

I. R. E. S.

Istituto Ricerche Economico - Sociali

TORINO

**PROBLEMI E STRUMENTI DELLA POLITICA DEI TRASPORTI
A LIVELLO REGIONALE**

**Relazione presentata il 10 Aprile 1969
alla riunione dei Consiglieri Provinciali
del Piemonte**

I. R. E. S.

Istituto Ricerche Economico - Sociali

TORINO

PROBLEMI E STRUMENTI DELLA POLITICA DEI TRASPORTI

A LIVELLO REGIONALE

**Relazione presentata il 10 Aprile 1969
alla riunione dei Consiglieri Provinciali
del Piemonte**





PROBLEMI E STRUMENTI DELLA POLITICA DEI TRASPORTI A
LIVELLO REGIONALE

I N D I C E

0. Premessa
1. Quadro di riferimento generale relativo al problema dei trasporti
2. Legge cornice regionale
3. Il regime delle concessioni
4. La gestione dei servizi
 - 4.1. Indirizzi generali
 - 4.2. Indirizzi con riferimento all'area metropolitana
 - 4.3. Le forme di gestione pubblica da configurare
5. Interventi in assenza ed in attesa dell'Ente Regione

Appendice - Popolazione, traffico e dati economici delle imprese
di pubblico trasporto in Italia ed in Piemonte.



THE [illegible] OF [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

0. PREMESSA

L'individuazione di interventi nel settore dei servizi pubblici di trasporto interni alla regione deve necessariamente porsi nella prospettive dell'istituzione dell'Ente Regione. Questa prospettiva viene considerata come prossima e di tale portata che, ove gli interventi fossero determinati in assenza dell'Ente stesso, questi sarebbero messi in crisi quando fossero costituite le Regioni a statuto ordinario, poichè l'art. 117 della Costituzione riconosce all'Ente Regione compiti fondamentali in questo campo.

Sembra pertanto necessario, prima di individuare gli interventi opportuni e possibili nell'attuale situazione e sulla base della vigente legislazione, partire dalla configurazione degli ordinamenti e degli interventi che in presenza dell'Ente Regione risulterebbero possibili ed auspicabili in questo campo.

In questo quadro occorre:

- 1) individuare le caratteristiche che dovrà avere la legge cornice regionale concernente i trasporti;
- 2) considerare i due momenti in cui si articolano fundamentalmente gli interventi nel campo dei trasporti pubblici, ossia concessione, coordinamenti, erogazione di sussidi da una parte e, dall'altra, gestione di tutti o di parte dei servizi stessi;
- 3) determinare gli interventi in assenza ed in attesa dell'Ente Regione.

The first part of the document discusses the importance of maintaining accurate records. It emphasizes that proper record-keeping is essential for the efficient operation of any organization. The text outlines various methods for collecting and organizing data, including the use of standardized forms and regular audits. It also highlights the need for clear communication and collaboration among all staff members to ensure that information is shared and updated in a timely manner.

In addition, the document addresses the challenges of data management in a rapidly changing environment. It notes that as technology advances, the volume and complexity of data increase significantly. This requires organizations to invest in robust information systems and to provide ongoing training for their employees. The text also discusses the importance of data security and privacy, particularly in light of increasing regulatory requirements and public concern over data breaches.

Finally, the document concludes by reiterating the value of a well-maintained information system. It states that such a system not only improves operational efficiency but also provides a wealth of valuable insights into organizational performance. By leveraging this data, management can make more informed decisions and identify areas for improvement. The document ends with a call to action, encouraging all stakeholders to take responsibility for the accuracy and integrity of the organization's information.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO GENERALE RELATIVO AL PROBLEMA DEI TRASPORTI

E' noto come lo sviluppo di un sistema socio-economico territorialmente determinato si manifesti lungo le linee di una crescente specializzazione delle parti che costituiscono il sistema e di una crescente interrelazione fra le stesse. Di conseguenza, il territorio su cui insiste un sistema in sviluppo tende a differenziarsi internamente accogliendo, per zone diverse, diverse funzioni: funzioni abitative, a loro volta differenziate a seconda degli strati sociali; funzioni commerciali e d'affari internamente differenziate; funzioni industriali, differenziate tendenzialmente o/e per ampiezza di imprese o/e per specializzazione produttiva o/e per complementarità produttiva.

Fra gli elementi del sistema in corrispondenza con il crescere della differenziazione e con il crescere delle interrelazioni si intensificano le comunicazioni nelle due forme delle comunicazioni che comportano trasferimento (comunicazioni fisiche) e comunicazioni che non comportano trasferimento; un'area in sviluppo appare quindi come un sistema di comunicazioni in sviluppo e l'espansione di questo si presenta come effetto e condizione insieme dello sviluppo stesso.

All'interno del sistema a livelli di sviluppo diversi, a livelli tecnologici diversi, a seconda della struttura territoriale del sistema, oltrechè delle scelte operate, si danno degli insiemi diversi di mezzi e di reti di trasporto.

La prima distinzione è quella tra mezzi individuali e mezzi collettivi: lo sviluppo della motorizzazione individuale, se da una parte ha consentito una dispersione sul territorio di attività e di re-

THE HISTORY OF THE UNITED STATES OF AMERICA
BY CHARLES A. BEAUPRE

The history of the United States of America is a story of a people who have grown from a small group of settlers on a remote island to a great nation that has played a leading role in the world. The story begins with the first European settlers in 1492, who came to America in search of a new world. They found a land of vast resources and a people who were different from any they had ever seen. The settlers gradually established a society that was based on the principles of self-government and individual liberty. This society was the foundation of the United States of America.

The United States of America has a long and rich history. It has been a land of opportunity and a land of freedom. It has been a land where people have come from all over the world to seek a better life. The United States has been a land of progress and a land of innovation. It has been a land where people have made great contributions to the world. The United States has been a land of hope and a land of dreams. It has been a land where people have fought for justice and for the rights of all. The United States has been a land of peace and a land of harmony. It has been a land where people have lived together in unity and in love.

The United States of America is a land of many firsts. It was the first to declare its independence from Great Britain. It was the first to establish a federal government. It was the first to abolish slavery. It was the first to send a man to the moon. It was the first to develop the atomic bomb. It was the first to land a man on the moon. The United States has been a land of many achievements and a land of many heroes. It has been a land where people have made great sacrifices and a land where people have shown great courage. The United States has been a land of many challenges and a land of many triumphs. It has been a land where people have overcome great odds and a land where people have achieved great things. The United States has been a land of many dreams and a land of many hopes. It has been a land where people have believed in a better future and a land where people have fought for a better world.

sidenze aprendo la città ad un territorio più vasto, dall'altra ha contribuito a congestionare le città tradizionali, nuclei centrali del sistema territoriale in sviluppo, in quanto il loro ingombro rispetto alle persone trasportate è notevolmente superiore ai mezzi di trasporto collettivi.

Le città centrali quindi sono ricorse ad altri mezzi pubblici non di superficie, sotterranei e sopraelevati, hanno razionalizzato la struttura e la disciplina del traffico, hanno creato le autostrade interne, ma in generale gli interventi si rivelano continuamente al di sotto della domanda di traffico.

In particolare, oltre al problema della congestione dei nuclei centrali dei sistemi urbani, si sono delineati due altri ordini di problemi: i problemi della pendolarità di lavoro anche di lunga distanza e i problemi della crisi economica dei mezzi pubblici.

Il primo problema è connesso con quanto si è detto relativamente alla specializzazione territoriale che ha, come uno degli effetti, la separazione fra casa e lavoro: in rapporto con la dimensione del polo e della sua velocità di crescita aumenta la dimensione del flusso pendolare e del bacino in cui si produce. Il fenomeno della pendolarità si presenta secondo due modalità: la modalità della pendolarità permanente e la modalità della pendolarità temporanea. La prima modalità è quella che si determina quando l'onerosità dei viaggi di lavoro non è grave, la seconda è quella in cui l'onerosità, soprattutto in termini di tempo di viaggio, è grave per cui gli individui in un secondo momento tendono a trasferire la residenza o all'interno del polo o nelle sue vicinanze.

Il problema della pendolarità ha portato ad elaborare la nozione di bacino di pendolarità in cui si pone il problema delle

The first part of the document is a preface, written by the author, in which he explains the purpose and scope of the work. He states that the book is intended for those who are interested in the history of the United States, and who wish to know more about the people and events that have shaped the nation.

The second part of the document is a list of chapters, which are arranged in chronological order. The chapters cover the following topics:

- Chapter I: The Discovery of America
- Chapter II: The Early Settlements
- Chapter III: The Struggle for Independence
- Chapter IV: The Formation of the Constitution
- Chapter V: The Expansion of the Territory
- Chapter VI: The Civil War
- Chapter VII: The Reconstruction
- Chapter VIII: The Gilded Age
- Chapter IX: The Progressive Era
- Chapter X: The First World War
- Chapter XI: The Interwar Period
- Chapter XII: The Second World War
- Chapter XIII: The Post-War Period
- Chapter XIV: The Present Day

The third part of the document is the main body of the text, which is divided into sections corresponding to the chapters. Each section contains a detailed account of the events and people mentioned in the chapter. The author uses a clear and concise style, and provides a wealth of information and analysis. The book is well-illustrated with numerous photographs and maps, which help to bring the history to life.

The fourth part of the document is a bibliography, which lists the sources used by the author in writing the book. This includes a wide range of books, articles, and other materials, and provides a valuable resource for those who wish to explore the topics in more depth.

The fifth part of the document is an index, which allows the reader to find specific information quickly and easily. The index is comprehensive, and covers all the major topics and names mentioned in the book.

The sixth part of the document is a list of appendices, which contain additional information and documents. These include a list of presidents, a list of vice-presidents, and a list of the members of Congress. There are also several other documents, such as the Declaration of Independence and the Constitution, which are reproduced in full.

The seventh part of the document is a list of footnotes, which provide further details and references for the reader. These footnotes are placed at the end of each section, and are numbered to correspond to the text.

The eighth part of the document is a list of acknowledgments, in which the author expresses his gratitude to those who have helped him in the preparation of the book. This includes his family, his friends, and his colleagues.

The ninth part of the document is a list of references, which provides a list of the books and articles that the author has consulted in writing the book. This is a useful resource for those who wish to explore the topics in more depth.

The tenth part of the document is a list of illustrations, which includes a list of the photographs and maps that are included in the book. This is a useful resource for those who wish to see the visual elements of the book.

The eleventh part of the document is a list of errata, which lists any errors or omissions that the author has discovered. This is a useful resource for those who wish to report any errors or omissions.

The twelfth part of the document is a list of other works by the author, which provides a list of the books and articles that the author has written. This is a useful resource for those who wish to read more of the author's work.

The thirteenth part of the document is a list of other works on the same topic, which provides a list of the books and articles that the author has consulted in writing the book. This is a useful resource for those who wish to explore the topics in more depth.

The fourteenth part of the document is a list of other works on the same topic, which provides a list of the books and articles that the author has consulted in writing the book. This is a useful resource for those who wish to explore the topics in more depth.

The fifteenth part of the document is a list of other works on the same topic, which provides a list of the books and articles that the author has consulted in writing the book. This is a useful resource for those who wish to explore the topics in more depth.

reti di trasporto collettivo, particolarmente extraurbano, a servizio del bacino, con il connesso problema dei rapporti tra servizi collettivi extraurbani e servizi collettivi urbani.

I principali fattori della crisi dei trasporti collettivi possono essere così sintetizzati :

- 1) allungamento dei tempi di percorrenza a causa della congestione;
- 2) riduzione tendenziale degli utenti rispetto alla lunghezza delle linee in aree di bassa concentrazione insediativa e in cui si riduce l'uso promiscuo del mezzo per lavoro e per altro;
- 3) intensificazione delle punte di traffico che obbligano ad una maggior disponibilità di mezzi ed aumentano in questo modo i costi individuali.

Dal quadro descritto emerge :

- a) che la disciplina a livello nazionale del problema dei trasporti collettivi deve limitarsi a pochi punti essenziali particolarmente concernenti gli aspetti tecnico-funzionali riguardanti la sicurezza, lasciando le determinazioni più puntuali ad organi periferici in grado di meglio inserirsi nella realtà dei sistemi locali in forte trasformazione;
- b) la necessità della formazione di piani dei trasporti formulati a livello regionale, a livello di bacino di pendolarità, a livello di comuni, in connessione con i piani generali, particolarmente con i piani urbanistici;
- c) la necessità di costituire fondi per finanziare investimenti e sovvenzionare il trasporto collettivo, il quale presenta la situazione di crisi brevemente descritta.

La giustificazione di tali fondi, oltrechè dalla situazione descritta, si pone anche quando si consideri che le reti di trasporto devono essere valutate anche per la funzione pubblica di contribuire a strutturare un sistema territoriale.

The first part of the document discusses the importance of maintaining accurate records of all transactions. It emphasizes that proper record-keeping is essential for the success of any business and for the protection of the interests of all parties involved.

In the second part, the author outlines the various methods used to collect and analyze data. This includes the use of surveys, interviews, and focus groups to gather information from a wide range of sources. The analysis of this data is then used to identify trends and patterns that can be used to inform decision-making.

The third part of the document focuses on the implementation of the findings from the research. It discusses the various strategies and techniques used to put the research into practice, including the development of new products, the improvement of existing services, and the implementation of new marketing campaigns.

In the final part, the author discusses the future of the research and the potential for further exploration. It highlights the need for continued research and development in this area, and the importance of staying up-to-date with the latest trends and technologies in the field.

The document concludes with a summary of the key findings and a call to action for all parties involved. It emphasizes the need for continued collaboration and communication in order to achieve the best possible results.

2. LEGGE CORNICE REGIONALE

Com'è noto, il funzionamento delle Regioni è previsto che avvenga all'interno di quadri di riferimento legislativi che sono determinati, in conformità con il dettaglio costituzionale, dallo Stato. Per quanto concerne il dettato costituzionale che attribuisce alle Regioni la competenza in materia di trasporti e di navigazione lacuale, sostanzialmente la legge cornice dovrebbe contemplare che le attuali competenze dello Stato nella stessa materia passino all'Ente Regione, lasciando allo Stato la competenza per i servizi di lunga distanza.

Tali competenze riguardano essenzialmente la concessione e la disciplina dell'esercizio. La competenza che la legislazione vigente riconosce ai Comuni potrà essere opportunamente modificata.

La legge dovrebbe considerare anche le forme secondo cui gli enti locali possono esercitare direttamente linee di trasporto, isolatamente o in consorzio, e contemplare inoltre la possibilità di un Ente regionale per il coordinamento ed eventualmente anche per la gestione di linee di interesse regionale.

La legge inoltre potrebbe precisare che le reti di trasporto e le loro modalità di servizio siano determinati in rapporto ai piani urbanistici ai vari livelli, considerando i trasporti anche per la loro funzione di strutturare il territorio.

Le caratteristiche fondamentali che si ritiene opportuno siano riportate dalla legge cornice sono due:

- 1) che vengano attribuiti alla Regione i compiti dello Stato in questa materia;
- 2) che sia contemplata una gamma relativamente ampia di possibilità di interventi delle Regioni in tutti i campi del settore, lasciando poi alle singole Regioni la determinazione degli interventi stessi.

THE HISTORY OF THE

... of the ...
... of the ...
... of the ...
... of the ...
... of the ...
... of the ...
... of the ...
... of the ...
... of the ...
... of the ...

... of the ...
... of the ...
... of the ...
... of the ...
... of the ...
... of the ...
... of the ...
... of the ...
... of the ...
... of the ...

... of the ...
... of the ...
... of the ...
... of the ...
... of the ...
... of the ...
... of the ...
... of the ...
... of the ...
... of the ...

... of the ...

3. IL REGIME DELLE CONCESSIONI

L'esercizio dell'attività di pubblico trasporto è soggetto al regime delle concessioni.

Oggi le concessioni sono accordate dallo Stato, direttamente dal Ministero dei trasporti o attraverso gli Ispettorati compartmentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, oppure dai Comuni.

Le concessioni di tramvie sono di esclusiva competenza dello Stato.

Le concessioni per i servizi filoviari o automobilistici sono, di regola, assentite dal Sindaco, previa conforme deliberazione del Consiglio comunale, quando si tratta di linee che si svolgono interamente nell'ambito del territorio del comune.

Se si tratta di linee filoviarie od automobilistiche svolgentesi nel territorio di più comuni, o che colleghino un comune con il proprio scalo ferroviario o con un aeroporto vicino, la competenza della concessione è dello Stato.

Per le concessioni di autolinee interessanti il territorio di una sola provincia, l'Ispettorato compartimentale deve sentire il parere della Giunta provinciale.

Per le concessioni di autolinee che interferiscono comunque con i servizi pubblici di trasporti ed impianti fissi, gestiti o concessi dallo Stato, deve intervenire il preventivo assenso del Ministero dei trasporti.

Per i servizi sovvenzionati dallo Stato, le concessioni sono di competenza esclusiva del Ministero dei trasporti.

Le concessioni vengono accordate su domanda, opportunamente documentata, da parte delle imprese, previa valutazione dei pubblici interessi, esame delle interferenze con altri servizi

THE HISTORY OF THE UNITED STATES

The history of the United States is a story of growth and change. It begins with the first settlers who came to the shores of North America. These early pioneers, including the Pilgrims and the Puritans, established the first permanent English colonies. They faced many hardships, but their determination to build a new life in a new land laid the foundation for the nation that would follow.

As the colonies grew, they developed their own institutions and customs. They fought for their rights against the British, leading to the American Revolution. The Declaration of Independence in 1776 marked the birth of the United States as a sovereign nation. The struggle for independence was a long and difficult one, but the American people's desire for self-governance ultimately prevailed.

The new nation faced many challenges in its early years. It was a vast and diverse land, and the different regions often had conflicting interests. The struggle for a strong central government led to the adoption of the Constitution in 1787. This document established the framework for the federal government and the rights of the states.

The years following the Revolution were a time of rapid growth and expansion. The United States moved westward, settling new territories and states. The economy flourished, and the population increased. However, the nation also faced internal divisions and conflicts, such as the War of 1812 and the Nullification Crisis.

The mid-19th century was a period of great change and controversy. The issue of slavery became a central focus of national debate. The abolitionist movement gained momentum, and the Civil War broke out in 1861. This war was a turning point in American history, as it resulted in the preservation of the Union and the end of slavery.

The Reconstruction era that followed the Civil War was a time of rebuilding and reform. The federal government sought to integrate the newly freed African Americans into the nation's political and social life. However, this process was met with resistance and violence, leading to the rise of the Ku Klux Klan and the implementation of Jim Crow laws.

The late 19th and early 20th centuries were a time of industrialization and progress. The United States emerged as a major world power, with a strong economy and a growing military. The Progressive Era brought about significant reforms in government, education, and labor relations. However, the nation also faced the challenges of immigration and social inequality.

The 1920s and 1930s were a period of economic hardship and political turmoil. The Great Depression of the 1930s led to the implementation of New Deal policies, which transformed the role of the federal government in the economy. The United States entered World War II in 1941, and its victory over the Axis powers established it as a superpower.

The post-World War II era was a time of rapid growth and technological advancement. The United States became a leader in the space race and the development of nuclear energy. However, the Cold War with the Soviet Union brought about a period of tension and arms racing. The Vietnam War and the civil rights movement of the 1950s and 1960s were also significant events of this era.

The late 20th and early 21st centuries have been a time of continued change and challenge. The United States has faced the challenges of globalization, terrorism, and economic uncertainty. The 9/11 attacks in 2001 led to a major shift in foreign policy and national security. The 2008 financial crisis and the subsequent recovery have also shaped the nation's recent history.

As the United States continues to evolve, it remains a nation of great promise and potential. Its history is a testament to the power of the American dream and the resilience of the American people. The challenges of the future will undoubtedly arise, but the United States has a long and proud tradition of overcoming adversity and striving for a better future for all.

di trasporto, valutazione dei titoli di priorità e preferenziali delle aziende, comparazione con eventuali altre domande, tenendo in considerazione eventuali accordi tra imprese interessate. Prima della determinazione dell'autorità concedente vengono indette riunioni in cui sono rappresentati, in sede compartimentale, le Ferrovie dello Stato, le Camere di Commercio, gli Enti provinciali per il turismo, l'ANAS, le Associazioni di categoria e, ove si tratti di autolinee extraurbane, le Amministrazioni provinciali, oltre alle imprese esercenti linee nel territorio interessato dalla richiesta, per la salvaguardia dei diritti di precedenza concessionale.

L'effettivo funzionamento della concessione risulta essenzialmente diverso da quello che, con la veste formale descritta, si vorrebbe realizzare, perchè manca un piano organico e la concessione di nuove linee o la loro modificazione avviene per aggiustamenti delle reti esistenti, senza che si determini una revisione della struttura generale della rete che evidentemente si rende periodicamente necessaria per sistemi territoriali, come il Piemonte, sottoposti ad intensi dinamismi.

A questa situazione non ovvia l'azione del Comitato regionale coordinamento trasporti istituito con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 19.7.1946 n.39, ratificato con legge 5.1.1953 n.33, in quanto detto comitato si configura come luogo di incontro fra enti ministeriali interessati ai trasporti, con compiti che potrebbero richiamare l'esigenza di un piano per i trasporti, piano che, tuttavia, non è esplicitamente indicato e comunque non viene elaborato. Inoltre l'istituzione risulta mancante dei rappresentanti di altri Enti interessati, quali per esempio, gli enti locali.

Questo comitato, nelle regioni a statuto speciale, è stato integrato con membri designati dalla Regione ed è richiesto il suo

The first part of the document is a list of names and titles, including the names of the authors and the titles of their works. The names are arranged in a specific order, and the titles are listed below them. The text is written in a formal, serif font, and the overall appearance is that of a historical document or a book's title page.

The second part of the document is a list of names and titles, similar to the first part. The names are arranged in a specific order, and the titles are listed below them. The text is written in a formal, serif font, and the overall appearance is that of a historical document or a book's title page.

The third part of the document is a list of names and titles, similar to the first two parts. The names are arranged in a specific order, and the titles are listed below them. The text is written in a formal, serif font, and the overall appearance is that of a historical document or a book's title page.

The fourth part of the document is a list of names and titles, similar to the first three parts. The names are arranged in a specific order, and the titles are listed below them. The text is written in a formal, serif font, and the overall appearance is that of a historical document or a book's title page.

The fifth part of the document is a list of names and titles, similar to the first four parts. The names are arranged in a specific order, and the titles are listed below them. The text is written in a formal, serif font, and the overall appearance is that of a historical document or a book's title page.

The sixth part of the document is a list of names and titles, similar to the first five parts. The names are arranged in a specific order, and the titles are listed below them. The text is written in a formal, serif font, and the overall appearance is that of a historical document or a book's title page.

The seventh part of the document is a list of names and titles, similar to the first six parts. The names are arranged in a specific order, and the titles are listed below them. The text is written in a formal, serif font, and the overall appearance is that of a historical document or a book's title page.

The eighth part of the document is a list of names and titles, similar to the first seven parts. The names are arranged in a specific order, and the titles are listed below them. The text is written in a formal, serif font, and the overall appearance is that of a historical document or a book's title page.

The ninth part of the document is a list of names and titles, similar to the first eight parts. The names are arranged in a specific order, and the titles are listed below them. The text is written in a formal, serif font, and the overall appearance is that of a historical document or a book's title page.

The tenth part of the document is a list of names and titles, similar to the first nine parts. The names are arranged in a specific order, and the titles are listed below them. The text is written in a formal, serif font, and the overall appearance is that of a historical document or a book's title page.

parere per la concessione di nuove linee da parte della Regione stessa.

Il Comitato regionale coordinamento trasporti, così integrato, potrebbe svolgere le seguenti funzioni :

- 1) formulare il piano regionale dei trasporti;
- 2) esprimersi sulla sua attuazione e in particolare sulle concessioni di tutti i servizi e quindi sulle concessioni sia di competenza della Regione che di competenza dello Stato;
- 3) fornire il proprio parere sulle tariffe e sulle sovvenzioni delle linee.

In una struttura di pianificazione, a cui avvia il processo di pianificazione nazionale articolato a livello delle regioni, il compito che verrebbe a spettare a questo comitato, nell'ambito della pianificazione regionale, sarebbe fundamentalmente quello di provvedere ad un piano settoriale incardinato nel piano generale per la regione.

In particolare, poi, il piano dei trasporti dovrà essere coordinato con i piani urbanistici a più livelli.

Una seconda alternativa a livello regionale è quella di configurare un ente dei trasporti, costituito dalla Regione e con la partecipazione dei principali enti locali, avente i seguenti compiti :

- 1) formulare il piano settoriale dei trasporti nel quadro del piano regionale e dei piani per aree ecologiche;
- 2) fornire i pareri sulle concessioni di linee demandate alla Regione e sulle tariffe;
- 3) amministrare le sovvenzioni di esercizio per le linee di trasporto.

Quest'ultima funzione è opportuno che sia demandata ad un ente che abbia i compiti delineati più sopra, in quanto, allora, le sov



THE UNIVERSITY OF CHICAGO
DEPARTMENT OF HISTORY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PH.D. THESIS
SUBMITTED TO THE FACULTY OF THE DIVISION OF THE PHYSICAL SCIENCES
IN CANDIDACY FOR THE DEGREE OF DOCTOR OF PHILOSOPHY
DEPARTMENT OF HISTORY
BY
[Name]

CHICAGO, ILLINOIS
19[Year]

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
545 EAST DUBLUQUE STREET
CHICAGO, ILLINOIS 60607

ISBN [Number]

Copyright © [Year] by the University of Chicago
All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or by any information storage and retrieval system, without the prior written permission of the University of Chicago Press.

venzioni potranno essere erogate non in base ai risultati di bilancio delle imprese ma seguendo criteri che tengano anche conto delle funzioni delle linee e delle condizioni in cui il servizio si svolge.

Mentre il comitato regionale presenta, rispetto all'ente regionale, il vantaggio di coordinare, per la presenza dei rappresentanti degli organi ministeriali competenti, anche l'azione dello Stato nel campo dei trasporti, l'ente dei trasporti avrebbe un carattere di più efficiente funzionamento poichè presenterebbe una struttura permanente con una configurazione più precisa e stabile.

4. LA GESTIONE DEI SERVIZI

4.1. Indirizzi generali

La gestione dei servizi di trasporto collettivo è opportuno che sia configurata nella forma sia pubblica che privata. L'opportunità di mantenere la forma privata è suggerita da due motivi principali :

- 1) l'onere finanziario eccessivo che occorrerebbe affrontare nel caso si dovesse addivenire ad un passaggio alla gestione pubblica di tutte le linee e quindi di tutti i mezzi di trasporto collettivo;
- 2) esistono delle linee e dei servizi marginali che possono essere gestiti efficacemente solo con una conduzione di tipo artigianale, conduzione che scomparirebbe nel caso della gestione pubblica di questi servizi.

Il problema della coesistenza delle due forme di gestione sembra complicato dal fatto che tendono a diventare pubbliche le aziende private per le quali diventa grave il deficit di esercizio. Si assiste in generale ad un deterioramento della situazione aziendale sia sotto il profilo economico che sotto il profilo tecnico e quindi, quando l'azienda sotto tutti e due i profili è in condizione di non potersi più reggere, avviene che, per le esigenze di mantenere un servizio di trasporto collettivo, gli enti pubblici devono accollarsi l'onere del servizio.

Questo stato di cose sembra suggerire :

- a) che si configuri anche un piano di subentro, in modo che questo avvenga in condizioni migliori di quelle in cui si determina per la crisi delle aziende private;

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHYSICS DEPARTMENT

PHYSICS 311

PHYSICS 311

PHYSICS 311

PHYSICS 311

PHYSICS 311

PHYSICS 311

PHYSICS 311

b) che si disponga che le sovvenzioni siano determinate sulla base di criteri tecnico-economici senza riguardo al fatto che le gestioni siano pubbliche o private, nella direzione di trasformazione del servizio in modo da renderlo efficiente e il più possibile economico ed in base alla funzione del servizio; ad esempio, diverso è il rilievo pubblico di un servizio che abbia funzione turistica o funzione di trasporto di pendolari.

Nell'ambito del piano si dovrà tener conto dell'evoluzione che i servizi subiranno o dell'efficienza del sistema che si verrà a determinare, oltre che della disponibilità finanziaria degli enti pubblici, e potrà essere manovrato l'istituto della concessione in modo da ottenere gradi sempre più elevati di efficienza.

4.2. Indirizzi con riferimento all'area metropolitana

La situazione è particolarmente complessa nelle grandi aree metropolitane come nel caso di Torino. Tale complessità è dovuta all'aumento di dimensione dell'aggregato urbano e alla modificazione della struttura del territorio. I fenomeni di maggiore rilievo che hanno messo in crisi la struttura dei servizi possono essere così sintetizzati :

- 1) lo sviluppo urbano ha interessato via via fasce sempre più ampie di territorio, incominciando dalle direttrici principali di fuoriuscita, per allargarsi a formare un primo anello intorno al nucleo centrale, mentre protendimenti si determinano lungo le direttrici e si delinea un nuovo anello e così via;

The first part of the paper is devoted to a general discussion of the problem of the origin of life. It is shown that the origin of life is a problem of the first importance, and that it is one of the most interesting and important problems of the present day. The author discusses the various theories of the origin of life, and shows that the most probable theory is that of spontaneous generation. He also discusses the various theories of the origin of the human race, and shows that the most probable theory is that of a common ancestor.

THE ORIGIN OF LIFE

The second part of the paper is devoted to a detailed discussion of the various theories of the origin of life. It is shown that the most probable theory is that of spontaneous generation. The author discusses the various theories of the origin of the human race, and shows that the most probable theory is that of a common ancestor. He also discusses the various theories of the origin of the human race, and shows that the most probable theory is that of a common ancestor.

2) la struttura dell'aggregato così cresciuto e che così cresce subisce le seguenti principali trasformazioni :

- a) il centro perde popolazione notturna e si caratterizza come centro d'affari e centro commerciale per negozi specializzati e rari;
- b) si formano nelle periferie delle aree di forte addensamento demografico;
- c) le industrie si portano all'esterno della città;
- d) nuclei sempre più importanti di abitazioni si portano all'esterno in rapporto con i nuovi insediamenti industriali.

Per effetto di queste trasformazioni la struttura del traffico tende a modificarsi subendo una sequenza di fasi che può essere così schematizzata :

- 1^a fase : forti flussi pendolari diretti prevalentemente verso il nucleo centrale perchè il nucleo è ancora sede della maggior parte dei posti di lavoro;
- 2^a fase : il flusso pendolare, siccome una quota importante di imprese si colloca all'esterno del nucleo centrale, è diretto anche dal nucleo centrale all'esterno; si tratta cioè di flussi incrociati;
- 3^a fase : il rafforzamento dei nuclei abitati esterni e degli insediamenti industriali esterni determina la necessità non solo di comunicazioni di tipo radiale, lungo le principali vie di comunicazione con la città centrale, ma anche di tipo circolare fra i nuclei che formano gli anelli intorno alla città.

A queste trasformazioni della struttura degli insediamenti e quindi del traffico, l'adeguamento delle strutture di traspor-

The first part of the report deals with the general situation of the country and the progress of the work during the year. It is followed by a detailed account of the various projects and the results achieved.

The second part of the report is devoted to a description of the various projects and the results achieved. It is followed by a detailed account of the various projects and the results achieved.

The third part of the report is devoted to a description of the various projects and the results achieved. It is followed by a detailed account of the various projects and the results achieved.

The fourth part of the report is devoted to a description of the various projects and the results achieved. It is followed by a detailed account of the various projects and the results achieved.

The fifth part of the report is devoted to a description of the various projects and the results achieved. It is followed by a detailed account of the various projects and the results achieved.

The sixth part of the report is devoted to a description of the various projects and the results achieved. It is followed by a detailed account of the various projects and the results achieved.

The seventh part of the report is devoted to a description of the various projects and the results achieved. It is followed by a detailed account of the various projects and the results achieved.

The eighth part of the report is devoted to a description of the various projects and the results achieved. It is followed by a detailed account of the various projects and the results achieved.

The ninth part of the report is devoted to a description of the various projects and the results achieved. It is followed by a detailed account of the various projects and the results achieved.

to collettivo e le forme di gestione hanno accusato delle disfunzioni che rivelano la necessità di una trasformazione di carattere strutturale.

Intanto, l'impossibilità pratica di coordinamento nell'attuale regime concessionale e la separazione delle competenze per le concessioni relative ai servizi più diffusi, per i nuclei interni, di spettanza dei Comuni, e delle linee di origine e destinazione extraurbane, di spettanza dello Stato, fa sì che queste ultime penetrino nel tessuto della città con linee parallele a quelle urbane senza poter svolgere un servizio urbano, congestionando il traffico senza assolvere una funzione urbana.

I diritti acquisiti dai concessionari e la struttura delle linee esistenti rendono difficile una trasformazione della rete in funzione delle nuove esigenze di traffico sopra delineate.

I livelli di traffico, gli addensamenti e l'ampiezza del territorio interessato dalla conurbazione torinese richiedono che siano impostate reti di servizio metropolitano. Queste devono essere collocate nel quadro delle trasformazioni territoriali che si sono sopra delineate, tenendo conto che Torino si avvia ormai alla 3^a fase, quella che richiede dei collegamenti fra i nuclei di addensamento collocati nell'anello esterno. Da ciò deriva che le linee metropolitane devono arrestarsi al di fuori del nucleo centrale, portandosi almeno fino ai nuclei del primo anello ai quali si dovrebbero attestare linee ferroviarie o automobilistiche per il rapido collegamento sia con i centri più esterni, sia con gli altri nuclei collocati lungo l'anello, sia ancora per la penetrazione e il rapido attraversamento della città centrale.

The first part of the document is a letter from the Secretary of the State to the President, dated January 1, 1865. The letter discusses the state of the Union and the progress of the war. It mentions the recent victories of the Union forces and the hope that the war will soon be over. The Secretary also discusses the issue of Reconstruction and the need to rebuild the South.

The second part of the document is a report from the Secretary of the State to the President, dated January 1, 1865. The report discusses the state of the Union and the progress of the war. It mentions the recent victories of the Union forces and the hope that the war will soon be over. The Secretary also discusses the issue of Reconstruction and the need to rebuild the South.

The third part of the document is a report from the Secretary of the State to the President, dated January 1, 1865. The report discusses the state of the Union and the progress of the war. It mentions the recent victories of the Union forces and the hope that the war will soon be over. The Secretary also discusses the issue of Reconstruction and the need to rebuild the South.

The fourth part of the document is a report from the Secretary of the State to the President, dated January 1, 1865. The report discusses the state of the Union and the progress of the war. It mentions the recent victories of the Union forces and the hope that the war will soon be over. The Secretary also discusses the issue of Reconstruction and the need to rebuild the South.

The fifth part of the document is a report from the Secretary of the State to the President, dated January 1, 1865. The report discusses the state of the Union and the progress of the war. It mentions the recent victories of the Union forces and the hope that the war will soon be over. The Secretary also discusses the issue of Reconstruction and the need to rebuild the South.

In rapporto con questo disegno deve essere posto il problema della gestione che viene a configurarsi in rapporto a tre elementi :

- 1) linee interne alla città che si muovono in superficie;
- 2) linee veloci in sotterranea o in superficie che si muovono nell'area metropolitana;
- 3) linee di superficie per il collegamento fra i centri dell'area metropolitana e con le testate delle linee veloci di servizio nel nucleo centrale dell'area.

Non c'è dubbio che è difficile pensare ad una gestione privata per i primi due elementi, mentre la gestione del terzo elemento potrà essere in parte pubblica e in parte privata, nel quadro di un generale coordinamento.

Allora il problema più delicato è quello dei rapporti fra linee di superficie interne alla città e linee sotterranee veloci, in quanto le linee di superficie vengono ad assumere due funzioni :

- a) di penetrazione capillare e adduzione alle linee sotterranee;
- b) di collegamento di breve distanza di punti in superficie.

Tutte e due le funzioni, ma principalmente la prima, è fondamentalmente condizionata dalle linee metropolitane, a tal punto che sembra opportuna una gestione unitaria anche se con diverse specializzazioni di servizio fra le due funzioni. Il problema però si pone quando si consideri che le linee veloci si inoltrano in territori esterni a quello della città centrale, il che richiederebbe la partecipazione degli enti locali interessati.

Orientamenti recenti, contenuti nel disegno di legge n. 300

The first part of the report deals with the general situation of the country and the progress of the war. It is followed by a detailed account of the military operations in the West and the East. The author then discusses the political and economic conditions of the country and the impact of the war on the population. The report concludes with a summary of the author's views on the future of the country and the world.

The second part of the report deals with the military operations in the West. It begins with a description of the German offensive in the spring of 1917 and the subsequent Allied counter-offensive. The author then discusses the strategic and tactical aspects of the fighting and the role of the various units involved. The report concludes with a summary of the author's views on the military situation in the West.

The third part of the report deals with the military operations in the East. It begins with a description of the Russian offensive in the spring of 1917 and the subsequent German counter-offensive. The author then discusses the strategic and tactical aspects of the fighting and the role of the various units involved. The report concludes with a summary of the author's views on the military situation in the East.

The fourth part of the report deals with the political and economic conditions of the country and the impact of the war on the population. It begins with a description of the political situation in the country and the role of the various political parties. The author then discusses the economic conditions of the country and the impact of the war on the population. The report concludes with a summary of the author's views on the political and economic situation of the country.

presentato dal Governo al Senato della Repubblica, sembrano suggerire per le città con oltre 800.000 abitanti la costruzione di linee metropolitane. Mentre in detto disegno di legge si indica esplicitamente che le concessioni per la costruzione e l'esercizio di linee di ferrovia metropolitana dovrà essere affidata di preferenza agli enti pubblici, loro consorzi e società da essi costituiti o nei quali essi abbiano la maggioranza azionaria, è noto che è stata costituita una società dell'IRI denominata ITALSTAT, avente tra i suoi scopi quello di progettare, costruire e gestire linee metropolitane.

L'affidarsi ad una società non basata sugli enti locali incontrerebbe almeno le seguenti difficoltà :

- 1) si supererebbe la volontà degli enti locali in due campi principali di loro competenza quali sono i campi dei trasporti di carattere locale ed il campo della struttura del territorio che è influenzato fundamentalmente dalla struttura dei trasporti;
- 2) resterebbero agli enti locali le linee di superficie la cui onerosità potrebbe essere ulteriormente aggravata dal fatto che le linee metropolitane interferirebbero nella ripartizione del volume dei traffici;
- 3) si determinerebbe il problema, già più sopra accennato, della difficoltà di coordinamento dei mezzi di superficie e di quelli in sotterranea.

4.3. Le forme di gestione pubblica da configurare

Dalle considerazioni avanzate emerge l'opportunità che sia costituito un ente per la gestione dei trasporti collettivi

The first part of the report deals with the general situation of the country and the progress of the work done during the year. It is followed by a detailed account of the work done in each of the various departments. The report concludes with a summary of the work done and a statement of the progress made.

The second part of the report deals with the work done in each of the various departments. It is followed by a detailed account of the work done in each of the various departments. The report concludes with a summary of the work done and a statement of the progress made.

The third part of the report deals with the work done in each of the various departments. It is followed by a detailed account of the work done in each of the various departments. The report concludes with a summary of the work done and a statement of the progress made.

interni e metropolitani a carattere consortile fra gli enti locali, con esercizi eventualmente separati per le diverse specializzazioni, quanto meno per le linee veloci metropolitane di superficie o sopraelevate.

Analogo carattere pubblico e consortile potrebbero avere aziende per la gestione delle linee interessanti singoli bacini di traffico in tutta la regione.

La forma consortile è quella che garantisce la più diretta rappresentanza delle popolazioni servite.

Infatti l'Assemblea consortile dovrebbe essere costituita dai rappresentanti degli enti locali, designati dai rispettivi consigli, proporzionalmente all'interesse che i diversi enti hanno nell'azienda.

All'assemblea dovrebbero essere riservati gli atti fondamentali, quali i mutamenti nella consistenza patrimoniale e le approvazioni dei bilanci preventivi e dei conti consuntivi (predisposti dalla Commissione amministratrice di cui si dirà tra poco); la stessa assemblea dovrebbe esercitare tutte le attribuzioni che la legge domanda al Consiglio comunale per i servizi assunti da un solo comune mediante azienda speciale.

La gestione dovrebbe essere invece di competenza di una Commissione amministratrice, nominata dall'assemblea tra persone che siano al di fuori dei propri membri e fornite di competenza tecnica e amministrativa.

La ripartizione delle partecipazioni ai consorzi potrebbe essere rapportata ad alcuni elementi quali la popolazione degli enti, la superficie del loro territorio, l'entità del traffico

The first part of the document discusses the importance of maintaining accurate records of all transactions. It emphasizes that every entry should be supported by a valid receipt or invoice, and that these documents should be stored in a secure and accessible location. The text also mentions the need for regular audits to ensure the integrity of the financial data.

In the second section, the author outlines the various methods used for data collection and analysis. This includes the use of surveys, interviews, and focus groups to gather qualitative data, as well as the application of statistical models to quantitative data. The importance of choosing the right method for the specific research objectives is highlighted.

The third part of the document focuses on the ethical considerations of research. It discusses the need for informed consent from participants, the protection of their privacy, and the avoidance of any potential conflicts of interest. The author stresses that ethical standards are not only a moral obligation but also a legal requirement in many jurisdictions.

Finally, the document concludes with a summary of the key findings and a call to action for researchers to adhere to the highest standards of academic integrity and transparency. It encourages the sharing of results and the collaboration between different research teams to advance the field of study.

e, in genere, dall'interesse dei singoli enti, oltre che dal capitale e dai mezzi conferiti e dalle capacità finanziarie degli enti locali stessi.

Diverse potrebbero essere, in concreto, le modalità di apporti finanziari o patrimoniali e di ripartizione degli eventuali disavanzi di gestione. Qui di seguito se ne indicano due :

- a) gli enti locali aderenti al Consorzio potrebbero conferire capitali in misura proporzionata agli elementi sopra indicati. Le quote dei singoli enti potrebbero essere oggetto di variazione periodica, con ridimensionamento dei capitali, in relazione ai fattori che li hanno determinati all'origine o all'ultima revisione. Le perdite o, molto difficilmente, gli utili di esercizio, analogamente alle società per azioni, potrebbero essere ripartiti tra gli enti partecipanti in ragione della parte di capitale consortile posseduta, e quindi ai detti elementi cui sarebbero riferiti gli oneri per gli enti stessi.
- b) In taluni casi e per un certo tempo, alcuni enti locali minori potrebbero non avere le possibilità di conferire la loro parte di capitale costitutivo, determinata secondo quanto sopra indicato e, più ancora, gli enti locali potrebbero avere capacità di apporti non ugualmente proporzionati alle quote che ad essi spetterebbero (si pensi alle limitatissime disponibilità dei Comuni dell'area metropolitana torinese rispetto ai valori patrimoniali dell'Azienda Tramvie Municipali di Torino, ai beni residui, relativi ai servizi di trasporto, della S.A. T. T. I., appartenenti intera

The first part of the book is devoted to a general introduction to the subject of the history of the United States. It is a very interesting and well-written work, and it is highly recommended to all who are interested in the history of the United States.

The second part of the book is devoted to a detailed account of the early history of the United States, from the first settlement of the continent to the establishment of the first government. It is a very interesting and well-written work, and it is highly recommended to all who are interested in the history of the United States.

The third part of the book is devoted to a detailed account of the middle history of the United States, from the establishment of the first government to the outbreak of the Civil War. It is a very interesting and well-written work, and it is highly recommended to all who are interested in the history of the United States.

The fourth part of the book is devoted to a detailed account of the late history of the United States, from the outbreak of the Civil War to the present day. It is a very interesting and well-written work, and it is highly recommended to all who are interested in the history of the United States.

The fifth part of the book is devoted to a detailed account of the future of the United States, from the present day to the end of the world. It is a very interesting and well-written work, and it is highly recommended to all who are interested in the history of the United States.

The sixth part of the book is devoted to a detailed account of the present day of the United States, from the present day to the present day. It is a very interesting and well-written work, and it is highly recommended to all who are interested in the history of the United States.

The seventh part of the book is devoted to a detailed account of the past of the United States, from the past to the past. It is a very interesting and well-written work, and it is highly recommended to all who are interested in the history of the United States.

The eighth part of the book is devoted to a detailed account of the future of the United States, from the future to the future. It is a very interesting and well-written work, and it is highly recommended to all who are interested in the history of the United States.

mente al Comune di Torino, ed al patrimonio del Consorzio Torino-Rivoli, facente capo allo stesso Comune di Torino per i diciannove/ventesimi. In tali ipotesi, assai probabili, gli eventuali disavanzi di gestione potrebbero essere ripartiti tra gli enti consorziati in relazione agli elementi prima indicati per la determinazione delle quote di capitali, ma senza riguardo ai beni conferiti. In questo caso, il capitale consortile dovrebbe essere remunerato con il pagamento di interessi agli enti conferenti.

Per quanto riguarda la partecipazione delle Province ai consorzi di cui si è detto, si può rilevare che, mentre per i consorzi amministrativi, disciplinati dal T.U. della legge comunale e provinciale del 1934, il contributo della provincia partecipante non può essere inferiore al quarto della spesa complessiva del consorzio (art. 160 di detto T.U.), per i consorzi aventi il preciso scopo di gestire pubblici servizi, il T.U. 15 ottobre 1925 n. 2588, che disciplina i consorzi stessi, non stabilisce per le province quote minime di partecipazione.

Per le eventuali linee di collegamento tra più bacini di traffico si dovrebbe addivenire a forme di intesa permanente, specie per gli aspetti tecnici, tra i diversi consorzi di gestione.

Al detto coordinamento dovrebbe intervenire, dati i suoi compiti, lo stesso ente regionale per i trasporti.

The first part of the document is a letter from the Secretary of the State to the Governor, dated the 10th of January, 1862. The letter is addressed to the Governor and is signed by the Secretary of the State. The letter is dated the 10th of January, 1862. The letter is addressed to the Governor and is signed by the Secretary of the State.

The second part of the document is a letter from the Governor to the Secretary of the State, dated the 11th of January, 1862. The letter is addressed to the Secretary of the State and is signed by the Governor. The letter is dated the 11th of January, 1862. The letter is addressed to the Secretary of the State and is signed by the Governor.

The third part of the document is a letter from the Secretary of the State to the Governor, dated the 12th of January, 1862. The letter is addressed to the Governor and is signed by the Secretary of the State. The letter is dated the 12th of January, 1862. The letter is addressed to the Governor and is signed by the Secretary of the State.

The fourth part of the document is a letter from the Governor to the Secretary of the State, dated the 13th of January, 1862. The letter is addressed to the Secretary of the State and is signed by the Governor. The letter is dated the 13th of January, 1862. The letter is addressed to the Secretary of the State and is signed by the Governor.

5. INTERVENTI IN ASSENZA ED IN ATTESA DELL'ENTE REGIONE

Anche se tutta la materia può avere un ordinamento organico soltanto con la costituzione dell'Ente Regione, con l'attribuzione ad esso delle competenze previste dalla Costituzione e con una nuova regolamentazione delle concessioni e delle sovvenzioni, prima della costituzione dell'Ente Regione, potrebbe comunque essere possibile:

- 1) costituire un consorzio tra le Province e i principali Comuni del Piemonte che provveda al piano regionale dei trasporti e assuma gradualmente, per quanto consentito dalla legislazione vigente, le funzioni che sin d'ora si configurano per il futuro ente regionale dei trasporti;
- 2) costituire i detti consorzi di gestione relativi ai bacini di traffico. Queste costituzioni sono già rese possibili dalla legislazione in atto in materia di assunzione di pubblici servizi anche da parte di consorzi tra enti locali territoriali (T. U. 15/10/1925 n.2578 e regolamento 10/3/1904 n. 108, dei quali sono auspicabili modifiche allo scopo di renderli più attinenti alle attuali esigenze di funzionamento delle aziende).

L'alternativa al consorzio potrebbe essere l'allargamento degli ambiti territoriali di attività dell'azienda municipalizzata, la quale però è emanazione di un solo Comune, mentre il problema dei trasporti collettivi interessa, sia pure in misura diversa, più Comuni e le stesse Province.

A questo proposito, il 26/4/1967 il Consiglio di Stato ha espresso un orientamento secondo il quale, per l'esercizio di linee di carattere extracomunale, sono necessari accordi, tra il Comune cui

THE HISTORY OF THE UNITED STATES

The first part of the book is devoted to the early history of the United States, from the discovery of the continent by Christopher Columbus in 1492 to the establishment of the first permanent English colonies in the early 17th century. This period is characterized by the struggle for survival in a hostile environment, the development of a distinct American identity, and the gradual expansion of the colonies across the eastern seaboard.

The second part of the book covers the period from the late 17th century to the American Revolution in 1776. This era is marked by the growth of the colonies, the increasing tension with Great Britain over issues of taxation and self-governance, and the ultimate decision to fight for independence. Key events include the Boston Tea Party, the Declaration of Independence, and the early battles of the Revolutionary War.

The third part of the book discusses the period from the end of the Revolutionary War to the Civil War in 1861. This period is characterized by the struggle to define the new nation, the development of a federal government, and the expansion of the United States across the continent. It also covers the early years of the Industrial Revolution and the growing divide between the North and the South over the issue of slavery.

The fourth part of the book covers the period from the Civil War to the end of the 19th century. This era is marked by the Reconstruction period, the westward expansion of the United States, and the rise of the Gilded Age. Key events include the Reconstruction Amendments, the discovery of gold in California, and the rise of industrial magnates like John D. Rockefeller and Andrew Carnegie.

The fifth part of the book discusses the period from the beginning of the 20th century to the present. This period is characterized by the rise of the Progressive Era, the two world wars, the Great Depression, and the Cold War. It also covers the civil rights movement, the Vietnam War, and the social and economic changes of the late 20th and early 21st centuries.

fa capo l'azienda municipalizzata e gli enti interessati a tale servizio, per la costituzione di un apposito consorzio, o quanto meno ai fini della ripartizione delle perdite di esercizio. Ciò non può non condurre al consorzio, che consente anche la partecipazione alla conduzione delle aziende.

The first of these is the fact that the
 system is not a simple one. It is a
 complex one, and it is not possible to
 describe it in a few words. It is a
 system of many parts, and it is not
 possible to describe it in a few words.

The second of these is the fact that
 the system is not a simple one. It is a
 complex one, and it is not possible to
 describe it in a few words. It is a
 system of many parts, and it is not
 possible to describe it in a few words.

The third of these is the fact that
 the system is not a simple one. It is a
 complex one, and it is not possible to
 describe it in a few words. It is a
 system of many parts, and it is not
 possible to describe it in a few words.

APPENDICE

POPOLAZIONE, TRAFFICO E DATI ECONOMICI DELLE IMPRESE DI PUBBLICO TRASPORTO IN ITALIA ED IN PIEMONTE



In Italia, il fenomeno dell'accrescimento della urbanizzazione della popolazione si produce incessantemente. Se come indice del fenomeno in oggetto si assume la popolazione residente dei comuni con oltre 100.000 abitanti, si rileva che in Italia negli ultimi anni, e precisamente dall'epoca del censimento 1961 alla fine anno 1967, i comuni con oltre 100.000 abitanti sono passati da 32 a 42, la popolazione in comuni con oltre 100.000 abitanti è passata da 12,5 milioni di unità a 15,0 milioni di unità: tale aliquota di popolazione ha fatto rilevare, nel periodo considerato, un incremento dell'ordine del 20% a fronte di un incremento dell'ordine del 6% dell'aggregato nazionale di popolazione. Ove ci si limiti a considerare soltanto i comuni che, al censimento 1961, avevano oltre 100.000 abitanti, la loro popolazione è passata da 12,5 milioni a 13,9 milioni di unità, con un incremento, nel periodo considerato, dell'ordine dell' 11%, quindi apprezzabilmente più elevato di quello dell'aggregato nazionale di popolazione.

In Piemonte, dall'epoca del censimento 1961 alla fine anno 1967, la popolazione dei comuni con oltre 100.000 abitanti (in altre parole, la popolazione di Torino) è passata da 1.026 migliaia di unità a 1.132 migliaia di unità: tale aliquota di popolazione ha fatto rilevare, nel periodo considerato, un incremento dell'ordine del 10% a fronte di un incremento dell'ordine del 9% dell'aggregato regionale di popolazione (1).

Ove insieme con Torino si considerino i comuni che tendono a dare pressochè luogo ad un'unica area urbana (i 23 comuni della

(1)- Percentuali che non cambiano ove si consideri l'aggregato di popolazione del Piemonte e della Valle d'Aosta.

The first part of the document is a letter from the Secretary of the State to the Governor, dated the 1st day of January, 1861. The letter is addressed to the Governor and is signed by the Secretary of the State. The letter contains the following text:

Sir, I have the honor to acknowledge the receipt of your letter of the 29th inst. in relation to the application of the State of New York for the admission of the Territory of Kansas into the Union. I have the honor to inform you that the same has been referred to the Senate of the United States for their consideration. I have the honor to inform you that the Senate of the United States has passed a resolution on the 27th inst. in relation to the application of the State of New York for the admission of the Territory of Kansas into the Union. The resolution is as follows:

Resolved, That the Senate of the United States do hereby advise the President of the United States that they are in favor of the admission of the Territory of Kansas into the Union on the 31st day of January, 1861.

I have the honor to be, Sir, your obedient servant,

Secretary of the State

The second part of the document is a letter from the Governor to the Secretary of the State, dated the 1st day of January, 1861. The letter is addressed to the Secretary of the State and is signed by the Governor. The letter contains the following text:

Sir, I have the honor to acknowledge the receipt of your letter of the 29th inst. in relation to the application of the State of New York for the admission of the Territory of Kansas into the Union. I have the honor to inform you that the same has been referred to the Senate of the United States for their consideration. I have the honor to inform you that the Senate of the United States has passed a resolution on the 27th inst. in relation to the application of the State of New York for the admission of the Territory of Kansas into the Union. The resolution is as follows:

Resolved, That the Senate of the United States do hereby advise the President of the United States that they are in favor of the admission of the Territory of Kansas into the Union on the 31st day of January, 1861.

I have the honor to be, Sir, your obedient servant,

Governor

The third part of the document is a letter from the Secretary of the State to the Governor, dated the 1st day of January, 1861. The letter is addressed to the Governor and is signed by the Secretary of the State. The letter contains the following text:

Sir, I have the honor to acknowledge the receipt of your letter of the 29th inst. in relation to the application of the State of New York for the admission of the Territory of Kansas into the Union. I have the honor to inform you that the same has been referred to the Senate of the United States for their consideration. I have the honor to inform you that the Senate of the United States has passed a resolution on the 27th inst. in relation to the application of the State of New York for the admission of the Territory of Kansas into the Union. The resolution is as follows:

Resolved, That the Senate of the United States do hereby advise the President of the United States that they are in favor of the admission of the Territory of Kansas into the Union on the 31st day of January, 1861.

I have the honor to be, Sir, your obedient servant,

Secretary of the State

prima cintura torinese), nel periodo considerato, si ottiene un incremento da 1.255 a 1.496 migliaia di unità, e cioè dell'ordine del 19%. Come si vede, in Piemonte si ottengono tassi di crescita an che più sostenuti di quelli rilevati a livello nazionale.

Poichè la quantità di comunicazioni è funzione non solo della quantità di popolazione ma anche del grado di urbanizzazione della stessa, essa è cresciuta per effetto sia della dinamica della popolazione sia della dinamica del grado di urbanizzazione. Naturalmente, gli effetti di tale incremento si sono fatti rilevare, particolarmente, nelle aree urbane e nei loro hinterland.

Appare che la domanda di trasporto, che ne consegue, ha trovato sbocco, sostanzialmente, nei mezzi privati (e questo non solo per le aliquote derivanti dalla dinamica positiva della domanda, ma anche per effetto della redistribuzione della preesistente domanda di trasporto. Infatti, nel periodo 1961 - 1966, il rapporto tra abitanti ed autoveicoli circolanti si è ridotto alla metà sia in Italia sia in Piemonte, ove per altro ha attinto il livello di 4,6 abitanti per autoveicolo (cfr.: tabb. 1 e 2); dal che si può dedurre che la quantità di traffico soddisfatta con mezzi privati è aumentata con tassi elevatissimi.

Quanto ai servizi pubblici extraurbani (1), si hanno dati solo fino all'anno 1964 (e si considera il quinquennio 1960-1964). Con riferimento all'aggregato nazionale, si rileva negli ultimi anni uno sviluppo della rete assai debole (dell'ordine in media dell' 1,5% all'anno), cui fa riscontro un andamento del numero dei viaggiatori trasportati avente un tetto nel 1962, attinto a partire dagli anni

(1)- Ci si limita, per opportunità di analisi, a quelli su gomma.

The first part of the document is a preface, written by the author, in which he explains the purpose and scope of the work. He states that the book is intended to provide a comprehensive overview of the subject matter, covering both theoretical and practical aspects. The author emphasizes that the book is not intended to be a textbook, but rather a reference work for those interested in the field.

The second part of the document is the main body of the text, which is divided into several chapters. The first chapter discusses the history and development of the subject, tracing its roots back to the early days of the field. The second chapter provides a detailed overview of the current state of the field, highlighting the key areas of research and the major players in the field. The third chapter discusses the challenges and opportunities facing the field, and the fourth chapter provides a summary of the key findings and conclusions of the work.

The final part of the document is a bibliography, which lists the sources used in the work. The bibliography is extensive, covering a wide range of books, articles, and other publications. The author has taken care to ensure that the bibliography is up-to-date and comprehensive, providing a valuable resource for those interested in the field.

immediatamente precedenti con un tasso annuo medio dell'ordine del 5% e dal quale negli anni immediatamente successivi si comincia a declinare con un tasso annuo medio dell'ordine del 2,5%.

Anche in conseguenza di ciò, il coefficiente di esercizio ($= \frac{\text{spese d'esercizio}}{\text{prodotti di esercizio}}$), oscillante fino al 1962 poco sopra l'unità (e comunque mai superiori all' 1,05), si attesta negli ultimi anni immediatamente successivi intorno al valore 1,15, facendo delineare una situazione sfavorevole (cfr.: tab. 3).

Con riferimento all'aggregato costituito dalle regioni del Piemonte e della Valle d'Aosta, si rileva negli ultimi anni uno sviluppo della rete più consistente di quello rilevato a livello nazionale (e precisamente dell'ordine del 4% all'anno in media), cui fa riscontro un andamento del numero dei viaggiatori trasportati avente ancora un tetto nel 1962, attinto a partire dagli anni immediatamente precedenti con un tasso annuo medio dell'ordine del 9% (apprezzabilmente superiore a quello riscontrato a livello nazionale) e dal quale negli anni immediatamente successivi si comincia a declinare con un tasso annuo medio dell'ordine di 1,5% (inferiore a quello riscontrato a livello nazionale). Il coefficiente di esercizio segue l'andamento di quello nazionale anche se, per quanto sopra rilevato, con una dinamica più debole: oscillante fino al 1962 intorno all'unità (0,99-1,01), si attesta negli anni immediatamente successivi intorno al valore 1,10, cominciando a far delineare una situazione sfavorevole (cfr.: tab. 4).

Quanto ai servizi pubblici urbani, si hanno dati solo fino all'anno 1964 (e si considera il quinquennio 1960-'64) sia per l'aggregato nazionale sia per quello regionale (1), mentre per il centro di

(1)- Considerando l'insieme dei comuni con oltre 40.000 abitanti.

The first part of the document is a letter from the Secretary of the State to the Governor, dated 18th March 1871. The letter is addressed to the Governor and is signed by the Secretary of the State. The letter is dated 18th March 1871 and is signed by the Secretary of the State. The letter is dated 18th March 1871 and is signed by the Secretary of the State.

The second part of the document is a letter from the Governor to the Secretary of the State, dated 20th March 1871. The letter is addressed to the Secretary of the State and is signed by the Governor. The letter is dated 20th March 1871 and is signed by the Governor. The letter is dated 20th March 1871 and is signed by the Governor.

The third part of the document is a letter from the Secretary of the State to the Governor, dated 22nd March 1871. The letter is addressed to the Governor and is signed by the Secretary of the State. The letter is dated 22nd March 1871 and is signed by the Secretary of the State. The letter is dated 22nd March 1871 and is signed by the Secretary of the State.

The fourth part of the document is a letter from the Governor to the Secretary of the State, dated 24th March 1871. The letter is addressed to the Secretary of the State and is signed by the Governor. The letter is dated 24th March 1871 and is signed by the Governor. The letter is dated 24th March 1871 and is signed by the Governor.

The fifth part of the document is a letter from the Secretary of the State to the Governor, dated 26th March 1871. The letter is addressed to the Governor and is signed by the Secretary of the State. The letter is dated 26th March 1871 and is signed by the Secretary of the State. The letter is dated 26th March 1871 and is signed by the Secretary of the State.

The sixth part of the document is a letter from the Governor to the Secretary of the State, dated 28th March 1871. The letter is addressed to the Secretary of the State and is signed by the Governor. The letter is dated 28th March 1871 and is signed by the Governor. The letter is dated 28th March 1871 and is signed by the Governor.

The seventh part of the document is a letter from the Secretary of the State to the Governor, dated 30th March 1871. The letter is addressed to the Governor and is signed by the Secretary of the State. The letter is dated 30th March 1871 and is signed by the Secretary of the State. The letter is dated 30th March 1871 and is signed by the Secretary of the State.

The eighth part of the document is a letter from the Governor to the Secretary of the State, dated 31st March 1871. The letter is addressed to the Secretary of the State and is signed by the Governor. The letter is dated 31st March 1871 and is signed by the Governor. The letter is dated 31st March 1871 and is signed by the Governor.

Torino è dato disporre di informazioni fino all'anno 1968.

Con riferimento all'aggregato nazionale, si rileva negli ultimi anni uno sviluppo della rete dell'ordine in media del 4% all'anno, cui fa riscontro un andamento del numero dei viaggiatori trasportati avente un tetto nel 1962, attinto a partire dagli anni immediatamente precedenti con un tasso annuo medio dell'ordine dell'1% e dal quale negli anni immediatamente successivi si comincia a declinare con un tasso annuo medio dell'ordine del 5%. Anche in conseguenza di ciò, il coefficiente di esercizio già apprezzabilmente superiore all'unità (1,1 - 1,3), dopo il 1962 tende ad assumere livelli assai elevati (dell'ordine di 1,7 nel 1964) facendo denotare una situazione sfavorevole (cfr.: tab.5).

Con riferimento all'aggregato costituito dalla regione piemontese, si rileva negli ultimi anni uno sviluppo della rete meno consistente di quello rilevato a livello nazionale (e precisamente dell'ordine dell' 1,5% all'anno in media), cui fa riscontro un andamento del numero dei viaggiatori trasportati avente sempre un tetto nel 1962, attinto a partire dagli anni immediatamente precedenti con un tasso annuo medio dell'ordine del 2% (superiore a quello riscontrato a livello nazionale) e dal quale negli anni immediatamente successivi si comincia a declinare con un tasso annuo medio dell'ordine del 6,5% (superiore a quello riscontrato a livello nazionale). Anche in conseguenza di ciò, il coefficiente di esercizio, oscillante prima del 1962 poco sopra l'unità (1,03 - 1,06), si attesta negli anni immediatamente successivi sull' 1,30, facendo delineare una situazione sfavorevole (cfr.: tab.6).

Da ultimo, con riferimento all'aggregato costituito dal centro urbano di Torino, per il quale come detto si dispone di informa

The first part of the report is devoted to a general survey of the situation in the country. It is followed by a detailed account of the work done during the year. The report then discusses the results of the work and the conclusions reached. Finally, it contains some suggestions for the future.

The work done during the year has been very successful. It has resulted in a number of important discoveries and has helped to advance our knowledge of the subject. The results of the work are discussed in detail in the following sections.

The first section discusses the results of the work done in the laboratory. It is followed by a section on the work done in the field. The final section discusses the conclusions reached and the suggestions for the future.

The work done during the year has been very successful. It has resulted in a number of important discoveries and has helped to advance our knowledge of the subject. The results of the work are discussed in detail in the following sections.

The first section discusses the results of the work done in the laboratory. It is followed by a section on the work done in the field. The final section discusses the conclusions reached and the suggestions for the future.

The first part of the document discusses the importance of maintaining accurate records of all transactions. It emphasizes that every entry should be supported by a valid receipt or invoice. The text also mentions the need for regular audits to ensure the integrity of the financial data.

In the second section, the author outlines the procedures for handling discrepancies. It is stated that any variance between the recorded amounts and the actual physical counts should be investigated immediately. The document provides a step-by-step guide for identifying the source of the error and correcting it.

The final part of the document concludes with a summary of the key points discussed. It reiterates the importance of transparency and accountability in financial management. The author expresses confidence that the outlined procedures will help in achieving the organization's financial goals.

Approved by: _____
 Date: _____

Tab. 1

Livello della motorizzazione per regioni e in totale alla fine
anno 1961

Regioni	Popolazione residente al l'epoca del censim.1961	Autoveicoli circolanti al 31,12.1962 (*)	Abitanti per autoveicolo	Superficie del territorio	Autoveicoli per kmq di superficie
	unità	unità	numero	kmq	numero
Piemonte	3.914.250	441.434	8,9	25.399	17,4
Valle d'Aosta	100.959	10.200	9,9	3.262	3,1
Lombardia	7.406.152	708.041	10,5	23.821	29,7
Tre Venezie	5.836.827	371.241	15,7	39.841	9,3
Liguria	1.735.349	154.337	11,2	5.415	28,5
Emilia	3.666.680	332.571	11,0	22.123	15,0
Toscana	3.286.160	263.666	12,5	22.990	11,5
Umbria	794.745	46.590	17,1	8.456	5,5
Marche	1.347.489	77.805	17,3	9.692	8,0
Lazio	3.958.957	411.909	9,6	17.202	23,9
Abruzzo-Molise	1.564.318	55.888	28,0	15.229	3,7
Campania	4.760.759	200.594	23,7	13.595	14,8
Puglia	3.421.217	123.115	27,8	19.347	6,4
Basilicata	644.297	13.244	48,6	9.988	1,3
Calabria	2.045.047	56.815	36,0	15.080	3,8
Sicilia	4.721.001	207.837	22,7	25.708	8,1
Sardegna	1.419.362	51.092	27,8	24.089	2,1
ITALIA	50.623.569	3.526.379	14,4	301.245	11,7

(*)- Non disponendo del dato alla fine anno 1961, si è adoperato quello disponibile alla fine anno 1962.

Table 1. Summary of the results of the regression analysis

Variable	Parameter estimate	Standard error	t-value	Probability > t	Partial correlation coefficient
Age	0.001	0.001	0.1	0.92	0.001
Sex	0.001	0.001	0.1	0.92	0.001
Education	0.001	0.001	0.1	0.92	0.001
Income	0.001	0.001	0.1	0.92	0.001
Occupation	0.001	0.001	0.1	0.92	0.001
Marital status	0.001	0.001	0.1	0.92	0.001
Health status	0.001	0.001	0.1	0.92	0.001
Religious beliefs	0.001	0.001	0.1	0.92	0.001
Political beliefs	0.001	0.001	0.1	0.92	0.001
Family size	0.001	0.001	0.1	0.92	0.001
Urban vs. rural	0.001	0.001	0.1	0.92	0.001
Time of day	0.001	0.001	0.1	0.92	0.001
Season	0.001	0.001	0.1	0.92	0.001
Weather	0.001	0.001	0.1	0.92	0.001
Time of year	0.001	0.001	0.1	0.92	0.001
Day of the week	0.001	0.001	0.1	0.92	0.001
Month	0.001	0.001	0.1	0.92	0.001
Year	0.001	0.001	0.1	0.92	0.001

The regression model was estimated using the following equation: $Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \dots + \beta_k X_k + \epsilon$, where Y is the dependent variable, X_1, X_2, \dots, X_k are the independent variables, $\beta_0, \beta_1, \dots, \beta_k$ are the regression coefficients, and ϵ is the error term.

Tab. 2

Livello della motorizzazione per regioni e in totale alla fine
anno 1966

Regioni	Popolazione residente al 31.12.1966	Autoveicoli circolanti al 31.12.1967(*)	Abitanti per autoveicolo	Superficie del territorio	Autoveicoli per kmq di superficie
	unità	unità	numero	kmq	numero
Piemonte	4.202.025	916.024	4,6	25.399	36,1
Valle d'Aosta	105.828	20.906	5,1	3.262	6,4
Lombardia	8.029.107	1.460.871	5,5	23.821	61,3
Tre Venezie	6.060.908	865.067	7,0	39.841	21,7
Liguria	1.852.861	339.185	5,5	5.415	62,6
Emilia	3.780.176	761.114	5,0	22.123	34,4
Toscana	3.395.651	640.739	5,3	22.990	27,9
Umbria	789.481	117.204	6,7	8.456	13,9
Marche	1.357.588	202.100	6,7	9.692	20,9
Lazio	4.433.628	889.289	5,0	17.202	51,7
Abruzzo-Molise	1.569.951	153.004	10,3	15.229	10,0
Campania	5.066.322	493.465	10,3	13.595	36,3
Puglie	3.592.706	341.777	10,5	19.347	17,7
Basilicata	643.927	40.792	15,8	9.988	4,1
Calabria	2.081.484	152.115	13,7	15.080	10,1
Sicilia	4.884.359	506.821	9,6	25.708	19,7
Sardegna	1.481.459	137.248	10,8	24.089	5,7
ITALIA	53.327.461	8.037.751	6,6	301.245	26,7

(*)- Si è adoperato il dato alla fine anno 1967 e non alla fine anno 1966 per aumentare il grado di confrontabilità tra questa tabella e quella precedente.

TABLE 10
Summary of the results of the tests

No. of tests	No. of failures	Percentage of failures	Type of failure		Remarks
			By shear	By crushing	
1	0	0.0	0	0	
2	0	0.0	0	0	
3	0	0.0	0	0	
4	0	0.0	0	0	
5	0	0.0	0	0	
6	0	0.0	0	0	
7	0	0.0	0	0	
8	0	0.0	0	0	
9	0	0.0	0	0	
10	0	0.0	0	0	
11	0	0.0	0	0	
12	0	0.0	0	0	
13	0	0.0	0	0	
14	0	0.0	0	0	
15	0	0.0	0	0	
16	0	0.0	0	0	
17	0	0.0	0	0	
18	0	0.0	0	0	
19	0	0.0	0	0	
20	0	0.0	0	0	
21	0	0.0	0	0	
22	0	0.0	0	0	
23	0	0.0	0	0	
24	0	0.0	0	0	
25	0	0.0	0	0	
26	0	0.0	0	0	
27	0	0.0	0	0	
28	0	0.0	0	0	
29	0	0.0	0	0	
30	0	0.0	0	0	
31	0	0.0	0	0	
32	0	0.0	0	0	
33	0	0.0	0	0	
34	0	0.0	0	0	
35	0	0.0	0	0	
36	0	0.0	0	0	
37	0	0.0	0	0	
38	0	0.0	0	0	
39	0	0.0	0	0	
40	0	0.0	0	0	
41	0	0.0	0	0	
42	0	0.0	0	0	
43	0	0.0	0	0	
44	0	0.0	0	0	
45	0	0.0	0	0	
46	0	0.0	0	0	
47	0	0.0	0	0	
48	0	0.0	0	0	
49	0	0.0	0	0	
50	0	0.0	0	0	
51	0	0.0	0	0	
52	0	0.0	0	0	
53	0	0.0	0	0	
54	0	0.0	0	0	
55	0	0.0	0	0	
56	0	0.0	0	0	
57	0	0.0	0	0	
58	0	0.0	0	0	
59	0	0.0	0	0	
60	0	0.0	0	0	
61	0	0.0	0	0	
62	0	0.0	0	0	
63	0	0.0	0	0	
64	0	0.0	0	0	
65	0	0.0	0	0	
66	0	0.0	0	0	
67	0	0.0	0	0	
68	0	0.0	0	0	
69	0	0.0	0	0	
70	0	0.0	0	0	
71	0	0.0	0	0	
72	0	0.0	0	0	
73	0	0.0	0	0	
74	0	0.0	0	0	
75	0	0.0	0	0	
76	0	0.0	0	0	
77	0	0.0	0	0	
78	0	0.0	0	0	
79	0	0.0	0	0	
80	0	0.0	0	0	
81	0	0.0	0	0	
82	0	0.0	0	0	
83	0	0.0	0	0	
84	0	0.0	0	0	
85	0	0.0	0	0	
86	0	0.0	0	0	
87	0	0.0	0	0	
88	0	0.0	0	0	
89	0	0.0	0	0	
90	0	0.0	0	0	
91	0	0.0	0	0	
92	0	0.0	0	0	
93	0	0.0	0	0	
94	0	0.0	0	0	
95	0	0.0	0	0	
96	0	0.0	0	0	
97	0	0.0	0	0	
98	0	0.0	0	0	
99	0	0.0	0	0	
100	0	0.0	0	0	

The above table shows the results of the tests on the concrete beams under consideration. It is seen that the percentage of failures is zero, which indicates that the concrete beams were able to withstand the applied loads without any failure.

Tab. 3

Servizi extraurbani in Italia

	1960	1961	1962	1963	1964
Sviluppo rete	492.086	496.950	513.561	538.781	517.981
Motrici	17.480	17.912	18.967	19.580	20.584
Motrici / km	750.024	779.061	818.170	835.925	830.430
Viaggiatori trasportati	1.198.475	1.259.261	1.324.534	1.285.366	1.253.828
Linee	10.066	10.249	10.546	10.853	10.483
<u>Prodotti d'esercizio</u>					
Totale	97.763.102	103.579.418	114.152.516	118.580.640	136.117.838
Per km d'esercizio	198.671	208.430	222.276	220.091	262.785
Per motrice/km	130	133	140	142	164
<u>Spese d'esercizio</u>					
Totale	99.813.010	105.355.051	120.050.771	128.624.109	158.575.262
Per km d'esercizio	202.837	212.003	233.761	238.732	306.141
Per motrice/km	133	135	147	154	191
Coefficiented'esercizio	1,02	1,02	1,05	1,08	1,16

Tab. 4

Servizi extraurbani in Piemonte

	1960	1961	1962	1963	1964
Sviluppo rete	35.019,250	36.108,250	37.078,250	37.021,450	41.251,450
Motrici	1.433	1.501	1.559	1.686	1.817
Motrici/km	56.216	60.685	65.899	68.354	71.875
Viaggiatori trasportati	111.582	124.417	132.611	131.277	128.775
Linee	945	979	989	969	1.018
<u>Prodotti d'esercizio</u>					
Totale	8.238.914	8.912.375	10.286.579	10.753.066	12.698.700
Per km d'esercizio	235.268	246.823	277.429	290.455	307.836
Per motrice/km	147	147	156	157	177
<u>Spese d'esercizio</u>					
Totale	8.189.096	8.836.608	10.428.470	11.895.753	13.803.413
Per km d'esercizio	233.845	244.725	281.256	321.326	334.616
Per motrice/km	146	146	158	174	192
Coefficiente d'esercizio	0,99	0,99	1,01	1,11	1,09

Activity	Start	End	Duration	ES	EF	LS	LF
1. Site Preparation	0	10	10	0	10	0	10
2. Foundation Work	0	20	20	0	20	0	20
3. Structural Framework	10	30	20	10	30	10	30
4. Roofing	20	30	10	20	30	20	30
5. Interior Finishes	30	40	10	30	40	30	40
6. Exterior Finishes	30	40	10	30	40	30	40
7. Landscaping	30	40	10	30	40	30	40
8. Final Inspection	40	40	0	40	40	40	40

Activity 1: Site Preparation

Tab. 5

Servizi urbani in Italia

	1960	1961	1962	1963	1964
<u>Sviluppo rete</u>					
km	9.109,075	9.777,206	10.403,371	10.639,765	11.151,346
Motrici	8.373	8.681	9.221	9.664	9.684
Motrici/km	424,068	444,876	462,093	468,530	471,083
Viaggiatori trasportati	3.877,531	3.897,071	3.935,951	3.844,817	3.571,012
Linee	1.281	1.341	1.436	1.487	1.489
<u>Prodotti d'esercizio</u>					
Totale	99.662.920	101.774.486	106.181.914	110.779.492	118.396.881
Per km d'esercizio	10.941.058	10.409.362	10.206.491	10.411.836	10.617.272
Per motrice/km	235	229	230	236	251
<u>Spese d'esercizio</u>					
Totale	110.890.872	122.944.382	137.356.943	166.674.472	199.715.966
Per km d'esercizio	12.173.669	12.574.692	13.203.118	15.665.240	17.909.583
Per motrice/km	261	276	297	356	424
Coefficiente d'esercizio	1,11	1,21	1,29	1,50	1,69

Category	Item	Unit	Price	Quantity	Total	Notes
Construction Materials	1. Cement	50kg	1200	100	120000	
	2. Sand	m ³	1500	100	150000	
Labor	3. Daily Wages	per day	100	1000	100000	
	4. Transport	per km	500	100	50000	
Equipment	5. Excavator	per hour	2000	100	200000	
	6. Crane	per hour	1500	100	150000	
Miscellaneous	7. Fuel	per liter	100	1000	100000	
	8. Tools	per set	500	100	50000	
Total					1000000	

Prepared by: _____

Tab. 6

Servizi urbani in Piemonte

	1960	1961	1962	1963	1964
Sviluppo rete	511, 720	509, 815	530, 320	514, 270	544, 980
Motrici	742	763	800	880	937
Motrici/km	38, 253	39, 801	40, 669	41, 462	42, 598
Viaggiatori trasportati	371, 449	384, 817	386, 436	373, 948	338, 534
Linee	68	65	75	78	82
Prodotti d'esercizio					
Totale	10, 978, 149	11, 565, 606	11, 913, 432	12, 871, 638	13, 905, 741
Per km d'esercizio	21, 453, 430	22, 685, 898	22, 464, 610	25, 028, 950	25, 516, 057
Per motrice/km	287	291	293	310	326
Spese d'esercizio					
Totale	11, 105, 143	12, 285, 791	13, 487, 149	16, 548, 366	18, 035, 157
Per km d'esercizio	21, 701, 600	24, 098, 528	25, 432, 210	32, 178, 362	33, 093, 246
Per motrice/km	290	309	332	399	423
Coefficiente d'esercizio	1, 03	1, 06	1, 13	1, 29	1, 30

Account Name	1/1/20	31/12/20	1/1/21	31/12/21	1/1/22	31/12/22
Balance b/f	1000					
Transfer from A/c		500				
Transfer to B/c			200			
Transfer to C/c				300		
Transfer to D/c					400	
Transfer to E/c						500
Transfer to F/c						600
Transfer to G/c						700
Transfer to H/c						800
Transfer to I/c						900
Transfer to J/c						1000
Transfer to K/c						1100
Transfer to L/c						1200
Transfer to M/c						1300
Transfer to N/c						1400
Transfer to O/c						1500
Transfer to P/c						1600
Transfer to Q/c						1700
Transfer to R/c						1800
Transfer to S/c						1900
Transfer to T/c						2000
Transfer to U/c						2100
Transfer to V/c						2200
Transfer to W/c						2300
Transfer to X/c						2400
Transfer to Y/c						2500
Transfer to Z/c						2600
Transfer to AA/c						2700
Transfer to AB/c						2800
Transfer to AC/c						2900
Transfer to AD/c						3000
Transfer to AE/c						3100
Transfer to AF/c						3200
Transfer to AG/c						3300
Transfer to AH/c						3400
Transfer to AI/c						3500
Transfer to AJ/c						3600
Transfer to AK/c						3700
Transfer to AL/c						3800
Transfer to AM/c						3900
Transfer to AN/c						4000
Transfer to AO/c						4100
Transfer to AP/c						4200
Transfer to AQ/c						4300
Transfer to AR/c						4400
Transfer to AS/c						4500
Transfer to AT/c						4600
Transfer to AU/c						4700
Transfer to AV/c						4800
Transfer to AW/c						4900
Transfer to AX/c						5000
Transfer to AY/c						5100
Transfer to AZ/c						5200
Transfer to BA/c						5300
Transfer to BB/c						5400
Transfer to BC/c						5500
Transfer to BD/c						5600
Transfer to BE/c						5700
Transfer to BF/c						5800
Transfer to BG/c						5900
Transfer to BH/c						6000
Transfer to BI/c						6100
Transfer to BJ/c						6200
Transfer to BK/c						6300
Transfer to BL/c						6400
Transfer to BM/c						6500
Transfer to BN/c						6600
Transfer to BO/c						6700
Transfer to BP/c						6800
Transfer to BQ/c						6900
Transfer to BR/c						7000
Transfer to BS/c						7100
Transfer to BT/c						7200
Transfer to BU/c						7300
Transfer to BV/c						7400
Transfer to BW/c						7500
Transfer to BX/c						7600
Transfer to BY/c						7700
Transfer to BZ/c						7800
Transfer to CA/c						7900
Transfer to CB/c						8000
Transfer to CC/c						8100
Transfer to CD/c						8200
Transfer to CE/c						8300
Transfer to CF/c						8400
Transfer to CG/c						8500
Transfer to CH/c						8600
Transfer to CI/c						8700
Transfer to CJ/c						8800
Transfer to CK/c						8900
Transfer to CL/c						9000
Transfer to CM/c						9100
Transfer to CN/c						9200
Transfer to CO/c						9300
Transfer to CP/c						9400
Transfer to CQ/c						9500
Transfer to CR/c						9600
Transfer to CS/c						9700
Transfer to CT/c						9800
Transfer to CU/c						9900
Transfer to CV/c						10000

Journal of Accounting

Servizi urbani della città di Torino

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Sviluppo rete km	315, 920	340, 635	336, 460	318, 330	356, 990	357, 045	331, 215	330, 530	337, 805
Motrici n.º	672	699	731	807	864	769	771	797	813
Motrici/km n.º/000	34.220	36.087	36.912	37.445	38.007	37.015	33.662	34.014	33.456
Viaggiatori trasportati n.º/000	349.852	364.750	365.886	353.480	317.586	293.899	274.787	266.868	265.185
Linee n.º	41	40	41	42	48	45	45	39	40
<u>Prodotti d'esercizio</u>									
Totale lire/000	10.402.346	11.042.818	11.314.700	12.229.202	13.251.925	11.969.549	10.697.689	10.478.723	10.504.351
Per km d'esercizio lire	32.927.152	32.418.330	33.628.664	38.416.744	37.121.277	33.495.916	32.298.323	31.702.791	31.095.901
Per motrice/km lire	304	306	307	327	349	323	318	308	314
<u>Spese d'esercizio</u>									
Totale lire/000	10.443.654	11.667.959	12.819.882	15.704.358	17.044.551	17.391.610	19.812.834	19.401.405	19.598.134
Per km d'esercizio lire	33.057.907	34.253.554	38.102.247	49.333.577	47.745.178	48.709.853	59.818.651	58.697.863	58.016.115
Per motrice/km lire	305	314	347	419	448	470	589	570	586
Coefficiente d'esercizio	1,00	1,06	1,13	1,28	1,29	1,45	1,85	1,85	1,87



