

adottare (che, come è noto, nel settore pubblico spesso può discostarsi da quella più efficiente) e quindi la linea CC dei costi. Avremmo quindi:

$$P_1 = f(x); \quad (1)$$

$$P_2 = f(y); \quad (2)$$

$$P_1 + P_2 = P_1 + f(z) \quad (3)$$

in cui x è un vettore di variabili che influenzano la domanda collettiva, y un vettore di variabili che influenzano la domanda privata, e z un vettore di variabili che influenzano l'offerta. Solo la (2) e la (3) sono simultanee, mentre la (1) può essere stimata con i minimi quadrati ordinari.

Anche se questo approccio è dettato dall'intento di svolgere una presentazione semplificata, esso ha aspetti di realismo se ci si richiama alla asimmetria delle informazioni spesso segnalata negli studi sul comportamento burocratico tra soggetti pubblici con poteri decisionali e soggetti esecutivi (*bureaux*). Questi ultimi sarebbero pertanto in grado di conoscere e sfruttare la disponibilità a pagare dei primi.

In effetti uno schema di determinazione e di «rivelazione» della domanda collettiva di trasporto urbano viene sostanzialmente esplicitato dalla legge n. 151 del 1981, istitutiva del Fondo Nazionale Trasporti, che ha per intento di evitare anche nel breve periodo la copertura delle perdite a piè di lista e di introdurre elementi di programmazione della spesa nel settore.

Negli ultimi anni in questo comparto sempre più importante è diventato il peso dello stato e delle regioni, per quanto riguarda sia la politica tariffaria che la copertura del *deficit*. Nel seguito tuttavia si supporrà, con una evidente ma probabilmente inevitabile semplificazione, che questi aspetti influenzino le scelte (nel senso di dar luogo ad una maggiore o minore facilità nel reperimento dei mezzi per finanziare la spesa nel settore), ma non intacchino il carattere locale (comunale) del soggetto che effettua la domanda per le economie esterne del trasporto collettivo urbano.