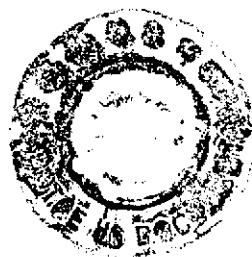


11033



Development Planning Centre
Via Piemonte, 39 Tel.: 471547-482985
00187 Rome - Italy

TRANSPLAN
Transport Development + Planning

PROJET D'ETUDE
POUR UN PROGRAMME PRELIMINAIRE
DE DEVELOPPEMENT INTEGRE
DES TRANSPORTS
DANS LES PAYS DE L'O.E.R.S.

Rome, décembre 1970

TABLE DES MATIERES

1. L'organisation de la recherche, 1
 - 1.2 L'analyse de la situation actuelle, 2
 - 1.3 La construction d'un modèle théorique de développement du système actuel des transports, 11
2. Plan du travail, 16
3. Analyse détaillée des coûts généraux, 17
4. Temps de travail, 20
5. Curricula vitae des experts, 21

1. L'organisation de la recherche

Tracer les lignes générales d'une étude pour un programme préliminaire de développement signifie, de façon très synthétique, se rendre compte avant tout de la situation actuelle, aussi bien du point de vue quantitatif - en faisant ressortir la consistance des Infrastructures, des moyens de locomotion, des entreprises opérant dans ce secteur etc. - que du point de vue qualitatif - en examinant de façon critique la problématique qui s'est développée durant ces dernières années, les initiatives entreprises, et les méthodes adoptées dans ce secteur.

Cette première phase de la recherche étant traitée à fond, il faudra alors indiquer les principales lignes directrices de développement du système actuellement en fonction, en élaborant tout d'abord un modèle théorique d'après les bases acquises dans les pays les plus à l'avant-garde, et en évaluant ensuite la capacité d'adaptation aux exigences particulières des zones en question en tenant compte des tentatives analogues faites dans d'autres pays du Tiers Monde.

Aussi bien dans l'élaboration du modèle que durant la période d'adaptation, il faudra tenir compte naturellement de toutes les recherches effectuées ou du moins des politiques adoptées dans le secteur productif et en matière d'investissements sociaux par suite de la situation politique et territoriale qui est en train de se stabiliser dans tout le continent africain.

2. L'analyse de la situation actuelle

Le secteur des transports est sans aucun doute un secteur extrêmement complexe, non seulement à cause de la variété des moyens et de la façon dont on en exerce les activités, mais aussi à cause des nombreuses connexions qui le lient à tous les autres secteurs de la vie économique et sociale d'un pays dont il en est très souvent l'expression la plus efficace et la plus immédiate.

Chaque système de transport existant dans les quatre états membres de l'O.E.R.S. présente naturellement un degré de développement et de pénétration très modeste par rapport aux systèmes des pays plus riches, mais son étude n'en est pas pour cela plus réalisable ou plus simplement définissable. C'est en effet un système complet, même s'il est très simplifié dans sa structure et fonctionnellement insuffisant; en outre il repose encore sur un "Background" territorial et culturel original si différent qu'il se présente indubitablement comme un système encore plus complexe et plus difficile à étudier.

Même pour les pays de l'O.E.R.S. il apparaît donc opportun et justifié de baser l'étude de la situation actuelle des transports sur l'analyse de deux composantes fondamentales du secteur:

- les infrastructures routières et ponctuelles (consistance numérique, localisation, état, rendement etc.)
- la gestion et l'organisation des services de transport (consistance numérique des entreprises opérant dans le secteur, localisation des marchés, aspects techniques,

administratifs et financiers de la gestion etc.).

En plus de l'analyse de ces deux composantes il y a également celle qui concerne les flux du trafic et le parking des moyens de transport. Les premiers, divisés en flux de trafic nationaux et internationaux, annuels et saisonniers, expriment la demande d'infrastructure existant sur le "marché" là où la consistance de cette infrastructure représente l'offre. Le second, du moins pour ce qui est du transport des marchandises et des passagers, représente au contraire la base opérationnelle de la gestion et de l'organisation des services. Si l'on considère aussi les véhicules à usage privé et non commercial, il est la matrice première des flux de trafic qui pèsent sur les infrastructures.

En ce qui concerne l'analyse de tout ce qui vient d'être énoncé, le relevé de tous les types de transport (1) devra naturellement être fait séparément et sera par conséquent divisé de la façon suivante:

(1) Les éléments de ce relevé dépendront naturellement de la possibilité de trouver les sources statistiques existantes. D'éventuelles lacunes pourront cependant être comblées grâce aux jugements de valeur ou autres indicateurs plus ou moins approximatifs.

A - SERVICES DE RESEAU (dépendant directement de l'emploi du territoire)

I - Transports routiers

a) Infrastructures routières: localisation et consistance du réseau routier selon:

- le type de la route (sentiers, pistes, routes pour "campagnole" ou "jeeps", routes ouvertes aux poids lourds, routes accessibles à tout véhicule);
- La largeur de la chaussée et le type de pavage (terre friable, terre dure, différents types de macadam, asphalté ou béton);
- l'état de la route (exprimé en jugements approximatifs ou selon la fréquence de l'entretien);
- la durée d'utilisation (inutilisable pendant 3 ou 4 mois, pendant 1 ou 2 mois, utilisable pendant toute l'année sauf en cas de mauvais temps, utilisable en toutes saisons et à n'importe quel les conditions);
- la longueur en km et la densité par km² de surface territoriale, par habitant et par véhicule.

b) Trafic: importance des flux de trafic de véhicules automobiles et à traction animale, de chaque route, calculés par rapport à la période d'utilisation de celle-ci.

On calculera en particulier:

- le nombre des véhicules automobiles (moyennes annuelles ou journalières)
- le nombre de passagers (moyennes annuelles ou journalières)
- les tonnes de marchandises (analyse éventuelle de la technologie commerciale).

c) Gestion et organisation du service:

- entreprises et organisations opérant dans le secteur du transport public des marchandises et des passagers et leur situation financière;
- services d'autocars
- sociétés ou commissions d'Etats intéressées aux transports terrestres.

d) Parking pour véhicules en circulation

- nombre par type de véhicule;
- indices globaux de dotation et par type de véhicule
- état du parking pour véhicules commerciaux.

e) Les passages de frontière: organisation et trafics.

II - Transports ferroviaires

a) Infrastructures ferroviaires: localisation et consistance du réseau ferroviaire selon:

- le type de traction;

- nombre des passagers débarqués et embarqués dans les différents ports;
- quantité et type des marchandises débarquées et embarquées dans les différents ports (analyse éventuelle des origines effectives, des destinations des marchandises et des connexions existant avec les transports routiers et ferroviaires).

d) Gestion et organisation du service:

- Compagnies de navigation ou autres entreprises opérant dans le secteur;
- conditions tarifaires;
- réglementation du travail portuaire;
- sociétés ou commissions d'Etats intéressées aux transports fluviaux.

e) Flotte existante et son rendement par bateau, jauge et force motrice.

B - SERVICES PONCTUELS (très importants dans les rapports internationaux)

I - Transports maritimes:

a) Infrastructures: les ports

- nombre et type
- facilité d'accès

- profondeur maximale de la rade et sa position par rapport aux vents et aux courants;
- longueur de quais et leur état;
- type d'équipements pour l'accostage et pour le chargement et le déchargement des marchandises;
- bassins de réparation, entretien et carénage;
- chantiers navals;
- grandeur des magasins et des aires de dépôt;
- autres caractéristiques particulières.

b) Trafic:

- de cabotage (nombre et jauge des bateaux; passagers et marchandises, destinations et provenances);
- international (nombre, jauge et nationalité des bateaux, passagers et marchandises, destinations et provenances);
- comparaisons avec d'autres ports du Golfe de Guinée;
- trafic routier et ferroviaire entre les ports et les arrière-pays.

c) Gestion et organisation des services:

- Compagnies de navigation et autres entreprises opérant dans le secteur;
- conditions tarifaires;
- services de dédouanement;

- réglementation du travail portuaire;
- services de navigation (analyse des destinations et des fréquences).

d) Flotte existante et son rendement par bateau, jauge et force motrice.

II - Transports aériens

a) Infrastructures: les aéroports:

- nombre et catégorie;
- caractéristiques techniques des pistes;
- bâtiments et équipements de service.

b) Trafic national et international:

- nombre des avions arrivés et partis par nationalité;
- nombre des passagers débarqués et embarqués;
- quantité et type des marchandises et de la poste chargées et déchargées.

c) Gestion et organisation du service:

- compagnies de navigation aérienne;
- services de ligne cargo et passagers (analyses des destinations et des fréquences).

d) Flotte aérienne des Compagnies de navigation aérienne nationales.

Le recueil des données maintenant énumérées pourra être effectué, pour chaque état membre de l'O. E. R. S., en relation à un temps d'un an (le dernier des relevés officiels) à un maximum de dix ans, y compris une année base précédant la déclaration d'indépendance de chaque Etat.

Enfin, pour compléter l'analyse de la situation actuelle, on peut faire le point sur les principaux indicateurs macroéconomiques du secteur, présents dans la comptabilité nationale des Etats membres, à savoir:

- le revenu produit
- les investissements
- l'emploi
- la dépense pour consommation privée

L'utilité d'une telle révélation consiste dans la possibilité de définir le rôle effectif que jouent les transports au sein de l'économie nationale, de sorte que leur position soit évidente par rapport aux plus importants paramètres qui caractérisent la productivité des quatre pays membres.

3. La construction d'un modèle théorique de développement du système actuel des transports.

L'examen de la situation actuelle et par conséquent la connaissance des tendances en vigueur dans le secteur constituent les pré

mises qui permettent d'évaluer les conséquences que pourront avoir certaines interventions sur l'amélioration du système, et de déterminer d'après ces bases quelles sont les possibilités de développement qui répondent réellement aux exigences du secteur même et qui peuvent s'insérer dans le contexte général des activités productives de la nouvelle communauté des Etats.

Comme on pouvait remarquer dans le paragraphe précédent, le problème se pose sous le double aspect d'une meilleure organisation des infrastructures et d'une meilleure gestion et organisation des services. Les deux aspects du problème sont tellement liés entre eux qu'il est impossible de les aborder séparément sans tomber dans l'erreur de proposer des interventions techniques d'une efficacité insuffisante au niveau du secteur.

L'ensemble des problématiques des services et des infrastructures relatives dépend cependant des choix faits au niveau de la planification territoriale, et c'est pourquoi il faut nécessairement se référer aux objectifs et interventions propres à ce type de planification qui se place par conséquent au-dessus de n'importe quel procédé spécifique, pour ce qui est de l'exposition des objectifs et des interventions dans le secteur des transports.

Dans le cas présent, il faudra supposer un certain aménagement du territoire, en examinant toutes les initiatives et les projets à peine exécutés, en cours ou prévus en matière de:

- localisations industrielles

- " des ressources naturelles
- " résidentielles
- " des services sociaux
- " touristiques

en approfondissant surtout dans quelle mesure de telles localisations peuvent être susceptibles de créer une demande de transport.

En insérant et en justifiant cette enquête dans le contexte d'une étude plus vaste de la nature du territoire et de ses caractéristiques, on pourra construire un tableau de référence générale dans lequel la politique des transports, dans ses différentes articulations fonctionnelles trouvera son juste emplacement sans jamais entrer en conflit avec les politiques établies pour les autres secteurs d'intervention.

On pourra perfectionner empiriquement ce tableau de référence, par degrés successifs d'adaptation réciproque durant lesquels le système des transports sera non seulement conditionné par la nature du territoire mais encore pourra à son tour la conditionner.

Un tel procédé aura pour résultat l'élaboration d'un modèle de redressement des infrastructures routières et ponctuelles d'après les objectifs suivants:

- les facilités et la conséquente augmentation de la mobilité de la population;
- la réduction des prix des entreprises de transport;

- la réduction des prix du transport industriel;
- l'augmentation des infrastructures spécifiques pour l'exploitation des ressources naturelles et comme soutien des activités interrégionales et internationales.

Une fois établi le modèle de redressement, des formes de gestion et organisation des services, de plus en plus modernes et efficaces, devront s'y adapter d'après les objectifs suivants:

- augmentation et adaptation technologique des moyens de transport;
- répartition du trafic entre les différents moyens de transport selon les principes de l'intégration fonctionnelle et en éliminant par conséquent toute forme de concurrence inutile et nuisible;
- recherche de nouveaux marchés et de nouvelles formes de collaboration commerciale;
- spécialisation des fonctions pour infrastructures du même type.

Il est évident cependant que, en suivant les temps et la méthodologie de la planification territoriale, même pour le secteur des transports les interventions nécessaires ne pourront être déterminées que pendant une période de temps très longue qui ne tiendra pas compte des restrictions imposées par la disponibilité de moyens financiers pour investissements à long terme.

A côté des hypothèses de disposition du territoire on élaborera alors des prévisions sur le revenu afin de faire une estimation

préliminaire sur les capitaux nécessaires pour satisfaire à la demande prévisible de transport. Ces premières estimations permettront de corriger les éventuelles conclusions des études d'aménagement du territoire et des prévisions de développement et de répartition des activités productives, qui seraient incompatibles avec l'équilibre entre l'intensité de la demande de transport dérivant de celles-ci, et les ressources qui pourront être probablement disponibles à bref ou à moyen terme en vue de l'installation des infrastructures de transport.

On établira ainsi un ordre de priorité des interventions nécessaires, non seulement pour faire face à l'insuffisance de disponibilités financières, mais aussi pour satisfaire certaines exigences de l'instantanéité qui caractérise une bonne partie des interventions dans le secteur des transports.

Enfin il nous faut faire une dernière considération: la demande de transport devra toujours être formée de deux composantes: une dérivant de l'évolution économique du pays et produite à l'intérieur de celui-ci (et par conséquent prévisible d'après des données relatives au programme national); l'autre par contre, provenant de l'extérieur du pays (mais qui utilise une partie de la capacité des infrastructures nationales), d'où la nécessité de faire des enquêtes et des études relatives aux économies des nations qui probablement contribueront à la demande de service des infrastructures du pays.

2. PLAN DU TRAVAIL

1. Inventaire des sources statistiques disponibles
2. Recherche d'autres sources - qu'elles soient officielles
ou non
3. Analyse de la situation actuelle:
 - infrastructures;
 - gestion et organisation;
 - traffic;
 - parking;
 - indicateurs macroéconomiques,
4. Interprétation critique des données obtenues
5. Etudes sur l'aménagement du territoire:
 - industries;
 - population;
 - ressources naturelles;
 - services sociaux;
 - tourisme.
6. Démarche d'un modèle de réorganisation des infrastructures
7. Schéma de réorganisation des services
8. Adaptation du modèle à la situation locale
9. Analyse des courants des échanges commerciaux et de la
demande de transports provenant de l'extérieur x
10. Analyse des ressources financières
11. Fixation des priorités et détermination des interventions
de programmation à court terme.

3. Analyse détaillée des coûts généraux

Les activités de recherche du projet comporteront un total de 53 mois/homme, à part un certain nombre de mois effectués par des chercheurs locaux qui seront mis à disposition par la contrepart.

Le coût total des activités prévues par le projet sera de

£. 90.000.000

correspondant à

F. C.F.A. 50.000.000

Ce coût devra être financé par l'OERS pour le montant de £. 25.000; le reste (£. 65.000.000) sera financé par le Gouvernement Italien.

Le détail des coûts paraît dans l'annexe ci-jointe.

TAB. 1 - DISTRIBUTION DES COÛTS GÉNÉRAUX

(000 de lires italiennes)

C o û t s	à la charge de l'OERS	à la charge du Gouvernement italien	T O T A L
a. Coût des experts	10.000	37.000	53.200
b. Coût des services non compris au point précédent	9.000	-	9.000
1. Loyer et équipement des bureaux	(5.000)	-	(5.000)
2. Automobile pour les voyages dans les pays OERS	(4.000)	-	(4.000)
c. Coût du séjour des experts	-	9.000	9.000
d. Coût des voyages (Rome - Dakar - Rome)	-	5.000	5.000
e. Coût des voyages dans les pays OERS	-	1.800	1.800
f. Coût de l'impression des rapports finals et des rapports intérimaires	-	4.000	4.000
g. Coût du fonctionnement des bureaux à Rome	-	8.000	8.000
<u>TOTAL GÉNÉRAL</u>	<u>25.000</u>	<u>85.000</u>	<u>90.000</u>

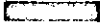
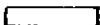
Tab. 2 - [^]DISTRIBUTION DES COÛTS DES EXPERTS

(000 de lires italiennes)

EXPERTS	QUALIFICATIONS	SUR PLACE			À ROME			TOTAL	
		N. de mois	Coût par mois	Coût total	N. de mois	Coût par mois	Coût total	N. de mois	Coût total
Archibugi	<i>Directeur de la recherche</i>	1	1.100	1.100	5	900	4.500	6	5.600
Morelli	Aménagement du territoire	1	900	900	5	700	3.500	6	4.400
Petriccione	Politique des transports	1	900	900	5	700	3.500	6	4.400
Iraci	Problèmes des transports dans les pays en voie de développement	2	900	1.800	3	700	2.100	5	3.900
Tonassini	analyse de coûts bénéficiés	3	700	2.100	3	550	1.650	6	3.750
La Saponara	Transports terrestres	2	700	1.400	3	550	1.650	5	3.050
Capriati	Transports maritimes et fluviaux	4	700	2.800	2	550	1.100	6	3.900
Pugliese	Problèmes d'élaboration statistique	4	700	2.800	3	550	1.650	7	4.450
Ilazziotta	Problèmes économiques du développement	3	700	2.100	3	550	1.650	6	3.750
Personnel sur place de relévation des données				16.000	-	-	-		16.000
T O T A L		21		31.900	32		21.300	53	53.200

4. TEMPS DE TRAVAIL

Experts	Qualifications	N. de voyages	homme mois			mois											
			sur place	à Rome	total	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
ARCHIBUGI	Directeur de la recherche	2	1	3	6	1-2		3-4		6-7	7-8		9-10	10-11		12	
MORELLI	Aménagement du territoire	3	1	5	6					6-7	7-8	8-9	9-10	10-11		12	
PETRICCIONE	Politique des transports	3	1	5	6					6-7	7-8	8-9	9-10	10-11		12	
IRACI	Problèmes des transports dans les pays en voie de développ.	2	2	3	5					6-7	7-8	8-9				12	
TOHASSINI	Analyse de coûts-bénéfices	2	3	3	6					6-7	7-8		9-10	10-11		12	
LA SAPONARA	Transports terrestres	2	2	3	5		1-2	2-3	3-4	4-5							
CAPRIATI	Transports maritimes et fluviaux	2	4	2	6		1-2	2-3	3-4	4-5	5-6						
PUGLIESE	Problèmes d'élaboration statistique	2	4	3	7		1-2	2-3	3-4	4-5	5-6						
HAZZIOTTA	Problèmes économiques du développement	2	3	3	6				3-4	4-5	5-6			9-10	10-11		

 sur place
 à Rome

CURRICULA

Franco ARCHIBUGI

Date and Place of Birth 18 September 1926, Rome.

Nationality Italian.

Education University of Rome (1946-50). Philosophy Department Courses at the University of Heidelberg, Paris and Cambridge.

Professional Record Director of the Centro di studi e piani economici

Consultant to the UN in several fields such as economic and physical planning and urban problems;

Rapporteur at the Commission of the European Economic Community (General Direction of Regional Policy) on problems of "Urban concentrations";

Member of the Committee on long-term forecasting and planning of the Council of Europe;

Consultant to several Italian Ministries (Budget and Economic Planning, Finance, Public Works);

Formerly:

- Director at the High Authority of the European Coal and Steel Community (1960-62);
- Director of the Technical Secretariat of the Committee of Ministers for the South (1958-60);
- Economic Consultant of the Italian Trade Unions (1950-58);
- Member of Economic Committee of the European Trade Unions Secretariat (1954-58);
- Member of the Italian Delegation to the OECD (1949-50);

F. ARCHIBUGI (cont.2)

- Expert in the Study Group for the first Four Year Plan of Recovery of Italy (Marshall Plan) (1947-50).

Teaching Activities

Labor Economics and Industrial Relations
University of Florence and Rome.

Publications

1. Planning

F. Archibugi: "Pianificazione economica e contrattazione collettiva" (Economic Planning and collective bargaining), in "Studi economici", University of Naples, 1956;

F. Archibugi and S. Lombardini (editors): "Piano economico e impresa pubblica" (Economic planning and public enterprises), Boringhieri, Turin, 1964.

F. Archibugi: "La définition des objectifs de la programmation européenne" (Choice of objectives in European economic planning) in "La programmation européenne", Editions de l'Institut de Sociologie de l'Université Libre de Bruxelles, 1965;

F. Archibugi: "La politica di piano in Italia: tra il passato e l'avvenire" (Planning policy in Italy; between the past and the future), Centro Piani, Rome, 1967;

F. Archibugi: "Verso la definizione di obiettivi urbanistici della pianificazione economica" (Towards the definition of urban objectives in national economic planning) Centro Piani, Rome, 1967;

F. Archibugi: "Il movimento socialista e la pianificazione" (Socialism and economic planning) in "Economia e Lavoro", Rome, 1967;

F. Archibugi: Physical Planning and Economic Planning in National Development, Report to a Seminar on Physical Planning for Urban, Regional and National Development, United Nations, Bucarest. 1969.

2. Regional and urban problems

F. Archibugi: "The growth of Cities in Italy" in "Review of the Economic Conditions of Italy", Rome, January 1965;

F. Archibugi and others: "La città-regione in Italia" (The city-region in Italy) Boringhieri, Turin, 1966;

F. Archibugi and G. Giannotti: "L'analisi ecologica" (The ecological analysis), Boringhieri, Turin, 1966;

F. Archibugi: "Impostazione, metodo e programmi di ricerche per la elaborazione di un piano di sviluppo economico per la Toscana" (Methods and research programs for the economic development plan in Tuscany), CEDAM, Padua 1966;

F. Archibugi: "Alcuni aspetti della programmazione regionale in relazione a quella nazionale" (Some views on the national and regional economic planning), Centro Piani, 1966;

F. Archibugi and D. Manna: "Vocazioni territoriali e popolazione" (Population and land utilization), printing in progress;

F. Archibugi: "Les concentrations urbaines - Bilan des enquêtes et perspectives de recherche" Rapport pour la Communauté Economique Européenne. Bruxelles 1969.

3. Economic Policy

F. Archibugi and F. Fortè: "Politica dei redditi e programmazione" (Income policy and Planning), printing in progress

F. Archibugi and others: "La politica delle tariffe elettriche" (Electricity price policy), printing in progress

4. Labour economics and industrial relations

F. Archibugi: "Panorama delle relazioni industriali nell'epoca dell'automatismo" (Survey of Industrial Relations in the age of Automation), Rome, National Research Council, 1956;

F. Archibugi: "Le tendenze di fondo nella contrattazione collettiva" (The basic trends of collective bargaining), Rome, 1958;

F. Archibugi: "L'economia del lavoro femminile" (The economics of women labour), Giuffrè Milan, 1958;

F. Archibugi: "Alcune fonti statistiche per la conoscenza dell'evoluzione del mercato del lavoro femminile in Italia" (Some statistical sources for the Knowledge of the labour market for women in Italy) in "Politica sindacale", Rome, August, 1959;

F. Archibugi: "Recent trends in Women's work in Italy" in "International Labour Review", April 1960.

F. Archibugi: "L'evolution du mouvement syndical italien" (The evolution of the Italian trade union movement) in "Cahiers de l'Institut Nationale d'Economie Appliquée", Paris 1960;

F. Archibugi: "Obiettivi sociali della Comunità economica europea: nuove prospettive e nuovi strumenti" (Social Goals of the European Economic Community: new prospects and new ways) in "Iniziativa Europea", December 1964;

Languages

English, French

Caterina CAPRIATI

<u>Date and Place of Birth</u>	9th February 1941, Naples,
<u>Nationality</u>	Italian
<u>Education</u>	Graduated at the Faculty of Economic and Maritime Sciences, Istituto Universitario Navale, Naples, 1968; Traineeship with Economic Associates (Economic consulting company), Washington, D.C., U.S.A. Post-graduate scholarship on the problems of economic development, SVIMEZ, Rome, 1969; Post-graduate scholarship on industrial economics, SVIMEZ, Rome, 1969
<u>Professional Record</u>	Seminar on "The development of Marseille and Genoa harbours", Genoa, 1966; Study tour on "The economic prospects of southern Italy in the light of its present industrial and touristic development", A.I.E.S.E.C., 1967; Research on "The traffic of the Port of Naples"; 1968; Research on the transport sector in some West African countries, 1969; Study of localization factors in the Molise Region, for the Comitato Regionale della Programmazione del Molise (Molise Regional Planning Committee);

C. CAFRIATI (cont. 2)

Economist with the Centro di studi e piani economici, since 1969;

Study of the functions of investments in a regional econometric model, 1970;

Evaluation of sectoral investments in the Italian regions, with particular reference to Sardinia, 1970;

Formulation of a disaggregate econometric model in value terms for Italian economic planning 1970-1980, (jointly responsible for the quantification of the model), 1970;

Membership of Official
Bodies or Institutions

Member of the Regional Science Association (Italian Section)

President of the Naples Committee of A.I.E.S.E.C. (International Association of Students in Economics and Commerce), 1963-67; National Senior Member of the Association since 1967

Languages

Italian, English, French

Leone IRACI

<u>Date and Place of Birth</u>	7 March 1925, Foligno
<u>Nationality</u>	Italian
<u>Education</u>	Graduated at University of Rome, 1947
<u>Teaching activities</u>	Lecturer in Economics, University of Rome (1950-53, 1955-59) Professor of History of Economic Theory, Universidad Central del Ecuador, Quito, 1953-55 Since 1960, Professor of Economics, Faculty of Chemistry, University of Rome
<u>Professional Record</u>	- Official of Svimez (Association for Industrial Development of Southern Italy) 1958-64 - Economist with Sauti-Renardet, Consultancy Firm, for whom carried out missions in Peru, Iran, Saudi Arabia, Somalia, Central African Republic, Ethiopia, 1964-69 - Economist with Centro di studi e piani economici, from 1970
<u>Publications</u>	L.Iraci: "Momenti del pensiero economico" (Essays on the History of Economic Thought) Bulzoni, Rome, 1967 L.Iraci: "Dall'opulenza al benessere" (On Problems of the "Affluent Society" in Development Countries), Einaudi, Turin 1970 L.Iraci: "Note sul terzo mondo" (Studies on Developing Countries, Mainly on Investment Criteria), Bulzoni, Rome 1970

Contributions to, and articles in various reviews, such as:

- Boletín Trimestral de Información Económica, Quito, Ecuador;
- Economía e Lavoro, Milan;
- Terzo Mondo, Milan;
- Tribuna, Mogadishu;
- Africa Quarterly, New Delhi;
- Ethiopian Observer, Addis Abeba;
- Modern African Studies, Cambridge;
- Terre Entière, Paris;
- Tempi Moderni, Rome, from 1950 onwards

Languages

Portuguese, French, Spanish and English

Francesco LA SAPONARA

<u>Date and Place of Birth</u>	1936, Naples
<u>Nationality</u>	Italian
<u>Education</u>	Graduated in Transport Engineering at the University of Naples, 1962 Attended post-graduate course on Theory and Policy of Economic Development, SVIMEZ, Rome, 1963
<u>Teaching Activities</u>	Assistant Lecturer in Traffic Engineering at the Institute of Transport of the University of Naples, from 1963; Lecturer in Transport Economics at the Naval University Institute of Naples, 1966
<u>Professional Record</u>	Participated in numerous research projects and studies in Applied Economics and Transport Economics for the Italian "Cassa per il Mezzogiorno", the Ministry of Budget and Economic Planning, The National Tourism Agency (ENIT), etc.
<u>Publications</u>	Author of many articles and papers on transport in scientific journals, the most important of which are: - "Studi sulla viabilità di bonifica (Studies on Rural Feeder Roads), Naples 1965; - "I trasporti in Italia, 1950-1967" (Transport in Italy, 1950-1967), Naples 1968.
<u>Membership of Official Bodies or Organizations</u>	Member of the Italian Institute of Railway Engineers Member of the Regional Science Association, Councillor of the Italian Section for 1970-1971 Member of the American Economic Association
<u>Languages</u>	English, French

Claudio MAZZIOTTA

<u>Date and Place of Birth</u>	12 October 1943, Rome
<u>Nationality</u>	Italian
<u>Education</u>	Graduated at the University of Rome, 1967; Post-graduate scholarship in Development Economy, at the Union of the Chambers of Commerce, Rome 1969 "Diplôme d'études supérieures françaises modernes", of the Alliance Française, Paris, 1969
<u>Professional Record</u>	Trained in economic development, econometric analysis and planning methods research. Specific experience: <ul style="list-style-type: none">- Forecasting validity of the parameters of an econometric model of the growth and territorial subdivision of resources of the Italian economy, 1969 ;- Economist with the Centro di studi e piani economici, from 1970;- Revision and re-quantification of an aggregate econometric model of the Italian economy (partly responsible for the quantification);- Participation in the revision and re-quantification of a disaggregate econometric model in value terms for Italian economic planning, 1970;

C.MAZZIOTTA (cont. 2)

- Analysis of the monetary and financial flows for a disaggregate econometric model in value terms, 1970;

Study of the financial relations in Model FIFI (physico-financier), instrument for the Vith French Plan, 1970

Languages

French, English

Cleto MORELLI

Date and Place of birth

6 September 1924, Venice.

Nationality

Italian.

Education

Graduated in civil engineering at the University of Rome, 1950.

Professional record

National and Regional Planning

- Formulation of an optimum hypothesis for a national territorial organization for 1980;
- General survey and preliminary studies for the intercommunal town plan of Modena and Bastiglia, Bomporto, Campogalliano, Castelfranco Emilia, Castelnucovo Rangone, Nonantola, Ravarino, S. Casario sul Panarò, Soliera, Spilamberto (225.000 inhabitants);
- General survey and preliminary studies for the intercommunal town plan of Imola and Dozza, Mordano, Castel Guelfo, Casalfiumanese, Borgo Tossignano, Fontanelice, Castel del Rio (75.000 inhabitants);
- General survey of the traffic flows and road systems of the Romagna Region. (An area of about 4.769 Km²).

Town Planning

- General town-plan of Modena (for 220.000 inhabitants);
- General town-plan of Imola (for 85.000 inhabitants);
- General town-plans for several communes of the Santerno Valley (Dozza, Fontanelice, Castel del Rio);

centre at Porretta Terme (Bologna).

Architecture

Sandro PETRICCIONE

Date and Place of Birth

16 September, 1928 Napoli.

Nationality

Italian.

Education

Graduated in engineering (transport) at the Faculty of Engineering of Napoli; thesis on "Passenger Transport on Italian Railways".

Post-graduate degree in statistics at the Institute of Probability Calculus in Rome.

Participated in the seminar on Operational Research of the M.I.T. held in Brussels.

Teaching activities

Assistant to the chair on Technique and Economics of Transport, charged with the course on Technique of Circulation.

Lectureship in Technique and Economics of Transport.

Won the competition for the chair on Technique and Economics of Transport in 1965 and was called to the chair on Transport Economics at the Naval University Institute of Naples in 1966.

Professional Record

- Winner of the competition for a monograph on the productivity of equipment for the unloading of coal awarded by the Ente Porto di Napoli, 1958.
- Scholarship of the Council of National Research at the Road Research Laboratory in Great Britain, 1961.
- Consultant of the Central Institute of Statistics for problems of road traffic.
- Consultant of EAM for transport costs and tariffs. From 1963 President of the Commission on Costs and Tariffs of the same public enterprise.

S. PETRICCIONE (cont. 2)

- Research on transport in Western Nigeria on behalf of Finmeccanica, 1963.
 - Nominated Coordinator of the Transport Commission in the National Planning Office, 1964.
 - Participated in the work of the Commission for the reform of the railways, 1964.
 - Collaborated in the plan of transport viability of Perù on behalf of the Peruvian Government, 1963.
 - Directed research on transport in the Naples area as part of a SVIMEZ research project on infrastructure for transport, 1965-66.
 - Participated in the work of the Medium-term Economic Policy Committee of the E.E.C. from 1964 to 1967.
- English and French.

Languages

Antonio PUGLIESE

<u>Date and Place of Birth</u>	21st October 1945, Taranto
<u>Nationality</u>	Italian
<u>Education</u>	Graduated in Economics at the University of Rome, 1968; Post-graduate scholarship on the problems of economic development, SVIMEZ, Rome, 1969
<u>Professional Record</u>	Participation in "Study of the economic possibilities of the Friuli-Venezia Giulia area within the European Economic Community"; Co-responsible for the report on "Modernisation and projection of Italian economic input-output table", SVIMEZ, 1969; Economist with Centro di studi e piani economici, since 1970; Formulation of a disaggregate model in value terms for Italian economic planning 1970-1980 (partly responsible for the quantification of the model), 1970; Research on the wages function in an econometric regional model, 1970
<u>Membership of Official Bodies or Institutions</u>	Member of the Regional Science Association (Italian section)
<u>Languages</u>	Italian, French, English

Nazzareno TOMASSINI

Date and Place of Birth

Rome, February 27, 1940

Nationality

Italian

Education

Graduated in Political Science at the University of Rome, 1966
"Lower Certificate in English", of Cambridge University, 1961
Post-graduate scholarship in foreign trade, at the National Institute for Foreign Trade (ICE), Rome, 1967

Professional record

Trained in industrial production analysis, foreign trade statistics, transport, tourism and social structures development research
Specific experience:

- Dynamic analysis of Italian manufacturing industries by sectors and by regions, for the period 1953-64
- Production forecasts at 1975 and 1980 for the following sectors: Chemicals, Petroleum and Coal derivatives, Artificial Fibres, Plastic Materials
- The new tax system based on value-added for the Common Market countries: consequences in Italy
- The school system in Friuli-Venezia Giulia: calculation of various rates of school attendance at different levels
- The future development of the transportation system in the region Friuli-Venezia Giulia; according to the Regional Development Plan
- Unemployment and migration in the region Friuli-Venezia Giulia

Member of the South Adriatic Development Planning team in Budva, Yugoslavia, from January to June 1968. Cost-benefit analysis report for a tourist development plan of Montenegro coasts at 1980 and the saturation level.

Editor of Problemi di Pianificazione (Planning Problems); Quarterly Review of the Centro di Studi e Piani Economici

Publications

Co-author of two volumes of the Centro di Studi e Piani Economici for the Planning of Friuli-Venezia Giulia

- Augusto Roberto - Nazzareno Tomassini, "Prospects for the evolution of schooling"
- Sandro Petriccione - Cleto Morelli - Nazzareno Tomassini, "Prospects for the evolution of transport" (in preparation)

Membership of Official Bodies or Institutions

Member of the Italian section of the "Regional Science Association"

Languages

English and French