

CONCLUSIONI DEL PRIMO RAPPORTO ANNUALE SU TORINO

Una indagine del Censis (condotta nel 1999 per conto dell'ITP) tra testimoni qualificati e operatori economici fotografa una realtà in cui l'86 per cento degli intervistati ritiene la posizione e l'accessibilità i principali punti di forza dell'area torinese (e piemontese). Allo stesso tempo, però, forti riserve vengono avanzate circa la dotazione infrastrutturale. Questa risulta, in assoluto, il fattore più debole tra quelli su cui puntare per investire nell'area: solo il 2 per cento lo indica, a fronte del 20 per cento, ad esempio, che indica la ricettività turistica, ritenuta, com'è noto, non particolarmente brillante. Gli scarsi collegamenti aerei e ferroviari vengono valutati come i due maggiori punti di debolezza dell'area (dal 60 per cento circa degli operatori intervistati dal Censis). In diverse indagini empiriche svolte in questi anni tra esperti e addetti ai lavori, nelle relazioni tecniche e nei rapporti su Torino, il tema della debolezza delle infrastrutture di collegamento e di mobilità – dentro la città e dalla città verso l'esterno – ricorre costantemente, e con «priorità 1».

Dall'analisi dei progetti presi in esame in questa ricerca sembra che il quadro stia rapidamente dinamizzandosi: qualcosa si sta (finalmente) muovendo, si potrebbe dire, scontando un ritardo di anni (o di decenni, come nel caso della metropolitana). Durante il 1999 si sono registrati importanti passi avanti: la fase preliminare del progetto del metrò sta avviandosi a conclusione, e si può ormai prevedere una fase operativa (cantieri) per la fine di quest'anno-inizio del prossimo; proseguono i lavori per il passante ferroviario (che consentirà un'integrazione perpendicolare della metropolitana, sull'asse nord-sud), e quest'anno partiranno anche i cantieri della seconda tratta, da Porta Susa alla periferia nord.

Sempre sul versante della mobilità interna alla città, si registrano anche segnali meno brillanti: i progetti di potenziamento della tangenziale (nord-sud ed est) sono ormai ridimensionati al potenziamento di corso Marche come una sorta di tangenziale interna alla città, per rapidi collegamenti tra la zona dello stadio e l'area Lingotto: un piano (in attesa di finanziamento nazionale) c'è, ma rimangono da definire il progetto e le procedure di realizzazione.

Gli aspetti più preoccupanti emergono però a proposito del capitolo mezzi di trasporto, con il dominio sempre più incontrastato dell'auto, vista come unico strumento di mobilità dalla stragrande maggioranza dei Torinesi. Mentre stentano a decollare (anche per la scarsa chiarezza delle linee guida nazionali) i vari progetti relativi a nuovi mezzi di trasporto collettivi, si hanno invece positivi segnali di sviluppo della rete di piste ciclabili e di utilizzo della bici. I Torinesi continuano a indicare il traffico come una delle maggiori emergenze cittadine, tant'è che – nonostante le ripetute campagne di stampa aspramente critiche – si dichiarano a larghissima maggioranza (circa l'80 per cento in tutti i sondaggi) favorevoli ad iniziative, anche simboliche come le «domeniche del pedone», per ridurre il traffico automobilistico.

Resta vero che quella che dovrebbe essere la più concreta offerta alternativa di mobilità – tram e autobus – continua sostanzialmente a proporsi in modo estremamente debole: i mezzi pubblici torinesi negli anni novanta subiscono una costante emorragia di utenti, oggi solo il 40 per cento degli spostamenti urbani dei Torinesi avviene su tram e autobus. Dalle varie indagini (Atm e non) risultano ormai sempre gli stessi dati: non c'è nessuna pregiudiziale nei confronti di tram e autobus, c'è anzi la disponibilità a servirsene, a condizione però di ottenere un minimo di garanzia circa la loro regolarità e velocità. Nemmeno nel 1999 comunque si sono verificati significativi

miglioramenti da questo punto di vista: l'attesa dei mezzi pubblici alle fermate continua in molti casi a risultare intrisa di speranze, spesso deluse, per i malcapitati passeggeri; i tempi di percorrenza di tram e autobus per tratte medio-lunghe non possono dirsi rapidi non dicasi rispetto alle auto o ai motorini, ma nemmeno rispetto alle biciclette.

Non è un caso pertanto se diverse indagini empiriche rivelano come, ormai, gli utenti dei mezzi pubblici siano essenzialmente i pensionati, le casalinghe, gli studenti, le persone cioè meno legate a orari precisi, non dovendo... timbrare cartellini. Più che a un servizio di mobilità, competitivo con altri mezzi, tram e autobus torinesi assomigliano sempre più a un servizio sociale per categorie deboli: il che è moralmente meritorio, ma è perdente sul piano di una strategia («aggressiva») che punti a contrastare davvero l'auto, contribuendo a costruire una città più vivibile, meno intasata, meno caotica, meno inquinata.

Sul versante della mobilità esterna, ovvero dei collegamenti tra Torino e altre città, si registra un quadro tendenzialmente positivo. I grandi nodi di questi anni sembrano in via di risoluzione. La Torino-Savona sta per essere inaugurata nella nuova veste di «vera» autostrada, con corsie separate di marcia nei due sensi. Anche i lavori per la Torino-Pinerolo (la cui rilevanza strategica è amplificata dall'assegnazione delle Olimpiadi del 2006) paiono prossimi al completamento.

L'aeroporto di Caselle sta fondamentalmente consolidando la propria posizione, mentre alcuni timori del recente passato (competizione perdente con Malpensa, ricorrenti declassamenti) vanno dissolvendosi: negli ultimi anni lo scalo torinese sta contendendo agli aeroporti di Bologna, di Venezia e di Napoli la piazza d'onore, dietro Roma e Milano. La privatizzazione della società di gestione dell'aeroporto dovrebbe, a giudizio degli esperti, migliorare ulteriormente la competitività dello scalo, che, tra l'altro, dall'estate di quest'anno sarà (finalmente) collegato a Torino da una linea ferroviaria, con l'abbattimento dei tempi di raccordo città-aeroporto.

Quanto agli altri nuovi collegamenti ferroviari, quelli ad alta velocità, i segnali sono contraddittori. Nel 1999 si sono registrati continui richiami e sottolineature (nel Piano strategico, con appelli di varia natura) della rilevanza strategica di rapide connessioni ferroviarie di Torino con Milano, da un lato, e di Torino con la Francia, dall'altro. Rilevanza strategica su cui – come emerso dal nostro sondaggio – i cittadini concordano pienamente. Tuttavia, ancor prima delle polemiche interne alla maggioranza di governo torinese (tra fautori dell'alta velocità e ambientalisti), è sul piano degli indirizzi generali sovralocali che emergono segnali preoccupanti, che secondo alcuni osservatori preluderebbero ad un vero e proprio fallimento del progetto alta velocità. Ritardi caratterizzano la realizzazione della tratta Torino-Milano, su cui comunque è ormai deciso che l'alta velocità si farà. Quanto invece ai collegamenti con la Francia, il governo italiano continua a non dire di no, ma nei fatti sembra privilegiare la connessione tra Milano e il nord Europa.

In campo economico produttivo, i dati degli ultimi anni segnano a Torino la nascita di parecchie nuove imprese, specie nel terziario (dove però c'è anche una forte mortalità d'impresa). I progetti esaminati (si tratta, in realtà, di «famiglie» di progetti) vanno nella direzione di sviluppare nuove imprese locali, oltre che di attrarre investimenti dall'esterno. Gli sforzi registrati in questi anni per dar vita a qualcosa di nuovo, muovendosi anche su terreni a forte contenuto tecnologico innovativo, stanno dando i primi frutti. L'Agenzia ITP (operativa, di fatto, dal 1998) ha cominciato ad attrarre imprese a Torino e in Piemonte, creando circa un migliaio di posti di lavoro, specie ad elevata qualificazione professionale. Va poi ricordato l'insediamento nel 1999 di importanti imprese straniere come Motorola e Colt.

Altre iniziative nella direzione di un rinnovo dello sviluppo produttivo torinese stanno avviandosi (ad opera di soggetti diversi): i Parchi tecnologici cominciano a funzionare e ad attrarre imprese;

L'Environment Park sembra in fase di decollo, mentre dovrebbe aprirsi quest'anno il Parco multimediale nell'area Fert. L'Incubatore di imprese – creato da Politecnico, Provincia, Camera di commercio, Finpiemonte – si propone come luogo propulsivo della nuova imprenditoria torinese nel settore delle tecnologie avanzate.

Sono tutti segnali che danno l'impressione di una città che sta convogliando energie nuove e forze fresche verso uno sviluppo di imprenditorialità che sappia valorizzare il sapere tecnologico diffuso (uno dei maggiori punti di forza dell'area torinese); lasciando sempre più dietro le spalle la monocultura fordista («una fabbrica, una città») che ha caratterizzato la città nei decenni passati.

Anche sul versante formativo si registrano passi significativi verso uno sviluppo di competitività delle diverse agenzie presenti nell'area torinese. Entrambi gli Atenei si stanno dotando di strutture rinnovate, in grado di offrire maggiore qualificazione sul piano sia della didattica sia della ricerca. Il Politecnico è in corso di raddoppio: nel 1999 sono stati inaugurati i primi fabbricati ristrutturati nell'area delle ex Officine ferroviarie. L'Università prosegue nel suo sviluppo «per poli», acquisendo aree (ex Manifattura Tabacchi), decentrandosi (dopo Orbassano, prosegue a Grugliasco la progettazione concertata dei nuovi edifici per le facoltà scientifiche, e a Collegno entro il 2000 dovrebbe aprire un primo blocco dell'Università Italo-Francese), inaugurando nuove sedi (come quella dedicata all'oncologia). Negli ultimi anni, la presenza di diplomati e laureati a Torino è in aumento, anche perché sempre più laureati si trasferiscono in città. Tuttavia i dati critici – di carattere demografico (Torino continua a «invecchiare») e relativi alle iscrizioni nelle scuole – fanno intravedere per il prossimo futuro una nuova riduzione di diplomati e laureati.

L'alta formazione si consolida attorno a due polarità: Villa Gualino per l'area scientifica (cosiddetta delle «Scienze della complessità»), il Real Collegio Carlo Alberto a Moncalieri per l'area economico-finanziaria. La prima struttura dovrebbe completare la propria operatività entro quest'anno, mentre al Real Collegio sono stati avviati i primi corsi di master. Presso il Politecnico, inoltre, l'Istituto superiore di Tecnologia dell'informazione costituirà da quest'anno un ulteriore tassello di quel mosaico che dovrebbe rafforzare nell'area torinese la presenza di imprese nei settori produttivi più strategici e innovativi.

Accanto a questi importanti sviluppi di nuove imprese e settori industriali, forti del know-how industriale diffuso, sempre nel 1999 cominciano a muovere i primi (timidi) passi le strategie tese a differenziare in modo rilevante la base economica della città. La principale – e significativa – in questo senso è data forse dall'insieme delle iniziative nell'ambito dei settori culturale, turistico, dello spettacolo e dello sport. Settori innovativi e dalle enormi potenzialità economiche, ma anche storicamente deboli in un contesto come quello piemontese e, soprattutto, torinese.

Tutte le indagini (anche le più recenti) confermano Torino come città del tutto marginale dal punto di vista turistico, che non riesce a emergere nemmeno nel settore del «turismo breve», cui invece ambirebbe. Il numero di turisti stagna; pochi stranieri (anche se qualcuno in più rispetto al recente passato) sanno dove si trova Torino, che cosa c'è a Torino; molti continuano ad associare l'immagine della città unicamente alla Fiat e alla Juventus.

In questi anni hanno cominciato a prodursi sforzi, talvolta notevoli, per *creare* (è il caso di dirlo) un'immagine *anche* turistica per la città. L'impressione è però che, stante l'enorme ritardo (anche, se non soprattutto, culturale) accumulato nei decenni scorsi, l'impresa si stia rivelando ben più ardua del previsto. Non a caso osservatori attenti della realtà sociale ed economica locale (citiamo tra i tanti il caso dell'Ires Piemonte; cfr. Buran 1999) stanno negli ultimi tempi trasmettendo messaggi volti a smorzare i toni di facile entusiasmo che sovente si sono finora associati all'idea del «lancio» di Torino come località turistica.

La nascita di una Agenzia specificamente dedicata ad una strategia di sviluppo del settore (Turismo Torino) è indubbiamente un segnale importante, da registrare con attenzione ed interesse. Fin qui, tuttavia, l'operatività dell'Agenzia è risultata molto ridotta: di fatto ha cominciato a funzionare solo ai primi del 1999 – il nostro sondaggio dimostra infatti che ben pochi Torinesi sanno qualcosa su Turismo Torino; sono ancora lontani autentici piani di sviluppo, miranti, ad esempio, ad offrire pacchetti (su Torino e sul Piemonte) differenziati per target di possibili turisti. I primi timidi passi dell'Agenzia rivelano tutte le difficoltà sul tappeto: come importanti realizzazioni viene citato dai responsabili l'aver aperto 3 o 4 punti informativi in alcuni luoghi di accesso alla città (Porta Nuova, Caselle, ...), il fatto di esser stati presenti in numerose fiere turistiche e di avere stretto rapporti con *tour operators*. Ma già sul rilancio delle strutture di accoglienza ci si scontra con la difficoltà di produrre progetti concreti alternativi ai tradizionali alberghi (la cui dotazione pure è migliorata negli ultimi anni), e spesso con l'impreparazione e l'arretratezza culturale di molti operatori. Queste osservazioni non intendono criticare l'operato di Turismo Torino, bensì sottolineare quanto sia difficile ogni tentativo di inaugurare una nuova rotta di sviluppo per l'economia locale dell'area torinese, su un terreno non tradizionale come quello dell'industria turistica e culturale.

L'incertezza sembra accomunare tante altre iniziative (anche importanti) intraprese in questi anni per lo sviluppo della cultura e del turismo. L'esempio più evidente può essere quello della vicenda che vede protagonisti il più prestigioso museo cittadino (l'Egizio) e la Reggia di Venaria. Gli ottimisti ritengono che nella primavera-estate di quest'anno, completati gli studi di fattibilità commissionati dal Ministero dei Beni culturali, la questione dovrebbe chiarirsi una volta per tutte. In verità, ciò che rimane davvero poco chiara è la strategia più generale tesa a creare un'attrattività culturale di Torino (specie rivolta all'esterno, per turisti). Non sembra risolta l'ambiguità tra una posizione centralista – che tenderebbe a concentrare tutte le risorse e attrattive cittadine nell'area del centro storico (e che sembra tra l'altro, dal nostro sondaggio, raccogliere i maggiori consensi tra i Torinesi) – e una posizione decentralista, che immagina piuttosto uno sviluppo in termini di multipolarità, con vari luoghi attrattivi dislocati in diverse parti della città e dell'area metropolitana.

In ogni caso, alcune strutture museali sono prossime alla realizzazione: in primo luogo, il Museo del Cinema, nella nuova prestigiosa sede della Mole Antonelliana; ma poi il Museo della Scienza e della Tecnica (o Science Center), per il quale quest'anno dovrebbe avviarsi la progettazione esecutiva. Pure attorno al nuovo Museo del Cinema, però, aleggiano elementi di incertezza: legati non tanto alla questione dei tempi (che, benché slittati, dovrebbero permettere l'inaugurazione entro l'estate) quanto piuttosto agli esiti di un'indagine della magistratura in corso e agli enormi ritardi accumulati per la messa a norma degli impianti (fattori, entrambi, che potrebbero far saltare clamorosamente tutta la tempistica prevista). Si aggiungano poi i ritardi dei lavori di messa a norma del Cinema Massimo: qui il rischio è che il nuovo Museo, quando aprirà, non abbia una sala d'appoggio per le proprie rassegne (come appena normale per un museo *del cinema*).

Altre iniziative – si cita qui, tra le tante, quella del progetto «Torino città d'acque» – sono estremamente interessanti, per le potenzialità, anche in termini di immagine della città: come dire, si pensi a Parigi senza la Senna, ai Castelli senza la Loira... Il progetto per una «città d'acque» si sta sviluppando piano piano, e forse non potrebbe essere altrimenti: l'impresa di recuperare chilometri e chilometri di aree degradate da uno sfruttamento produttivo decennale è effettivamente notevole (così come appare lento e faticoso il recupero – che pure sta avvenendo – della qualità dell'aria e della pulizia della città). Durante il 1999 è arrivata la buona notizia dei 20 miliardi del Ministero dell'Ambiente a sostegno di «Torino città d'acque». Resta il fatto che soprattutto sul piano dell'immagine le iniziative di questo genere stentano ad acquisire una loro visibilità: dagli addetti viene ritenuto già un successo il fatto di avere inserito nel progetto per Torino olimpica una citazione di tre righe circa la presenza in città di quattro corsi d'acqua...

Emblematica poi, quanto a incertezza, è la questione degli stadi: il 1999 è stato l'anno in cui si è registrato il più incredibile balletto di dichiarazioni, contro-dichiarazioni, prese di posizione, smentite, polemiche varie sulla destinazione degli stadi cittadini (esistenti e futuribili). Il Comune, la Juventus e il Torino, i gestori degli impianti, vari enti sportivi si sono palleggiati nei mesi della responsabilità dell'impasse, scambiandosi accuse, il tutto in un quadro incomprensibile non solo per i cosiddetti «comuni cittadini» ma anche per gli stessi addetti ai lavori. Quando chiudiamo queste note di commento (1° aprile 2000), risulta del tutto oscuro il futuro del Delle Alpi, del vecchio Comunale, dell'immaginario nuovo Filadelfia. Soggetti ed istituzioni diverse si incrociano e si mescolano nel muovere i fili delle storie di questi impianti. L'unica certezza è la promessa fatta dalla città al CIO di ospitare le Olimpiadi anche al Delle Alpi (per le varie cerimonie ufficiali).

L'Olimpiade rappresenta il fatto davvero nuovo, in assoluto il principale, registrato durante il 1999. Torino ha ottenuto – al termine di un'estenuante battaglia, senza esclusione di colpi con le altre città candidate – di poter organizzare le Olimpiadi invernali del 2006. Per ora, sul piano operativo, si registra l'avvio delle attività del Comitato organizzatore, mentre per la gran parte dei progetti per la città l'orizzonte di riferimento fondamentale è diventato proprio quello del 2006. Ciò vale per molte realizzazioni infrastrutturali, per le decisioni sugli impianti sportivi (come ovvio), per i collegamenti infrastrutturali, ma più in generale per le strategie di sviluppo della città, della sua immagine, della sua capacità attrattiva.

Si moltiplicano le voci di chi auspica un'Olimpiade organizzata non solo perché evento in grado di produrre i massimi profitti e di «fare cassa» durante le due settimane di gare, ma anche di riverberare i suoi effetti virtuosi – prima, durante e dopo l'evento sportivo – sull'intero sistema socioeconomico locale (torinese, ma non solo). Per molti osservatori e decisori torinesi il punto ideale di riferimento è Barcellona (con le sue Olimpiadi ben organizzate e le tante ricadute positive per la collettività, anche nel periodo post-olimpico) prima ancora di Lillehammer («la migliore Olimpiade sulla neve del periodo recente»), specie in considerazione delle analogie strutturali-dimensionali tra Torino e la capitale catalana. Non è certo casuale la presenza di un catalano (Enric Truño, ex assessore nella Barcellona olimpica) nella ristretta leadership che ha ispirato e guidato il processo di formazione del Piano strategico, l'altro evento che ha scandito il 1999 torinese.

Il Piano contiene decine di azioni ritenute di importanza strategica per la città. Un comitato esecutivo si occupa, dalla primavera di quest'anno, di istituire gli opportuni tavoli di concertazione per rendere realizzabili (e, si spera, realizzate) le diverse azioni previste. Ha inoltre il compito di rendere un po' più visibile il Piano stesso, ancora del tutto sconosciuto alla gran parte dei Torinesi (come dimostra il nostro sondaggio). Mentre si cominciano ad avanzare le prime riserve («un piano strategico ha già successo quando realizza davvero la metà delle azioni previste»), attorno alla traduzione in pratica del Piano si gioca buona parte della credibilità della classe dirigente torinese: intesa non riduttivamente come Giunta comunale, bensì come leader torinesi della politica, dell'economia, della finanza, della ricerca, della scienza, della formazione, eccetera.

Diversi altri sono i banchi di prova su cui è attesa la classe dirigente torinese. Certamente, uno è quello dell'individuazione di un soggetto di governo dell'area metropolitana la cui presenza sembra sempre più necessaria: gran parte delle azioni previste dallo stesso Piano strategico sono, a ben vedere, di rilevanza metropolitana; peccato che i sindaci dell'hinterland intervenuti nel processo di formazione del Piano siano stati in tutto 3 o 4. Ma anche i progetti per rendere Torino più vivibile (per i residenti) e più accogliente (all'esterno) sono test di rilievo per le capacità di governo di una metropoli che non può presentarsi a livello internazionale solo come la città detentrica di uno dei centri barocchi più importanti d'Italia. Se Torino deve veicolare di sé una immagine attrattiva, questa inevitabilmente passa anche attraverso una riqualificazione di aree (semi- o del tutto) periferiche, attualmente ben poco presentabili e – tanto meno – attrattive.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

[PRINCIPALI PUBBLICAZIONI CUI SI È FATTO RIFERIMENTO IN QUESTA RICERCA,
E ALTRI RECENTI VOLUMI E RICERCHE DI INTERESSE]

- BAGNASCO A. (a cura di), *La città dopo Ford: il caso Torino*, Bollati Boringhieri, Torino 1990
- BALCET G., FERLAINO F., LANZETTI R., *Gli investimenti esteri in Piemonte. Struttura, modalità d'insediamento e fattori di localizzazione*, IRES, Working paper n. 119, Torino 1997
- BRUZZONE E. (a cura di), *Torino: una città incompleta*, Angeli, Milano 1993
- BURAN P., *Piemonte oltre il 2000. Uno scenario di tendenze e nodi problematici*, IRES, Quaderni di ricerca n. 90, Torino 1999
- CITTÀ DI TORINO, *La percezione della sicurezza a Torino*, Rapporto di ricerca, Torino 1999
- CONFORTI L., MELA A., *Analisi socio-economica comparata dell'area metropolitana torinese. La città centrale, le sue tre cinture e lo schema spaziale*, Working paper, IRES, Torino 1997
- CONI (Comitato olimpico nazionale italiano), *La candidatura italiana ai XX Giochi Olimpici invernali*, numero monografico di «Spaziosport», Roma, n. 1, marzo 1999
- CORSICO F. ET AL. (a cura di), *Progetti per una città. Torino*, in «Piano progetto città», Dipartimento di Architettura e Urbanistica dell'Università G. D'Annunzio, Chieti 1994
- COSTA G., CARDANO M., DEMARIA M., *Torino. Storie di salute in una grande città*, Città di Torino, Ufficio di Statistica – Osservatorio socio-economico, Torino 1999
- CRESTO DINA C., FORNARIS F., *Sapevate che le città possono anche morire? Torino, un documentario*, Pluriverso, Torino 1993
- DAVICO L., *Studiare il Piemonte: dieci anni di ricerche su una società in transizione, 1985-1995*, IRES, Working paper, Torino 1997
- *I diplomi universitari a Torino e in Piemonte: una valutazione su costi, benefici dell'efficacia e dell'impatto economico, con proposte di miglioramento*, Camera di commercio industria e artigianato di Torino, Torino 1998
- PASTORE F., RONCA G., *Torino città di immigrazione. Le politiche possibili*, Edizioni Comitato Giorgio Rota, Torino 1998
- DETRAGIACHE A., MELA A., *Torino: mobilità residenziale e struttura urbana dal boom economico agli anni '90*, Celid, Torino 1997
- FONDAZIONE GIOVANNI AGNELLI, *Il futuro di Torino e del Piemonte: popolazione, economia e società fino al 2008*, Edizioni della Fondazione Giovanni Agnelli, Torino 1991
- IRES, *Progettare la città e il territorio: una rassegna critica di 100 progetti per Torino e il Piemonte*, Rosenberg & Sellier, Torino 1989
- *Cento progetti cinque anni dopo: l'attuazione dei principali progetti di trasformazione urbana e territoriale in Piemonte*, Rosenberg & Sellier, Torino 1995
- *Piemonte economico sociale 1998*, Torino 1999
- ISTAT, *Rapporto annuale 1999*, Roma 1999

- ISTITUTO CIRM MARKET RESEARCH, *Amiat: la raccolta dei rifiuti*, Rapporto di ricerca, Torino 1999
- MAGGI M., PIPERNO S., *Turin: The Vain Search for Gargantua*, IRES, Working paper n. 124, Torino 1999
- MELA A., DAVICO L., *L'interscambio migratorio del comune di Torino. Caratteri demografici, socioeconomici e spaziali*, in «Notiziario di statistica», n. 1, 1998
- DAVICO L., CONFORTI L., *La città una e molte: Torino e le sue dimensioni spaziali*, Liguori, Napoli 2000
- «NOTIZIARIO DI STATISTICA», periodico del Sistema Statistico Nazionale, Città di Torino – Ufficio di Statistica
- *L'anziano protagonista nella città e nella società*, nel n. 2/1999
- OSSERVATORIO DEL MONDO GIOVANILE, *Rapporto sulla condizione giovanile 1996/1997*, Città di Torino, Torino 1997
- OSSERVATORIO SUL MERCATO DEL LAVORO, *Il mercato del lavoro in Piemonte*, Regione Piemonte, Torino 1999
- PACINI M. (a cura di), *Scenari e progetti per una Torino metropolitana*, Edizioni della Fondazione Giovanni Agnelli, Torino 1993
- «PIEMONTE INFORMA: INSEDIAMENTI & INVESTIMENTI PRODUTTIVI», periodico dell'ITP (Investimenti a Torino e in Piemonte), Torino
- PREFETTURA DI TORINO, CITTÀ DI TORINO, *Osservatorio sulla sicurezza*, Rapporto di ricerca, anni 1998, 1999
- PROVINCIA DI TORINO, AMBIENTE ITALIA ISTITUTO DI RICERCHE, *Agenda XXI. Proposta di Piano d'azione per la sostenibilità ambientale della Provincia di Torino*, Rapporto di ricerca, Torino 1999
- REGIONE PIEMONTE, Direzione formazione professionale lavoro, Osservatorio sul mercato del lavoro, *L'occupazione in Piemonte 1993-1997. Elaborazioni approfondite dalle rilevazioni Istat sulle forze di lavoro*, Torino 1999
- SAGAT, Direzione commerciale, *Dati generali di traffico – 1999*, Torino 2000
- TORINO INCONTRA, *Una alternativa al declino: 18 idee per lo sviluppo di Torino negli anni novanta*, Torino 1992
- *Crescere, in rete. 18 idee per Torino e il Piemonte*, Torino 1997
- TORINO INTERNAZIONALE, *I dati fondamentali. Informazioni sintetiche di base per la costruzione del Piano*, Rapporto di ricerca, Torino 1998
- *Verso il Piano. Informazioni di base e primi indirizzi strategici*, Torino 1998
- *Piano strategico per la promozione della città*, Torino 2000
- UNIONCAMERE DEL PIEMONTE, *Piemonte in cifre*, Torino 1998

FINITO DI STAMPARE
NEL MESE DI APRILE 2000