

ALLEGATO 4

NOTA TECNICA E METODOLOGICA

EVOLUZIONE

STUDIO DI SETTORE TG68U

NOTA TECNICA E METODOLOGICA

CRITERI PER L'EVOLUZIONE DELLO STUDIO DI SETTORE

L'evoluzione dello Studio di Settore ha il fine di cogliere i cambiamenti strutturali, le modifiche dei modelli organizzativi, le variazioni di mercato all'interno del settore economico.

Di seguito vengono esposti i criteri seguiti per l'evoluzione dello studio di settore SG68U.

Oggetto dello studio è l'attività economica rispondente al codice ATECOFIN 2004:

- 60.24.0 – Trasporto di merci su strada.

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.

L'evoluzione dello studio di settore 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 2003.

I contribuenti interessati sono risultati pari a 85.645.

Su tali modelli 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 4.748 posizioni.

I principali motivi di scarto sono stati:

- ricavi dichiarati maggiori di 5.164.569 euro;
- quadro D (elementi specifici dell'attività) non compilato;
- quadro F (elementi contabili) non compilato;
- presenza di attività secondarie con un'incidenza sui ricavi complessivi superiore al 20%;
- errata compilazione delle percentuali relative alla Committenza (quadro D);
- errata compilazione delle percentuali relative alla Tipologia di utenza (quadro D);
- errata compilazione delle percentuali relative alla Attività di autotrasporto (luogo di destinazione) (quadro D);
- errata compilazione delle percentuali relative alla Specializzazione di trasporto (quadro D);
- errata compilazione delle percentuali relative alle Merci trasportate (quadro D);
- incongruenze fra i dati strutturali e i dati contabili.

A seguito degli scarti effettuati, il numero dei contribuenti oggetto delle successive analisi è stato pari a 80.897.

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;

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

- 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 ad eccezione delle variabili del quadro degli elementi contabili. Tale scelta nasce dall'esigenza di caratterizzare le imprese in base ai possibili modelli organizzativi, in rapporto alle varie specializzazioni di trasporto, al parco veicolare per dimensione e portata, alle merci prevalentemente trasportate; tale caratterizzazione è possibile solo utilizzando le informazioni relative alle strutture operative e a tutti quegli elementi specifici che caratterizzano le diverse realtà economiche e produttive di una 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 trentanove gruppi omogenei di imprese.

DESCRIZIONE DEI GRUPPI OMOGENEI

La suddivisione dei contribuenti in gruppi omogenei è avvenuta principalmente sulla base di:

- tipologia del veicolo;
- portata del veicolo;
- merci trasportate;
- ampiezza del parco mezzi;
- destinazione del trasporto;
- modalità organizzativa dell'impresa o del trasporto.

La suddivisione secondo la **tipologia del veicolo** ha portato all'evidenziazione delle imprese di trasporto dotate principalmente di: veicoli frigo (cluster 9, 10, 11 e 12), cisterne (cluster 7, 8, 13, 14, 15 e 31), veicoli ribaltabili (cluster 16 e 17), portacontainer (cluster 18 e 19), betoniere (cluster 23) e bisarche (cluster 25);

la suddivisione secondo la **portata del veicolo** ha portato all'evidenziazione delle imprese di trasporto: con veicoli di portata inferiore a 3,5 tonnellate di PTT (cluster 32 e 33), con veicoli di portata compresa tra 3,5 e 11,5 tonnellate di PTT (cluster 1, 4, 7, 9, 10, 13, 20, 34 e 35) e con veicoli di portata superiore a 11,5 tonnellate di PTT (cluster 2, 3, 5, 6, 8, 11, 12, 14, 15, 21, 22, 36 e 37);

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.

la suddivisione secondo la **tipologia di merci trasportate** ha portato all'evidenziazione delle imprese di trasporto di: prodotti agricoli (cluster 1, 2 e 3), prodotti alimentari o agro-alimentari (cluster 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 e 12), combustibili e prodotti chimici (cluster 13, 14 e 15), ghiaia, sabbia e altri materiali da costruzione (cluster 16 e 17), manufatti (cluster 20, 21 e 22), calcestruzzo (cluster 23), rifiuti (cluster 24), veicoli (cluster 25) e animali vivi (cluster 26);

la suddivisione secondo l'**ampiezza del parco mezzi** ha permesso di evidenziare le imprese di trasporto dotate di flotte di veicoli (cluster 3, 6, 10, 12, 15, 17, 19, 22, 33, 35, 37 e 38);

la suddivisione secondo la **destinazione del trasporto** ha permesso di evidenziare le imprese con specializzazione nei trasporti extra-comunitari (cluster 29);

la suddivisione secondo la **modalità organizzativa dell'impresa o del trasporto** ha permesso di enucleare le imprese specializzate nei traslochi (cluster 27), nei trasporti eccezionali (cluster 28), nel trazionismo (cluster 30) e le imprese che fanno elevato ricorso alla subvezione (cluster 39).

Salvo quanto espressamente specificato, tutti i valori evidenziati sono riferiti ai valori medi del cluster di riferimento.

CLUSTER 1 – IMPRESE DI TRASPORTO DI PRODOTTI AGRICOLI, DI PICCOLE DIMENSIONI, CON VEICOLI DA 3,5 A 11,5 T DI PTT

NUMEROSITÀ: 621

Il cluster è formato da imprese di piccole dimensioni che trasportano quasi esclusivamente prodotti agricoli (l'87% dei ricavi) utilizzando 2 veicoli con PTT compresa tra 3,5 e 11,5 tonnellate generalmente cassonati e, in alcuni casi, ribaltabili e centinati. Si tratta in larga prevalenza (l'89%) di ditte individuali, nelle quali quasi mai si riscontra la presenza di dipendenti o collaboratori, e che dispongono solamente dei veicoli utilizzati per il trasporto (non si segnala infatti una particolare disponibilità di superfici di ausilio all'attività principale).

Il trasporto viene effettuato prevalentemente con modalità "a carico completo" (il 60% dei ricavi) per una committenza formata da imprese e società (fonte dell'84% dei ricavi) e, in misura molto inferiore, da privati (il 10%). Si rileva infine una concentrazione dei ricavi superiore alla media del settore per le destinazioni Sud e Isole (la metà circa dei ricavi).

CLUSTER 2 – IMPRESE DI TRASPORTO DI PRODOTTI AGRICOLI, DI PICCOLE DIMENSIONI, CON VEICOLI DI OLTRE 11,5 T DI PTT

NUMEROSITÀ: 2.368

Il cluster è formato da imprese di piccole dimensioni che trasportano soprattutto prodotti agricoli (il 74% dei ricavi) utilizzando 2 veicoli pesanti (autotreni, veicoli isolati con PTT superiore a 11,5 tonnellate ed autoarticolati) generalmente cassonati e, in alcuni casi, ribaltabili e centinati. Si tratta in larga prevalenza (l'81%) di ditte individuali, che impiegano 1-2 addetti, e che dispongono solamente dei veicoli utilizzati per il trasporto (non si segnala infatti una particolare disponibilità di superfici di ausilio all'attività principale).

Il trasporto viene effettuato quasi esclusivamente con modalità "a carico completo" (l'81% dei ricavi) per una committenza formata in larga parte da imprese e società (fonte del 78% dei ricavi) e, in misura inferiore, da spedizionieri o altri vettori (il 17%).

CLUSTER 3 – IMPRESE DI TRASPORTO DI PRODOTTI AGRICOLI CON PICCOLE FLOTTE DI VEICOLI DI OLTRE 11,5 T DI PTT

NUMEROSITÀ: 313

Le imprese di questo cluster svolgono il trasporto di prodotti agricoli (l'84% dei ricavi) avvalendosi di piccole flotte di veicoli isolati di portata superiore alle 11,5 tonnellate di PTT, autotreni ed autoarticolati (complessivamente 6-7 mezzi perlopiù cassonati, ribaltabili e centinati) e 4 tra rimorchi e semirimorchi.

La forma giuridica prevalente (61%) è la ditta individuale ed il numero di addetti impiegato è pari a 4, tra i quali si segnala la presenza di 2 autisti dipendenti.

Non di rado l'attività viene svolta in forma strutturata: circa la metà dei soggetti dispone di quasi mille metri quadrati di aree scoperte ed il 39% di 24 metri quadrati destinati ad uffici.

La specializzazione pressochè esclusiva è il trasporto "a carico completo" (l'85% dei ricavi) che viene effettuato nei confronti di imprese e società (l'84% dei ricavi) e, in misura inferiore, per spedizionieri o altri vettori (l'11%).

CLUSTER 4 – IMPRESE DI TRASPORTO DI PRODOTTI ALIMENTARI, DI PICCOLE DIMENSIONI, CON VEICOLI DA 3,5 A 11,5 T DI PTT

NUMEROSITÀ: 1.732

I soggetti che fanno parte di questo cluster trasportano prodotti alimentari (il 91% dei ricavi) utilizzando 2 veicoli con PTT compresa tra 3,5 e 11,5 tonnellate, generalmente cassonati e, in alcuni casi, furgonati e centinati.

Si tratta soprattutto di ditte individuali (l'84%), che raramente operano con l'ausilio di magazzini ma che talvolta dispongono di uffici (il 23% dei soggetti dichiara 21 metri quadrati destinati a tale uso) e all'interno delle quali operano 2 addetti.

Il trasporto avviene per la metà delle imprese con modalità "a carico completo" e per l'altra metà con modalità "raccolta e/o distribuzione" per una clientela formata in larga parte (l'83% dei ricavi) da imprese o società.

CLUSTER 5 – IMPRESE DI TRASPORTO DI PRODOTTI ALIMENTARI, DI PICCOLE DIMENSIONI, CON VEICOLI DI OLTRE 11,5 T DI PTT

NUMEROSITÀ: 2.670

I soggetti che fanno parte di questo cluster trasportano prodotti alimentari (il 79% dei ricavi) utilizzando 2 mezzi pesanti (veicoli isolati con portata superiore a 11,5 tonnellate di PTT, autoarticolati ed autotreni) perlopiù cassonati e centinati.

Si tratta per i tre quarti di ditte individuali, che talvolta utilizzano uffici (il 25% dei soggetti dichiara 19 metri quadrati destinati a tale uso) o aree scoperte (il 22% con 471 metri quadrati); il numero di addetti è pari a 2.

Il trasporto avviene prevalentemente con modalità "a carico completo" (il 75% dei ricavi) per una clientela formata per la maggior parte (il 72% dei ricavi) da imprese o società e in misura inferiore (il 25%) da spedizionieri o altri vettori.

CLUSTER 6 – IMPRESE DI TRASPORTO DI PRODOTTI ALIMENTARI CON FLOTTE DI VEICOLI DI OLTRE 11,5 T DI PTT

NUMEROSITÀ: 309

Le imprese di questo cluster svolgono il trasporto di prodotti alimentari (l'80% dei ricavi) avvalendosi di flotte di veicoli che comprendono autoarticolati, autotreni e veicoli isolati di oltre 11,5 tonnellate di PTT (complessivamente 11-12 mezzi, perlopiù centinati e cassonati) e 7 tra rimorchi e semirimorchi.

La forma giuridica prevalente è la società (di persone nel 33% dei casi e di capitali nel 29%) ed il numero di addetti impiegato è pari a 8, tra i quali si segnala la presenza di 5 autisti dipendenti.

Generalmente l'attività viene svolta in forma strutturata: 981 metri quadrati di aree scoperte, 27 metri quadrati sono destinati ad uffici, un quarto circa dei soggetti dispone di 618 metri quadrati di magazzino ed il 21% di 412 metri quadrati di rimesse.

La specializzazione pressoché esclusiva è il trasporto svolto con modalità "a carico completo" (l'80% dei ricavi) che viene effettuato nei confronti di imprese e società (il 78% dei ricavi) e, in misura inferiore, per spedizionieri o altri vettori. Si segnala infine che un terzo circa delle imprese sostiene costi per subvezione con un'incidenza sul fatturato del 27%.

CLUSTER 7 – IMPRESE DI TRASPORTO DI PRODOTTI AGRO-ALIMENTARI, DI PICCOLE DIMENSIONI, CON CISTERNE FINO A 11,5 T DI PTT

NUMEROSITÀ: 409

Questo cluster è formato da imprese che effettuano il trasporto di prodotti agro-alimentari (l'82% dei ricavi) utilizzando 1-2 cisterne di portata inferiore a 11,5 tonnellate di PTT.

Si tratta soprattutto di ditte individuali (l'84%), che raramente operano con l'ausilio di magazzini ma che talvolta dispongono di rimesse (il 26% dei soggetti dichiara 66 metri quadrati destinati a tale uso) e all'interno delle quali operano uno talvolta 2 addetti.

Il trasporto avviene prevalentemente (il 63% dei ricavi) con modalità "raccolta e/o distribuzione" per una clientela formata in larga parte (l'87% dei ricavi) da imprese o società. Si rileva infine una concentrazione dei ricavi superiore alla media del settore per le destinazioni Sud e Isole (quasi la metà dei ricavi).

CLUSTER 8 – IMPRESE DI TRASPORTO DI PRODOTTI AGRO-ALIMENTARI CON CISTERNE DI OLTRE 11,5 T DI PTT

NUMEROSITÀ: 997

Il cluster in esame comprende imprese che effettuano il trasporto di prodotti agro-alimentari (il 96% dei ricavi) utilizzando 2-3 cisterne (veicoli isolati di portata superiore a 11,5 tonnellate di PTT, autoarticolati ed autotreni).

La forma giuridica maggiormente adottata è la ditta individuale (il 71% dei soggetti) con un numero di addetti pari a 2-3, tra i quali si segnala la presenza di 3 autisti dipendenti per il 37% dei soggetti. Talvolta si riscontra l'utilizzo di superfici di ausilio all'attività principale: 554 metri quadrati di aree scoperte per il 30% dei soggetti, 141 metri quadrati di rimesse per il 21% e 21 metri quadrati destinati ad uffici per il 26%.

Il trasporto avviene prevalentemente con modalità “a carico completo” (due terzi circa dei ricavi) per una clientela formata in larga parte da imprese e/o società (l'89% dei ricavi) e, in misura inferiore, da spedizionieri o altri vettori. Si rileva infine come la principale destinazione del trasporto sia il Nord del Paese (il 68% dei ricavi).

CLUSTER 9 – IMPRESE DI TRASPORTO DI PRODOTTI ALIMENTARI, DI PICCOLE DIMENSIONI, CON VEICOLI FRIGO FINO A 11,5 T DI PTT

NUMEROSITÀ: 3.430

Questo cluster comprende imprese di trasporto di piccole dimensioni (si tratta nella quasi totalità dei casi di ditte individuali nelle quali quasi mai si riscontra la presenza di dipendenti o collaboratori e dove scarso è il supporto di magazzini o rimesse) che effettuano il trasporto di prodotti alimentari (l'82% dei ricavi) con l'ausilio di un veicolo frigo avente portata inferiore a 11,5 tonnellate di PTT.

Il trasporto avviene prevalentemente con modalità “raccolta e/o distribuzione” (quasi i due terzi dei ricavi) per una clientela formata in larga parte da imprese e/o società (l'83% dei ricavi) e, in misura inferiore (il 13%), da spedizionieri o altri vettori. Si rileva infine come la principale destinazione del trasporto sia il Nord del Paese (il 61% dei ricavi).

CLUSTER 10 – IMPRESE DI TRASPORTO DI PRODOTTI ALIMENTARI CON PICCOLE FLOTTE DI VEICOLI FRIGO FINO A 11,5 T DI PTT

NUMEROSITÀ: 409

Le imprese di questo cluster si differenziano dal cluster 9 per l'aspetto dimensionale: si tratta infatti di imprese che trasportano prodotti alimentari (l'84% dei ricavi) con l'ausilio di piccole flotte di veicoli frigo (7 mezzi) di portata inferiore a 11,5 tonnellate di PTT (in particolare, 3 veicoli fino a 3,5 tonnellate, 1-2 veicoli da 3,5 a 6,1 tonnellate e 2 veicoli da 6,1 a 11,5 tonnellate).

La forma giuridica adottata si divide quasi allo stesso modo tra ditta individuale e società ed il numero di addetti è pari a 6, tra i quali si rileva la presenza di 3-4 autisti dipendenti. In alcuni casi l'attività viene svolta in modo strutturato (il 29% dei soggetti dispone di 593 metri quadrati di aree scoperte, il 23% di 568 metri quadrati di magazzino e quasi i due terzi dei soggetti dispongono di 32 metri quadrati destinati ad uffici).

Il trasporto avviene prevalentemente con modalità “raccolta e/o distribuzione” (due terzi circa dei ricavi) per una clientela formata in larga parte da imprese e/o società (l'82% dei ricavi) e, in misura inferiore (il 14%), da spedizionieri o altri vettori.

CLUSTER 11 – IMPRESE DI TRASPORTO DI PRODOTTI AGRO-ALIMENTARI, DI PICCOLE DIMENSIONI, CON VEICOLI FRIGO DI OLTRE 11,5 T DI PTT

NUMEROSITÀ: 2.063

I soggetti che fanno parte di questo cluster trasportano prodotti agro-alimentari (l'85% dei ricavi) utilizzando 2 veicoli frigo (veicoli isolati con portata superiore a 11,5 tonnellate di PTT, autoarticolati ed autotreni).

Si tratta per i due terzi di ditte individuali, che solo in alcuni casi utilizzano spazi coperti o scoperti (si segnala solamente la presenza di 19 metri quadrati destinati ad uffici per il 29% dei soggetti) e all'interno delle quali operano 2 addetti, tra i quali 2 autisti dipendenti per il 38% delle imprese.

Il trasporto avviene prevalentemente con modalità “a carico completo” (il 60% dei ricavi) per una clientela formata in larga parte da imprese e/o società (il 75% dei ricavi) e, in misura inferiore, da spedizionieri o altri vettori.

CLUSTER 12 – IMPRESE DI TRASPORTO DI PRODOTTI AGRO-ALIMENTARI, DI MEDIE DIMENSIONI, CON FLOTTE DI VEICOLI FRIGO DI OLTRE 11,5 T DI PTT

NUMEROSITÀ: 529

Le imprese di questo cluster svolgono il trasporto di prodotti agro-alimentari (l'84% dei ricavi) avvalendosi di flotte di veicoli frigo (complessivamente 9 mezzi, perlopiù autoarticolati, veicoli isolati di portata superiore a 11,5 tonnellate di PTT ed autotreni) e 2-3 tra rimorchi e semirimorchi.

La forma giuridica prevalente è la società (di persone nel 31% dei casi e di capitali nel 25%) ed il numero di addetti impiegato è pari a 9, tra i quali si segnala la presenza di 6 autisti dipendenti.

Generalmente l'attività viene svolta in forma strutturata: 851 metri quadrati di aree scoperte, 26 metri quadrati sono destinati ad uffici ed un quinto circa dei soggetti dispone di 431 metri quadrati di magazzino.

La specializzazione prevalente è il trasporto svolto con modalità "a carico completo" (il 67% dei ricavi) a volte anche fuori dai confini nazionali in ambito europeo (il 13% dei ricavi), che viene effettuato nei confronti di imprese e società (il 79% dei ricavi) e, in misura inferiore, per spedizionieri o altri vettori.

CLUSTER 13 – IMPRESE DI TRASPORTO DI COMBUSTIBILI, DI PICCOLE DIMENSIONI, CON CISTERNE FINO A 11,5 T DI PTT

NUMEROSITÀ: 248

Il cluster è formato da imprese di piccole dimensioni che trasportano quasi esclusivamente combustibili e lubrificanti (il 92% dei ricavi) utilizzando 2 cisterne di portata inferiore a 11,5 tonnellate di PTT.

Si tratta in prevalenza (il 69%) di ditte individuali all'interno delle quali operano 2 addetti (tra i quali 2-3 autisti dipendenti per un terzo circa delle imprese) che solo a volte utilizzano aree di ausilio all'attività di trasporto (si segnala la disponibilità di 549 metri quadrati di aree scoperte per il 22% dei soggetti e di 20 metri quadrati destinati ad uffici per il 31%).

La committenza è formata da imprese e società (il 78% dei ricavi) e, in misura molto inferiore, da privati (il 17%) ed il trasporto viene effettuato sia con modalità "a carico completo" sia con modalità "a raccolta e/o a distribuzione".

CLUSTER 14 – IMPRESE DI TRASPORTO DI COMBUSTIBILI E PRODOTTI CHIMICI, DI PICCOLE DIMENSIONI, CON CISTERNE DI OLTRE 11,5 T DI PTT

NUMEROSITÀ: 1.150

Questo cluster è formato da imprese che effettuano il trasporto di combustibili e lubrificanti (il 71% dei ricavi) e di prodotti chimici (l'82% dei ricavi per il 33% dei soggetti) utilizzando 2-3 cisterne (autoarticolati, veicoli isolati di portata superiore a 11,5 tonnellate di PTT ed autotreni).

Si tratta soprattutto di ditte individuali (il 67% delle imprese), che a volte dispongono di aree scoperte (536 metri quadrati per un quarto dei soggetti) e di uffici (23 metri quadrati per il 37%). Gli addetti all'attività sono pari a 2, tra i quali si segnala la presenza di 2-3 autisti dipendenti per il 40% dei soggetti.

Il trasporto avviene in misura rilevante (l'81% dei ricavi) con modalità "a carico completo" per una clientela formata in larga parte (il 79% dei ricavi) da imprese o società ed in misura inferiore da spedizionieri o altri vettori (il 18%).

CLUSTER 15 – IMPRESE DI TRASPORTO DI PRODOTTI COMBUSTIBILI E PRODOTTI CHIMICI CON FLOTTE DI CISTERNE DI OLTRE 11,5 T DI PTT

NUMEROSITÀ: 127

Le imprese di questo cluster svolgono il trasporto di combustibili e lubrificanti (il 64% dei ricavi) e di prodotti chimici (l'85% dei ricavi per il 37% dei soggetti) avvalendosi di flotte di veicoli (complessivamente 15 mezzi, perlopiù cisterne, tra i quali autoarticolati, veicoli isolati di portata superiore a 11,5 tonnellate di PTT ed autotreni) e 6 tra rimorchi e semirimorchi.

La forma giuridica prevalente è la società (di capitali nel 50% dei casi e di persone nel 30%) ed il numero di addetti impiegato è pari a 11, tra i quali si segnala la presenza di 8-9 autisti dipendenti.

Generalmente l'attività viene svolta in forma strutturata: 1.760 metri quadrati di aree scoperte, 43 metri quadrati sono destinati ad uffici, un terzo circa dei soggetti dispone di 169 metri quadrati di magazzino e 911 metri

quadrati di rimesse; infine quasi un quarto dei soggetti dispone di 197 metri quadrati destinati a locali adibiti alla manutenzione/riparazione dei veicoli.

La specializzazione pressochè esclusiva è il trasporto svolto con modalità “a carico completo” (l’80% dei ricavi) che viene effettuato nei confronti di imprese e società (il 78% dei ricavi) e, in misura inferiore, per spedizionieri o altri vettori. Si segnala infine che la metà circa delle imprese sostiene costi per subvezione con un’incidenza sul fatturato del 29%.

CLUSTER 16 – IMPRESE DI TRASPORTO DI GHIAIA, SABBIA E ALTRI MATERIALI DA COSTRUZIONE CON VEICOLI RIBALTABILI

NUMEROSITÀ: 2.359

Le imprese di trasporto di questo cluster effettuano il trasporto di ghiaia, sabbia, altri materiali da cava (la metà dei ricavi) e di laterizi ed altri materiali da costruzione (il 31%) avvalendosi di 2 veicoli ribaltabili (perlopiù veicoli isolati di portata superiore a 11,5 tonnellate di PTT).

Si tratta di imprese di piccole dimensioni: la forma giuridica maggiormente adottata è la ditta individuale (l’83% delle imprese) ed il numero di addetti è pari a 1-2; raramente si riscontrano superfici di supporto all’attività principale.

Il trasporto avviene prevalentemente (il 75% dei ricavi) con modalità “a carico completo” per una clientela formata in larga parte (l’89% dei ricavi) da imprese o società.

CLUSTER 17 – IMPRESE DI TRASPORTO DI GHIAIA, SABBIA E ALTRI MATERIALI DA COSTRUZIONE CON PICCOLE FLOTTE DI VEICOLI RIBALTABILI

NUMEROSITÀ: 369

Le imprese di questo cluster svolgono il trasporto di ghiaia, sabbia, altri materiali da cava (il 64% dei ricavi) e di laterizi ed altri materiali da costruzione (il 26%) avvalendosi di piccole flotte (complessivamente 9 mezzi, perlopiù veicoli ribaltabili tra i quali autoarticolati e veicoli di portata superiore a 11,5 tonnellate di PTT) e 3 tra rimorchi e semirimorchi.

La forma giuridica si divide tra società (di persone nel 31% dei casi e di capitali nel 21%) e ditta individuale ed il numero di addetti impiegato è pari a 6, tra i quali si segnala la presenza di 4 autisti dipendenti.

Nella maggior parte dei casi l’attività viene svolta in forma strutturata: 692 metri quadrati di aree scoperte, 19 metri quadrati sono destinati ad uffici ed un quarto circa dei soggetti dispone di 520 metri quadrati di rimesse.

La specializzazione pressochè esclusiva è il trasporto svolto con modalità “a carico completo” (il 77% dei ricavi) che viene effettuato nei confronti di imprese e società (l’86% dei ricavi) e, parzialmente, per spedizionieri o altri vettori (il 9%). Si segnala infine che quasi un terzo delle imprese sostiene costi per subvezione con un’incidenza sul fatturato del 28%.

CLUSTER 18 – IMPRESE DI TRASPORTO DI PICCOLE DIMENSIONI CON PORTACONTAINER

NUMEROSITÀ: 1.025

Questo cluster è formato da imprese di piccole dimensioni che dispongono di 2 veicoli portacontainer (generalmente autoarticolati e veicoli isolati di portata superiore a 11,5 tonnellate di PTT).

Le imprese organizzate sottoforma di ditta individuale sono il 79% del totale e le superfici di ausilio all’attività di trasporto sono limitate a 18 metri quadrati di uffici per un terzo circa dei soggetti; il numero di addetti è pari a 2, tra i quali si segnala la presenza di 2 autisti dipendenti per il 24% delle imprese.

Il trasporto di merci “per container” (il 78% dei ricavi) avviene perlopiù con modalità “a carico completo” (il 71% dei ricavi) e, in alcuni casi, è di tipo “combinato”, per una clientela formata da spedizionieri o altri vettori (il 53% dei ricavi) e da imprese e società (il 45%). Si rileva infine come la principale destinazione del trasporto sia il Nord del Paese (il 70% dei ricavi).

CLUSTER 19 – IMPRESE DI TRASPORTO CON PICCOLE FLOTTE DI PORTACONTAINER

NUMEROSITÀ: 380

Le imprese di questo cluster si differenziano dal cluster 18 per l’aspetto dimensionale: si tratta infatti di imprese che trasportano merci “per container” (il 70% dei ricavi) con l’ausilio di piccole flotte (complessivamente 8 mezzi) di veicoli, prevalentemente portacontainer, e 6 tra rimorchi e semirimorchi.

La forma giuridica adottata si divide quasi allo stesso modo tra ditta individuale e società (di capitali nel 28% dei casi e di persone nel 27%) ed il numero di addetti è pari a 6-7, tra i quali si rileva la presenza di 4 autisti dipendenti. In alcuni casi l'attività viene svolta in modo strutturato (il 39% dei soggetti dispone di 1.946 metri quadrati di aree scoperte, il 18% di 289 metri quadrati di magazzino e quasi i due terzi dei soggetti dispongono di 40 metri quadrati destinati ad uffici).

Il trasporto avviene perlopiù con modalità "a carico completo" (il 58% dei ricavi) e, in alcuni casi (il 65% dei ricavi per circa un terzo dei soggetti) è di tipo "combinato", per una clientela formata da spedizionieri o altri vettori (il 64% dei ricavi) e da imprese e società (il 34%). Si rileva come la principale destinazione del trasporto sia il Nord del Paese (il 65% dei ricavi). Si segnala infine che quasi un terzo delle imprese sostiene costi per subvezione con un'incidenza sul fatturato del 31%.

CLUSTER 20 – IMPRESE DI TRASPORTO DI PRODOTTI MANUFATTI CON VEICOLI DA 3,5 A 11,5 T DI PTT

NUMEROSITÀ: 2.062

Il cluster è formato da imprese che trasportano quasi esclusivamente prodotti manufatti (il 91% dei ricavi) utilizzando 2 veicoli isolati con PTT compresa tra 3,5 e 11,5 tonnellate, perlopiù cassonati, centinati e furgonati.

Si tratta in larga prevalenza (l'81%) di ditte individuali, che impiegano 2 addetti, e che generalmente dispongono solamente dei veicoli utilizzati per il trasporto (se si eccettua la presenza di 21 metri quadrati di uffici per il 31% dei soggetti, non si segnala infatti una particolare disponibilità di superfici di ausilio all'attività principale).

La committenza è formata da imprese e società (fonte dell'83% dei ricavi) e, in misura molto inferiore, da spedizionieri o altri vettori (il 14%) ed il trasporto è effettuato prevalentemente con modalità "a carico completo" (il 63% dei ricavi).

CLUSTER 21 – IMPRESE DI TRASPORTO DI PRODOTTI MANUFATTI, DI PICCOLE DIMENSIONI, CON VEICOLI DI OLTRE 11,5 T DI PTT

NUMEROSITÀ: 2.465

Il cluster è formato da imprese di piccole dimensioni che trasportano soprattutto prodotti manufatti (l'83% dei ricavi) utilizzando 2 veicoli pesanti (cassonati o centinati, prevalentemente veicoli isolati con PTT superiore a 11,5 tonnellate, autoarticolati ed autotreni).

Si tratta in prevalenza (il 74%) di ditte individuali, che impiegano 2 addetti, tra i quali si segnala la presenza di 2 autisti dipendenti per quasi un terzo delle imprese e che solo in alcuni casi dispongono di superfici ausiliarie all'attività di trasporto (483 metri quadrati di aree scoperte per il 24% dei soggetti e 20 metri quadrati destinati ad uffici per il 29%).

La committenza è formata da imprese e società (fonte dell'80% dei ricavi) localizzate per la maggior parte al Centro-Nord del Paese e, in misura inferiore, da spedizionieri o altri vettori (il 18%); il trasporto viene effettuato prevalentemente con modalità "a carico completo" (il 73% dei ricavi).

CLUSTER 22 – IMPRESE DI TRASPORTO DI PRODOTTI MANUFATTI CON FLOTTE DI VEICOLI DI OLTRE 11,5 T DI PTT

NUMEROSITÀ: 378

Le imprese di questo cluster svolgono il trasporto di prodotti manufatti (l'80% dei ricavi) avvalendosi di flotte di veicoli (complessivamente 12 mezzi, perlopiù cassonati e centinati, tra i quali autoarticolati, veicoli isolati di portata superiore a 11,5 tonnellate di PTT ed autotreni) e 7 tra rimorchi e semirimorchi.

La forma giuridica prevalente è la società (il 36% di persone e il 27% di capitali) ed il numero di addetti impiegato è pari a 9, tra i quali si segnala la presenza di 6 autisti dipendenti.

Gli spazi utilizzati in ausilio all'attività di trasporto comprendono: 1.200 metri quadrati di aree scoperte, 35 metri quadrati destinati ad uffici, 477 metri quadrati di magazzino per un terzo dei soggetti e 519 metri quadrati di rimesse per il 23%.

La specializzazione prevalente è il trasporto "a carico completo" (il 76% dei ricavi) che viene effettuato nei confronti di imprese e società (il 78% dei ricavi) e, in misura inferiore per spedizionieri o altri vettori (il 20%). Si segnala infine che la metà circa delle imprese sostiene costi per subvezione con un'incidenza sul fatturato del 23%.

CLUSTER 23 – IMPRESE DI TRASPORTO DI CALCESTRUZZO CON BETONIERE

NUMEROSITÀ: 1.699

In questo cluster rientrano le imprese che effettuano il trasporto di calcestruzzo (il 97% dei ricavi) avvalendosi di 2 betoniere.

Si tratta di imprese di piccola dimensione: l'89% dei soggetti è organizzato sottoforma di ditta individuale, il numero di addetti è pari a 2 (tra i quali si segnala la presenza di 2-3 autisti dipendenti per un quarto dei soggetti) e raramente si avvalgono di spazi ausiliari all'attività di trasporto.

Coerentemente con il tipo merce trasportata, la modalità di trasporto prevalente è “a carico completo” (il 61% dei ricavi) per una clientela costituita quasi esclusivamente (il 95% dei ricavi) da imprese e società.

CLUSTER 24 – IMPRESE SPECIALIZZATE NEL TRASPORTO DI RIFIUTI

NUMEROSITÀ: 1.031

Il cluster riunisce le imprese specializzate nel trasporto di rifiuti e/o residui destinati al riutilizzo (il 79% dei ricavi) effettuato con 3-4 veicoli di varia portata (con prevalenza di veicoli isolati di portata superiore a 11,5 tonnellate di PTT) perlopiù cassonati e ribaltabili.

La forma giuridica prevalente è la ditta individuale (il 67% dei soggetti) nella quale prestano la propria attività 3 addetti (tra i quali 3 autisti dipendenti per il 37% delle imprese); a volte vengono utilizzati spazi di ausilio all'attività di trasporto (come 28 metri quadrati destinati ad uffici per il 40% dei soggetti e 964 metri quadrati di aree scoperte per il 30%).

La modalità di trasporto prevalente è di tipo “a carico completo” (il 58% dei ricavi), mentre il 30% dei soggetti ottiene il 73% dei ricavi dal trasporto con modalità “a raccolta e/o distribuzione”. La clientela comprende in maggior parte imprese e società (l'81% dei ricavi).

CLUSTER 25 – IMPRESE SPECIALIZZATE NEL TRASPORTO DI VEICOLI

NUMEROSITÀ: 667

Il cluster riunisce le imprese specializzate nel trasporto di veicoli (l'89% dei ricavi) effettuato con 3 automezzi (autotreni, veicoli isolati con portata superiore a 11,5 tonnellate di PTT ed autoarticolati), prevalentemente bisarche.

La forma giuridica adottata più di frequente è la ditta individuale (il 73% dei soggetti) nella quale prestano la propria attività 3 addetti (tra i quali 2-3 autisti dipendenti per il 46% delle imprese); a volte vengono utilizzati spazi di ausilio all'attività di trasporto (come 23 metri quadrati destinati ad uffici per il 38% dei soggetti e 667 metri quadrati di aree scoperte per il 29%).

La modalità di trasporto prevalente è di tipo “a carico completo” (il 67% dei ricavi) e la clientela comprende imprese e società (il 56% dei ricavi) e spedizionieri e/o altri vettori (il 38%).

CLUSTER 26 – IMPRESE SPECIALIZZATE NEL TRASPORTO DI ANIMALI VIVI

NUMEROSITÀ: 860

Il cluster riunisce le imprese specializzate nel trasporto di animali vivi (il 94% dei ricavi) effettuato con 2 veicoli di varia portata, perlopiù cassonati di peso superiore a 6,1 tonnellate di PTT, autotreni ed autoarticolati.

Si tratta di imprese di piccola dimensione: la forma giuridica prevalente è la ditta individuale (il 79% dei soggetti) nella quale prestano la propria attività 1-2 addetti; a volte vengono utilizzati spazi di ausilio all'attività di trasporto (come 318 metri quadrati di aree scoperte per il 34% dei soggetti e 123 metri quadrati di rimesse per il 25%).

La modalità di trasporto prevalente è di tipo “a carico completo” (il 58% dei ricavi), mentre il 22% dei soggetti ottiene il 70% dei ricavi dal trasporto con modalità “a raccolta e/o distribuzione”. La clientela comprende soprattutto imprese e società (l'88% dei ricavi).

CLUSTER 27 – IMPRESE CON SPECIALIZZAZIONE NEI TRASLOCHI

NUMEROSITÀ: 1.002

Questo cluster è formato da imprese specializzate nell'effettuazione di traslochi (l'84% dei ricavi) avvalendosi di 3 veicoli di varia portata, perlopiù furgoni e cassonati di peso inferiore a 11,5 tonnellate di PTT.

La forma giuridica prevalente è la ditta individuale (il 64% dei soggetti) nella quale prestano la propria attività 2-3 addetti (tra i quali si segnala la presenza di 2 autisti dipendenti per un quarto circa dei soggetti); a volte vengono utilizzati spazi di ausilio all'attività di trasporto (come 18 metri quadrati destinati ad uffici e 327 metri quadrati di magazzino per il 33% dei soggetti).

Coerentemente con la specializzazione dichiarata, la merce trasportata è rappresentata principalmente da masserizie (il 65% dei ricavi) e la clientela comprende sia imprese e società (il 43% dei ricavi) sia privati (il 43%), ma anche Enti Pubblici (quasi un quarto dei ricavi per il 24% delle imprese). Si segnala infine che la metà dei soggetti dichiara di sostenere 6.400 euro di costi per l'acquisto di materiale di imballaggio.

CLUSTER 28 – IMPRESE CON SPECIALIZZAZIONE NEI TRASPORTI ECCEZIONALI

NUMEROSITÀ: 411

Il cluster riunisce le imprese specializzate nei trasporti eccezionali (il 92% dei ricavi) effettuato con 3-4 veicoli di varia portata (prevalentemente cassonati di portata superiore a 11,5 tonnellate di PTT ed autoarticolati) ed 1-2 tra rimorchi e semirimorchi.

La forma giuridica prevalente è la ditta individuale (il 71% dei soggetti) nella quale prestano la propria attività 3 addetti (tra i quali 3 autisti dipendenti per il 37% delle imprese); a volte vengono utilizzati spazi di ausilio all'attività di trasporto (come 27 metri quadrati destinati ad uffici per il 43% dei soggetti e 1.072 metri quadrati di aree scoperte per il 24%).

La clientela comprende in maggior parte imprese e società (l'80% dei ricavi) e, nel 22% dei casi, spedizionieri o altri vettori (che apportano la metà circa dei ricavi).

CLUSTER 29 – IMPRESE CON SPECIALIZZAZIONE NEI TRASPORTI EXTRA-COMUNITARI

NUMEROSITÀ: 420

Questo cluster è formato da imprese specializzate nel trasporto merci al di fuori dell'Unione Europea (il 68% dei ricavi) effettuato con 3 veicoli (perlopiù autoarticolati e veicoli isolati di peso superiore a 11,5 tonnellate di PTT, generalmente centinati e cassonati).

La forma giuridica prevalente è la ditta individuale (il 67% dei soggetti) nella quale prestano la propria attività 3 addetti (tra i quali si segnala la presenza di 3 autisti dipendenti per il 39% dei soggetti); in alcuni casi vengono utilizzati spazi di ausilio all'attività di trasporto (28 metri quadrati destinati ad uffici per quasi la metà dei soggetti e 704 metri quadrati di aree scoperte per il 30%).

Per quanto riguarda la merce trasportata, non si segnalano particolari concentrazioni di ricavi su determinate merceologie. La clientela è formata principalmente da imprese o società (il 63% dei ricavi) e da spedizionieri o altri vettori (il 32%). Coerentemente con la specializzazione del cluster, i principali committenti di queste imprese sono situati in paesi non europei.

CLUSTER 30 – IMPRESE CON SPECIALIZZAZIONE NEL TRAZIONISMO

NUMEROSITÀ: 960

Questo cluster è formato da imprese che effettuano il trasporto di merci con modalità "trazionismo" (fonte della quasi totalità dei ricavi) avvalendosi di 3 veicoli (perlopiù trattori isolati ed autoarticolati). Le merci trasportate sono di varia natura, ma si segnalano le merci "per container" e il "collettame" (entrambe con un peso sui ricavi del 19%) ed i prodotti alimentari (l'11%).

Quasi i tre quarti delle imprese sono organizzati sottoforma di ditta individuale ed impiegano 2-3 addetti (tra i quali 3 autisti dipendenti per il 39% dei soggetti); coerentemente con la specializzazione dichiarata, è raro il riscontro di superfici di ausilio all'attività di trasporto.

La clientela di riferimento è formata da spedizionieri o altri vettori (il 59% dei ricavi) e, in misura inferiore, da imprese e società (il 39%).

CLUSTER 31 – IMPRESE DI TRASPORTO DI PRODOTTI VARI TRAMITE CISTERNE

NUMEROSITÀ: 1.020

Questo cluster è formato da imprese che trasportano merci di differenti tipologie, le specializzazioni si riscontrano nel trasporto di: laterizi e altri materiali da costruzione (un terzo circa dei ricavi totali), calcestruzzo (il

12%) e rifiuti e/o residui destinati al riutilizzo (il 9%). Il parco mezzi è formato da 4 veicoli, perlopiù cisterne (autoarticolati, veicoli isolati di portata superiore a 11,5 tonnellate di PTT ed autotreni).

La forma giuridica adottata da quasi i due terzi delle imprese è la ditta individuale; il numero di addetti impiegato è pari a 3, tra i quali si segnala la presenza di 1-2 autisti dipendenti. Talvolta si riscontrano spazi ausiliari all'attività di trasporto (come 28 metri quadrati destinati ad uffici per il 34% dei soggetti e 848 metri quadrati di aree scoperte per il 29%).

Il trasporto avviene soprattutto con modalità "a carico completo" (il 75% dei ricavi) per una clientela formata principalmente da imprese e società (il 75% dei ricavi) e da spedizionieri o altri vettori (il 16%).

CLUSTER 32 – IMPRESE DI TRASPORTO DI PICCOLE DIMENSIONI CON VEICOLI FINO A 3,5 T DI PTT

NUMEROSITÀ: 18.850

All'interno di questo cluster rientrano imprese di trasporto di piccole dimensioni (le ditte individuali sono la quasi totalità e il numero di addetti è quasi sempre pari a uno) che effettuano il trasporto di merci di diversa natura (tra i quali spicca il "collettame" con l'86% dei ricavi per il 39% dei soggetti) avvalendosi di uno, o raramente 2, veicoli con portata inferiore a 3,5 tonnellate di PTT (perlopiù furgoni).

Le imprese del cluster si avvalgono raramente di spazi di ausilio all'attività di trasporto.

Coerentemente con le caratteristiche citate, la modalità di trasporto prevalente è di tipo "raccolta e/o distribuzione" (il 57% dei ricavi) per una clientela formata in larga parte da imprese e società (il 60% dei ricavi) e da spedizionieri o altri vettori (il 33%).

CLUSTER 33 – IMPRESE DI TRASPORTO DI MEDIE DIMENSIONI CON FLOTTE DI VEICOLI FINO A 3,5 T DI PTT

NUMEROSITÀ: 508

Le imprese di questo cluster si caratterizzano principalmente per l'ampiezza del parco mezzi, costituito da 11-12 veicoli di portata inferiore alle 3,5 tonnellate di PTT (perlopiù furgonati e cassonati). Al di fuori del trasporto di "collettame" (il 38% dei ricavi) non si rileva una particolare focalizzazione dei ricavi su specifiche merceologie.

Si tratta di imprese di medie dimensioni: la forma giuridica più frequente è la forma societaria (di capitali in quasi la metà dei casi e di persone nel 21%), il numero di addetti è pari a 8 (tra i quali 4 autisti dipendenti) e le superfici ausiliarie all'attività di trasporto vedono la presenza di 28 metri quadrati destinati ad uffici, 701 metri quadrati di aree scoperte per il 25% dei soggetti e 425 metri quadrati di magazzino per il 28%.

Il trasporto avviene principalmente con modalità "raccolta e/o distribuzione" (il 60% dei ricavi) per una clientela formata soprattutto da imprese e/o società (il 59% dei ricavi) e, in misura inferiore (il 30%), da spedizionieri o altri vettori. Si segnala infine che il 26% delle imprese sostiene costi per subvezione con un'incidenza sul fatturato del 29%.

CLUSTER 34 – IMPRESE DI TRASPORTO DI PICCOLE DIMENSIONI CON VEICOLI DA 3,5 T A 11,5 T DI PTT

NUMEROSITÀ: 10.470

All'interno di questo cluster rientrano imprese di trasporto di piccole dimensioni (le ditte individuali sono l'83% del totale e gli addetti pari a 1-2) che effettuano il trasporto di merci di diversa natura (tra le quali spicca il "collettame" con il 41% dei ricavi) avvalendosi di 2 veicoli con portata compresa tra 3,5 e 11,5 tonnellate di PTT (perlopiù cassonati e centinati).

Raramente le imprese del cluster dispongono di spazi ausiliari all'attività di trasporto (si segnalano solamente 21 metri quadrati destinati ad uffici per il 29% dei soggetti).

Le modalità di trasporto utilizzate si dividono tra "raccolta e/o distribuzione" e "a carico completo" per una clientela formata in larga parte da imprese e società (il 67% dei ricavi) e da spedizionieri o altri vettori (il 28%).

CLUSTER 35 – IMPRESE DI TRASPORTO DI MEDIE DIMENSIONI CON FLOTTE DI VEICOLI DA 3,5 T A 11,5 T DI PTT

NUMEROSITÀ: 313

Le imprese di questo cluster si caratterizzano principalmente per l'ampiezza del parco mezzi, costituito da 17 veicoli di portata compresa tra 3,5 e 11,5 tonnellate di PTT (perlopiù cassonati, centinati e furgonati). Al di fuori

del trasporto di “collettame” (il 56% dei ricavi) non si rileva una particolare focalizzazione dei ricavi su specifiche merceologie.

Si tratta di imprese di medie dimensioni: la forma giuridica più frequente è la forma societaria (di capitali in quasi la metà dei casi e di persone nel 31%), il numero di addetti è pari a 12-13 (tra i quali 8 autisti dipendenti) e le superfici ausiliarie all'attività di trasporto vedono la presenza di 49 metri quadrati destinati ad uffici, 786 metri quadrati di aree scoperte e 809 metri quadrati di magazzino per quasi la metà dei soggetti.

Le modalità di trasporto utilizzate si dividono tra “raccolta e/o distribuzione” e “a carico completo”; la clientela è formata in larga parte da imprese e società (il 62% dei ricavi) e da spedizionieri o altri vettori (il 34%). Si segnala infine che un quinto delle imprese effettua trasporti fuori dai confini nazionali ed in ambito dell'Unione Europea ottenendo il 26% dei ricavi.

CLUSTER 36 – IMPRESE DI TRASPORTO DI PICCOLE DIMENSIONI CON VEICOLI DI OLTRE 11,5 T DI PTT

NUMEROSITÀ: 11.119

All'interno di questo cluster rientrano le imprese di trasporto di piccole dimensioni (le ditte individuali sono il 79% del totale e gli addetti pari a 1-2) che effettuano il trasporto di merci di diversa natura (tra i quali si rilevano i prodotti metallurgici con il 57% dei ricavi per il 34% dei soggetti e laterizi ed altri materiali da costruzione con il 53% per il 32%) avvalendosi di 1-2 veicoli (perlopiù veicoli isolati di portata superiore a 11,5 tonnellate di PTT, autoarticolati ed autotreni) generalmente cassonati e centinati.

Raramente le imprese del cluster dispongono di spazi ausiliari all'attività di trasporto (si segnalano solamente 17 metri quadrati destinati ad uffici per il 26% dei soggetti).

La modalità di trasporto utilizzata più di frequente è il “carico completo” (il 72% dei ricavi) e la clientela è formata in larga parte da imprese e società (il 74% dei ricavi) e da spedizionieri o altri vettori (il 22%).

CLUSTER 37 – IMPRESE DI TRASPORTO DI MEDIE DIMENSIONI CON FLOTTE DI VEICOLI DI OLTRE 11,5 T DI PTT

NUMEROSITÀ: 3.752

Le imprese di questo cluster si caratterizzano principalmente per l'ampiezza del parco mezzi, costituito da 7 veicoli isolati di portata superiore a 11,5 tonnellate di PTT, autotreni ed autoarticolati (perlopiù cassonati e centinati) e da 3 rimorchi o semirimorchi. Al di fuori del trasporto di prodotti metallurgici (un quarto circa dei ricavi) e di laterizi ed altri materiali da costruzione (il 35% dei ricavi per il 33% dei soggetti) non si rileva una particolare focalizzazione dei ricavi su specifiche merceologie.

Si tratta di imprese di medie dimensioni: la forma giuridica più frequente è la forma societaria (di persone nel 37% dei casi e di capitali nel 17%), il numero di addetti è pari a 6 (tra i quali 3-4 autisti dipendenti) e le superfici ausiliarie all'attività di trasporto vedono la presenza di 21 metri quadrati destinati ad uffici, 626 metri quadrati di aree scoperte e 443 metri quadrati di magazzino per il 23% dei soggetti.

La modalità di trasporto utilizzata più di frequente è il “carico completo” (il 73% dei ricavi) e la clientela è formata in larga parte da imprese e società (il 72% dei ricavi) e da spedizionieri o altri vettori (il 25%). Si segnala infine che un quinto delle imprese effettua trasporti fuori dai confini nazionali e in ambito dell'Unione Europea ottenendo il 35% dei ricavi.

CLUSTER 38 – FLOTTISTI

NUMEROSITÀ: 503

Questo cluster si distingue per la dotazione di veicoli decisamente superiore alla media di settore: le imprese che vi fanno parte sono infatti dotate di una flotta di 21-22 veicoli di varia portata (perlopiù autoarticolati, veicoli isolati di portata superiore a 11,5 tonnellate di PTT ed autotreni) e 11-12 tra rimorchi e semirimorchi. Se si eccettuano i prodotti metallurgici ed il collettame (entrambi con un peso del 21% sui ricavi) per quanto concerne i tipi di merce trasportata non emergono particolari specializzazioni.

Coerentemente con l'estensione del parco mezzi, si tratta di aziende di grande dimensione: le società sono la grande maggioranza (di capitali nel 45% dei casi e di persone nel 32%), il numero di addetti è pari a 17 (tra i quali 13 autisti dipendenti), le superfici di ausilio all'attività di trasporto sono quasi sempre presenti ed estese (in particolare 60 metri quadrati destinati ad uffici, 260 metri quadrati di magazzino ed oltre 2.000 metri quadrati di aree scoperte) ed i costi relativi al trasporto (soprattutto carburanti e autostrade) sono i più elevati del settore.

La modalità di trasporto utilizzata più di frequente è il “carico completo” (il 70% dei ricavi) e la clientela è formata in larga parte da imprese e società (il 67% dei ricavi) e da spedizionieri o altri vettori (il 30%). Si segnala infine che il 41% effettua trasporti fuori dai confini nazionali e in ambito dell’Unione Europea ottenendo il 34% dei ricavi.

CLUSTER 39 – IMPRESE DI TRASPORTO DI GRANDI DIMENSIONI CON ELEVATO RICORSO ALLA SUBVEZIONE

NUMEROSITÀ: 423

Questo cluster è caratterizzato dal ricorso alla subvezione (tutte le imprese del cluster ne fanno ricorso con un’incidenza sul fatturato del 56%) e dalla dimensione del parco mezzi, costituito da una piccola flotta di 7 veicoli (perlopiù centinati, cassonati e furgoni) con portata differenziata.

Si tratta di aziende di grande dimensione: le società sono la grande maggioranza (di capitali nel 77% dei casi e di persone nel 17%), il numero di addetti è pari a 9-10 (tra i quali 4 autisti dipendenti), le superfici di ausilio all’attività di trasporto sono quasi sempre presenti e molto estese (in particolare 157 metri quadrati destinati ad uffici, 1.540 metri quadrati di magazzino ed oltre 2.000 metri quadrati di aree scoperte). Come conseguenza del forte ricorso all’esternalizzazione dell’attività, l’incidenza sul fatturato dei costi sostenuti in proprio per carburanti ed autostrade è decisamente bassa.

La modalità di trasporto effettuata più frequentemente è di tipo “raccolta e/o a distribuzione” (il 59% dei ricavi) per una clientela formata in larga parte da imprese e/o società (il 70% dei ricavi) e, in misura inferiore, da spedizionieri o altri vettori (il 25%). Si segnala infine che quasi un terzo delle imprese effettua trasporti fuori dai confini nazionali ed in ambito dell’Unione Europea ottenendone il 29% dei ricavi.

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 Multipla³.

La stima della “funzione di ricavo” è stata effettuata individuando la relazione tra il ricavo (variabile dipendente) e alcuni dati contabili e strutturali delle imprese (variabili indipendenti).

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 costi e spese dichiarati nel quadro F superiori ai ricavi dichiarati.

Successivamente sono stati utilizzati degli indicatori economico-contabili specifici delle attività in esame:

- **resa oraria** = ricavi/(numero addetti ⁴ * 312 * 8);

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.

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

Le frequenze relative ai non dipendenti, ad eccezione dei Collaboratori coordinati e continuativi che prestano attività prevalentemente nell’impresa e degli Amministratori non soci, sono state normalizzate all’anno in base alle percentuali di lavoro prestato.

Numero addetti = 1 + numero dirigenti + numero quadri + numero impiegati + numero operai generici + numero operai specializzati + numero dipendenti a tempo parziale + numero apprendisti + numero assunti con contratto di formazione e lavoro o a termine e lavoratori a domicilio + numero collaboratori coordinati e continuativi che prestano attività prevalentemente nell’impresa + numero collaboratori dell’impresa familiare e coniuge dell’azienda coniugale + numero familiari diversi che prestano attività nell’impresa + numero associati in partecipazione che apportano lavoro prevalentemente nell’impresa + numero associati in partecipazione diversi

- *resa del capitale* = ricavi/valore dei beni strumentali.

Per ogni gruppo omogeneo, distintamente per forma giuridica e sulla base della presenza/assenza di personale dipendente, è stata calcolata la distribuzione ventile di ciascuno degli indicatori precedentemente definiti e poi sono state selezionate le imprese che presentavano valori degli indicatori contemporaneamente all'interno di un determinato intervallo, per costituire il campione di riferimento.

Per la *resa oraria* sono stati scelti i seguenti intervalli:

- dal 3° al 19° ventile, per i cluster 6, 17, 30, 38 e 39;
- dal 4° al 19° ventile, per i cluster 3, 10, 11, 12, 15, 22, 31 e 37;
- dal 5° al 19° ventile, per i cluster 5, 8, 13, 14, 18, 20, 21, 25, 33 e 36;
- dal 6° al 19° ventile, per i cluster 2, 4, 16, 19, 23, 24, 28, 29, 32, 34 e 35;
- dal 7° al 19° ventile, per i cluster 1, 9 e 26;
- dal 7° ventile, per il cluster 7;
- dal 9° al 19° ventile, per il cluster 27.

Per la *resa del capitale* sono stati scelti i seguenti intervalli:

- dal 1° al 19° ventile per tutti i cluster.

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 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).

Affinché 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 del comparto del trasporto e del movimento delle merci”⁵, a livello provinciale, che ha avuto come obiettivo la suddivisione del territorio nazionale in aree omogenee in termini di:

- presenza delle imprese di trasporto e dei servizi per il movimento delle merci;
- opportunità di mercato, determinate dalla struttura del sistema locale e dal livello di benessere;
- sviluppo delle infrastrutture di comunicazione.

Nella definizione della funzione di ricavo le aree territoriali sono state rappresentate con un insieme di variabili dummy ed è stata analizzata la loro interazione con la variabile “Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati”. 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, al coefficiente della variabile “Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati”.

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

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

Tutte le variabili relative ai “Costi specifici: Carburanti e lubrificanti” sono calcolate al netto dell’“Ammontare dei crediti di imposta per Carbon Tax e per Caro Petrolio”.

Nella determinazione delle variabili relative ai “Costi specifici: Carburanti e lubrificanti” interviene il concetto di “consumo unitario”. Il “consumo unitario” è definito dal rapporto tra “Costi specifici: Carburanti e lubrificanti” ed il numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati.

La variabile “Costo per carburanti e lubrificanti, quota fino a 10.000 euro di consumo unitario” è, ad esempio, definita dal prodotto tra il “consumo unitario” ed il numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati nel caso in cui il “consumo unitario” non superi i 10.000 euro; nel caso in cui il “consumo unitario” superi tale valore la variabile è invece definita dal prodotto tra 10.000 ed il numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati.

Nell'allegato 4.A vengono riportate le variabili ed i rispettivi coefficienti della “funzione di ricavo”.

APPLICAZIONE DEGLI STUDI DI SETTORE ALL'UNIVERSO DEI CONTRIBUENTI

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

- l'Analisi Discriminante⁶;
- la stima del ricavo di riferimento.

Nell'allegato 4.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 concentri totalmente su di 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.

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.

In considerazione del forte incremento del costo del gasolio per autotrazione, verificatosi a partire dall'anno 2003 (periodo di imposta utilizzato per l'evoluzione dello studio di settore) e particolarmente acuito nell'anno 2005, si è ritenuto opportuno introdurre, nell'ambito del modello di stima dei ricavi, un fattore di adattamento relativo alla variabile “Costi per carburanti e lubrificanti”.

Tale fattore di adattamento al quale accedono esclusivamente i soggetti non congrui alle risultanze dello studio, si applica con riferimento al periodo d'imposta 2005.

Tale meccanismo di aggiornamento consente di rendere dinamico il modello di stima dello studio TG68U, in grado quindi di adattare la stima dei ricavi in funzione del verificarsi di eventi straordinari quali il sensibile incremento del prezzo dei carburanti verificatosi negli anni 2004 e 2005.

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.

ALLEGATO 4 A

COEFFICIENTI DELLE FUNZIONI DI RICAVO

TG68U

VARIABILI	CLUSTER 1	CLUSTER 2	CLUSTER 3	CLUSTER 4	CLUSTER 5
Spese per lavoro dipendente e per altre prestazioni diverse da lavoro dipendente	1,1293	1,0265	1,1855	0,9201	1,1286
Spese per acquisti di servizi	0,4344	0,3394	0,2599	0,6010	0,5785
Costo del venduto + Costo per la produzione di servizi - Costi per carburanti e lubrificanti	0,5674	-	-	0,7514	-
Costo del venduto + Costo per la produzione di servizi - Costi per carburanti e lubrificanti - Costi sostenuti per subvezione	-	0,8789	1,2945	-	0,9505
Costi per carburanti e lubrificanti	1,8908	1,8080	1,6725	1,5638	1,5055
Costo per carburanti e lubrificanti "quota fino a 9.000 euro di consumo unitario"	-	-	-	0,6121	-
Costo per carburanti e lubrificanti "quota fino a 10.000 euro di consumo unitario"	0,6612	0,5977	-	-	-
Costo per carburanti e lubrificanti "quota fino a 20.000 euro di consumo unitario"	-	-	-	-	0,6864
Costo per carburanti e lubrificanti "quota fino a 25.000 euro di consumo unitario"	-	-	0,4993	-	-
Costi per carburanti e lubrificanti in presenza di spese per lavoro dipendente	-	-0,1860	-0,4221	-0,3288	-0,2314
Costi per RCA e assicurazione merce	2,8863	4,6477	2,0401	4,3769	4,9470
Costi per RCA e assicurazione merce in presenza di spese per lavoro dipendente	-	-1,3901	-	-	-2,0947
Costi sostenuti per subvezione	-	0,9183	0,9682	-	0,9569
Collaboratori dell'impresa familiare e coniuge dell'azienda coniugale e familiari diversi che prestano attività nell'impresa (numero normalizzato)	13.360,4020	18.632,1629	34.922,6481	17.132,5891	19.773,8358
Soci e associati in partecipazione (numero normalizzato)	13.360,4020	23.585,3846	34.922,6481	17.132,5891	29.853,3510
Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati	8.632,5367	3.457,6029	2.027,9981	12.762,3743	8.057,0652
Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati in presenza di spese per lavoro dipendente	-	-	-	-	-3.982,0185
Numero complessivo di complessi di veicoli	-	2.250,4027	-	-	-
Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati per la tipologia di utenza "Spedizionieri o altri vettori"	-	-	-	-3.517,5602	-3.263,1167

- Le variabili contabili vanno espresse in euro.

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

COEFFICIENTI DELLE FUNZIONI DI RICAVO

TG68U

CORRETTIVI TERRITORIALI	CLUSTER 1	CLUSTER 2	CLUSTER 3	CLUSTER 4	CLUSTER 5
Correttivo da applicare al coefficiente del Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati <i>Gruppo 3 della territorialità del comparto del trasporto e del movimento delle merci – Aree con notevole diffusione di attività di trasporto, alto benessere e tessuto produttivo fortemente industrializzato</i>	5.970,7490	7.736,3020	5.564,1304	4.576,4255	5.162,9535
Correttivo da applicare al coefficiente del Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati <i>Gruppo 4 della territorialità del comparto del trasporto e del movimento delle merci – Aree con minor presenza di attività di trasporto in un contesto economico-produttivo di scarso sviluppo e scarsa modernizzazione</i>	-6.603,4419	-	-	-6.666,0498	-

- Le variabili contabili vanno espresse in euro.

COEFFICIENTI DELLE FUNZIONI DI RICAVO

TG68U

VARIABILI	CLUSTER 6	CLUSTER 7	CLUSTER 8	CLUSTER 9	CLUSTER 10
Spese per lavoro dipendente e per altre prestazioni diverse da lavoro dipendente	1,2168	0,3230	0,9781	0,7819	1,0835
Spese per acquisti di servizi	0,7281	0,8966	0,5907	0,6918	0,8121
Costo del venduto + Costo per la produzione di servizi - Costi per carburanti e lubrificanti	-	1,1224	-	0,9895	1,0373
Costo del venduto + Costo per la produzione di servizi - Costi per carburanti e lubrificanti - Costi sostenuti per subvezione	0,8412	-	0,8235	-	-
Costi per carburanti e lubrificanti	1,0824	1,8192	1,7806	1,4923	1,1534
Costo per carburanti e lubrificanti "quota fino a 9.000 euro di consumo unitario"	-	0,9223	-	-	-
Costo per carburanti e lubrificanti "quota fino a 10.000 euro di consumo unitario"	-	-	-	0,9386	0,6519
Costo per carburanti e lubrificanti "quota fino a 25.000 euro di consumo unitario"	-	-	1,0179	-	-
Costo per carburanti e lubrificanti "quota fino a 30.000 euro di consumo unitario"	0,4512	-	-	-	-
Costi per carburanti e lubrificanti in presenza di spese per lavoro dipendente	-	-	-0,3322	-0,5063	-
Costi per RCA e assicurazione merce	3,0444	5,3471	4,2340	3,6893	2,3387
Costi per RCA e assicurazione merce in presenza di spese per lavoro dipendente	-	-	-3,2412	-	-
Costi sostenuti per subvezione	1,0366	-	1,1075	-	-
Collaboratori dell'impresa familiare e coniuge dell'azienda coniugale e familiari diversi che prestano attività nell'impresa (numero normalizzato)	31.998,4486	22.053,3394	24.643,9099	11.723,7496	35.349,6470
Soci e associati in partecipazione (numero normalizzato)	31.998,4486	22.053,3394	29.216,2347	12.452,0342	35.349,6470
Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati	6.018,7954	13.754,8404	4.977,4999	21.721,5537	11.416,5565
Numero complessivo di veicoli isolati fino a 3,5 tonnellate (PTI)	-	-	-	-5.080,9134	-2.992,2186
Numero complessivo di veicoli isolati oltre 3,5 a 6,1 tonnellate (PTI)	-	-	-	-2.449,7007	-
Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati per la tipologia di utenza "Spedizionieri o altri vettori"	-5.313,5394	-	-	-4.804,4135	-

- Le variabili contabili vanno espresse in euro.

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

COEFFICIENTI DELLE FUNZIONI DI RICAVO

TG68U

CORRETTIVI TERRITORIALI	CLUSTER 6	CLUSTER 7	CLUSTER 8	CLUSTER 9	CLUSTER 10
Correttivo da applicare al coefficiente del Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati <i>Gruppo 3 della territorialità del comparto del trasporto e del movimento delle merci – Aree con notevole diffusione di attività di trasporto, alto benessere e tessuto produttivo fortemente industrializzato</i>	5.189,5252	-	3.135,9493	-	-
Correttivo da applicare al coefficiente del Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati <i>Gruppo 4 della territorialità del comparto del trasporto e del movimento delle merci – Aree con minor presenza di attività di trasporto in un contesto economico-produttivo di scarso sviluppo e scarsa modernizzazione</i>	-	-9.176,0697	-	-8.672,8393	-4.589,8113

- Le variabili contabili vanno espresse in euro.

COEFFICIENTI DELLE FUNZIONI DI RICAVO

TG68U

VARIABILI	CLUSTER 11	CLUSTER 12	CLUSTER 13	CLUSTER 14	CLUSTER 15
Spese per lavoro dipendente e per altre prestazioni diverse da lavoro dipendente	1,0028	1,3519	0,4639	1,2501	1,0640
Spese per acquisti di servizi	0,3654	0,5052	1,2300	0,5369	0,6699
Costo del venduto + Costo per la produzione di servizi - Costi per carburanti e lubrificanti	-	-	0,5434	-	0,9895
Costo del venduto + Costo per la produzione di servizi - Costi per carburanti e lubrificanti - Costi sostenuti per subvezione	0,7800	0,9269	-	0,6366	-
Costi per carburanti e lubrificanti	1,5716	1,0989	1,2117	1,6693	1,1382
Costo per carburanti e lubrificanti "quota fino a 10.000 euro di consumo unitario"	-	-	1,2763	-	-
Costo per carburanti e lubrificanti "quota fino a 15.000 euro di consumo unitario"	-	-	-	-	0,9403
Costo per carburanti e lubrificanti "quota fino a 25.000 euro di consumo unitario"	0,2751	-	-	0,7992	-
Costo per carburanti e lubrificanti "quota fino a 30.000 euro di consumo unitario"	-	0,3475	-	-	-
Costi per carburanti e lubrificanti in presenza di spese per lavoro dipendente	-0,1563	-	-	-0,7266	-
Costi per RCA e assicurazione merce	4,6216	1,6345	2,7599	3,9906	2,3436
Costi per RCA e assicurazione merce in presenza di spese per lavoro dipendente	-1,2205	-	-	-1,7945	-
Costi sostenuti per subvezione	1,0883	1,0731	-	1,0188	-
Collaboratori dell'impresa familiare e coniuge dell'azienda coniugale e familiari diversi che prestano attività nell'impresa (numero normalizzato)	19.523,6172	27.803,3986	15.075,9601	26.752,5500	43.651,0275
Soci e associati in partecipazione (numero normalizzato)	28.619,9401	27.803,3986	15.075,9601	29.088,2176	43.651,0275
Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati	18.608,8195	6.789,0745	14.232,9751	8.444,1385	6.687,8810
Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati in presenza di spese per lavoro dipendente	-5.059,4333	-	-	-	-
Numero complessivo di veicoli rimorchiati oltre quelli costituenti il complesso	-	5.896,1606	-	-	-
Numero complessivo di veicoli isolati fino a 3,5 tonnellate (PTT)	-	-	-8.786,6989	-	-
Numero complessivo di complessi di veicoli	-	7.034,3338	-	4.067,2737	-

- Le variabili contabili vanno espresse in euro.

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

COEFFICIENTI DELLE FUNZIONI DI RICAVO

TG68U

CORRETTIVI TERRITORIALI	CLUSTER 11	CLUSTER 12	CLUSTER 13	CLUSTER 14	CLUSTER 15
Correttivo da applicare al coefficiente del Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati <i>Gruppo 3 della territorialità del comparto del trasporto e del movimento delle merci – Aree con notevole diffusione di attività di trasporto, alto benessere e tessuto produttivo fortemente industrializzato</i>	4.856,4754	6.606,6122	-	-	-
Correttivo da applicare al coefficiente del Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati <i>Gruppo 4 della territorialità del comparto del trasporto e del movimento delle merci – Aree con minor presenza di attività di trasporto in un contesto economico-produttivo di scarso sviluppo e scarsa modernizzazione</i>	-5.623,9623	-	-	-3.160,1325	-

- Le variabili contabili vanno espresse in euro.

COEFFICIENTI DELLE FUNZIONI DI RICAVO

TG68U

VARIABILI	CLUSTER 16	CLUSTER 17	CLUSTER 18	CLUSTER 19	CLUSTER 20
Spese per lavoro dipendente e per altre prestazioni diverse da lavoro dipendente	0,7517	0,8057	0,6535	1,1536	0,8826
Spese per acquisti di servizi	0,6028	0,5670	0,4483	0,6511	1,1184
Costo del venduto + Costo per la produzione di servizi - Costi per carburanti e lubrificanti	-	-	1,0916	-	1,0327
Costo del venduto + Costo per la produzione di servizi - Costi per carburanti e lubrificanti - Costi sostenuti per subvezione	1,0663	1,1777	-	0,9602	-
Costi per carburanti e lubrificanti	1,8848	1,4365	1,7914	2,0071	1,6428
Costo per carburanti e lubrificanti "quota fino a 10.000 euro di consumo unitario"	-	-	-	-	0,8565
Costo per carburanti e lubrificanti "quota fino a 15.000 euro di consumo unitario"	0,4628	0,5386	-	-	-
Costo per carburanti e lubrificanti "quota fino a 20.000 euro di consumo unitario"	-	-	0,7344	0,5340	-
Costi per carburanti e lubrificanti in presenza di spese per lavoro dipendente	-0,3596	-	-0,2410	-0,7695	-0,4177
Costi per RCA e assicurazione merce	4,8763	3,6966	2,6444	1,8209	3,4817
Costi per RCA e assicurazione merce in presenza di spese per lavoro dipendente	-	-	-	-	-1,1733
Costi sostenuti per subvezione	0,9653	1,1035	-	1,0430	-
Collaboratori dell'impresa familiare e coniuge dell'azienda coniugale e familiari diversi che prestano attività nell'impresa (numero normalizzato)	13.056,8876	29.251,5389	12.059,3452	27.473,9900	14.587,0791
Soci e associati in partecipazione (numero normalizzato)	20.214,7631	29.251,5389	14.914,0665	27.473,9900	18.123,4064
Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati	9.766,9893	6.129,2399	7.091,6250	8.821,6772	13.466,7037
Numero complessivo di veicoli rimorchiati oltre quelli costituenti il complesso	-	-	2.422,8066	3.188,7624	-
Numero complessivo di veicoli isolati fino a 3,5 tonnellate (PTI)	-	-	-	-	-10.683,3184
Numero complessivo di complessi di veicoli	-	-	3.436,1722	-	-
Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati per la tipologia di utenza "Spedizionieri o altri vettori"	-2.953,6510	-	-2.865,8118	-6.928,5835	-

- Le variabili contabili vanno espresse in euro.

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

COEFFICIENTI DELLE FUNZIONI DI RICAVO

TG68U

CORRETTIVI TERRITORIALI	CLUSTER 16	CLUSTER 17	CLUSTER 18	CLUSTER 19	CLUSTER 20
Correttivo da applicare al coefficiente del Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati <i>Gruppo 3 della territorialità del comparto del trasporto e del movimento delle merci – Aree con notevole diffusione di attività di trasporto, alto benessere e tessuto produttivo fortemente industrializzato</i>	4.321,0991	4.647,6764	3.506,3720	-	2.596,3880
Correttivo da applicare al coefficiente del Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati <i>Gruppo 4 della territorialità del comparto del trasporto e del movimento delle merci – Aree con minor presenza di attività di trasporto in un contesto economico-produttivo di scarso sviluppo e scarsa modernizzazione</i>	-5.933,8406	-	-4.147,7017	-	-

- Le variabili contabili vanno espresse in euro.

COEFFICIENTI DELLE FUNZIONI DI RICAVO

TG68U

VARIABILI	CLUSTER 21	CLUSTER 22	CLUSTER 23	CLUSTER 24	CLUSTER 25
Spese per lavoro dipendente e per altre prestazioni diverse da lavoro dipendente	0,9442	1,4782	0,7247	1,2277	0,7920
Spese per acquisti di servizi	0,5121	0,7034	0,4059	0,5601	0,3615
Costo del venduto + Costo per la produzione di servizi - Costi per carburanti e lubrificanti	-	-	0,5876	-	-
Costo del venduto + Costo per la produzione di servizi - Costi per carburanti e lubrificanti - Costi sostenuti per subvezione	0,9644	0,6222	-	1,0686	0,6809
Costi per carburanti e lubrificanti	1,9448	1,0218	2,0387	1,7148	1,4794
Costo per carburanti e lubrificanti "quota fino a 15.000 euro di consumo unitario"	0,9219	0,5634	1,0280	0,3899	-
Costo per carburanti e lubrificanti "quota fino a 25.000 euro di consumo unitario"	-	-	-	-	0,4693
Costi per carburanti e lubrificanti in presenza di spese per lavoro dipendente	-0,4468	-	-0,4418	-0,6368	-0,2208
Costi per RCA e assicurazione merce	3,7615	3,1135	4,2730	3,6499	2,2316
Costi per RCA e assicurazione merce in presenza di spese per lavoro dipendente	-1,8252	-	-	-	-
Costi sostenuti per subvezione	1,0477	1,0200	-	1,1631	1,3992
Collaboratori dell'impresa familiare e coniuge dell'azienda coniugale e familiari diversi che prestano attività nell'impresa (numero normalizzato)	19.034,0569	26.183,2718	15.752,6614	23.388,6820	29.216,0748
Soci e associati in partecipazione (numero normalizzato)	25.848,9439	26.183,2718	22.252,2920	23.388,6820	29.216,0748
Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati	7.043,2748	4.638,4637	6.274,4517	18.867,5576	17.855,7192
Numero complessivo di veicoli isolati fino a 3,5 tonnellate (PTI)	-	-	-	-	-12.504,3549
Numero complessivo di complessi di veicoli	1.660,0506	-	-	-	6.319,5711
Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati per la tipologia di utenza "Spedizionieri o altri vettori"	-1.904,5887	-	-	-4.812,4370	-

- Le variabili contabili vanno espresse in euro.

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

COEFFICIENTI DELLE FUNZIONI DI RICAVO

TG68U

CORRETTIVI TERRITORIALI	CLUSTER 21	CLUSTER 22	CLUSTER 23	CLUSTER 24	CLUSTER 25
Correttivo da applicare al coefficiente del Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati <i>Gruppo 3 della territorialità del comparto del trasporto e del movimento delle merci – Aree con notevole diffusione di attività di trasporto, alto benessere e tessuto produttivo fortemente industrializzato</i>	5.679,2485	-	3.823,7888	2.084,3453	9.996,4638
Correttivo da applicare al coefficiente del Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati <i>Gruppo 4 della territorialità del comparto del trasporto e del movimento delle merci – Aree con minor presenza di attività di trasporto in un contesto economico-produttivo di scarso sviluppo e scarsa modernizzazione</i>	-	-	-	-9.785,3141	-

- Le variabili contabili vanno espresse in euro.

COEFFICIENTI DELLE FUNZIONI DI RICAVO

TG68U

VARIABILI	CLUSTER 26	CLUSTER 27	CLUSTER 28	CLUSTER 29	CLUSTER 30
Spese per lavoro dipendente e per altre prestazioni diverse da lavoro dipendente	0,3837	1,1544	1,2024	0,9138	0,8389
Spese per acquisti di servizi	0,3617	1,0212	0,6927	0,4289	0,6354
Costo del venduto + Costo per la produzione di servizi - Costi per carburanti e lubrificanti	0,7946	-	1,0001	-	0,9337
Costo del venduto + Costo per la produzione di servizi - Costi per carburanti e lubrificanti - Costi sostenuti per subvezione	-	1,0885	-	1,0795	-
Costi per carburanti e lubrificanti	2,3360	1,5824	1,6979	1,9217	1,7132
Costo per carburanti e lubrificanti "quota fino a 2.000 euro di consumo unitario"	-	1,9088	-	-	-
Costo per carburanti e lubrificanti "quota fino a 15.000 euro di consumo unitario"	0,8589	-	1,2653	0,5891	-
Costo per carburanti e lubrificanti "quota fino a 20.000 euro di consumo unitario"	-	-	-	-	0,5127
Costi per carburanti e lubrificanti in presenza di spese per lavoro dipendente	-0,2452	-	-0,4954	-0,3968	-0,2104
Costi per RCA e assicurazione merce	3,2993	2,6295	2,7110	3,1685	3,1037
Costi per RCA e assicurazione merce in presenza di spese per lavoro dipendente	-	-	-	-1,9261	-1,2715
Costi per materiale per l'imballaggio	-	1,7325	-	-	-
Costi per smontaggio e rimontaggio della mobilia / imballaggio e disimballaggio	-	0,3076	-	-	-
Costi sostenuti per subvezione	-	1,0662	-	0,9298	-
Collaboratori dell'impresa familiare e coniuge dell'azienda coniugale e familiari diversi che prestano attività nell'impresa (numero normalizzato)	10.137,1835	23.380,8205	29.071,1153	28.260,0202	12.730,2335
Soci e associati in partecipazione (numero normalizzato)	10.137,1835	23.380,8205	29.071,1153	28.260,0202	12.730,2335
Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati	6.642,7911	7.663,0472	11.736,0150	15.734,5095	9.616,6231
Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati in presenza di spese per lavoro dipendente	-	-1.912,5696	-	-	-
Numero complessivo di veicoli rimorchiati oltre quelli costituenti il complesso	4.429,7955	13.366,9674	2.567,2306	-	-
Numero complessivo di veicoli isolati fino a 3,5 tonnellate (PTT)	-5.062,4572	-	-	-	-
Numero complessivo di veicoli isolati oltre 3,5 a 6,1 tonnellate (PTT)	-4.843,0777	-	-	-	-
Numero complessivo di complessi di veicoli	3.588,9617	12.003,9648	-	5.926,3216	2.152,9160
Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati per la tipologia di utenza "Spedizionieri o altri vettori"	-	-	-	-5.258,3880	-

- Le variabili contabili vanno espresse in euro.

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

COEFFICIENTI DELLE FUNZIONI DI RICAVO

TG68U

CORRETTIVI TERRITORIALI	CLUSTER 26	CLUSTER 27	CLUSTER 28	CLUSTER 29	CLUSTER 30
Correttivo da applicare al coefficiente del Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati <i>Gruppo 3 della territorialità del comparto del trasporto e del movimento delle merci – Aree con notevole diffusione di attività di trasporto, alto benessere e tessuto produttivo fortemente industrializzato</i>	2.010,9521	1.712,2095	5.702,2803	-	-
Correttivo da applicare al coefficiente del Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati <i>Gruppo 4 della territorialità del comparto del trasporto e del movimento delle merci – Aree con minor presenza di attività di trasporto in un contesto economico-produttivo di scarso sviluppo e scarsa modernizzazione</i>	-	-4.331,5949	-7.314,0522	-	-5.727,1733

- Le variabili contabili vanno espresse in euro.

COEFFICIENTI DELLE FUNZIONI DI RICAVO

TG68U

VARIABILI	CLUSTER 31	CLUSTER 32	CLUSTER 33	CLUSTER 34	CLUSTER 35
Spese per lavoro dipendente e per altre prestazioni diverse da lavoro dipendente	1,0786	1,0216	1,1503	1,0537	1,2035
Spese per acquisti di servizi	0,7017	1,0081	0,8781	0,8514	0,6827
Costo del venduto + Costo per la produzione di servizi - Costi per carburanti e lubrificanti	-	1,1056	-	1,0895	1,0495
Costo del venduto + Costo per la produzione di servizi - Costi per carburanti e lubrificanti - Costi sostenuti per subvezione	1,0196	-	1,1635	-	-
Costi per carburanti e lubrificanti	1,7543	1,5405	0,9565	1,7308	1,1734
Costo per carburanti e lubrificanti "quota fino a 6.000 euro di consumo unitario"	-	1,2973	0,8402	-	-
Costo per carburanti e lubrificanti "quota fino a 9.000 euro di consumo unitario"	-	-	-	1,0425	-
Costi per carburanti e lubrificanti in presenza di spese per lavoro dipendente	-0,3601	-0,3561	-	-0,4834	-
Costi per RCA e assicurazione merce	4,8211	4,6263	2,5748	4,0582	3,2835
Costi per RCA e assicurazione merce in presenza di spese per lavoro dipendente	-2,3373	-1,7156	-	-1,2280	-
Costi sostenuti per subvezione	1,0691	-	1,0642	-	-
Collaboratori dell'impresa familiare e coniuge dell'azienda coniugale e familiari diversi che prestano attività nell'impresa (numero normalizzato)	25.816,7066	9.380,7582	28.411,8544	15.498,9826	37.848,0793
Soci e associati in partecipazione (numero normalizzato)	28.205,7207	14.666,5845	28.411,8544	15.498,9826	37.848,0793
Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati	19.762,1328	11.695,7766	3.411,1434	9.303,0073	5.864,5189
Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati in presenza di spese per lavoro dipendente	-	-	-	-3.117,9323	-
Numero complessivo di veicoli rimorchiati oltre quelli costituenti il complesso	4.628,3248	-	-	-	-
Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati per la tipologia di utenza "Spedizionieri o altri vettori"	-6.746,3906	-3.422,3176	-	-	-

- Le variabili contabili vanno espresse in euro.

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

COEFFICIENTI DELLE FUNZIONI DI RICAVO

TG68U

CORRETTIVI TERRITORIALI	CLUSTER 31	CLUSTER 32	CLUSTER 33	CLUSTER 34	CLUSTER 35
Correttivo da applicare al coefficiente del Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati <i>Gruppo 3 della territorialità del comparto del trasporto e del movimento delle merci – Aree con notevole diffusione di attività di trasporto, alto benessere e tessuto produttivo fortemente industrializzato</i>	3.183,7173	1.448,2841	-	2.364,4229	3.104,2089
Correttivo da applicare al coefficiente del Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati <i>Gruppo 4 della territorialità del comparto del trasporto e del movimento delle merci – Aree con minor presenza di attività di trasporto in un contesto economico-produttivo di scarso sviluppo e scarsa modernizzazione</i>	-12.861,1580	-6.889,0419	-	-6.088,3636	-

- Le variabili contabili vanno espresse in euro.

COEFFICIENTI DELLE FUNZIONI DI RICAVO

TG68U

VARIABILI	CLUSTER 36	CLUSTER 37	CLUSTER 38	CLUSTER 39
Spese per lavoro dipendente e per altre prestazioni diverse da lavoro dipendente	0,9853	1,3601	1,3462	1,3234
Spese per acquisti di servizi	0,4449	0,6367	0,6786	0,9380
Costo del venduto + Costo per la produzione di servizi - Costi per carburanti e lubrificanti - Costi sostenuti per subvezione	0,9330	0,9838	0,9756	1,1501
Costi per carburanti e lubrificanti	1,4961	1,2139	1,2079	1,2325
Costo per carburanti e lubrificanti "quota fino a 15.000 euro di consumo unitario"	-	-	0,4493	-
Costo per carburanti e lubrificanti "quota fino a 20.000 euro di consumo unitario"	0,9649	0,3818	-	-
Costi per carburanti e lubrificanti in presenza di spese per lavoro dipendente	-0,4042	-	-	-
Costi per RCA e assicurazione merce	4,2330	4,7518	1,8452	1,8359
Costi per RCA e assicurazione merce in presenza di spese per lavoro dipendente	-0,4882	-2,7544	-	-
Costi sostenuti per subvezione	1,0599	1,0315	1,0576	1,0822
Collaboratori dell'impresa familiare e coniuge dell'azienda coniugale e familiari diversi che prestano attività nell'impresa (numero normalizzato)	16.323,1773	38.716,0527	36.521,0583	30.136,7872
Soci e associati in partecipazione (numero normalizzato)	20.430,1999	38.716,0527	36.521,0583	30.136,7872
Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati	10.298,5136	6.613,2706	4.710,6227	6.190,5893
Numero complessivo di veicoli rimorchiati oltre quelli costituenti il complesso	-	1.867,4868	3.481,6411	-
Numero complessivo di veicoli isolati fino a 3,5 tonnellate (PTT)	-7.272,5575	-	-	-
Numero complessivo di veicoli isolati oltre 3,5 a 6,1 tonnellate (PTT)	-6.060,8060	-	-	-
Numero complessivo di veicoli isolati oltre 6,1 a 11,5 tonnellate (PTT)	-5.732,0901	-	-	-
Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati per la tipologia di utenza "Spedizionieri o altri vettori"	-2.851,3840	-3.797,8908	-4.058,4289	-

- Le variabili contabili vanno espresse in euro.

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

COEFFICIENTI DELLE FUNZIONI DI RICAVO

TG68U

CORRETTIVI TERRITORIALI	CLUSTER 36	CLUSTER 37	CLUSTER 38	CLUSTER 39
Correttivo da applicare al coefficiente del Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati <i>Gruppo 3 della territorialità del comparto del trasporto e del movimento delle merci – Aree con notevole diffusione di attività di trasporto, alto benessere e tessuto produttivo fortemente industrializzato</i>	5.662,2785	3.520,3210	-	7.158,4925
Correttivo da applicare al coefficiente del Numero complessivo di veicoli isolati, complessi di veicoli e trattori isolati <i>Gruppo 4 della territorialità del comparto del trasporto e del movimento delle merci – Aree con minor presenza di attività di trasporto in un contesto economico-produttivo di scarso sviluppo e scarsa modernizzazione</i>	-	-2.788,6334	-	-

- Le variabili contabili vanno espresse in euro.

ALLEGATO 4.B

VARIABILI DELL'ANALISI DISCRIMINANTE

QUADRO A: DEL MODELLO ALLEGATO ALLA DICHIARAZIONE

- 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 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 contratto di formazione e lavoro o a termine e lavoratori a domicilio
- Numero di collaboratori coordinati e continuativi che prestano attività prevalentemente nell'impresa
- Percentuale di lavoro prestato dai collaboratori dell'impresa familiare e coniuge dell'azienda coniugale
- Percentuale di lavoro prestato dai familiari diversi da quelli di cui al rigo precedente che prestano attività nell'impresa
- Percentuale di lavoro prestato dagli associati in partecipazione che apportano lavoro prevalentemente nell'impresa
- Percentuale di lavoro prestato dagli associati in partecipazione diversi da quelli di cui al rigo precedente
- Percentuale di lavoro prestato dai soci con occupazione prevalente nell'impresa
- Percentuale di lavoro prestato dai soci diversi da quelli di cui al rigo precedente
- Numero di amministratori non soci

QUADRO B DEL MODELLO ALLEGATO ALLA DICHIARAZIONE

- Strutture territoriali: Superfici dei locali adibiti ad uffici
- Strutture territoriali: Superfici dei locali adibiti a magazzini
- Strutture territoriali: Superfici dei locali adibiti a rimesse
- Strutture territoriali: Superfici dei locali adibiti alla manutenzione/riparazione dei veicoli

QUADRO D DEL MODELLO ALLEGATO ALLA DICHIARAZIONE

- Committenza: Extra U.E.
- Tipologia utenza - Privata: Privati
- Attività di autotrasporto (luogo di destinazione): Extra U.E.
- Numero di giornate retribuite relative agli autisti dipendenti
- Distanza percorsa durante l'anno dall'intero parco veicoli utilizzato
- Specializzazione di trasporto: Trasporti eccezionali
- Specializzazione di trasporto: Trasporti combinati
- Specializzazione di trasporto: Trazionismo
- Specializzazione di trasporto: Traslochi
- Merci trasportate: Animali vivi
- Merci trasportate: Agricole
- Merci trasportate: Alimentari
- Merci trasportate: Altre merci deperibili non alimentari
- Merci trasportate: Combustibili e lubrificanti
- Merci trasportate: Prodotti metallurgici
- Merci trasportate: Laterizi ed altri materiali da costruzione

- Merci trasportate: Ghiaia, sabbia ed altri materiali da cava
- Merci trasportate: Calcestruzzo
- Merci trasportate: Prodotti chimici
- Merci trasportate: Manufatti
- Merci trasportate: Collettame
- Merci trasportate: Rifiuti e/o residui destinati al riutilizzo
- Merci trasportate: Veicoli
- Merci trasportate: Valori
- Merci trasportate: Masserizie
- Merci trasportate: Per container
- Merci trasportate: Stampa (quotidiani, periodici, ecc.)
- Merci trasportate: Altro
- Costi specifici: Manutenzione
- Costi specifici: Carburanti e lubrificanti
- Costi specifici: RCA e assicurazione merce
- Costi specifici: Autostrade
- Costi specifici: Materiale per l'imballaggio
- Costi specifici: Smontaggio e rimontaggio della mobilia / Imballaggio e disimballaggio
- Costi specifici: Costi sostenuti per subvezione

QUADRO E DEL MODELLO ALLEGATO ALLA DICHIARAZIONE

- Veicoli isolati - Fino a 3,5 tonnellate (PTI): Numero complessivo
- Veicoli isolati - Fino a 3,5 tonnellate (PTI): di cui cassonati
- Veicoli isolati - Fino a 3,5 tonnellate (PTI): di cui centinati
- Veicoli isolati - Fino a 3,5 tonnellate (PTI): di cui furgonati
- Veicoli isolati - Fino a 3,5 tonnellate (PTI): di cui frigo
- Veicoli isolati - Fino a 3,5 tonnellate (PTI): di cui cisterne
- Veicoli isolati - Fino a 3,5 tonnellate (PTI): di cui portacontainer
- Veicoli isolati - Fino a 3,5 tonnellate (PTI): di cui ribaltabili
- Veicoli isolati - Fino a 3,5 tonnellate (PTI): di cui bisarche
- Veicoli isolati - Fino a 3,5 tonnellate (PTI): di cui betoniere
- Veicoli isolati - Oltre 3,5 a 6,1 tonnellate (PTI): Numero complessivo
- Veicoli isolati - Oltre 3,5 a 6,1 tonnellate (PTI): di cui cassonati
- Veicoli isolati - Oltre 3,5 a 6,1 tonnellate (PTI): di cui centinati
- Veicoli isolati - Oltre 3,5 a 6,1 tonnellate (PTI): di cui furgonati
- Veicoli isolati - Oltre 3,5 a 6,1 tonnellate (PTI): di cui frigo
- Veicoli isolati - Oltre 3,5 a 6,1 tonnellate (PTI): di cui cisterne
- Veicoli isolati - Oltre 3,5 a 6,1 tonnellate (PTI): di cui portacontainer
- Veicoli isolati - Oltre 3,5 a 6,1 tonnellate (PTI): di cui ribaltabili
- Veicoli isolati - Oltre 3,5 a 6,1 tonnellate (PTI): di cui bisarche
- Veicoli isolati - Oltre 3,5 a 6,1 tonnellate (PTI): di cui betoniere
- Veicoli isolati - Oltre 6,1 a 11,5 tonnellate (PTI): Numero complessivo
- Veicoli isolati - Oltre 6,1 a 11,5 tonnellate (PTI): di cui cassonati
- Veicoli isolati - Oltre 6,1 a 11,5 tonnellate (PTI): di cui centinati
- Veicoli isolati - Oltre 6,1 a 11,5 tonnellate (PTI): di cui furgonati
- Veicoli isolati - Oltre 6,1 a 11,5 tonnellate (PTI): di cui frigo

- Veicoli isolati - Oltre 6,1 a 11,5 tonnellate (PTT): di cui cisterne
- Veicoli isolati - Oltre 6,1 a 11,5 tonnellate (PTT): di cui portacontainer
- Veicoli isolati - Oltre 6,1 a 11,5 tonnellate (PTT): di cui ribaltabili
- Veicoli isolati - Oltre 6,1 a 11,5 tonnellate (PTT): di cui bisarche
- Veicoli isolati - Oltre 6,1 a 11,5 tonnellate (PTT): di cui betoniere
- Veicoli isolati - Oltre 11,5 tonnellate (PTT): Numero complessivo
- Veicoli isolati - Oltre 11,5 tonnellate (PTT): di cui cassonati
- Veicoli isolati - Oltre 11,5 tonnellate (PTT): di cui centinati
- Veicoli isolati - Oltre 11,5 tonnellate (PTT): di cui furgonati
- Veicoli isolati - Oltre 11,5 tonnellate (PTT): di cui frigo
- Veicoli isolati - Oltre 11,5 tonnellate (PTT): di cui cisterne
- Veicoli isolati - Oltre 11,5 tonnellate (PTT): di cui portacontainer
- Veicoli isolati - Oltre 11,5 tonnellate (PTT): di cui ribaltabili
- Veicoli isolati - Oltre 11,5 tonnellate (PTT): di cui bisarche
- Veicoli isolati - Oltre 11,5 tonnellate (PTT): di cui betoniere
- Complessi di veicoli - Autotreni: Numero complessivo
- Complessi di veicoli - Autotreni: di cui cassonati
- Complessi di veicoli - Autotreni: di cui centinati
- Complessi di veicoli - Autotreni: di cui furgonati
- Complessi di veicoli - Autotreni: di cui frigo
- Complessi di veicoli - Autotreni: di cui cisterne
- Complessi di veicoli - Autotreni: di cui portacontainer
- Complessi di veicoli - Autotreni: di cui ribaltabili
- Complessi di veicoli - Autotreni: di cui bisarche
- Complessi di veicoli - Autotreni: di cui betoniere
- Complessi di veicoli - Autoarticolati: Numero complessivo
- Complessi di veicoli - Autoarticolati: di cui cassonati
- Complessi di veicoli - Autoarticolati: di cui centinati
- Complessi di veicoli - Autoarticolati: di cui furgonati
- Complessi di veicoli - Autoarticolati: di cui frigo
- Complessi di veicoli - Autoarticolati: di cui cisterne
- Complessi di veicoli - Autoarticolati: di cui portacontainer
- Complessi di veicoli - Autoarticolati: di cui ribaltabili
- Complessi di veicoli - Autoarticolati: di cui bisarche
- Complessi di veicoli - Autoarticolati: di cui betoniere
- Veicoli rimorchiati oltre quelli costituenti il complesso - Rimorchi : Numero complessivo
- Veicoli rimorchiati oltre quelli costituenti il complesso - Rimorchi : di cui cassonati
- Veicoli rimorchiati oltre quelli costituenti il complesso - Rimorchi : di cui centinati
- Veicoli rimorchiati oltre quelli costituenti il complesso - Rimorchi : di cui furgonati
- Veicoli rimorchiati oltre quelli costituenti il complesso - Rimorchi : di cui frigo
- Veicoli rimorchiati oltre quelli costituenti il complesso - Rimorchi : di cui cisterne
- Veicoli rimorchiati oltre quelli costituenti il complesso - Rimorchi : di cui portacontainer
- Veicoli rimorchiati oltre quelli costituenti il complesso - Rimorchi : di cui ribaltabili
- Veicoli rimorchiati oltre quelli costituenti il complesso - Rimorchi : di cui bisarche
- Veicoli rimorchiati oltre quelli costituenti il complesso - Rimorchi : di cui betoniere
- Veicoli rimorchiati oltre quelli costituenti il complesso - Semirimorchi : Numero complessivo

- Veicoli rimorchiati oltre quelli costituenti il complesso - Semirimorchi : di cui cassonati
- Veicoli rimorchiati oltre quelli costituenti il complesso - Semirimorchi : di cui centinati
- Veicoli rimorchiati oltre quelli costituenti il complesso - Semirimorchi : di cui furgonati
- Veicoli rimorchiati oltre quelli costituenti il complesso - Semirimorchi : di cui frigo
- Veicoli rimorchiati oltre quelli costituenti il complesso - Semirimorchi : di cui cisterne
- Veicoli rimorchiati oltre quelli costituenti il complesso - Semirimorchi : di cui portacontainer
- Veicoli rimorchiati oltre quelli costituenti il complesso - Semirimorchi : di cui ribaltabili
- Veicoli rimorchiati oltre quelli costituenti il complesso - Semirimorchi : di cui bisarche
- Veicoli rimorchiati oltre quelli costituenti il complesso - Semirimorchi : di cui betoniere
- Trattori isolati (oltre quelli costituenti il complesso): Numero complessivo