

# Rapporto di minoranza

numero	data	Dipartimento
	11 novembre 2014	TERRITORIO
Concerne		

**della Commissione della gestione e delle finanze  
sull'iniziativa parlamentare 19 dicembre 2013 presentata nella forma  
generica da Michele Guerra, Amanda Rückert e cofirmatari per il gruppo  
Lega dei Ticinesi per la gratuità dei trasporti pubblici fino al  
compimento dei diciotto anni**

## INDICE

1. RICHIESTE DELL'INIZIATIVA .....	1
2. I TEMI DELLA DISCUSSIONE COMMISSIONALE.....	2
3. SITUAZIONE DELLA VIABILITÀ TICINESE .....	2
4. EFFICACIA DELLA MISURA PROPOSTA.....	3
5. GRATUITÀ DEL TRASPORTO: DUE CASI ESEMPLARI .....	4
6. STIMA DEI COSTI PER LA MISURA IN ESAME .....	6
7. CONCLUSIONI.....	7



## 1. RICHIESTE DELL'INIZIATIVA

L'iniziativa parlamentare generica del 19 dicembre 2013, presentata da Michele Guerra e cofirmatari per il Gruppo della Lega dei Ticinesi, chiede la gratuità dei trasporti pubblici per i giovani fino al compimento dei diciotto anni. Ed è l'ultimo di una serie di atti parlamentari che a vario titolo e con differenti modalità chiedevano di introdurre l'esenzione dal pagamento dei trasporti pubblici per categorie specifiche di utenti, normalmente anziani e/o giovani, segno che questo tema viene considerato importante da deputati di vari schieramenti. Finora tutte le iniziative simili sono state respinte dal parlamento, sostanzialmente con motivazioni di carattere finanziario ma anche a seguito di dubbi sulla reale efficacia di misure di questo tipo.

Per quel che attiene all'atto parlamentare in esame, gli stessi promotori sottolineano che esso è "volutamente generico", rimandando allo stesso Gran Consiglio per una maggiore definizione delle modalità di attuazione dell'iniziativa parlamentare generica. È possibile quindi accogliere l'atto in maniera flessibile, rispettandone gli intenti ma adattandolo alle

preoccupazioni e alle limitazioni oltre che al contesto finanziario attuale. Ed è in questa direzione che il presente rapporto si muoverà.

Al di là della voluta indeterminatezza della richiesta, emerge comunque con chiarezza il punto centrale della proposta legislativa: la gratuità per i giovani fino a 18 anni, come misura di sensibilizzazione all'uso del trasporto pubblico e per compensare, nelle intenzioni degli iniziativaisti, gli svantaggi derivanti a determinati utenti dal non disporre di patente di guida. L'iniziativa estende il beneficio della gratuità fino ai ventitreenni che per vari motivi non dispongono ancora di una patente di guida.

Gli iniziativaisti allegano inoltre al testo dell'atto parlamentare anche una lista di città e località in cui una misura analoga è stata già presa.

## **2. I TEMI DELLA DISCUSSIONE COMMISSIONALE**

Per sommi capi la discussione commissionale ha evidenziato i seguenti temi. Tra i motivi di chi sostiene l'iniziativa spiccano la volontà di sensibilizzare al trasporto pubblico una categoria di potenziali utenti (i giovani) le cui abitudini di mobilità avranno un'incidenza cruciale nello sviluppo della mobilità generale nei prossimi anni. I favorevoli hanno anche sottolineato come, da parte del Consiglio di Stato, non sia stata presentata alcuna stima convincente dei costi dell'iniziativa (come vedremo anche in questo rapporto). Infine, si sono portati esempi in cui l'utilizzo della leva tariffale è già oggi al centro delle politiche di promozione del trasporto pubblico qui o altrove.

I contrari hanno messo in dubbio, dal canto loro, l'efficacia di una misura quale quella proposta dall'iniziativa parlamentare generica, per l'incentivazione del trasporto pubblico; hanno inoltre - e principalmente - fatto leva sulla questione finanziaria, ossia i costi che l'iniziativa comporterebbe e su qualche generica difficoltà di applicazione della medesima.

## **3. SITUAZIONE DELLA VIABILITÀ TICINESE**

La discussione sull'atto parlamentare di Michele Guerra e cofirmatari non può prescindere dal difficilissimo contesto della mobilità cantonale. In questa sede non si farà una dissertazione esaustiva di questo problema, d'altro canto ben conosciuto per esperienza diretta dai colleghi deputati e, soprattutto, dal cittadino ticinese. È lecito dire, usando una iperbole che purtroppo ha ben poco di iperbolico, che metà cantone si blocca una paio di volte al giorno. I principali assi stradali del Ticino centrale e meridionale sono sollecitati al di sopra della propria capacità. Qualsiasi incidente minore, o perfino condizioni meteorologiche blandamente sfavorevoli, sono sufficienti per provocare intasamenti, blocchi, paralisi. Il tutto con un costo enorme in termini economici, per le ore perse da lavoratori e operatori economici e con le comprensibili e negative ricadute su settori cruciali della nostra economia come il turismo. Per non parlare della qualità di vita...

Il problema è ormai riconosciuto da tutti (o quasi). Così come tutti, o quasi, riconoscono – anche se a volte *oborto collo* – che la praticabilità di soluzioni infrastrutturali è ormai minima, sia per motivi finanziari, sia per motivi di politica federale, sia per oggettivi limiti del territorio. E anche nei pochissimi casi in cui le soluzioni infrastrutturali sono previste, i tempi di attuazione sono lunghissimi. Per essere espliciti, attualmente non sono immaginabili grossi interventi "risolutivi" in termini di nuove strade, che impieghino meno di

vent'anni per diventare realtà, come ha riconosciuto lo stesso Consigliere di Stato Claudio Zali nel corso di una trasmissione televisiva in presenza del sottoscritto relatore<sup>1</sup>.

La "soluzione", o perlomeno la mitigazione del problema, non verrà quindi da un aumento delle strade ma da cambiamenti nelle abitudini di mobilità. Lo sviluppo di un atteggiamento dell'utenza sempre più positivo verso il trasporto pubblico e l'aumento dell'offerta e della qualità di questo sono due elementi imprescindibili di tale soluzione.

Da questo punto di vista, quindi, è interesse comune di tutti in Ticino attualmente che la mobilità... cambi strada. Qualsiasi strumento che servisse ad andare in questa direzione in modo spedito ed efficace va quindi implementato senza esitazioni. E, questione di non secondaria importanza, nella valutazione dei costi delle misure proposte, vanno internalizzati i costi che oggi sono esternalizzati. Ad esempio: le ore di ritardo perse per l'economia sono costi esternalizzati dal sistema dei trasporti che vanno "contabilizzati" nell'ambito di ogni valutazione di costo. Non si può quindi limitarsi ai costi evidenti di una misura, ma occorre considerare con attenzione i costi invisibili che quella misura permette di evitare o mitigare. Ed è esattamente il caso della misura in oggetto.

#### **4. EFFICACIA DELLA MISURA PROPOSTA**

La questione è se la gratuità del trasporto pubblico per determinate categorie di utenti sia una misura utile di fronte all'obiettivo condiviso delle modifiche delle abitudini di mobilità.

Va detto in premessa che nessuna misura da sola può "risolvere" il problema della mobilità, come illustriamo nel capitolo successivo. Questa misura può contribuire a mitigare i problemi, di concerto con altre misure che devono essere prese, sono allo studio, o sono già state attuate. Lungi dalle intenzioni dei firmatari di questo rapporto l'idea che, in sé e per sé, la gratuità del trasporto pubblico per i giovani fino a 18 anni possa avere risultati miracolosi. Tuttavia essa può avere conseguenze positive sia in termini concreti sia in termini di sensibilizzazione a medio-lungo termine. E tutto ciò a un costo accettabile e sostenibile.

In questo ambito le teorie di scelta modale (ossia la spiegazione del perché un utente sceglie un modo di trasporto piuttosto che un altro) ci vengono in aiuto. La distinzione può essere fatta tra un approccio "razionalista", uno "psicologico" e uno "socio-geografico". Questi tre approcci sono stati integrati in alcuni modelli, uno dei quali proposto da Kaufman nel 2002<sup>2</sup>. Secondo Kaufmann la scelta dipende da fattori diversi che concorrono a decidere se un determinato viaggio viene effettuato con il trasporto pubblico oppure no. Tali fattori possono essere raccolti in tre categorie accesso, capacità personali, appropriazione.

Con "accesso" si identifica la maggiore o minore facilità con cui le soluzioni di trasporto pubblico sono a disposizione (frequenza e densità delle linee, distribuzione geografica, ecc.); l'espressione "capacità personali" (in inglese: "skills") definisce le conoscenze e la competenza dell'utenza nel districarsi tra le differenti offerte ma anche la semplicità d'uso e la chiarezza delle stesse (basterebbe pensare alle difficoltà di molti anziani, e non solo, con i distributori elettronici di biglietti); infine "appropriazione" definisce fattori psicologici e personali quali i valori (es: l'utente è sensibile al tema dell'ambiente, ecc.), la psicologia

---

<sup>1</sup> "Falò", RSI, 6 febbraio 2014.

<sup>2</sup> Kaufmann, V. (2002) "Temps et pratiques modales. Le plus court est-il le mieux?", Recherche Transport Sécurité, Elsevier, Paris, 75, pp. 131-143.

(es: l'utente favorisce soluzioni individuali perché si trova a disagio su mezzi affollati, ecc.), la sensibilizzazione delle persone, ecc.

Quest'ultimo ambito, ossia quello dell'appropriazione, può essere più facilmente modificato tramite iniziative di sensibilizzazione, comunicazione e, appunto, facilitazione tariffaria.

## 5. GRATUITÀ DEL TRASPORTO: DUE CASI ESEMPLARI

Due casi esemplari permettono di affrontare due temi interessanti. Il primo fornisce una indicazione importante in merito alla relazione tra gratuità e aumento della domanda. Il secondo mette in relazione la gratuità dell'offerta con la modifica di abitudini e atteggiamenti in un pubblico simile a quello che sarebbe toccato dall'atto parlamentare in oggetto.

L'aumento dell'utenza come conseguenza della gratuità del trasporto non è nelle intenzioni degli iniziattivisti. Esso è inoltre paventato dai contrari ed è oggetto di una, peraltro piuttosto fantasiosa, ipotesi di aumento di costi presente nella lettera del governo di cui parliamo più estesamente sotto<sup>3</sup>. Tuttavia un piccolo aumento dell'utenza potrebbe essere una spia della modifica di un atteggiamento in senso positivo. È il caso della città estone di Tallin che ha introdotto il "fare free public transport" (FFPT "trasporto pubblico senza titolo" ossia gratuito) e che ha visto aumentare dell'1.2% l'utenza.

In modo significativo il rapporto di impatto<sup>4</sup> della misura inizia con le seguenti parole: «*Le città di tutto il mondo sono alla ricerca di nuove politiche per convincere i viaggiatori a passare dall'automobile al trasporto pubblico. Politiche incentrate sulla riduzione delle tariffe di trasporto pubblico hanno lo scopo di migliorare l'inclusione sociale e innescare un trasferimento modale*»<sup>5</sup>.

Il caso di Tallinn è un esperimento nel mondo reale su larga scala che offre un'opportunità unica per studiare l'impatto delle politiche FFPT. Come detto i risultati indicano che la misura FFPT ha comportato un aumento di 1.2% della domanda dei passeggeri, cui si somma il restante incremento attribuito all'estensione della rete di trasporto pubblico, all'introduzione di corsie preferenziali e all'aumento della frequenza del servizio (confermando quindi il modello Kaufmann di cui sopra). Il rapporto aggiunge un'altra riflessione importante: «*La valutazione delle politiche evidence-based (cioè basata sulle prove e non sulle stime) è strumentale nel sostenere i responsabili politici e facilitare la progettazione di strategie di prezzo di trasporto pubblico*»<sup>6</sup>.

È dunque prevedibile che la gratuità per un segmento dell'utenza (come proposto nell'iniziativa parlamentare generica in esame) porti a un aumento di dimensioni perfettamente gestibili nell'immediato, rendendo poco plausibili gli scenari di aumenti molto forti (+20-30%) presenti nella lettera del Consiglio di Stato in base ai quali occorrerebbe aumentare in modo forte l'offerta, con costi elevati.

---

<sup>3</sup> Lettera del Consiglio di Stato, 26 agosto 2014.

<sup>4</sup> Oded Cats, Centre for Transport Studies, Department of Transport Science, Royal Institute of Technology (KTH), Paper submitted for presentation at the 93rd Annual Meeting of the Transportation Research Board, Washington, D.C., January 2014 and publication in the Transportation Research Record, Journal of the Transportation Research Board (<http://www.tallinn.ee/eng/tasutauhistransport/g13168s70247cats@kth.se>).

<sup>5</sup> *Ibidem*.

<sup>6</sup> *Ibidem*.

Il secondo caso è particolarmente significativo perché contiene similitudini suggestive con la proposta in esame. Esso riguarda la città di Bruxelles e ha preso avvio nell'anno accademico 2003-2004 per gli studenti universitari fiamminghi. In questo caso l'offerta riguardava solo i vettori di trasporto pubblici (tram, autobus e metropolitana) gestiti dall'azienda dei trasporti pubblici di Bruxelles (STIB). Le linee di trasporto pubblico della STIB coprono l'intera Regione di Bruxelles Capitale, con una popolazione di 1'138'000 abitanti circa. Per poter beneficiare della misura gli studenti devono avere meno di 25 anni (tranne che per gli studenti di medicina) e devono essere immatricolati per una laurea di primo livello. L'iniziativa si deve al governo fiammingo ("Vlaamse Gemeenschapscommissie"). Il "Brusselsfonds" del governo fiammingo ha investito 1.2 milioni di euro nel progetto.

All'inizio dell'anno accademico 2003-2004, è stata chiesta agli studenti una tassa amministrativa di 10€. L'anno accademico successivo questa tassa è stata portata a 25€. Durante il primo anno più di 8.000 studenti hanno richiesto i biglietti per il trasporto pubblico "gratuito". Il secondo anno 5.100 hanno aggiuntivamente richiesto la carta. Il terzo anno la tassa amministrativa di 25€ è stata confermata ma gli studenti potevano richiederne il rimborso immediato, con conseguenze sul tasso di iscrizione che è infatti cresciuto ulteriormente.

L'obiettivo principale è quello di aiutare gli studenti di lingua olandese a "scoprire" la loro capitale, promuovendone la mobilità. Altri obiettivi sono la promozione di abbonamenti presso istituti di lingua olandese di Bruxelles, stimolando gli studenti a partecipare a varie attività a Bruxelles, convincere gli studenti fiamminghi a trasferirsi a Bruxelles e migliorare l'immagine della città tra gli studenti e, successivamente, l'intera popolazione fiamminga. La misura mira inoltre a contribuire ad una mobilità sostenibile per migliorare l'immagine del trasporto pubblico, per fidelizzare l'utenza e garantire l'accesso alla mobilità.

Poiché l'introduzione del trasporto pubblico "gratuito" è di solito combinata con cambiamenti nell'offerta e / o con una evoluzione della domanda, esiste un ampio dibattito anche in Belgio circa l'impatto reale della misura tariffale. Il problema è quello di valutare l'effetto di uso "gratuito" di trasporto pubblico sul comportamento di viaggio indipendentemente da altri cambiamenti concomitanti.

L'introduzione della misura a Bruxelles fornisce appunto una situazione in cui un gruppo beneficia della misura e un gruppo simile nella stessa zona (studenti di lingua francese) non lo fa. Il prezzo del trasporto pubblico è infatti l'unica differenza nella prestazione di trasporto tra i due gruppi. Utilizzando questa situazione "laboratorio", è stato possibile analizzare come questo accesso gratuito provochi cambiamenti nel comportamento di mobilità degli studenti.

Lo studio mette in evidenza che i comportamenti degli studenti non sono omogenei e alcune categorie di studenti sono più propense a modificare i propri comportamenti in conseguenza della gratuità. Un'interessante osservazione è che gli studenti beneficiari che non erano abituati a viaggiare regolarmente con la rete di trasporto pubblico di Bruxelles prima della misura hanno riferito di viaggiare con maggiore regolarità con i mezzi pubblici dopo l'introduzione della misura. Questo potrebbe significare che un più facile accesso finanziario al trasporto pubblico contribuisce a modificare i comportamenti, e forse anche l'atteggiamento verso questa modalità di trasporto. In questi casi, il trasporto pubblico gratuito sembra quindi di ampliare il ventaglio di opzioni di trasporto per gli utenti che ne sono beneficiari.

L'analisi costi-benefici contenuta nello studio dimostra che il progetto di trasporto pubblico "gratis" è una misura vantaggiosa, non solo per gli studenti che ne sono i diretti beneficiari,

ma anche per l'intera società. I benefici generati dal progetto superano i costi. Vi è un guadagno, insomma, per la società nel suo complesso. Questo beneficio è principalmente il risultato del trasferimento modale incoraggiato dall'uso dell'auto verso il trasporto pubblico, che porta ad una significativa riduzione di incidenti, rumore, inquinamento e congestione dei costi esterni.

Per quanto riguarda la generalizzabilità dei risultati, si prevede che la misura avrebbe un impatto maggiore sul gruppo di studenti di lingua francese (che già hanno un maggiore uso del mezzo – considerato che gli studenti francesi vivono prevalentemente già a Bruxelles, mentre i fiamminghi vengono prevalentemente dalla provincia). Il che farebbe supporre che, nel caso del Ticino, gli studenti dei centri urbani modificherebbero più facilmente le proprie abitudini in senso maggiormente favorevole al trasporto pubblico rispetto a quelli dei centri periferici. Il che permetterebbe alla misura di agire proprio laddove i problemi di traffico sono più intensi.

In ultimo luogo lo studio sottolinea come gli studenti siano una fascia di popolazione particolarmente interessante per questo tipo di misura. Spesso hanno un budget limitato, il che implica che la loro responsività alla variabile "tariffe" è più alta. La disponibilità di automobili è bassa in questo gruppo con una quota elevata di trasporto pubblico viaggiatori "obbligati"<sup>7</sup>. Tutte caratteristiche che li rendono un gruppo target particolarmente indicato per misure di gratuità del trasporto.

## **6. STIMA DEI COSTI PER LA MISURA IN ESAME**

Dunque le esperienze accumulate anche solo a livello europeo mostrano che, pur non essendo la panacea per tutti i mali, l'introduzione di misure tariffali mirate alla gratuità del trasporto pubblico (secondo modelli che vanno dalla gratuità tout court, al modello del terzo pagante) servono ad aumentare l'appropriazione del trasporto pubblico da parte dell'utenza, ad aumentare in maniera variabile ma sensibile l'uso del trasporto pubblico e a fidelizzare i viaggiatori. E che tutto ciò funziona in modo particolarmente forte nel caso degli studenti (caso Bruxelles).

Resta dunque da capire quanto costerebbe la misura in sé. Da questo punto di vista le spiegazioni date dal Consiglio di Stato nella sua lettera del 26 agosto 2014 sono poco convincenti.

In generale si nota che il Consiglio di Stato si basa su stime piuttosto che su dati empirici. E che in alcuni ambiti mancano le conoscenze: il Consiglio di Stato ammette ad esempio di non conoscere le abitudini di viaggio dei giovani. Nella risposta 2 prevede ad esempio un aumento di offerta che non appare basato su nessuna esperienza empirica svolta altrove (cosa che è invece facilmente reperibile tramite studi quali quelli citati in questo rapporto).

Nella risposta del Consiglio di Stato<sup>8</sup> sulla questione dei mancati introiti notiamo gli elementi di debolezza seguenti:

1. I dati anagrafici degli utenti sono ricostruibili solo per utenti annuali.

---

<sup>7</sup> Impact and assessment of "Free" Public Transport measures: lessons from the case study of Brussels Cathy Macharis, Astrid De Witte, Thérèse Steenberghen, Stefaan Van de Walle, Pierre Lannoy, Céline Polain. Vrije universiteit Brussel Brussels, Katholieke Universiteit Leuven, Belgium.

<sup>8</sup> Lettera del Consiglio di Stato, 26 agosto 2014.

2. Il costo per utenti mensili, settimanali, biglietti singoli o multi-carte sono quindi frutto di stime.
3. La stima è basata su dati "vecchi".
4. Nella stima si è applicata la medesima percentuale di abbonamenti giovani annui sul totale degli abbonamenti annui anche per i titoli di trasporto mensili e settimanali, una metodologia quanto meno discutibile.
5. Per quanto attiene alla stima delle conseguenze per i titoli singoli si sono fatte ipotesi, completamente prive di basi empiriche, ad esempio:
  - a. l'80% dei giovani sceglierebbe abbonamenti invece che biglietti singoli (su che base?)
  - b. introiti da vendita di abbonamenti giovani sono il 75% del totale
  - c. siccome gli abbonamenti per 6-18enni sarebbero il 75% del totale, e i mancati introiti sarebbe stimati in 7.5 milioni di franchi ne consegue che la quota di titoli singoli starebbe a 2.5 milioni di franchi (un ragionamento un "circolare").

Nella risposta alla domanda 2: "quanto spenderemmo in più in caso di aumento dell'utilizzo del trasporto pubblico?" il Consiglio di Stato risponde: «*L'aumento dell'affluenza sui mezzi pubblici determina [...] un maggior costo derivante dalla necessità di offrire più corse e quindi impiegare più veicoli e personale, in particolare nelle ore di punta in cui le capacità dei mezzi sono esaurite*». Questa frase della lettera non tiene in alcun conto le esperienze fatte nel resto del mondo. L'aumento dell'utenza va da casi come quello di Tallin (+1.2%) a casi come quello di Bruxelles (oltre il 45% tra gli studenti fiamminghi). Evidentemente non è possibile fare alcuna stima seria, se non procedendo con uno studio "in vivo". Inoltre in risposta a questa domanda il Consiglio di Stato ammette, con un'onestà che i sottoscritti accolgono con soddisfazione, di non conoscere le abitudini di trasporto dei giovani (cosa che stupisce un poco ma perlomeno permette di identificare un bisogno di conoscenza che potrebbe essere soddisfatto proprio nell'ambito della presente proposta).

Nonostante ciò nell'ambito della risposta 2 il Consiglio di Stato propone una ipotesi, anche qui con basi quanto meno traballanti, per cui si prevede un aumento del 20%-30% (sic!) dell'utenza tramite una inchiesta svolta tra FART e TPL e TILO. Come detto si sono ignorati gli studi e gli esempi con dati reali che erano desumibili da esperienze simili condotte in Europa e altrove. I maggiori costi derivati quindi da questa 'ipotesi' (13 milioni di franchi) sono da considerare del tutto inaffidabili e per così dire, in deficit probatorio.

L'elemento più interessante della risposta 3 riguarda il grado di occupazione media (21.8%) e l'ammissione che la copertura dei costi tramite introiti (titoli) richiederebbe un'occupazione dell'87%, ossia una occupazione nemmeno ipotizzabile al momento. Ne consegue che il governo sa benissimo che dal punto di vista contabile il trasporto pubblico "non si paga". A meno di non considerare i costi esternalizzati e i costi invisibili e di non introdurre, finalmente, nell'equazione la spesa ingente dello stato per finanziare il trasporto privato. Solo così è possibile avere una immagine "true to cost", ossia di costi reali. Da questo punto di vista la risposta del governo mette in evidenza una preoccupante mancanza di strumenti conoscitivi, che andrebbe senza remore colmata pena il basare le nostre politiche di trasporto e mobilità su "ipotesi" e "stime".

## 7. CONCLUSIONI

In conclusione i firmatari di questo rapporto propongono al Gran Consiglio di approvare l'iniziativa parlamentare generica.

Sottolineando come la valutazione dei costi proposta dal Consiglio di Stato risenta di un deficit di conoscenza e non si basi su dati empirici ma essenzialmente su valutazioni e stime la cui debolezza scientifica appare evidente anche a una analisi superficiale, il presente rapporto propone di attuare la misura per un periodo di prova di due anni, al fine di verificare in maniera scientificamente valida e reale la sua incidenza economica e la sua efficacia rispetto ai fini che essa si prefigge.

Inoltre, i firmatari del rapporto suggeriscono al Governo di utilizzare i proventi della tassazione dei parcheggi dei grandi attrattori a finanziamento di eventuali costi supplementari ingenerati per i due anni di prova dall'attuazione dell'iniziativa.

Propongono anche al Gran Consiglio e al Governo di utilizzare questo periodo per raccogliere dati reali sulle abitudini di trasporto dei giovani (il titolo di trasporto gratuito potrebbe essere fornito previa concessione di informazioni tramite questionario all'utenza, in modo tale da avere una messe di dati significativa come base per le scelte future).

Alla chiusura del periodo di prova si chiede al Governo di presentare un rapporto alla Commissione della gestione e delle finanze in merito ai risultati del test.

Per la minoranza della Commissione gestione e finanze:

Sergio Savoia, relatore  
Badasci - Bignasca A. -  
Caverzasio - Guerra