

Regione Piemonte

POLITICHE PER IL SISTEMA DEI TRASPORTI PUBBLICI SU STRADA

IRES / Istituto Ricerche Economico Sociali
Assessorato regionale ai trasporti e alla viabilità
LARIS / Lavori, Ricerche e Studi



CORPO 10
RICERCHE
17

Il Comitato scientifico:

Prof. FRANCO ARCHIBUGI; Prof. CRISTOFORO SERGIO BERTUGLIA, coordinatore; Prof. GUIDO DANDRI; Prof. FRANCESCO FORTE; Prof. GABRIELE SCIMEMI.

REGIONE PIEMONTE

Politiche per il sistema dei trasporti pubblici su strada

Ires — Istituto Ricerche Economico Sociali
Assessorato regionale ai trasporti e alla viabilità
Laris — Lavori, Ricerche e Studi



GUIDA EDITORI · NAPOLI

Questo è uno degli studi predisposti per la formazione del piano dei trasporti della Regione Piemonte.

Gli studi per la formazione del piano dei trasporti della Regione Piemonte sono stati predisposti, nel loro insieme, da:

IRES - Istituto Ricerche Economico Sociali, Torino;

Assessorato regionale ai trasporti ed alla viabilità, Torino;

CSST - Centro Studi sui Sistemi di Trasporto, Roma;

ELC - Electroconsult, Milano;

LARIS - Lavori, Ricerche e Studi, Milano.

L'Assessorato regionale ha definito gli obiettivi ed i temi di centrale importanza da studiare e, inoltre, ha assicurato il coordinamento organizzativo; il coordinamento organizzativo generale è avvenuto mediante un gruppo appositamente costituito al suo interno, raccordo dall'ing. Vincenzo Filardo.

L'IRES ha definito il programma di lavoro ed ha assicurato il coordinamento scientifico dell'intero piano di studi: tale attività è stata svolta dalla Sezione Pianificazione del territorio, diretta dal prof. Cristoforo Sergio Bertuglia.

Questo studio è stato condotto dall'IRES, dall'Assessorato regionale ai trasporti e dalla LARIS.

In questo studio, il coordinamento scientifico è stato svolto, per l'IRES, oltre che dal prof. C.S. Bertuglia, anche, per alcuni aspetti metodologici, dal dott. Giovanni Rabino.

Alla definizione dei temi ed allo svolgimento delle attività hanno partecipato, per l'Assessorato regionale ai trasporti, il dott. Carlo Bellodi, il dott. Bruno Di Marco, l'ing. V. Filardo, l'ing. Antonino Giordano, l'arch. Lorenzo Marchisio ed il signor Luciano Pasquale.

L'attribuzione dello studio viene fatta con riferimento ai capitoli:

capitolo 1: prof. C.S. Bertuglia ed ing. V. Filardo;

capitolo 2: ing. A. Giordano;

capitolo 3: sig. L. Pasquale;

capitoli 4, 5 ed allegato 3: ing. Roberto Cavalieri, arch. Paola De Pirro, dott. Piero Maccioni e dott. Giampiero Rota della LARIS.

Il testo, redatto in prima stesura dagli indicati collaboratori, è stato rielaborato, nella versione definitiva che qui si presenta, dal prof. C.S. Bertuglia, con la collaborazione, per gli aspetti tecnico-operativi, della rag. Carla Aragno dell'IRES e, limitatamente al capitolo 2, anche del dott. B. Di Marco e dall'arch. L. Marchisio.

ISBN 88-7042-002-7

© Copyright 1980 by GUIDA EDITORI s.r.l.

Napoli - Via Ventaglieri, 83

Grafica: Franco Canale

I N D I C E

PRESENTAZIONE DI SANTE BAJARDI	1
1. <i>Introduzione</i>	9
1.1. Il problema	9
1.2. Gli obiettivi dell'azione regionale	10
1.3. Gli scopi dello studio	13
1.4. Lo schema logico dello studio	14
2. <i>Il sistema regionale dei trasporti pubblici su strada</i>	17
2.1. Introduzione	17
2.2. Il comportamento dell'operatore pubblico	17
2.2.1. I soggetti impegnati e le rispettive funzioni amministrative	17
2.2.2. Gli interventi finanziari	21
2.2.2.1. Evoluzione delle politiche dell'operatore pubblico	21
2.2.2.2. La dimensione quantitativa e la destinazione degli interventi	26
2.2.2.3. I meccanismi di erogazione	34
2.3. Il comportamento delle imprese	36
2.3.1. Con riferimento ai fattori produttivi aziendali	36
2.3.2. Con riferimento alle condizioni esterne all'impresa	38
3. <i>La conoscenza iniziale del sistema</i>	41
3.1. Introduzione	41
3.2. Le informazioni esistenti	42
3.2.1. Descrizione	42
3.2.2. Necessità di una loro verifica	44
3.3. La verifica	46
3.3.1. Caratteri	46
3.3.2. Modalità	46
3.3.3. Risultati	50
3.3.3.1. In ordine ai dati tecnici	50
3.3.3.2. In ordine ai dati economici	51

3.4. Conclusione	52
4. <i>L'indagine diretta su un insieme di imprese tipo</i>	55
4.1. Lo scopo ed i caratteri	55
4.2. I contenuti	56
4.3. L'individuazione delle imprese tipo	58
4.3.1. Il metodo	58
4.3.2. Le imprese scelte	61
4.4. I risultati: la conoscenza, che si è acquisita, del sistema	64
4.4.1. Premessa	64
4.4.2. Con riferimento alla manodopera	64
4.4.2.1. Stato dell'applicazione del contratto di lavoro ed effetti sulla struttura dei costi	64
4.4.2.2. Stato dell'organizzazione della manodopera e conseguenti effetti sulla struttura dei costi	71
4.4.2.3. Conclusione	72
4.4.3. Con riferimento all'organizzazione tecnica	73
4.4.3.1. L'officina e l'attività di manutenzione	73
4.4.3.2. Il magazzino e la gestione delle scorte	75
4.4.3.3. Conclusione	75
4.4.4. Con riferimento ai sistemi tariffari	75
4.4.5. Con riferimento all'organizzazione amministrativa	78
4.4.6. Con riferimento ai contributi della Regione e degli altri enti locali	79
5. <i>Linee di azione regionale</i>	81
5.1. Impostazione generale	81
5.1.1. Il quadro di riferimento legislativo	81
5.1.2. La complessità del campo	81
5.1.3. Due linee generali alternative	83
5.1.3.1. Una prima linea generale	83
5.1.3.2. Una seconda linea generale	84
5.1.4. L'intervento pubblico e le prestazioni di servizi da parte delle imprese	85
5.2. Definizione operativa	88
5.2.1. L'architettura complessiva	88
5.2.2. Autorizzazioni alle imprese per l'applicazione di un sistema tariffario unitario	90
5.2.2.1. Introduzione	90
5.2.2.2. Caratteri specifici del sistema tariffario	91
5.2.2.3. Modalità applicative del sistema tariffario	93
5.2.2.4. Sistema informativo associato al sistema tariffario	96
5.2.3. Interventi finanziari	97

5.2.3.1. Introduzione	97
5.2.3.2. Interventi definiti direttamente dalla Regione	97
5.2.3.3. Interventi definiti dagli enti delegati	100
5.2.3.4. Interventi proposti e legge regionale generale	102
5.2.3.5. Condizioni di applicabilità degli interventi proposti	104
ALLEGATO 1.	
<i>I modelli S</i>	107
ALLEGATO 2.	
<i>Legge Regionale 22 agosto 1977, n. 44</i>	125
ALLEGATO 3.	
<i>Programmi e progetti di attuazione</i>	145

PRESENTAZIONE

La Regione Piemonte sta concludendo il processo di adozione del piano regionale dei trasporti: il progetto di deliberazione della Giunta, è all'esame del Consiglio regionale, per la sua approvazione (secondo quanto previsto nella legge regionale 22 agosto 1977, n. 44; legge che viene presentata all'allegato 2 dello studio che qui si presenta).

Il piano regionale dei trasporti si propone come uno dei piani settoriali, al tempo stesso di attuazione e di arricchimento, del piano regionale globale.

La metodologia politica, adottata per la formazione di detto piano regionale dei trasporti, si fonda sull'uso della strumentazione tecnica più avanzata, da un lato, e, dall'altro, sulla creazione delle condizioni per ottenere la partecipazione più ampia ed il controllo più serrato da parte dell'intera comunità regionale. Per ottenere lo scopo da ultimo indicato, nel mese di giugno 1977, è stata promossa una Conferenza introduttiva al piano regionale dei trasporti (cfr.: Assessorato ai trasporti ed alla viabilità della Regione Piemonte, « Il piano dei trasporti in Piemonte. Obiettivi e linee di azione », Eda, Torino, 1977), nella quale sono stati fissati gli obiettivi e le linee di azione secondo cui procedere alla formazione del piano stesso. Gli studi, successivamente condotti, sono stati sottoposti a Convegni, per verificarne la coerenza con gli obiettivi e le linee d'azione assunti e per preparare le condizioni affinché il Consiglio regionale del Piemonte possa esprimersi su una base fondata e largamente vagliata, ed in detto contesto assumere le decisioni che gli competono.

Quello che qui si presenta è uno degli studi condotti per la formazione del piano regionale dei trasporti: analizza le condizioni in cui versa il sistema dei trasporti pubblici su strada e fornisce gli

elementi per consentire alla Regione di assumere le necessarie decisioni.

Questo studio, come gli altri, è stato sottoposto ad un Convegno, che ha avuto luogo nel mese di giugno 1978: detto Convegno ne ha verificato la coerenza con gli obiettivi e le linee di azione che si era deciso di perseguire e ha discusso nel merito assai approfonditamente, preconstituendo le condizioni per la definizione della politica della Regione nel campo in oggetto.

La situazione in cui versano le imprese di trasporto su strada è nota:

- a) lo squilibrio del rapporto tra ricavi e costi ha assunto dimensioni patologiche;
- b) la velocità, secondo cui tale squilibrio si approfondisce, aumenta ininterrottamente.

Questa situazione ha richiesto una mobilitazione, elevata e crescente, di risorse pubbliche; tanto che la presenza delle imprese sul mercato del trasporto è possibile solo per l'impegno finanziario, elevato e crescente, dell'operatore pubblico.

Lo sforzo della Regione è eccezionale e vicino al limite: questo sforzo consente al sistema dei trasporti pubblici su strada di sopravvivere; a questo sforzo non ha corrisposto, però, un processo di risanamento del sistema in oggetto.

Il contributo regionale non è inferiore ad un quarto delle entrate di ciascuna impresa di trasporto; raggiunge, anche, i due terzi delle entrate dell'impresa. Per contro, la contribuzione regionale è, quanto meno, mal congegnata; l'analisi ha mostrato che i contributi regionali premiano chi non va premiato e penalizzano chi non va penalizzato: ciò non è nell'interesse delle imprese di trasporto, le quali sanno che l'impegno finanziario della Regione non potrà ampliarsi molto, e dunque è bene che sia distribuito in modo razionale ad equo; ciò non è nell'interesse della Regione, che da uno sforzo così grande si attende un risultato migliore di quello della mera sopravvivenza del sistema dei trasporti pubblici su strada; ciò, ovviamente, non è nell'interesse degli utenti, i quali sanno che, al di là dello sforzo della Regione e degli Enti locali, toccherà a loro di pagare.

Il sistema del trasporto pubblico su strada è un sistema del quale, al di là del fatto che non è in buona salute, se ne sapeva

poco; e ciò malgrado lo sforzo della Regione (il riferimento è all'introduzione dei modelli S, di cui all'allegato 1). Inoltre, la conoscenza che se ne aveva, a parte i limiti intrinseci, era finalizzata al perseguimento della politica in atto; non era, pertanto, idonea all'individuazione di una politica nuova ed al suo perseguimento.

Posto quanto precede, appare chiaro che occorre cambiare, e profondamente, un sistema (quello dei trasporti pubblici su strada) che è in condizioni difficili, con imprese in equilibrio precario, per altro raggiunto e conservato faticosamente.

Cambiare un sistema in condizioni difficili è difficile: richiede audacia e, allo stesso tempo, prudenza.

Inoltre, cambiare profondamente il sistema dei trasporti pubblici su strada significa cambiare il comportamento degli operatori tutti del sistema:

- a) il comportamento della Regione;
- b) il comportamento delle imprese di trasporto;
- c) il comportamento degli utenti del sistema di trasporto.

Infine, cambiare il sistema dei trasporti pubblici su strada, realizzando quanto previsto dalla legge regionale generale sui trasporti e sulla viabilità, significa chiamare in giuoco altri soggetti (i Comprensori e le Autorità di gestione) ed assegnare loro compiti che arricchiscono e complessificano il sistema.

Tutto ciò, tenendo conto degli impegni che conseguono, per la Regione e gli Enti locali minori fra loro associati, dai provvedimenti nazionali in corso di formazione: il riferimento è alla proposta di legge per la costituzione del fondo nazionale dei trasporti per il finanziamento degli investimenti in autobus e, più in generale, delle imprese di trasporto.

Da tutto quanto precede nasce la proposta complessiva dello studio che qui si presenta, proposta della quale si enuncia, in primo luogo, l'architettura generale.

A. Riforma della contribuzione regionale:

a) per renderla equa (e ciò per le imprese di trasporto è importante: l'entità della contribuzione regionale non potrà cre-

scere a dismisura; da qui la grande importanza per le imprese che la contribuzione regionale sia equa);

b) per renderla tempestiva (e ciò per le imprese di trasporto è importante: significa la riduzione dei costi per interessi passivi);

c) per relazionarla ad elementi chiari, certi e trasparenti (condizione necessaria per rendere la contribuzione equa e tempestiva);

d) per renderla corrispondente a quanto previsto nella legge regionale generale, con l'intervento dei Compensori e delle Autorità di gestione (e ciò per la Regione è un atto dovuto);

e) per finalizzarla agli obiettivi di trasformazione del sistema dei trasporti pubblici su strada (e ciò per la Regione è necessario).

La riforma della contribuzione regionale, che è stata prospettata, permette di perseguire gli obiettivi specifici ora richiamati. Essa contempla contributi definiti direttamente dalla Regione e contributi definiti dagli Enti delegati.

Cominciamo dai contributi definiti direttamente dalla Regione. Essi corrispondono all'esigenza di assicurare, nei confronti delle imprese di trasporto, una politica regionale unitaria, finalizzata al perseguimento dei tre seguenti obiettivi specifici:

a) corrispondere alle imprese un contributo in relazione ai minori ricavi, loro derivanti dall'applicazione di tariffe scontate, in modo da far sostenere all'operatore pubblico l'onere della politica sociale dallo stesso perseguita;

b) favorire il risanamento dei bilanci delle imprese;

c) incentivare l'investimento delle imprese e/o assicurare loro una maggiore liquidità.

Questi contributi, data la loro specifica finalizzazione, non potranno, anche se amministrati dagli Enti delegati, che essere trasferiti direttamente dall'Amministrazione regionale ai singoli concessionari.

Questo tipo di intervento finanziario si articola secondo tre contributi:

1. contributo sui minori ricavi, derivanti dall'applicazione di tariffe scontate;

2. contributo per l'adeguamento del fondo indennità di anzianità del personale dipendente;

3. contributo sugli ammortamenti del materiale mobile.

Passiamo ai contributi definiti dagli Enti delegati.

Questo secondo tipo di intervento finanziario si articola, anch'esso, secondo tre contributi:

1. contributo per la produzione di servizi non remunerativi, volti ad assicurare collegamenti riconoscibili come necessari alla scala locale;

2. contributo in conto capitale per l'acquisto di attrezzatura e di materiale mobile;

3. contributo sugli investimenti necessari per la pubblicizzazione dei servizi di trasporto.

Questi contributi corrispondono a costi di esercizio e spese di investimento direttamente dipendenti dai programmi di competenza, sia pure in coerenza con la politica regionale, degli Enti delegati; pertanto, essi devono essere trasferiti in gestione autonoma agli Enti delegati stessi.

B. Riforma del sistema tariffario:

a) per garantire un sistema di prezzi unitario per gli utenti del trasporto pubblico, rovesciando la logica della determinazione delle tariffe a partire dalle condizioni specifiche di produzione del servizio (che corrisponde ad una linea politica ancora lontana dal riconoscere pienamente al trasporto di persone il carattere di servizio pubblico);

b) per consentire che gli adeguamenti dei livelli tariffari possano determinare un aumento dei ricavi complessivi, incidendo quanto meno possibile sugli utenti che usano in modo continuativo i servizi di trasporto pubblico (per esempio: incidendo quanto meno possibile sui lavoratori pendolari);

c) per disporre di un sistema tariffario più flessibile e manovrabile, in una situazione che richiederà, in modo continuo, il perseguimento dell'aumento dei ricavi complessivi;

d) per disporre di un sistema tariffario che faccia diventare anche l'utente soggetto attivo del sistema stesso: l'utente sarà messo nella condizione di ricercare ed adottare la soluzione per lui

più conveniente in un campo assai più articolato di quello oggi vigente;

e) per disporre di un sistema tariffario che consenta ai nuovi soggetti (Comprensori ed Autorità di gestione), che si affacciano nel campo, di collocare proprie scelte tariffarie accanto a quelle regionali: per esempio, la scelta di adottare tariffe più basse di quelle regionali, sapendone il costo ed il conseguente impegno finanziario che per essi ne deriva;

f) per permettere la gestione ed il controllo del sistema di tariffe scontate, che costituisce uno dei momenti più delicati della politica dell'operatore pubblico nel settore.

La riforma del sistema tariffario, che è stata prospettata, permette di perseguire gli obiettivi specifici ora richiamati.

Al sistema tariffario, come configurato, si associa un sistema informativo, che consente di avere informazioni certe e continuamente aggiornate, almeno, sulla mobilità di coloro che usano ripetutamente il servizio pubblico e sulle relative entrate (le entrate da tariffe scontate): pertanto, esso consente di gestire un contributo di importanza strategica (quello sui minori ricavi) e di avere informazioni essenziali per il riadeguamento continuo dei servizi di trasporto pubblico su strada.

C. Bilanci tipo:

a) per avanzare nella direzione dell'uniformità, della leggibilità, dell'accertabilità dei bilanci delle imprese di trasporto.

La trasformazione complessiva, che si prospetta, deve avvenire senza determinare, nelle imprese di trasporto, traumi e, nemmeno, incertezze. Ciò è possibile definendo opportunamente le tappe del processo di transizione dal sistema attuale a quello configurato.

In conclusione, la trasformazione, che si prospetta, è profonda; la politica, che appare necessaria per perseguire quella trasformazione, è complessa. La politica, che appare necessaria, è, come si vede, una politica che impone di modificare il comportamento di tutti gli attuali soggetti del sistema e che introduce, nel sistema, altri soggetti; è una politica che ha bisogno della partecipazione di tutti

i soggetti; è una politica che richiede che tutti i soggetti diventino protagonisti del processo di trasformazione, arrecandovi il loro concorso pieno. Ciò è possibile, anche perché è una politica che dà garanzie a tutti i soggetti, agli imprenditori come ai sindacati, ai Comprensori come ai Consorzi fra gli Enti locali minori: garanzie di oggettività, di chiarezza e di trasparenza; garanzie di efficienza e di tempestività; ma, sopra tutte le altre, la garanzia di essere una politica capace di risanare il sistema dei trasporti pubblici su strada e di renderlo più corrispondente alle esigenze della collettività.

Mentre il Consiglio regionale si appresta a discutere il piano regionale dei trasporti, e — con il piano — la strategia prospettata per i trasporti pubblici su strada, la Giunta regionale sta procedendo alla definizione delle condizioni operative per l'avvio dell'indicato processo di trasformazione del sistema dei trasporti pubblici su strada, e ciò secondo quanto indicato nell'allegato 3 dello studio che qui si presenta.

SANTE BAJARDI

*Vice Presidente della Giunta regionale
ed Assessore ai trasporti ed alla viabilità*

1. INTRODUZIONE

1.1. IL PROBLEMA

La situazione in cui versano le imprese di trasporto su strada¹ — sia pubbliche sia private — è nota. Lo squilibrio del rapporto costi-ricavi ha assunto dimensioni patologiche e, per di più, la velocità, secondo cui tale squilibrio si approfondisce, aumenta ininterrottamente: i bilanci delle maggiori imprese italiane, operanti nel settore, ne sono una chiara testimonianza. Ciò ha richiesto una mobilitazione sempre più consistente di risorse pubbliche, tanto che la presenza delle imprese, siano esse pubbliche o private, sul mercato del trasporto, è possibile solo per l'impegno finanziario, elevato e sempre crescente, dell'operatore pubblico. In parte, esiste una giustificazione per questo stato di cose: poiché si è riconosciuto, per alcune fasce di utenti e per alcuni tipi di prestazioni, il carattere sociale del servizio di trasporto pubblico su strada, ne consegue che una parte del sistema di prezzi applicati dalle imprese non si adegui alla struttura dei costi di produzione.

Ciò posto, due fenomeni negativi, per i quali occorre trovare un rimedio in tempi ravvicinati, non possono essere trascurati:

a) da un lato, l'incremento delle risorse pubbliche, impegnate nel settore in oggetto, sta, complessivamente, irrigidendo i bilanci degli enti pubblici erogatori e diminuendo, quindi, la loro capacità di investimento in altri settori;

¹ Si precisa che il campo dello studio è stato limitato ai trasporti pubblici su strada a carattere extraurbano. Ciò in relazione alle specifiche funzioni di controllo ed amministrative della Regione. Tuttavia alcune delle analisi e delle proposte, pur costruite con riferimento specifico ai trasporti extraurbani, possono essere correttamente riferite anche ai trasporti urbani.

b) dall'altro, all'incremento della spesa pubblica nel settore non è corrisposto un parallelo incremento della quantità e/o della qualità del servizio erogato e, nemmeno, un passo avanti nella direzione della finalizzazione o, anche solo, della trasparenza della spesa stessa.

In conclusione, l'operatore pubblico impegna nel settore risorse elevate e sempre crescenti, ma, in ultima analisi, solo per mantenere il sistema al limite della sopravvivenza.

1.2. GLI OBIETTIVI DELL'AZIONE REGIONALE

Da quanto enunciato in 1.1. discende immediatamente il primo e fondamentale obiettivo dell'azione regionale: trasformare la spesa pubblica — per indirizzi, per modi di erogazione, per sistemi di controllo — da elemento di mero sussidio, e quindi di mera sopravvivenza del sistema così come è, in uno strumento di trasformazione del sistema e, per questo, di riforma sia del comportamento dell'operatore pubblico sia del comportamento delle imprese.

Per perseguire l'indicato obiettivo occorre:

a) definire modalità di erogazione dei contributi pubblici che siano rigorosamente commisurate alla quantità di servizio sociale effettivamente reso dalle imprese (e non, invece, alla generica quantità globale di servizio offerto);

b) finalizzare rigidamente i contributi pubblici a quelle operazioni di ammodernamento e razionalizzazione dei processi produttivi aziendali che producano sia un miglioramento del rapporto costi-ricavi nelle imprese sia un adeguamento del livello di servizio alla domanda effettiva nella regione².

Accanto a questo obiettivo, se ne riconosce un secondo, il quale emerge da quanto segue.

Il piano regionale di sviluppo 1977-1980 ha indicato la ne-

² Non è inutile far rilevare che l'obiettivo ora indicato appare, ormai, chiaramente assunto in sede legislativa, anche a livello nazionale. Infatti, sia con i provvedimenti sulla finanza locale (decreto Stamatì 1978) sia con la proposta di legge generale di settore (degli onorevoli Marzotto Caotorta e Bocchi), si vincola l'erogazione del finanziamento pubblico a piani di razionalizzazione delle imprese di gestione dei servizi.

cessità che i vari modi di trasporto e le loro infrastrutture (rete e servizi ferroviari, viari, ma anche aerei e marittimi) siano considerati come elementi di un sistema unitario, sia in fase di pianificazione sia in fase di gestione.

Per troppo tempo, infatti, le concezioni della pianificazione sia globale sia settoriale, che si sono venute diffondendo nel nostro Paese, hanno teso a mantenere separata la fase della gestione da quella della pianificazione, e ciò non solo nei fatti ma anche nella logica stessa delle procedure di riforma.

Occorre modificare profondamente l'indicata impostazione³, riconoscendo che, accanto alla pianificazione, strumento fondamentale per fondare su basi razionali l'azione dell'operatore pubblico, si colloca l'intervento operativo e gestionale di una pluralità di soggetti. Detti soggetti, intervenendo con continuità, incidono sulla evoluzione del sistema e, quindi, sul processo di pianificazione stesso. Ne consegue che i due momenti della pianificazione e della gestione devono essere collegati in un quadro complessivo opportunamente articolato, in cui obiettivi, linee di intervento ed azioni siano continuamente sottoposti a controllo e verifica.

L'applicazione di questa concezione della pianificazione è di fondamentale importanza per il settore dei trasporti. Infatti, chiunque, anche solo intuitivamente, è in grado di riconoscere che la mobilità delle persone e delle merci è resa possibile da un sistema complesso, il quale può essere reso unitario soltanto dalla connessione organizzata di momenti diversi di programmazione e di gestione.

Posto quanto precede, tuttavia non si può trascurare di rilevare che, ad un esame sommario dell'articolazione delle responsabilità di governo nel settore, emerge una grande pluralità di centri decisionali, in alcuni casi ripetitivi ed inutili: ad esempio, con riferimento alla ripartizione ministeriale a livello centrale oppure alla sovrapposizione di competenze tra gli organi centrali dello Stato e le Regioni; quanto da ultimo anche a seguito del processo di decentramento dei poteri verso i livelli locali; processo, per altro, non ancora concluso.

³ Secondo quanto previsto nella legge regionale sulle procedure generali della programmazione (legge regionale n. 43 del 19 agosto 1977).

D'altro canto, le Regioni stesse si sono collocate sul terreno della prospettazione di proposte e di interventi in ordine a comparti del sistema dei trasporti che sono di competenza degli organi centrali dello Stato: ad esempio, ciò è avvenuto con le osservazioni al Piano poliennale delle FS, con le osservazioni al « Quadro di riferimento per il piano nazionale dei trasporti » ed in altre occasioni.

Inoltre, ed al tempo stesso, alcune Regioni stanno procedendo alla costruzione di strutture decisionali tali da coinvolgere e responsabilizzare gli enti locali subregionali nelle scelte che, a livello regionale, si pongono: ad esempio, ciò è avvenuto con la formazione di organismi di programmazione (Comprensori) e di organismi di gestione dei poteri amministrativi regionali (Consorti fra Comuni, Province ecc.).

La contraddizione tra unità del sistema e molteplicità di centri decisionali distinti (la quale ha prodotto, fra l'altro anche nel passato recente, interventi ripetitivi e concorrenziali fra elementi del sistema stesso) impone di organizzare nel settore un processo di programmazione, che definisca compatti quadri di riferimento per tutti gli investimenti settoriali e, al tempo stesso, instauri procedure certe, attraverso cui passino le decisioni dei vari enti pubblici, impegnati nelle fasi amministrative ed operative, al fine di poter essere complessivamente verificate. In altre parole, è necessario definire non solo il quanto di spesa, ma anche tempi, modi e procedure certe per la verifica della spesa stessa.

Senza una struttura organizzata di relazioni tra i molti decisori, si corrono, fra gli altri, due rischi:

a) da un lato, quello della carenza del controllo da parte degli enti locali sulle decisioni in ordine alle grandi opere infrastrutturali;

b) dall'altro, e mentre si realizza un processo di decentramento, quello di un incremento della disarticolazione del sistema complessivo.

Quanto sub b), in particolare, tocca la responsabilità diretta della Regione Piemonte. Essa ha già definito la sua strategia complessiva di intervento, fondandola sulle nuove strutture comprensoriali. Come ipotesi di base, la Regione Piemonte punta ad una gestione decentrata dei propri poteri nel campo del trasporto, arti-

colandola su base comprensoriale: i programmi unitari ed integrati di esercizio⁴, definiti dagli organismi locali, costituiscono la traduzione operativa di tale ipotesi.

1.3. GLI SCOPI DELLO STUDIO

Da quanto precede emerge lo scopo fondamentale dello studio: definire un quadro complessivo di riferimento per l'azione regionale, costituito da indirizzi, norme di comportamento e quadri di risorse, al fine di governare il sistema di trasporto pubblico su strada in modo unitario ed efficiente, ma attraverso il decentramento a livello subregionale.

In particolare, scopo dello studio è la definizione della strumentazione operativa da introdurre nella pubblica amministrazione e nelle imprese esercenti, per controllare l'evoluzione del sistema e finalizzarla al perseguimento dei sopra enunciati obiettivi dell'azione regionale.

In sostanza, si tratta di definire la strumentazione che sia capace di consentire, a ciascun livello decisionale, di svolgere i compiti discendenti dal quadro di riforma contenuto nella già richiamata legge regionale di settore; in particolare, di svolgerli secondo la struttura di relazioni di cui si è detto e nella quale:

a) alla Regione spetta la predisposizione di provvedimenti di spesa mediante leggi;

b) alle Autorità decentrate spetta la gestione delle funzioni di controllo sul sistema;

c) alle imprese spetta l'effettuazione dei servizi di trasporto.

Lo studio prospetta un insieme di provvedimenti e di strumenti per il perseguimento del quadro di cui sopra.

In particolare, per il livello regionale, lo studio:

a) specifica finalità, contenuti e procedure delle nuove leggi di spesa;

b) crea le condizioni per consentire la conoscenza:

b₁) dell'evoluzione dell'aliquota più stabile della mobilità connessa al servizio pubblico di trasporto su strada;

⁴ Cfr.: art. 11 della legge regionale generale sui trasporti e sulla viabilità (legge regionale 22 agosto 1977, n. 44).

- b₂) del rendimento del servizio pubblico;
- b₃) degli effetti delle risorse impegnate.

Tutto quanto sub b) sarà ottenuto anche mediante la definizione di un opportuno sistema informativo. In ordine al detto sistema informativo, strettamente necessario per il perseguimento di quanto sopra enunciato, lo studio, oltre a precisarne i caratteri, presenta il programma di lavoro per la sua costruzione.

Inoltre, quanto agli enti decentrati dei poteri regionali (le Autorità di gestione), lo studio individua le condizioni per consentire di fornire loro sia la conoscenza della rete di servizio relativa all'ambito territoriale su cui operano, sia la conoscenza del flusso finanziario proveniente dalla Regione e dagli Enti locali minori: elementi, questi, necessari per la predisposizione dei programmi unitari ed integrati di esercizio.

Infine, quanto alle imprese esercenti, lo studio individua le condizioni per consentire, in sede di erogazione dei servizi, la definizione di interventi di ammodernamento tecnico ed amministrativo: per i primi, mediante la prospettazione di politiche sull'uso del personale e degli impianti; per i secondi mediante la definizione di uno schema di bilancio tipo.

1.4. LO SCHEMA LOGICO DELLO STUDIO

Posto quanto precede, il primo passo dello studio è costituito dall'analisi del comportamento dell'operatore regionale, anche in relazione allo stato delle informazioni — sul funzionamento del sistema — di cui era dato disporre presso l'Assessorato regionale.

Accertato che l'insieme delle informazioni a disposizione dell'operatore regionale non era tale da consentire una buona comprensione dell'evoluzione del sistema in relazione agli impulsi esterni, il secondo passo dello studio è costituito da una indagine diretta su un opportuno insieme di imprese, allo scopo di superare la riconosciuta carenza conoscitiva.

L'analisi dei risultati dell'indagine diretta, permettendo di disporre di conoscenze essenziali in ordine al comportamento del sistema rispetto agli impulsi esterni, ha permesso anche di definire — ed è questo il terzo ed ultimo passo dello studio —

a) i caratteri generali che devono essere posseduti dall'intervento pubblico, per favorire l'evoluzione del sistema in modo da perseguire gli obiettivi fissati dall'operatore pubblico;

b) la strategia di azioni in cui l'intervento pubblico deve tradursi.

2. IL SISTEMA REGIONALE DEI TRASPORTI PUBBLICI SU STRADA

2.1. INTRODUZIONE

All'epoca 1967 si manifesta la prima grande crisi nel sistema dei trasporti pubblici su strada. Da quel momento, dapprima lo Stato e poi, dal 1972, le Regioni devono intervenire per consentire al sistema in oggetto di sopravvivere.

Ai fini del presente studio, è quanto meno utile analizzare il comportamento dei principali operatori — lo Stato, la Regione, le imprese pubbliche e private —, a partire dall'epoca sopra indicata.

Tali comportamenti, nel loro intreccio, hanno consentito al sistema dei trasporti pubblici su strada di sopravvivere: questo è un fatto che non va dimenticato.

Per contro, tali comportamenti, nel loro intreccio, non hanno indotto un risanamento del sistema dei trasporti pubblici su strada: anche questo è un fatto che non va dimenticato.

2.2. IL COMPORTAMENTO DELL'OPERATORE PUBBLICO

2.2.1. *I soggetti impegnati e le rispettive funzioni amministrative*

Nell'anno 1972, le funzioni di controllo sui servizi di trasporto pubblico su strada a carattere extraurbano sono trasferite dagli organi centrali dello Stato (che le esercitavano attraverso gli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) alle amministrazioni regionali¹.

¹ Decreto del Presidente della Repubblica n. 5, 1972.

Si è trattato di un primo passo nella direzione del decentramento delle funzioni suddette; il completamento di tale operazione è attualmente in corso, con il trasferimento dagli organi centrali dello Stato alle amministrazioni regionali delle funzioni di controllo su altri servizi di trasporto (per esempio, le autolinee interregionali e le ferrovie in concessione)².

All'anno di inizio dell'attività regionale, la rete piemontese dei servizi di trasporto pubblico su strada è costituita da 780 linee in concessione, per una estensione totale di 26 mila chilometri, con la presenza di 102 imprese di cui 98 in gestione privata e 4 in gestione pubblica.

Come si vede, si tratta di un settore caratterizzato dalla presenza di un gran numero di operatori, per di più di varia dimensione.

Nel corso degli anni successivi al 1972, la situazione non ha subito modificazioni sostanziali.

In particolare, con riferimento all'anno 1977 le imprese sono 117, di cui 86 in gestione privata e 31 in gestione pubblica.

Si rileva, inoltre, che nel campo della gestione privata, su un totale di 86 imprese, 5 imprese risultano di grandi dimensioni; nel campo della gestione pubblica, su un totale di 31 imprese, 6 imprese risultano di grandi dimensioni³.

Il servizio svolto sui percorsi extraurbani, misurato in termini di autobus · chilometro, ha fatto riconoscere, dal 1973 al 1976, un incremento del 20% (cfr.: tabb. 1, 2, 3, 4 e 5).

Con riferimento all'anno 1977, il servizio svolto sui percorsi extraurbani si ripartisce tra imprese private ed imprese pubbliche nella misura del 62% e del 38%.

L'aliquota del servizio di linea afferente alle imprese private ha fatto riconoscere, dal 1973 al 1977, un incremento del 18% mentre l'aliquota del servizio di linea afferente alle imprese pubbliche ha fatto riconoscere, sempre dal 1973 al 1977, un incremento del 95% (si deve tener conto del fatto che questi incrementi sono disturbati dal passaggio dell'impresa ATA dal campo privato al

² A seguito del Decreto del Presidente della Repubblica n. 616, 1978.

³ Assumendo, come parametro di riferimento, il numero di autobus in esercizio per impresa, « grande impresa » è stata considerata quella con più di cinquanta autobus.

campo pubblico; infatti, se si fosse fatto riferimento al periodo dal 1973 al 1976, si sarebbero avuti incrementi, rispettivamente, del 15% e del 33%).

TABELLA 1 — *Percorrenze imprese pubbliche (senza ATM di Torino)**

	1973	1974	1975	1976	1977
	(in migliaia di autobus · km)				
Servizi regionali **	3.860	5.122	4.970	6.436	8.861
Servizi sostitutivi ***	2.200	2.333	3.077	3.151	7.994
Servizi atipici ****	682	1.042	931	840	250
Totali percorrenze in concessione	6.742	8.497	8.978	10.427	17.105
Fuori linea e noleggi *****	646	808	730	558	969
Totali	7.388	9.305	9.708	10.985	18.074

* Si fa osservare che quando, come per altro in questa tabella, la fonte non viene esplicitamente indicata, essa deve intendersi: Assessorato ai trasporti ed alla viabilità della Regione Piemonte.

** Servizi regionali: autolinee per trasporto di viaggiatori ordinari, di concessione regionale.

*** Servizi sostitutivi: autolinee per trasporto di viaggiatori ordinari, sostitutivi di linee ferrotramviarie.

**** Servizi atipici: autolinee, regolarmente concesse dalla Regione, per il trasporto di viaggiatori di determinate categorie, con il costo del trasporto a carico del committente.

***** Fuori linea: servizi per gite turistiche di comitive organizzate, effettuate con autobus di linea con autorizzazione singola per viaggio; noleggi: servizi per gite turistiche di comitive organizzate, effettuate con autobus di noleggio da rimessa.

TABELLA 2 — *Percorrenze ATM di Torino*

	1973	1974	1975	1976	1977
	(in migliaia di autobus · km)				
Servizi regionali	6.434	6.460	7.000	6.789	8.641
Servizi sostitutivi	1.420	1.530	1.567	2.110	2.083
Servizi atipici	684	708	849	994	2.017
Totali	8.538	8.698	9.416	9.893	12.741

Ove il servizio di trasporto venga articolato nelle sue componenti, emerge che i servizi atipici (cioè, quelli che, pur essendo esercitati in base a concessione, servono solo determinate categorie di viaggiatori: operai, studenti) fanno riconoscere, nel periodo considerato, un incremento, nel complesso, elevatissimo (124% in totale, 66% nelle imprese pubbliche e 199% nelle imprese private). Invece, i servizi soggetti direttamente alla disciplina regionale — servizi regionali — fanno riconoscere un incremento, nel complesso,

TABELLA 3 — Totale percorrenze imprese pubbliche

	1973	1974	1975	1976	1977
	(in migliaia di autobus · km)				
Servizi regionali	10.294	11.582	11.970	13.225	17.502
Servizi sostitutivi	3.620	3.863	4.644	5.261	10.077
Servizi atipici	1.366	1.750	1.780	1.834	2.267
Totale percorrenze in concessione	15.280	17.195	18.394	20.320	29.846
Fuori linea e noleggi	646	808	730	558	969
Totale	15.926	18.003	19.124	20.878	30.815

TABELLA 4 — Percorrenze imprese private

	1973	1974	1975	1976	1977
	(in migliaia di autobus · km)				
Servizi regionali	35.342	34.118	34.300	36.162	42.084 *
Servizi sostitutivi	4.944	6.000	7.561	8.386	3.738
Servizi atipici	1.048	5.000	4.000	2.938	3.134
Totale percorrenze in concessione	41.334	45.118	45.861	47.486	48.956
Fuori linea e noleggi	11.300	11.680	11.035	11.408	12.700
Totale	52.634	56.798	56.896	58.894	61.656

* Di cui 4.958 relativi a percorrenze su linee interregionali passate di competenza della Regione Piemonte ai sensi del D.P.R. 616 dell'anno 1977.

TABELLA 5 — *Percorrenze totali (imprese pubbliche e private)*

	1973	1974	1975	1976	1977
	(in migliaia di autobus · km)				
Servizi regionali	45.636	45.700	46.270	49.387	59.586
Servizi sostitutivi	8.564	9.863	12.205	13.647	13.815
Servizi atipici	2.414	6.750	5.780	4.772	5.401
Totali percorrenze					
in concessione	56.614	62.313	64.255	67.806	78.802
Fuori linea e noleggi	11.946	12.488	11.765	11.966	13.669
Totali	68.560	74.801	76.020	79.772	92.471

limitato (30% in totale, 70% nelle imprese pubbliche e 19% nelle imprese private).

2.2.2. *Gli interventi finanziari*

2.2.2.1. Evoluzione delle politiche dell'operatore pubblico

I primi interventi dell'operatore pubblico (Stato) sul sistema dei trasporti pubblici su strada, per i servizi di tipo ordinario, risalgono all'epoca in cui si è manifestata la prima grande crisi del sistema, la quale — come già detto — si situa nell'anno 1967.

Infatti, con la legge 28 marzo 1968, n. 375, fu stabilito di accordare alle imprese titolari di concessione di servizi di trasporto su strada un contributo straordinario, da commisurare alla percorrenza effettuata nel periodo 1 luglio - 31 dicembre 1967.

Contributi analoghi furono concessi con leggi del 1971 (n. 94) e del 1972 (n. 825), valide per gli anni 1968, 1969, 1970, 1971 e primo trimestre del 1972.

I criteri di finanziamento e le modalità di erogazione per l'applicazione delle leggi ora citate, oggetto di decreti interministeriali, furono definiti come segue:

a) ammissione al contributo delle imprese titolari di concessione governativa di servizi di trasporto extraurbano, con esclusione, nella determinazione del contributo, delle linee concesse dalle

Regioni a statuto speciale e dai Comuni, di quelle di gran turismo, di quelle sostitutive di impianti fissi e dei servizi speciali in concessione. Le linee internazionali venivano prese in considerazione solo per l'aliquota ricadente nel territorio italiano non avente carattere turistico;

b) esclusione dal contributo dei servizi di trasporto extraurbano, per i quali le imprese esercenti fruivano di altri interventi finanziari, sussidi o sovvenzioni a carico dello Stato;

c) determinazione del contributo in misura proporzionale al disavanzo, ritenuto ammissibile, del complesso di tutte le linee esercite, con esclusione di quelle sostitutive nonché delle corse speciali (non in concessione) e dei noleggi (gite turistiche). Tale contributo non poteva superare la metà, i due terzi od i quattro quinti del disavanzo complessivo ammesso, a seconda che il coefficiente di esercizio⁴ risultasse rispettivamente inferiore a 1,10, compreso fra 1,10 e 1,25 o superiore a 1,25;

d) valutazione della incidenza degli oneri di trasporto a carattere sociale, sulla base del rapporto tra introiti da abbonamento ed introiti totali;

e) commisurazione del contributo per l'anno 1967 a lire 20 per autobus · km, elevabile a lire 40 per autobus · km in tre casi:

e₁) per le linee dipendenti da imprese a partecipazione dello Stato e delle Regioni;

e₂) per le linee in zona montana;

e₃) per le linee nei territori di cui alle leggi speciali per l'industrializzazione delle aree depresse.

Considerata l'entità dello stanziamento, il contributo doveva essere graduato in funzione della perdita di esercizio, analizzata non in valore assoluto ma in funzione del coefficiente di esercizio, prevedendo una incidenza di abbattimento del disavanzo ammissibile (massimo 40% e minimo 10% rispettivamente per i coefficienti minori o uguali a 1,10 ed uguali o maggiori a 1,25).

L'intervento dello Stato, attuato con l'erogazione di contributi straordinari per il sistema del trasporto pubblico su strade

⁴ Il coefficiente di esercizio è dato dal rapporto $\frac{\text{oneri di gestione}}{\text{introiti}}$.

extraurbane, si esaurisce al 31 marzo 1972 (cioè, alla vigilia del trasferimento alle Regioni delle funzioni fino a quel momento svolte dagli organi dello Stato), senza avere indotto apprezzabili elementi di efficienza in un settore che faceva riconoscere sempre più gravi disfunzioni.

La Regione Piemonte, dopo un breve periodo, necessario per la predisposizione dei necessari provvedimenti legislativi, ha dato inizio ad una intensa attività, caratterizzata dall'impegno di aggiornare quanto sino a quel momento era stato svolto dallo Stato.

L'orientamento, che emerge, è quello di cercare di sostenere il settore attraverso l'erogazione di:

a) contributi per l'esercizio, alle imprese private e pubbliche, commisurati in parte all'introito da abbonamenti ed in parte al servizio svolto (espresso in autobus · km⁵;

b) contributi per gli investimenti, alle imprese private e pubbliche, per l'acquisto di autobus⁶;

c) contributi per gli investimenti, alle imprese private, per rilevare concessioni di servizi di trasporto da altre imprese private, ed alle imprese pubbliche, per rilevare servizi di trasporto da imprese private⁷.

Gli obiettivi di tale insieme di interventi possono essere così definiti:

a) consentire alle imprese di far fronte ai maggiori costi di produzione dei servizi, compensandole in parte anche degli sconti praticati nel rilascio degli abbonamenti preferenziali;

b) stimolare il rinnovo ed il potenziamento del parco autobus, in parte non più idoneo ad assicurare un livello di servizio adeguato;

c) promuovere la concentrazione fra imprese private e, allo stesso tempo, avviare un primo processo di pubblicizzazione.

Si deve rilevare che, rispetto al precedente intervento dello Stato, si riconoscono forme nuove di intervento pubblico: investimenti per l'acquisto di autobus, per la formazione di concentrazioni

⁵ Legge regionale 22 agosto 1972, n. 6.

⁶ Legge regionale 22 agosto 1972, n. 7.

⁷ Legge regionale 22 agosto 1972, n. 8, e legge regionale 22 agosto 1972, n. 9.

aziendali, per la pubblicizzazione. Si tratta di forme di intervento volte a dare al sistema efficienza e razionalità.

Nell'anno 1973, vengono aumentati sia il contributo chilometrico per l'esercizio⁸ sia il contributo sull'introito da abbonamenti⁹; ciò per far fronte al costo crescente dei servizi, mantenendo i livelli tariffari notevolmente inferiori ai costi di produzione del servizio.

Nell'anno 1974, nuove leggi consentono interventi maggiori, sia nel campo degli investimenti per l'acquisto di autobus¹⁰ sia nel campo degli investimenti per la pubblicizzazione delle imprese private¹¹.

Nell'anno 1975, si produce l'intervento della Regione in ordine all'onere derivante dall'adeguamento contrattuale del personale delle imprese private (contratto ANAC): per la prima volta, l'operatore pubblico eroga contributi a fronte dell'incremento di spesa per il personale delle imprese, derivante dalla modifica del contratto di lavoro¹².

Al momento attuale, le leggi dette, opportunamente rfinanziate, sono ancora operanti. Inoltre, sono ancora operanti, ed a carico della Regione, due leggi dello Stato: la legge 2 agosto 1952, n. 1221, e la legge 23 novembre 1971, n. 1087. La prima legge consente di erogare contributi di esercizio, a ripianamento dei disavanzi, per linee sostitutive od integrative di impianti fissi, di imprese sia pubbliche sia private, e contributi del 50% sugli investimenti per im-

⁸ Legge regionale 20 agosto 1973, n. 22, successivamente modificata con legge regionale 21 marzo 1975, n. 15. Si prevede: a) un contributo di lire 40 al km per le imprese private con percorrenza annua fino a 400.000 km e di lire 50 al km per le imprese private con percorrenza superiore alla soglia ora detta; b) un contributo di lire 60 al km per le imprese pubbliche. A quanto ora detto, si deve aggiungere, per tutte le imprese, una maggiorazione di lire 10 al km per le linee montane.

⁹ Legge regionale 20 agosto 1973, n. 23. Si prevede un contributo fino al massimo del 50% dell'introito da abbonamenti, per le imprese sia private sia pubbliche.

¹⁰ Legge regionale 6 maggio 1974, n. 14, e legge regionale 6 maggio 1974, n. 15.

¹¹ Legge regionale 6 maggio 1974, n. 16, e successive modifiche.

¹² Legge regionale 24 novembre 1975, n. 56, integrata e modificata con la legge regionale 14 dicembre 1977, n. 61.

pianti e relativi ammodernamenti. La seconda legge prevede contributi trentennali del 5% sugli investimenti, per autobus ed impianti, di imprese municipalizzate.

2.2.2.2. La dimensione quantitativa e la destinazione degli interventi

Una analisi della massa di risorse pubbliche impiegate nel sistema di trasporto extraurbano su strada, per essere completa, richiede di far riferimento, in primo luogo, all'intervento dello Stato, il quale, come già detto, parte dall'anno 1967.

I contributi dello Stato a carattere straordinario, per il solo esercizio, sono rappresentati in tab. 6.

TABELLA 6 — *Contributi per l'esercizio a carattere straordinario*

anno	contributo	
	(in milioni di lire)	(in lire/km)
1967 (2° sem.)	193,3	8
1968	390,5	8,5
1969	379,8	8,3
1970	536,5	12
1971	661,7	14
1972 (1° trim.)	163,4	14

FONTE: Ministero dei Trasporti.

I contributi erano riferiti ad una percorrenza annua media di 46 milioni di km¹³ e coprivano, all'incirca, un quinto del deficit denunciato dalle imprese.

Si fa rilevare che a tali contributi sono da aggiungere i contributi relativi alla legge 2 agosto 1952, n. 1221 (linee sostitutive), che lo Stato ha erogato nello stesso periodo. Tali ultimi contributi sono rappresentati in tab. 7.

¹³ Comprendente linee di trasporto regionali ed interregionali, con esclusione delle linee sostitutive, di quelle di gran turismo, di quelle urbane e delle linee di concessione speciale per il trasporto di studenti ed operai.

TABELLA 7 — *Contributi per l'esercizio erogati ai sensi della legge 1221 (con esclusione di quelli per l'ATM e per il Consorzio Torino-Rivoli)*

anno	contributo	
	(in milioni di lire)	(in lire/km)
1967 (2° sem.)	121,5	140
1968	243	140
1969	335,4	81
1970	335,4	80
1971	335,4	82
1972 (1° trim.)	109,5	107

Con riferimento alla detta legge n. 1221, restano ancora da definire, da parte del Ministero dei Trasporti, contributi per 1.037 milioni, spettanti, secondo la proposta della Regione, all'ATM di Torino (per 695 milioni) ed al Consorzio Torino-Rivoli (per 342 milioni), ripartiti per anno di competenza secondo quanto in tab. 8.

TABELLA 8 — *Contributi per l'esercizio erogati ai sensi della legge 1221 (per ATM e Consorzio Torino-Rivoli)*

anno	contributo	
	(in milioni di lire)	(in lire/km)
1969	47	91
1970	175,9	92,5
1971	602	175
1972 (1° trim.)	212,1	248

In conclusione, dall'anno 1968 all'anno 1971, le risorse investite dallo Stato nel campo dei trasporti pubblici su strada in Piemonte sono passate da 634 milioni di lire a 1.599 milioni di lire¹⁴.

Con il trasferimento, nel 1972, delle funzioni amministrative dallo Stato alle Regioni, la Regione Piemonte, a seguito dell'emanazione

¹⁴ Come è ovvio, non si considera il 1967, poiché l'intervento dello Stato concerne solo il secondo semestre, e non si considera il 1972, poiché l'intervento dello Stato concerne solo il primo trimestre.

zione dei già citati provvedimenti legislativi, ha immesso nel sistema, a partire dall'agosto 1972, masse crescenti di risorse.

Dall'anno 1972 all'anno 1977, le risorse investite dalla Regione Piemonte nel campo dei trasporti pubblici su strada sono passate da 2.336 milioni di lire¹⁵ a 22.189 milioni di lire, pari, rispettivamente, al 4,8% ed al 5,5% delle risorse complessive del bilancio regionale (cfr.: tabb. 9, 10, 11, 12, 13, 14 e 15).

TABELLA 9 — *Spese complessive per i trasporti pubblici su strada*

anno	spese per i trasporti pubblici su strada (di esercizio e di investimento)	
	(in milioni di lire)	% sulle spese reg. globali
1972	2.336	4,8
1973	5.381	7,8
1974	13.379	10,6
1975	17.477	5,0
1976	24.236	5,5
1977	22.189	5,5

TABELLA 10 — *Spese per i trasporti pubblici su strada secondo la destinazione*

anno	per l'esercizio		per l'investim.	
	(in milioni di lire)		%	
1972	1.939	397	83,0	17,0
1973	4.653	728	86,5	13,5
1974	5.999	7.380	44,8	55,2
1975	9.011	8.466	51,5	48,5
1976	10.852	13.384	44,8	55,2
1977	16.395	5.795	73,9	26,1

Si rileva subito che si è avuto un incremento pressoché continuo, in valore assoluto, dei contributi complessivi particolarmente

¹⁵ Si deve osservare che le risorse investite in Piemonte nell'anno 1972 sono, in realtà, 2.821 milioni di lire, poiché nel primo trimestre del detto anno lo Stato aveva investito direttamente 485 milioni di lire.

TABELLA 11 — *Contributi per l'esercizio alle imprese private*

Leggi	esercizio 1972		esercizio 1973		esercizio 1974		esercizio 1975		esercizio 1976		esercizio 1977	
	stanz.ri	spese	stanz.ri	spese	stanz.ri	spese	stanz.ri	spese	stanz.ri	spese	stanz.ri	spese
L.R. 6/1972	739,6	734	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
L.R. 22/1973	—	—	1.462	1.450	1.495	1.486	1.483	1.486	1.393	1.367	1.632,5	1.630
L.R. 23/1973	—	—	353,7	353,7	364,3	363,6	364,5	364,5	1.300	1.289	1.311	1.310
L.R. 56/1975	—	—	712	712	1.504	1.504	3.450	3.040	3.500	3.042	5.850	5.400
Legge Stat. tale 1221	431	431	808,8	808,3	1.335,5	1.334,2	2.227	2.222	2.700	2.504	1.350	1.350
To ali	1.170,6	1.165	3.336,5	3.330	4.698,8	4.687,8	7.529,5	7.112,5	8.893	8.202	10.143,5	9.690

(valori espressi in milioni di lire)

TABELLA 12 — Contributi per l'investimento alle imprese private

Leggi	esercizio 1972		esercizio 1973		esercizio 1974		esercizio 1975		esercizio 1976		esercizio 1977	
	stanziamenti	spese	stanziamenti	spese	stanziamenti	spese	stanziamenti	spese	stanziamenti	spese	stanziamenti	spese
(valori espressi in milioni di lire)												
Per acquisto autobus:												
L.R. 7/1972	170,7	170,7	212,8	206	—	—	—	—	—	—	—	—
L.R. 15/1974	—	—	—	—	750	750	1.700	1.694	1.700	1.680	1.000	983
Totali	170,7	170,7	212,8	206	750	750	1.700	1.694	1.700	1.680	1.000	983
Per altro:												
L.R. 8/1972	30	9	70	9	70	9	40	—	—	—	—	—
Totali	30	9	70	9	70	9	40	—	—	—	—	—
Totali generali:	200,7	179,7	282,8	215	820	759	1.740	1.694	1.700	1.680	1.000	983

TABELLA 13 — Contributi per l'esercizio alle imprese pubbliche

Leggi	esercizio 1972		esercizio 1973		esercizio 1974		esercizio 1975		esercizio 1976		esercizio 1977	
	stanzi.ti	spese	stanzi.ti	spese	stanzi.ti	spese	stanzi.ti	spese	stanzi.ti	spese	stanzi.ti	spese
L.R. 6/1972	310,4	308	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
L.R. 22/1973	—	—	538	505	502	512	510	510	607	628	957,5	936
L.R. 23/1973	—	—	146,3	135,7	135,4	135,5	135,5	135,5	700	675	639	639
L.R. 14/1975	—	—	—	—	—	350	193	193	350	410	800	800
Legge S ^{ia} - ta e 1221	466	466	641,2	674,5	673,8	1.063	1.060	1.060	1.000	937	4.250	4.250
Totale	776,4	774	1.325,5	1.323	1.315,2	2.060,5	1.898,5	2.657	2.650	6.706,5	6.705	6.705

(valori espressi in milioni di lire)

TABELLA 14 — Contributi per l'investimento alle imprese pubbliche

Legge	esercizio 1972		esercizio 1973		esercizio 1974		esercizio 1975		esercizio 1976		esercizio 1977																																																																																																																																																																										
	stanziamenti	spese	stanziamenti	spese	stanziamenti	spese	stanziamenti	spese	stanziamenti	spese	stanziamenti	spese																																																																																																																																																																									
	(valori espressi in milioni di lire)																																																																																																																																																																																				
Per acquisto a titolo:													L.R. 7/1972	29,3	29,3	37,2	36	—	—	—	—	—	—	—	—	L.R. 14/1974	—	—	—	—	5,500	5,500	5,500	5,500	3,260	3,102	—	—	Legge Statute 493	—	—	—	—	—	—	—	—	4,480	4,460	2,240	2,184,7	L.R. 34/1976	—	—	—	—	—	—	—	—	2,240	2,230	1,120	1,092,3	L.R. 12/1977	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,000	958	Legge Statute 1087	81	81	280,8	280,8	—	—	—	—	—	—	—	—	To ali	110,3	110,3	318	318,8	5,500	5,500	5,500	5,500	9,980	9,792	4,360	4,232	Per altro:													L.R. 9/1972	200	—	320	6	50	0,5	20	0,5	20	0,5	50	0,5	L.R. 16/1974	—	—	—	—	750	619	800	800	2,800	1,440	—	—	Legge Statute 1087	179	107,4	329,2	190,5	610	471,3	576	471,3	576	471,3	576	576	To ali	379	107,4	649,2	196,5	1,410	1,120,8	1,396	1,271,8	3,396	1,911,8	626	576,5	To ali generali	489,3	217,7	967,2	513,3	6,910	6,620,8	6,896	6,771,8	13,376	11,703,8	4,986	4,811,5
L.R. 7/1972	29,3	29,3	37,2	36	—	—	—	—	—	—	—	—	L.R. 14/1974	—	—	—	—	5,500	5,500	5,500	5,500	3,260	3,102	—	—	Legge Statute 493	—	—	—	—	—	—	—	—	4,480	4,460	2,240	2,184,7	L.R. 34/1976	—	—	—	—	—	—	—	—	2,240	2,230	1,120	1,092,3	L.R. 12/1977	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,000	958	Legge Statute 1087	81	81	280,8	280,8	—	—	—	—	—	—	—	—	To ali	110,3	110,3	318	318,8	5,500	5,500	5,500	5,500	9,980	9,792	4,360	4,232	Per altro:													L.R. 9/1972	200	—	320	6	50	0,5	20	0,5	20	0,5	50	0,5	L.R. 16/1974	—	—	—	—	750	619	800	800	2,800	1,440	—	—	Legge Statute 1087	179	107,4	329,2	190,5	610	471,3	576	471,3	576	471,3	576	576	To ali	379	107,4	649,2	196,5	1,410	1,120,8	1,396	1,271,8	3,396	1,911,8	626	576,5	To ali generali	489,3	217,7	967,2	513,3	6,910	6,620,8	6,896	6,771,8	13,376	11,703,8	4,986	4,811,5													
L.R. 14/1974	—	—	—	—	5,500	5,500	5,500	5,500	3,260	3,102	—	—	Legge Statute 493	—	—	—	—	—	—	—	—	4,480	4,460	2,240	2,184,7	L.R. 34/1976	—	—	—	—	—	—	—	—	2,240	2,230	1,120	1,092,3	L.R. 12/1977	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,000	958	Legge Statute 1087	81	81	280,8	280,8	—	—	—	—	—	—	—	—	To ali	110,3	110,3	318	318,8	5,500	5,500	5,500	5,500	9,980	9,792	4,360	4,232	Per altro:													L.R. 9/1972	200	—	320	6	50	0,5	20	0,5	20	0,5	50	0,5	L.R. 16/1974	—	—	—	—	750	619	800	800	2,800	1,440	—	—	Legge Statute 1087	179	107,4	329,2	190,5	610	471,3	576	471,3	576	471,3	576	576	To ali	379	107,4	649,2	196,5	1,410	1,120,8	1,396	1,271,8	3,396	1,911,8	626	576,5	To ali generali	489,3	217,7	967,2	513,3	6,910	6,620,8	6,896	6,771,8	13,376	11,703,8	4,986	4,811,5																										
Legge Statute 493	—	—	—	—	—	—	—	—	4,480	4,460	2,240	2,184,7	L.R. 34/1976	—	—	—	—	—	—	—	—	2,240	2,230	1,120	1,092,3	L.R. 12/1977	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,000	958	Legge Statute 1087	81	81	280,8	280,8	—	—	—	—	—	—	—	—	To ali	110,3	110,3	318	318,8	5,500	5,500	5,500	5,500	9,980	9,792	4,360	4,232	Per altro:													L.R. 9/1972	200	—	320	6	50	0,5	20	0,5	20	0,5	50	0,5	L.R. 16/1974	—	—	—	—	750	619	800	800	2,800	1,440	—	—	Legge Statute 1087	179	107,4	329,2	190,5	610	471,3	576	471,3	576	471,3	576	576	To ali	379	107,4	649,2	196,5	1,410	1,120,8	1,396	1,271,8	3,396	1,911,8	626	576,5	To ali generali	489,3	217,7	967,2	513,3	6,910	6,620,8	6,896	6,771,8	13,376	11,703,8	4,986	4,811,5																																							
L.R. 34/1976	—	—	—	—	—	—	—	—	2,240	2,230	1,120	1,092,3	L.R. 12/1977	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,000	958	Legge Statute 1087	81	81	280,8	280,8	—	—	—	—	—	—	—	—	To ali	110,3	110,3	318	318,8	5,500	5,500	5,500	5,500	9,980	9,792	4,360	4,232	Per altro:													L.R. 9/1972	200	—	320	6	50	0,5	20	0,5	20	0,5	50	0,5	L.R. 16/1974	—	—	—	—	750	619	800	800	2,800	1,440	—	—	Legge Statute 1087	179	107,4	329,2	190,5	610	471,3	576	471,3	576	471,3	576	576	To ali	379	107,4	649,2	196,5	1,410	1,120,8	1,396	1,271,8	3,396	1,911,8	626	576,5	To ali generali	489,3	217,7	967,2	513,3	6,910	6,620,8	6,896	6,771,8	13,376	11,703,8	4,986	4,811,5																																																				
L.R. 12/1977	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,000	958	Legge Statute 1087	81	81	280,8	280,8	—	—	—	—	—	—	—	—	To ali	110,3	110,3	318	318,8	5,500	5,500	5,500	5,500	9,980	9,792	4,360	4,232	Per altro:													L.R. 9/1972	200	—	320	6	50	0,5	20	0,5	20	0,5	50	0,5	L.R. 16/1974	—	—	—	—	750	619	800	800	2,800	1,440	—	—	Legge Statute 1087	179	107,4	329,2	190,5	610	471,3	576	471,3	576	471,3	576	576	To ali	379	107,4	649,2	196,5	1,410	1,120,8	1,396	1,271,8	3,396	1,911,8	626	576,5	To ali generali	489,3	217,7	967,2	513,3	6,910	6,620,8	6,896	6,771,8	13,376	11,703,8	4,986	4,811,5																																																																	
Legge Statute 1087	81	81	280,8	280,8	—	—	—	—	—	—	—	—	To ali	110,3	110,3	318	318,8	5,500	5,500	5,500	5,500	9,980	9,792	4,360	4,232	Per altro:													L.R. 9/1972	200	—	320	6	50	0,5	20	0,5	20	0,5	50	0,5	L.R. 16/1974	—	—	—	—	750	619	800	800	2,800	1,440	—	—	Legge Statute 1087	179	107,4	329,2	190,5	610	471,3	576	471,3	576	471,3	576	576	To ali	379	107,4	649,2	196,5	1,410	1,120,8	1,396	1,271,8	3,396	1,911,8	626	576,5	To ali generali	489,3	217,7	967,2	513,3	6,910	6,620,8	6,896	6,771,8	13,376	11,703,8	4,986	4,811,5																																																																														
To ali	110,3	110,3	318	318,8	5,500	5,500	5,500	5,500	9,980	9,792	4,360	4,232	Per altro:													L.R. 9/1972	200	—	320	6	50	0,5	20	0,5	20	0,5	50	0,5	L.R. 16/1974	—	—	—	—	750	619	800	800	2,800	1,440	—	—	Legge Statute 1087	179	107,4	329,2	190,5	610	471,3	576	471,3	576	471,3	576	576	To ali	379	107,4	649,2	196,5	1,410	1,120,8	1,396	1,271,8	3,396	1,911,8	626	576,5	To ali generali	489,3	217,7	967,2	513,3	6,910	6,620,8	6,896	6,771,8	13,376	11,703,8	4,986	4,811,5																																																																																											
Per altro:													L.R. 9/1972	200	—	320	6	50	0,5	20	0,5	20	0,5	50	0,5	L.R. 16/1974	—	—	—	—	750	619	800	800	2,800	1,440	—	—	Legge Statute 1087	179	107,4	329,2	190,5	610	471,3	576	471,3	576	471,3	576	576	To ali	379	107,4	649,2	196,5	1,410	1,120,8	1,396	1,271,8	3,396	1,911,8	626	576,5	To ali generali	489,3	217,7	967,2	513,3	6,910	6,620,8	6,896	6,771,8	13,376	11,703,8	4,986	4,811,5																																																																																																								
L.R. 9/1972	200	—	320	6	50	0,5	20	0,5	20	0,5	50	0,5	L.R. 16/1974	—	—	—	—	750	619	800	800	2,800	1,440	—	—	Legge Statute 1087	179	107,4	329,2	190,5	610	471,3	576	471,3	576	471,3	576	576	To ali	379	107,4	649,2	196,5	1,410	1,120,8	1,396	1,271,8	3,396	1,911,8	626	576,5	To ali generali	489,3	217,7	967,2	513,3	6,910	6,620,8	6,896	6,771,8	13,376	11,703,8	4,986	4,811,5																																																																																																																					
L.R. 16/1974	—	—	—	—	750	619	800	800	2,800	1,440	—	—	Legge Statute 1087	179	107,4	329,2	190,5	610	471,3	576	471,3	576	471,3	576	576	To ali	379	107,4	649,2	196,5	1,410	1,120,8	1,396	1,271,8	3,396	1,911,8	626	576,5	To ali generali	489,3	217,7	967,2	513,3	6,910	6,620,8	6,896	6,771,8	13,376	11,703,8	4,986	4,811,5																																																																																																																																		
Legge Statute 1087	179	107,4	329,2	190,5	610	471,3	576	471,3	576	471,3	576	576	To ali	379	107,4	649,2	196,5	1,410	1,120,8	1,396	1,271,8	3,396	1,911,8	626	576,5	To ali generali	489,3	217,7	967,2	513,3	6,910	6,620,8	6,896	6,771,8	13,376	11,703,8	4,986	4,811,5																																																																																																																																															
To ali	379	107,4	649,2	196,5	1,410	1,120,8	1,396	1,271,8	3,396	1,911,8	626	576,5	To ali generali	489,3	217,7	967,2	513,3	6,910	6,620,8	6,896	6,771,8	13,376	11,703,8	4,986	4,811,5																																																																																																																																																												
To ali generali	489,3	217,7	967,2	513,3	6,910	6,620,8	6,896	6,771,8	13,376	11,703,8	4,986	4,811,5																																																																																																																																																																									

TABELLA 15 — *Riepilogo contributi erogati dalla Regione Piemonte*

Contributi erog.	esercizio 1972		esercizio 1973		esercizio 1974		esercizio 1975		esercizio 1976		esercizio 1977	
	stanzati	spese	stanzati	spese	stanzati	spese	stanzati	spese	stanzati	spese	stanzati	spese
(valori espressi in milioni di lire)												
Contributi per le attività:												
Imp. private	1.170,6	1.165	3.336,5	3.330	4.698,8	4.687,8	7.529,5	7.112,5	8.893	8.202	10.143,5	9.690
Imp. pubbliche	776,4	774	1.325,5	1.323	1.315,2	1.311,2	2.060,5	1.898,5	2.657	2.650	6.706,5	6.705
Totali contributi per l'esercizio	1.947	1.939	4.662	4.653	6.014	5.999	9.590	9.011	11.550	10.852	16.850	16.395
Contributi per l'investimento:												
Imprese private:												
Per acquisto autobus	170,7	170,7	212,8	206	750	750	1.700	1.694	1.700	1.680	1.000	983
Per altro	30	9	70	9	70	9	40	—	—	—	—	—
Totali contributi per l'investimento imprese private	200,7	179,7	282,8	215	820	759	1.740	1.694	1.700	1.680	1.000	983
Impr. pubbliche:												
Per acquisto autobus	110,3	110,3	318	316,8	5.500	5.500	5.500	5.500	9.980	9.792	4.360	4.235
Per altro	379	107,4	649,2	196,5	1.410	1.120,8	1.396	1.271,8	3.396	1.911,8	626	576,5
Totali contributi per l'investimento imprese pubbliche	489,3	217,7	967,2	513,3	6.910	6.620,8	6.896	6.771,8	13.376	11.703,8	4.986	4.811,5
Totali contributi per l'investimento imprese pubbliche	690	397,4	1.250	728,3	7.730	7.379,8	8.636	8.465,8	15.076	13.383,8	5.986	5.794,5
Totali generali per l'investimento	2.637	2.336,4	5.912	5.381,3	13.744	13.378,8	18.226	17.476,8	26.626	24.235,8	22.836	22.189,5

elevato dall'anno 1973 all'anno 1974; ciò, per l'adeguamento allo incremento sia dei costi dei fattori produttivi sia delle percorrenze.

In particolare, facendo riferimento all'anno 1977, si osserva che i contributi di esercizio sono stati erogati sulla percorrenza annua di linee in concessione regionale pari a 17,5 milioni di km per le imprese pubbliche ed a 42,1 milioni di km per le imprese private, con importi rispettivamente di 383 lire/km e di 230 lire/km (comprensivi dei contributi per la legge n. 1221).

Per gli investimenti in autobus, si è riscontrata una tendenza all'aumento, con una eccezione: infatti, nell'anno 1977 si è speso — per le imprese pubbliche — meno di quello che si è speso in ciascuno degli anni precedenti a partire dal 1974 e — per le imprese private — meno di quello che si è speso in ciascuno degli anni 1975 e 1976, a causa del mancato finanziamento della legge, determinato dall'impossibilità di disporre della somma necessaria. Nel corso del periodo dall'anno 1972 all'anno 1977, è stato possibile contribuire all'acquisto di 327 autobus (di cui 35 snodati) per le imprese pubbliche e di 557 autobus per le imprese private.

Nel 1972, l'età media del parco autobus era di 11,5 anni nelle imprese pubbliche e di 13 anni nelle imprese private. A seguito di quanto ora detto, nell'anno 1977, l'età media del parco autobus delle imprese pubbliche è stata portata a 9 anni e l'età media del parco autobus delle imprese private a 9,3 anni.

Quanto alla spesa per la pubblicizzazione delle imprese private, si è avuto un incremento sensibile solo nell'anno 1976 per dare luogo alla pubblicizzazione della Società ATA. Detta pubblicizzazione ha richiesto l'impegno di 1.440 milioni di lire.

A partire dall'anno 1975 gli interventi della Regione sono divenuti più significativi nella direzione sia di sostenere il settore sia di avviarne la riforma.

A sostegno del settore, sono stati concessi nuovi contributi in relazione al rinnovo del contratto unico nazionale, applicabile nelle sue linee generali alle imprese aderenti alle associazioni ANAC e FENIT¹⁶, nonché in relazione alle nuove tabelle delle qualifiche del personale dipendente¹⁷, che, nel frattempo, sono state rese operanti.

¹⁶ Legge regionale 14 dicembre 1977, n. 61.

¹⁷ Legge 1 febbraio 1978, n. 30.

Inoltre, è stato elaborato — ed è ora in corso di attuazione — un progetto autobus, di intervento per il rinnovo ed il potenziamento del parco attualmente esistente, allo scopo non solo di sostituire il materiale mobile ormai obsoleto, ma anche di fornire veicoli che assicurino sia un migliore livello di servizio sia la possibilità di far fronte all'incremento della domanda. Detto progetto prevedeva il seguente programma di acquisti:

anno	1977	1978	1979	1980
autobus (n)	250	268	212	218.

In ordine all'avvio della riforma, l'atto più significativo è costituito dalla legge regionale generale dei trasporti e della viabilità¹⁸, che ha consentito l'inizio del processo di programmazione settoriale, comprendente la formazione sia del piano regionale sia dei piani comprensoriali dei trasporti, nonché il decentramento delle funzioni amministrative in materia di servizi di trasporto pubblico locale, con la costituzione dei consorzi volontari alla scala subregionale (autorità di gestione).

2.2.2.3. I meccanismi di erogazione

Lo Stato, per concedere i propri contributi, richiedeva alle imprese interessate un elenco dei servizi svolti, con la specificazione dei relativi introiti e spese.

Detti servizi venivano poi raggruppati secondo le loro caratteristiche (linee regionali, linee interregionali, linee di gran turismo, linee ferroviarie e tramviarie; con riferimento ai trasporti collettivi ad impianto fisso, noleggi e fuori linea), in modo da poter determinare il risultato economico complessivo ammissibile dell'esercizio dei trasporti dell'impresa.

In tali informazioni (riportate, per omogeneità, su prospetti già predisposti dall'amministrazione dello Stato), gli uffici periferici del Ministero dei Trasporti effettuavano una perizia tecnico-economica, sino a giungere alla determinazione della perdita ammissibile

¹⁸ Legge regionale 22 agosto 1977, n. 44.

a contributo e, quindi, alla determinazione dell'ammontare del contributo concedibile.

Gli uffici centrali del Ministero dei Trasporti, a loro volta, procedevano ad una verifica degli elaborati degli uffici periferici ed al loro raggruppamento secondo le tipologie di linee sopra dette, determinando l'ammontare complessivo nazionale delle perdite ammissibili a contributo e, su tale base, ripartivano gli stanziamenti fatti e li corrispondevano direttamente alle imprese.

La Regione, quando inizia la sua attività per la concessione dei propri contributi, data la natura diversificata degli stessi (contributi chilometrici per l'esercizio, contributi per investimenti in materiale mobile, contributi per integrazione di tariffe preferenziali per studenti ed operai, contributi per oneri derivanti da contratti di lavoro ecc.), predispone norme applicative specifiche in relazione ad ogni provvedimento emanato.

Per la concessione dei contributi chilometrici, la Regione richiede la segnalazione delle percorrenze previste nei disciplinari di concessione, aumentate delle eventuali corse bis¹⁹ denunciate di volta in volta o autorizzate dalla Regione: i contributi sono limitati alle sole linee regionali, escludendo quelle aventi scarsa rilevanza sociale.

Per i contributi integrativi delle tariffe da abbonamento per operai e studenti, la Regione richiede copia dei registri IVA, nei quali sono iscritti i proventi relativi al rilascio degli abbonamenti.

Per i contributi relativi al numero di agenti ammissibili sulle linee in concessione, la Regione richiede copia del libro matricola, del libro paga e dei turni di servizio sulle linee; in particolare per il contributo di buonuscita, la Regione richiede il prospetto analitico del foglio paga per tipo di contratto e per agente.

Per i contributi per l'acquisto di autobus, la Regione richiede la presentazione di istanza, corredata di fattura di acquisto autenticata (che permette di determinare il costo dell'autobus, il quale poi è confrontato con quello risultante dal listino dei prezzi della casa costruttrice) e di fotocopia autenticata del documento che le-

¹⁹ Le corse bis sono corse straordinarie, effettuate alla stessa ora e sullo stesso percorso di corse previste dall'orario di servizio, rese necessarie per soddisfare una domanda quantitativamente elevata, ma non stabile.

gittima la proprietà e la circolazione del veicolo. Sono ammessi al contributo i veicoli di tipo previsto da apposito decreto ministeriale, quando acquistati nell'anno per il quale viene chiesto il contributo. Le spese ammissibili sono quelle relative ad autobus ritenuti tecnicamente necessari in base ai turni autobus necessari per effettuare i servizi di linea in concessione.

Per ogni tipo di contributo, a metà ed a fine anno, l'impresa deve presentare un dettagliato conto economico consuntivo e compilare gli appositi modelli di rilevazione.

Qualsiasi contributo è accordato solo nel caso che il conto di esercizio dell'anno precedente risulti in passivo per il complesso dei servizi di linea.

Per tutti i contributi sono previsti acconti (trimestrali o semestrali).

Con riferimento alle modalità amministrative, ci si limita ad indicare, a mo' di esempio, quanto avviene per la liquidazione dei contributi per l'acquisto di autobus e per il personale.

La liquidazione dei contributi, per l'acquisto di autobus, avviene, da parte della Giunta regionale, sulla base di un provvedimento di spesa, per il preventivo affidamento finanziario e, sulla base dei programmi di acquisto inviati dalle imprese all'inizio dell'anno e valutati dall'Assessorato regionale, che verifica la consistenza delle motivazioni avanzate (per incremento percorrenza, per rinnovo) per tener conto dei limiti dello stanziamento regionale.

I contributi per le liquidazioni sul numero di agenti sono precedute da provvedimenti amministrativi, relativi all'organico di linea ammissibile per ogni impresa, effettuati sulla base della revisione dei grafici dei turni di servizio e del controllo delle percorrenze per agente denunciate, rispetto agli standard per tipo di impresa e servizio.

2.3. IL COMPORTAMENTO DELLE IMPRESE

2.3.1. *Con riferimento ai fattori produttivi aziendali*

Nella situazione attuale, l'obiettivo fondamentale delle imprese è quello di svolgere la propria attività (concernente l'erogazione dei servizi di trasporto pubblico) tenendo sotto controllo la

perdita d'esercizio e chiedendo che si predispongano le condizioni per eliminarla.

Tale obiettivo può essere perseguito:

a) mediante l'incremento degli introiti tariffari;

b) mediante i contributi finanziari della Regione, degli enti locali minori e, infine, dalle imprese industriali.

Inoltre, per le imprese private, l'indicato obiettivo può essere perseguito anche:

c) concentrando il servizio sulle direttrici di maggior traffico (quindi, abbandonando tutte le altre direttrici);

d) utilizzando l'organizzazione aziendale per svolgere servizi turistici (noleggi e fuori linea) o servizi speciali a contratto.

Il ricorso all'aumento tariffario è il provvedimento preferito dall'esercente, sia per la rapidità di attuazione sia per la conseguente possibilità di disporre di una maggiore liquidità; ma detto provvedimento ha trovato ostacolo soprattutto nella politica, adottata prima dallo Stato e poi dalla Regione, volta ad evitare una elevata lievitazione del prezzo del trasporto.

Il ricorso all'erogazione di contributi finanziari da parte degli enti pubblici, che ha avuto inizio nell'anno 1967 con l'erogazione di contributi finanziari da parte dello Stato, ha trovato un limite nell'entità delle risorse economiche disponibili per il settore.

La politica dei contributi ha, comunque, operato in modo sempre più esteso, anche se con meccanismi non rispondenti alle esigenze delle imprese (per esempio, con la liquidazione dei contributi a consuntivo, il che ha generato, nelle imprese, la formazione di oneri aggiuntivi per interessi passivi).

La tendenza delle imprese private a concentrarsi sulle direttrici — la quale si era manifestata già nell'anno 1967 e ha fatto riscoprire la punta massima nell'anno 1971 — è stata contenuta dalla Regione — la quale è subentrata allo Stato nell'anno 1973 — con un impegno contributivo fortemente crescente.

Una fonte di sensibili introiti per le imprese private è rappresentata dall'effettuazione sia di servizi turistici sia di servizi speciali a contratto. Detta tendenza ha prodotto un effetto negativo per il sistema: quello dell'impoverimento dei servizi regolari di linea.

Ancora oggi, le imprese private, in presenza sia di costi ele-

vati e sempre crescenti sia di livelli tariffari insufficienti, non hanno stimoli ad effettuare la più parte dei nuovi servizi regolari richiesti dall'utenza, cercando di soddisfare la domanda di trasporto più pressante (quella di lavoratori e studenti) con l'effettuazione di servizi speciali a contratto.

Inoltre, allo scopo di contenere la perdita di esercizio, le imprese tendono a:

- a) aumentare la percorrenza annua degli autobus;
- b) utilizzare il personale viaggiante in modo da raggiungere un livello di efficienza²⁰ soddisfacente.

In qualche caso, il perseguimento di quanto detto in ultimo spinge l'impresa a combinare programmi di servizio ed itinerari, compatibilmente con le esigenze del traffico da soddisfare, in modo da facilitare il razionale impiego dei mezzi, del personale e dell'organizzazione aziendale.

2.3.2. Con riferimento alle condizioni esterne all'impresa

Intorno all'anno 1967, si verificava una prima flessione della domanda di trasporto pubblico su strada. A detta flessione, seguiva una standardizzazione del traffico fino all'anno 1973 e, a partire dall'anno 1974, una ripresa della domanda, in conseguenza dell'aumento del costo del carburante e del trasferimento di una aliquota della domanda globale del mezzo di trasporto individuale al mezzo di trasporto collettivo, anche per gli spostamenti pendolari. La ripresa della domanda di trasporto pubblico su strada in Piemonte è evidenziata nella tab. 16.

TABELLA 16 — *Trasporto pubblico extraurbano su strada, in Piemonte*²¹

anno	autobus · km (in milioni di km)	viaggiatori (in milioni di unità)
1973	105,4	348,0
1974	113,3	350,5
1975	118,7	350,1
1976	125,1	382,2
1977	139,7	474,3

²⁰ Il livello di efficienza qui considerato può essere configurato come segue: autobus · km effettuati / addetti al movimento.

²¹ Nella tabella 16, non sono compresi i dati di traffico dei servizi a

Posto quanto precede, si fa osservare che, in Piemonte, l'aliquota della domanda di trasporto pubblico su strada più significativa è quella relativa agli spostamenti pendolari connessi agli insediamenti industriali e scolastici. Con riferimento a tale aliquota, rilevante è stata la domanda sia di intensificazione dei servizi esistenti sia di nuovi collegamenti nel comprensorio di Torino. Ciò si è verificato, in particolare, nelle aree di Chivasso-Settimo, di Carmagnola, di Rivalta-Volvera-Orbassano, di None, del basso Canavese: una parte sia della domanda di intensificazione dei servizi esistenti sia della domanda di nuovi servizi è rimasta insoddisfatta; ciò per l'insufficienza del materiale mobile. Occorre aggiungere che, sempre con riferimento all'aliquota della domanda di trasporto di cui si è detto, si riconoscono relazioni intense tra il comprensorio di Torino ed altri comprensori, in primo luogo quello di Pinerolo. Per esempio, dal comprensorio di Pinerolo è emersa una domanda sia di intensificazione dei servizi esistenti sia di nuovi collegamenti con alcune aree del comprensorio di Torino, in relazione agli insediamenti industriali che occupano manodopera residente nel Pinerolese. Per quanto riguarda gli altri comprensori si osserva quanto segue: una domanda di intensificazione dei servizi esistenti si è manifestata ed è stata soddisfatta nel comprensorio di Novara, per gli spostamenti pendolari (ma non solo per questi) su Novara e su Cameri; esigenze di movimento pendolare di lavoratori hanno richiesto interventi nel comprensorio di Biella (con riferimento allo stabilimento Lancia di Verrone), nel comprensorio di Vercelli (con riferimento allo stabilimento Pirelli di Livorno Ferraris ed allo stabilimento FIAT di Crescentino). Inoltre, sono allo studio nuovi collegamenti sia da Casale Monferrato sia da Vercelli verso Saluggia (con riferimento allo stabilimento SORIN). Una pressante domanda si sta manifestando nel comprensorio di Alessandria, con particolare riferimento alle zone di Ovada, Novi Ligure e Felizzano. Di un certo rilievo è la domanda manifestatasi, e, soddisfatta, nel comprensorio di Cuneo (con particolare riferimento allo stabilimento Michelin di Cuneo).

Le poche annotazioni, che precedono, permettono di cogliere

contratto per il trasporto di lavoratori e studenti, che le imprese effettuano al di fuori del controllo dell'amministrazione regionale.

come quella generale ripresa della domanda di trasporto pubblico su strada, della quale si era detto all'inizio di questo punto, si manifesti in concreto, su quale scacchiere, con quali connotazioni specifiche, con quale urgenza; permettono di cogliere, anche, la difficoltà per l'offerta di dare una risposta sempre soddisfacente.

3. LA CONOSCENZA INNIZIALE DEL SISTEMA

3.1. INTRODUZIONE

Nella fase iniziale dello studio, si è posto il problema di stabilire lungo quali linee, e con quali strumenti, procedere alla conoscenza del sistema dei trasporti pubblici su strada.

Era disponibile un materiale contenente informazioni sul sistema in oggetto, di grandi dimensioni. Si tratta, innanzitutto, di quello costituito dai disciplinari di concessione, strumento che ancora oggi regola i rapporti tra gli enti pubblici e le imprese cui sono concessi i servizi. Inoltre, la Regione Piemonte, fin dall'avvio della sua attività nel campo di cui qui si tratta, ha proceduto alla rilevazione ed al controllo, con cadenza annuale, di dati caratteristici relativi al trasporto pubblico su strada, attraverso schede tipo, i così detti modelli S.

E apparso, quindi, quanto meno opportuno procedere, in via preliminare, all'esame sistematico del detto materiale per verificarne:

- a) il grado di congruenza interna;
- b) il grado di attendibilità;
- c) il tipo di conoscenza, che permette di acquisire, in ordine allo stato ed al funzionamento del sistema trattato;
- d) la possibilità di adoperarlo nell'attività della Regione, quale verrà configurata alla conclusione del presente studio.

Le verifiche di cui sub a) e sub b) saranno oggetto di trattazione sistematica in 3.3., mentre quelle di cui sub c) e sub d) saranno oggetto di alcune considerazioni, pur decisive, in sede di conclusione, cioè in 3.4..

3.2. LE INFORMAZIONI ESISTENTI

3.2.1 *Descrizione*

Come enunciato in 3.1. le informazioni di cui la Regione si è valsa, per la propria attività nel campo dei trasporti pubblici su strada, sono essenzialmente di due tipi.

Il primo tipo di informazioni deriva, direttamente od indirettamente, dalle funzioni di controllo e di gestione dei contributi trasferite dagli organi centrali dello Stato alle amministrazioni regionali.

Le funzioni si esplicano attraverso le seguenti operazioni:

- a) controllo dei programmi di esercizio, degli orari dei servizi, dell'applicazione delle tariffe autorizzate e delle tabelle polimetriche delle linee;
- b) determinazione del livello della tassa di concessione;
- c) concessione dell'autorizzazione per l'acquisto di autobus.

Quanto precede richiede la conoscenza, continuamente aggiornata (e, per questo, l'acquisizione) di informazioni, per impresa, in ordine a:

- a) linee concesse;
- b) tipi di servizi;
- c) orari dei servizi;
- d) materiale mobile impiegato;
- e) percorrenze effettuate;
- f) tariffe applicate.

Dalle informazioni di cui sopra è possibile ricavarne altre; per esempio, in ordine a:

- a) velocità commerciale degli autobus sulle linee;
- b) rete dei servizi per tratte chilometriche, alla scala che occorra.

L'esercizio delle funzioni di gestione permette di disporre di informazioni in ordine ai contributi erogati dalla Regione.

Il secondo tipo di informazioni è quello tratto dai modelli S. Si tratta di un insieme di nove modelli che l'Assessorato regionale ai trasporti fa compilare, annualmente, alle imprese concessionarie.

Si fa seguire l'elenco delle principali informazioni rilevate.

Modelli S₁ ed S₂

Nei detti modelli sono rilevate informazioni in ordine alle percorrenze — in autobus · km — per ogni linea, con la specificazione di quelle relative a corse bis e di quelle relative a zone montane.

La percorrenza è rilevata distintamente per tipo di servizio:

- a) di concessione regionale;
- b) di concessione non regionale;
- c) sostitutivo di impianto fisso;
- d) atipico;
- e) fuori linea e noleggio.

I due modelli in oggetto contengono, anche, altre informazioni:

- a) lunghezza della linea;
- b) numero di posti offerti;
- c) percentuale di impiego dell'agente unico.

Modelli S₃ ed S₄

Nei detti modelli sono rilevate informazioni in ordine ai singoli elementi del parco autobus:

- a) tipo e casa costruttrice;
- b) anno di costruzione ed anno di acquisto;
- c) stato di efficienza;
- d) valori di acquisto, di bilancio ed aggiornamento ammortamenti effettuati;
- e) chilometri percorsi in totale e chilometri percorsi dalla ultima revisione meccanica;
- f) stato della carrozzeria.

Modello S₅

Nel detto modello sono rilevate informazioni in ordine agli immobili ed alle aree di pertinenza aziendale.

Modello S₆

Nel detto modello sono rilevate informazioni in ordine a:

- a) numero di addetti, per qualifica;
- b) numero di addetti entrati ed usciti dall'impresa nell'anno;
- c) numero di ore pagate.

Modello S₇

Nel detto modello sono rilevate informazioni in ordine ai costi: per personale, consumi, manutenzione, spese di esercizio.

Modello S₈

Nel detto modello sono rilevate informazioni in ordine ai ricavi: per linea, separatamente per biglietti e per abbonamenti.

Modello S₉

Nel detto modello vengono riepilogate le informazioni trattate dettagliatamente negli altri modelli: si ha il riepilogo di ogni voce, per tipo di servizio (di concessione regionale; di concessione non regionale; sostitutivo di impianto fisso; atipico; fuori linea e no-
leggio)¹.

I modelli S hanno costituito, a partire dall'anno 1973, l'unico flusso di informazioni, aggiornato con cadenza annuale, dalle imprese di trasporto pubblico su strada all'Assessorato regionale ai trasporti.

3.2.2. *Necessità di una loro verifica*

Ci si pone qui il problema di accertare congruenza interna, attendibilità, tipo di conoscenza fornita dal secondo tipo di informazioni di cui in 3.2.1., con riferimento sia allo scopo per cui è stato predisposto sia, sopra tutto, allo scopo di questo studio.

Nell'attuale contesto operativo, i modelli S sono compilati direttamente dalle imprese concessionarie ed inviati all'Assessorato regionale competente, ove sono sottoposti ad un controllo, per le informazioni concernenti le percorrenze ed il parco autobus.

Quanto alle percorrenze, il controllo ha lo scopo di accertare se quelle dichiarate dalle imprese concessionarie corrispondono a quelle indicate sul disciplinare di concessione di ogni singola linea:

¹ Nell'allegato 1 è fornita una copia dei modelli S, ricorrendo alla quale è possibile rendersi conto esattamente di quanto si è detto qui e di altre cose che si diranno nel seguito di questo capitolo 3.

se questo accertamento dà esito positivo, l'insieme delle informazioni relative alle percorrenze contenute nei modelli S viene considerato attendibile. Non si può, però, escludere che l'impresa, che pur dichiara di effettuare una percorrenza corrispondente a quella prevista nel disciplinare, in realtà abbia ridotto il programma di esercizio su una o più linee: ciò sfugge al controllo di cui si è detto. La causa principale di ciò va ricercata nella carenza di aggiornamento dei documenti in possesso dell'Assessorato regionale competente (ad esempio, gli orari).

Quanto al parco autobus, il controllo ha lo scopo di accertare se le richieste di finanziamento avanzate, annualmente, dalle imprese concernono esigenze di incremento dei servizi o di ammodernamento del parco esistente, poiché solo in tali casi, le richieste vengono accolte. Una volta acquisiti i nuovi autobus, l'impresa dovrà utilizzarli sulle linee in concessione regionale. Non si può, però, escludere che l'impresa li impegni ad altri scopi; si deve aggiungere che, ove ciò accade, spesso sfugge al controllo della Regione, in quanto un siffatto controllo comporterebbe un continuo accertamento dell'uso dei mezzi sulle linee regionali, operazione per la quale la Regione non ha le forze necessarie.

Dopo il controllo delle percorrenze e del parco autobus, effettuati secondo quanto precede, i modelli S sono sottoposti ad un controllo di carattere contabile: sulla base delle informazioni relative alle percorrenze, agli ammortamenti per gli autobus ed ai costi di manutenzione ordinaria e straordinaria, si accerta se il conto economico è in passivo. In tal caso, si procede alla determinazione dei contributi chilometrici spettanti ad ogni impresa ai sensi delle leggi regionali in vigore. Dato il sistema di controllo vigente, diventa necessario procedere ad accertamenti diretti presso le imprese, per appurare l'esattezza della dichiarazione relativamente a tutti i costi e di tutti i ricavi. Detti accertamenti diretti sono stati, però, compiuti solo eccezionalmente; ciò a causa dell'elevato numero di imprese esistenti e dell'elevata massa di servizi prodotti in Piemonte.

In presenza di una situazione del tipo ora detto, la verifica della coerenza interna e della attendibilità delle informazioni contenute nei modelli S diventa preliminare rispetto ad ogni decisione in ordine alla elaborazione delle informazioni stesse.

I dati, rilevati attraverso i modelli S, sono numerosi; tuttavia,

per la loro natura — quella di essere, prevalentemente, dati contabili —, essi non esauriscono le esigenze di conoscenza connesse ad un controllo efficiente dell'attività aziendale.

La massa dei dati, rilevati attraverso i modelli S è tale che difficoltà non trascurabili si presentano in sede di elaborazione: sotto questo aspetto, i modelli S sono tali da ingenerare dubbi in ordine alla possibilità di una loro efficiente utilizzazione.

Ne consegue che una verifica globale di questa fonte di informazioni non può prescindere dall'analisi di questo aspetto del problema.

3.3. LA VERIFICA

3.3.1. *Caratteri*

Sono stati compiuti due tipi di verifica.

La prima verifica concerne la congruenza tra i dati di modelli S, relativi alla stessa impresa ed allo stesso anno²: essa consente di accertare, appunto, il grado di congruenza tra le informazioni fornite dall'impresa.

Poiché, l'esito di tale verifica, come si dirà nel seguito, faceva concludere che i dati in oggetto non consentivano di procedere nello studio e, in conseguenza, si è fatto ricorso ad una indagine diretta su un opportuno insieme di imprese, è stato possibile condurre un secondo tipo di verifica: quella tra dati rilevati direttamente presso l'impresa e dati tratti dai corrispondenti modelli S. Si tratta di una di quelle verifiche che consentono di accertare il grado di attendibilità delle informazioni contenute nei modelli S.

3.3.2. *Modalità*

Con riferimento al primo tipo di verifica di cui in 3.3.1., la prima elaborazione ha avuto lo scopo di accertare, per ogni im-

² L'operazione è possibile con riferimento a ciascuno degli anni dal 1973 al 1977. Essa è stata, però, condotta con riferimento al 1974 (tralasciando, cioè, l'anno iniziale — quindi, di rodaggio — e non ripetendola, poi, per gli anni successivi, dato l'esito ottenuto per il 1974, esito del quale si dirà nel seguito).

presa, il grado di congruenza dei dati in ordine alla percorrenza chilometrica dichiarati nei modelli S_1 ed S_2 con quelli in ordine alla percorrenza chilometrica totale di ogni autobus, risultante dal contachilometri dichiarati nel modello S_3 .

La seconda elaborazione ha avuto lo scopo di calcolare, per ogni impresa, il valore di alcuni indicatori significativi, i quali potessero essere confrontati tra loro e, quindi, adoperati per accertare il grado di congruenza dei dati implicati dichiarati nei modelli. Tali indicatori sono:

1. $\frac{\text{km totali percorsi dagli autobus (escluso il servizio di noleggio)}}{\text{autobus}}$;
2. $\frac{\text{km totali percorsi dagli autobus (compreso il servizio di noleggio)}}{\text{autobus}}$;
3. $\frac{\text{autobus}}{\text{unità di personale totale}}$;
4. $\frac{\text{autobus}}{\text{unità di personale viaggiante}}$;
5. $\frac{\text{autobus}}{\text{unità di personale d'officina}}$;
6. $\frac{\text{km totali percorsi dagli autobus (compreso il servizio di noleggio)}}{\text{unità di personale amministrativo}}$;
7. $\frac{\text{km totali percorsi dagli autobus (compreso il servizio di noleggio)}}{\text{unità di personale viaggiante}}$;
8. $\frac{\text{km totali percorsi dagli autobus (compreso il servizio di noleggio)}}{\text{unità di personale di officina}}$;
9. $\frac{\text{km totali percorsi dagli autobus (compreso il servizio di noleggio)}}{\text{autisti}}$;

- ore totali lavorate dagli autisti
10. _____;
autisti
- viaggiatori
11. _____;
autisti
- viaggiatori
12. _____;
unità di personale totale
- km totali percorsi dagli autobus (compreso il servizio di noleggio)
13. _____;
ore totali lavorate dagli autisti
- viaggiatori
14. _____;
ore totali lavorate dagli autisti
15. costo in lire/km di ciascuna delle voci indicate nel modello S₇;
ricavo da biglietti
16. _____;
km totali percorsi dagli autobus (compreso il servizio di noleggio)
- ricavo da abbonamento
17. _____;
km totali percorsi dagli autobus (compreso il servizio di noleggio)
- ricavo totale
18. _____;
km totali percorsi dagli autobus (compreso il servizio di noleggio)
- ricavo totale
19. _____;
costo totale di gestione
- costo di esercizio
20. _____;
costo totale di gestione
- costo manutenzione ordinaria
21. _____;
costo totale di gestione
- ammortamenti
22. _____;
costo totale di gestione

- oneri finanziari
23. _____;
costo totale di gestione
- spese generali
24. _____;
costo totale di gestione
- costo del personale
25. _____
costo totale di gestione

La terza elaborazione ha avuto lo scopo di accertare, per ogni impresa, il grado di congruenza formale dei dati contenuti nei modelli S. Per questo, si è proceduto ad una serie di confronti fra i dati contenuti nei modelli dall'S₁ all'S₈ e quelli contenuti nel modello riepilogativo S₉. Come è chiaro, questa elaborazione consente di individuare le eventuali differenze fra i valori indicati dall'impresa, per la stessa grandezza in punti diversi dello stesso insieme di modelli.

I confronti operati sono i seguenti:

1. (mod. S₁, tot. col. 4) — (mod. S₉, tot. riga 43, per le coll. 1, 2, 3, 4);
2. (n. autobus mod. S₃) — (mod. S₉, tot. riga 10, per le coll. 1, 2, 3, 4);
3. (mod. S₆, cas. 4 dirigenti) — (mod. S₉, tot. riga 21);
4. (mod. S₆, cas. 4 graduati) — (mod. S₉, tot. riga 22);
5. (mod. S₆, cas. 4 autisti) — (mod. S₉, tot. riga 23);
6. (mod. S₆, cas. 4 bigliettai) — (mod. S₉, tot. riga 24);
7. (mod. S₆, cas. 4 operai) — (mod. S₉, tot. riga 25);
8. (mod. S₆, cas. 4 custodia) — (mod. S₉, tot. riga 26);
9. (mod. S₇, riga 09) — (mod. S₉, tot. riga 71);
10. (mod. S₇, riga 14) — (mod. S₉, tot. riga 72);
11. (mod. S₇, riga 25) — (mod. S₉, tot. riga 73);
12. (mod. S₇, riga 61) — (mod. S₉, tot. riga 77);
13. (mod. S₇, riga 62) — (mod. S₉, tot. riga 78);
14. (mod. S₇, riga 80) — (mod. S₉, tot. riga 7a);
15. (mod. S₇, riga 90) — (mod. S₉, tot. riga 7b);
16. (mod. S₇, tot.) — (mod. S₉, tot. riga 7c);
17. (mod. S₈, tot. col. 3) — (mod. S₉, riga 61, col. 1);
18. (mod. S₈, tot. col. 4) — (mod. S₉, riga 62, col. 1).

Con riferimento al secondo tipo di verifica di cui in 3.3.1., è sufficiente annunciare che i risultati della stessa verranno esposti in 3.3.3., di seguito ai risultati del primo tipo di verifica di cui, sempre, in 3.3.1..

3.3.3. Risultati

3.3.3.1. In ordine ai dati tecnici

Si indicano con l'espressione « dati tecnici » le informazioni in ordine a:

- a) la percorrenza chilometrica;
- b) il parco autobus: tipologia, grado di obsolescenza, caratteristiche;
- c) i viaggiatori;
- d) la dislocazione sul territorio delle rimesse, officine ed uffici;
- e) il personale: quantità, qualifiche, modalità di utilizzazione.

La verifica ha fatto riconoscere sia uno scarso grado di congruenza interna fra i dati, relativi alla percorrenza chilometrica, contenuti nei modelli S, sia uno scarso grado di corrispondenza tra i dati di cui sopra e quelli ottenuti con l'indagine diretta, per cui si può dire che anche il grado di attendibilità dei dati, relativi alla percorrenza chilometrica, contenuti nei modelli S, è scarso (quest'ultima conclusione è confermata, anche, dagli accertamenti compiuti direttamente dall'Assessorato regionale competente). A questo riguardo, l'elaborazione più significativa è quella relativa al confronto fra le percorrenze, come risultano dai modelli S₁ ed S₂ e come risultano dal modello S₃. Tale elaborazione, che — a causa di mancata o palesemente errata dichiarazione di dati — ha potuto riferirsi solo al 40% delle imprese (per una incidenza, in termini di servizio svolto, di circa il 50% del totale), ha fatto pervenire, in un terzo dei casi, a risultati sorprendenti: infatti, con la frequenza sopra indicata, la somma dei chilometri percorsi dagli autobus nell'anno è risultata assai inferiore alla percorrenza che complessivamente si ottiene considerando il disciplinare di concessione

e le corse bis, come sono indicati nei modelli detti. Si deve aggiungere che, in indagini dirette presso le imprese condotte dall'Assessorato regionale ai trasporti, sono emerse, in qualche caso, differenze anche rilevanti fra la percorrenza effettivamente svolta e quella prevista nel disciplinare di concessione ed indicata nei modelli S; ciò è risultato essere dovuto, pressoché sempre, a riduzioni del servizio su linee o tratte a frequentazione assai bassa; tuttavia, anche se le differenze potessero essere spiegate tutte in tal modo, il mancato aggiornamento dei dati sulle percorrenze, dichiarati nei modelli S, riduce sensibilmente il grado di significatività delle elaborazioni.

La verifica ha fatto riconoscere un non completamente soddisfacente grado di corrispondenza tra i dati, relativi sia al parco autobus sia al personale, e quelli ottenuti con l'indagine diretta, per cui si può dire che anche il grado di attendibilità dei dati in oggetto, contenuti nei modelli S, non è completamente soddisfacente. In particolare, alcune discordanze con la realtà, come in alcuni casi la mancata indicazione nel modello S₃ degli autobus di noleggio, o la non corretta interpretazione, come quella che, in modo particolare le imprese di piccola dimensione, danno della funzione operativa dei titolari, possono ridurre, anche in misura non trascurabile, la significatività delle elaborazioni.

Un dato tecnico, di cui la verifica ha fatto riconoscere uno scarso grado di consistenza, prima ancora che di attendibilità, è il numero di viaggiatori, distinti secondo la tariffa: intera, scontata³. Infatti il 10% delle imprese non ha dichiarato nulla, il 30% ha indicato il numero dei biglietti od il numero degli abbonamenti venduti e, comunque, solo la metà delle imprese ha indicato il dato richiesto.

3.3.3.2. In ordine ai dati economici

Si indicano con l'espressione « dati economici » le informazioni in ordine ai costi, così come vengono indicate nel modello S₇,

³ Questo dato è indicato nel modello S₆ ed è riferito al numero complessivo di viaggiatori saliti in vettura sull'insieme della rete e dei servizi aziendali.

e quelle in ordine a ricavi dal traffico, così come vengono indicate nel modello S₈.

Le elaborazioni condotte hanno fatto accertare incongruenze rilevanti sia fra le quantità economiche relative al costo del personale, sia nelle ripartizioni delle spese fra i vari capitoli; incongruenze riconoscibili in misura particolarmente elevata nei modelli relativi alle imprese medie e piccole. Da quanto enunciato consegue il riconoscimento di uno scarso grado di congruenza interna fra i dati economici contenuti nei modelli S.

La verifica del grado di attendibilità è stata fondata, oltre che sui dati dell'indagine diretta, su quelli ottenuti dai controlli diretti effettuati dall'Assessorato regionale competente presso le imprese concessionarie. Proprio l'insieme di tali controlli ha consentito di accertare che il grado di corrispondenza fra il bilancio, che l'impresa predispone a fini contabili o fiscali, ed il conto economico, quale si ricava dai modelli S, è assai debole: si riconoscono discrepanze fra situazione economica reale e situazione economica dichiarata, che rendono assai scarso il grado di attendibilità dei dati economici contenuti nei modelli S.

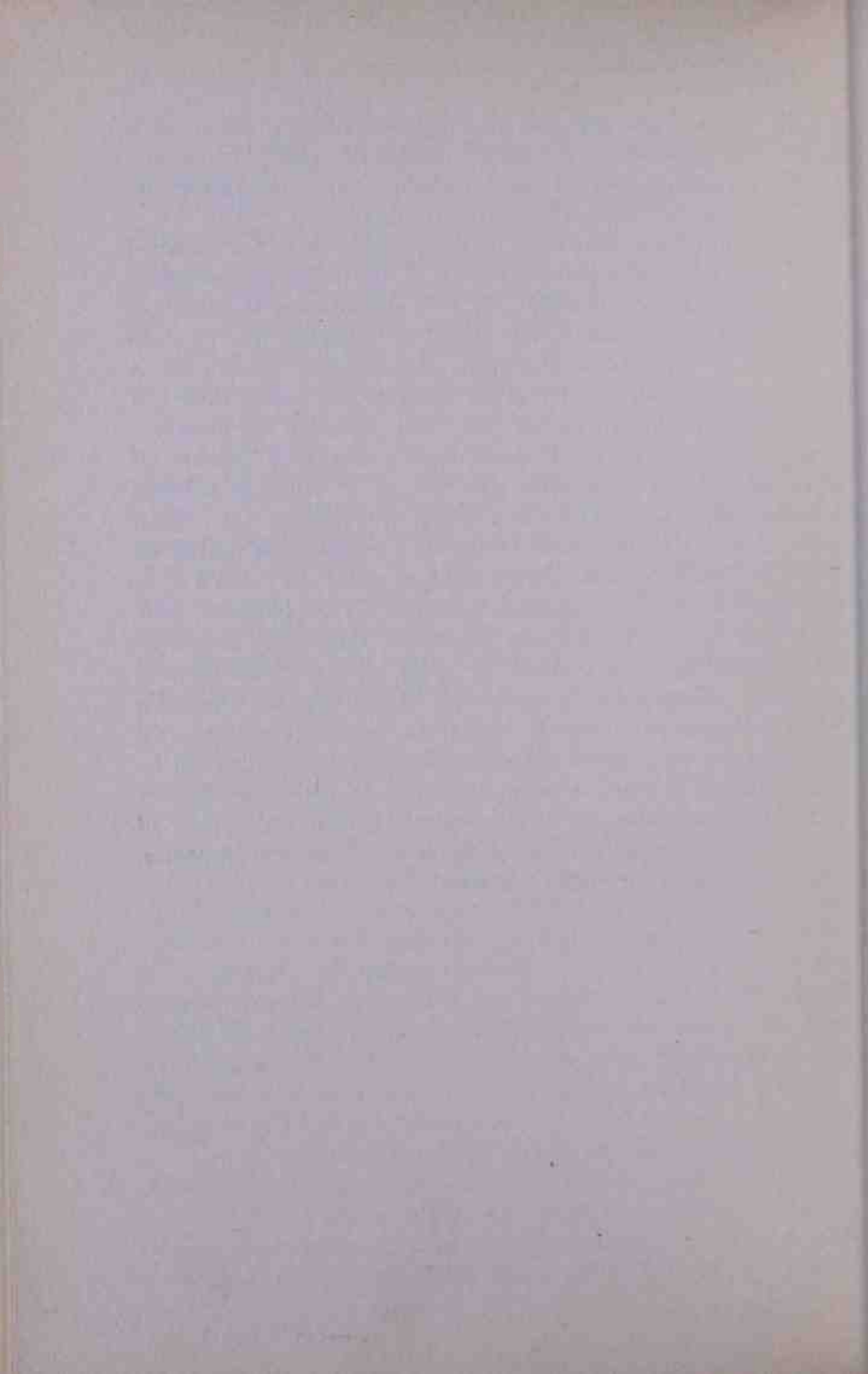
3.4. CONCLUSIONE

Le considerazioni che occorre trarre, in ordine alle informazioni contenute nei modelli S, trovano origine e fondamento, da un lato, nell'analisi delle elaborazioni condotte secondo quanto enunciato in 3.3.2. e nell'esperienza maturata, nel corso di più anni, nell'Assessorato regionale competente e, da un altro lato, nella evidente necessità di acquisire una conoscenza sempre più approfondita in ordine alle grandezze significative del sistema dei trasporti pubblici su strada, conoscenza che possa permettere di cogliere non solo l'evoluzione di tali grandezze, ma anche i fattori esplicativi dell'indicata evoluzione.

Con riferimento a quanto da ultimo, emerge una grave lacuna del sistema informativo considerato: infatti, se i dati, rilevati con i modelli S, rendono possibile, pur con i pesanti limiti messi in evidenza, la quantificazione — ma non una analisi esplicativa, per altro necessaria — dell'offerta di trasporto pubblico su strada

nella Regione, gli stessi dati sono del tutto inadeguati, anche, per la sola quantificazione della domanda di trasporto pubblico su strada. Tale lacuna costituisce un ostacolo rilevante per la programmazione del sistema dei trasporti pubblici su strada.

Posto quanto precede, si deve aggiungere che i dati contenuti nei modelli S, costituiscono una massa di dati di grande dimensione. Ciò pone problemi in ordine alla loro elaborazione; la quale, per rispondere ad esigenze di rapidità ed articolazione, non può non fondarsi su supporti che consentano di maneggiare una tale massa di dati, cioè su supporti idonei per il calcolo automatico. Però, così come sono predisposti attualmente, i dati contenuti nei modelli S non si prestano ad essere agevolmente trasferiti su supporti del tipo detto. Ciò è conseguenza — oltre che del fatto che si hanno troppe cadute di informazioni e troppe incongruenze fra i valori che, in ordine ad una stessa grandezza, si traggono da modelli diversi — anche del fatto che la struttura stessa dei modelli S, la quale pur si presta ad elaborazioni manuali (la cui onerosità, però, è tale da renderle praticamente impossibili, almeno con la necessaria sistematicità), non contiene, in alcuna misura, gli accorgimenti operativi indispensabili a permettere il trattamento automatico delle informazioni. Tutto ciò renderebbe necessario, a monte del trasferimento su supporti idonei per il calcolo automatico, un lavoro manuale di messa a punto e codifica dei dati (cosa che, per altro, ha avuto luogo per le elaborazioni effettuate), che, oltre ad essere estremamente oneroso, rischia di non riuscire a contenere, entro una misura accettabile, gli errori.



4. L'INDAGINE DIRETTA SU UN INSIEME DI IMPRESE TIPO

4.1. LO SCOPO ED I CARATTERI

Posto quanto in 3., non si tratta di procedere ad un supplemento di indagine per migliorare la limitata ed imprecisa conoscenza del sistema dei trasporti pubblici su strada che le informazioni già possedute consentono, bensì di procedere ad una indagine che consenta di acquisire le informazioni necessarie per rispondere ad un quesito diverso rispetto a quelli cui le informazioni possedute consentono — per altro, malamente — di rispondere. Infatti, mentre il quadro informativo disponibile consente di accertare, per altro in modo limitato ed impreciso, « cosa è » il sistema dei trasporti pubblici su strada, in Piemonte, ciò che più occorre è chiarire « il perché » dello stato di detto sistema. In altre parole, occorre chiarire le relazioni esistenti tra le singole grandezze economiche del conto economico dell'impresa e del tipo di organizzazione tecnica e finanziaria dell'impresa stessa, per poter indagare le politiche da suggerire all'operatore pubblico. Per chiarire ulteriormente la differenza tra la natura delle informazioni attualmente possedute e quella delle informazioni da raccogliere con l'indagine diretta, si può anche dire che le prime possono essere utili in sede di applicazione di una politica dell'operatore pubblico che sia stata già definita, mentre le seconde si configurano come necessaria base conoscitiva per la ridefinizione della politica dell'operatore pubblico.

Dallo scopo ora enunciato conseguono due caratteri dell'indagine. Il primo è quello di essere una indagine condotta direttamente presso le imprese, proprio perché una indagine siffatta permette di stabilire meglio i nessi tra le grandezze economiche del conto economico dell'impresa ed il tipo di organizzazione tecnica e

finanziaria dell'impresa stessa¹. Il secondo carattere è quello di essere una indagine su un insieme di imprese tipo, cioè su un insieme di imprese che viene costruito in modo da contenere al suo interno — pur rimanendo, come è necessario data l'onerosità della indagine, un insieme di dimensione esigua — tutte le situazioni specifiche presenti nell'universo di imprese operanti nella regione.

4.2. I CONTENUTI

L'indagine diretta ha affrontato quattro tematiche fondamentali:

- a) l'organizzazione della manodopera all'interno dell'impresa, sia per l'aspetto retributivo sia per quello tecnico;
- b) l'organizzazione tecnica dell'impresa, con riferimento sia all'officina ed alla manutenzione del parco veicoli sia al magazzino ed alla gestione delle scorte;
- c) la struttura finanziaria dell'impresa;
- d) la struttura del complesso dei ricavi derivanti dai servizi di linea.

L'anno assunto come riferimento è il 1976.

Per meglio inquadrare l'evoluzione delle caratteristiche dell'impresa, è stata richiesta la serie storica dei bilanci o dei rendiconti economici di fine anno, per il periodo 1972-1976. Nel caso di bilanci comprendenti più attività economiche (caso non infrequente), si è proceduto alla estrazione dei dati relativi all'attività di trasporto delle persone. Inoltre, sempre allo scopo di meglio inquadrare l'evoluzione delle caratteristiche dell'impresa, è stata richiesta la serie storica degli orari ufficiali, sempre per il periodo 1972-1976. Inoltre, per gli orari ufficiali 1976 (estivo) e 1977 (invernale) è stata richiesta l'integrazione, per ogni linea, delle corse bis e di quelle straordinarie. Infine, sempre allo scopo detto, nel corso degli incontri, è stato chiesto ai responsabili delle imprese di illu-

¹ L'indagine è stata organizzata inviando preliminarmente all'impresa un documento preparatorio, sui temi oggetto di indagine, e procedendo successivamente a colloqui con i responsabili dell'impresa, per indagare i meccanismi di funzionamento dell'impresa stessa.

strare, fra l'altro, le principali trasformazioni organizzative intervenute nell'impresa, sempre per il periodo 1972-1976.

Posto quanto sopra per l'inquadramento dell'evoluzione delle caratteristiche dell'impresa, si passa alla trattazione delle tematiche fondamentali sopra citate.

Relativamente al punto a) — organizzazione della manodopera all'interno dell'impresa —, partendo dalla consistenza degli addetti e dalla loro ripartizione in settori — amministrativo, di officina e movimento —, si è compiuta una prima analisi del grado di flessibilità organizzativa dell'impresa. Oggetto specifico di indagine è stato il quadro complessivo del contratto di lavoro applicato da ogni singola impresa, articolato nelle sue voci elementari: retribuzione conglobata, scatti di anzianità, competenze accessorie, indennità varie (per questo punto si è fatto ricorso sia ai listini sia ai libri paga). Specificamente per il personale viaggiante — distinto in addetti alla guida ed addetti alla bigliettazione —, è stata analizzata la struttura e l'organizzazione dei turni di lavoro adottati nell'orario invernale 1976-1977, completi di tutti gli elementi accessori che definiscono il tempo di lavoro, quali: il pre ed il post orario, il fuori residenza, lo straordinario e così via.

Relativamente al punto b) — l'organizzazione tecnica dell'impresa —, partendo dalla consistenza del parco veicoli alla fine anno 1976, articolato in tipi di macchine ed età delle stesse, si è condotta l'analisi dei rapporti con i fornitori, dei prezzi dei materiali, dei modi di pagamento normalmente applicati, dei tempi di consegna, del sistema di garanzie concesso e dell'eventuale assistenza. Per l'officina, l'analisi ha riguardato i criteri di organizzazione della manutenzione ed i tipi di manutenzione effettuati direttamente all'interno dell'impresa od affidati ad imprese specializzate esterne: su questo punto è stato chiesto di dettagliare le eventuali modificazioni, introdotte nel corso degli ultimi anni, ed i riflessi che ne sono conseguiti sulla produttività e sui costi aziendali. Per il magazzino, si è proceduto all'analisi del tipo di organizzazione adottato, della politica di gestione delle scorte, nonché dei prezzi unitari sia dei principali materiali, sia degli elementi principali dei ricambi, sia del carburante e del lubrificante.

Relativamente al punto c) — struttura finanziaria dell'impresa —, l'analisi è stata condotta secondo due linee distinte. Da un

lato, è stato esaminato il ciclo di liquidità dell'impresa, e per questo le entrate e le uscite effettive, mese per mese, nel corso dell'anno 1976, distinguendo secondo le voci principali e relazionando l'andamento delle uscite, dovute alle retribuzioni del personale ed ai pagamenti ai fornitori, con l'andamento delle entrate, dovute ai proventi del traffico ed ai contributi regionali. Dall'altro lato, sono stati esaminati gli investimenti aziendali effettuati e le relative fonti di finanziamento, quali: mezzi propri, credito, contributi degli enti pubblici. In questo modo, con il primo esame vengono determinati sia il grado di necessità e la misura del ricorso ad anticipazioni su crediti, e quindi la misura dei conseguenti interessi passivi, voce sempre più consistente nei bilanci delle imprese di trasporto, sia il grado di tempestività della erogazione dei contributi pubblici. Con il secondo esame, invece, viene determinato il grado di autonomia della politica patrimoniale dell'impresa. Nell'ambito di questo secondo esame, è stato chiesto ai responsabili dell'impresa l'esposizione delle principali scelte, nel campo della gestione aziendale, compiute negli ultimi cinque anni.

Relativamente al punto d) — struttura del complesso dei ricavi derivanti dai servizi di linea —, in primo luogo, è stato chiesto all'impresa di presentare il quadro complessivo delle tariffe concretamente applicate sulla rete, ordinarie e scontate. Su questa base, si è proceduto all'analisi dei ricavi, distinti in proventi da biglietti a tariffa ordinaria e proventi da abbonamenti, oltre che secondo bacini di traffico significativi della rete o, addirittura, secondo linee. Inoltre, è stata anche esaminata la distribuzione dei ricavi, per scaglioni di percorrenza.

4.3. L'INDIVIDUAZIONE DELLE IMPRESE TIPO

4.3.1. *Il metodo*

Le imprese di trasporto pubblico su strada, operanti nella Regione, erano 108. Ne sono state considerate 92; infatti, è apparso, oltre che possibile, anche utile trascurarne 16, in quanto imprese di dimensione piccolissima, la maggior parte delle quali, per di più, negli ultimi nove anni non aveva chiesto di accedere ai contributi regionali; dunque, in quanto imprese, oltre che statisticamente irri-

levanti, anche prive di interesse con riferimento alla valutazione degli effetti dell'azione dell'ente pubblico.

In un universo di imprese della detta dimensione, l'estrazione di un campione statisticamente significativo di imprese avrebbe condotto a prendere in esame pressoché l'intera massa delle imprese stesse. Per questo motivo, è apparso necessario seguire un'altra strada: individuare le situazioni tipiche, presenti nell'universo delle imprese, e scegliere, tra le imprese prossime a ciascuna di tali situazioni tipiche, la più prossima.

Per individuare le situazioni tipiche, si è partiti dalla considerazione dei seguenti caratteri delle imprese:

a) la dimensione, espressa in termini di percorrenza chilometrica annua;

b) la diversificazione produttiva, espressa in termini di rapporto tra la percorrenza annua per noleggio e fuori linea e la percorrenza annua totale;

c) la struttura di spostamenti su cui si opera, espressa in termini di rapporto tra gli introiti annui derivanti dagli abbonamenti di qualsiasi tipo e gli introiti annui totali.

Inoltre, è stata considerata, come carattere integrativo, la struttura fisica del territorio su cui si opera, espressa in termini di rapporto tra la percorrenza annua in zona montana e la percorrenza annua totale (tale indicatore si è, però, rivelato scarsamente significativo, poiché non ha fatto emergere alcuna chiara distinzione tra le imprese).

Il carattere « dimensione » è stato articolato secondo le tre seguenti classi di valori:

a₁) imprese con percorrenza annua fino a 0,4 milioni di km (nel seguito, indicate come imprese piccole);

a₂) imprese con percorrenza annua oltre 0,4 milioni di km e fino a 2 milioni di km (nel seguito, indicate come imprese medie);

a₃) imprese con percorrenza annua di oltre 2 milioni di km (nel seguito, indicate come imprese grandi).

Il carattere « diversificazione produttiva » è stato articolato secondo le due seguenti classi di valori:

b₁) imprese con un rapporto tra percorrenza annua per noleggio e fuori linea e percorrenza annua totale fino al 10%;

b₂) imprese con un rapporto tra percorrenza annua per noleggio e fuori linea e percorrenza annua totale oltre il 10%.

Il carattere « struttura di spostamenti » è stato articolato secondo le due seguenti classi di valori:

c₁) imprese con un rapporto tra introiti annui da abbonamenti di qualsiasi tipo ed introiti annui totali fino al 50%;

c₂) imprese con un rapporto tra introiti annui da abbonamenti di qualsiasi tipo ed introiti annui totali oltre il 50%.

Applicando i criteri ora esposti, si è ottenuta la seguente articolazione dell'universo delle 92 imprese in gruppi:

1. gruppo di imprese piccole, con fino al 10% della percorrenza totale dovuta a noleggio e fuori linea e con fino al 50% degli introiti totali dovuti ad abbonamenti: 12 unità;

2. gruppo di imprese piccole, con fino al 10% della percorrenza totale dovuta a noleggio e fuori linea e con oltre il 50% degli introiti totali dovuti ad abbonamenti: 12 unità;

3. gruppo di imprese piccole, con oltre il 10% della percorrenza totale dovuta a noleggio e fuori linea e con fino al 50% degli introiti totali dovuti ad abbonamenti: 8 unità;

4. gruppo di imprese piccole, con oltre il 10% della percorrenza totale dovuta a noleggio e fuori linea e con oltre il 50% degli introiti totali dovuti ad abbonamenti: 16 unità;

5. gruppo di imprese medie, con fino al 10% della percorrenza totale dovuta a noleggio e fuori linea e con fino al 50% degli introiti totali dovuti ad abbonamenti: 9 unità;

6. gruppo di imprese medie, con fino al 10% della percorrenza totale dovuta a noleggio e fuori linea e con oltre il 50% degli introiti totali dovuti ad abbonamenti: 3 unità;

7. gruppo di imprese medie, con oltre il 10% della percorrenza totale dovuta a noleggio e fuori linea e con fino al 50% degli introiti totali dovuti ad abbonamenti: 14 unità;

8. gruppo di imprese medie, con oltre il 10% della percorrenza totale dovuta a noleggio e fuori linea e con oltre il 50% degli introiti totali dovuti ad abbonamenti: 6 unità;

9. gruppo di imprese grandi, con fino al 10% della percorrenza totale dovuta a noleggio e fuori linea e con fino al 50% degli introiti totali dovuti ad abbonamenti: 5 unità;

10. gruppo di imprese grandi, con fino al 10% della percorrenza totale dovuta a noleggio e fuori linea e con oltre il 50% degli introiti totali dovuti ad abbonamenti: 4 unità;

11. gruppo di imprese grandi, con oltre il 10% della percorrenza totale dovuta a noleggio e fuori linea e con fino al 50% degli introiti totali dovuti ad abbonamenti: 3 unità;

12. gruppo di imprese grandi, con oltre il 10% della percorrenza totale dovuta a noleggio e fuori linea e con oltre il 50% degli introiti totali dovuti ad abbonamenti: 0 unità.

Una volta operata la formazione dei gruppi suddetti, si è proceduto alla scelta delle imprese, una per gruppo: come già detto, sono state scelte le imprese in cui fossero presenti, nella misura più esaltata possibile, le caratteristiche sopra indicate.

Per chiarire meglio, si esemplifica la procedura seguita facendo riferimento al caso della scelta dell'impresa tipo del primo gruppo.

Nel primo gruppo sono collocate 12 imprese, di piccola dimensione, con una scarsa incidenza dell'attività di noleggio e fuori linea e con relativamente scarsi proventi da abbonamento (o, detto in altro modo, con relativamente scarsi servizi pendolari).

La scelta, non casuale, è caduta sull'impresa in cui questi tre caratteri sono presenti nel modo più spiccato: in concreto, si tratta di una impresa di dimensione estremamente ridotta, che non svolge alcun servizio di noleggio e fuori linea e che trasporta, pressoché esclusivamente, passeggeri non pendolari.

4.3.2. *Le imprese scelte*

Posto quanto sopra, l'elenco delle imprese scelte è il seguente:

- gruppo 1.: F.Ili Mortara;
- gruppo 2.: Bottero;
- gruppo 3.: Brao;
- gruppo 4.: S.A.V.;
- gruppo 5.: Nerini;
- gruppo 6.: Autolinee Villanovesi;
- gruppo 7.: T.A.V.I.T.;
- gruppo 8.: S.E.A.G.;

- gruppo 9.: A.R.F.E.A.;
- gruppo 10.: S.A.P.A.V.;
- gruppo 11.: A.T.A..

Si fanno seguire alcune note sulle imprese scelte:

1. la F.lli Mortara è una impresa di piccole dimensioni, a carattere familiare, con sede a Refrancore. Opera con due linee di pianura nell'Astigiano, trasportando in prevalenza passeggeri a tariffa ordinaria; tra gli abbonati, la percentuale preponderante (90%) è costituita da studenti;

2. la Bottero è una impresa di piccole dimensioni, a carattere familiare, con sede a Montaldo di Mondovì. Opera in zone montane, scarsamente abitate. Oltre alle due linee di competenza regionale, effettua il trasporto studenti per il comune di Mondovì (da alcune frazioni limitrofe e da Roapiano). Sulle due linee di competenza regionale, è molto consistente il traffico in abbonamento, alimentato prevalentemente da studenti;

3. la Brao è una impresa di piccole dimensioni, a carattere familiare, con sede a San Michele di Mondovì. Opera, prevalente, in aree montane della zona di Mondovì e di Cuneo. Gestisce quattro linee ordinarie e due mercatali (tutte di competenza regionale), facendo registrare scarso traffico in abbonamento;

4. la S.A.V. è una impresa di piccole dimensioni, costituita sotto la forma di società in nome collettivo, con sede a Villafalletto. Opera nel Cuneese, oltre che con linee ordinarie su percorsi pianeggianti, anche con servizi di trasporto studenti per i comuni di Villafalletto, Cuneo, Vottignasco e Tarantasca. Sulle linee ordinarie, molto consistente è il traffico in abbonamento, alimentato prevalentemente da studenti;

5. la Nerini è una impresa di medie dimensioni, costituita sotto la forma di società in accomandita semplice, con sede a Verbania. Opera nella zona turistica del Lago Maggiore, con sei linee di competenza regionale più una linea interregionale, che collega Verbania con Milano. Opera, prevalentemente, in aree montane e fa registrare una aliquota consistente di passeggeri in abbonamento;

6. la Autolinee Villanovesi è una impresa di medie dimensioni, costituita sotto la forma di società in nome collettivo, con sede a Villanova d'Asti. Opera nelle zone di Asti ed Alba, con alcune

linee che si spingono fino a Torino. Le linee si sviluppano su percorsi sia di pianura sia di collina, facendo registrare traffico prevalentemente in abbonamento;

7. la T.A.V.I.T. è una impresa di medie dimensioni, costituita sotto la forma di società in nome collettivo, con sede a Viù. Opera, prevalentemente su percorsi di montagna, con due linee ordinarie regionali, una interregionale (stagionale estiva) ed il servizio urbano del comune di Settimo Torinese, facendo registrare scarso traffico ordinario e scarsissimo in abbonamento. La sua attività principale è quella di trasporto operai, con contratti di noleggio, nell'area torinese;

8. la S.E.A.G. è una impresa di medie dimensioni, costituita sotto la forma di società in nome collettivo, con sede a Villafranca Piemonte. Opera, prevalentemente, nell'area torinese. Le linee si sviluppano su percorsi pianeggianti e fanno registrare, quasi esclusivamente, traffico in abbonamento, con prevalenza di lavoratori rispetto agli studenti;

9. l'A.R.F.E.A. è una impresa di grandi dimensioni, costituita sotto la forma di società per azioni, con sede ad Alessandria. Opera, oltre che nella provincia di Alessandria, anche in altre zone del Piemonte, relazionate con la Lombardia e la Liguria, su percorsi sia di pianura sia di montagna. Il traffico sulle linee è abbastanza consistente sia come passeggeri ordinari sia come abbonati;

10. la S.A.P.A.V. è una impresa di grandi dimensioni, costituita sotto la forma di società per azioni, con sede a Pinerolo. Opera, oltre che nelle zone di Pinerolo, Cuneo, Torino ed Ivrea, anche nella Valle d'Aosta, in Liguria ed in Francia, su percorsi sia di pianura sia di montagna. Sulle linee di competenza regionale, il traffico svolto è prevalentemente in abbonamento, con prevalenza di lavoratori rispetto agli studenti;

11. l'A.T.A. è una impresa di grandi dimensioni, recentemente pubblicizzata, con sede a Biella. Opera nei comprensori di Vercelli, Biella e Borgosesia, su un territorio, quindi, molto diversificato, comprendente percorsi sia di pianura sia di montagna. Il traffico, considerando anche le autolinee sostitutive di ferrovia, è in prevalenza costituito da passeggeri abbonati.

4.4. I RISULTATI: LA CONOSCENZA, CHE SI È ACQUISITA, DEL SISTEMA

4.4.1. *Premessa*

Per introdurre all'analisi dei risultati, si introduce qui una delle grandezze economiche più spesso richiamate, per discuterla brevemente con riferimento all'insieme di imprese tipo che è stato assunto.

La grandezza economica, cui ci si riferisce, è il costo aziendale per km.

Tale costo, secondo quanto risulta dai modelli S, varierebbe dalle 236 lire della Mortara alle 566 lire dell'A.T.A. (all'epoca, ancora impresa privata).

Una qualche relazione si riconosce tra il costo aziendale per km e la dimensione dell'impresa. Infatti, se si considerano le tre classi di dimensioni introdotte, si rileva, in generale, la crescita del costo aziendale per km al crescere della dimensione dell'impresa: la media aritmetica non ponderata del costo aziendale per km delle imprese piccole è dell'ordine di 375 lire, quella delle imprese medie è dell'ordine di 420 lire e quella delle imprese grandi è dell'ordine di 500 lire. Si deve, però, avvertire subito che le medie concernono valori tra loro diversi in misura tale da offuscare la relazione ora individuata: per esempio, fra le imprese piccole si riconosce un valore massimo dell'ordine di 520 lire (quindi, superiore al valore medio delle imprese grandi). Ne consegue che la relazione, prima individuata, non appare più netta come prima poteva sembrare.

Si è detto quanto sopra per concludere che l'indagine diretta è stata condotta, proprio, per cercare di esplicare fenomeni del tipo di quello ora messo in evidenza; se si vuole riadoperare l'espressione già usata in 4.1, per poter procedere oltre il « cosa è » e chiarire « il perché ».

4.4.2. *Con riferimento alla manodopera*

4.4.2.1. Stato dell'applicazione del contratto di lavoro ed effetti sulla struttura dei costi

I contratti di lavoro del settore autoferrotranvieri applicati dal-

le imprese private (ANAC) e quelli applicati dalle imprese pubbliche (FENIT) sono tra i più complessi, sia per la numerosità delle voci sia per le modalità di applicazione previste.

Nel passato, i due tipi di contratto erano tra loro notevolmente diversi: in particolare, il secondo prevedeva un trattamento complessivamente migliore di quello previsto dal primo.

Questa diversità di trattamento è stata progressivamente ridotta, con l'adeguamento del contratto ANAC al contratto FENIT. Ciò è potuto avvenire, in primo luogo, per l'intervento della Regione, la quale ha, in generale, riconosciuto alle imprese private un contributo specifico, allo scopo di permettere l'adeguamento del trattamento salariale e normativo dei loro dipendenti a quello delle imprese pubbliche. Inoltre, il 23 luglio 1976 è stato approvato un nuovo contratto collettivo di settore, il quale « ... regola, per la categoria degli autoferrotranvieri ed internavigatori, e dei dipendenti delle aziende private esercenti autolinee in concessione, gli istituti propri della contrattazione nazionale e fissa, nei limiti delle norme di attuazione specificatamente previste, l'area di competenza aziendale, consentendo una maggiore aderenza della disciplina contrattuale a talune caratteristiche aziendali »². Infine, sono stati abrogati i contratti collettivi nazionali di categoria precedenti e le norme relative².

Con il nuovo contratto, sono due, quindi, le fondamentali innovazioni introdotte:

a) si procede verso l'unificazione del trattamento economico e normativo per i dipendenti di tutte le imprese di trasporto, indipendentemente dalla forma societaria o dall'assetto proprietario delle stesse;

b) si delimitano i margini di libertà applicativa a livello della singola impresa, riservando al contratto collettivo la definizione diretta di quasi tutte le principali voci contrattuali che concorrono a formare la retribuzione ed il trattamento normativo dei dipendenti, quali: la regolamentazione delle assunzioni, l'anzianità di servizio, l'orario di lavoro, le retribuzioni minime, la contingenza, i criteri generali sulle competenze accessorie, i metodi di calcolo delle retribuzioni, le festività, il lavoro straordinario, le ferie, la

² Contratto collettivo di settore, art. 1.

tredicesima e la quattordicesima mensilità, le trasferite, i diritti sindacali e tutta una serie di voci secondarie aggiuntive. Unica voce di una certa importanza, rimasta nell'area della contrattazione aziendale, è quella delle competenze accessorie, la cui applicazione è però regolata da criteri generali definiti in sede nazionale.

In conclusione, sul piano formale, la situazione contrattuale dei dipendenti delle imprese di trasporto è ormai definita secondo quanto segue:

- a) contratto unico;
- b) modalità di applicazione unitarie;
- c) uniformità di trattamento massima³.

La situazione, emersa dall'indagine, è invece profondamente difforme rispetto a quella delineata sul piano formale.

In primo luogo, in alcuni casi il contratto collettivo di lavoro dei dipendenti delle imprese di trasporto non viene applicato; al suo posto, è applicato il contratto del settore del commercio o quello del settore dell'artigianato. I casi rilevati concernono solo imprese piccole. In particolare, in dette imprese, i titolari, che svolgono anche il lavoro di autisti e di meccanici, contabilizzano la propria prestazione sulla base del contratto del settore dell'artigianato; il ricorso al contratto del settore del commercio avviene, invece, per dipendenti dei quali si vuole, almeno formalmente, regolarizzare la posizione. Quanto precede induce, sul sistema dei costi delle imprese che applicano questi contratti, un risparmio sui salari erogati che sarebbe, in media, dell'ordine del 50%. Inoltre, anche l'orario di lavoro è diverso, sia come dimensione (per esempio, il contratto del settore del commercio prevede otto ore giornaliere e lascia una ampia possibilità di ricorso allo straordinario), sia come struttura, poiché i contratti diversi da quello dei dipendenti delle imprese di trasporto, ignorano una serie di voci tipiche, quali i 10' di preorario e di post orario, il computo del fuori residenza ecc. (voci che, nella normalità, entrano a tutto titolo nell'orario di lavoro). Pertanto, nei casi indicati, si produce per l'impresa, insieme con un costo della manodopera inferiore, anche la sottrazione da numerosi vincoli in ordine all'utilizzazione della stessa.

³ Unica questione, in parte, ancora aperta è quella della nuova struttura unificata delle qualifiche.

Altri elementi di difformità, rispetto alla situazione delineata sul piano formale, concernono le modalità di applicazione del contratto di lavoro. In questo caso, i casi rilevati concernono, in genere, imprese di qualsiasi dimensione.

Si deve cominciare con il rilevare che l'unica voce del salario riconoscibile in tutte le imprese è quella della retribuzione minima conglobata; cioè, la risultante della somma dei minimi tabellari e dell'indennità di contingenza maturata al 31 dicembre dell'anno precedente. Si deve aggiungere che, con riferimento alle sole imprese piccole, si è riconosciuto qualche caso in cui questa unica voce compone il salario; in altre parole, in dette imprese tutte le restanti voci, che insieme con quella della contribuzione minima conglobata, partecipano alla formazione della così detta retribuzione normale (vale a dire, l'anzianità individuale e le competenze accessorie a carattere fisso e continuativo), sono assenti. In alcuni altri casi, come integrazione alla retribuzione minima conglobata, viene aggiunta una cifra forfettaria, assai inferiore alle reali spettanze. Ne consegue che il costo, che si sostiene, risulterebbe inferiore, rispetto a quello che si avrebbe con la normale applicazione del contratto, fino alla misura massima del 50%; la misura massima, tuttavia, si produrrebbe raramente e sempre in imprese piccole.

Occorre fare riferimento ad altre voci contrattuali. È però necessario illustrare preliminarmente la struttura dell'orario di lavoro dei dipendenti delle imprese di trasporto. L'orario del settore è contrattualmente stabilito in 40 ore settimanali; normalmente, la settimana viene suddivisa in sei giornate lavorative di 6^h 40' (sono, tuttavia, possibili varianti). Con riferimento a ciascuna giornata lavorativa, si considera un nastro lavorativo di 12^h: si tratta dell'intervallo di tempo all'interno del quale devono essere svolte le 6^h 40', in soluzione unica od in più soluzioni. In altre parole, il nastro lavorativo è il periodo di tempo per il quale il dipendente è a disposizione dell'impresa ed all'interno del quale si colloca il suo orario lavorativo. Se l'impresa richiede una prestazione di lavoro che, pur contenuta in 6^h 40', si produce in un intervallo di tempo superiore alle 12^h del nastro lavorativo, si ha il così detto supero nastro e ne consegue un compenso aggiuntivo. Inoltre, nell'orario di lavoro vengono considerati, come componenti dello stesso, i così detti pre e post orario: in genere 10' di pre orario all'inizio e 15' di post orario

alla fine del turno, con una aggiunta di 5' al termine di ogni corsa. Inoltre ancora, se l'organizzazione delle corse richiede di spezzare il turno di lavoro in due o più parti (il che avviene spesso) e se il dipendente, durante l'intervallo tra un tempo di guida e l'altro, si trova fuori dalla sede assegnatagli, gli viene computato come tempo effettivo di lavoro la così detta fuori residenza, calcolata in ragione di una determinata percentuale per ogni ora trascorsa fuori sede: normalmente, il 12% all'ora, cioè 7'. Infine, concorrono facoltativamente a determinare l'orario di lavoro i così detti tempi accessori, che in genere si concretizzano in un certo numero di minuti: si tratta di tempi riconosciuti per gli spostamenti fra posto di residenza e posto di lavoro (ovviamente, non sono quantità calcolate ad personam, ma fissate a forfait). Posto tutto quanto precede, consegue che non solo il tempo effettivo di guida ed il tempo di lavoro non coincidono, ma anzi la divaricazione tra l'una e l'altra grandezza possa risultare anche assai elevata: si può arrivare a casi limite, in cui bastano due o tre ore di guida per esaurire l'orario di lavoro, ed ogni ora in più deve essere pagata come straordinario.

Chiarito quanto sopra, nell'indagine è emerso che, in più della metà dei casi, sia il fuori residenza sia il supero nastro non vengono calcolati. Inoltre, nelle imprese piccole, non vengono calcolati nemmeno sia il pre e post orario sia i tempi accessori⁴. Per contro, nelle imprese grandi, il calcolo del tempo di lavoro avviene, sostanzialmente, secondo le norme contrattuali; tuttavia, anche nei casi più favorevoli, si sono riconosciute difformità, non sempre trascurabili, nell'applicazione e nella contabilizzazione delle singole voci. Ciò è accaduto, innanzitutto, per il pagamento degli straordinari: ogni impresa contratta lo straordinario giornaliero, quello notturno, quello festivo; la tendenza è quella di concordare una forfettizzazione. Il ricorso alla forfettizzazione è frequente anche per il supero nastro: solo in un caso, si è verificato che la tredicesima, la quattordicesima e la quindicesima ora siano state pagate in misura crescente; in tutti gli altri casi in cui il supero nastro è

⁴ In un caso, è stato rilevato un turno, organizzato su un nastro lavorativo di circa 15^h, con 6^h 40' di guida effettiva e con un fuori residenza di quasi 7^h, nel quale, per il calcolo del salario, venivano conteggiate soltanto le ore di guida effettiva.

stato per lo meno riconosciuto, viene pagata una cifra fissa, indipendentemente dall'ora cui si faccia riferimento.

C'è ancora un aspetto dell'organizzazione degli orari che va trattato. Con il contratto collettivo, si è teso a controllare la quantità complessiva di ore lavorate nella giornata: ad esempio, non possono essere stabiliti turni di lavoro superiori alle otto ore, comprendendo nel calcolo delle otto ore i tempi accessori prima illustrati; inoltre, deve essere mantenuto un intervallo, tra un turno ed il successivo, di almeno nove ore. Queste norme sono volte a limitare il ricorso allo straordinario (e, in relazione a ciò a sollecitare le imprese a procedere a nuove assunzioni). Le imprese non tengono conto di queste norme: gli impegni superiori alle otto ore sono frequenti; inoltre, talora, non si tiene conto dell'intervallo minimo contrattuale tra due turni successivi.

Per riassumere, le principali difformità, riconosciute in ordine alle modalità di applicazione del contratto di lavoro, sono le seguenti:

a) erogazione della sola retribuzione minima conglobata: ciò accade in alcune imprese piccole;

b) mancata considerazione di alcune voci base (fuori residenza, supero nastro, numero riprese ecc.): ciò accade nelle imprese piccole ed in una aliquota delle imprese medie;

c) applicazione diversificata di alcune voci base (straordinario, supero nastro ecc.): ciò accade in quasi tutte le imprese;

d) inosservanza di alcuni principi del contratto (limite massimo del turno, intervallo minimo tra i turni ecc.): ciò accade in tutte le imprese.

L'effetto di dette difformità, sulla struttura dei costi delle imprese appartenenti a gruppi distinti per dimensione, non può essere definito in modo univoco, dato l'elevato numero di variabili, su cui le imprese possono operare, e la gamma di possibili politiche, che ne consegue. (Per contro, l'effetto delle dette difformità può essere definito in modo univoco, con riferimento alla possibilità d'uso della manodopera ed al rapporto tra tempo di guida effettiva e tempo di lavoro, ma di tutto ciò si tratterà in 4.4.2.2.).

Posto quanto precede, si può concludere che, a parità di tempo di guida effettiva, il maggior onere per le imprese medie e grandi, rispetto alle imprese piccole, può valutarsi nell'ordine del 30-40%:

si tratta, ovviamente, di un valore medio, rispetto al quale possono riconoscersi oscillazioni anche consistenti.

Al di là delle difformità in ordine alle modalità di applicazione del contratto, nell'indagine è emerso un altro importante elemento: l'esistenza e la diffusione del part time. Anzi, due sono le forme di part time che sono state riconosciute.

La prima è una forma di part time vero e proprio di lavoratori di altri settori, che lavorano, in imprese di trasporto su strada piccole e medie, in media due ore al giorno, ricevendo un salario di circa 2.500 lire all'ora: si tratta, spesso, di lavoratori di settori già coperti da assicurazioni sociali (in particolare, di camionisti). L'attività che svolgono è, in genere, quella di completamento di turni, troppo onerosi per il personale dipendente, o di effettuazione di corse speciali di noleggio nei giorni festivi (in tale ultimo caso, le due ore medie giornaliere sono cumulate in alcuni giorni). Laddove questa forma di part time esiste, essa è presente lungo l'intero arco dell'anno ed entra a far parte della normale organizzazione del lavoro dell'impresa.

La seconda è una forma di part time in cui il soggetto è una impresa piccola⁵, che svolge un servizio di linea, del quale, formalmente, è concessionaria un'altra impresa, sempre grande; in realtà, si tratta di una forma di sub concessione. L'esistenza di questa forma di part time si riconosce in grandi imprese in un'area complessa come quella torinese: in un'area siffatta, le punte di servizio delle diverse imprese di trasporto non sempre coincidono; da ciò può derivare l'interesse reciproco all'esercizio di una sub concessione, la quale viene regolata, tra le imprese, secondo i termini del contratto di noleggio (sulla base, in genere di 350-400 lire al chilometro), che ufficialmente viene considerato servizio di linea, ricevendo così i contributi regionali⁶.

⁵ Nell'indagine, però, si è riconosciuto anche un caso in cui l'impresa era di dimensione media.

⁶ In un caso importante, questa forma di part time ha permesso, all'impresa grande che ne fruisce, di avere un effetto del tipo di quello che si sarebbe potuto ottenere con un potenziamento del parco dell'ordine del 20%; per di più, producendosi — questo effetto di potenziamento — nelle ore di punta, ne conseguiva un vantaggio ancora più vistoso.

4.4.2.2. Stato dell'organizzazione della manodopera e conseguenti effetti sulla struttura dei costi.

Uno degli elementi dell'impresa che più varia, con la dimensione dell'impresa stessa, è l'organizzazione della manodopera.

Nell'impresa piccola, il personale di guida è anche personale di officina, sia per la manutenzione sia per la pulizia (lo stesso titolare svolge tutte queste attività); mentre, nell'impresa media, solo alcuni autisti e/o bigliettai — e solo occasionalmente — svolgono altre mansioni (e, di fatto, si riconosce una più razionale attribuzione di funzioni). Questo aspetto dell'organizzazione della manodopera risulta esaltato nell'impresa grande, nella quale tutto è vincolato da un organigramma rigido. Quanto precede comporta, ovviamente, una variazione dell'incidenza del costo del lavoro sul costo complessivo di manutenzione: infatti, si passa da una incidenza del 5-10% nell'impresa piccola ad una incidenza del 20-25% nell'impresa media, fino ad una incidenza del 45-60% nell'impresa grande. Comunque, in sintesi, mentre nell'impresa piccola — e, in una certa misura, anche nell'impresa media —, la manodopera è utilizzata in modo flessibile, oltre che dal punto di vista temporale, anche da quello della disponibilità mansionaria; nell'impresa grande, l'organizzazione della manodopera è tale che l'utilizzazione della stessa è flessibile solo, e solo entro certi limiti, dal punto di vista temporale. Infatti, anche dal punto di vista temporale si riconoscono differenze relazionate alla dimensione aziendale: nell'impresa piccola, il numero delle ore guidate tende ad avvicinarsi molto al numero delle ore impegnate, per una più elastica interpretazione delle prescrizioni del contratto di lavoro; mentre, nell'impresa media o grande, la rigidità della struttura non ammette questa possibilità, se non in misura trascurabile: ne consegue che nell'impresa piccola le ore guidate rappresentano l'80-90% di quelle impegnate, mentre nell'impresa media o grande raramente si supera il 70%.

D'altro canto, anche nell'impresa grande la formazione dei turni è condizionata dalla struttura della domanda, la quale può orientare verso l'adozione, talora, di turni costanti (cioè, giornalmente ripetuti in termini di ore impegnate dagli addetti) e, talaltra, di turni variabili (intensi in alcuni giorni e radi in altri). Come è ovvio, da ciò discendono conseguenze non solo organizzative, ma

anche economiche. Più in generale, ogni impresa media o grande (il riferimento è all'impresa media o grande, in quanto l'impresa piccola è fortemente condizionata da fattori contingenti ed occasionali, oltre che da quelli strutturali) opera su una scala economica propria, che può indirizzarla, per fare un esempio, a considerare più conveniente, nella formazione dei cicli di turno, la rotazione degli uomini piuttosto che quella degli autobus e viceversa.

Si è detto quanto da ultimo per mostrare che non esiste un insieme codificato di misure organizzative da assumere per ogni classe (di dimensione) di imprese. Tuttavia, come anche si è visto, si riconosce una relazione tra dimensione dell'impresa e misure organizzative cui l'impresa ricorre, ma, alla luce di quanto da ultimo evidenziato, si tratta di una relazione lasca.

Non si sottraggono a questo schema logico nemmeno i servizi turistici. Quasi tutte le imprese operano con permessi di fuori linea; infatti, mentre l'impresa piccola, effettua, spesso, servizi turistici continuativi senza licenze di noleggio da rimessa oltre che senza fuori linea, l'impresa media o grande opera sia con le licenze di noleggio sia con i permessi di fuori linea. In altre parole, qualunque sia la dimensione di imprese, i servizi turistici costituiscono una attività vitale; ma, con la dimensione, cambia il modo di operare e, in relazione a ciò, l'organizzazione del lavoro: in questa attività, viene utilizzato, indistintamente, personale impiegato sui servizi di linea; ma, mentre nell'impresa piccola ciò ha luogo all'interno di un orario giornaliero complessivo e generalizzato — regolato a forfait piuttosto che programmato contrattualmente —, nell'impresa media o grande se ne tiene conto in sede di formazione e strutturazione dei turni.

4.4.2.3. Conclusione

L'indagine ha dimostrato che il contratto di lavoro non è applicato integralmente, non solo nei suoi contenuti economici, ma nemmeno nei suoi contenuti normativi. Esiste, ovviamente, uno spettro molto ampio di situazioni e di gradi di applicazione: da ciò discende, in buona misura, l'esistenza sia di livelli diversi di costo sia di livelli diversi di produttività.

Posto quanto precede, si deve osservare che, con riferimento all'oggetto trattato, un processo di razionalizzazione, inevitabilmente, incide su un equilibrio di costi aziendali, il quale è precario ed anche, per la trasformazione intervenuta con il contratto unico e la trattativa centralizzata, instabile. D'altro canto, si deve aggiungere che un processo di razionalizzazione non farebbe che accelerare una tendenza, la quale, comunque, è già in atto. Quindi, si tratta di stabilire quale grado di priorità assegnare a detto processo di razionalizzazione e, più in generale, si tratta di stabilire a quale sistema complessivo di politiche connetterlo. Di ciò si discuterà nel capitolo 5..

4.4.3. *Con riferimento all'organizzazione tecnica*

4.4.3.1. L'officina e l'attività di manutenzione

È noto che, sul terreno dell'organizzazione tecnica, la dimensione d'impresa giuoca un ruolo importante. L'indagine ha confermato questa tendenza strutturale; anche se, mentre da un lato imprese della stessa classe di dimensione hanno spesso comportamenti addirittura identici, da un altro lato e con riferimento a specifici fattori, imprese della stessa classe di dimensione operano in modo chiaramente diversificato.

Per fare un esempio, se è vero che l'impresa piccola ha una officina modesta e pochi macchinari, non è sempre vero che, al crescere della dimensione, si riconosca una trasformazione nell'organizzazione di questa fondamentale parte del servizio.

È certo, però, che l'impresa piccola, da questo punto di vista, opera in modo squisitamente artigianale: i lavori vengono svolti quasi tutti all'interno e nel momento in cui non sono più rinviabili. Non esiste alcuna forma di manutenzione programmata; è l'autista (il quale, generalmente, è anche un meccanico) il responsabile della manutenzione del mezzo a lui affidato: l'esperienza e l'attenzione sostituiscono il programma. Quanto ora evidenziato per la manutenzione ordinaria, in generale si produce anche per quella parte della manutenzione straordinaria che non richiede la presenza di particolari attrezzature, come è per la meccanica e per le piccole riparazioni di carrozzeria e selleria; invece, le riparazioni più complesse

di carrozzeria e selleria e tutte le riparazioni di elettrauto e gommista vengono affidate all'esterno. Si riconoscono, però, anche casi in cui tutta l'attività di manutenzione — la quale continua ad aver luogo sempre quando non è più rinviabile — viene affidata all'esterno, e ciò non tanto (o non solo) per un calcolo di convenienza economica, ma per l'indisponibilità di tempo dell'autista, già impegnato nelle operazioni di guida, ed in altre ancora).

Nell'impresa media, l'officina e le attrezzature relative sono più funzionali; ma la manutenzione ordinaria ha luogo sempre quando non è più rinviabile, fatta eccezione per alcuni controlli e per i rifornimenti⁷. Esiste, in questo caso, un nucleo pur minimo di addetti all'officina; ma alcune riparazioni — specialmente, quelle di elettrauto — vengono affidate all'esterno (ed una parte di quelle eseguite all'interno, spesso, sono di competenza del titolare e di alcuni autisti). Come si vede, per l'aspetto che qui si tratta, l'impresa media rappresenta la situazione di passaggio dall'organizzazione artigianale a quella industriale.

Nell'impresa grande, l'officina, generalmente, è attrezzata per provvedere all'intera manutenzione ordinaria e, anche, a gran parte di quella straordinaria. L'esempio più completo, riconosciuto nel corso dell'indagine, è quello di una impresa grande che dispone di attrezzature in grado di permettere l'esecuzione di qualsiasi tipo di riparazione, compresa anche la rettifica degli alberi motore. A questa situazione risulta, però, associato un programma di manutenzione, fondato, quasi esclusivamente, sull'esperienza accumulata negli anni dal personale competente e tale, comunque, da non rappresentare una vera e propria manutenzione programmata; pertanto, le potenzialità, connesse ad una così elevata dotazione di strumenti di officina, non vengono sfruttate che in parte: in particolare, il sistema contabile ed amministrativo, che regola le operazioni del campo, non è strumento di programmazione degli interventi, ma unicamente di registrazione degli interventi stessi. In un'altra impresa grande, si è, invece, riconosciuta l'esistenza di un efficiente sistema centralizzato di controllo e di analisi dei costi, che è segno dell'utilizzazione razionale delle economie di scala.

⁷ Si può annotare, a latere, che a questa scala di dimensione, come per altro a quella inferiore, assai accurata è la pulizia esterna ed interna dei veicoli, che è avvertita come un elemento distintivo dell'immagine dell'impresa.

4.4.3.2. Il magazzino e la gestione delle scorte

Quanto osservato all'inizio di 4.4.3.1., ovviamente, vale anche con riferimento all'oggetto di questo punto.

Infatti, mentre l'impresa piccola o, anche, media tende ad avere una scorta di pezzi di ricambio minima (allo scopo di minimizzare l'immobilizzo del capitale necessario) e, per il resto, a procurarseli man mano che se ne presenta la necessità; l'impresa grande tende ad organizzare lo stoccaggio del magazzino in modo più ampio ed articolato. Tuttavia, emerge una inadeguata connessione tra i vari settori di lavoro ed il reparto magazzino, nonché tra la struttura di supporto ed il movimento, per cui si riconoscono incertezze in ordine alla programmazione.

Un carattere comune a tutte le imprese, indipendentemente dalla dimensione, è il comportamento in ordine al rifornimento di nafta da trazione, di olii e di pneumatici, rifornimento che risulta sempre consistente e, a volte, sovradimensionato; ciò è indotto dalla struttura del mercato, che induce gli operatori ad organizzarsi per l'acquisizione di scorte consistenti, allo scopo di poter fruire degli sconti offerti dai fornitori.

4.4.3.3. Conclusione

Per concludere su questo punto, si fa osservare che l'indagine ha permesso di verificare la fondata ipotesi secondo cui, al variare della classe di dimensione, varia il comportamento dell'impresa in ordine all'organizzazione tecnica; ciò che, invece, non si produce, o si produce solo approssimativamente, è il parallelo adeguamento delle strutture di contorno, le quali, oltre che della dimensione, sono funzione della capacità organizzativa delle imprese (la quale, come è ovvio, non è legata, secondo un rapporto meccanico, alla dimensione dell'impresa).

4.4.4. *Con riferimento ai sistemi tariffari*

Come è noto, nel dicembre 1976, la Giunta della Regione Piemonte, nell'intento di unificare le tariffe in vigore, ha emanato

norme di ordine al livello massimo del biglietto ordinario e dell'abbonamento mensile feriale, in funzione della lunghezza del percorso, da applicarsi sulle linee di trasporto pubblico su strada di concessione regionale.

Si deve, tuttavia, osservare che i sistemi tariffari, applicati dalle imprese operanti in Piemonte, sono ancora diversi tra loro, sia per quanto attiene al prezzo, sia anche per quanto attiene al tipo di documenti di viaggio. Inoltre, si deve aggiungere che, all'interno del quadro configurato, appare assai disomogeneo il trattamento riservato alle diverse categorie sociali.

In generale, i documenti di viaggio a tariffa preferenziale, e cioè gli abbonamenti settimanali o mensili, sono destinati agli operai ed agli studenti; ma le tariffe non sono sempre le stesse. Anche il periodo di validità dei documenti di viaggio varia molto: ad esempio, con riferimento agli studenti, alcune imprese rilasciano solo abbonamenti settimanali, altre imprese rilasciano solo abbonamenti mensili ed una impresa, addirittura, rilascia solo abbonamenti per nove mesi (vale a dire, per l'intero anno scolastico). I documenti di viaggio vanno dal biglietto di corsa semplice al biglietto di andata e ritorno, al biglietto da 20 o 50 corse, all'abbonamento settimanale per 12 corse o per 10 corse o per il periodo da lunedì a lunedì o per 6 giorni qualsiasi o da 42 o 50 o 60 corse. Chi intende fruire dell'abbonamento deve munirsi di un documento apposito, che ha sia un costo variabile (da 500 a 2.000 lire) sia un periodo di validità variabile (da 1 a 3 anni) (e, per di più, non si riconosce alcuna relazione tra le due dette variazioni).

D'altra parte, la tariffa non è sempre a carico degli utenti. Talora, talune imprese industriali pagano, in tutto od in parte, il servizio di trasporto per i propri dipendenti; mentre talaltre imprese industriali pagano, per i propri dipendenti una aliquota dell'abbonamento al servizio di trasporto. Il costo del trasporto degli allievi della scuola dell'obbligo è a carico dei comuni: i comuni, talora, corrispondono alle imprese di trasporto l'importo degli abbonamenti per il numero di alunni trasportati in base agli elenchi forniti dalle scuole; talaltra, rimborsano gli allievi, che, in tal caso, pagano direttamente l'abbonamento.

Ancora, da impresa di trasporto ad impresa di trasporto, e da zona a zona, varia anche la natura del centro di emissione dei docu-

menti di viaggio: talora è l'ufficio centrale dell'impresa, talora un ufficio periferico dell'impresa, un bar, un tabaccaio; così come, talaltra, ha luogo la distribuzione diretta, nelle scuole e nelle fabbriche, tramite fiduciari.

Una situazione così diversificata conduce ad un sistema di prezzi non trasparente, con innegabili conseguenze negative. Per fare un esempio, per l'utente potrebbe diventare difficile essere informato bene: in conseguenza, potrebbe ricorrere al biglietto ordinario anche nel caso in cui sarebbe per lui più utile ricorrere ad uno dei tanti documenti preferenziali in vigore. Ovviamente, quello ora esemplificato è un caso limite, poiché, in generale, il sistema tariffario si rivolge a due categorie opposte: a chi viaggia assiduamente su un fissato percorso (e, quindi, utilmente ricorre all'abbonamento) ed a chi, all'opposto, viaggia raramente (e, quindi, utilmente ricorre al biglietto ordinario). Sono, però, trascurati, ed è questo un non marginale limite del sistema tariffario complessivo, sia gli utenti che viaggiano con una frequenza regolare, ma non sono in grado di prevedere anticipatamente i propri movimenti, sia gli utenti che viaggiano con una frequenza irregolare. (D'altra parte, questo sistema tariffario presenta dei problemi anche nei confronti di quegli utenti che, nel periodo di validità dell'abbonamento, non fruiscono di un certo numero di corse: infatti, i detti utenti rivendicano il rimborso, mentre, naturalmente, le imprese evitano di concederlo, appellandosi sia alle caratteristiche del documento di viaggio — abbonamento con validità determinata — sia alle difficoltà amministrative che ne discenderebbero).

Infine, un ulteriore elemento di diversificazione del comportamento operativo delle imprese è costituito dai sistemi di controllo, i quali influiscono anche sui tipi di documenti di viaggio emessi su alcune corse specifiche. Nelle zone scarsamente popolate, in generale gli utenti del servizio di trasporto su strada appartengono ad una pluralità di categorie sociali e viaggiano con frequenza diversa: in tal caso, su ciascuna corsa, i documenti di viaggio utilizzati sono molteplici; nelle zone densamente popolate, i lavoratori costituiscono una aliquota elevata della massa complessiva degli utenti: in tal caso, le imprese svolgono servizi specifici per i lavoratori ed emettono, solamente per quelle corse, determinati documenti di viaggio (abbonamenti settimanali o mensili).

4.4.5. *Con riferimento all'organizzazione amministrativa*

In generale, l'attività amministrativa si limita a quanto strettamente necessario per assolvere agli adempimenti formali di legge (paghe, denunce IVA, denunce dei redditi, documentazione per richiesta di contributi ecc.).

La sistematica rilevazione dei fatti aziendali, orientata al controllo della gestione e della formazione di una adeguata base informativa per l'assunzione delle decisioni, è risultata limitata ad alcune imprese grandi.

Questo atteggiamento verso l'attività amministrativa può essere spiegato, limitatamente all'impresa piccola o media, con il prevalere della conduzione di tipo familiare. Poiché questo atteggiamento è comune anche alla più parte delle imprese grandi, occorre trovare una spiegazione più generale: detta spiegazione può essere rinvenuta nella riduzione degli spazi di decisione imprenditoriale, che ha caratterizzato l'evoluzione del settore del trasporto pubblico su strada.

In relazione a quanto sopra, i bilanci aziendali si presentano articolati secondo poche voci riassuntive, le quali non consentono nè la costruzione di un bilancio consolidato significativo nè la formazione di valutazioni fondate in ordine alla destinazione dell'intervento pubblico ed agli effetti che ne conseguono.

Si deve aggiungere che neppure i modelli S, predisposti dall'Assessorato regionale competente e compilati dalle imprese danno la possibilità di ricostruire una situazione economico-finanziaria delle imprese che consente una adeguata risposta alle esigenze sopra enunciate: ciò è dovuto, fra l'altro, sia all'applicazione dei criteri di imputazione dei costi (sopra tutto, di quelli figurativi) diversi rispetto a quelli applicati nei bilanci aziendali ufficiali sia al fatto che la situazione economico-finanziaria, che viene determinata, non è collegata ad una corrispondente situazione patrimoniale, cui poter far riferimento nei successivi esercizi.

Da questo punto di vista l'indagine ha consentito di raccogliere una massa di informazioni, che risulterà indispensabile in sede di rielaborazione dei criteri da adottare per la raccolta sistematica di informazioni sulla situazione economico-finanziaria delle imprese.

4.4.6. *Con riferimento ai contributi della Regione e degli altri enti locali*

L'indagine, una volta avanzate alcune osservazioni sul sistema dei contributi di esercizio, ha permesso di indagare le relazioni che, nel sistema di imprese, si sono determinate tra la massa di contributi ottenuti ed alcune grandezze economiche significative.

Si comincia con il procedere alla enunciazione delle dette osservazioni, contributo per contributo.

Il contributo chilometrico sui servizi svolti come da concessione regionale viene erogato, in uguale misura, a tutte le imprese private e, sempre in uguale misura, ma ad un livello più elevato, a tutte le imprese pubbliche. Si deve osservare che:

a) la base per il calcolo (vetture·km previste dal disciplinare di concessione) non corrisponde sempre alle effettive percorrenze chilometriche delle imprese: infatti, le imprese hanno modificato, anche sostanzialmente, il livello dei servizi previsti dal disciplinare di concessione; ne consegue che il contributo chilometrico risulta, nei fatti, differenziato da una impresa all'altra, al di fuori di qualsiasi regola, che non sia quella di avvantaggiare le imprese che hanno ridotto in maggior misura i servizi;

b) un contributo chilometrico uguale per gruppi di imprese, private o pubbliche, risulta, di fatto, differenziato in rapporto al costo di produzione del servizio che, come si è visto, è fortemente differenziato da impresa ad impresa, anche all'interno di ciascuno dei due detti gruppi.

In conclusione, l'obiettivo del contributo, che è quello di incidere, in modo proporzionale, sui costi di produzione delle imprese, attraverso un meccanismo fondato sulla considerazione della percorrenza chilometrica, non è raggiunto. Al contrario, è certo che il contributo determina una distribuzione di risorse, tra le imprese, quasi totalmente indipendente dai costi di produzione delle stesse.

Il contributo sul personale dipendente viene erogato alle imprese private per permettere l'adeguamento delle retribuzioni dei loro dipendenti rispetto a quelle di dipendenti delle imprese pubbliche. Si tratta di un contributo, sul costo della manodopera, uguale per tutte le imprese. Ne consegue che esso presenta una diversa incidenza sui costi, in relazione alle retribuzioni effettivamente corri-

sposte dalle imprese; retribuzioni che, come si è visto, sono differenziate in misura anche notevole.

Il contributo sui ricavi da abbonamento viene erogato alle imprese in misura proporzionale ai ricavi da abbonamento denunciati dalle imprese stesse. Ne consegue che il contributo, malgrado sia correttamente finalizzato a sostenere le tariffe preferenziali, a causa dell'indicata modalità di applicazione avvantaggia le imprese che applicano le tariffe preferenziali più elevate. (È ovvio che l'applicazione del contributo, per essere corretta, dovrebbe fondarsi sul minore ricavo — e non, come invece si fa, sul ricavo — da tariffe preferenziali rispetto ad una tariffa di riferimento, definita a livello regionale; di ciò, comunque, si dirà in modo più particolareggiato nel capitolo 5., trattando della riforma dei modi di erogazione della spesa pubblica).

Posto quanto precede, l'indagine ha permesso di accertare che non si riconosce alcuna relazione significativa tra contributi e risultato di esercizio, nè tra contributi e costi di esercizio.

A rendere più complesso il quadro, è l'osservazione che, complessivamente, i contributi regionali costituiscono una parte non trascurabile dei ricavi aziendali (dal 25 al 65% dei ricavi); avendo presente che ai contributi regionali devono essere aggiunti altri contributi, erogati dagli enti locali, anche questi quantitativamente rilevanti.

Si conclude osservando che la manovra di una massa di contribuzione, pari a quella costituita dai contributi oggi complessivamente erogati, ove sia efficiente, non può non essere uno strumento di sicura efficacia per una politica nel settore in oggetto che sia orientata al perseguimento di definiti obiettivi politici, economici e sociali.

5. LINEE DI AZIONE REGIONALE

5.1. IMPOSTAZIONE GENERALE

5.1.1. *Il quadro di riferimento legislativo*

Il quadro di riferimento legislativo è costituito dalla già citata legge regionale generale sui trasporti e sulla viabilità¹. Con detta legge regionale, l'intervento pubblico nel settore dei trasporti pubblici su strada fa riconoscere una svolta: si decide di passare dall'episodicità delle singole leggi finanziarie, che supportano l'attività delle imprese, ad una regolamentazione organica dell'intera materia concessionale.

Ciò rilevato, si deve aggiungere che, per il settore in oggetto, due sono gli obiettivi che emergono dalla citata legge regionale. Il primo obiettivo è quello della definizione dei rapporti tra i soggetti della programmazione e dell'amministrazione nel settore dei trasporti pubblici su strada, cioè tra la Regione, i Comprensori e le Autorità di gestione; il secondo obiettivo è quello della definizione dei rapporti tra l'operatore pubblico e le imprese di gestione.

In conclusione, con la detta legge regionale, vengono poste le condizioni per un processo unitario ed articolato di programmazione, amministrazione e gestione del sistema dei trasporti pubblici su strada.

5.1.2. *La complessità del campo*

Con riferimento al sistema dei trasporti pubblici su strada

¹ Legge regionale 22 agosto 1977, n. 44. Poiché ora a questa legge si farà continuamente riferimento, si fa presente che la legge in oggetto è riportata nell'allegato 2.

nel suo complesso, i risultati dell'indagine diretta, esposti in 4.4., hanno dato la misura della distanza che separa lo stato attuale del sistema — per quanto concerne sia il controllo pubblico sia l'efficienza gestionale — dallo stato che la legge regionale generale preconizza. Inoltre, è emerso il processo di degradazione che ha investito il sistema, processo che negli ultimi anni ha fatto riconoscere un ritmo crescente ed al quale l'operatore pubblico ha cercato di fare fronte con una politica di sostegno finanziario. Con il passaggio delle competenze all'istituto regionale, si è tentato di finalizzare una parte delle risorse pubbliche alla riqualificazione del sistema; ma il risultato è stato la mera sopravvivenza del sistema.

Con riferimento alle imprese, sono state riconosciute profonde diversità tra le stesse. Innanzitutto, ciascuna impresa, in relazione alla situazione di mercato in cui si è trovata ad operare ed alla capacità imprenditoriale specifica dei propri responsabili, ha reagito in modo diverso (particolarmente, sul terreno dell'organizzazione della manodopera e su quello dell'organizzazione tecnica) al progressivo aumento delle difficoltà cui il sistema è andato incontro. A questo proposito, si fanno seguire due sole considerazioni. La prima considerazione è la seguente: le imprese, che in Piemonte oggi operano nel campo dei trasporti pubblici su strada e che, per la loro quasi totalità, vi sono presenti da molti anni, si sono dimostrate capaci di una notevole flessibilità operativa e di una notevole capacità di adeguamento alle difficoltà cui è andato incontro il sistema. La seconda considerazione è la seguente: un equilibrio, interno ad ogni singola impresa, sia pure precario, è venuto creandosi e si è mantenuto anche all'aumentare delle difficoltà; talora, questo equilibrio è stato raggiunto con trasformazioni, nella produzione dei servizi, non accettabili da parte dell'operatore pubblico e, in ogni caso, non controllate dallo stesso. Tuttavia, in assenza di una politica organica da parte dell'operatore pubblico, molte delle decisioni assunte autonomamente dalle imprese possono apparire, oltre che legittime, anche indispensabili per mantenere un equilibrio economico e finanziario, fortemente compromesso da condizioni esterne non controllabili da parte delle imprese stesse.

Emerge, a questo punto, un primo carattere generale che deve essere posseduto dall'azione dell'operatore pubblico nel settore: poiché le diversità anche notevoli, che si riscontrano nei livelli di

servizio e nei costi di produzione, sono il risultato di una politica aziendale complessa, che si è articolata negli anni e che trova, all'interno di ogni singola impresa, una sua spiegazione, l'azione dell'operatore pubblico non può non tenerne conto. Da ciò consegue come particolarmente acuta, per l'operatore pubblico, la necessità di garantirsi un livello di informazione, sia generale sia specifica, che lo metta nelle condizioni di valutare prima e controllare poi gli effetti delle politiche che intraprende.

5.1.3. *Due linee generali alternative*

5.1.3.1. Una prima linea generale

Una prima linea generale per l'azione regionale è quella che assume, come riferimento per l'erogazione di contributi, i risultati economici di esercizio delle imprese.

Sia che le modalità di applicazione prevedano l'erogazione dei contributi sulla base del bilancio complessivo certificato dell'impresa sia che le dette modalità di applicazione prevedano l'erogazione dei contributi sulla base di costi standard per categorie di imprese, il significato di questo tipo di azione è quello di corrispondere, per i servizi non remunerativi prestati dall'impresa, e quindi per una parte dell'attività dell'impresa, un contributo, che viene misurato non sulle prestazioni svolte ma sui riflessi delle stesse sul bilancio economico aziendale.

Si deve far osservare che, se si adotta la linea generale ora enunciata, occorre esercitare un controllo pubblico totale sulla gestione dell'impresa.

A parte l'opportunità di instaurare un controllo così esteso (e così complesso), si deve valutare quale sia il suo grado di realizzabilità. I risultati dello studio inducono a considerare pressoché impossibile un controllo pubblico totale sulla gestione dell'impresa. Infatti, si è dovuto riconoscere che, oltre ad una diversificazione dei costi di produzione dei servizi difficilmente riconducibile a condizioni aziendali agevolmente classificabili, esiste un diverso grado di conoscenza dei fatti aziendali da parte dei responsabili delle stesse imprese, in parte riconducibile alla presenza di una grande varietà

di forme aziendali, le quali vanno dall'impresa familiare alla società per azioni (o al consorzio di enti locali), ed in parte riconducibile alla difficile e spesso non attendibile attribuzione dei costi e dei ricavi ai servizi regionali, per la contemporanea presenza, nella maggior parte dei casi, di più attività, fra loro fortemente interdipendenti, svolte dalla medesima impresa.

Da quanto precede si trae che l'enunciata linea generale di azione presenta difficoltà e rischi che ne sconsigliano l'assunzione. Infatti, all'operatore pubblico, venendo a mancare la possibilità di esercitare un controllo totale, non rimarrebbe alla fine altra strada che quella di erogare contributi sulla base di risultati di esercizio o di costi, di fatto, definiti dalle imprese.

Posto quanto precede, e con quanto precede posta l'esclusione dell'enunciata linea generale di azione, si deve aggiungere che il problema di un riferimento dell'azione regionale alle condizioni dell'impresa resta. Infatti, per fare un esempio, non si può ignorare che i costi dei servizi di trasporto resi in alcune aree (aree di montagna, aree rurali ecc.) sono più elevati di quelli dei servizi di trasporto resi in altre aree.

Comunque, da tutto quanto precede consegue che la soluzione del problema va ricercata percorrendo un'altra strada.

5.1.3.2. Una seconda linea generale

Alla linea generale enunciata in 5.1.3.1. se ne può contrapporre un'altra, come ora si mostrerà.

L'intervento pubblico nel settore si caratterizza per una continua richiesta alle imprese di espandere e migliorare il servizio, adeguandolo alla domanda della popolazione ed alle indicazioni della programmazione. Per di più, dato il carattere di servizio sociale che l'operatore pubblico assegna ai trasporti pubblici su strada, alle imprese viene imposta una politica di prezzi scontati a favore di determinate categorie di utenti. Questo comportamento dell'operatore pubblico ha l'effetto di rompere l'equilibrio tra costi e ricavi, che ogni impresa, sia pubblica sia privata, tende a perseguire. Per conseguenza, si creano svantaggi per l'impresa; però, a differenza della linea generale enunciata in 5.1.3.1., non si considera il risul-

tato complessivo di gestione, ma si considerano i minori ricavi, od i maggiori costi, che conseguono all'impresa per il fatto di dare luogo ai servizi richiesti, e nelle condizioni richieste, dall'operatore pubblico. Questi sono gli oneri, dipendenti da una scelta esterna all'impresa, che devono essere all'impresa riconosciuti.

In conclusione, l'azione dell'operatore pubblico si ridefinisce come segue: l'operatore pubblico deve indirizzare risorse verso il settore in modo rigidamente finalizzato alle politiche che, per il perseguimento dei propri obiettivi impone alle imprese.

5.1.4. *L'intervento pubblico e le prestazioni di servizi da parte delle imprese*

Dalle politiche di intervento dell'operatore pubblico nel settore discendono due tipi di prestazioni da parte delle imprese.

Il primo tipo è quello di prestazioni di servizi per utenti socialmente protetti, cioè per utenti che fruiscono di una tariffa di trasporto scontata rispetto alla tariffa teorica di equilibrio tra costi e ricavi. In questo caso, le imprese, sono soggette a minori ricavi, i quali vanno calcolati facendo riferimento ad una tariffa che non coincide necessariamente con quella ordinaria; infatti, nel caso in cui la tariffa ordinaria sia superiore alla tariffa teorica di equilibrio, la tariffa cui fare riferimento è inferiore a quella ordinaria.

Il secondo tipo è quello di prestazioni rese per assicurare un livello di servizio socialmente accettabile in situazioni in cui non si abbia una sufficiente utilizzazione dei servizi stessi da parte degli utenti (è questa la condizione normale delle aree ad insediamento sparso). In tal caso, in primo luogo occorre procedere ad una ridistribuzione dei servizi tra le imprese, allo scopo di impedire che si abbiano imprese operanti in situazioni troppo fortemente caratterizzate. In secondo luogo, là dove, per le condizioni di esercizio e/o di mercato, non è possibile ottenere che le imprese operino in situazioni che siano non fortemente caratterizzate, occorre procedere all'incentivazione di quei modi di produzione dei servizi che possono assicurare costi più contenuti rispetto alla tradizionale impresa di trasporto. Il riferimento è:

- a) alle imprese familiari od artigianali, che presentano costi

di produzione dei servizi inferiori, rispetto a quelli delle imprese medie e grandi, anche nella misura del 50%;

b) ad esperienze già in atto nella regione ed altrove — le quali, per altro, devono essere attentamente controllate, per evitare che la loro potenzialità innovativa venga perduta nel passaggio a forme tradizionali di gestione —, quali i servizi in economia da parte di enti locali o di comunità montane od i servizi in assuntoria da parte di singoli imprenditori, da parte di cooperative o anche da parte di imprese in grado di integrare questa attività con altre svolte a titolo principale (ad esempio: noleggio, trasporto di merci ecc.).

In terzo luogo ed infine, occorre procedere alla razionalizzazione del livello di servizio attualmente assicurato dal complesso delle imprese: infatti, accanto ad aree in cui il livello di servizio è carente, si riconoscono aree in cui il livello di servizio può essere considerato esuberante. È — questa — una valutazione che spetta ai comitati comprensoriali, ma non si può trascurare che la legge regionale generale si preoccupa di perseguire un certo grado di uniformità, e ciò attraverso opportuni indirizzi regionali. Detti indirizzi regionali dovranno, pertanto, cercare di ottenere, insieme con una più equilibrata distribuzione del servizio di trasporto, anche il contenimento del maggiore onere necessario per assicurare un servizio di trasporto adeguato alla popolazione residente in condizioni ambientali difficili. È, però, inevitabile che condizioni diversificate continueranno a riconoscersi a livello di comprensorio e/o di unità di gestione: di ciò si dovrà, certamente, tenere conto in sede di ripartizione tra i comprensori degli interventi finanziari della Regione; tuttavia, la Regione non coprirà per intero il maggior costo od il minor ricavo derivante dalla produzione di detti servizi, ma ne riconoscerà la legittimità nelle diverse situazioni comprensoriali. La copertura dell'onere, che deriva alle singole unità di gestione, è problema interno ai singoli comprensori o, più specificamente, ai singoli consorzi previsti dalla legge regionale generale. Questa impostazione appare corretta per i seguenti motivi:

a) la decisione sul livello di servizio spetta all'Autorità di gestione², la quale decide anche in base alle risorse complessive

² Legge regionale 22 agosto 1977, n. 44, art. 16, punto c.

disponibili³ (e, quindi, anche in base alle risorse erogate agli enti locali);

b) posto quanto sub a., la Regione può perseguire l'obiettivo di uniformare il comportamento degli enti delegati solo con una manovra di intervento finanziario, il quale lascia agli stessi enti delegati la responsabilità e l'onere delle decisioni assunte autonomamente; decisioni il cui onere può risultare superiore a quello riconosciuto dalla Regione.

Fin qui, sono state esaminate le prestazioni di servizi da parte delle imprese che, più immediatamente, discendono dalle politiche di intervento dell'operatore pubblico nel settore. Tuttavia, in una ottica più ampia, rientra nelle politiche dell'operatore pubblico anche il miglioramento sistematico dei mezzi e delle condizioni operative di prestazione dei servizi. Infatti, per fare un esempio, la sicurezza, l'adeguatezza ed il comfort del parco mobile delle imprese si traduce in un vantaggio per gli utenti. Esiste, quindi, un interesse dell'operatore pubblico per i processi di razionalizzazione, ammodernamento e, più in generale, di incremento dell'efficienza aziendale. Detti processi ingenerano oneri nei bilanci delle imprese. L'operatore pubblico, allo scopo di dare corso alle proprie politiche, può decidere di accollarsi, in tutto od in parte, tali oneri. Anche in questo caso, la logica di fondo dell'intervento pubblico rimane immutata: definito l'obiettivo, ed individuate le politiche che l'operatore pubblico considera necessarie per il raggiungimento dell'obiettivo, si definiscono sia le modalità contributive verso le imprese, per supportare le individuate politiche, sia le procedure operative di informazione e controllo, per verificare l'attuazione da parte delle imprese delle politiche stesse.

Per realizzare l'indicato rapporto tra operatore pubblico ed impresa, occorre introdurre due riforme.

La prima riforma riguarda la struttura informativa su cui si fonda il rapporto tra operatore pubblico ed imprese. È necessario che l'operatore pubblico possieda un quadro informativo finalizzato, cioè definito in funzione delle politiche aziendali che vuole perseguire. È necessario che l'operatore pubblico possieda un quadro informativo certo, cioè fondato su procedure formali atte a dare una

³ Legge regionale 22 agosto 1977, n. 44, art. 16, punto e.

effettiva quantificazione dei riflessi che le scelte pubbliche hanno sulle quantità economiche di impresa. La combinazione dei due caratteri soddisfa, anche le esigenze di controllo e di certificazione del disavanzo aziendale da intervento pubblico.

La seconda riforma riguarda i tipi di contributo da erogare: infatti, politiche del tipo detto, certificate da procedure del tipo detto, richiedono, e permettono, l'introduzione di contributi specifici, direttamente connessi alle politiche che l'operatore pubblico intende realizzare.

5.2. DEFINIZIONE OPERATIVA

5.2.1. *L'architettura complessiva*

Le proposte, che si avanzano, concernono, come è ovvio, gli interventi della Regione e gli strumenti per la loro operabilità.

Le dette proposte si possono articolare come segue:

- a) autorizzazioni alle imprese per l'applicazione di un sistema tariffario unitario;
- b) interventi finanziari.

Per quanto concerne le autorizzazioni alle imprese per l'applicazione di un sistema tariffario unitario, si è fatto riferimento ai tre seguenti obiettivi specifici:

1. offrire, agli utenti dei servizi di trasporto pubblico su strada, un sistema tariffario unitario, rovesciando la logica della determinazione delle tariffe a partire dalle condizioni specifiche di produzione del servizio (logica che corrisponde ad una linea politica ancora lontana da riconoscere pienamente al sistema dei trasporti in oggetto il carattere di servizio pubblico);

2. perseguire l'adeguamento dei livelli tariffari, in modo da ottenere un non trascurabile incremento del ricavo complessivo e, al tempo stesso, in modo da incidere il meno possibile sugli utenti che usano i servizi di trasporto pubblico su strada con frequenza elevata (per esempio: in modo da incidere meno possibile sui lavoratori pendolari);

3. creare le condizioni per il controllo e la gestione del sistema di tariffe scontate.

La proposta di riforma del sistema tariffario regionale, che è stata elaborata e che nel seguito verrà esposta, consente di perseguire i tre obiettivi specifici ora indicati.

Per quanto concerne gli interventi finanziari, occorre cominciare con alcune considerazioni preliminari.

Sono stati distinti due tipi di intervento finanziario.

Il primo tipo risponde all'esigenza di assicurare nei confronti delle imprese di trasporto, una politica regionale unitaria, finalizzata al perseguimento dei tre seguenti obiettivi specifici:

1. corrispondere alle imprese un contributo in relazione ai minori ricavi, loro derivanti dall'applicazione di tariffe scontate, in modo da far sostenere all'operatore pubblico l'onere della politica sociale dallo stesso perseguita;
2. favorire il risanamento dei bilanci delle imprese;
3. incentivare l'investimento delle imprese e/o assicurare loro una maggiore liquidità.

Questo primo tipo di intervento finanziario si articola secondo tre contributi:

- a) contributo sui minori ricavi, derivanti dall'applicazione di tariffe scontate;
- b) contributo per l'adeguamento del fondo indennità di anzianità del personale dipendente;
- c) contributo sugli ammortamenti del materiale mobile.

Questi contributi, data la loro specifica finalizzazione, non potranno, anche se amministrati dagli enti delegati, che essere trasferiti direttamente dall'amministrazione regionale ai singoli concessionari.

Il secondo tipo di intervento finanziario si articola anch'esso, secondo tre contributi:

- a) contributo per la produzione di servizi non remunerativi, volti ad assicurare collegamenti riconoscibili come necessari alla scala locale;
- b) contributo in conto capitale per l'acquisto di attrezzature e di materiale mobile;
- c) contributo sugli investimenti necessari per la pubblicizzazione dei servizi di trasporto.

Questi contributi corrispondono a costi di esercizio e spese di investimento direttamente dipendenti dai programmi di inter-

vento di competenza, sia pure in coerenza con la politica di programmazione regionale, degli enti delegati; pertanto, devono essere trasferiti in gestione autonoma agli enti delegati stessi.

Posto quanto precede, si deve ora richiamare che, come si è avuto modo di esporre in 5.1.3., occorre evitare una politica di intervento della Regione che si fondi sui risultati economici complessivi delle imprese o su quantità aggregate di costi. Coerentemente con tale proposizione, il sistema di contributi proposti fa riferimento a parametri e quantità economiche di facile accertamento per l'amministrazione. Tuttavia, ciò non significa che non debbano essere compiuti sforzi nella direzione dell'uniformità, leggibilità ed accertabilità dei bilanci delle imprese di trasporto. Anzi, da un lato l'esigenza di una verifica complessiva dei risultati delle politiche di intervento, dall'altro l'esigenza di fornire ai comitati comprensoriali ed alle autorità di gestione uno strumento di verifica delle decisioni assunte a quel livello, con un grado di controllabilità maggiore di quello possibile in sede regionale, suggeriscono di procedere alla definizione di modalità e procedure, che dovranno essere seguite in sede di stesura dei bilanci. Si deve aggiungere che l'obiettivo non è solo quello di disporre di un documento finale riepilogativo, ma anche di informazioni analitiche sull'attività delle singole imprese: sarà, quindi, necessario definire gli allegati contabili ed extracontabili, che dovranno accompagnare il bilancio stesso.

Per concludere, si osserva che l'introduzione di una profonda trasformazione nei modi di intervento della Regione, pur necessaria, deve avere luogo senza determinare, nelle imprese, traumi e, neanche, incertezze. È possibile ottenere ciò definendo opportunamente le tappe della transizione dai modi di intervento attualmente esistenti a quelli che sono stati prospettati.

5.2.2. Autorizzazioni alle imprese per l'applicazione di un sistema tariffario unitario

5.2.2.1. Introduzione

Come appare chiaramente da quanto enunciato in 5.2.1., si propone una radicale riforma del sistema tariffario.

Sviluppando quanto enunciato in 5.2.1., occorre dire che i

principi generali, cui si ispira la proposta di riforma del sistema tariffario, sono i seguenti:

1. definire un sistema in tutti i suoi aspetti (prezzi al chilometro, scaglioni tariffari, criteri operativi e di gestione), il quale possa essere applicato in tutta la regione oppure essere assunto come quadro di riferimento dei sottosistemi tariffari comprensoriali;

2. a parità di percorrenza, garantire un trattamento unitario agli utenti, per quanto sub 1. od alla scala regionale oppure alla scala comprensoriale;

3. garantire un sistema di prezzi a sconti progressivamente crescenti agli utenti che, nel corso dell'anno, risultano essere utilizzatori ad elevata frequenza del sistema dei trasporti pubblici su strada;

4. introdurre, per tutta l'area di uso frequente dei trasporti pubblici su strada, un sistema informativo continuo in ordine al movimento dei passeggeri, all'impegno dei servizi ed all'andamento dei ricavi.

Una riforma del sistema tariffario, ispirata ai quattro principi ora enunciati, contribuisce a dare all'azione della Regione nel settore in oggetto incisività pianificatrice ed efficacia razionalizzatrice. Infatti, la riforma prospettata, pur mantenendo fermi alcuni caratteri basilari del sistema dei trasporti pubblici su strada (riconoscimento degli aspetti sociali del servizio di trasporto, autonomia organizzativa delle imprese di trasporto, decentramento alle scale di comprensorio e di unità funzionale), con l'introduzione di strumenti di comportamento unitario e di conoscenza, continuamente aggiornata, di elementi strategicamente importanti dell'area più importante del sistema, permette un controllo pubblico — efficiente e, tuttavia, agile — sull'esercizio dei trasporti pubblici e, con questo, consente di orientare l'uso delle risorse della collettività in sede sia di pianificazione sia di razionalizzazione del sistema.

5.2.2.2. Caratteri specifici del sistema tariffario

In coerenza con gli enunciati principi generali, si procede ora alla definizione dei caratteri specifici del proposto sistema tariffario.

Il proposto sistema prevede due soli regimi tariffari:

- a) un regime di prezzi ordinari;
- b) un regime di prezzi scontati.

Per il regime di prezzi ordinari o, più semplicemente, per la tariffa ordinaria, l'obiettivo specifico principale è quello della massima semplificazione: ne consegue l'opportunità che detta tariffa ordinaria sia composta da prezzi proporzionalmente crescenti al crescere dei chilometri, secondo scaglioni chilometrici costanti, con aumenti per cifra piena.

Si passa al regime di prezzi scontati o, in altre parole, al sistema di tariffe scontate.

Prima, e fondamentale, caratteristica del sistema di tariffe scontate è che detto sistema è aperto a tutti i viaggiatori, indipendentemente dalla posizione sociale, e favorisce, in modo progressivamente crescente, chi viaggia di più, sul sistema dei trasporti pubblici su strada, nel corso di un anno. La decisione di usufruire del sistema di tariffe scontate è individuale e si fonda su un calcolo di convenienza economica, in relazione all'uso che si fa dei mezzi pubblici. Posto quanto precede, la prima decisione, che l'operatore pubblico deve assumere, concerne la definizione del livello della percentuale di sconto da applicare sulla prefissata tariffa ordinaria.

Altra caratteristica del sistema di tariffe scontate è che detto sistema viene fondato su un unico biglietto a corse multiple: risulta, così, eliminata ogni diversità in ordine al tipo di abbonamento (mentre attualmente esistono, come si è visto in 4.4.4., abbonamenti settimanali, mensili, semestrali, annuali ecc.). Detto biglietto unico a corse multiple è a prezzo fisso: esso darà diritto ad un numero di corse variabile in relazione alla lunghezza della tratta su cui l'utente intende viaggiare. Per determinare il numero di corse, cui l'utente ha diritto, basterà dividere il prezzo fisso del biglietto unico a corse multiple per la tariffa scontata che si è deciso di applicare. Posto quanto precede, la seconda decisione, che l'operatore pubblico deve assumere, concerne la definizione del prezzo fisso a cui deve essere venduto il biglietto unico a corse multiple.

Allo scopo di concedere sconti progressivamente crescenti agli utenti, che usano con frequenza elevata i trasporti pubblici su strada, si emette un secondo tipo di biglietto a corse multiple, in tutto uguale al primo, il quale però dà diritto ad un numero di corse

costante, indipendentemente dalla lunghezza della tratta su cui l'utente intende viaggiare. Posto quanto precede, le decisioni, che a questo punto l'operatore pubblico deve assumere, concernono:

a) la definizione del prezzo fisso di questo secondo tipo di biglietto a corse multiple;

b) la definizione del numero di corse, uguale per tutti, a cui esso dà diritto;

c) la definizione del numero di biglietti a corse multiple del primo tipo che ogni utente deve consumare per poter acquisire il diritto di comperare il secondo tipo di biglietto a corse multiple.

Il proposto sistema tariffario presenta un elevato grado di flessibilità: la progressione degli sconti dipenderà, infatti, dall'insieme di decisioni che l'operatore pubblico assumerà, secondo quanto è stato via via indicato, e l'insieme di decisioni è tale che possono ottenersi progressioni di sconti diverse quanto si vuole.

5.2.2.3. Modalità applicative del sistema tariffario

Il sistema tariffario, che è stato descritto, ha avuto una prima verifica applicativa nella provincia autonoma di Bolzano, ove è in funzione da qualche tempo. Naturalmente, le decisioni là assunte non possono essere neccanicamente riproposte per un sistema, vasto e complesso come è quello dei trasporti pubblici su strada del Piemonte. Tuttavia, ora che si passa alla descrizione delle procedure operative; si terrà un qualche conto del sistema là operante: ciò al solo scopo di dare una qualche concretezza alla descrizione stessa⁴.

Si procede alla descrizione detta, ricordando che il proposto sistema tariffario si divide in due parti distinte: la prima concerne la tariffa ordinaria, la seconda concerne il sistema di tariffe scontate.

La tariffa ordinaria non presenta alcun significativo problema

⁴ Si torna ad avvertire, però, che, procedendo all'introduzione del detto sistema tariffario in Piemonte, si opereranno le necessarie messe a punto, sulla base delle individuate necessarie decisioni dell'operatore pubblico e, anche, di una puntuale verifica con le imprese di trasporto su strada operanti nella regione.

operativo: una volta definiti il livello e lo scaglionamento, si può procedere all'adeguamento.

Invece, il sistema di tariffe scontate cambia completamente rispetto alla configurazione attuale.

Per cominciare, detto sistema si fonda su tre diversi tipi di documenti:

- a) la tessera di riconoscimento;
- b) il biglietto a corse multiple, per un numero di corse variabile;
- c) il biglietto a corse multiple, per un numero di corse costante.

La tessera di riconoscimento dà diritto all'accesso al sistema di tariffe scontate. Sia del biglietto a corse multiple di cui sub b)⁵ sia di quello di cui sub c) si è detto poco sopra.

Come detto, l'utente, per poter accedere al sistema di tariffe scontate, deve munirsi della tessera di riconoscimento. Sulla detta tessera devono essere indicati:

- a) i dati anagrafici: nome, cognome, data e luogo di nascita;
- b) il percorso prescelto;
- c) il numero di biglietti a corse multiple del primo tipo che occorre acquistare prima di poter acquistare i biglietti a corse multiple del secondo tipo.

Nel sistema operativo in funzione in provincia di Bolzano, la tessera di riconoscimento è una normale carta di credito in plastica: essa contiene, oltre ai dati anagrafici ed al percorso prescelto dall'utente (scritti in chiaro dal centro di emissione), due righe di informazioni in rilievo, cioè punzonate. Nella prima riga sono indicate le informazioni relative all'utente, al concessionario ed al percorso prescelto: due cifre per indicare l'impresa che svolge il servizio relativo alla tratta richiesta, due cifre per indicare lo scaglionamento tariffario, sei cifre per indicare il numero progressivo della tessera e due cifre di controllo (check digit), necessarie in sede di elaborazione per evitare errori nel caricamento dei dati. Nella seconda riga sono riportati tanti asterischi quanti sono i biglietti a corse multiple del primo tipo che l'utente dovrà acquistare prima di

⁵ Nel caso della provincia autonoma di Bolzano, è stato adottato uno sconto, sulla tariffa ordinaria corrispondente, pari al 40%.

accedere all'area di tariffe scontate più favorevole: il numero di asterischi dipende dallo scaglione tariffario per il quale è stata rilasciata la tessera.

Al momento del rilascio della tessera di riconoscimento, l'utente deve compilare un questionario, con il quale si raccolgono informazioni necessarie per le elaborazioni di carattere statistico in ordine ai movimenti degli utenti che viaggiano con tariffe scontate, ai motivi dei movimenti, ecc., Il modello del questionario è collegato, tramite un codice di identificazione, alla tessera di riconoscimento. L'insieme di detti modelli costituisce l'archivio dei dati di base inseriti nell'elaboratore.

Per rilasciare la tessera di riconoscimento, il centro di emissione deve:

- a) verificare l'esistenza delle condizioni che consentono all'utente di accedere al sistema di tariffe scontate;
- b) far compilare il questionario;
- c) riportare in chiaro sulla tessera i dati anagrafici dell'utente, il percorso prescelto e la data di scadenza della tessera.

Quando è in possesso della tessera di riconoscimento, l'utente può dare inizio all'acquisto dei biglietti a corse multiple del primo tipo e, dopo l'acquisto di un determinato numero di detti biglietti, può dare inizio all'acquisto dei biglietti a corse multiple del secondo tipo.

I biglietti fanno parte di un modulo (comunemente chiamato zip card) in tre copie, alternate a fogli di carta carbone. Il modulo viene inserito, unitamente alla tessera di riconoscimento dell'utente, sul ripiano di una apposita macchina (comunemente chiamata imprinter), sul quale sono già predisposte altre informazioni in rilievo (relative al centro ed alla data di emissione). Viene fatto scorrere un rullo a pressione e le informazioni in rilievo (quelle della tessera e quelle dell'imprinter) vengono automaticamente riprodotte su ciascuna delle tre copie del biglietto. Delle tre copie del biglietto, una resta al centro di emissione, per eventuali controlli di carattere amministrativo; un'altra viene inviata al centro di elaborazione; l'ultima costituisce il documento di viaggio e viene consegnata all'utente.

I biglietti sono tutti uguali e predisposti per il massimo dei viaggi previsti (nel sistema operativo in funzione in provincia di

Bolzano, i biglietti sono predisposti per 50 viaggi): ogni volta che l'emissione riguarda un numero minore di viaggi, è necessario procedere all'annullamento dei viaggi residui.

Per l'emissione dei biglietti a corse multiple, la biglietteria deve:

- a) obliterare la tessera dell'utente, asportando uno degli asterischi relativi al primo tipo di biglietti a corse multiple;
- b) eventualmente, annullare una parte dei viaggi previsti nel biglietto stesso.

Nel sistema operativo in funzione in provincia di Bolzano, è previsto il caso in cui, nel corso dell'anno, un utente debba cambiare itinerario. Questo cambiamento può essere effettuato senza far perdere all'utente i vantaggi già acquisiti: la nuova tessera viene obliterata per un numero di biglietti a corse multiple del primo tipo, pari a quello dei biglietti del tipo in oggetto già acquistati con la tessera precedentemente posseduta.

5.2.2.4. Sistema informativo associato al sistema tariffario

La gestione del sistema di tariffe scontate è controllata attraverso una elaborazione automatica dei dati. Come si è già detto, ogni biglietto a corse multiple emesso consta di un modulo in tre copie, sulle quali, al momento del rilascio, vengono automaticamente riprodotte, tramite l'introduzione simultanea della tessera di riconoscimento (che contiene le informazioni caratteristiche dell'utente e del concessionario) e del biglietto nell'imprinter. D'altro canto, come già si è detto, altre informazioni vengono raccolte in occasione del rilascio della tessera di riconoscimento. L'insieme delle dette informazioni, trasmesse al centro di elaborazione, permette di avere, permanentemente, un quadro sistematico del funzionamento del sistema e rende possibile sia il controllo da parte dell'operatore pubblico sia — in relazione a quanto già scritto in ordine alla riforma della contribuzione — la creazione di condizioni per una più razionale, efficiente e finalizzata organizzazione della spesa pubblica.

Si deve aggiungere che il sistema informativo assume una importanza notevole anche indipendentemente dalla gestione delle

tariffe: infatti, esso, è in grado di fornire informazioni sulla mobilità, caratterizzata da un certo grado di stabilità, che ricorre al trasporto pubblico, sulla localizzazione dei relativi punti di generazione ed attrazione ecc.. Dette informazioni possono essere sia relazionate alle caratteristiche del servizio pubblico (linee, frequenze ecc.) sia seguite nella loro evoluzione (con la formazione di archivi storici).

Posto quanto precede, si può concludere dicendo che il sistema informativo diventa un importante strumento di programmazione del settore, poiché, fra l'altro, consente di:

- a) aggiornare la politica tariffaria, tenendo conto delle esigenze sia degli utenti sia delle imprese di trasporto;
- b) disporre di informazioni per poter procedere, prontamente, all'adeguamento dei servizi di trasporto pubblico all'evoluzione della domanda.

5.2.3. *Interventi finanziari*

5.2.3.1. Introduzione

Come già anticipato in 5.2.1., si propone una nuova struttura della contribuzione regionale, fra l'altro articolandola secondo due tipi di interventi:

- a) interventi finanziari definiti direttamente dalla Regione e trasferiti alle imprese attraverso gli enti delegati;
- b) interventi, operati su un fondo stanziato dalla Regione ed integrato dagli enti locali direttamente impegnati, definiti dagli enti delegati sulla base di criteri generali fissati dalla Regione.

5.2.3.2. Interventi definiti direttamente dalla Regione

Come già anticipato in 5.2.1., gli interventi definiti direttamente dalla Regione consistono in tre diversi contributi, che qui si discutono:

- a) contributo sui minori ricavi, derivanti dall'applicazione di tariffe scontate.

Di questo contributo si è già trattato per il significato che esso assume in una linea di intervento, che tenda ad assicurare alle imprese di trasporto risorse direttamente proporzionate ai costi sociali determinati dalla politica tariffaria della Regione. Esso dovrà sostituire, a partire dall'applicazione del sistema informativo associato al proposto sistema tariffario, l'attuale contributo sui ricavi da abbonamento. Il contributo dovrà essere corrisposto in modo da garantire a tutte le imprese di trasporto uno stesso livello di ricavi per viaggiatore-chilometro: il livello dei ricavi per viaggiatore-chilometro sarà determinato dal rapporto tra, da un lato, la sommatoria dei ricavi diretti delle imprese di trasporto più il contributo regionale e, dall'altro, i chilometri complessivamente percorsi dai viaggiatori a tariffa scontata. L'introduzione del sistema informativo, associato al proposto sistema tariffario, permetterà la gestione del contributo (nonché il controllo dei dati delle imprese sulla cui base il contributo stesso viene determinato);

b) contributo per l'adeguamento del fondo indennità di anzianità del personale dipendente.

Come è noto, recentemente l'indennità di anzianità del personale dipendente delle imprese di trasporto è stata notevolmente rivalutata. Le imprese di trasporto si trovano di fronte alla necessità sia di adeguare gli attuali accantonamenti sia di integrarli annualmente sulla base del nuovo contratto (quindi, in misura notevolmente superiore rispetto al passato). La finalità di questo contributo è quella di promuovere il risanamento dei bilanci delle imprese e, quindi, di incentivare gli investimenti, con il conseguente miglioramento, qualitativo e quantitativo, dei servizi. Infatti, il contributo, essendo corrisposto a fronte di un costo che consiste in un debito differito, può essere destinato, in tutto od anche solo in parte, ad un programma di investimento aziendale approvato dalla Regione. La parte del contributo, eventualmente non destinata ad investimento, potrà determinare un miglioramento della liquidità aziendale. Il contributo potrà essere erogato limitatamente ai nuovi accantonamenti, dato l'elevato ammontare del fondo che occorrerà costituire per favorire l'adeguamento alle norme contrattuali.

Invece, per i mancati accantonamenti, la Regione dovrà studiare opportune forme di garanzia per assicurare la regolare esposizione in bilancio dei fondi e, eventualmente, intervenire in modo

analogo a quanto previsto con la legge regionale che eroga contributi straordinari alle imprese private, concessionarie di servizi di linea, in dipendenza dell'applicazione del nuovo contratto di lavoro⁶. Del resto, quest'ultimo tipo di intervento dovrà essere, comunque, previsto per le imprese che, non essendo tenute a farlo, non effettuano accantonamenti; per le quali imprese, quindi, non è possibile erogare il contributo in oggetto secondo le modalità dette all'inizio. Il contributo dovrà essere corrisposto, previo accertamento della sua esposizione in bilancio, ad incremento del fondo indennità di anzianità od a fronte di effettivi oneri per cessazione di rapporti di lavoro. Per procedere all'introduzione di detto contributo, la Regione dovrà definire un programma pluriennale di intervento, sulla base, da un lato, degli stanziamenti regionali previsti e, dall'altro, dell'accertamento sia dell'integrazione necessaria per adeguare i fondi indennità di anzianità delle imprese sia dell'onere relativo alla cessazione di rapporti di lavoro per quelle imprese che, non essendo tenute a farlo, non effettuano accantonamenti;

c) contributo sugli ammortamenti del materiale mobile.

Questo contributo risponde alle stesse finalità degli attuali interventi per il miglioramento ed il potenziamento del materiale mobile; ma, diversamente da detti interventi, è commisurato alle specifiche situazioni aziendali. Fermo restando, quindi, l'obiettivo di un miglioramento e potenziamento del materiale mobile, esso risponde, come il contributo di cui sub b), anche all'obiettivo di contribuire al risanamento dei bilanci delle imprese. Per procedere all'introduzione di tale contributo, l'amministrazione regionale dovrà definire un programma pluriennale di intervento, sulla base, da un lato, degli stanziamenti regionali previsti e, dall'altro, dell'accertamento degli ammortamenti da effettuare, calcolati per ogni impresa con riferimento ai coefficienti di ammortamento normali previsti dalla legislazione fiscale. Anche in questo caso, il contributo dovrà essere corrisposto previo accertamento della sua esposizione in bilancio.

⁶ Legge regionale 14 dicembre 1977, n. 61.

5.2.3.3. Interventi definiti dagli enti delegati

Come già anticipato in 5.2.1., gli interventi definiti dagli enti delegati consistono in tre diversi contributi, che qui si discutono:

a) contributo per la produzione di servizi non remunerativi, volti ad assicurare collegamenti riconoscibili come necessari alla scala locale.

Di questo contributo si è già trattato per il ruolo che gli è stato assegnato nell'ambito dell'azione complessiva dell'operatore pubblico. Le risorse, messe a disposizione dalla Regione ed eventualmente integrate da risorse degli enti locali, dovranno essere erogate sulla base di criteri generali fissati dalla Regione e dovranno essere ripartite tra le imprese di trasporto dalle Autorità di gestione, tenendo conto delle situazioni aziendali che si generano in relazione all'attuazione dei programmi unitari ed integrati di esercizio. Per quanto riguarda i criteri generali, una prima aliquota delle risorse può essere destinata alla copertura dei deficit di esercizio (avendo preliminarmente dedotto i costi relativi agli accantonamenti e considerando invece, per la parte ricavi, anche i contributi sui minori ricavi)⁷. Così facendo, si assicura un efficiente funzionamento del contributo, rispetto agli obiettivi suoi propri, e allo stesso tempo, si possono riconoscere e mettere sotto controllo le differenziazioni nei costi di funzionamento tra le diverse imprese operanti nel comprensorio. L'altra aliquota delle risorse va distribuita tra le imprese di trasporto sulla base dei deficit effettivi dei servizi riconosciuti non remunerativi. Con il passar del tempo, questa seconda aliquota delle risorse deve tendere a crescere, a scapito della prima, in relazione alle operazioni di riorganizzazione e risanamento aziendale attuate per affrontare le differenziazioni che, come si è visto, verrebbero messe in evidenza operando secondo l'esposto meccanismo di erogazione. Posto quanto finora detto, si deve aggiungere che

⁷ Per le imprese di trasporto in cui l'imprenditore presta normale attività lavorativa, quando questi non abbia raggiunto, per le ore lavorate (sulla base del programma di esercizio) e non coperte da personale dipendente, un minimo di retribuzione oraria (stabilita annualmente dalla Giunta Regionale, su proposta dell'Assessore ai trasporti), la differenza sarà portata ad incremento dei costi aziendali.

la ripartizione tra i comprensori delle risorse complessive, messe a disposizione dalla Regione, in via di prima ipotesi potrà essere effettuata in modo proporzionale all'ammontare dei deficit (relativi a tutti i servizi che hanno luogo nel comprensorio) risultanti dal confronto tra ricavi effettivamente conseguiti e costi calcolati sulla base di un costo di riferimento fissato a livello regionale. Detta ripartizione potrebbe essere opportunamente corretta, tenendo conto di caratteri specifici dei comprensori, quali, ad esempio, il rapporto tra i viaggiatori-chilometri ed i chilometri della rete ed il rapporto tra l'estensione della rete servita e l'estensione della rete viaria collegante centri abitati;

b) contributo in conto capitale per l'acquisto di attrezzature e di materiale mobile.

Questo contributo risponde a due obiettivi specifici:

b₁) il potenziamento del materiale mobile e relative attrezzature, per quanto non ottenuto attraverso il contributo sugli ammortamenti del materiale mobile ed il contributo per l'adeguamento del fondo indennità di anzianità, e ciò secondo programmi predisposti alla scala comprensoriale e coordinati alla scala regionale;

b₂) il rinnovo del materiale mobile e relative attrezzature delle imprese di trasporto di piccola dimensione, per le quali i contributi richiamati sub b₁) si dimostrerebbero non efficienti, per lo meno nel breve periodo.

Questo tipo di intervento potrebbe, nei limiti delle risorse disponibili, essere destinato, in particolare, alla realizzazione di investimenti diversi da quelli prima considerati, come, ad esempio, per officine di manutenzione, depositi, attrezzature per la riorganizzazione dei servizi tecnici ed amministrativi delle imprese. La ripartizione tra i comprensori delle risorse complessive, messe a disposizione dalla Regione, dovrà essere effettuata sulla base di programmi di investimento, definiti all'interno dei piani comprensoriali dei trasporti;

c) contributo sugli investimenti necessari per la pubblicizzazione dei servizi di trasporto.

Questo contributo dovrà essere erogato secondo le modalità previste dalla legge regionale 6 maggio 1974, n. 16, e successive modifiche.

5.2.3.4. Interventi proposti e legge regionale generale

L'insieme di interventi finanziari proposti persegue l'insieme di finalità previste nella legge regionale generale sui trasporti e sulla viabilità: si intende, ora, procedere alla dimostrazione di detto assunto.

L'art. 22 della richiamata legge regionale generale recita che « gli investimenti relativi ai trasporti sono ammessi a contributo commisurato a percentuale della spesa sostenuta e riconosciuta congrua dalla Regione; i contributi per le spese di esercizio saranno riferiti al sistema di costi individuato dalla Regione ed ai ricavi derivanti dalla struttura proposta ». In altre parole, la legge regionale generale ha voluto legare l'intervento della Regione a prestazioni effettive di servizi (e questo è il caso sia del contributo sui minori ricavi derivanti dall'applicazione di tariffe scontate sia del contributo per la produzione di servizi non remunerativi) ed alla realizzazione di politiche di ammodernamento e di miglioramento dei servizi (e questo è il caso sia del contributo in conto capitale per l'acquisto di attrezzature e di materiale mobile sia del contributo per l'adeguamento del fondo indennità di anzianità del personale dipendente sia del contributo sugli ammortamenti del materiale mobile).

Il sistema tariffario proposto, con l'associato sistema informativo (di cui si è già detto in 5.2.2.) e la documentazione relativa alla situazione economico-finanziaria delle imprese, con i bilanci tipo (di cui si dirà nell'allegato 3.) sono gli strumenti che certificano l'effettiva concretizzazione delle enunciate politiche, a livello nazionale, e che, quindi, permettono l'erogazione dei configurati contributi.

Su questa base, e con la strumentazione proposta, la Regione supera l'attuale sistema di leggi finanziarie e giunge alla definizione del fondo complessivo per i trasporti⁸, che è cifra globale e tetto massimo dell'impegno regionale nel settore. Il fondo regionale, così definito, rappresenta la specificazione annuale della previsione pluriennale di spesa settoriale⁹.

⁸ Legge regionale 22 agosto 1977, n. 44, art. 23.

⁹ Legge regionale 22 agosto 1977, n. 44, art. 8.

Il fondo, contenuto nel bilancio regionale di previsione di ciascun anno, viene suddiviso fra le individuate categorie di contribuzione pubblica: gli interventi finanziari definiti direttamente dalla Regione (di cui in 5.2.3.2.) e gli interventi finanziari definiti dagli enti delegati (di cui in 5.2.3.3.).

Per la prima categoria di contributi, direttamente legati alle finalità della Regione, deve essere definita una previsione di ripartizione, prima, tra i tre diversi tipi di intervento proposti e, poi, tipo di intervento per tipo di intervento, tra le imprese (ponendo in essere tutte le operazioni previste in 5.2.3.2.). Attraverso le Autorità di gestione, le risorse pubbliche, relative ad ognuno dei tre contributi qui trattati, sono trasferite alle imprese di trasporto. Il sistema informativo, associato al proposto sistema tariffario, ed i bilanci tipo permettono l'erogazione, alle imprese di trasporto, di anticipi, congrui e pronti, mentre il saldo ha luogo a consuntivo, dopo la verifica, ad opera dell'Autorità di gestione, dei previsti adempimenti da parte delle imprese.

Per la seconda categoria di contributi, deve essere definita una previsione di ripartizione, unicamente tra i tre diversi tipi di intervento proposti. Infatti, in questo caso, i passi successivi sono connessi alla capacità operativa degli enti delegati. Detta capacità operativa si manifesta, nel breve periodo, nella formazione dei programmi unitari ed integrati di esercizio. Sulla base di tali programmi la Regione procede alla ripartizione fra i comprensori, delle risorse relative a questa categoria di contributi¹⁰: innanzitutto, per la produzione di servizi non remunerativi e, poi, anche sia per operazioni di acquisto di attrezzature e di materiale mobile sia per operazioni di pubblicizzazione di servizi di trasporto, decise alla scala locale. Posto ciò, si deve aggiungere che il completo dispiegamento dell'azione di questa categoria di contributi potrà aversi solo con il piano comprensoriale dei trasporti, in cui un programma pluriennale di spesa, relazionato al piano comprensoriale globale e verificato con il piano regionale globale, darà concretezza agli orientamenti in ordine alla rete delle infrastrutture e dei servizi di trasporto pubblico su strada in un prefissato arco temporale.

¹⁰ Coerentemente con quanto previsto nella legge regionale 22 agosto 1977, n. 44, art. 26.

5.2.3.5. Condizioni di applicabilità degli interventi proposti

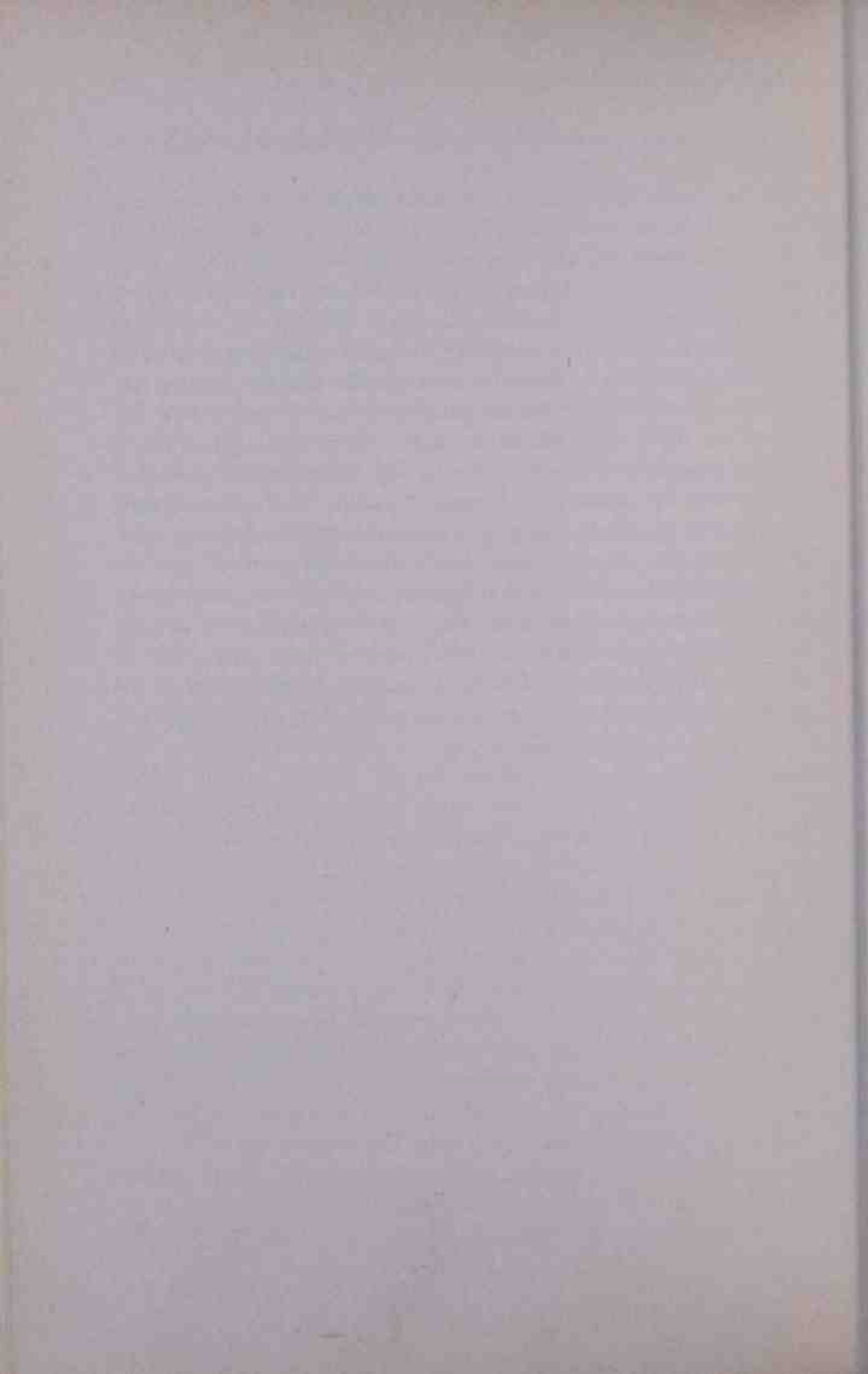
Non si è fatto alcun riferimento alla quantità di risorse complessive in giuoco nè alla sua ripartizione tra i contributi previsti.

In ordine alla quantità di risorse complessive, la decisione non potrà essere assunta che dalla Regione e ciò sulla base di una valutazione di compatibilità con la quantità di risorse necessarie per far fronte agli altri interventi della stessa amministrazione. Naturalmente, il quadro conoscitivo, reso possibile dal previsto sistema informativo, potrà costituire un riferimento importante per la formazione delle decisioni da parte della Regione.

Per la ripartizione della quantità di risorse complessive tra i contributi previsti, si deve osservare che la riforma configurata prende le mosse, proprio, dall'esigenza di definire meccanismi di intervento e di controllo, che rendano possibile una valutazione della compatibilità tra le risorse erogate e gli specifici obiettivi che con le stesse ci si propone di perseguire. Quindi, l'ammontare di risorse da destinare a ciascun contributo è un punto di arrivo e non un punto di partenza. Pertanto, il problema della ripartizione della quantità di risorse complessive fra i contributi deve essere posto nel modo seguente: occorre procedere alla definizione di una ripartizione iniziale, la quale sarà poi modificata man mano che verranno attivati i vari strumenti conoscitivi e di controllo. Detta definizione deve avvenire sotto il seguente vincolo: le risorse, che con il nuovo sistema affluiranno a ciascuna impresa di trasporto, per l'aliquota relativa all'esercizio devono essere compatibili con le esigenze di normale funzionamento dell'impresa stessa. Il rispetto del suddetto vincolo è assicurato dal diverso grado di copertura di quote di debiti differenti e di ammortamenti, che derivano dall'attuale ripartizione dei contributi, come è stato chiarito, non collegata direttamente alle condizioni economico-finanziarie delle imprese. Da questo punto di vista, si deve far osservare che appare particolarmente consistente la quantità di risorse attualmente destinata, come contributo in conto capitale, al rinnovamento ed al potenziamento del materiale mobile; poiché, nella configurazione proposta, questo tipo di intervento sarà direttamente collegato alle situazioni economico-finanziarie delle imprese di trasporto, i corrispondenti contributi saranno automatica-

mente in grado di garantire il rispetto del vincolo precedentemente posto.

Se è vero che, come si è visto, sono state definite le condizioni di base per avviare la riforma proposta, è anche vero che il lavoro da compiere, sul terreno operativo, è grande. Occorre, in primo luogo, avviare i progetti di cui si dirà all'allegato 3.; in particolare, per quanto attiene agli aspetti qui trattati, il progetto per i bilanci tipo, il progetto per il fondo ammortamento ed il progetto per il fondo indennità di anzianità. Occorre, inoltre, avviare un rapporto di collaborazione stretta con le imprese di trasporto, in modo da verificare le ipotesi di partenza del proposto sistema contributivo: detto rapporto di collaborazione dovrebbe poter essere instaurato agevolmente, in quanto il proposto sistema contributivo tende ad assicurare, a parità di quantità di risorse complessive, sia una maggiore equità nella distribuzione delle stesse sia una maggiore tempestività di erogazione. Si deve aggiungere che la riforma proposta assicura sia un rapporto più chiaro e definito fra la pubblica amministrazione ed imprenditori del settore sia un metodo, per la definizione delle future necessarie trasformazioni del settore, che si fonda su valutazioni ancorate ad una base oggettiva.



ALLEGATO 1.

I modelli S

ISTRUZIONI

Mod.S/1

In questa tabella devono essere elencate le attività dell'Azienda per i servizi ordinari di concessione regionale, come da consuntivo.

- Colonna 2 — codificazione a cura dell'Assessorato Trasporti della Regione;
- colonna 9 — concorrenti di impianti fissi sono quelle linee che, con andamento parallelo, servono le medesime località servite dai mezzi su impianto fisso e che non sono sottoposte a divieto di servizio per tali linee o tratti di linea;
- colonna 10 — montane sono quelle il cui percorso presenta un dislivello tra le quote altimetriche minime e massime superiore a mt. 300, nonché quelle che si snodano, per almeno due terzi, a quote altimetriche superiori a mt. 500;
- fare i totali in corrispondenza delle colonne: 5, 6, 7, 8, 9, 10 e 11;
- colonna 13 — n° medio posti autobus (m.) calcolato con la formula:

$$\frac{\text{somma dei prodotti (n° corse x n° posti offerti)}}{\text{somma n° corse}}$$

Cioè, ad esempio, se sulla linea in una settimana normale, vengono mediamente effettuate 2 corse con autobus da 45 posti, (senza contare gli strapuntini) e 3 corse con autobus da 35 posti, (senza strapuntini), m. è uguale a:

$$\frac{2 \times 45 + 3 \times 35}{5} = 39$$

ISTRUZIONI

Mod. S/2

In questa tabella devono essere elencate le attività dell'Azienda per i vari servizi indicati, come da consuntivo raggruppandoli e indicando i totali per i vari tipi di servizio, cioè:

- linee concesse da altri Enti;
- sostitutive e integrative;
- atipiche;
- fuori linea;
- noleggi da rimessa.
- Sono atipiche le linee per il trasporto continuativo di determinate categorie di viaggiatori con costo del trasporto a carico dell'Ente committente e quindi non sovvenzionabili da parte della Regione; per questo le colonne 5 e 6 non vanno compilate.
- Per il calcolo dei valori da indicare nella *colonna 12*, vedi note al mod S/1.
- Per i fuori linea e noleggi da rimessa, indicare separatamente solo i valori totali annuali (*colonna 7*).

ISTRUZIONI

Mod. S/3

Gli importi vanno segnati in migliaia di lire.

- Elencare gli autobus da noleggio separatamente da quelli di linea;
- colonna 4 — segnare *a* se autonomo, *t* se a termosifone;
- colonna 8 — costo effettivo di acquisto al netto di eventuale contributo o costo dell'usato;
- colonna 9 — valore di bilancio: ai fini di quest'indagine, si intende il valore di acquisto incrementato degli importi relativi ad eventuali grandi manutenzioni compiute sul mezzo;
- colonna 10 — valore aggiornato: si intende il costo attuale di acquisto di un autobus nuovo di serie della medesima categoria o equivalente, con porte automatiche e impianto di riscaldamento;
- colonna 11 e 12 — stato di efficienza da indicare in base ad una valutazione del concessionario (se ottimo, con O, se buono, con B, se mediocre, con M, se cattivo con C);
- colonna 13 — ammortamenti effettuati all'origine;
- colonna 14 — valore residuo, è la differenza tra la colonna 9 e la colonna 13;
- colonna 15 — data di dismissione: se avvenuta durante l'anno e il veicolo non è stato venduto;
- colonna 16 — percorrenza totale a partire dall'anno di costruzione.

REGIONE PIEMONTE

Direzione Compartimentale Trasporti

AZIENDA.....

Il Rappresentante.....

Mod. S/4

CONSUNTIVO REVISIONE GENERALE DEGLI AUTOBUS PER L'ANNO 197...

N. (1)	targa (2)	marca e tipo (3)	km. percor- si dall'ulti- ma revisione (4)	costo per la revisione meccanica		costo per la carrozzeria		OSSERVAZIONI (9)
				In proprio (L.) (5)	presso terzi (L.) (6)	In proprio (L.) (7)	presso terzi (L.) (8)	
TOTALI								

REGIONE PIEMONTE

Mod. S/5

Direzione Compartimentale Trasporti

SITUAZIONE degli IMMOBILI e AREE di PERTINENZA AZIENDALE
 (uffici, rimesse, officine, piazzali, posteggio, biglietteria, ecc.)
 al 31-12-197...

Azienda.....

Il Rappresentante.....

Tipo di immobile	Comune	superf. m ²	in affitto (si-no)	di pro- prietà (si-no)	OSSERVAZIONI

FORZA DEL PERSONALE NEL 197...

AZIENDA.....

Il Rappresentante.....

Tra titolari o giuridico *
 Contro lo **

Dirigenti e impiegati	Forza al 1° gennaio				Forza al 1° gennaio	
	Usciti dal servizio				Usciti dal servizio	
	Assunti				Assunti	
Graduati (personale di controllo)	Forza al 31 dicembre	cas 4			Forza al 31 dicembre	cas 4
	Forza al 1° gennaio				Numero delle ore retribuite nell'intero anno	
	Usciti dal servizio				Forza al 1° gennaio	
Autisti	Assunti				Usciti dal servizio	
	Forza al 31 dicembre		cas 4		Assunti	
	Numero delle ore retribuite nell'intero anno				Forza al 31 dicembre	cas 4
					Forza al 1° gennaio	
					Usciti dal servizio	
					Assunti	
					Forza al 31 dicembre	cas 4
					Forza al 1° gennaio	
					Usciti dal servizio	
					Assunti	
					Forza al 31 dicembre	cas 4

* Scrivere il numero: 1 se soggetto alla Legge 148 (più di 25 dipendenti); 2 se non soggetto (fino a 25 dipendenti).
 ** Scrivere il numero: 1 se ANAC; 2 se FENIT; 3 se FEDERTRAM

REGIONE PIEMONTE

Mod. S/7

Direzione Compartimentale Trasporti

COSTI ANNUI E CHILOMETRICI NEL 197...

Percorrenza complessiva annuale km. ...

(è quella risultante dal totale dei prospetti S/1 + S/2)

AZIENDA.....

	Voci di spesa di esercizio	L.	L./km.
	1° PERSONALE		
01	1) Dirigenti e impiegati		
02	2) Graduati (personale di controllo)		
03	3) Autisti		
04	4) Bigliettai		
05	5) Operai d'Officina		
06	6) Custodia pulizia e lavaggio		
07	(1+2+3+4+5+6) TOTALE		
08	7) Massa vestiario		
09	(1+2+3+4+5+6+7) TOTALE		
	2° CONSUMI AUTOBUS		
11	1) Carburanti		
12	2) Lubrificanti		
13	3) Pneumatici		
14	(1+2+3) TOTALE		
	3° MANUTENZIONE ORDINARIA AUTOBUS		
21	1) Ricambi		
22	2) Spese manutenzione presso terzi		
23	3) Consumi d'officina		
24	4) Lavaggio e pulizia veicoli		
25	(1+2+3+4) TOTALE		
	4° SPESE GENERALI DI ESERCIZIO		
31	1) Assicurazioni autobus		
32	2) Stampa biglietti linea		
33	3) Tasse concessione e sorveglianza governativa		
34	4) Tassa circolazione autobus		
35	5) Parcheggio, autostrade		
36	6) Riscaldamento		
37	7) Spese diverse per esercizio		
38	(1+2+3+4+5+6+7) TOTALE		

	Voci di spesa di esercizio	L.	L./km.
	5° LOCALI (in canoni)		
41	1) Refettori e dormitori		
42	2) Affitto rimesse e officine		
43	3) Riscaldamento rimesse e officine		
44	4) Illuminazione rimesse e officine		
45	(1+2+3+4) TOTALE		
51	6° SERVIZIO DI NOLEGGIO DA TERZI		
	7° AMMORTAMENTO		
61	1) del costo degli autobus		
62	2) delle spese di straordinaria manutenzione		
63	(1+2) TOTALE		
	8° SPESE GENERALI DI DIREZIONE		
71	a) — contributi associativi		
72	— spese uffici (affitti, luce, riscaldamento e assicurazioni impianti)		
73	— trasferte dirigenza e auto direzione		
74	— manutenzione stabili		
75	— rimborsi spese amministratori e compensi sindaci		
76	— bolli, carta bollata, atti sociali, cancelleria e stampati, postelegrafoniche, stampa, orari diverse generali		
77			
78	b) — ammortamenti (immobili e attrezzatura d'officina e fitti relativi)		
79	(a+b) TOTALE		
80	9° ONERI FISCALI (Imposte, tasse, I.V.A.)		
90	10° ONERI FINANZIARI (interessi passivi)		
Tot.	11° COSTO DI GESTIONE (dal n. 1 al n. 10)		

ISTRUZIONI

Mod. S/8

Le linee vanno elencate con lo stesso ordinamento in cui sono state esposte al mod. S/1 e S/2.

Gli importi vanno indicati in migliaia di lire.

- Indicare prima il gruppo delle linee regionali, poi di altri Enti, poi le sostitutive e integrative, poi le atipiche, i servizi fuori linea e infine quelli di noleggio da rimessa (per questi ultimi riempire solo le colonne 12 e 13 con il dato complessivo);
- se l'Azienda non possiede i dati delle colonne 4, 5, 6 separatamente, indicare solo il totale di colonna 7 e 8;
- il totale della colonna 12 deve essere uguale alla somma dei totali delle colonne 3, 7, 9, 10 e 11;
- per ciascuna linea il numero dei viaggiatori · km può essere calcolato, con sufficiente approssimazione, dividendo l'introito per la tariffa media, distintamente per i biglietti ordinari e gli abbonamenti e sommando i due elementi ricavati:

$$\text{n}^\circ \text{viagg.} \cdot \text{km} = \frac{\text{introiti ordinari}}{\text{tariffa media chilometrica}} + \frac{\text{introiti abbonamenti}}{\text{tariffa media chilometrica}}$$

REGIONE PIEMONTE

AZIENDA.....

Direzione Compartimentale Trasporti

RIEPILOGO DATI STATISTICI Esercizio 197...

Mod. S/9 (Indicare in migliaia di lire gli importi dei capitoli 6 e 7)

(vedere note sul retro)

C A P I T O L I	Autolinee Regionali	Autolinee non regionali	Autolinee sostitutive	Autolinee atipiche	Fuori linea e noleggi	T O T A L E
N. autobus	(1)					
Dirigenti e impiegati	(2)					
Graduati	"					
Artisti	"					
Bigliettai	"					
Operai d'officina	"					
Custodia e lavaggio	"					
TOTALE	"					
Autolinee in concessione n.	(3)					
km. da disciplinare	(4)					
km. bis						
TOTALE						

19

21

22

23

24

25

26

27

30

41

42

43

51	Numero viaggiatori: — a tariffa intera — abb.ti preferenziali TOTALE	(5)							
52									
53									
61	Prodotti viaggiatori Prodotti abbonati Canoni postali Contributi (esclusi regionali) Bagagli Noleggi TOTALE	(6)							
62									
63									
64									
65									
66									
71	Costo personale Consumi autobus Manutenzione ordinaria Spese eserc. generali Locali (canoni) Noleggi da terzi Ammort. costo autobus » straordinario. manutenzione Spese gener. di direzione Oneri fiscali Oneri finanziari TOTALE	(7)							
72									
73									
74									
75									
76									
77									
78									
79									
7A									
7B									
7C									
	UTILI (+) PERDITE (-)	(8)							
	Coefficiente di esercizio	(9)							

ISTRUZIONI

Mod. S/9

- Il costo totale di gestione deve coincidere con il totale della tabella mod. S/7;
- i prodotti totali devono coincidere con il totale della tabella mod. S/8;
- l'utile o la perdita totale deve corrispondere a quella del bilancio aziendale, salvo eventuali variazioni negli ammortamenti, da precisare con apposita nota;
- il coefficiente di esercizio è uguale a prodotti/spese.

ALLEGATO 2.

Legge regionale 22 agosto 1977, n. 44

Legge regionale 22 agosto 1977, n. 44

« Legge generale sui trasporti e sulla viabilità »

Il Consiglio regionale ha approvato.

Il Commissario del Governo ha apposto il visto.

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE

promulga

la seguente legge:

TITOLO 1°

FINALITÀ E PRINCIPI GENERALI

ART. 1.

Pianificazione del sistema dei trasporti

La Regione riconosce al sistema dei trasporti e delle infrastrutture relative il carattere di servizio sociale e di strumento essenziale per il conseguimento degli obiettivi fissati dalla programmazione economica nazionale e regionale e dalla pianificazione territoriale.

Su tale presupposto, afferma la necessità di una pianificazione del trasporto di persone e di cose, integrato tra servizi e infrastrutture stradali, ferroviarie, lacuali e aeroportuali, tale da:

- a) assicurare l'accessibilità delle persone alle occasioni di lavoro, di studio ed altre relazioni;
- b) favorire la mobilità delle cose al servizio del sistema produttivo e distributivo dalla Regione;
- c) promuovere lo sviluppo della ricerca tecnologica.

Riconosce inoltre ad un razionale assetto dell'intero sistema la funzione di stimolo per una qualificazione dell'apparato industriale produttivo regionale e nazionale.

ART. 2.

Scale funzionali di comunicazione

I vari modi di trasporto individuale e collettivo, ricadenti nella competenza regionale, devono essere considerati come elementi di un sistema unitario, che tenga conto delle seguenti scale funzionali di comunicazione:

a) internazionale e nazionale, comprendente le strutture aeroportuali, le grandi direttrici ferroviarie e stradali di collegamento con i paesi confinanti e la restante parte del territorio nazionale contermina;

b) regionale, comprendente i collegamenti tra i comprensori e tra i poli di sviluppo;

c) comprensoriale, comprendente i collegamenti interni al comprensorio stesso e quelli che in parte ne fuoriescono;

d) locale, comprendente i collegamenti integrati ai precedenti.

ART. 3.

Controllo pubblico dei trasporti collettivi

Per quanto concerne i trasporti collettivi la Regione riconosce nel controllo pubblico sull'esercizio e sulla formazione dei bilanci la forma più valida per adeguare il sistema dei trasporti alle necessità e finalità di cui all'art. 1.

Ogni gestione deve essere improntata a criteri di efficienza anche sotto il profilo economico e pertanto gli interventi finanziari di sostegno sono commisurati in modo da stimolare tale efficienza.

Gli interventi finanziari regionali sono ancorati a criteri di verifica degli obiettivi del Piano regionale dei trasporti e della viabilità di cui al successivo art. 7, mediante flussi informativi costanti tra i livelli programmatico, amministrativo e gestionale.

ART. 4.

Criteri per gli interventi finanziari sulla viabilità

Gli interventi finanziari della Regione sulla viabilità sono legati a programmi di attuazione secondo criteri e priorità previsti nel Piano regionale e nei Piani comprensoriali.

TITOLO 2°

PIANIFICAZIONE REGIONALE

ART. 5.

Compiti della Regione

Allo scopo di perseguire le finalità di cui all'art. 1, la Regione:

a) redige il Piano regionale dei trasporti e della viabilità in armonia con gli indirizzi di politica nazionale, secondo le indicazioni e quale specificazione settoriale del Piano regionale di sviluppo, in stretta integrazione con gli obiettivi della pianificazione territoriale, e come guida ed indirizzo per i singoli Piani di trasporto e di viabilità comprensoriali;

b) svolge azione di coordinamento e di vigilanza sulle attività di trasporto nell'ambito delle proprie competenze istituzionali e provvede all'approvazione dei Piani Comprensoriali di trasporto e della viabilità e delle relative previsioni economico-finanziarie;

c) fornisce al Comitato comprensoriale informazioni e strumenti per l'elaborazione dei piani e per il controllo della loro attuazione.

ART. 6.

Comitato Regionale di Coordinamento dei Trasporti e della Viabilità

È istituito il Comitato Regionale di coordinamento dei trasporti e della viabilità quale organo consuntivo della Regione.

Il Comitato è presieduto dal Presidente della Giunta regionale, o, per sua delega, dall'Assessore ai trasporti e alla viabilità, ed è composto dai seguenti membri effettivi con diritto di voto:

1. gli Assessori del Dipartimento per la gestione del territorio;
2. un rappresentante per ciascun Comitato comprensoriale;
3. un rappresentante per ciascuna Amministrazione provinciale;
4. un rappresentante dell'UNCEM regionale;
5. un rappresentante dell'ANCI regionale;
6. tre rappresentanti designati dalle Organizzazioni Sindacali regionali maggiormente rappresentative;
7. tre rappresentanti delle organizzazioni professionali agricole, maggiormente rappresentative;
8. nove esperti di tecnica ed economia dei trasporti, designati dal Consiglio Regionale con voto limitato a sei nominativi;
9. un rappresentante degli Automobile Clubs del Piemonte;
10. due rappresentanti degli operatori economici designati rispettivamente dall'Unione Industriale e dalla Confederazione Piccole e Medie Industrie - Sezioni Piemontesi;
11. un rappresentante per ciascuna delle Associazioni Nazionali delle Aziende di trasporto;
12. un rappresentante dell'Associazione Italiana gestione aeroporti e società aeroportuali;
13. un rappresentante per ciascuna delle Organizzazioni del-

l'autotrasporto delle merci, maggiormente rappresentative a livello regionale;

e, previo assenso delle rispettive Amministrazioni:

14. un rappresentante del Ministero dei Trasporti;

15. il Direttore del Compartimento di Torino delle Ferrovie dello Stato;

16. un rappresentante rispettivamente dell'ANAS, della Motorizzazione Civile e dell'Aviazione Civile.

Esercita le funzioni di Segretario un funzionario della carriera direttiva dell'Assessorato competente. Intervengono, senza diritto di voto, funzionari regionali designati dagli Assessori di cui al numero 1.

Di volta in volta il Presidente potrà chiamare a partecipare ai lavori, senza diritto di voto, altri esperti in materie specifiche.

Per la validità del voto in caso di parere per atti amministrativi, occorre la presenza di almeno la metà dei membri oltre al Presidente il cui voto prevale in caso di parità.

Il Comitato è nominato con decreto del Presidente della Giunta Regionale e dura in carica quanto il Consiglio regionale.

Ai membri del Comitato spetta il compenso di cui alla legge regionale 2 luglio 1976, n. 33.

Il Comitato regionale di coordinamento dei trasporti e della viabilità ha il compito di:

— contribuire ad elaborare le linee del Piano regionale dei trasporti e della viabilità;

— formulare pareri sui Piani e sui progetti elaborati dalla Giunta regionale, dagli Enti locali, dalle Aziende di Trasporto dalle Ferrovie dello Stato, dall'ANAS e dall'Aviazione Civile e sulle proposte per una loro armonizzazione;

— svolgere la funzione consultiva di cui all'art. 12 della Legge 14 giugno 1949, n. 410, all'art. 10 della Legge 2 agosto 1952, n. 1221 e all'art. 2 della Legge 29 dicembre 1969, n. 1042 e successive integrazioni, nei confronti della Giunta regionale per le scelte amministrative che riguardano la rete dei servizi di interesse regionale;

— formulare proposte da avanzare nelle sedi competenti per migliorare le condizioni di integrazione e coordinamento tra i servizi di competenza regionale e i servizi che dipendono da Amministrazioni statali e da Enti locali;

— formulare proposte e pareri, da avanzare nelle sedi competenti, nei riguardi di infrastrutture interessanti la viabilità e la circolazione regionale nonché il trasporto merci;

— esprimere parere in merito alla classificazione e declassificazione di strade regionali e provinciali nonché di porti e vie navigabili.

Sono abrogate le Leggi regionali 30 dicembre 1974, n. 41, 3 giugno 1975, n. 38 e i nn. 5 e 6 1° comma, dell'art. 17 della Legge regionale 16 maggio 1975, n. 28.

ART. 7.

Piano regionale dei trasporti e della viabilità

Il Piano regionale dei trasporti e della viabilità è uno strumento dinamico di indicazione di sintesi della politica regionale nel settore secondo gli obiettivi del Piano di sviluppo e le indicazioni in proposito dei Piani comprensoriali.

In quanto tale contiene:

1. le linee generali per l'assetto della rete e servizi regionali dei trasporti ed i riferimenti alla rete delle comunicazioni internazionali e nazionali, in accordo con la programmazione nazionale, nonché le relative priorità di attuazione;
2. i riferimenti, le indicazioni e gli strumenti per l'elaborazione dei Piani comprensoriali dei trasporti e della viabilità;
3. i criteri per il coordinamento e la razionalizzazione degli interventi finanziari tra i vari soggetti erogatori di finanziamento per le infrastrutture e per i servizi di trasporto (Stato, Regioni, Enti Locali, Aziende produttrici), considerando altresì i finanziamenti derivanti da contratti nazionali di categoria;
4. gli indirizzi per il programma pluriennale di investimento e i criteri di assegnazione dei contributi regionali, in stretta relazione con gli obiettivi del Piano di sviluppo regionale;
5. gli indirizzi generali di politica tariffaria, i criteri per la determinazione del costo medio dei servizi, distintamente per zone a carattere socio-economico ed operativo diverso, ricercando una base tariffaria con carattere indicativo per la formulazione del relativo provvedimento riguardante i servizi regionali.

Tali criteri devono essere definiti previa verifica con le rappresentanze degli operatori economici e delle organizzazioni sindacali.

Il Piano regionale dei trasporti e della viabilità recepisce inoltre, per la formazione degli aggiornamenti progressivi, le indicazioni dei piani comprensoriali secondo i tempi e le modalità previsti dalla Legge regionale sulle procedure di programmazione di cui all'art. 75 dello Statuto regionale.

ART. 3.

Programma pluriennale di attuazione dei trasporti

Il programma pluriennale di attuazione dei trasporti specifica in coerenza con le previsioni e gli indirizzi del Piano regionale dei trasporti, gli interventi nel settore, di competenza regionale e locale, precisandone l'ammontare e coordinandoli con quelli degli altri soggetti erogatori di finanziamento, pubblici e privati.

TITOLO 3°

PIANIFICAZIONE COMPENSORIALE

ART. 9.

Compiti del Comitato Compensoriale

Il Comitato compensoriale, istituito dalla legge 4 giugno 1975, numero 41:

- a) provvede alla redazione e all'aggiornamento del Piano compensoriale dei trasporti e della viabilità da sottoporre all'approvazione della Giunta regionale, in conformità ai criteri ed indirizzi contenuti nel Piano regionale dei trasporti e viabilità e alle linee di assetto territoriale previste, secondo obiettivi di massimo impiego delle infrastrutture esistenti, nonché attraverso la partecipazione degli Enti locali e l'autonomo apporto delle forze sociali;
- b) partecipa alla formazione e all'aggiornamento del Piano regionale dei trasporti e della viabilità;
- c) promuove, per quanto attiene i servizi compensoriali di trasporto, programmi unitari ed integrati di esercizio formulati dalle aziende ed approvati dalle autorità di gestione;
- d) promuove i programmi annuali di pubblicizzazione e la costituzione dei consorzi tra gli Enti locali interessati secondo una o più unità territoriali di gestione;
- e) definisce la ripartizione dei contributi regionali, provvede al coordinamento ed alla verifica annuale dello stato di attuazione dei programmi pluriennali ed annuali di investimento e di esercizio delle Autorità di gestione o delle aziende, secondo i tempi e le modalità previste dalla legge regionale sulle procedure di programmazione di cui all'art. 75 dello Statuto regionale;
- f) individua le eventuali unità territoriali di gestione;
- g) definisce la politica tariffaria secondo i criteri e gli indi-

rizzi del Piano regionale dei trasporti e della viabilità di cui all'art. 7;

h) formula pareri in merito:

1. agli interventi proposti per adeguare le infrastrutture dei trasporti e la distribuzione delle merci (scali, interporti, aree di stoccaggio, stivaggio e containerizzazione) alle necessità di approvvigionamento e spedizione;

2. ai provvedimenti di carattere viabilistico, interessanti il Comprensorio in ordine alla rete di comunicazione fissata dal Piano comprensoriale.

ART. 10.

Piano Comprensoriale dei trasporti e della viabilità

Il Piano Comprensoriale dei trasporti e della viabilità costituisce lo strumento di indirizzo e verifica degli interventi previsti nel Comprensorio secondo le linee del Piano regionale dei trasporti e della viabilità e gli obiettivi della pianificazione socio-economica territoriale.

I riferimenti del Piano sono:

a) le indicazioni del Piano regionale dei trasporti e della viabilità;

b) le indicazioni del Piano territoriale socio-economico comprensoriale, di cui costituisce specificazione settoriale.

c) le analisi e gli studi sulle dotazioni infrastrutturali esistenti, sui livelli di servizio e sulle condizioni di sicurezza della rete, sulla mobilità delle persone e delle merci esistenti nelle ipotesi di ripartizione modale.

Il Piano comprensoriale prevede:

a) l'assetto della rete infrastrutturale di trasporto d'interesse comprensoriale, tenendo conto delle comunicazioni di interesse sovracomprenditoriale e nazionale e dei piani viabilistici indicati dagli strumenti urbanistici;

b) le ipotesi di utilizzazione delle linee e servizi comprensoriali di comunicazione su ferrovia e su strada;

c) le eventuali unità territoriali nelle quali si articola la gestione e la razionalizzazione della produzione del servizio, per quanto attiene il trasporto collettivo di persone;

d) l'analisi e la definizione dei costi e la previsione economico-finanziaria con l'ipotesi di ripartizione del finanziamento fra i vari soggetti di spesa per l'attuazione del Piano comprensoriale.

ART. 11.

Programmi unitari ed integrati di esercizio

Allo scopo di attuare la riorganizzazione del sistema dei servizi di linea su gomma o ad impianto fisso, e conseguire gli obiettivi del Piano comprensoriale dei trasporti, il Comitato comprensoriale promuove nel suo ambito la realizzazione di programmi unitari ed integrati di esercizio attraverso i quali poter conseguire il miglioramento della qualità del servizio ed il controllo dei costi di produzione e degli oneri a carico della collettività.

Con riferimento ai raggruppamenti per unità territoriali di gestione nel Comprensorio, il programma unitario di esercizio deve definire i tracciati, le fermate, gli orari, le coincidenze e le opportunità di interscambio con gli altri mezzi di trasporto, le tariffe ordinarie e preferenziali, i tipi di documenti di viaggio adottati. Il programma deve essere finalizzato a realizzare:

a) l'eliminazione dei divieti di carico e di esercizio e il riconoscimento reciproco dei titoli di viaggio al fine di incrementare le frequenze e diversificare i servizi in modo aderente alle esigenze degli utenti;

b) l'unificazione tariffaria;

c) l'armonizzazione degli orari degli autoservizi tra loro e nei confronti di altri servizi di trasporto;

d) i collegamenti degli autoservizi con le stazioni ferroviarie.

Le aziende di gestione devono pubblicare a loro spese e diffondere l'orario generale dei servizi di trasporto nel Comprensorio nonché tutte le informazioni utili all'utenza.

I programmi unitari ed integrati sono redatti dalle aziende di gestione, preferibilmente attraverso conferenze annuali di produzione, e sottoposti, congiuntamente ai programmi finanziari annuali, all'esame del Comitato comprensoriale. La loro approvazione è di competenza dell'Autorità di gestione di cui all'art. 14.

ART. 12.

Classificazione dei servizi di linea

Si intendono per servizi automobilistici di linea, quelli disposti a favore del pubblico, che si svolgono su itinerari e orari fissi, anche a carattere stagionale, e a offerta indiscriminata.

Sotto il profilo funzionale sono così classificati:

1. servizi urbani, caratterizzati da:

- a) alte frequenze e brevi intervalli tra le fermate;
 - b) integrazione con i servizi di trasporto delle linee automobilistiche comprensoriali e con i servizi su rotaia;
 - c) prevalente funzione di servizio negli insediamenti continui, anche se in Comuni diversi e confinanti;
2. servizi suburbani, che si svolgono tra un centro ed altri minori ravvicinati tra loro, senza continuità di abitato, e per i quali l'avvicendamento dei passeggeri porti questi ad una permanenza sul mezzo relativamente breve;
 3. servizi interurbani, i rimanenti;
 4. servizi di linea, riservati a determinate categorie di utenti;
 5. servizi di gran turismo, finalizzati alla valorizzazione turistica di determinati luoghi.

Il costo dei servizi di cui ai numeri 4. e 5. deve essere a completo carico del committente e/o dell'utente.

ART. 13.

Unità territoriale di gestione

Ai fini della realizzazione del programma unitario ed integrato d'esercizio e per conseguire gli obiettivi di cui all'art. 10 della presente legge, il territorio comprensoriale può essere articolato in una o più unità territoriali di gestione.

La Regione dispone le delimitazioni dell'ambito territoriale di ciascuna unità di gestione su indicazione dei Comitati comprensoriali.

Per unità territoriale di gestione si intende un bacino di trasporto comprendente la rete dei servizi di linea di ciascun Comprensorio e la cui dimensione risulti più conveniente per economicità, efficienza e produttività, fattori tra loro razionalmente combinati.

TITOLO 4°

FUNZIONI AMMINISTRATIVE E DI GESTIONE

ART. 14.

Autorità di gestione e regime di delega

Per ciascuna unità territoriale di gestione i Comuni, le Comunità Montane, le Province che vi appartengono, si costituiscono in

consorzi facoltativi, ai sensi del T.U. della legge comunale e provinciale approvata con R.D. 3 marzo 1934, n. 383.

I consorzi di cui al comma precedente svolgono per delega della Regione le funzioni amministrative relative ai trasporti pubblici locali che si svolgono nell'ambito del proprio territorio, purché siano formati almeno da tutti i Comuni serviti dalle attuali linee di trasporto interurbano.

Lo statuto del Consorzio deve prevedere l'eventualità di gestione dei relativi servizi.

L'autorità dell'unità territoriale di gestione è individuata nell'assemblea del consorzio.

Le spese strumentali per l'avvio e l'esercizio delle funzioni delegate fanno capo al bilancio regionale e sono attribuite ai consorzi in proporzione al servizio erogato nelle singole unità di gestione.

Per l'esercizio delle deleghe previste dalla presente legge la Giunta regionale è autorizzata a disporre il comando del personale.

ART. 15.

Funzioni amministrative delegabili

Le funzioni amministrative delegabili all'Autorità di gestione di cui all'art. 14 sono:

1. in materia di tranvie, filovie e linee automobilistiche compresi i servizi sostitutivi:

- a) la concessione all'impianto e all'esercizio, l'approvazione degli orari e delle tariffe secondo le indicazioni del Comitato regionale di coordinamento dei trasporti e della viabilità;
- b) la vigilanza sulla regolarità dell'esercizio;
- c) l'erogazione di sovvenzioni e di contributi;
- d) la concessione di autostazioni di servizi di linea;

2. in materia di navigazione lacuale, fluviale, e in materia di porti lacuali e di navigazione interna:

- a) l'esercizio del trasporto per conto proprio e l'autorizzazione del trasporto in conto terzi;
- b) l'esercizio dei servizi pubblici di linea;
- c) la vigilanza sulla regolarità e l'esercizio dei pubblici servizi di linea;
- d) il noleggio da banchina ed i servizi pubblici di traino;
- e) l'erogazione di sovvenzioni, contributi e sussidi.

L'esercizio delle funzioni delegate riguardanti l'organizzazione e l'effettuazione dei servizi avverrà in conformità del programma unitario ed integrato d'esercizio di cui all'art. 11 della presente legge.

Tale programma dovrà essere redatto in conformità alle direttive del Piano comprensoriale dei trasporti e della viabilità.

ART. 16.

Compiti dell'Autorità di gestione

L'autorità di gestione provvede:

a) alla definizione della natura giuridica dell'azienda, alla quale verrà affidata la gestione dell'intera rete del Comprensorio o delle unità territoriali in cui è suddiviso;

b) alla determinazione delle tariffe dei servizi in conformità degli indirizzi della Regione;

c) alla definizione, in coerenza con la previsione economico-finanziaria per l'attuazione del Piano comprensoriale dei trasporti, di programmi pluriennali ed annuali di investimento e di esercizio per i servizi di competenza;

d) all'approvazione dei programmi annuali di esercizio predisposti dalle aziende secondo unità di gestione, congiuntamente ai loro bilanci annuali, dell'esercizio precedente e alla previsione economico-finanziaria per l'esercizio successivo, avuto riguardo ai costi medi di riferimento ed alle forcelle tariffarie, indicati nel Piano regionale;

e) in coordinamento con il programma pluriennale ed annuale di investimento e di esercizio, alla determinazione di eventuali disavanzi massimi compatibili con le risorse disponibili ed all'adeguamento ad esse del programma d'esercizio, nel quadro della massima economicità;

f) alla vigilanza nell'applicazione delle norme di Legge e delle prescrizioni d'esercizio da parte delle aziende di gestione.

ART. 17.

Competenze dirette

La disciplina amministrativa delle linee di trasporto terrestre, a norma della legislazione attuale e dell'esercizio di deleghe previste dalla Costituzione, è la seguente:

1. per i trasporti terrestri:

a) è competente il Comune per le linee che si svolgono nell'ambito del territorio comunale o che ne debordano senza effettuare fermate, oppure quando interessano un Comune contiguo, per una tratta inferiore, previo accordo con questo;

b) è competente l'Autorità di gestione per le linee interurbane e suburbane interessanti la stessa unità territoriale od anche altre per una tratta inferiore. Le modalità d'esercizio per la parte che interessa l'unità vicina devono essere concordate con tale unità; ove manchi l'accordo la decisione è assunta dall'Assessorato regionale competente;

c) è competente la Regione negli altri casi;

2. per i trasporti su via d'acqua:

a) è competente il Comune per le linee che si svolgono nell'ambito del territorio comunale;

b) è competente l'Autorità di gestione secondo i criteri di cui al precedente punto b);

c) è competente la Regione negli altri casi.

Ciascuna categoria di servizio deve avere mezzi di trasporto di tipo ritenuto ammissibile dall'Assessorato regionale competente, in conformità con la legislazione nazionale vigente, in relazione a parametri di idoneità funzionale con le condizioni operative delle aziende sul territorio.

ART. 18.

Gestione dei servizi comprensoriali

L'esercizio dei servizi di trasporto interurbani e suburbani interessanti ogni unità di gestione è affidato in gestione diretta ad azienda speciale di cui al T.U. 15 ottobre 1925, n. 2578, ovvero è affidata in concessione ad azienda pubblica o privata, coerentemente al programma unitario ed integrato di esercizio.

Per le linee di nuova istituzione ha titolo di preferenza l'azienda di gestione operante nell'ambito dell'unità, cui la linea compete territorialmente e per finitimità, con l'osservanza delle norme di cui all'art. 3.

Le aziende private devono possedere adeguati requisiti di idoneità tecnica e di capacità finanziaria ed accettare di svolgere il servizio secondo le prescrizioni del programma unitario ed integrato di esercizio con l'osservanza delle condizioni tecniche amministrative e finanziarie stabilite.

Le aziende pubbliche possono svolgere servizi di gran turismo con il vincolo di cui all'art. 12.

TITOLO 5°

NORME DI ATTUAZIONE

ART. 19.

Formazione del Piano regionale

La Giunta regionale predispone un documento di obiettivi ed indirizzi, alla scala regionale con i riferimenti contenuti all'art. 7, in ordine a punti fondamentali per lo sviluppo e l'uso delle infrastrutture e dei servizi di trasporto.

Il documento che è specificazione settoriale e parte integrante del Piano regionale di sviluppo, è sottoposto per l'approvazione al Consiglio regionale, secondo le procedure previste dalla legge regionale di cui all'art. 75 dello Statuto regionale.

Le indicazioni di cui al 1° comma del presente articolo costituiscono riferimento per l'elaborazione e per l'approvazione dei Piani comprensoriali di trasporto e della viabilità.

ART. 20.

Formazione del Piano comprensoriale

Il Comitato comprensoriale, mediante gli uffici di pianificazione regionali e comprensoriali, elabora i Piani dei trasporti e della viabilità, recependo le indicazioni del Piano regionale e sottoponendolo nell'ambito del piano socio-economico territoriale alla verifica degli Enti locali, delle Autorità di gestione dei servizi, degli operatori pubblici e privati del settore, delle forze sociali, secondo quanto previsto dall'art. 7 della legge regionale 4 giugno 1975, n. 41.

Il Comitato comprensoriale, secondo i tempi e le modalità previsti dalla legge regionale sulle procedure di programmazione di cui all'art. 75 dello Statuto regionale, presenta alla Giunta regionale il proprio Piano comprensoriale.

La Giunta regionale lo approva, verificandone la compatibilità con gli indirizzi del Piano regionale dei trasporti e del Piano socio-economico territoriale per il Comprensorio.

Il Piano comprensoriale dei trasporti e della viabilità ha la stessa validità temporale del Piano socio-economico territoriale. Prima dello scadere di tale periodo la Regione deve aver approvato il successivo Piano, con analogo procedimento.

ART. 21.

Formazione dei programmi unitari ed integrati d'esercizio

Le aziende di gestione predispongono i programmi unitari e integrati d'esercizio, la cui formazione viene promossa dal comitato comprensoriale secondo l'art. 11 della presente legge.

I programmi d'esercizio devono essere predisposti congiuntamente ai bilanci annuali o pluriennali delle aziende e devono contenere le modalità d'esercizio dei servizi, i costi di gestione, gli introiti con l'indicazione delle tariffe relative.

I programmi unitari ed integrati d'esercizio, congiuntamente ai programmi finanziari annuali, sono approvati dall'Autorità di gestione competente per territorio, ed inviati al Comitato comprensoriale per la verifica di coerenza con la previsione economico-finanziaria per l'attuazione del Piano comprensoriale.

ART. 22.

Contributi finanziari regionali

La Regione interviene nelle spese di investimento e in quelle di esercizio con contributi determinati con apposite leggi che ripartiscono le risorse regionali per la viabilità e i trasporti secondo i seguenti criteri:

1. gli investimenti relativi alla viabilità, di cui all'art. 4, sono ammessi a contributo commisurato a percentuale della spesa sostenuta e riconosciuta congrua dalla Regione;

2. gli investimenti relativi ai trasporti sono ammessi a contributo commisurato a percentuale della spesa sostenuta e riconosciuta congrua dalla Regione; i contributi per le spese d'esercizio saranno riferiti al sistema dei costi individuato dalla Regione ed ai ricavi derivanti dalla struttura tariffaria proposta.

Gli interventi previsti dalle suddette leggi sostituiscono tutti gli interventi fino al momento effettuati dalla Regione.

ART. 23.

Fondo regionale dei trasporti e della viabilità

La Regione, a partire dal 1978, classifica gli adempimenti finanziari derivanti dal precedente art. 22 nel bilancio di previsione di ciascun anno, definendo un fondo annuale per i trasporti e la via-

bilità suddiviso per i capitali di spesa inerenti la viabilità ed i trasporti e le voci d'investimento e di gestione, secondo quanto previsto dall'art. 9 della legge 19 maggio 1976, n. 335.

NORME TRANSITORIE

ART. 24.

In sede di prima applicazione della presente legge, la Giunta regionale adotta entro il 31-12-1977 la prima proposta di Piano regionale dei trasporti, come documento di obiettivi e di indirizzi conformi al Piano regionale di sviluppo in ordine a punti fondamentali del sistema regionale dei trasporti e la trasmette al Presidente del Consiglio regionale.

Entro 90 giorni dalla trasmissione, il Consiglio approva con deliberazione la proposta di piano.

ART. 25.

I Comitati comprensoriali, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, proporranno alla Giunta regionale, l'aggregazione dei servizi comprensoriali di linea secondo una o più unità territoriali di gestione, ai sensi di quanto previsto all'articolo 13.

La Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare competente, adotterà la delimitazione con decreto del Presidente della Giunta regionale.

Ogni successiva delimitazione dell'unità territoriale di gestione e dei servizi di trasporto ad essa assegnati, deve avvenire in fase di aggiornamento del Piano comprensoriale dei trasporti e della viabilità.

ART. 26.

In attesa del Piano comprensoriale dei trasporti e della viabilità, gli Enti locali, le Autorità dell'unità territoriale di gestione già costituite ai sensi dell'art. 14 della presente legge, e le aziende concessionarie dei servizi di trasporto pubblico della Regione, presentano ogni anno al Comitato comprensoriale il programma unitario ed integrato d'esercizio con le relative ipotesi finanziarie.

La Regione, sulla base delle indicazioni dei Comitati comprensoriali, procede per ogni Comprensorio alla ripartizione dei contributi di competenza propria.

L'erogazione dei contributi di cui al comma precedente viene operata annualmente alle aziende di trasporto dalla Giunta Regionale in caso di assenza di delega alle Autorità di gestione.

Le apposite leggi di cui all'art. 22 stabiliscono tempi e procedure amministrative per l'erogazione dei contributi, in conformità ai tempi ed alle procedure per la formazione del bilancio di previsione della Regione.

La presente legge regionale sarà pubblicata nel « Bollettino Ufficiale » della Regione.

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge della Regione Piemonte.

Data a Torino, addì 22 agosto 1977

ALDO VIGLIONE

Legge regionale 16 agosto 1979, n. 44 « Modifiche alla legge regionale 22 agosto 1977, n. 44, in materia di trasporti ».

Il Consiglio regionale ha approvato.

Il Commissario del Governo ha apposto il visto.

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE

promulga

la seguente legge:

ART. 1.

Il 2° comma dell'art. 14 della L.R. 22 agosto 1977, n. 44, è sostituito dai seguenti:

« I Consorzi di cui al comma precedente, svolgono per delega della Regione le funzioni amministrative relative ai trasporti pubblici locali, che sono effettuati nell'ambito dell'Unità territoriale di gestione, purché formati da Comuni serviti dalle attuali linee di trasporto interurbano, che si sono avvalsi della facoltà di aderire al Consorzio di cui sopra.

Ai fini dell'avviamento dell'attività del Consorzio, questo si intende costituito anche nel caso di Comuni che a seguito di formale richiesta di adesione da parte del Presidente del Comitato Comprensoriale deliberino la non adesione o non comunichino la propria adesione entro il termine di 60 giorni: in ogni caso la popolazione di questi non dovrà superare il 20% della popolazione totale dei Comuni interessati dalle attuali linee di trasporto interurbano.

I Comuni che non dovessero, entro il termine stabilito al com-

ART. 2.

Il 5° comma dell'art. 6 della L.R. 22 agosto 1977, n. 44, è sostituito dal seguente:

« Per la validità del voto in caso di parere su atti amministrativi occorre la presenza di un terzo dei membri oltre al Presidente, il cui voto prevale in caso di parità, ed i pareri sono validi quando siano adottati con il voto favorevole della maggioranza assoluta dei presenti all'adunanza. I membri del Comitato possono farsi sostituire, alle singole riunioni, con delega scritta ».

ART. 3.

La presente legge è dichiarata urgente ai sensi dell'articolo 45 dello Statuto ed entra in vigore il giorno della sua pubblicazione sul B.U. della Regione Piemonte.

La presente legge regionale sarà pubblicata nel « Bollettino Ufficiale » della Regione.

È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge della Regione Piemonte.

Data a Torino, addì 16 agosto 1979.

ALDO VIGLIONE

ALLEGATO 3.

Programmi e progetti di attuazione

Programmi e progetti di attuazione

Per rendere operativa la linea politica complessivamente determinata dall'insieme di proposte avanzate per l'azione regionale, è necessario avviare i seguenti programmi e progetti di attuazione:

1. programma pluriennale finanziario per il contributo per l'adeguamento del fondo indennità di anzianità del personale dipendente delle imprese di trasporto;
2. programma pluriennale finanziario per il contributo sugli ammortamenti del materiale mobile;
3. progetto per la definizione della documentazione, relativa alla situazione economico-finanziaria delle imprese di trasporto (bilanci tipo), che dovrà essere fornita dalle imprese di trasporto alla Regione ed agli enti delegati;
4. progetto per la predisposizione del proposto sistema tariffario (cui si connette sia l'impianto e la gestione di un sistema informativo sull'utenza del trasporto pubblico su strada sia la gestione del contributo sui minori ricavi, derivanti dall'applicazione di tariffe scontate);
5. progetto per la predisposizione di un sistema informativo sull'offerta dei servizi regionali di trasporto pubblico su strada.

Caratteristica comune di questi programmi e progetti è la definizione e la messa a punto, sul piano operativo, degli strumenti di gestione e controllo dei contributi proposti.

Ciò detto, si procede alla descrizione degli indicati programmi e progetti.

Il programma di cui sub 1., come enunciato, è il programma pluriennale finanziario per il contributo per l'adeguamento del fondo indennità di anzianità del personale dipendente delle imprese di trasporto. In primo luogo, occorre procedere alla determinazione dell'ammontare complessivo dell'indennità di anzianità pregressa, maturata e non coperta nei bilanci delle imprese di trasporto. Si tratta di raccogliere, per tutte le imprese cui è fatto obbligo dalla legge, i bilanci od altra documentazione ufficiale ed accertare i fondi di liquidazione esposti ai fini fiscali. Su questa base, alla luce delle norme contrattuali che regolano la materia, si calcola l'effettivo ammontare del fondo. La differenza tra quest'ultima cifra e quella esposta nei bilanci dà la misura dell'integrazione necessaria per l'adeguamento. Operando secondo quanto precede, viene costruito il primo elemento per la definizione del programma pluriennale finanziario: quello riguardante l'anzianità pregressa. In secondo luogo, occorre procedere alla determinazione del complesso di risorse da accantonare in bilancio, per il fondo indennità di anzianità. Riferimenti di base per questo calcolo sono: il numero di lavoratori dipendenti nel settore e la relativa posizione salariale. Per quel che

riguarda la posizione salariale, si può assumere quella effettiva, relativa ad ogni singolo dipendente oppure fare riferimento ad una posizione media regionale. Operando secondo quanto precede, viene costruito il secondo elemento per la definizione del programma pluriennale finanziario: quello riguardante le quote da accantonare in futuro, anno per anno. In conclusione, si hanno le seguenti cifre: la prima riguarda la quota passata non accantonata, le altre le quote annuali future da accantonare. Su questa base, è possibile procedere al confronto tra fabbisogno, emergente secondo quanto precede e risorse pubbliche disponibili, onde decidere a quale aliquota percentuale del fabbisogno possa essere fatto fronte impegnando risorse pubbliche. Ciò posto, si deve osservare che è altamente probabile che per l'indennità di anzianità pregressa risulti un ammontare troppo elevato per la capacità contributiva dell'operatore pubblico e, comunque, tale che non si riconosca l'opportunità di dare luogo ad un tanto consistente immobilizzo di risorse; ove si verificasse quanto ora è stato ipotizzato, si potrebbe uscire dall'impasse nel modo seguente: per gli accantonamenti pregressi, la Regione concede una garanzia fideiussoria alle imprese che sono obbligate alla costituzione del fondo, con l'ammissione a contributo nel momento dell'effettiva liquidazione del personale. Per altro, la soluzione ora indicata è, in ogni caso, la soluzione idonea per quelle imprese piccole, che, avendo optato per la contabilità semplificata, non abbiano costituito un fondo di accantonamento per l'indennità di anzianità del personale dipendente.

Il programma di cui sub 2., come enunciato, è il programma pluriennale finanziario per il contributo sugli ammortamenti del materiale mobile. In primo luogo, occorre procedere, sulla base della documentazione ufficiale esistente presso le imprese di trasporto, alla rilevazione dei beni ammortizzabili (per tipo, numero e valore) ed all'accertamento della consistenza degli ammortamenti effettuati. In secondo luogo occorre procedere alla determinazione dell'ammontare dei fondi di ammortamento ancora da accantonare, sulla base di una opportunamente fissata aliquota di ammortamento ed escludendo quelle quote fiscalmente non più recuperabili a costo. In terzo luogo, occorre procedere alla previsione degli ammortamenti che occorrerà effettuare nel corso del periodo cui si riferisce il programma pluriennale: al detto scopo, si dovranno determinare i programmi di rinnovo e potenziamento del materiale mobile e fissare criteri uniformi di ammortamento per i nuovi investimenti. Con gli elementi di cui sopra è possibile definire il programma pluriennale finanziario in oggetto, tenendo conto anche della misura della copertura dei fondi di ammortamento che potrà essere assicurata dalle imprese di trasporto (misura che, per il passato, è stata mediamente del 40-45%).

Il progetto di cui sub 3., come enunciato, è il progetto per la

definizione della documentazione relativa alla situazione economico-finanziaria delle imprese di trasporto (bilanci tipo), che dovrà essere fornita dalle imprese di trasporto alla Regione ed agli enti delegati.

I problemi da affrontare sono:

a) il raccordo tra la documentazione prevista come necessaria e quella presentata dalle imprese di trasporto ai fini civilistici e fiscali: ciò allo scopo di garantire che i contributi¹ siano effettivamente destinati al perseguimento degli obiettivi che ne hanno determinato l'erogazione, e che le risorse, che si rendono complessivamente disponibili nell'impresa, siano prioritariamente destinate al perseguimento dei detti obiettivi;

b) l'articolazione della documentazione prevista come necessaria, secondo il tipo di procedure contabili ed amministrative proprie delle diverse categorie di imprese di trasporto (pubbliche, di capitale, di persona; e, ancora, con contabilità ordinaria, semplificata ecc.), in modo da non imporre alle imprese oneri di documentazione aggiuntivi rispetto a quelli normalmente in uso, salvo quanto strettamente necessario;

c) il raccordo tra i diversi tipi di documentazione di cui sub b), in modo da rendere confrontabili le situazioni economico-finanziarie ed uniformi i criteri per la definizione delle grandezze economiche sulla cui base vengono definiti i contributi: esigenza, questa, essenziale per garantire una equa distribuzione delle risorse complessivamente erogate;

d) la definizione delle informazioni che consentano la valutazione delle grandezze economiche dell'impresa di trasporto, in relazione sia alle condizioni interne di impresa (condizioni tecnico-amministrative) sia alle condizioni esterne di impresa (cioè, condizioni del sistema territoriale in cui l'impresa opera);

e) la definizione delle informazioni che consentano la valutazione dei programmi predisposti per la riorganizzazione dell'impresa di trasporto, quando detta riorganizzazione sia suggerita dalla esistenza di una situazione tecnico-economica anomala rispetto a quella di analoghe imprese di trasporto.

Il progetto di cui sub 4., come enunciato, è il progetto per la predisposizione del proposto sistema tariffario (cui si connette sia l'impianto e la gestione di un sistema informativo sull'utenza del trasporto pubblico su strada sia la gestione del contributo sui minori ricavi). Detto progetto può articolarsi in tre fasi:

a) la prima fase concerne sia la predisposizione delle modalità di applicazione del proposto sistema tariffario (sulla base delle

¹ Il riferimento è ai seguenti contributi: contributo per l'adeguamento del fondo indennità di anzianità del personale dipendente, contributo sugli ammortamenti del materiale mobile, contributo in conto capitale per l'acquisto di attrezzature e di materiale mobile.

indicazioni di tutti gli operatori del settore) sia la messa a punto della relativa organizzazione;

b) la seconda fase concerne la predisposizione degli strumenti operativi necessari alla gestione del sistema tariffario;

c) la terza fase concerne l'avviamento e la messa a regime del sistema tariffario.

Con riferimento alla prima fase, le operazioni che occorre condurre sono le seguenti:

a₁) definizione delle modalità di applicazione del proposto sistema tariffario, sulla base degli obiettivi specifici dell'operatore pubblico (alla scala sia regionale sia comprensoriale) e tenendo conto delle attuali situazioni organizzative e tecniche delle imprese di trasporto. Quanto da ultimo è precisato allo scopo di evitare alle imprese di trasporto trasformazioni tecnico-organizzative consistenti e, quindi, consistenti incrementi di costi. Sulla base delle informazioni che attualmente si posseggono, il problema di eventuali trasformazioni del tipo detto si porrebbe, fundamentalmente, per il controllo in vettura e l'obliterazione dei documenti di viaggio, e ciò comunque limitatamente ad alcuni servizi e ad alcune imprese di trasporto (per altro, di grande dimensione). La soluzione del problema dovrà essere ricercata con il concorso delle imprese di trasporto interessate;

a₂) definizione dei nuovi livelli tariffari unitari e valutazioni degli effetti economici che ne conseguono. Come è stato evidenziato in 4.4.4., le tariffe, attualmente in vigore, sono apprezzabilmente diverse da impresa ad impresa e da area ad area. Occorre procedere all'analisi di tali differenze tariffarie, sia pure limitatamente a situazioni che siano rappresentative della complessa realtà regionale, per poter procedere alla definizione dei nuovi livelli tariffari unitari. Inoltre, occorre predisporre la strumentazione necessaria per poter procedere alla valutazione degli effetti economici derivanti dall'introduzione delle nuove tariffe;

a₃) configurazione della gestione del proposto sistema tariffario. La gestione del sistema non ha alcuna necessità di essere accentrata a livello regionale, tranne che nella fase di avviamento. Per conseguenza, la gestione dovrà essere progettata in modo da poter procedere al suo decentramento immediatamente dopo la fase di avviamento. Per pervenire alla configurazione della gestione del proposto sistema tariffario, occorre definire le competenze e responsabilità dei vari soggetti (dalle imprese di trasporto alla Regione), le relazioni tra gli stessi soggetti e le modalità del trattamento automatico dei dati. Occorre, inoltre, predisporre un bilancio di massima per gli aspetti amministrativi del proposto sistema tariffario, con l'indicazione delle entrate (ad esempio, per il rimborso spese relativo all'emissione dei documenti di riconoscimento) e delle uscite (ad

esempio, per la dotazione di documenti ed attrezzature, per l'elaborazione dei dati).

Le due successive fasi del progetto di cui si tratta potranno essere adeguatamente articolate in operazioni solo alla luce dei risultati della prima fase del progetto. Ciò posto, tuttavia, si fa seguire l'enunciazione della prima operazione della seconda fase del progetto, la quale si sottrae alla condizione sopra introdotta:

b₁) analisi della rete e definizione delle modalità tecniche per la codifica delle tratte. Il problema consiste nell'individuare un metodo, allo stesso tempo semplice ed efficiente, per la descrizione operativa (cioè, ai fini dell'emissione di documenti di viaggio codificati) di una rete complessa di linee di trasporto interconnesse. Altro problema, che dovrebbe essere affrontato e risolto insieme con il primo, è quello di ottenere la stessa base tecnica per la risoluzione del problema sopra enunciato e per la programmazione dei servizi (verifica delle coincidenze esistenti e loro estensione, eliminazione delle sovrapposizioni ecc.), nonché per una efficace informazione al pubblico (stampa di orari comprensoriali e regionali).

Si richiama che il sistema informativo permetterà, alla scala sia comprensoriale sia regionale, oltre:

1. la gestione del proposto sistema tariffario;
2. il controllo della gestione delle tariffe scontate, stabilite dalle amministrazioni competenti;
3. la gestione di uno fra i più significativi contributi proposti: quello relativo ai minori ricavi derivanti alle imprese di trasporto dall'applicazione di tariffe scontate anche:

4. l'analisi della mobilità, sui mezzi di trasporto pubblico su strada, degli utenti che accedono al sistema di tariffe scontate.

Il progetto di cui sub 5., come enunciato, è il progetto per la predisposizione di un sistema informativo sull'offerta dei servizi regionali di trasporto pubblico su strada. Il sistema informativo ora indicato permette di perseguire obiettivi specifici sia di conoscenza e di analisi, sia di indirizzo e di programmazione, sia di intervento finanziario, secondo quanto segue:

a) obiettivi di conoscenza e di analisi: attualmente non si dispone di una conoscenza sistematica di caratteri dell'offerta, quali: l'estensione della rete, l'ammontare di autobus · chilometri, il numero di corse, l'ammontare di ore lavorate e di ore retribuite al personale viaggiante, il numero di autobus impiegati, le sovrapposizioni di servizi con divieto di carico, i livelli di integrazione dei servizi all'interno delle singole gestioni e tra gestioni diverse, i livelli di integrazione tra servizi automobilistici e ferroviari. In particolare, le dette informazioni non sono disponibili ai necessari livelli di

aggregazione². La carenza di conoscenza sistematica di caratteri dell'offerta rende difficile quando non addirittura impossibile, la costruzione di indicatori significativi per confronti tra diverse realtà territoriali ed aziendali;

b) obiettivi di indirizzo e di programmazione: per quanto evidenziato sub a) non è possibile valutare gli effetti di trasformazioni decise ad una qualsiasi scala. Per contro, si pensi, per fare un esempio, all'importanza della valutazione degli effetti di decisioni in ordine a trasformazioni volte ad ottenere una maggiore integrazione tra servizi stradali e ferroviari;

c) obiettivi di intervento finanziario: una distribuzione delle risorse che sia finalizzata, oltre che al perseguimento degli obiettivi generali di una politica regionale in ordine ai trasporti pubblici su strada, anche alla soluzione dei problemi emergenti nelle specifiche realtà territoriali, deve essere supportata da un sistema informativo complesso, di cui quello qui trattato costituisce una parte. Il sistema informativo, di cui qui si tratta, deve, quindi, essere progettato con la necessaria elasticità, prevedendo le opportune relazioni con il sistema informativo relativo alla gestione aziendale e con quello relativo alla domanda di servizi.

Il progetto per la predisposizione di un sistema informativo sull'offerta dei servizi di trasporto può articolarsi secondo le seguenti fasi:

a) analisi della rete regionale: individuazione delle caratteristiche del percorso (altimetria, tortuosità ecc.), dei vincoli (di portata, di ingombro ecc.), delle fermate significative per il frazionamento tariffario e per gli orari dei servizi; definizione della distanza da fermata a fermata, codifica delle fermate;

b) caricamento delle informazioni di sub a) su supporti idonei per l'elaborazione automatica e restituzione, in opportuna forma grafica e tabellare, della rete di servizio regionale e delle fermate;

c) definizione delle informazioni che dovranno costituire l'input di base del sistema informativo, come, per fare qualche esempio:

c₁) fermate di partenza e di arrivo di ciascuna corsa, distinguendo le percorrenze in: servizio e fuori servizio;

c₂) orari di passaggio di ciascuna corsa alle fermate di cui sub c₁);

² Per fare un esempio, non si dispone di informazioni in ordine ai livelli di servizio distribuiti stagionalmente (o secondo altra unità temporale) oppure secondo percorsi significativi ecc.

c₃) periodicità di ciascuna corsa (feriale, festiva, giornaliera, stagionale ecc.);

c₄) imprese che effettuano le corse;

c₅) eventuali corse bis;

c₆) numero di posti normalmente offerti per ciascuna corsa;

c₇) caratteristiche specifiche di ciascuna corsa (per operai, per studenti ecc.);

c₈) utilizzazione del personale;

c₉) per i servizi ferroviari, indicazione della categoria (rapido, espresso, locale);

c₁₀) eventuali divieti di carico;

d) analisi dei sistemi informativi, in ordine all'offerta di servizi che sono stati adottati dalle imprese di trasporto, al fine di definire procedure, per la raccolta e l'aggiornamento delle informazioni, che siano compatibili con l'organizzazione interna delle stesse imprese;

e) definizione dei documenti e delle procedure per la raccolta e l'aggiornamento delle informazioni, stampa di tali documenti e delle istruzioni per la compilazione, trasmissione di tali documenti e di tali istruzioni alle imprese di trasporto per la compilazione dei detti documenti;

f) perforazione e caricamento delle informazioni di cui sub e) su supporti idonei per l'elaborazione automatica;

g) definizione dei programmi per il controllo di congruità, stampa degli archivi relativi a ciascuna impresa di trasporto ed invio alle stesse imprese per il controllo, la correzione e l'approvazione finale.

In parallelo alle fasi sopra elencate, devono essere sviluppate le seguenti altre fasi:

a) predisposizione delle specifiche per la stesura dei programmi di elaborazione;

b) stesura dei programmi e loro testaggio. In particolare, occorre stendere i seguenti programmi:

b₁) programma per l'analisi generale della struttura dei servizi, a diverse scale territoriali (estensione della rete, vetture · chilometri, autobus utilizzati, ore lavorate ed ore retribuite per il personale viaggiante, divieti di carico ecc.);

b₂) programma per l'analisi sia dell'integrazione interna dei servizi sia dell'integrazione con i servizi ferroviari. Il programma dovrà consentire:

b₂₁) l'analisi delle coincidenze per ciascun nodo;

b₂₂) l'analisi delle coincidenze su ciascun itinerario;

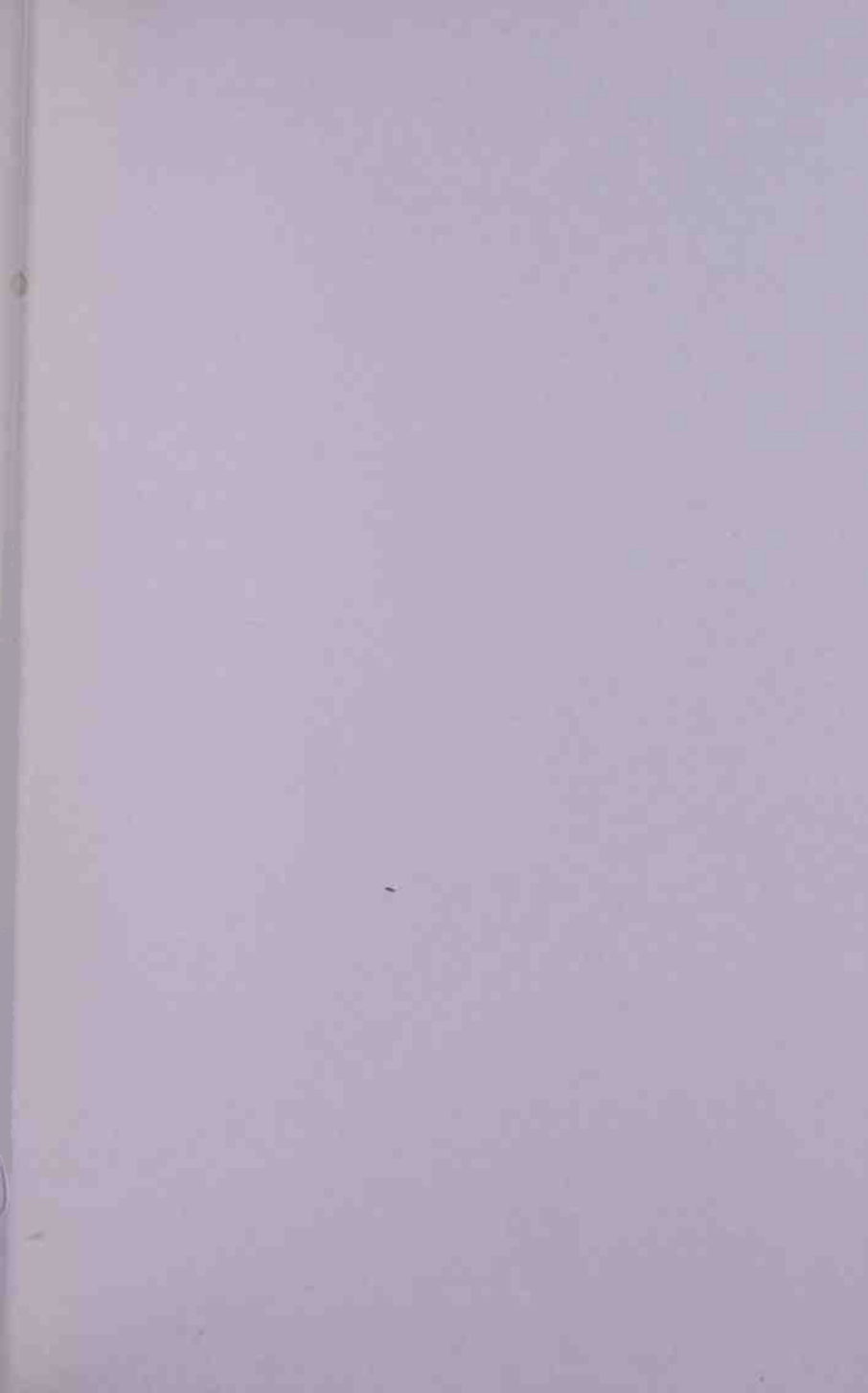
b₂₃) la valutazione dei miglioramenti conseguibili ipotizzando variazioni di servizi;

b₃) programma per la stampa, su normali tabulati meccanografici, di un primo orario generale regionale, ad uso interno degli uffici;

c) caricamento delle variazioni stagionali di orario, controllo e stampa degli archivi;

d) elaborazione e stampa dei dati.

FINITO DI STAMPARE NEL GENNAIO DEL MCMLXXX
NELLO STABILIMENTO « ARTE TIPOGRAFICA DI A. R. »
VIA S. BIAGIO DEI LIBRAI - NAPOLI



Questo è uno degli studi condotti per la formazione del piano regionale dei trasporti della Regione Piemonte.

Esso analizza le condizioni in cui versa il sistema dei trasporti pubblici su strada e fornisce gli elementi per consentire alla Regione di assumere le necessarie decisioni.

La situazione in cui versano le imprese di trasporto è nota:

- a. lo squilibrio del rapporto tra ricavi e costi ha assunto dimensioni patologiche;
- b. la velocità, secondo cui tale squilibrio si approfondisce, aumentata ininterrottamente.

Questa situazione ha richiesto una mobilitazione, elevata e crescente, di risorse pubbliche; tanto che la presenza delle imprese sul mercato del trasporto è possibile solo per l'impegno finanziario, elevato e crescente, dell'operatore pubblico.

Occorre cambiare, e profondamente, il sistema dei trasporti pubblici su strada.

Cambiare profondamente il sistema dei trasporti pubblici su strada significa cambiare il comportamento degli operatori tutti del sistema:

- a. il comportamento della Regione;
- b. il comportamento delle imprese di trasporto;
- c. il comportamento degli utenti del sistema di trasporto.

Inoltre, cambiare il sistema dei trasporti pubblici su strada significa chiamare in giuoco altri soggetti (i Compensori e le Autorità di gestione).

Da tutto quanto precede nasce la proposta complessiva dello studio, della quale si enunciano alcuni caposaldi.

- A. Riforma della contribuzione regionale: per renderla equa e tempestiva; per relazionarla ad elementi chiari, certi e trasparenti; per finalizzarla agli obiettivi di trasformazione del sistema dei trasporti pubblici su strada; per definire modi e forme dell'intervento dei Compensori e delle Autorità di gestione.
- B. Riforma del sistema tariffario: per garantire un sistema di prezzi unitario; per consentire che gli adeguamenti dei livelli tariffari possano determinare un aumento dei ricavi complessivi, incidendo quanto meno possibile sugli utenti che usano in modo continuativo i servizi; per disporre di un sistema tariffario più flessibile e manovrabile; per disporre di un sistema tariffario che faccia diventare anche l'utente soggetto attivo del sistema stesso; per disporre di un sistema tariffario che consenta ai nuovi soggetti (Compensori ed Autorità di gestione) di collocare proprie scelte tariffarie accanto a quelle regionali; per permettere la gestione ed il controllo del sistema di tariffe scontate.
- C. Bilanci tipo: per avanzare nella direzione dell'uniformità, della leggibilità, dell'accertabilità dei bilanci delle imprese di trasporto.