

# ALLEGATO 5

---

NOTA TECNICA E METODOLOGICA

EVOLUZIONE

STUDIO DI SETTORE TG72B

## 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 SG72B.

Oggetto dello studio sono le attività economiche rispondenti ai codici ATECOFIN 2004:

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

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

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

L'evoluzione dello studio di settore è stata condotta analizzando i modelli per la comunicazione dei dati rilevanti ai fini dell'applicazione dello Studio di Settore per il periodo d'imposta 2003, completati con ulteriori informazioni contenute nel questionario ESG72B inviato ai contribuenti per l'evoluzione dello studio in oggetto.

I contribuenti interessati sono risultati pari a 5.617.

Il numero dei soggetti i cui modelli sono stati completati con le informazioni contenute nei relativi questionari è stato pari a 4.186.

Sui 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 712 posizioni.

I principali motivi di scarto sono stati:

- ricavi dichiarati maggiori di 5.164.569 euro;
- quadro F del modello (elementi contabili) non compilato;
- presenza di attività secondarie con un'incidenza sui ricavi complessivi superiore al 20%;
- errata compilazione delle percentuali relative alla tipologia di attività (quadro D del questionario);
- errata compilazione delle percentuali relative alla tipologia di clientela (quadro D del questionario);
- errata compilazione delle percentuali relative al trasporto regolare (quadro D del modello);
- incongruenze fra i dati strutturali e i dati contabili contenuti nel modello.

A seguito degli scarti effettuati, il numero dei modelli oggetto delle successive analisi è risultato pari a 3.474.

---

### 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*<sup>1</sup>;
- un procedimento di *Cluster Analysis*<sup>2</sup>.

---

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

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, alle diverse tipologie dell'attività, etc.; tale caratterizzazione è possibile solo utilizzando le informazioni relative alle strutture operative, al mercato di riferimento 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 dieci gruppi omogenei di imprese.

---

## DESCRIZIONE DEI GRUPPI OMOGENEI

---

Gli operatori del settore sono stati suddivisi in base ai seguenti criteri di classificazione:

- specializzazione per tipologia di attività: trasporto pubblico di linea (cluster 6, 9 e 10), trasporto regolare specializzato (cluster 1), servizio di noleggio con conducente (NCC) di autobus (cluster 3 e 7), servizio di noleggio con conducente (NCC) di autovetture (cluster 8), trasporto a mezzo di impianti a fune (cluster 5). D'altro canto si rileva la presenza di due gruppi che si caratterizzano per l'erogazione del servizio di noleggio con conducente (NCC) insieme a quello di trasporto pubblico di linea (cluster 2 e 4);
- nell'ambito del trasporto pubblico di linea l'area di svolgimento dell'attività ha consentito di distinguere le imprese che effettuano prevalentemente percorsi urbani e/o suburbani (cluster 10) da quelle focalizzate sui percorsi interurbani (cluster 6 e 9);
- il fattore dimensionale, infine, ha consentito di individuare, nell'ambito di alcune specializzazioni, imprese maggiormente strutturate principalmente in termini di addetti e di veicoli (cluster 3, 4 e 9)

Nelle successive descrizioni dei cluster emersi dall'analisi, salvo segnalazione contraria, l'indicazione di valori numerici riguarda valori medi.

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

### **CLUSTER 1 – TRASPORTO REGOLARE SPECIALIZZATO**

#### **NUMEROSITÀ: 450**

Per le imprese del cluster il 92% dei ricavi deriva dal trasporto regolare specializzato (trasporto di gruppi precostituiti formati da studenti, maestranze, disabili, ecc.). In particolare si tratta di servizi erogati principalmente a favore di una clientela formata da scuole e istituzioni religiose (69% dei ricavi) e su percorsi effettuati prevalentemente in ambito urbano e/o suburbano (77% dei ricavi derivanti dal trasporto regolare).

Nelle imprese del cluster, prevalentemente ditte individuali (79% dei casi), sono occupati 2-3 addetti. Per quanto riguarda i veicoli, si riscontra la presenza di minibus (2 nel 56% dei casi), autobus (2-3 nel 25% dei casi), pullman granturismo (2 nel 20% dei casi) e autovetture (1-2 nel 57% dei casi).

---

<sup>2</sup> 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.

## **CLUSTER 2 – NOLEGGIO CON CONDUCENTE E TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA**

### **NUMEROSITÀ: 215**

Il cluster raggruppa imprese che effettuano principalmente trasporto pubblico locale (53% dei ricavi) e servizio di noleggio con conducente di autobus (24%); per il 16% dei soggetti il 48% dei ricavi deriva dal trasporto pubblico interregionale e internazionale.

Il trasporto regolare è effettuato prevalentemente in ambito urbano e/o suburbano (63% dei ricavi derivanti dal trasporto regolare).

La clientela è formata in prevalenza da scuole e istituzioni religiose (24% dei ricavi), agenzie di viaggio e/o tour operator (14%) e altre imprese private (24%).

Nelle imprese del cluster, distribuite quasi equamente tra ditte individuali (53% dei casi) e società (47%), si rileva la presenza di 4 addetti. Per quanto riguarda i veicoli, i soggetti in esame dispongono di autobus (3 nel 67% dei casi), pullman granturismo (2 nel 67% dei casi) e minibus (1-2 nel 48% dei casi). Due di tali mezzi sono autorizzati per il servizio di noleggio con conducente (NCC). Nel 67% dei casi, inoltre, dispongono di 2 autovetture.

## **CLUSTER 3 – SERVIZI DI NOLEGGIO CON CONDUCENTE EROGATI DA IMPRESE DI GRANDI DIMENSIONI**

### **NUMEROSITÀ: 415**

Le imprese del cluster, che risultano maggiormente strutturate rispetto a quelle del cluster 7, effettuano il servizio di noleggio con conducente di autobus (71% dei ricavi) per una clientela formata prevalentemente da agenzie di viaggio e/o tour operator (28% dei ricavi), scuole e istituzioni religiose (28%) e altre imprese private (21%).

Nelle imprese del cluster, prevalentemente società (48% di persone e 22% di capitali), si rilevano 7-8 addetti di cui 5 dipendenti. Gli spazi destinati allo svolgimento dell'attività sono costituiti principalmente da rimesse (308 mq) e uffici (32 mq).

Coerentemente con le maggiori dimensioni che caratterizzano il cluster, anche i costi di trazione (carburante, lubrificanti, pneumatici) sono più elevati della media.

Il parco veicoli è composto da 5 pullman granturismo, 2 autovetture e, nel 65% dei casi, 2 minibus.

## **CLUSTER 4 – SERVIZI DI NOLEGGIO CON CONDUCENTE E TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA EROGATI DA IMPRESE DI GRANDI DIMENSIONI**

### **NUMEROSITÀ: 121**

Il cluster raggruppa imprese di grandi dimensioni che effettuano in prevalenza servizi di noleggio con conducente di autobus (37% dei ricavi) e di trasporto pubblico locale (34%); per il 27% dei soggetti che formano il cluster, il 41% dei ricavi deriva dal trasporto pubblico interregionale e internazionale.

Il trasporto regolare è effettuato prevalentemente in ambito interurbano (49% dei ricavi derivanti dal trasporto regolare).

La clientela è formata in prevalenza da agenzie di viaggio e/o tour operator (26% dei ricavi), scuole e istituzioni religiose (24%) e altre imprese private (20%).

Nelle imprese del cluster, quasi esclusivamente società (55% di capitali e 33% di persone), sono occupati 23 addetti di cui 17 dipendenti. Gli spazi destinati allo svolgimento dell'attività comprendono rimesse (673 mq), uffici (80 mq) e, nel 48% dei casi, locali destinati alla manutenzione (212 mq).

Coerentemente con le maggiori dimensioni che caratterizzano il cluster, anche i costi di trazione (carburante, lubrificanti, pneumatici) sono molto più elevati della media.

Per quanto riguarda i veicoli, le imprese del cluster dispongono di 7 pullman granturismo, 11 autobus e, nel 68% dei casi, 4 minibus. Di tali mezzi 9-10 sono autorizzati per il servizio di noleggio con conducente (NCC). Inoltre si rileva la presenza di 3 autovetture di cui 2 autorizzate per il servizio di noleggio con conducente (NCC).

## **CLUSTER 5 – TRASPORTO A MEZZO DI IMPIANTI A FUNE**

### **NUMEROSITÀ: 95**

Al cluster appartengono imprese che effettuano servizi di trasporto a mezzo di impianti a fune (98% dei ricavi). Si tratta quasi esclusivamente di società (56% di capitali e 34% di persone) in cui si rilevano 11 addetti di cui 4 dipendenti.

Per quanto riguarda gli impianti, le imprese in esame sono dotate di scivvie/manovie (3 nel 71% dei casi con una portata complessiva di circa 1.400 persone/ora), impianti ad agganciamento fisso (1 nel 39% dei casi con una portata complessiva di circa 1.800 persone/ora), funivie (1 nel 16% dei casi con una portata complessiva di circa 700 persone/ora) e impianti ad agganciamento automatico (1 nel 13% dei casi con una portata complessiva di oltre 3.000 persone/ora).

Il 65% dei soggetti dispone di sistemi elettronici di biglietteria e controllo accessi e, per il 35% dei soggetti, il 68% dei ricavi deriva dall'adesione a unioni tariffarie.

## **CLUSTER 6 – TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA IN AMBITO PREVALENTEMENTE INTERURBANO**

### **NUMEROSITÀ: 168**

Il cluster raggruppa imprese che effettuano trasporto pubblico locale (80% dei ricavi) e, in misura residuale, servizi di noleggio con conducente di autobus (19% dei ricavi per il 64% dei soggetti).

Il trasporto regolare è effettuato prevalentemente in ambito interurbano (68% dei ricavi derivanti dal trasporto regolare).

Nelle imprese del cluster, prevalentemente società (41% di persone e 27% di capitali), si rileva la presenza di 8 addetti di cui 6 dipendenti.

Il parco veicoli è costituito da 6 autobus.

## **CLUSTER 7 – NOLEGGIO CON CONDUCENTE**

### **NUMEROSITÀ: 859**

Al cluster appartengono imprese che effettuano servizi di noleggio con conducente di autobus (91% dei ricavi) per una clientela formata prevalentemente da agenzie di viaggio e/o tour operator (31% dei ricavi), scuole e istituzioni religiose (21%) e altre imprese private (23%).

Nelle imprese del cluster, equamente distribuite tra società (38% di persone e 13% di capitali) e ditte individuali (49%), si rilevano 3 addetti.

Il parco veicoli delle imprese in esame è composto da 2 pullman granturismo.

## **CLUSTER 8 – NOLEGGIO CON CONDUCENTE DI AUTOVETTURE**

### **NUMEROSITÀ: 921**

Il cluster raggruppa le imprese che effettuano servizi di noleggio con conducente (NCC) di autovetture (97% dei ricavi).

Nelle imprese del cluster, quasi esclusivamente ditte individuali (90% dei casi), trovano occupazione 1-2 addetti.

Per quanto riguarda i veicoli, le imprese del cluster sono dotate di 1-2 autovetture.

## **CLUSTER 9 – SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA (IN AMBITO PREVALENTEMENTE INTERURBANO) EROGATI DA IMPRESE DI GRANDI DIMENSIONI**

### **NUMEROSITÀ: 94**

Il cluster raggruppa imprese di grandi dimensioni che effettuano trasporto pubblico locale (82% dei ricavi) e, in misura residuale, servizi di noleggio con conducente di autobus (12% dei ricavi per il 63% dei soggetti); per il 15% dei soggetti, inoltre, il 40% dei ricavi deriva dal trasporto pubblico interregionale e internazionale.

Il trasporto regolare è effettuato prevalentemente in ambito interurbano (65% dei ricavi derivanti dal trasporto regolare).

Nelle imprese del cluster, quasi esclusivamente società (70% di capitali e 22% di persone), si rilevano 31 addetti di cui 26 dipendenti. Gli spazi destinati allo svolgimento dell'attività comprendono rimesse (762 mq), uffici (86 mq) e, nel 52% dei casi, locali destinati alla manutenzione (287 mq).

Coerentemente con le maggiori dimensioni che caratterizzano il cluster, anche i costi di trazione (carburante, lubrificanti, pneumatici) sono molto più elevati della media.

Per quanto riguarda i veicoli, le imprese del cluster dispongono di 20 autobus e 3 pullman granturismo.

## **CLUSTER 10 – TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA IN AMBITO URBANO E/O SUBURBANO**

### **NUMEROSITÀ: 121**

Il cluster raggruppa imprese che effettuano trasporto pubblico locale (94% dei ricavi). In particolare si tratta di soggetti che operano quasi esclusivamente in ambito urbano e/o suburbano (97% dei ricavi derivanti dal trasporto regolare).

Nelle imprese del cluster, distribuite quasi equamente tra società (32% di persone e 15% di capitali) e ditte individuali (53%), si rilevano 4 addetti.

La dotazione di beni strumentali è costituita da 3 autobus.

---

## **DEFINIZIONE DELLA FUNZIONE DI RICAVO**

---

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

La stima della "funzione di ricavo" è stata effettuata individuando la relazione tra la somma del ricavo con gli altri proventi considerati ricavi<sup>4</sup> (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:

- (costo del venduto<sup>5</sup> + costo per la produzione di servizi) dichiarato negativo;
- costi e spese dichiarati nel quadro F del modello superiori alla somma tra ricavi e altri proventi considerati ricavi dichiarati.

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

- **valore aggiunto per addetto** = [ricavi + altri proventi considerati ricavi - costo del venduto - costo per la produzione di servizi - spese per acquisti di servizi]/(numero addetti<sup>6</sup> \* 1.000);

---

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Gli "altri proventi considerati ricavi" sono calcolati al netto degli altri proventi di cui all'art.53, comma 1, lettera d) del TUIR.

<sup>5</sup> Costo del venduto = Esistenze iniziali + acquisti di merci e materie prime – rimanenze finali.

<sup>6</sup> 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 (ditte individuali) 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;

- **incidenza percentuale dei costi e spese sui ricavi** = (costo del venduto + costo per la produzione di servizi + spese per acquisti di servizi) \* 100/(ricavi + altri proventi considerati ricavi);
- **resa chilometrica** = (ricavi + altri proventi considerati ricavi)/percorrenza chilometrica annua<sup>7</sup>.

Per ogni gruppo omogeneo, distintamente per imprese con e senza 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 il **valore aggiunto per addetto** sono stati scelti i seguenti intervalli:

- dal 3° al 19° ventile, per i cluster 1, 7;
- dal 3° ventile, per il cluster 2;
- dal 2° al 19° ventile, per i cluster 3, 6;
- dal 1° al 19° ventile, per il cluster 4;
- dal 1° ventile, per i cluster 5, 9;
- dal 5° al 19° ventile, per il cluster 8;
- dal 2° ventile, per il cluster 10.

Per l'**incidenza percentuale dei costi e spese sui ricavi** sono stati scelti i seguenti intervalli:

- fino al 19° ventile, per i cluster 1, 2, 3, 4, 6, 10;
- non sono stati effettuati tagli per i cluster 5, 9;
- fino al 18° ventile, per i cluster 7, 8.

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

- dal 2° al 19° ventile, per i cluster 1, 2, 3, 6, 7;
- dal 1° al 19° ventile, per il cluster 4;
- non sono stati effettuati tagli per il cluster 5;
- dal 3° al 19° ventile, per il cluster 8;
- dal 1° ventile, per i cluster 9, 10.

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

Per la determinazione della “funzione di ricavo” sono state utilizzate sia variabili contabili (quadro F del modello) 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.

---

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.

<sup>7</sup> Percorrenza chilometrica annua = Percorrenza chilometrica annua trasporto su gomma regolare + Percorrenza chilometrica annua trasporto su gomma non regolare o occasionale.

Nella definizione della “funzione di ricavo” si è tenuto conto anche delle possibili differenze di risultati economici legate al luogo di svolgimento dell’attività.

A tale scopo si sono utilizzati i risultati di uno studio relativo alla “territorialità generale a livello provinciale<sup>8</sup>”, che ha avuto come obiettivo la suddivisione del territorio nazionale in aree omogenee in rapporto al:

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

Nella definizione della funzione di ricavo le aree territoriali sono state rappresentate con un insieme di variabili dummy ed è stata analizzata la loro interazione con le variabili “Percorrenza chilometrica annua” e “Costi per Carburanti”. Tali variabili hanno prodotto, ove le differenze territoriali non fossero state colte completamente nella Cluster Analysis, valori correttivi da applicare, nella stima del ricavo di riferimento, ai coefficienti delle variabili “Percorrenza chilometrica annua” e “Costi per Carburanti”.

Nell’allegato 5.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 Discriminante<sup>9</sup>;
- la stima del ricavo di riferimento.

Nell’allegato 5.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”.

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 TG72B, 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.

---

<sup>8</sup> I criteri e le conclusioni dello studio sono riportati nell’apposito Decreto Ministeriale.

<sup>9</sup> 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 5.A

### COEFFICIENTI DELLE FUNZIONI DI RICAVO

TG72B

VARIABILI	CLUSTER 1	CLUSTER 2	CLUSTER 3	CLUSTER 4	CLUSTER 5
Costo del venduto + Costo per la produzione di servizi + Spese per acquisti di servizi – Costi per Carburanti	2,7115	-	-	0,9441	-
Costo del venduto + Costo per la produzione di servizi + Spese per acquisti di servizi – Costi per Carburanti – Costi per Acquisto di servizi di trasporto da terzi	-	1,7131	1,0367	-	-
Spese per lavoro dipendente e per altre prestazioni diverse da lavoro dipendente afferenti l'attività dell'impresa	0,7401	0,7856	1,0971	1,0107	-
Costo del venduto + Costo per la produzione di servizi + Spese per acquisti di servizi + Spese per lavoro dipendente e per altre prestazioni diverse da lavoro dipendente afferenti l'attività dell'impresa	-	-	-	-	1,9520
Collaboratori dell'impresa familiare e coniuge dell'azienda coniugale e familiari diversi (numero normalizzato)	15.826,7428	23.746,0510	16.789,6370	-	-
Soci e associati in partecipazione (numero normalizzato)	17.644,0351	23.746,0510	16.789,6370	-	-
Costi per Acquisto di servizi di trasporto da terzi	-	1,0718	1,2580	-	-
Costi per Carburanti	1,4451	1,1685	1,5340	2,0303	-
Costi per Carburanti “Quota fino a 7 mila euro”	-	-	-	-	-
Costi per Carburanti “Quota fino a 10 mila euro”	2,7376	-	-	-	-
Costi per Carburanti “Quota fino a 20 mila euro”	-	1,2973	-	-	-
Costi per Carburanti “Quota fino a 40 mila euro”	-	-	0,5374	-	-
Percorrenza chilometrica annua trasporto su gomma regolare	0,3505	0,3374	0,2251	0,1572	-
Percorrenza chilometrica annua trasporto su gomma non regolare o occasionale	0,3505	0,3795	0,2251	0,1679	-
Numero di autobus (urbani ed extra-urbani), pullman granturismo e minibus	2.738,8319	3.127,9964	5.883,9858	7.944,0748	-

- Le variabili contabili vanno espresse in euro.

## COEFFICIENTI DELLE FUNZIONI DI RICAVO

TG72B

<b>CORRETTIVI TERRITORIALI</b>	<b>CLUSTER 1</b>	<b>CLUSTER 2</b>	<b>CLUSTER 3</b>	<b>CLUSTER 4</b>	<b>CLUSTER 5</b>
Correttivo da applicare al coefficiente dei Costi per Carburanti <i>Gruppo 2 della territorialità generale a livello provinciale – Aree con livello di benessere non elevato, bassa scolarità, sistema economico locale poco sviluppato e basato prevalentemente su attività commerciali</i>				-0,4318	
Correttivo da applicare al coefficiente dei Costi per Carburanti <i>Gruppo 5 della territorialità generale a livello provinciale – Aree di marcata arretratezza economica, basso livello di benessere e scolarità poco sviluppata</i>				-0,4318	
Correttivo da applicare al coefficiente della Percorrenza chilometrica annua <i>Gruppo 2 della territorialità generale a livello provinciale – Aree con livello di benessere non elevato, bassa scolarità, sistema economico locale poco sviluppato e basato prevalentemente su attività commerciali</i>			-0,0506		
Correttivo da applicare al coefficiente della Percorrenza chilometrica annua <i>Gruppo 5 della territorialità generale a livello provinciale – Aree di marcata arretratezza economica, basso livello di benessere e scolarità poco sviluppata</i>			-0,0506		

- Le variabili contabili vanno espresse in euro.

## COEFFICIENTI DELLE FUNZIONI DI RICAVO

TG72B

VARIABILI	CLUSTER 6	CLUSTER 7	CLUSTER 8	CLUSTER 9	CLUSTER 10
Costo del venduto + Costo per la produzione di servizi + Spese per acquisti di servizi – Costi per Carburanti	1,0310	-	-	1,0190	1,0294
Costo del venduto + Costo per la produzione di servizi + Spese per acquisti di servizi – Costi per Carburanti – Costi per Acquisto di servizi di trasporto da terzi	-	1,4643	2,3581	-	-
Spese per lavoro dipendente e per altre prestazioni diverse da lavoro dipendente afferenti l'attività dell'impresa	0,9302	1,2142	1,1246	0,8572	0,6213
Costo del venduto + Costo per la produzione di servizi + Spese per acquisti di servizi + Spese per lavoro dipendente e per altre prestazioni diverse da lavoro dipendente afferenti l'attività dell'impresa	-	-	-	-	-
Collaboratori dell'impresa familiare e coniuge dell'azienda coniugale e familiari diversi (numero normalizzato)	27.088,1970	16.629,4832	10.266,6156	-	17.802,7336
Soci e associati in partecipazione (numero normalizzato)	27.088,1970	17.336,9068	10.266,6156	-	17.802,7336
Costi per Acquisto di servizi di trasporto da terzi	-	1,1323	1,0173	-	-
Costi per Carburanti	1,8692	1,2958	1,2985	1,5637	2,5203
Costi per Carburanti “Quota fino a 7 mila euro”	-	-	2,0554	-	-
Costi per Carburanti “Quota fino a 10 mila euro”	-	1,8596	-	-	-
Costi per Carburanti “Quota fino a 20 mila euro”	-	-	-	-	-
Costi per Carburanti “Quota fino a 40 mila euro”	-	-	-	-	-
Percorrenza chilometrica annua trasporto su gomma regolare	0,2323	0,2449	0,2802	0,3507	0,3854
Percorrenza chilometrica annua trasporto su gomma non regolare o occasionale	0,2522	0,2449	0,2802	0,3919	0,4636
Numero di autobus (urbani ed extra-urbani), pullman granturismo e minibus	5.045,5265	3.252,6069	5.211,3273	5.405,7479	4.433,5857

- Le variabili contabili vanno espresse in euro.

## COEFFICIENTI DELLE FUNZIONI DI RICAVO

TG72B

CORRETTIVI TERRITORIALI	CLUSTER 6	CLUSTER 7	CLUSTER 8	CLUSTER 9	CLUSTER 10
Correttivo da applicare al coefficiente dei Costi per Carburanti <i>Gruppo 2 della territorialità generale a livello provinciale – Aree con livello di benessere non elevato, bassa scolarità, sistema economico locale poco sviluppato e basato prevalentemente su attività commerciali</i>	-0,3266	-	-	-	-
Correttivo da applicare al coefficiente dei Costi per Carburanti <i>Gruppo 5 della territorialità generale a livello provinciale – Aree di marcata arretratezza economica, basso livello di benessere e scolarità poco sviluppata</i>	-0,3266	-	-	-	-
Correttivo da applicare al coefficiente della Percorrenza chilometrica annua <i>Gruppo 2 della territorialità generale a livello provinciale – Aree con livello di benessere non elevato, bassa scolarità, sistema economico locale poco sviluppato e basato prevalentemente su attività commerciali</i>	-	-0,0603	-	-	-
Correttivo da applicare al coefficiente della Percorrenza chilometrica annua <i>Gruppo 5 della territorialità generale a livello provinciale – Aree di marcata arretratezza economica, basso livello di benessere e scolarità poco sviluppata</i>	-	-0,0603	-	-	-

- Le variabili contabili vanno espresse in euro.

## ALLEGATO 5.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
- Numero di collaboratori coordinati e continuativi diversi da quelli di cui al rigo precedente
- Numero di collaboratori dell'impresa familiare e coniuge dell'azienda coniugale
- Numero di familiari diversi da quelli di cui al rigo precedente che prestano attività nell'impresa
- Numero di associati in partecipazione che apportano lavoro prevalentemente nell'impresa
- Numero di associati in partecipazione diversi da quelli di cui al rigo precedente
- Numero di soci con occupazione prevalente nell'impresa
- Numero di soci diversi da quelli di cui al rigo precedente
- Numero di amministratori non soci

#### QUADRO D DEL QUESTIONARIO:

- Trasporto su gomma regolare: Trasporto pubblico locale (locale e regionale)
- Trasporto su gomma regolare: Trasporto pubblico interregionale e internazionale
- Trasporto su gomma regolare: Trasporto regolare specializzato (trasporto di gruppi precostituiti formati da studenti, maestranze, disabili, ecc.)
- Trasporto su gomma non regolare o occasionale: Servizio di noleggio con conducente (NCC) di autobus
- Trasporto su gomma non regolare o occasionale: Servizi di noleggio con conducente (NCC) di autovetture
- Altri trasporti: Trasporto a mezzo impianti a fune
- Trasporto su gomma non regolare o occasionale: Autobus autorizzati per il servizio di noleggio con conducente (NCC) – Numero
- Trasporto su gomma non regolare o occasionale: Autovetture autorizzate per il servizio di noleggio con conducente (NCC) – Numero
- Tipologia di clientela: Scuole e istituzioni religiose
- Tipologia di clientela: Agenzie di viaggio e/o tour operator

#### QUADRO D DEL MODELLO ALLEGATO ALLA DICHIARAZIONE:

- Trasporti regolari: Urbani
- Trasporti regolari: Sub-urbani
- Trasporti regolari: Inter-urbani
- Trasporti regolari: Interregionali
- Trasporti regolari: Internazionali

#### QUADRO E DEL MODELLO ALLEGATO ALLA DICHIARAZIONE:

- Veicoli: Autobus urbani – Numero
- Veicoli: Autobus extra-urbani – Numero
- Veicoli: Pullman granturismo – Numero.