

spetto alla situazione 1981.

#### 4.2.2. Risultati per la città di Torino

E' bene tener presente che, per la città di Torino, i risultati globali qui discussi - ottenuti, come detto, dalla combinazione dei risultati delle distribuzioni dei posti di lavoro, delle abitazioni e della popolazione - risentono tutti, pur in misura diversamente accentuata, di uno stesso effetto fondamentale. Precisamente, risentono tutti della variazione negativa di popolazione che, con entità diversa, si produce (come, per altro, si deduce da quanto detto in 4.1.) in tutti gli esperimenti (\*).

In particolare, detta variazione negativa risulta, in tutti gli scenari, significativamente più elevata in presenza delle politiche di trasporto e, confrontando i diversi scenari, risulta apprezzabilmente meno elevata nello scenario di declino (sia in presenza sia in assenza delle politiche di trasporto). (Ciò, peraltro, emerge chiaramente dalle figure relative ai risultati ottenuti in presenza delle politiche di trasporto; cfr.: figg. 11b, 12b e 13b, nelle quali, complessivamente, le variazioni negative sono più marcate).

In assenza delle politiche di trasporto, i principali effetti spaziali che si producono, in tutti gli scenari, sono riconoscibili nei seguenti:

- a. diminuzione dell'importanza relativa delle zone centrali e di quelle nei settori urbani sud, sud-ovest ed ovest (e, comunque, di tutte le zone aventi al 1981 un peso globale più elevato);
- b. crescita dell'importanza relativa delle zone dei rimanenti settori urbani. Detta crescita appare più consistente nei settori nord e nord-est (cfr.: figg. 11a, 12a e 13a).

---

(\*) Per i posti di lavoro e le abitazioni, infatti, le variazioni, che si ottengono per la città nel suo complesso, variano da scenario a scenario, ma, per uno stesso scenario, in assenza ed in presenza delle politiche di trasporto, rimangono costanti.