

ALLEGATO 3

Nota Tecnica e Metodologica

SG72B

NOTA TECNICA E METODOLOGICA

1. CRITERI PER LA COSTRUZIONE DELLO STUDIO DI SETTORE

Di seguito vengono esposti i criteri seguiti per la costruzione dello studio di settore.

Oggetto dello studio sono le attività economiche rispondenti ai codici ISTAT:

- 60.21.0 – Altri trasporti terrestri, regolari, di passeggeri;
- 60.23.0 – Altri trasporti su strada, non regolari, di passeggeri;
- 60.24.0 – Altri trasporti terrestri di passeggeri.

La finalità perseguita è di determinare un “ricavo potenziale” tenendo conto non solo di variabili contabili, ma anche di variabili strutturali in grado di determinare il risultato di un’impresa.

A tale scopo, nell’ambito dello studio, vanno individuate le relazioni tra le variabili contabili e le variabili strutturali, per analizzare i possibili processi produttivi e i diversi modelli organizzativi impiegati nell’espletamento dell’attività.

Al fine di conoscere le informazioni relative alle strutture produttive in oggetto si è progettato ed inviato ai contribuenti interessati un questionario per rilevare tali informazioni (il codice del questionario relativo allo studio in oggetto è SG72).

Il numero dei questionari inviati è stato pari a 6.771, di cui 2.362 relativi al codice 60.21.0, 2.560 relativi al codice 60.23.0 e 1.849 relativi al codice 60.24.0. I questionari restituiti sono stati 4.169 (rispettivamente 1.339, 1.806 e 1.024 per i tre codici), pari al 61,6% degli inviati.

Sui questionari sono state condotte analisi statistiche per rilevare la completezza, la correttezza e la coerenza delle informazioni in essi contenute.

Tali analisi hanno comportato, ai fini della definizione dello studio, lo scarto di 718 questionari, pari al 17,2% dei questionari rientrati.

I principali motivi di scarto sono stati:

- presenza di attività secondarie con un'incidenza sui ricavi complessivi superiore al 20%;
- quadro G del questionario (elementi specifici dell'attività) non compilato;
- errata compilazione delle percentuali relative alla tipologia di clientela (quadro G del questionario);
- errata compilazione delle percentuali relative all'attività di trasporto (quadro G del questionario);
- quadro M del questionario (elementi contabili) non compilato;
- ricavi dichiarati maggiori di 10 miliardi di lire;
- incongruenze fra i dati strutturali e i dati contabili contenuti nel questionario.

A seguito degli scarti effettuati, il numero dei questionari oggetto delle successive analisi è risultato pari a 3.451.

1.1 IDENTIFICAZIONE DEI GRUPPI OMOGENEI

Per segmentare le imprese oggetto dell'analisi in gruppi omogenei sulla base degli aspetti strutturali, si è ritenuta appropriata una strategia di analisi che combina due tecniche statistiche:

- una tecnica basata su un approccio di tipo multivariato, che si è configurata come un'analisi fattoriale del tipo *Analyse des données* e nella fattispecie come un'*Analisi in Componenti Principali*¹;
- un procedimento di *Cluster Analysis*².

L'utilizzo combinato delle due tecniche è preferibile rispetto a un'applicazione diretta delle tecniche di clustering.

In effetti, tanto maggiore è il numero di variabili su cui effettuare il procedimento di classificazione, tanto più complessa e meno precisa risulta l'operazione di clustering.

Per limitare l'impatto di tale problematica, la classificazione dei contribuenti è stata effettuata a partire dai risultati dell'analisi fattoriale, basandosi quindi su un numero ridotto di variabili (i fattori) che consentono, comunque, di mantenere il massimo delle informazioni originarie.

In un procedimento di clustering di tipo multidimensionale, quale quello adottato, l'omogeneità dei gruppi deve essere interpretata, non tanto in rapporto alle caratteristiche delle singole variabili, quanto in funzione delle principali interrelazioni esistenti tra le variabili esaminate che contraddistinguono il gruppo stesso e che concorrono a definirne il profilo.

Le variabili prese in esame nell'Analisi in Componenti Principali sono quelle presenti in tutti i quadri di cui si compone il questionario ad eccezione del quadro M che contiene i dati contabili presenti nella dichiarazione dei redditi.

¹ L'Analisi in Componenti Principali è una tecnica statistica che permette di ridurre il numero delle variabili originarie di una matrice di dati quantitativi in un numero inferiore di nuove variabili dette componenti principali tra loro ortogonali (indipendenti, incorrelate) che spieghino il massimo possibile della varianza totale delle variabili originarie, per rendere minima la perdita di informazione; le componenti principali (fattori) sono ottenute come combinazione lineare delle variabili originarie.

² La Cluster Analysis è una tecnica statistica che, in base ai fattori dell'analisi in componenti principali, permette di identificare gruppi omogenei di imprese (cluster); in tal modo le imprese che appartengono allo stesso gruppo omogeneo presentano caratteristiche strutturali simili.

Tale scelta nasce dall'esigenza di caratterizzare le imprese in base ai possibili modelli organizzativi, alle diverse tipologie di clientela, alle diverse modalità di espletamento dell'attività, etc.; tale caratterizzazione è possibile solo utilizzando le informazioni relative a quegli elementi strutturali e a tutti quegli elementi specifici che caratterizzano le diverse realtà economiche e produttive di un'impresa.

I fattori risultanti dall'Analisi in Componenti Principali vengono analizzati in termini di significatività sia economica sia statistica, al fine di individuare quelli che colgono i diversi aspetti strutturali delle attività oggetto dello studio.

La Cluster Analysis ha consentito di identificare sette gruppi omogenei di imprese.

I principali aspetti strutturali delle imprese considerati nell'analisi sono:

- dimensione della struttura organizzativa;
- tipologia di trasporto e di percorso realizzati;
- qualità e quantità del parco veicoli impiegato.

1.2 DESCRIZIONE DEI GRUPPI OMOGENEI

Di seguito vengono riportate le descrizioni di ciascuno dei gruppi omogenei (cluster).

Cluster 1 - Piccole imprese di trasporto non regolare mediante pullman granturismo

Numerosità: 608

Questo cluster raggruppa imprese che si caratterizzano per la disponibilità di un parco veicoli ridotto.

Si tratta di imprese che operano prevalentemente (60%) in forma di ditta individuale, in cui raramente è presente personale dipendente (infatti solo il 31% delle imprese ha indicato un dipendente).

Non sempre questi operatori dispongono di superfici per l'esercizio dell'attività; qualora questo accada (44% dei casi) si tratta di una rimessa di 136 mq e di un ufficio di circa 20 mq.

La localizzazione dell'attività è quasi esclusivamente in comuni di medie o piccole dimensioni: il 71% delle imprese svolge la propria attività in centri con meno di 100.000 abitanti.

Il trasporto di persone, per il 91% dei ricavi in forma non regolare, è effettuato su itinerari di medio-lunga distanza; si tratta di percorsi interregionali (50% dei ricavi) spesso affiancati da percorsi internazionali e/o interurbani (indicati rispettivamente dal 64% e 50% delle imprese entrambi con un'incidenza sui ricavi del 28%). La lunga percorrenza media è confermata da un elevato livello di spesa per carburanti (oltre 30 milioni).

Il servizio viene erogato a tipologie di clientela piuttosto diversificate, all'interno delle quali si evidenziano le agenzie di viaggio (46% dei ricavi) e le istituzioni scolastiche e religiose (17%).

Il parco veicoli di cui le imprese dispongono è costituito da un pullman granturismo e in un'impresa su due da un'autovettura.

Cluster 2 - Piccole imprese di trasporto regolare

Numerosità: 834

Le imprese che appartengono al cluster sono accomunate dalla circostanza di erogare un servizio di trasporto regolare su percorsi di breve lunghezza, per una clientela costituita prevalentemente da istituzioni scolastiche e religiose.

Dall'insieme delle circostanze evidenziate si presume l'erogazione di un servizio di scuolabus.

Dal punto di vista della natura giuridica gli operatori svolgono l'attività in gran parte (79%) in forma di ditta individuale.

Il ricorso a personale dipendente è praticamente assente (infatti solo il 26% delle imprese ha indicato 2 dipendenti) ed è molto raro anche l'utilizzo di superfici per lo svolgimento dell'attività.

Il trasporto è svolto quasi esclusivamente con modalità regolare, realizzando in tal forma il 90% dei ricavi. I percorsi sono di breve raggio, effettuati prevalentemente in ambito urbano (63% dei ricavi) e suburbano (il 35% delle imprese ha indicato in media il 56% dei ricavi).

Decisamente marcata come anticipato, la tipologia di clientela prevalentemente servita. Si tratta di istituzioni scolastiche e religiose che contribuiscono alla realizzazione dei ricavi complessivi per il 63%.

La dotazione di veicoli per l'esercizio dell'attività è costituita generalmente da un'autovettura (con 7 posti medi) e da un minibus.

Cluster 3 - Imprese di grandi dimensioni con prevalenza di trasporto regolare su percorsi extra-urbani

Numerosità: 157

Il cluster è costituito da imprese che effettuano prevalentemente trasporto regolare di passeggeri con una struttura articolata e ben dimensionata.

La forma giuridica assolutamente prevalente (84%) è quella societaria; in particolare, nel 53% dei casi questi operatori ricorrono a società di capitali e nel 31% a quelle di persone.

Rilevante anche la presenza di personale dipendente che ammonta a 16 unità; nello specifico, si tratta di una o due persone con incarichi direttivi e amministrativi e 14 dipendenti con mansioni operative, inquadrati soprattutto come operai specializzati.

Gli spazi di cui questi operatori dispongono per l'esercizio dell'attività sono i più ampi tra i cluster. Oltre a rimesse (647 mq) ed uffici (68 mq), si segnala, in una impresa su due, la presenza di locali destinati alla manutenzione dei veicoli (198 mq con un ponte/fossa per le ispezioni dei mezzi) e al magazzino (109 mq).

Il trasporto di passeggeri come detto, è effettuato soprattutto con modalità regolare (71% dei ricavi), vale a dire su percorsi stabiliti e con orari fissi. Tali percorsi in particolare, sono prevalentemente interurbani (47% dei ricavi), interregionali e suburbani (indicati rispettivamente dal 24% e 13% delle imprese con un'incidenza sui ricavi del 37% e 34%).

Anche la parte del complessivo volume di attività realizzata con servizi di trasporto non regolare deriva da itinerari di medio-lungo raggio: interregionali, interurbani e internazionali.

Coerentemente con le dimensioni dell'impresa e con la tipologia di servizio offerto risulta particolarmente elevato il numero medio dei passeggeri trasportati; l'85% delle imprese ha indicato di effettuare abbonamenti e il 14% delle imprese dichiara oltre 9 milioni di ricavi per la fornitura di spazi pubblicitari sui veicoli.

Come prevedibile, queste imprese dispongono di un parco veicoli molto numeroso ed eterogeneo: tra tutti emergono 13 autobus, in prevalenza extra-urbani, 4 pullman granturismo, 2 autovetture e, in un'impresa su tre, 2 minibus.

Cluster 4 - Imprese di trasporto regolare mediante impianti di risalita

Numerosità: 75

Il cluster riunisce imprese che esercitano attività di trasporto mediante impianti di risalita.

Si tratta quasi sempre di imprese che operano in forma di società: di capitali nel 49% dei casi, di persone nel 43%.

Impiegano mediamente 3 dipendenti, in genere inquadrati come operai specializzati e generici. Il periodo di apertura di queste attività non supera i 9 mesi nel 67% dei casi.

Nel cluster risultano decisamente sopra la media le superfici dei locali destinati ad altri servizi e le aree scoperte; inoltre, circa il 40% delle imprese ha indicato la presenza di magazzini e/o di locali destinati alla manutenzione.

La tipologia di trasporto è, per definizione, regolare ed urbano, tutt'al più suburbano e l'83% delle imprese sono localizzate in centri di piccole dimensioni con meno di 100.000 abitanti.

Significativi rispetto agli altri cluster la presenza e i valori relativi al numero di corse ed ai passeggeri trasportati.

Gli impianti di risalita gestiti sono 1 o 2 e tra i mezzi detenuti da queste imprese vi è spesso un veicolo di servizio.

Cluster 5 - Piccole imprese di trasporto non regolare mediante autovettura

Numerosità: 1.100

Il cluster definisce le imprese di trasporto non regolare di passeggeri che realizzano la loro attività con un'unica autovettura.

La forma giuridica privilegiata da questi operatori è la ditta individuale, utilizzata nell'83% dei casi; più rara la società di persone (11%). Praticamente assente il ricorso a personale dipendente.

Tra le superfici, benché di ridotte dimensioni, emergono solo quelle utilizzate come rimesse per i veicoli.

La tipologia di trasporto realizzato è quella non regolare (95% dei ricavi complessivi) ed i percorsi sono effettuati principalmente in ambito cittadino o limitrofo: infatti, il 50% dei ricavi è concretizzato con percorsi urbani; un'impresa su due dichiara che il 51% dei ricavi proviene dal trasporto interurbano; e per circa il 40% delle imprese oltre il 20% dei ricavi deriva dal trasporto suburbano e/o interregionale.

Dal punto di vista della localizzazione il 55% delle imprese svolge la propria attività in centri con meno di 100.000 abitanti e il 21% in metropoli con oltre un milione di abitanti.

La tipologia di clientela assolutamente prevalentemente è quella privata da cui deriva l'80% dei ricavi.

Come anticipato, il parco veicoli è costituito da una sola autovettura.

Cluster 6 - Imprese di grandi dimensioni con prevalenza di trasporto non regolare

Numerosità: 319

Il modello delle imprese appartenenti al cluster è quello delle strutture di grandi dimensioni che realizzano un'attività di trasporto prevalentemente non regolare di passeggeri.

Dal punto di vista della forma giuridica, il 75% delle imprese utilizza una forma societaria, di persone nel 43% dei casi, nel 32% di capitali.

Il personale dipendente ammonta a 6 unità, prevalentemente con mansioni operative (in particolare operai specializzati).

Le superfici utilizzate per l'attività sono ampie e diversificate: 375 mq sono destinati a rimesse, 582 alle aree scoperte e 37 ad ufficio.

Come già evidenziato, la tipologia di trasporto vede la netta prevalenza di quello non regolare (76% dei ricavi) ma non mancano anche i servizi di trasporto con percorsi ed orari prestabiliti: infatti il 52% delle imprese ha indicato mediamente che il 46% dei ricavi proviene dal servizio di trasporto regolare.

In modalità non regolare il trasporto viene svolto soprattutto su itinerari medio-lunghi: interregionali, interurbani ed internazionali (con un'incidenza sui ricavi rispettivamente del 28%, 17% e 14%). Il servizio regolare, invece, riguarda percorsi più brevi, prevalentemente urbani e interurbani.

Diversificata anche la tipologia di clientela. In particolare si segnalano le agenzie di viaggio, che contribuiscono al 35% dei ricavi e le istituzioni scolastiche e religiose (29%).

Molto consistente, infine, il parco veicoli in dotazione che vanta 5 pullman granturismo, 2 minibus e 2 autovetture. Inoltre, 4 autobus urbani e 4 extra-urbani sono stati indicati rispettivamente dal 24% e 35% delle imprese.

Cluster 7 - Medio-piccole imprese di trasporto regolare interurbano
Numerosità: 329

Appartengono al cluster imprese di trasporto regolare di dimensioni ridotte.

Queste imprese ricorrono prevalentemente alla forma di ditta individuale (60% dei casi) ma non è trascurabile la quota di società, in particolare di persone (30%).

Il numero di addetti è costituito da 3 unità e tra le superfici emergono quelle destinate a rimessa per i veicoli (218 mq indicati dal 51% delle imprese) e le aree scoperte (511 mq indicati dal 28%).

La tipologia di trasporto realizzata è, in assoluta prevalenza, quella regolare (88% dei ricavi) e le tratte percorse ad orari prestabiliti sono solitamente interurbane (76%). In modalità non regolare invece, vengono svolti soprattutto itinerari interregionali ed interurbani.

La localizzazione di queste imprese è quasi sempre (81%) in centri con meno di 100.000 abitanti e tra la clientela si segnalano, oltre ai privati da cui deriva la quota prevalente dei ricavi, le istituzioni scolastiche e religiose.

Il parco veicoli è costituito da 2 autobus extra-urbani e/o pullman granturismo spesso affiancati da una autovettura.

1.3 DEFINIZIONE DELLA FUNZIONE DI RICAVO

Una volta suddivise le imprese in gruppi omogenei è necessario determinare, per ciascun gruppo omogeneo, la funzione matematica che meglio si adatta all'andamento dei ricavi delle imprese appartenenti al gruppo in esame. Per determinare tale funzione si è ricorso alla *Regressione Multipla*³.

La stima della “funzione di ricavo” è stata effettuata individuando la relazione tra la somma del ricavo con gli altri proventi considerati ricavi (variabile dipendente) e alcuni dati contabili e strutturali delle imprese (variabili indipendenti).

³ La Regressione Multipla è una tecnica statistica che permette di interpolare i dati con un modello statistico-matematico che descrive l'andamento della variabile dipendente in funzione di una serie di variabili indipendenti relativamente alla loro significatività statistica.

E' opportuno rilevare che prima di definire il modello di regressione si è proceduto ad effettuare un'analisi sui dati delle imprese per verificare le condizioni di "normalità economica" nell'esercizio dell'attività e per scartare le imprese anomale; ciò si è reso necessario al fine di evitare possibili distorsioni nella determinazione della "funzione di ricavo".

In particolare sono state escluse le imprese che presentano:

- (costo del venduto + costo per la produzione di servizi) dichiarato negativo;
- costi e spese dichiarati nel quadro M superiori alla somma tra (ricavi e altri proventi considerati ricavi) dichiarati.

Successivamente è stato utilizzato un indicatore economico-contabile specifico delle attività in esame:

$$\text{- produttività per addetto} = \frac{[(\text{ricavi} + \text{altri proventi considerati ricavi}) / \text{numero addetti}^4] / 1.000}$$

dove:

- numero addetti (ditte individuali) = 1 + numero dirigenti + numero quadri + numero impiegati + numero operai generici + numero operai qualificati e specializzati + numero dipendenti a tempo parziale + numero apprendisti + numero assunti con contratti di formazione e lavoro o a termine + numero collaboratori coordinati e continuativi che prestano attività prevalentemente nell'impresa + numero collaboratori dell'impresa familiare e coniuge dell'azienda coniugale + numero

⁴ Le frequenze relative ai dipendenti sono state normalizzate all'anno in base alle giornate retribuite.

associati in partecipazione che apportano lavoro prevalentemente nell'impresa

- numero addetti (società) = Numero dirigenti + numero quadri + numero impiegati + numero operai generici + numero operai qualificati e specializzati + numero dipendenti a tempo parziale + numero apprendisti + numero assunti con contratti di formazione e lavoro o a termine + numero collaboratori coordinati e continuativi che prestano attività prevalentemente nell'impresa + numero associati in partecipazione che apportano lavoro prevalentemente nell'impresa + numero soci con occupazione prevalente nell'impresa + numero amministratori non soci

Per ogni gruppo omogeneo è stata calcolata la distribuzione ventile dell'indicatore precedentemente definito e poi sono state selezionate le imprese che presentavano valori dell'indicatore all'interno di un determinato intervallo per costituire il campione di riferimento.

Per la produttività per addetto sono stati scelti i seguenti intervalli:

- dall'estremo superiore del 4° ventile all'estremo superiore del 19° ventile, per i cluster 1 e 2;
- dall'estremo superiore del 1° ventile all'estremo superiore del 19° ventile, per i cluster 3, 4 e 6;
- dall'estremo superiore del 5° ventile all'estremo superiore del 19° ventile, per il cluster 5;

- dall'estremo superiore del 3° ventile all'estremo superiore del 19° ventile, per il cluster 7.

Così definito il campione di imprese di riferimento, si è proceduto alla definizione della “funzione di ricavo” per ciascun gruppo omogeneo.

Per la determinazione della “funzione di ricavo” sono state utilizzate sia variabili contabili (quadro M del questionario) sia variabili strutturali. La scelta delle variabili significative è stata effettuata con il metodo stepwise. Una volta selezionate le variabili, la determinazione della “funzione di ricavo” si è ottenuta applicando il metodo dei minimi quadrati generalizzati, che consente di controllare l'eventuale presenza di variabilità legata a fattori dimensionali (eteroschedasticità).

Affinchè il modello di regressione non risentisse degli effetti derivanti da soggetti anomali (outliers), sono stati esclusi tutti coloro che presentavano un valore dei residui (R di Student) al di fuori dell'intervallo compreso tra i valori -2,5 e +2,5.

Nella definizione della “funzione di ricavo” si è tenuto conto anche delle possibili differenze di risultati economici legate al luogo di svolgimento dell'attività. A tale scopo si sono utilizzati i risultati di uno studio relativo alla “territorialità generale a livello provinciale⁵” che ha avuto come obiettivo la suddivisione del territorio nazionale in aree omogenee in rapporto al:

- grado di benessere;
- livello di qualificazione professionale;
- struttura economica.

Nella definizione della funzione di ricavo le aree territoriali sono state rappresentate con un insieme di variabili dummy ed è stata analizzata la loro

⁵ I criteri e le conclusioni dello studio sono riportati nell'apposito Decreto Ministeriale.

interazione con le variabili "valore dei beni strumentali" e "radice quadrata del valore dei beni strumentali". Tali variabili hanno prodotto, ove le differenze territoriali non fossero state colte completamente nella Cluster Analysis, valori correttivi da applicare, nella stima del ricavo di riferimento, ai coefficienti delle variabili "valore dei beni strumentali" e "radice quadrata del valore dei beni strumentali".

Nell'allegato 3.A vengono riportate le variabili ed i rispettivi coefficienti delle "funzioni di ricavo".

2. APPLICAZIONE DEGLI STUDI DI SETTORE ALL'UNIVERSO DEI CONTRIBUENTI

Per la determinazione del ricavo della singola impresa sono previste due fasi:

- l'*Analisi Discriminante*⁶;
- la stima del ricavo di riferimento.

Nell'allegato 3.B vengono riportate le variabili strutturali risultate significative nell'Analisi Discriminante.

Non si è proceduto nel modo standard di operare dell'Analisi Discriminante in cui si attribuisce univocamente un contribuente al gruppo di massima probabilità; infatti, a parte il caso in cui la distribuzione di probabilità si concentra totalmente su un unico gruppo omogeneo, sono considerate sempre le probabilità di appartenenza a ciascuno dei gruppi omogenei.

Per ogni impresa viene determinato il ricavo di riferimento puntuale ed il relativo intervallo di confidenza.

⁶ L'Analisi Discriminante è una tecnica che consente di associare ogni impresa ad uno dei gruppi omogenei individuati per la sua attività, attraverso la definizione di una probabilità di appartenenza a ciascuno dei gruppi stessi.

Tale ricavo è dato dalla media dei ricavi di riferimento di ogni gruppo omogeneo, calcolati come somma dei prodotti fra i coefficienti del gruppo stesso e le variabili dell'impresa, ponderata con le relative probabilità di appartenenza.

Anche l'intervallo di confidenza è ottenuto come media degli intervalli di confidenza al livello del 99,99% per ogni gruppo omogeneo, ponderata con le relative probabilità di appartenenza.

ALLEGATO 3.A

Variabili e coefficienti delle funzioni di ricavo

COEFFICIENTI DELLE FUNZIONI DI RICAVO
SG72B

VARIABILI	CLUSTER 1	CLUSTER 2	CLUSTER 3	CLUSTER 4	CLUSTER 5	CLUSTER 6	CLUSTER 7
Costo del venduto + Costo per la produzione di servizi + Spese per acquisti di servizi	-	-	-	1,0117	-	-	-
Costo del venduto + Costo per la produzione di servizi + Spese per acquisti di servizi - Costi specifici: carburanti	-	1,0715	1,1816	-	1,0973	-	1,1669
Costo del venduto + Costo per la produzione di servizi + Spese per acquisti di servizi - Costi specifici: carburanti - Costi specifici: autostrade	1,0048	-	-	-	-	1,0252	-
Costi specifici: carburanti	1,4605	1,9169	1,4281	-	1,9937	1,8806	1,7253
Costi specifici: autostrade	2,7312	-	-	-	-	2,1729	-
Spese per lavoro dipendente e per altre prestazioni diverse da lavoro dipendente afferenti l'attività dell'impresa	1,2707	0,9981	1,0993	1,2523	1,3344	1,1275	0,9303
Soci e associati in partecipazione con occupazione prevalente (numero)	35.345,5504	35.868,3272	34.027,7216	63.559,4746	28.998,8837	46.997,8773	35.146,5745
Collaboratori dell'impresa familiare e coniuge dell'azienda coniugale (numero)	26.103,1834	26.265,7568	34.027,7216	63.559,4746	19.125,1788	44.310,6535	26.961,4675
Valore dei beni strumentali	0,0402	-	0,1530	0,1760	-	0,1084	-
Radice quadrata del valore dei beni strumentali	108,6139	167,5089	-	-	144,1461	-	126,0326

- Le variabili contabili vanno espresse in migliaia di lire.

- Il costo del venduto viene calcolato come: esistenze iniziali + acquisti di merci e materie prime – rimanenze finali.

- La radice quadrata è calcolata per i soli valori maggiori di zero della variabile cui si riferisce.

CORRETTIVI TERRITORIALI DA APPLICARE AL COEFFICIENTE DEL VALORE DEI BENI STRUMENTALI

SG72B

GRUPPO DELLA TERRITORIALITA' GENERALE A LIVELLO PROVINCIALE	CLUSTER 1	CLUSTER 2	CLUSTER 3	CLUSTER 4	CLUSTER 5	CLUSTER 6	CLUSTER 7
1) Aree con livello di benessere elevato, istruzione superiore, sistema economico locale organizzato	-	-	-	-	-	-	-
2) Aree con livello di benessere non elevato, bassa scolarità, sistema economico locale poco sviluppato e basato prevalentemente su attività commerciali	-	-	-0,0456	-	-	-0,0349	-
3) Aree ad elevata urbanizzazione con notevole grado di benessere, istruzione superiore e caratterizzate da sistemi locali con servizi terziari evoluti	-	-	-	-	-	-	-
4) Aree caratterizzate dalla presenza di piccoli comuni con organizzazione spiccatamente artigianale dell'attività produttiva e livello medio di benessere	-	-	-	-	-	-	-
5) Aree di marcata arretratezza economica, basso livello di benessere e scolarità poco sviluppata	-	-	-0,0456	-	-	-0,0349	-

CORRETTIVI TERRITORIALI DA APPLICARE AL COEFFICIENTE DELLA RADICE QUADRATA DEL VALORE DEI BENI STRUMENTALI

GRUPPO DELLA TERRITORIALITA' GENERALE A LIVELLO PROVINCIALE	CLUSTER 1	CLUSTER 2	CLUSTER 3	CLUSTER 4	CLUSTER 5	CLUSTER 6	CLUSTER 7
1) Aree con livello di benessere elevato, istruzione superiore, sistema economico locale organizzato	-	-	-	-	-	-	-
2) Aree con livello di benessere non elevato, bassa scolarità, sistema economico locale poco sviluppato e basato prevalentemente su attività commerciali	-42,7061	-59,7911	-	-	-56,2868	-	-42,9216
3) Aree ad elevata urbanizzazione con notevole grado di benessere, istruzione superiore e caratterizzate da sistemi locali con servizi terziari evoluti	-	-	-	-	-	-	-
4) Aree caratterizzate dalla presenza di piccoli comuni con organizzazione spiccatamente artigianale dell'attività produttiva e livello medio di benessere	-	-	-	-	-	-	-
5) Aree di marcata arretratezza economica, basso livello di benessere e scolarità poco sviluppata	-42,7061	-59,7911	-	-	-56,2868	-	-42,9216

- Le variabili contabili vanno espresse in migliaia di lire.

- La radice quadrata è calcolata per i soli valori maggiori di zero della variabile cui si riferisce.

ALLEGATO 3.B

Variabili dell'analisi discriminante

Quadro A:

- Numero delle giornate retribuite per i dirigenti
- Numero delle giornate retribuite per i quadri
- Numero delle giornate retribuite per gli impiegati
- Numero delle giornate retribuite per gli operai generici
- Numero delle giornate retribuite per gli operai qualificati e specializzati
- Numero delle giornate retribuite per i dipendenti a tempo parziale
- Numero delle giornate retribuite per gli apprendisti
- Numero delle giornate retribuite per gli assunti con contratti di formazione e lavoro o a termine

Quadro B:

- Mq dei locali destinati a uffici
- Mq aree scoperte
- Mq rimesse (veicoli e animali)
- Mq dei locali destinati alla manutenzione
- Mq dei locali destinati ad altri servizi

Quadro G:

- Tipologia clientela: agenzie di viaggio
- Tipologia clientela: istituzioni scolastiche e religiose
- Attività di trasporto: regolare
- Attività di trasporto: non regolare
- Trasporti regolari: urbani

- Trasporti regolari: sub-urbani
- Trasporti regolari: inter-urbani
- Trasporti regolari: passeggeri trasportati
- Trasporti regolari: abbonamenti
- Trasporti non regolari: urbani
- Trasporti non regolari: inter-urbani
- Trasporti non regolari: inter-regionali
- Trasporti non regolari: internazionali
- Numero autisti
- Costi specifici: manutenzione
- Costi specifici: lubrificanti
- Costi specifici: pneumatici
- Costi specifici: autostrade

Quadro I:

- Autobus urbani (numero)
- Autobus extra-urbani (numero)
- Pullman granturismo (numero)
- Minibus (numero)
- Autovetture (numero)
- Altri veicoli (numero)
- Impianti di risalita a fune (numero)