

## **Studio di settore UG72A – Trasporto con taxi e noleggio di autovetture con conducente**

Le attività interessate dallo studio di settore UG72A sono quelle relative ai seguenti codici ATECO 2007:

49.32.10 – Trasporto con taxi;

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

Lo studio di settore UG72A è il risultato dell'evoluzione dello studio TG72A, approvato con decreto ministeriale del 17 marzo 2005 ed in vigore a decorrere dal periodo d'imposta 2004.

Tramite la cluster analysis si è pervenuti all'individuazione di 4 gruppi omogenei di imprese in luogo dei 7 cluster della precedente versione dello studio.

La riduzione del numero di cluster riguarda sia l'attività di noleggio con conducente (NCC), sia gli operatori che effettuano il servizio taxi. Quanto alla prima tipologia di attività, non risulta più presente il cluster relativo al "*Noleggjo con conducente con una autovettura autorizzata alla sosta su suolo pubblico*"; le imprese risultano distinte, pertanto, in base alla dimensione, in piccole e grandi.

Per quanto riguarda gli esercenti il servizio di trasporto con taxi, nella nuova versione dello studio di settore non è più presente la distinzione in base alla densità demografica delle aree in cui viene esercitata l'attività; la classificazione avviene ora soltanto con riferimento alla presenza o meno del collegamento radio-taxi.

Gli aspetti che sono stati presi in considerazione ai fini della definizione dei gruppi omogenei di imprese sono stati la tipologia di attività (licenza o autorizzazione), il collegamento radio-taxi ed il fattore dimensionale.

Nelle funzioni di regressione utilizzate per la determinazione del ricavo stimato dallo studio di settore, va rilevato che anche in questa versione dello studio è utilizzata la variabile della percorrenza chilometrica.

Inoltre, per le imprese che svolgono l'attività di trasporto con taxi, si è utilizzato il valore dei beni strumentali mobili abbattuto del 50% della parte eccedente i 16.000 euro del valore dell'autovettura.

Nella definizione delle funzioni di regressione relative ai soggetti esercenti l'attività di trasporto con taxi si è tenuto conto anche dell'ampiezza demografica del Comune/comrensorio in cui viene svolta. Di tale aspetto si tiene conto tramite l'applicazione, ai contribuenti che dichiarino una localizzazione in Comuni/comrensori fino a 100.000 abitanti, di uno specifico correttivo applicato alla radice quadrata del valore dei beni strumentali mobili.

In merito all'analisi della coerenza, nella nuova versione dello studio trovano applicazione, oltre ai due indicatori già utilizzati nello studio di settore TG72A ("*Resa chilometrica*" e "*Costi dei carburanti per chilometri percorsi*"),

anche gli altri due indicatori “*Valore aggiunto per addetto*” e “*Margine operativo lordo per addetto non dipendente*”).

Nello studio di settore UG72A trovano applicazione i seguenti indicatori di normalità economica:

- incidenza degli ammortamenti per beni strumentali mobili rispetto al valore storico degli stessi;
- incidenza dei costi per beni mobili acquisiti in dipendenza di contratti di locazione finanziaria rispetto al valore storico degli stessi;
- incidenza dei costi per beni mobili acquisiti in dipendenza di contratti di locazione non finanziaria rispetto al valore storico degli stessi;
- percorrenza giornaliera per l’attività di taxi;
- consumo giornaliero di carburanti per l’attività di taxi;
- incidenza dei costi residuali di gestione sui ricavi.

Con riferimento agli indicatori “*Percorrenza giornaliera per l’attività di taxi*” e “*Consumo giornaliero di carburanti per l’attività di taxi*”, si rappresenta che essi sono stati individuati in maniera specifica per lo studio di settore UG72A e trovano applicazione esclusivamente per l’attività di trasporto con taxi.

Si descrivono di seguito le modalità di funzionamento e applicazione degli indicatori di normalità in oggetto.

### **Percorrenza giornaliera per l’attività di taxi**

Per l’indicatore in questione è stato definito un valore soglia di normalità economica differenziato in base alla dimensione abitativa del Comune/comprendorio di localizzazione del servizio taxi.

Il meccanismo di funzionamento dell’indicatore prevede che, per ciascun contribuente in possesso della licenza per l’esercizio dell’attività di servizio di trasporto con taxi, venga determinato il valore minimo ammissibile per la variabile “*Percorrenza chilometrica annua*”, moltiplicando la soglia minima di normalità economica dell’indicatore per il “*Numero di giorni lavorativi*”.

Qualora il valore dichiarato della percorrenza chilometrica annua risulti inferiore a tale valore minimo ammissibile, la differenza tra il valore minimo ed il valore dichiarato 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 valore della variabile “*Percorrenza*

*chilometrica annua*”, ricalcolata nel modo sopra descritto, ed il ricavo puntuale calcolato sulla base dei dati dichiarati dal contribuente.

### **Consumo giornaliero di carburanti per l’attività di taxi**

Per l’indicatore in questione è stato definito un valore soglia di normalità economica differenziato in base alla dimensione abitativa del Comune/comrensorio di localizzazione del servizio taxi.

L’applicazione dell’indicatore prevede che, per ciascun contribuente in possesso della licenza per l’esercizio dell’attività di servizio di trasporto con taxi, si calcoli il valore minimo ammissibile per la variabile “*Costo per carburanti*”, moltiplicando la soglia minima di normalità economica dell’indicatore per il “*Numero di giorni lavorativi*”.

Qualora il valore dichiarato del costo per carburanti risulti inferiore a detto valore minimo ammissibile, la differenza tra il valore minimo ed il valore dichiarato 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 di normalità economica ad esso connessi vengono determinati come differenza tra il ricavo puntuale ottenuto tramite la riapplicazione dell’analisi della congruità con il valore della variabile “*Costo per carburanti*”, ricalcolata nel modo sopra descritto, ed il ricavo puntuale calcolato sulla base dei dati dichiarati dal contribuente.

Come accennato, le distribuzioni ventiliche dei due indicatori di normalità economica sopra descritti sono state determinate distinguendo in base all’ampiezza demografica del Comune/comrensorio di esercizio dell’attività, in modo da tener conto delle differenti modalità operative che possono caratterizzare l’attività svolta in territori con differenti densità abitative, tenendo in primaria considerazione il fattore dimensionale del centro urbano. In particolare, tali distribuzioni ventiliche sono state definite distinguendo i soggetti tra quelli che esercitano l’attività in Comuni/comrensori fino a 100.000 abitanti, tra i 100.000 ed i 500.000 abitanti e oltre i 500.000 abitanti.

In merito all’applicazione di detti indicatori, è opportuno chiarire che, come specificato nelle istruzioni per la compilazione dello studio di settore UG72A, il computo del numero di giorni lavorativi effettuati nel corso dell’anno, da indicare nel rigo D22 del modello per la comunicazione dei dati rilevanti ai fini degli studi di settore, deve essere effettuato coerentemente rispetto alle disposizioni relative alle modalità di attribuzione del credito d’imposta concesso ai titolari di licenza per l’esercizio del servizio di taxi, come fissate dai decreti ministeriali 29 marzo 1994 e 27 settembre 1995.

Pertanto, in sede di eventuale contraddittorio col contribuente, qualora il contribuente che sia risultato non normale rispetto ad uno dei due suddetti indicatori ritenga di essere nelle condizioni di potersi disapplicare gli stessi, sarà

tenuto a fornire all'ufficio tutta la documentazione comprovante che il numero di giorni indicati nell'allegato studi di settore sia coerente (uguale) al numero di giorni di effettivo servizio prestato indicato all'atto della presentazione dell'istanza di agevolazione alla competente circoscrizione doganale (articolo 2, comma 1 del Decreto del ministro delle Finanze del 29/03/1994).

Si rappresenta, altresì, che, come anche specificato nelle istruzioni del modello UG72A, 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.

In relazione alle situazioni di aumento del prezzo dei carburanti, si richiama l'attenzione degli Uffici sulla necessità, in caso di non congruità, di tener conto dell'eventuale mancato aggiornamento delle tariffe comunali.

Nel Quadro X – *“Altre informazioni rilevanti ai fini dell'applicazione degli studi di settore”*, per effetto della crisi è stato introdotto il *“Correttivo relativo al costo del carburante”*, per le cui modalità di funzionamento si rimanda al paragrafo n. 5.2.1.della Parte generale.