

## **Studio di settore UG68U – Trasporto di merci su strada**

Le attività interessate dallo studio di settore UG68U sono quelle relative ai seguenti codici ATECO 2007:

49.41.00 – Trasporto di merci su strada;

49.42.00 – Servizi di trasloco.

Lo studio di settore UG68U è il risultato della evoluzione dello studio TG68U, approvato con decreto ministeriale del 5 aprile 2006 e in vigore a decorrere dal periodo d'imposta 2005.

La cluster analysis ha confermato i modelli organizzativi già presenti nella precedente versione dello studio.

Sotto il profilo dell'analisi della coerenza, gli indicatori utilizzati sono i seguenti:

- valore aggiunto per addetto;
- margine operativo lordo per addetto non dipendente;
- incidenza del costo del carburante per km percorso;
- produttività del capitale.

Gli indicatori di normalità economica applicati sono i seguenti:

- incidenza del costo per carburanti e lubrificanti sui ricavi al netto dei costi di subvezione;
- incidenza degli oneri diversi di gestione sui ricavi.

Si descrive di seguito la modalità di funzionamento e applicazione del primo indicatore di normalità economica, individuato in modo specifico per lo studio UG68U.

### **Incidenza del costo per carburanti e lubrificanti sui ricavi al netto dei costi di subvezione**

Per l'indicatore in questione è stato definito un valore soglia di normalità economica differenziato in base al gruppo omogeneo di appartenenza. In caso di assegnazione a più gruppi omogenei, il valore di soglia è determinato ponderandolo sulla base delle diverse probabilità di appartenenza agli stessi.

L'applicazione dell'indicatore prevede che per la variabile "*Costo per carburanti e lubrificanti*" venga determinato un valore normale, ottenuto moltiplicando i ricavi dichiarati, al netto dei costi per subvezione, per il valore mediano dell'indicatore calcolato per ogni cluster. In caso di assegnazione a più gruppi omogenei, il coefficiente mediano viene ponderato sulla base delle relative probabilità di appartenenza.

Qualora il valore dell'indicatore calcolato in base ai dati dichiarati risulti inferiore alla soglia minima di normalità economica e, contemporaneamente, il

valore dei ricavi dichiarati risulti superiore ai costi sostenuti per subvezione, la differenza tra il valore dichiarato ed il valore normale del costo per carburanti e lubrificanti costituisce parametro di riferimento per la determinazione dei maggiori ricavi da normalità economica.

In caso di non normalità economica rispetto a tale indicatore, pertanto, i maggiori ricavi da normalità economica ad esso connessi vengono determinati come differenza tra il ricavo puntuale ottenuto tramite la riapplicazione dell'analisi della congruità con il nuovo valore della variabile "*Costo per carburanti e lubrificanti*", così ricalcolata, ed il ricavo puntuale calcolato sulla base dei dati dichiarati dal contribuente.

Per quanto riguarda la funzione di regressione, si segnala che le variabili "*numero complessivo di veicoli isolati*", "*complessi di veicoli*" e "*trattori isolati*" sono state depurate del numero dei veicoli di scorta o di servizio non impiegati nel ciclo produttivo. Inoltre, sempre con riguardo alla funzione di regressione, si fa presente che il totale dei costi è stato depurato della parte relativa al costo per manutenzione.

Nel Quadro X – "*Altre informazioni rilevanti ai fini dell'applicazione degli studi di settore*", per effetto della crisi sono stati introdotti i correttivi di seguito riportati, per le cui modalità di funzionamento si rimanda ai paragrafi n. 5.2.1. e 5.2.2 della Parte generale:

- "*Correttivo relativo al costo del carburante*";
- "*Correttivo relativo al credito d'imposta per caro petrolio*";
- "*Correttivo relativo al familiare che svolge esclusivamente attività di segreteria*".

Si rileva, inoltre, che sono stati altresì inseriti nel modello i righe D58, D59 e D60, in cui dovrà essere indicato il quantitativo di carburante utilizzato nel corso dell'anno. Tale informazione potrebbe essere utilizzata in sede di prossima evoluzione dello studio, superando in questo modo le problematiche legate all'aumento del prezzo del carburante.

Si richiama, infine, l'attenzione sulla circostanza che l'eventuale "*non normalità*" rispetto all'indicatore "*Oneri diversi di gestione*" può dipendere dalla quota degli importi forfetari, dedotti in base all'articolo 95, comma 4 del TUIR, eccedente le spese effettivamente sostenute per le trasferte effettuate dai dipendenti fuori dal Comune, indicate nel rigo F23.