

CONCLUSIONI DEL QUARTO RAPPORTO ANNUALE SULLA GRANDE TORINO

Torino e l'automobile: due storie e due destini che, nel bene e nel male, rimangono strettamente intrecciati. Da un secolo, il capoluogo piemontese è, per eccellenza, la «città dell'auto»; qui la produzione di automobili ha garantito a generazioni un posto di lavoro sicuro e un buon tenore di vita, mentre i ritmi della città erano regolati da quelli delle fabbriche. Oggi, però, l'automobile è per la città anche fonte di crisi, ambientale ed economica.

Per cominciare dalla prima: nell'area metropolitana, la qualità della vita e dell'ambiente urbano, complessivamente, sono migliorate, come confermano numerose indagini e graduatorie tra metropoli; c'è più attenzione per le aree verdi e in generale per la riqualificazione del tessuto urbano, in centro come in periferia. Ma la qualità è fortemente penalizzata proprio dalle auto: ce ne sono troppe e l'aria rimane irrespirabile (con l'emergenza dell'inquinamento da micropolveri). Le amministrazioni locali stanno producendo un certo sforzo per migliorare la situazione, soprattutto per rendere più competitivi i mezzi pubblici; mai come oggi sono stati così numerosi i progetti di potenziamento: dal metrò al sistema ferroviario metropolitano (ma non solo).

Torino non sta certo peggio delle altre metropoli italiane, anzi; ciò non toglie che – sul terreno della cosiddetta mobilità sostenibile – molto rimanga da fare (specie per agevolare i mezzi a minor impatto, come le biciclette, il *car pooling* eccetera), anche perché finora si sono invece privilegiati interventi tesi a favorire un uso più agevole dell'auto: migliorie alla viabilità, nuovi parcheggi...

Per venire invece agli aspetti economici del difficile rapporto fra l'auto e Torino, è noto come negli ultimi mesi del 2002 la città sia stata bruscamente costretta a ricordare – con la crisi Fiat – quanto ancora dipenda dalla produzione di automobili, rivelando anche il carattere velleitario (e un po' ideologico) di certi discorsi, ricorrenti negli ultimi anni, su una Torino sempre più *post*: post-fordista, post-industriale, post-metalmeccanica...

Questa volta la crisi della Fiat è vera, profonda, strutturale, anche se per ora è arduo tentare di contabilizzarne le dimensioni: qualche primo indizio si può comunque già raccogliere tra i dati «grezzi» relativi agli andamenti occupazionali, produttivi, finanziari. Nel capitolo dedicato al sistema economico, si ricostruiscono

le interpretazioni e previsioni degli esperti sugli approdi possibili; per ora, tuttavia, a regnare è l'incertezza: non è ancora possibile dire se il piano di rilancio di Fiat sarà coronato da successo, e l'unico elemento su cui si ritrova un qualche consenso è il prevedibile ridimensionamento dell'azienda e, soprattutto, del suo peso nel sistema economico e sociale locale.

L'incertezza sulle prospettive torinesi è confermata anche dal fatto che non si rilevano altrove forti segnali di decollo: in alcuni comparti industriali o del terziario avanzato emergono qua e là realtà vivaci, ma troppo spesso ancora piccole («eccellenti» fin che si vuole, ma comunque... «isole felici»), che non riescono per ora a fare sistema né a raggiungere la massa critica necessaria a diventare davvero rilevanti per i destini dell'area.

Anche il turismo – nonostante gli sforzi di questi anni – non ha ancora decisamente «cambiato marcia», tant'è che la strategia sembra un'altra volta modificata, tornando a immaginare un rilancio del turismo per *loisir*, visto che quello «d'affari» non sembra avere grandi prospettive (stanti la crisi economica e il livello non eccelso dell'offerta fieristico-congressuale locale); va però tenuto conto del fatto che, con le Olimpiadi, la situazione dovrebbe migliorare, consolidando l'aggancio della città alle sue montagne (mentre continua a mancare l'aggancio con le Langhe, l'altro punto di forza del turismo in Piemonte) e garantendo in seguito la possibilità di attrarre un certo numero di grandi appuntamenti internazionali.

Il sistema museale segna il passo, avendo ormai sostanzialmente «drenato» il bacino d'utenza locale (grazie alla Carta musei e simili iniziative promozionali). Un ulteriore salto di qualità potrebbe venire solo dal successo dei progetti di rilancio del Museo Egizio e della Reggia di Venaria (su cui però permangono non poche incertezze) e di potenziamento del «polo cinematografico» (Museo del Cinema, Film Festival, Film Commission, Multimedia Park).

Il sistema sanitario – un altro dei possibili nuclei di diversificazione produttiva – vive grandi difficoltà, finanziarie e di immagine, pur potendo contare su alcune realtà che stanno emergendo come poli di eccellenza, mentre nuovi progetti (Cittadella della salute, Molinette 2) potrebbero segnare una svolta importante, anche in termini di competitività con altre aree del paese.

Nella sua storia recente, mai come oggi l'area torinese ha visto avanzare contemporaneamente un numero così rilevante di progetti strategici, dalle infrastrutture di trasporto agli interventi – olimpici e non – di qualificazione urbana; appaiono anche notevoli (e senza pari nel panorama nazionale) gli sforzi tesi a coordinare interventi e politiche, con una classe dirigente locale sempre più avvezza a «fare governance», sebbene spesso rimanga problematico conciliare efficienza e partecipazione, rapidità decisionale e trasparenza.

Perché tutto questo sia pienamente messo a frutto in termini di recuperata attrattività dell'area (residenziale e per insediamenti produttivi), il lavoro di questi anni – con i suoi risultati – deve tuttavia essere reso noto, comunicato all'esterno. In-

vece, sul terreno del marketing urbano sta emergendo con sempre maggiore evidenza una certa debolezza (tipicamente torinese). Per la verità, anche qui si sta producendo uno sforzo notevole: sono stati istituiti numerose agenzie ed enti di promozione della città e del territorio, con il compito di attirare investitori, turisti, sponsor eccetera. Solo che il divario da colmare appare enorme, se è vero che ancora un paio di anni fa un'indagine rivelava come, all'estero, l'immagine di Torino restasse saldamente ancorata all'identificazione con Fiat, Agnelli e Juventus.

A questo proposito, pure sul terreno dello sport – seguendo l'esempio di città come Manchester o Barcellona – si potrebbe puntare in termini di immagine, e quindi di sviluppo; peccato però che a Torino la situazione sia disastrosa: lo sport agonistico è sempre più inconsistente, offrendo tra l'altro la pessima immagine di una città ormai incapace di trovare imprenditori in grado di investire su squadre di alto livello.

Le Olimpiadi del 2006 saranno una storica occasione di visibilità internazionale (e il 90 per cento dei Torinesi nutre forti attese in tal senso). Già dalla primavera del 2002 (subito dopo le Olimpiadi di Salt Lake City) la città avrebbe potuto sfruttare il «marchio» olimpico per promuovere la sua immagine nel mondo, ma finora su questo versante si è fatto poco, mentre sembra affievolirsi la progettualità per il dopo-2006, con un dibattito sempre più concentrato, invece, attorno alla risoluzione di problemi tecnici degli impianti di gara e alle difficoltà di rispettare i tempi.

Una campagna di marketing urbano ben orchestrata dovrebbe puntare soprattutto sui «prodotti» più rari, appetibili e quindi in grado di reggere la concorrenza: esempi in questo senso, da utilizzarsi per la promozione turistica e/o residenziale, oltre al collegamento con le montagne e con l'area delle Langhe, potrebbero essere quelli di musei come l'Egizio o del Cinema, oppure del sistema dei fiumi (ben quattro) e dei grandi parchi urbani, finora offerti ai Torinesi per il loro tempo libero e inseriti solo sporadicamente nelle iniziative rivolte all'esterno. Occorrerebbe pensare, tuttavia, anche a una campagna sistematica di marketing per gli investimenti, che punti sulla qualità delle competenze presenti nell'area e, perché no?, su una generale riduzione o eliminazione delle imposte locali sulle attività produttive.

La «timidezza» del marketing urbano, in realtà, oltre a riflettere una generale ritrosia torinese in materia (tipica della classe dirigente come della cittadinanza), legata all'oleografia di una città sgobbona quanto schiva, popolata da gente che inventa, lavora, produce, ma evita accuratamente di «farlo sapere in giro», è effetto anche della scarsa abitudine italiana all'uso di questo tipo di strumenti e della non ancora diffusa consapevolezza circa il rischio di «marginalizzazione» che Torino oggi corre. Ma superarla è una necessità imposta dalle difficoltà di oggi.

APPENDICE METODOLOGICA

■ DATI DI SCENARIO E ANALISI DEI PROGETTI STRATEGICI

Tutti i capitoli del *Rapporto* contengono al proprio interno dati quantitativi e informazioni qualitative (specie nel caso dell'analisi sull'avanzamento di progetti strategici). Uno sforzo in più è stato compiuto quest'anno per approfondire alcune tematiche di particolare rilevanza, attraverso specifiche indagini sul campo.

Per quanto riguarda il reperimento dei dati quantitativi, si è proceduto – come ormai consuetudine per il *Rapporto sulla Grande Torino* – attingendo sia a fonti istituzionali ad ampio spettro tematico (Uffici di Statistica degli enti locali eccetera) sia a fonti settoriali (Osservatori cultura e istruzione dell'IREC, Osservatorio regionale del mercato del lavoro, del mondo giovanile, eccetera), sia ancora a specifiche e recenti indagini monografiche (su particolari argomenti). Di ciascun dato sono sempre state verificate (nei limiti del possibile, ovviamente) bontà e attendibilità, anche attraverso la consulenza di autorevoli esperti di settore e, in alcune occasioni, con specifici seminari da noi organizzati.

I dati statistici raccolti fanno riferimento all'area metropolitana torinese, come sempre «a geografia variabile»: conurbazione, 56 comuni metropolitani, gruppi di comuni dell'area torinese; sovente i dati sono relativi al capoluogo e all'intera provincia (in assenza di informazioni sul territorio intermedio). Quando possibile, le informazioni statistiche e i dati relativi all'area torinese vengono confrontati nel tempo (serie storiche) e nello spazio (specie con altri contesti metropolitani italiani; quasi mai, per la scarsità di dati affidabili, con altre città europee).

Dei vari progetti per l'area torinese sono stati selezionati, capitolo per capitolo, quelli con caratteri strategici, ovvero potenzialmente in grado di contribuire a cambiarne volto e struttura sociale e territoriale. In gran parte si tratta di progetti già monitorati nelle precedenti edizioni di questo *Rapporto*; quest'anno, pertanto, si dà per acquisita la ricostruzione «storica» delle vicende dei vari progetti (rinviando, appunto, alle precedenti edizioni) per concentrarsi maggiormente sugli sviluppi più recenti (2002-primi mesi 2003), sulle criticità, sulle scadenze immediate e future, sulle prospettive. Come in passato, le analisi si basano in parte su materiali documentari (dossier, relazioni tecniche, documenti e siti ufficiali eccetera), in parte su testimonianze orali di *insiders* (rappresentanti ufficiali dei progetti) e di *outsiders* (personaggi in possesso di informazioni qualificate, e spesso «riservate», ma al tempo stesso liberi nell'evidenziare eventuali criticità, lacune, problemi, ritardi). Anche quest'anno, per ragioni deontologiche e di riservatezza, nonché per evitare possibili strumentalizzazioni di parte, non vengono mai riportati nel *Rapporto* nomi e ruoli degli intervistati (*insiders* e *outsiders*).

I dati statistici e le informazioni sui progetti sono stati raccolti e assemblati nei primi mesi del 2003, e quindi (nei limiti del possibile) integrati e aggiornati fino al momento della chiusu-

ra in tipografia di questa edizione del *Rapporto* (15 aprile 2003). Ciò nonostante, nel periodo intercorso tra la chiusura dei capitoli e la pubblicazione alcune informazioni e situazioni possono essere state superate dalla naturale evoluzione quotidiana.

■ LE INDAGINI SUL CAMPO

Oltre alle suddette attività di ricerca, che hanno interessato tutti i capitoli del *Rapporto*, sono state condotte **due specifiche indagini sul campo** i cui esiti sono confluiti nei capitoli 5 e 9, dedicati rispettivamente alla mobilità e alla governance.

La prima indagine, sul tema della mobilità e del sistema dei trasporti nell'area torinese, muove sostanzialmente dalla considerazione dell'ampia produzione in questi anni di materiali, riflessioni, statistiche eccetera – a livello sia locale sia sovralocale – relativi a quest'area tematica; e, al tempo stesso, della carenza di informazioni su particolari aspetti (ad esempio, c'è una sovrabbondanza di dati sul trasporto pubblico, ma molto meno sugli autoveicoli privati, per non parlare delle biciclette). Nella nostra indagine sul campo, dunque, si è cercato di valorizzare al massimo i dati e le informazioni esistenti, così come le competenze e le conoscenze sedimentate tra gli esperti locali del settore; al tempo stesso, però, ci si è preoccupati di raccogliere direttamente dati e informazioni originali, «di prima mano», a proposito di particolari situazioni o dinamiche del sistema della mobilità torinese.

È stata altresì condotta dal nostro gruppo di ricerca un'attività di osservazione esperta, per la quale è stata selezionata una serie di informazioni (in parte qualitative, in parte quantitative) di cui si era precedentemente appurata l'inesistenza o l'indisponibilità. In particolare, sono state condotte osservazioni (per complessive 160 ore sul campo), ripetute nel tempo, tenendo conto delle ciclicità sia quotidiane (mattina/pomeriggio, ore di punta e non di punta eccetera), sia settimanali, sia stagionali (specie per i mezzi di trasporto maggiormente influenzati da fattori meteorologici come la bicicletta). È stato selezionato un campione di zone in cui condurre l'attività di osservazione: alcune in parti centrali di Torino, altre in semiperiferia o periferia (sia settentrionale sia meridionale), altre ancora nell'area metropolitana. In ogni singola zona è stata rilevata una porzione di territorio relativamente ampia, mediamente compresa tra 10 e 20 isolati circostanti l'«epicentro» osservativo, variabile da zona a zona. L'elenco completo delle aree osservate (identificate qui di seguito, per semplicità, con il nome dei soli «epicentri») è il seguente:

- CENTRO: Castello, Sant'Ottavio/Verdi, Bertola/Siccardi, Cernaia, Gran Madre/Vittorio Veneto, Porta Palazzo, Madama Cristina, Duca degli Abruzzi/Stati Uniti, Matteotti/Vinzaglio, Trento/Trieste, Casale.
- NORD: Potenza, Rebaudengo, Regio Parco, largo Toscana, Vallette.
- OVEST: Adriano/Di Nanni, Ferrucci/Cialdini, Principi d'Acaja, Cibrario/Tassoni, Monte Grappa, Lecce/Lessona, Svizzera/Fabrizi.
- SUD: Bramante/Turati, Santa Rita, Unione Sovietica, Sebastopoli/Filadelfia, Marconi/Massimo d'Azeglio, Raffaello.
- CINTURA: Borgaro (area centrale circostante isola pedonale, zona piazza Vittorio, zona statale); Collegno (area delimitata da viale XXIV Maggio, piazza della Repubblica, via Roma, corso Francia).

Nelle zone sopra elencate sono state condotte, in momenti diversi e in ripetute tornate, le attività di osservazione* di seguito riportate:

- analisi qualitativa delle concrete modalità di guida (efficiente o meno: ad esempio, tipi di utilizzo auto delle carreggiate e corsie, mezzi pubblici, sorpassi), del rispetto del codice stradale e delle normative di sicurezza (infrazioni varie, semafori, uso indicatori di direzione, svolte, clacson);
- analisi quantitativa sulle modalità di sosta (in zona blu e non): isolati con auto in doppia fila, angoli ostruiti, pattuglie e controllori ATM incontrati, distanze medie (perceptive) dei parcometri;
- analisi quantitativa sull'affollamento delle automobili (numero di persone per auto), sull'incidenza del fenomeno degli automobilisti che guidano parlando al telefono oppure senza cinture di sicurezza;
- analisi quantitativa sugli attraversamenti semaforici: durata della luce verde, durata media degli attraversamenti da parte dei pedoni;
- analisi qualitativa (di mattina e pomeriggio, in zone centrali, semi- e periferiche, con corsie protette e non...) sulle tipologie di passeggeri dei mezzi pubblici, sul comfort delle fermate (copertura, sedili, mappa, biglietterie, barriere architettoniche), modalità di arresto dei mezzi;
- analisi qualitativa sull'affollamento dei mezzi pubblici: quasi vuoti, non affollati (quasi nessuno in piedi), affollati (in piedi \geq seduti), superaffollati (passeggeri in piedi a stretto contatto);
- analisi quantitativa delle frequenze di passaggio: minuti fra un passaggio e il successivo, precisione delle segnalazioni sul display (se esistente);
- analisi qualitativa sulle corsie protette: riconoscibilità, modalità di protezione, interferenze di veicoli non autorizzati;
- analisi qualitativa sulle piste ciclabili: riconoscibilità, sicurezza, incroci, interferenze (auto o pedoni), tipo di ciclisti (per sesso, età...);
- analisi quantitativa del traffico ciclistico sulle piste e dei livelli di utilizzo delle rastrelliere;
- analisi qualitativa sulle aree pedonali: tipi di frequentatori, attività eccetera;
- analisi comparata quantitativa con 107 rilevazioni su 10 diversi percorsi origine-destinazione (di varia lunghezza), con diversi mezzi di trasporto: auto, mezzi pubblici, bicicletta.

La seconda indagine sul campo prosegue il filone di riflessione sulla governance nell'area torinese già avviato due anni fa e approfondito lo scorso anno attraverso una campagna di interviste ai sindaci della cintura metropolitana.

Quest'anno è stata selezionata una rosa di 14 tra gli *stakeholders* e gli attori locali più rilevanti per le politiche di governance: rappresentanti di associazioni di categoria e dei sindacati, di aziende (pubbliche e private) e di consorzi di servizi, di agenzie locali per lo sviluppo, di fondazioni bancarie, di atenei e poli formativi.

Dal punto di vista metodologico, l'indagine segue la stessa impostazione dell'anno scorso, ricorrendo cioè a interviste faccia a faccia, flessibili (per potersi adattare a soggetti con campi di intervento quotidiano e competenze spesso molto lontane tra loro) ma sufficientemente

* Maggiori dettagli sulle modalità metodologiche sono riportati là dove si parla degli esiti di ciascuna fase dell'osservazione, nel capitolo sulla mobilità.

strutturate (almeno in alcune parti) in modo da rendere comunque confrontabili risposte e opinioni espresse.

Le interviste sono state realizzate nel periodo compreso tra novembre 2002 e gennaio 2003. Si è verificata qualche «caduta», dovuta all'impossibilità (in tempi utili alla ricerca) di incontrare alcuni dei testimoni da noi individuati, tuttavia sostituiti, nei limiti del possibile, con soggetti di analoghe caratteristiche, in modo da mantenere sempre sufficientemente ampio il ventaglio degli ambiti coinvolti e contattati.

ALLEGATO N. 1
GRIGLIA DI OSSERVAZIONE UTILIZZATA PER L'INDAGINE SULLA MOBILITÀ
(CAPITOLO 5)

1) TRAFFICO (In 10 zone – percorsi non puntuali, mattino e pomeriggio, ore varie, zone centrali e periferiche, con zone blu e senza).

■ *Analisi qualitativa e quantitativa (esempio: frequenza episodi clacson, passaggi col rosso...)*

1. MODALITÀ DI GUIDA (efficienza o no): come si dispongono le auto sulle corsie? e i mezzi pubblici? e i sorpassi?

2. CODICE STRADALE: infrazioni? vengono rispettati i semafori? uso indicatori di direzione? svolte a sinistra?

3. CLACSON: utilizzo del clacson; come, quando e perché.

■ *Analisi quantitativa in più zone del percorso di osservazione*

4. SOSTA NON BLU: percentuale di isolati con auto in doppia fila; percentuale di angoli ostruiti.

5. ZONE BLU: percentuale di auto in doppia fila o sugli angoli; numero di controllori ATM incontrati; distanze medie (percettive) dei parcometri.

■ *Analisi quantitativa in più punti del percorso di osservazione*

6. AUTISTI: numero di persone per auto; numero di autisti con telefonino; numero di automobilisti senza cinture.

■ *Analisi quali-quantitativa su attraversamenti semaforici lungo i percorsi di osservazione*

7. SEMAFORI: secondi di verde; secondi medi di attraversamento da parte dei pedoni.

2) MEZZI PUBBLICI (Su più linee – mattino e pomeriggio, ore varie; zone centrali e periferiche, con corsie preferenziali e non; con display e non).

■ *Analisi qualitativa*

8. Tipo di passeggeri.

9. La fermata: comfort, mappa, biglietterie automatiche (in luogo sicuro? ben segnalate?)

10. Mezzi: modalità di fermata e di guida.

■ *Analisi quali-quantitativa*

11. (Percettiva) di passeggeri in piedi/seduti.

■ *Analisi quantitativa*

12. Minuti fra un passaggio e il successivo.

13. (Dove c'è) andamento delle segnalazioni sul display, corrispondenza passaggio reale/display.

■ *Analisi qualitativa*

14. Corsie preferenziali: problemi di riconoscibilità, scarsa segnalazione, «invasioni» da parte delle auto.

3) CICLABILI (Osservazioni a settembre e a novembre/dicembre; in vari punti lungo diverse piste ciclabili; distinte per tipologie di protezione, linee/alette/sede propria, e aree centrali/periferiche; ore punta e non).

- *Analisi quali-quantitativa*
- 15. Ciclabili ben segnalate o no, sicurezza, incroci con auto, interferenze coi pedoni.
- 16. Auto sulle ciclabili.
- *Analisi quali-quantitativa*
- 17. Numero di passaggi (comparato con passaggi su carreggiata auto).
- 18. Tipo di ciclisti: sesso, fascia di età, soli o tanti, per lavoro (?).

- 4) **RASTRELLIERE** (Osservazioni a settembre e a novembre/dicembre; in luoghi strategici di forte afflusso – esempio: anagrafe, posta, facoltà, stazioni, ospedali...).
- *Analisi quantitativa*
- 19. Numero di posti in rastrelliera.
- 20. Numero di bici parcheggiate *in* rastrelliera.
- 21. Numero di bici parcheggiate *fuori* rastrelliera.

- 5) **AREE PEDONALI** (Osservazioni a settembre e a novembre/dicembre).
- *Analisi quali-quantitativa*
- 22. Tipo di frequentatori.
- 23. Tipo di attività, passeggio/transito.

ALLEGATO N. 2
**TRACCIA GENERALE DI INTERVISTA SEMI-STRUTTURATA
 UTILIZZATA NELL'INDAGINE SULLA GOVERNANCE
 (CAPITOLO 9)**

[N.B.: Sulla base di tale traccia, ogni intervista è stata modellata e sviluppata in forma personalizzata, in relazione al contesto di riferimento dell'interlocutore]

- Breve **presentazione** delle finalità dell'intervista. *Proseguiamo l'approfondimento monografico sul tema delle politiche di governance a livello metropolitano torinese. Dopo aver analizzato nel Rapporto 2002 percezioni e opinioni di sindaci dell'area metropolitana, intendiamo approfondire il percorso intrapreso completando il quadro, ossia intervistando gli attori più significativi (pubblici e privati): rappresentativi di enti locali, associazioni di categoria, aziende private e pubbliche, consorzi di gestione di servizi, fondazioni bancarie eccetera.*

- **Tematiche da approfondire**
- 1. **Identificazione dell'oggetto** (Lei come la definirebbe?) [*vedere se l'intervistato riesce a definire l'idea o proporre noi 2-3 parole chiave per chiarire il concetto*]
- 2. Sulla base dei concetti emersi/condivisi, **in quali settori si è più avanti** nel fare governance nell'area torinese? In quali si è **più indietro**? Perché? Che cosa bisognerebbe fare dove si è più indietro?
- 3. Quali **strumenti di governance** esistenti nell'area torinese sono conosciuti? [*eventualmente suggerirne i nomi – Piano strategico, Conferenza metropolitana, Patti territoriali, Agenda 21 – per valutarne il livello di conoscenza*]
- 4. **Opinioni** su tali strumenti di governance [*naturalmente senza forzare le opinioni; soprattutto raccogliendo opinioni solo tra gli attori che conoscono abbastanza bene i suddetti progetti*]
- 5. Che **tipo di contesto** dovrebbe avere la governance? Per ambiti territoriali (spicchi di AMT) o per ambiti tematici?

6. In termini generali – per prendere **decisioni** a livello cittadino o metropolitano – secondo Lei quale **tipo di approccio** si rivela più proficuo? È meglio lavorare in contesti più informali o più strutturati? Con un approccio più decisionale o consultivo?
7. Nella situazione attuale, chi decide davvero nell'area torinese? Quali **poteri** contano (e si confrontano) nell'area torinese?
8. *[Se l'intervistato ha in mente un progetto concreto]* Come si potrebbero coordinare **decisori e attori rilevanti** dell'area torinese? Chi dovrebbe decidere che cosa? In quali sedi e con quale coordinamento?
9. La **partecipazione** è necessaria? Di chi? Su quali temi? Con che poteri decisionali? Come attuarla?
10. Che tipo di coinvolgimento anche per l'**opinione pubblica e la società civile**? Per quali ambiti/progetti può essere più utile/scarsamente utile?
11. Quali **esperienze di governance** conosce/ha vissuto nell'area torinese?
12. **Valutazioni** di tali esperienze
13. La gestione di processi decisionali interni su vostri **progetti/politiche che hanno una rilevanza sull'esterno** (ad esempio, sulla comunità locale) *[pensare a qualche esempio]*: con chi avete più rapporti?
14. Che tipo di **difficoltà** avete riscontrato/state riscontrando nella messa a punto di progetti/politiche che implicano una modifica del sistema esterno?
15. Avete previsto/attuato delle **correzioni di rotta** e/o degli affinamenti dei progetti/politiche per rispondere a tali difficoltà?
16. **Sostenibilità**: se ne tiene conto oggi nel fare governance? Quale modello di sviluppo locale socialmente sostenibile per la Torino del futuro, del post-Olimpiadi?

[Non possiamo nel contesto torinese attuale dimenticare quello che sta avvenendo con Fiat] Ritiene che la **crisi Fiat** venga gestita secondo i criteri e con le modalità di governance che abbiamo evidenziato nel corso dell'intervista?

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

[PRINCIPALI PUBBLICAZIONI E SITI INTERNET CUI SI È FATTO RIFERIMENTO IN QUESTO RAPPORTO, E ALTRI RECENTI VOLUMI E RICERCHE DI INTERESSE. SONO DISTINTI I MATERIALI BIBLIOGRAFICI RELATIVI AL CAPITOLO 5 (MOBILITÀ), STANTE LA LORO COSPICUA QUANTITÀ]

- AA.VV. (2001), *Le Olimpiadi invernali del 2006 a Torino*, in «Urbanistica Informazione», n. 179
- AA.VV. (2003), *Dopo la Fiat: la crisi di un'industria che volle farsi nazione*, in «Idea-zione», n. 1
- Allasino E. (2000), *Immigrati in Piemonte. Una panoramica sulla presenza di stranieri nel territorio regionale*, IRES Piemonte, Torino
- AlmaLaurea, *Condizione occupazionale dei laureati. Indagine 2001*, Consorzio inter-universitario AlmaLaurea [www.almalaurea.cineca.it]
- «Altro consumo», rivista mensile, annate 2001, 2002 e 2003
- ARPA Piemonte (2001), *Qualità dell'aria di Torino. Aggiornamento al 2000* [www.arpa.piemonte.it]
- Arthur Andersen (2002), *Studio del mercato alberghiero per l'area metropolitana di Torino*, rapporto
- Belloni M.C. (2001, a cura di), *Ricerca per il Piano di coordinamento degli orari della città di Torino. I servizi anagrafici in tre circoscrizioni campione*, Città di Torino, Università degli Studi di Torino, Dipartimento di Scienze sociali, rapporto
- (2002, a cura di), *Il volto del commercio a Torino. Un'indagine in tre circoscrizioni campione*, Città di Torino, Università degli Studi di Torino, Dipartimento di Scienze sociali, rapporto
- Berta G. (2003), *La Fiat dopo la Fiat*, in «il Mulino», n. 1
- Bobbio L. e Guala C. (2002, a cura di), *Olimpiadi e grandi eventi. Verso Torino 2006. Come una città può vincere o perdere le Olimpiadi*, Carocci, Roma

- Boccazzi Varotto C., Tarantino M. e Osmani I. (2001, a cura di), *Percezione dell'utenza e qualità del verde pubblico. Il caso di sette parchi urbani e suburbani*, IRES L. Morosini-SRF, rapporto, gennaio
- «Bollettino demografico piemontese», periodico della Regione Piemonte
- Censis (1999), *L'immagine internazionale di Torino*, Censis, Roma
- (2002), *36° Rapporto sulla situazione sociale del paese*, Franco Angeli, Milano
- Censis-La Repubblica (2002), *La grande guida all'università* [www.repubblica.it/misc/guida]
- CESDI (2002, a cura di), *Monitoraggio dell'attività congressuale a Torino nel primo semestre 2002. Sintesi*, Torino Convention Bureau, rapporto
- Città di Torino (1999), *Agenda 21. Rapporto sullo stato dell'ambiente e sulla sostenibilità della città di Torino*, Ages, Torino
- (2001), *Dalla A alla Zeta. Alla scoperta di Torino tra storia, grandi opere, trasformazioni, servizi e iniziative della Città*, Città di Torino, Torino
 - (2002), *Schema di programma triennale delle Opere pubbliche 2003-2004-2005 ed elenco annuale 2003*, Città di Torino, Torino
- «Città informa», periodico della Città di Torino
- Cogno R. e Tancioni M. (2002), *Un modello di previsione della spesa locale per l'assistenza*, «Contributi di ricerca» n. 166, IRES Piemonte, Torino
- Comitato Giorgio Rota (2002), *Cooperazione e competizione nella sanità dell'area metropolitana torinese*, Atti del convegno annuale del Comitato Giorgio Rota, Torino, 30 novembre
- Corona Verde-Torino Città d'Acque (2001), supplemento redazionale a «Acer» n. 6
- Deaglio M. (2002), *Debolezze italiane all'origine della crisi*, in «La Stampa», 17 ottobre
- Dipartimento di Scienze sociali (2002), *Osservatorio del Nord Ovest, Prima indagine (ottobre-novembre 2002)*, Università di Torino, rapporto
- (2003), *La percezione della crisi Fiat*, a cura di P. Ferragutti, M. Roccato e E. Rosso, Università di Torino, rapporto
- DSPEA del Politecnico di Torino e Unione Industriale di Torino (2001), *Il settore ICT in provincia di Torino: dimensioni e tipologie produttive. Primi risultati di ricerca*, Torino, novembre
- «Eco dalle città. Notiziario per l'ambiente urbano» [www.ecodallecitta.it]

- Enrietti A. e Lanzetti R. (2002), *La crisi Fiat Auto e il Piemonte*, «Contributi IRES», IRES Piemonte, Torino
- Ferrero V., Lanzetti R., Lessico A. e Vitali G. (2002), *Sistema innovativo e parchi scientifici e tecnologici*, «Strumenti IRES» n. 8, IRES Piemonte, Torino
- Fondazione Rosselli (2000), *Arte Musei Cinema*, Fondazione Rosselli, Torino
- Forter Piemonte-Camera di Commercio (2000), *Gli orari degli esercizi commerciali a Torino*, rapporto
- Fortunato A. e Savino G. (2001), *Il Piano territoriale di coordinamento*, in Provincia di Torino 2001a
- Guala C. (2002, a cura di), *Sondaggio su atteggiamenti, aspettative e problemi della popolazione in vista dei Giochi olimpici invernali del 2006*, Università degli Studi di Torino, Dipartimento di Scienze sociali, rapporto
- Il Sole 24 Ore (2002), *Indagine annuale sulla qualità della vita*, rapporto
- Il Sole 24 Ore (2002), *Motori*, rapporto, 4 dicembre
- Il Sole 24 Ore (2003), *Auto*, rapporto, 12 marzo
- «Informa IRES», periodico dell'IRES Piemonte
- IRES Piemonte (1989), *Progettare la città e il territorio: una rassegna critica di 100 progetti per Torino e il Piemonte*, Rosenberg & Sellier, Torino
- (1995), *Cento progetti cinque anni dopo: l'attuazione dei principali progetti di trasformazione urbana e territoriale in Piemonte*, Rosenberg & Sellier, Torino
 - (1999), *Turin: The Vain Search for Gargantua*, IRES Piemonte, Torino
 - (2001), *Scenari per il Piemonte del Duemila. Primo rapporto triennale. Verso l'economia della conoscenza*, IRES Piemonte, Torino
 - (2002a), *Osservatorio culturale del Piemonte 2001*, IRES Piemonte, Torino
 - (2002b), *Piemonte economico sociale 2001*, IRES Piemonte, Torino
 - (2003), *Il sistema istruzione in Piemonte*, Regione Piemonte-IRES Piemonte [www.sisform.piemonte.it]
- IRES Piemonte-INSEE Rhône-Alpes (2002), *Atlante delle partizioni del Piemonte e del Rhône-Alpes*, INSEE-IRES Piemonte
- ISMB, Istituto Superiore Mario Boella (2002), *L'information technology nelle imprese torinesi*, rapporto di ricerca a cura di M. Cantamessa, E. Paolucci e D. Tosco
- Istat (2000), *La vita quotidiana nelle grandi città. Indagine multiscopo sulle famiglie «Aspetti della vita quotidiana»*. Anno 1998, Istat, Roma

- (2002), *Rapporto annuale 2001*, Istat, Roma
 - (2002), *Stili di vita e condizioni di salute. Indagine multiscopo sulle famiglie «Aspetti della vita quotidiana»*. Anno 2001, Istat, Roma
- Istituto Cirm (2001), *Customer satisfaction. Servizi comunali*, Città di Torino, rapporto, marzo
- Italiavoro et al. (2002), *Le Olimpiadi a Torino. Analisi e valutazioni dei problemi connessi all'incontro domanda-offerta del mercato del lavoro, in relazione alle Olimpiadi del 2006*, Città di Torino, Provincia di Torino, rapporto
- Italia oggi (2002), *Qualità della vita in Italia*, rapporto
- Lanzetti R. e Marchionatti R. (2002), *La politica industriale tra Europa e regioni*, «Strumenti IRES» n. 7, IRES Piemonte, Torino
- L'Eau Vive-Comitato Giorgio Rota (2000), *Lavori in corso 2000. Primo rapporto annuale su Torino*, Edizioni Comitato Giorgio Rota, Torino
- (2001), *La mappa del mutamento. 2001, Secondo rapporto annuale sulla Grande Torino*, Guerini e Associati, Milano
 - (2002), *Voglia di cambiare. 2002, Terzo rapporto annuale sulla Grande Torino*, Guerini e Associati, Milano
- L'Eau Vive-Hermes Lab (2002), *I fabbisogni di ricettività turistica a Torino e in provincia: situazione, tendenze, prospettive*, Camera di Commercio-ASCOM, Torino, rapporto
- Legambiente (2002), *L'alluvione quotidiana: poche gocce per mettere in ginocchio il nostro paese* [www.legambiente.it]
- (2003), *Ecosistema urbano 2003* [www.legambiente.it]
- Martinengo M.C. et al. (2001), *I Torinesi e il futuro turistico della città*, Levrotto & Bella, Torino
- Mela A. e Davico L. (2000), *Funzioni metropolitane e tempi della città. Orari, consumatori, luoghi attrattivi a Torino*, in «Notiziario di statistica», Città di Torino, n. 2
- Mela A., Davico L. e Conforti L. (2000), *La città una e molte. Torino e le sue dimensioni spaziali*, Liguori, Napoli
- Migliore M.C. et al. (2002), *Scenari demografici e alternative economiche. La popolazione piemontese d'origine italiana e straniera fra 2000 e 2050*, IRES Piemonte, Torino, Working Paper n. 165
- «Monitor 2006», newsletter del Comitato per l'Organizzazione dei xx Giochi Olimpici invernali Torino 2006

- Negri N. e Saraceno C. (1999, a cura di), *Il welfare municipale a Torino*, Università degli Studi di Torino, Dipartimento di Scienze sociali
- «Notiziario di statistica», periodico della Città di Torino
- «Obiettivo ambiente», notiziario di Pro Natura Piemonte
- OMS, Centro europeo ambiente e salute (2000), *Inquinamento urbano e salute in Italia e in Europa*, Roma
- «Piemonte congiuntura», periodico dell'Unioncamere del Piemonte, annata 2002
- Prefettura di Torino (2003), *Rapporto sullo stato della sicurezza in provincia di Torino*, Prefettura di Torino, Torino
- Provincia di Torino (2000), *Patti Territoriali. La programmazione negoziata e lo sviluppo locale in provincia di Torino*, Provincia di Torino, Torino
- (2001a), *Istituzioni e sviluppo locale*, Provincia di Torino, Torino
 - (2001b), *Lo stato di salute nella provincia di Torino*, Provincia di Torino, Torino
 - (2001c), *Relazione previsionale e programmatica 2002-2004*, Provincia di Torino, Torino
 - (2002a), *Agenda 21. Piano d'azione per la sostenibilità*, Provincia di Torino, Torino
 - (2002b), *Risorse idriche superficiali dei principali bacini della provincia di Torino*, Provincia di Torino, Torino
 - (2002c), *Il mercato del lavoro in provincia di Torino. Sintesi del rapporto 2002*, Osservatorio provinciale del mercato del lavoro, Provincia di Torino, Torino
- Provincia di Torino e Fondazione Istituto per il Lavoro (2002), *Il futuro della catena di sub-fornitura automobilistica torinese nello scenario internazionale*, Provincia di Torino, Torino
- Provincia di Torino, Programma provinciale di gestione dei rifiuti (2002), *Rapporto sullo stato del sistema di gestione dei rifiuti. Giugno 2002*, Osservatorio rifiuti provinciale, Torino, rapporto
- «Quaderni dei musei civici», periodico della Città di Torino
- Reburdo G. (2001), *Sviluppo locale, programmazione negoziata e coerenza dei Fondi Strutturali*, in Provincia di Torino 2001a
- Regione Piemonte-Città di Torino (1999), *Città in salute. Analisi del contesto e strategia d'intervento del progetto*

- Regione Piemonte, Osservatorio regionale del commercio e Unioncamere del Piemonte (2002), *I consumi delle famiglie piemontesi* [www.regione.piemonte.it/commercio/osservatorio]
- Regione Piemonte (2002), *I numeri dell'assistenza in Piemonte*, Regione Piemonte
- Regione Piemonte (2003), *La riqualificazione delle città del Piemonte*, «Quaderni della Regione Piemonte» n. 34
- R&P-IRES Piemonte (2002), *Utilizzo di dati INPS per misurare e analizzare l'occupazione straniera dipendente in Piemonte*, IRES Piemonte, Torino, rapporto
- Regione Piemonte, Osservatorio sull'immigrazione straniera in Piemonte [www.regione.piemonte.it/polsoc/immigrazione]
- RUR-Censis, FORMEZ (2002), *7° Rapporto: le città digitali in Italia. Indagine RUR-Censis, FORMEZ sui servizi online della pubblica amministrazione locale*, rapporto, novembre
- Sagat (2002), *Annual Report 2001* [www.turin-airport.com]
- Saitta A. (2003), *Un anno di sanità*, Agami, Cuneo
- Scamuzzi S., Bagnasco M., Rosso E. e Scalon R. (2001), *L'immagine del Piemonte*, Università degli Studi di Torino, Dipartimento di Scienze sociali
- Tecchiati F. (2001), *I Patti Territoriali e l'Agenda XXI*, in Provincia di Torino 2001a «Torino Congiuntura», periodico della Camera di Commercio di Torino, annata 2002, nn. 8-9-10-11
- Torino contemporanea luce e arte; ben più di una mostra*, rassegna stampa nazionale e locale al 3 febbraio 2003
- Torino Incontra (1998), *Crescere, in rete. 18 idee per Torino e il Piemonte*, Torino Incontra, Torino
- Torino in tempo, Città di Torino (2001), *Ricerca per il Piano di coordinamento degli orari della città di Torino*
- Torino Internazionale (2000), *Piano strategico per la promozione della città*
- (2001), *Torino Wireless: presentazione del Patto per il distretto*
 - (2002), *La diffusione di e-commerce tra i dettaglianti torinesi*, rapporto di ricerca a cura di G. Pellicelli e E. Candelo
 - (2003), *La mappa dei progetti* [www.torino-internazionale.org]
- Torino Internazionale e EU-POLIS (2002), *Torino nella competizione europea: un esercizio di benchmarking territoriale*, a cura di S. Conti, Rosenberg & Sellier, Torino

Torino: opere e progetti per l'area metropolitana (2001), «Atti e rassegna tecnica della Società degli ingegneri e degli architetti in Torino», n. 1-2

Unioncamere del Piemonte (2002), *Piemonte in cifre*, Unioncamere del Piemonte, Torino

Unione Industriale di Torino (2002a), *Alcuni dati sui principali settori dell'economia torinese*, Unione Industriale, Torino, rapporto

– (2002b), *L'indotto auto in provincia di Torino, risultato di un'indagine*, Unione Industriale, Torino, rapporto

– (2002c), *Torino 2006. Valutazione dell'impatto dei Giochi olimpici sull'economia del Piemonte*, Unione Industriale, Torino, rapporto

www.ancitel.it

www.arpa.piemonte.it

www.cittadinanzattiva.it

www.comune.torino.it

www.infocamere.it

www.piemonteincifre.camcom.it

www.provincia.torino.it

www.regione.piemonte.it

www.tav.it

www.to.camcom.it

www.torino2006.com

www.torino-internazionale.org

www.transpadana.org

www.turin-airport.com

CAPITOLO 5 / MOBILITÀ

ACI, Automobile Club d'Italia (2001), *Osservatorio della conferenza sulla mobilità nei principali comuni italiani. Settima edizione 2001*

ACI, Automobile Club d'Italia, Sistema statistico nazionale (2002), *Annuario statistico 2002* [www.aci.it]

- Aipark, Associazione italiana tra gli operatori nel settore della sosta e dei parcheggi (2001), *Indagine nazionale sosta e parcheggi. Edizione 2001*
- Anastasia E. (2001), *Car sharing, l'auto privata diventa pubblica*, in «Le strade», n. 5
- ARPA Piemonte (2001), *Qualità dell'aria di Torino. Aggiornamento al 2000* [www.arpa.piemonte.it]
- ATM (2000), *Relazione sulle attività inerenti la sosta a pagamento e la realizzazione di parcheggi in struttura*
- (2001), *Parcheggi*
 - (2002), *Carta dei servizi di trasporto*
- ATM, Pianificazione e Mobility management-CSST, Centro Studi sui Sistemi di Trasporto (2000), *Valutazioni di sistema a supporto della mobilità sostenibile nell'area di Torino*
- ATM, Pianificazione e Mobility management (2002a), *Indagine sulla mobilità delle persone e sulla qualità dei trasporti nella provincia di Torino*
- (2002b), *Sviluppo delle politiche di mobility management: realizzazione di servizi per le aziende pilota della città di Torino ed estensione nell'area della conurbazione*
- Bertasio R. (2002), *Lascia l'auto e prendi il bus*, relazione al convegno «Aria pulita», Torino, 26 ottobre
- Bertoldi L. (2002), *Andare in bicicletta a Torino*, relazione al convegno «Aria pulita», Torino, 26 ottobre
- Burdizzo B. (2002), *Interventi per una mobilità sostenibile*, relazione al convegno «Aria pulita», Torino, 26 ottobre
- Camera di Commercio di Torino (2002), *Il ruolo delle grandi infrastrutture logistiche – reti e nodi – nello sviluppo economico e territoriale del Piemonte e dell'area torinese*, Torino
- Catania G. (1995), *Amica bicicletta*, Edizioni Gruppo Abele, Torino
- Cattaneo A. (1998), *Sociologia del traffico. Scene da una giungla urbana*, Meltemi, Roma
- Centro studi 3M (2001), *Piste ed itinerari ciclabili in Italia. Indagine sul livello di ciclabilità urbana*
- Cetica P.A. (2000), *Estetica del traffico*, Editori Associati, Milano
- Città di Torino, Assessorato per i trasporti, viabilità e polizia urbana (1980), *Il traffico a Torino: un'indagine sulla mobilità*

- Città di Torino, Divisione servizi civici, Settore tempi e orari, Sportello del cittadino (2002), *Prima, dopo, come. Indagine sugli orari delle scuole materne, elementari e medie in tre circoscrizioni della città*
- Città di Torino (1999), *Agenda 21. Rapporto sullo stato dell'ambiente e sulla sostenibilità della città di Torino*, Ages, Torino
- (2001), *Piano urbano del traffico e della mobilità delle persone* [www.comune.torino.it]
- Comitato città vivibile, Comune di Torino, Assessorato per la viabilità e i trasporti (1989), *Auto o città*, Tipolito Simionato, Torino
- Commissione Europea (2001), *Libro bianco. La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*, Comunità europee, Lussemburgo
- (2002), *Eppure i bambini si muovono*, Comunità europee, Lussemburgo
- Commissione Europea-Ministero dell'Ambiente (1999), *Città per la bicicletta, città dell'avvenire*, supplemento a «L'ambiente informa», n. 10
- Comune di Torino (1973), *Programma di indagini sul traffico e sui trasporti nell'area torinese. Indagine sul comportamento degli individui nella scelta del mezzo di trasporto*, Somea, Torino
- Comune di Torino, Assessorato all'assetto urbano, Divisione mobilità (1995), *Piano urbano del traffico*, Comune di Torino, Torino
- Comune di Torino, Assessorato all'ambiente e sviluppo sostenibile (1996), *Dossier sicurezza bici. Informazioni per la sicurezza e la tutela dei diritti dei cittadini in bicicletta*
- Cori B. (1997, a cura di), *La città invivibile. Nuove ricerche sul traffico urbano*, Patron, Bologna
- CSST, Centro Studi sui Sistemi di Trasporto (2000), *Viabilità privata, performance di rete ed impatto ambientale nell'area metropolitana torinese*
- «Eco dalle città. Notiziario per l'ambiente urbano» [www.ecodallecitta.it]
- ENEA, Euromobility (2002), *Mobility management. Stato dell'arte e prospettive*, rapporto
- European Commission (2001), *EU Energy and Transport in Figures*, European Commission, Bruxelles
- Faraggiana A. (2002), *Gestione del traffico a Torino durante i grandi cantieri*, relazione al convegno «Aria pulita», Torino, 26 ottobre
- Fondazione Filippo Caracciolo (2002a), *Infrastrutture e mobilità urbana. L'utenza al centro delle scelte* [www.aci.it]

- (2002b), *La spesa degli Italiani per l'automobile. I diversi oneri derivanti dalla fiscalità e dai costi di acquisto e di uso del mezzo* [www.aci.it]
- Frankel G.S. (2002), *Trasporto aereo, un anno spartiacque*, in M. Deaglio et al., *Economia senza cittadini?*, Guerini e Associati, Milano
- FS, Amicidellaterra (2002), *I costi ambientali e sociali della mobilità in Italia. Quarto Rapporto* [www.amicidellaterra.it]
- Gentile P.L. (2002), *Strumenti e metodi per la mobilità sostenibile a Torino*, relazione al convegno «Aria pulita», Torino, 26 ottobre
- Guiati G. (2002), *Trasporto pubblico sempre più ecologico ed efficiente*, relazione al convegno «Aria pulita», Torino, 26 ottobre
- Il Sole 24 Ore (2002), *Trasporti & infrastrutture. Il muro delle Alpi frena l'Italia*, dossier, 11 dicembre
- Isfort (1999), *Moving. Soggetti, processi, risorse della mobilità*, Gangemi, Roma
- (2002), *5° Rapporto congiunturale sulla mobilità e 6° Rapporto congiunturale sulla mobilità* [www.isfort.it]
- Istat (2000), *La vita quotidiana nelle grandi città. Indagine multiscopo sulle famiglie «Aspetti della vita quotidiana». Anno 1998*, Istat, Roma
- (2001), *Statistiche degli incidenti stradali. Anno 2000*, Istat, Roma
- Istituto Guglielmo Tagliacarne-Unioncamere (2001), *La dotazione di infrastrutture nelle province italiane 1997-2000* [www.tagliacarne.it]
- Istituto per l'ambiente (1993), *Osservatorio sui comportamenti ambientali*, Edizioni Istituto per l'ambiente, Milano
- Krag T. (2002), *Pedalare a Copenaghen*, relazione al convegno «Aria pulita», Torino, 25 ottobre
- Libro Verde. Usi sostenibili dell'energia nei trasporti* (1998), atti della Conferenza nazionale energia e ambiente, Roma 25-28 novembre
- Ministero dei Lavori pubblici (2000), *Piano nazionale della sicurezza stradale*
- Ministero dell'Ambiente-Ministero dell'industria (1998), *Cambiamenti climatici energia e trasporti. Atti della Conferenza nazionale sulle strategie per uno sviluppo sostenibile*, Cuen, Roma
- Ministero dell'Ambiente (2001), *I trasporti*, in *Osservatorio ambiente*, Ministero dell'ambiente, Roma
- Mobilità sostenibile nell'area metropolitana torinese* (2001), atti del convegno di «Scienza & Professioni», Politecnico di Torino, 16 ottobre

- Moser G. (1992), *Les stress urbaines*, Armand Colin, Parigi; trad. it. *Gli stress urbani*, LED, Milano, 1995
- Nuovo codice della strada* (1992), G.U. n. 114, 18 maggio
- Nuvolati G. (2002), *Popolazioni in movimento, città in trasformazione*, il Mulino, Bologna
- Officina Città Torino* [www.oct.torino.it]
- Quaglia L. (2002), *Suggerimenti per l'attuazione dei Piani Urbani del Traffico*, in «Le strade», n. 6
- Regione Piemonte (2000), *Programma di attuazione della LR 1/2000 in materia di trasporto pubblico locale per il periodo transitorio 01/01/2001-31/12/2002*, in «Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte», n. 11
- Regione Piemonte-CSST-ITER (2001), *Sistema di monitoraggio della qualità del servizio ferroviario di trasporto pubblico locale*, Regione Piemonte, Direzione trasporti
- «Satti informa», bimestrale d'informazione della Satti
- Satti (2001), *Rilevazione della soddisfazione dei clienti 2001*, Eqc-Satti, Torino
- (2002), *Carta dei servizi*
- «Sistemi di trasporto», rivista trimestrale del CSST, Centro Studi sui Sistemi di Trasporto
- TMT Pragma (2000), *Indagine sulla mobilità sostenibile a Torino*, rapporto
- Torino Internazionale (2002), *Il sistema ferroviario AC Torino-Milano/Torino-Lione*, CSST-SINLOC, Torino
- Trevisan P. e Chicco P. (2000), *Le prospettive delle aziende per il trasporto locale nel quadro della mobilità urbana del futuro*, in «Sistemi di trasporto», n. 3
- Unione Industriale di Torino-Assolombarda-Assindustria Genova (2003), *Infrastrutture per lo sviluppo del Nord-Ovest*, rapporto
- Unioncamere del Piemonte (1972), *Viabilità e trasporti nell'assetto territoriale del Piemonte e della Valle d'Aosta. Problemi e prospettive*, Centro studi e ricerche economico-sociali, Torino
- Valente P.G. (2002), *La città ciclabile*, tesi di laurea, Politecnico di Torino, Facoltà di Architettura, Torino
- Zucchetti R. e Baccelli O. (2001, a cura di), *Aeroporti e territorio. Conflitti e opportunità di sviluppo*, Egea, Milano

