la profondita' dell'indagine, ma soprattutto dal punto di vista dell'insieme delle variabili che generano il risultato stimato. Grazie a tali informazioni sono state, conseguentemente, individuate 36 tipologie di imprese (cluster), 24 in piu' rispetto alle 12 che le precedenti elaborazioni avevano consentito di identificare.

Le indagini effettuate hanno evidenziato un comparto caratterizzato da profondi mutamenti di natura strutturale, anche a seguito degli recenti interventi legislativi. Il settore e' risultato caratterizzato dal frazionamento dell'offerta del servizio di trasporto, da parte di un gran numero di imprese "monoveicolari"; i cosiddetti "padroncini". La principale linea evolutiva e' stata rivolta proprio alla migliore comprensione delle caratteristiche di funzionamento di questa vasta platea di imprese.

Le nuove analisi hanno messo in evidenza diverse modalita' di operare nel settore, riconducibili all'interazione di una serie di elementi

discriminanti, indicativi di:

- . specializzazione sulla tipologia di servizio erogato o sulle rotte prevalentemente servite,
- . specializzazione per destinazione d'uso dell'allestimento dei veicoli,
- . specializzazione sulla tipologia di merce trasportata,
- . caratteristiche di PTT (Peso Totale a Terra) dei veicoli utilizzati.

La dimensione della struttura e' stata considerata espressa in primo luogo dal parco mezzi. Come detto, la gran parte delle imprese (78%) risulta disporre di 1 o 2 veicoli e' organizzata in forma di ditta individuale, priva di superfici destinate all'esercizio dell'attivita' e di personale dipendente. In questo panorama, tuttavia, si differenziano alcune realta' che, nell'ambito del limite di 10 miliardi di lire di ricavi, si possono definire come grandi organizzazioni prima di tutto in termini di flotta di veicoli (cluster 11), con ampia disponibilita' di addetti e di superfici per lo svolgimento dell'attivita'.

In una occasione (cluster 9), alla buona dimensione si affianca l'integrazione dell'offerta con lo sviluppo del servizio principale di trasporto verso una piu' ampia attivita' di tipo logistico, caratterizzata dalla presenza di strutture territoriali e dall'ampio ricorso all'esternalizzazione dell'esecuzione del trasporto (subvezione).

A prescindere dagli aspetti squisitamente organizzativo-dimensionali, in molte circostanze sono risultati rilevanti vari aspetti di specializzazione: in primo luogo la specializzazione sulla tipologia di servizio erogato o sulle rotte prevalentemente servite. E' stato cosi' possibile isolare imprese che svolgono trasporti eccezionali (cluster 2), trazione (cluster 5), traslochi (cluster 26) o che operano da e per Paesi al di fuori dei confini dell'Unione Europea (cluster 32).

Nell'universo dei trasportatori sono stati individuati alcuni raggruppamenti di imprese che operano con veicoli con allestimento speciale. Ogni allestimento induce una specifica destinazione d'uso del veicolo e la specializzazione su una o piu' merci trasportate. Si tratta di veicoli frigo (cluster 1, 12, e 22), cassoni ribaltabili (cluster 4), betoniere (cluster 7), cisterne (cluster 13, 15, 16, 19, 25 e 35), portacontainer (cluster 14) e bisarche (cluster 28). La disaggregazione di questi operatori in piu' gruppi e' dovuta agli aspetti dimensionali delle imprese o del Peso Totale a Terra dei veicoli.

Laddove la tipologia di prodotto trasportato non richiede uno speciale allestimento del veicolo risulta comunque rilevante la specializzazione sulla tipologia di merce trasportata. Sono individuabili, infatti, alcuni raggruppamenti di imprese che realizzano la quasi totalita' dei loro ricavi trasportando prodotti alimentari (cluster 6, 10 e 24), agricoli (cluster 17, 27 e 34), rifiuti (cluster 18), manufatti (cluster 21, 31 e 36) e animali vivi (cluster 23) con veicoli, cassonati, centinati e furgoni. Anche per questi gruppi di imprese, in abbinamento alla merce trasportata, discriminano la dimensione delle strutture o dei veicoli.

Le caratteristiche di PTT (Peso Totale a Terra) dei veicoli utilizzati hanno contribuito in maniera determinante a discriminare il mondo dell'autotrasporto, sia per i gruppi di imprese definiti dalle forme di specializzazione finora indicate, sia per gli operatori "despecializzati". A questo proposito sono riscontrabili tre grandi classi di PTT (Peso Totale a Terra):

- veicoli con PTT inferiore a 3,5 t, veicoli commerciali destinati alla distribuzione a corto raggio, spesso legati alla raccolta e distribuzione in ambito urbano;
- veicoli con PTT compreso tra 3,5 e 11,5 t, veicoli industriali leggeri e medio leggeri per la distribuzione a corto e medio raggio;
- veicoli con PTT superiore a 11,5 t (isolati, autotreni e autoarticolati), veicoli industriali medio-pesanti e pesanti, finalizzati al medio e lungo raggio.

Una ulteriore importante evoluzione e' stata realizzata eliminando dalla funzione di regressione (che stima il ricavo potenziale attribuibile al contribuente) il valore contabile dei beni strumentali (i veicoli). E' stato, inoltre, eliminato l'ammontare dei costi sostenuti per manutenzione e

riparazioni. La nuova versione dello studio fonda la stima su un insieme di componenti direttamente correlate all'attività produttiva, quali, i carburanti e i lubrificanti, le assicurazioni, il numero degli automezzi, i costi per subvezione.

Considerata la più elevata attendibilità dello studio revisionato si fa presente che, in caso di accertamenti riguardanti i periodi di imposta precedenti al 2001, in sede di contraddittorio, il contribuente può far valere le risultanze dello studio SG68U revisionato per giustificare eventuali scostamenti tra l'ammontare dei ricavi dichiarati e quelli presunti in base alla precedente versione dello stesso studio.