



POLITECNICO
DI TORINO



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI TORINO



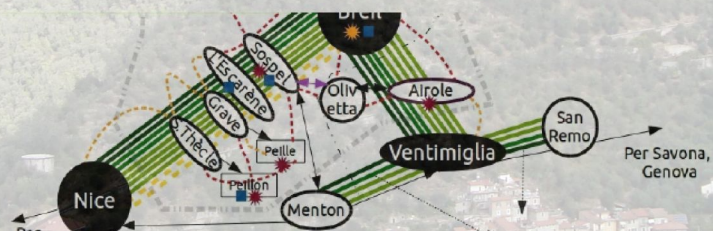
Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Corso di Laurea in Pianificazione Territoriale, Urbanistica e
Paesaggistico-Ambientale

A.A.2013-14

TESI DI LAUREA TRIENNALE

Studio per un progetto integrato sul territorio
della ferrovia Cuneo-Ventimiglia/Nizza



Data
18 Dicembre 2014

Relatrice:
Federica Corrado

Candidato:
Karl Krähmer

Indice

Introduzione

1. La ferrovia Cuneo-Ventimiglia/Nizza - territorio, piani e progetti

1.1 Analisi territoriale

1.1.1 Demografia

1.1.2 Risorse paesaggistiche e storico-culturali

1.1.3 Economia e turismo

1.1.4 Agricoltura

1.2 La ferrovia

1.2.1 La ferrovia e il turismo

1.2.2 I piani territoriali e urbanistici e la ferrovia

1.2.3 Progetti e studi esistenti sulla ferrovia

a) – CALIPSO, b) – Un treno per tutti, c) – Studio di fattibilità per la valorizzazione della linea ferroviaria Cuneo – Nizza nell'ambito del P.I.T. Spazio transfrontaliero Marittime-Mercantour, d) - Tanti progetti, pochi risultati

2. Ricerche e Buone pratiche: imparare dalle esperienze svolte

2.1 Ricerche

2.1.1 Mobilità, ambiente, territorio

2.1.2 acces2mountain

2.1.3 Move on Green

2.2 Casi studio

2.2.1 (München)-Garmisch-Innsbruck e Garmisch-Reutte-Kempten

2.2.2 Micotra (Udine-Villach)

3. Proposta per un nuovo progetto che integra ferrovia e territorio

3.1 Risultati dell'analisi del territorio e della ferrovia in sintesi

3.1.1 Analisi SWOT del territorio

3.1.2 Analisi della domanda di mobilità

3.2 Obiettivi della proposta

3.3 Le azioni

Conclusioni

Bibliografia

Sitografia

Introduzione

1) *Un progetto territoriale agisce sulla polis*

- È politico
- Necessità di definire visione del mondo in cui si inserisce il progetto per poterne valutare qualità e coerenza

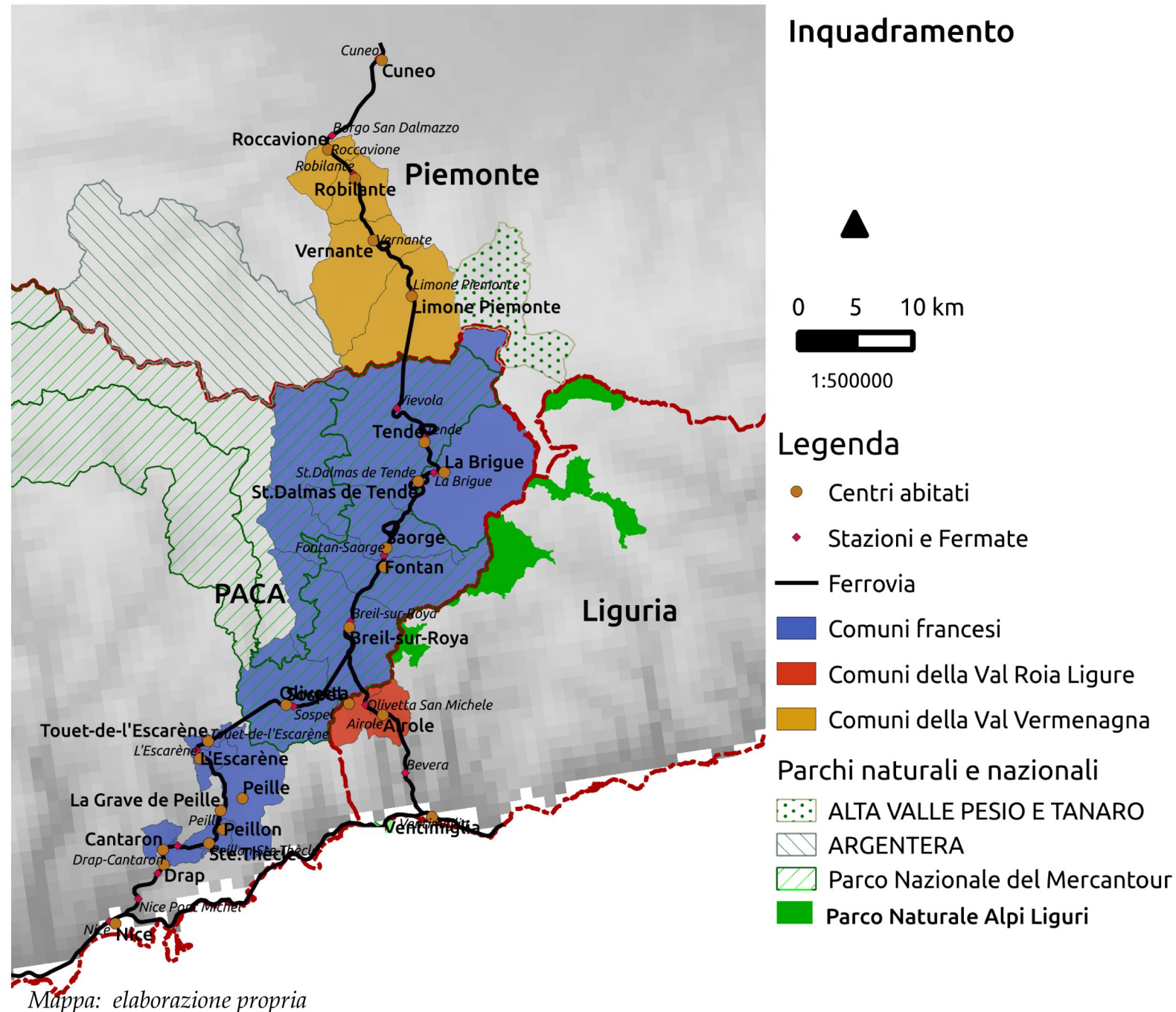
2) *Crisi generale che richiede cambio di paradigma*

- Come migliorare la qualità della vita riducendo il consumo di risorse?
- Sviluppo sostenibile come ossimoro (Latouche)
- Decrescita (Latouche, Paech, Pallante) come visione del mondo di questo lavoro
- Questo lavoro come tentativo di applicare l'obiettivo ultimo di *migliorare la qualità di vita riducendo il consumo di risorse* al territorio



1. La ferrovia Cuneo-Ventimiglia/Nizza - territorio, piani e progetti

1.1 Analisi territoriale



1. La ferrovia Cuneo-Ventimiglia/Nizza - territorio, piani e progetti

1.1 Analisi territoriale

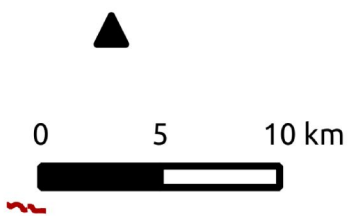
Superficie, Popolazione, Densità
(territorio di studio e confronto con le regioni)

	Popolazione 2001 (IT) (FR)	Popolazione 1999 ne 2011	Variazione percentual e 2001-2011	% della pop tot 2011	area in kmq	dens pop (pop/kmq) 2011
Totale Val Vermentagna	7977	8007	0.4	26.5	199.46	40.14
Piemonte	4213294	4357663	3.4	-	25387	171.65
Totale Val Roia ligure	689	686	-0.4	2.3	31.89	21.51
Liguria	1570004	1567339	-0.2	-	5416	289.39
Totale comuni francesi	19214	21538	12.1	71.2	706.89	30.47
PACA	4502385	4916069	9.2	-	31400	156.56
Totale territorio di studio	27880	30231	8.4	100	766.98	39.42

Fonti: ISTAT, INSEE

Popolazione residente 2011

Fonte: INSEE, ISTAT

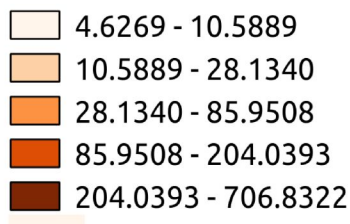


Mapa: elaborazione propria

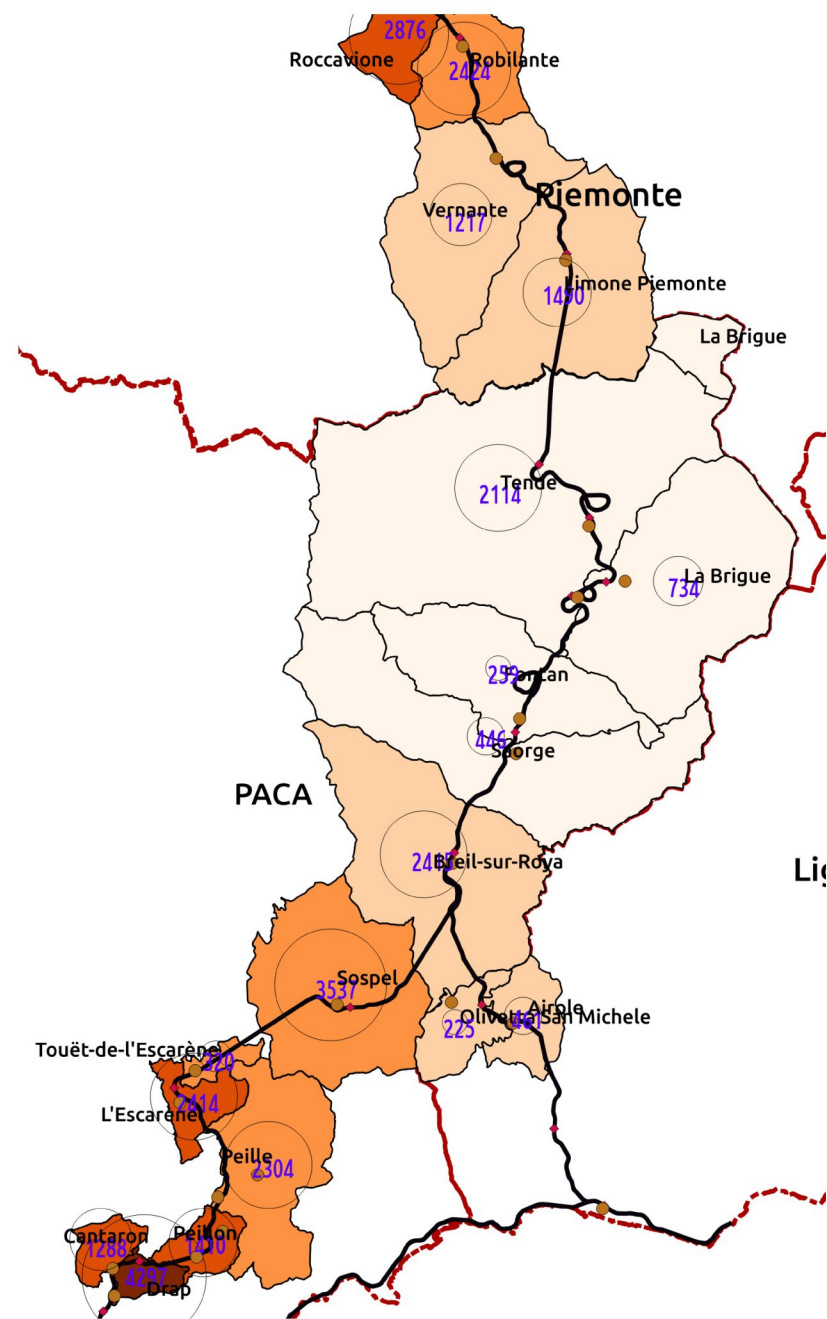
Legenda

- Centri abitati
- Stazioni e Fermate copy
- Ferrovia

Densità della popolazione



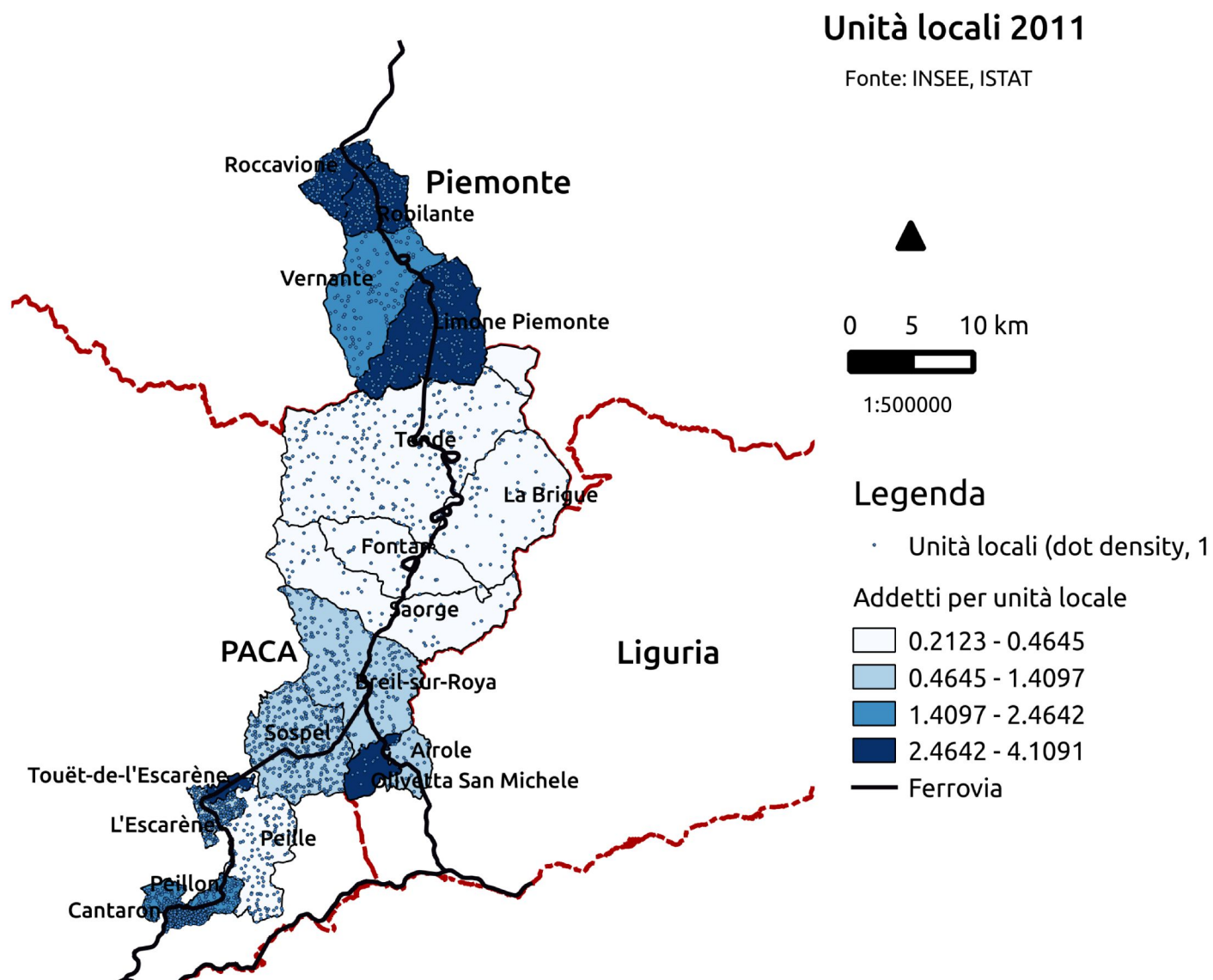
Popolazione residente al 2011



1. La ferrovia Cuneo-Ventimiglia/Nizza - territorio, piani e progetti

1.1 Analisi territoriale

- Settori economici variegati (principali: Industria, Commercio, Turismo)
- Turismo importante, ma non dominante (polo sciistico di Limone)
- Importante il turismo di seconde case con notevoli danni per il paesaggio p.es. a Vernante e Limone



1. La ferrovia Cuneo-Ventimiglia/Nizza - territorio, piani e progetti

1.1 Analisi territoriale



Peillon

1. La ferrovia Cuneo-Ventimiglia/Nizza - territorio, piani e progetti

1.1 Analisi territoriale



Vernante

1. La ferrovia Cuneo-Ventimiglia/Nizza - territorio, piani e progetti

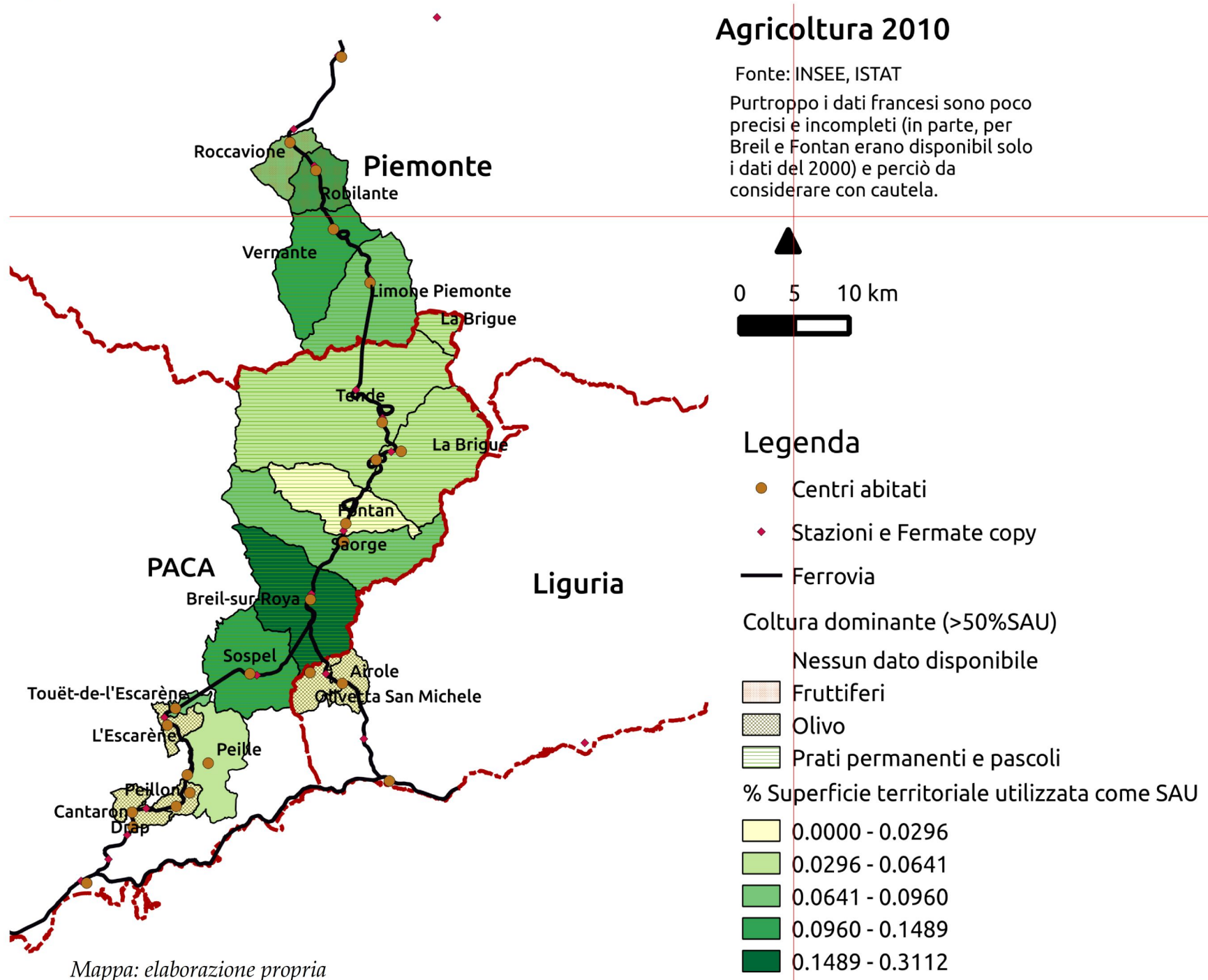
1.1 Analisi territoriale



Grave de Peille (cave)

1. La ferrovia Cuneo-Ventimiglia/Nizza - territorio, piani e progetti

1.1 Analisi territoriale



1. La ferrovia Cuneo-Ventimiglia/Nizza - territorio, piani e progetti

1.2 La ferrovia



- 1904: Contratto internazionale per la costruzione della linea
- 1928: Completamento
- Gravi danni nella seconda guerra mondiale → interruzione del traffico
- Negli anni '40 riapertura delle tratte Cuneo-Limone e Nizza-Breil
- 1970: Nuovo contratto internazionale per la ricostruzione
- 1979: Riapertura

- Ferrovia montana molto tortuosa con tanti ponti e gallerie
- Attraversa paesaggi molto variegati e integri
 - Grande potenziale turistico
 - Attualmente una coppia di treni turistici al giorno tra Nizza e Tende
- Servizio regolare buono sulle tratte Cuneo-Limone e Nizza-Breil, solo più due coppie/giorno tra Cuneo e Ventimiglia

1. La ferrovia Cuneo-Ventimiglia/Nizza - territorio, piani e progetti

1.2 La ferrovia

- I numerosi piani territoriali nell'area prevedono, se considerano la ferrovia, dei potenziamenti (soprattutto sul lato francese)
- Progetti di miglioramento per la ferrovia negli ultimi anni:
 - CALIPSO
 - Un treno per tutti
 - P.I.T. Spazio transfrontaliero Marittime Mercantour
- Grande mobilitazione cittadina a favore della ferrovia che trova riscontro anche negli enti locali
- Ma di tutto ciò non è stato realizzato (quasi) nulla e il servizio è stato ridotto al minimo
- Probabili cause:
 - Frazionamento amministrativo
 - In tanti casi volontà di miglioramento da parte di enti non competenti sulla ferrovia
 - Mancanza di vera politica per la mobilità sostenibile (soprattutto da parte degli enti sovraordinati) e alla fine scelta di investire prevalentemente nelle strade

CALIPSO

(Politecnico di Torino su commissione della Regione Piemonte)

Studio ingegneristico che attesta grande potenzialità alla ferrovia (turismo e viaggi a lunga distanza)

Propone la velocizzazione della ferrovia attraverso elettrificazione, treni più veloci, meno fermate

Un treno per tutti

(Progetto INTERREG-Alcotra, capofila: Comune di Airole)

Progetto transfrontaliero che propone la ricerca di strategia e marchio condiviso del territorio, informazioni sul territorio sui treni, infopoint nelle stazioni, miglioramenti dell'orario

P.I.T. Spazio transfrontaliero Marittime Mercantour

(Piano INTERREG-Alcotra, capofila per la mobilità: Comunità montana Alpi del Mare)

Piano molto più ampio con studio sulla ferrovia che propone dei treni diretti Cuneo-Nizza e un progetto di itinerari escursionistici a partire dalle stazioni

2. Ricerche e Buone pratiche: imparare dalle esperienze svolte

2.1 Ricerche

Box 1 – acces2mountain – Elementi trasferibili per lo studio in oggetto

- Integrazione tra la pianificazione dei trasporti e quella del territorio, approccio “beyond the boundaries”
- Buona offerta di trasporto, caratterizzato dalla presenza di un orario cadenzato e l'integrazione tra ferrovia e autobus
- Necessità di un progetto condiviso tra i vari soggetti (ferrovia, enti locali, cittadini)
- Sfruttare il traffico turistico per poter garantire un'offerta attrattiva per i residenti
- Attrattività delle stazioni
- Bigliettazione con offerte particolari per giovani, anziani, turisti
- Marketing efficace
- Possibilità di portare la bicicletta senza complicazioni
- Buona visione del paesaggio
- Approccio che prende il punto di vista dell'ospite

Box 2 – Move On Green – Elementi trasferibili per lo studio in oggetto

- Sinergie e risparmi attraverso la collaborazione tra gli enti interessati
- Offerta di tpl serale
- Bus a chiamata
- Integrazione tra l'offerta di tpl e offerte turistiche, p.es. infrastrutture per il mountain-biking
- Trasporto merci di piccola entità su servizi passeggeri per risparmio e per supporto all'economia locale
- Possibilità di finanziamento di progetti di mobilità sostenibile con fondi europei

2. Ricerche e Buone pratiche: imparare dalle esperienze svolte

2.2 Casi studio

Box 3 – Garmisch-Innsbruck/Kempten

– Elementi trasferibili per lo studio in oggetto

- Alta offerta di corse
- Offerta serale
- Offerta mista con treni locali (facenti tutte le fermate) ed espressi
- Orario cadenzato e coordinato (inclusi i servizi autobus)
 - consultabile da un'unica fonte
- Tariffazione integrata (anche tra treno e bus e società diverse)
- Collegamenti diretti anche sui rami secondari, componendo i treni di più parti sul ramo principale (*Flügelung*)
- Messa a gara congiunta di una rete da parte di partner internazionali
- (Elementi di) Promozione specifica e congiunta di ferrovie e territorio
- (Elementi di) Promozione del territorio sui treni con mappe sui tavolini

Box 4 – Micotra (Udine-Villach) – Elementi trasferibili per lo studio in oggetto

- Collaborazione transfrontaliera tra più enti pubblici e privati con successo
- Progetto finanziato inizialmente con fondi europei, ma proseguito dopo il loro esaurimento con fondi regionali
- Promozione integrata di ferrovia e territorio
- Spazi per trasporto di biciclette sui treni

3. Proposta per un nuovo progetto che integra ferrovia e territorio

3.1 Risultati dell'analisi del territorio e della ferrovia in sintesi

Punti di forza

- *Posizione di confine tra più culture, nature e paesaggi causa una notevole diversità in poco spazio – diversità che può essere tanto interessante per il turismo quanto risorsa per innovazioni*
- *Alta qualità paesaggistica e presenza di varie aree protette che attrae visitatori e mantiene il territorio attrattivo per gli abitanti*
- *Economia locale con tante attività piccole che garantiscono un servizio diffuso al territorio e possono tutelare e sviluppare le specificità locali*
- *Ferrovia che, potrebbe, garantire ottima accessibilità sostenibile, mobilità per gli abitanti e essere attrazione per i visitatori*
- *Diffusa progettualità per il territorio sia da parte di enti istituzionali (Comunità Montana Alpi del Mare, Parchi Marittime e Mercantour, Comune di Airole), sia da parte dei cittadini (Comitato franco-italiano per la Cuneo-Nizza)*
- *Presenza di centri di sufficienti dimensioni per garantire un buon livello di servizi nella zona*

Opportunità

- *29 Milioni di € inseriti nel dl “Sblocca Italia” per la manutenzione straordinaria della ferrovia*
- *Lo sviluppo di forme di turismo alternativo e sostenibile potrebbe (e in parte già lo fa) interessarsi della zona che offre per esso tante possibilità*
- *Alcuni fondi europei danno particolare attenzione a progetti transfrontalieri e per la mobilità sostenibile*

Punti di debolezza

- *Bassa presenza di attività innovative o attività che promuovono in modo innovativo i prodotti tradizionali del territorio*
- *Agricoltura marginale con un solo prodotto di eccellenza riconosciuta (olio d’oliva)*
- *Difficoltà di attuazione dei progetti elaborati, in particolare sulla ferrovia, anche per mancanza di coordinamento tra gli enti locali e con gli enti sovraordinati*
- *Le caratteristiche del tracciato della ferrovia e la sua non-elettrificazione, così come la sua manutenzione mancante, la rendono, fino a investimenti notevoli, molto lenta*
- *Attualmente il territorio è spesso quasi diviso in due e di difficile accessibilità per le frequenti chiusure del tunnel stradale*

Minacce

- *Ferrovia a rischio per difficoltà di finanziamento, ma soprattutto per mancanza di volontà di coordinamento politico dei vari enti responsabili – anche i 29 Mio € sono a rischio*
- *Poca considerazione del territorio da parte dei piani territoriali sovraordinati, che oltretutto non vengono attuati*
- *Difficoltà di coinvolgimento degli enti sovraordinati competenti in tema di ferrovia – fatto che rende più difficoltosa anche una progettualità europea transfrontaliera*
- *Il raddoppiamento del tunnel stradale potrebbe aumentare il traffico*

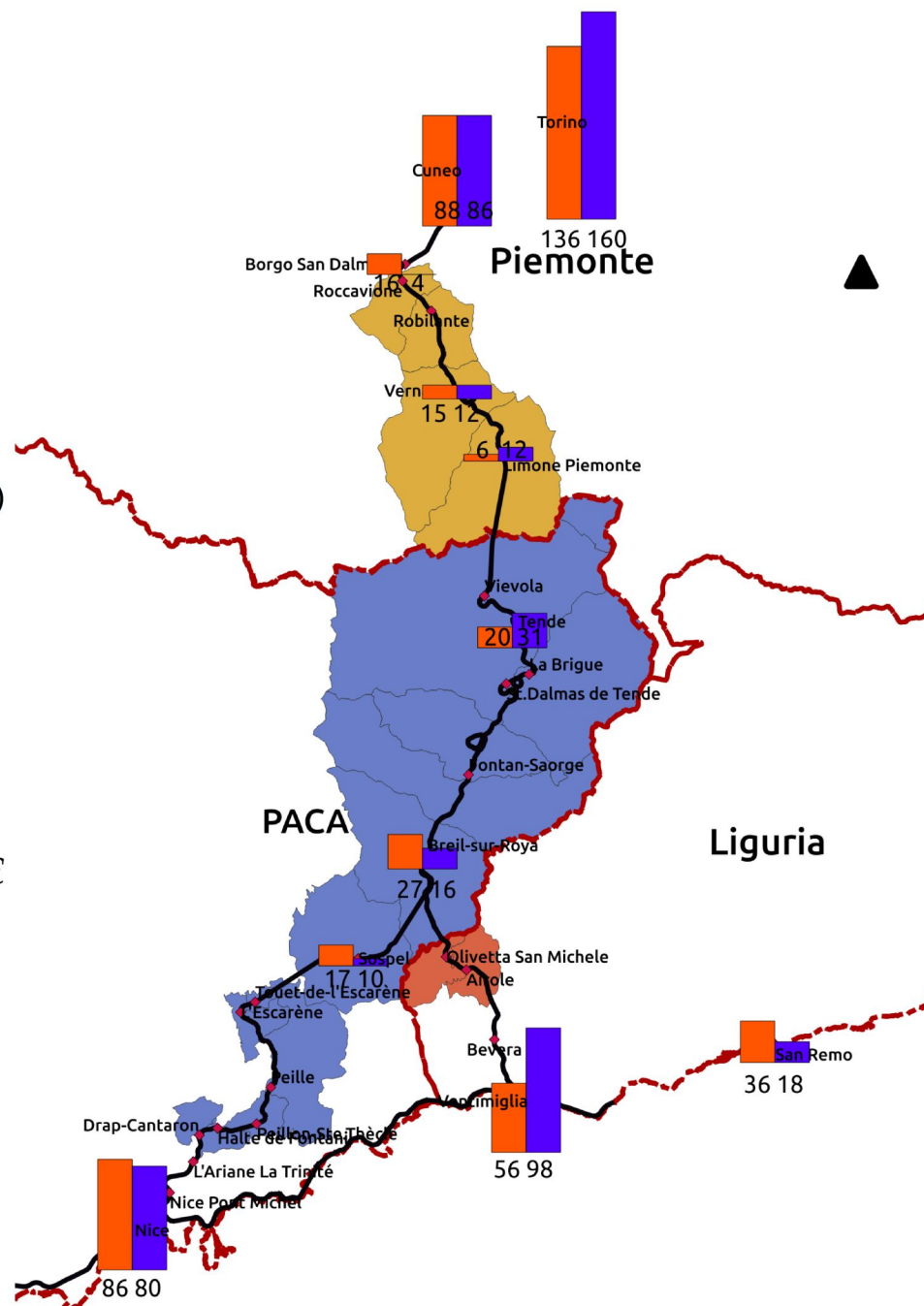
3. Proposta per un nuovo progetto che integra ferrovia e territorio

3.1 Risultati dell'analisi del territorio e della ferrovia in sintesi

Cosa indurrebbe gli automobilisti a prendere il treno?

- Maggiore numero di treni (20%)
- Orari più consoni (16%)
- Treni più veloci (12%)
- Collegamento diretto Costa Azzurra (17%)
- Collegamento diretto Nizza (10%)

Due terzi sarebbero disposti a pagare tra 1 e 5€ in più per un servizio migliore



Mappa: elaborazione propria

Analisi della Domanda

Fonte: Risultati dei questionari raccolti da Tetra s.a.s. per la Comunità montana Alpi del Mare il 29 maggio, 1-3 giugno 2013

Nota: I questionari sono stati sottoposti da due rilevatori a passeggeri di n.32 corse tra Cuneo e Ventimiglia e Breil e Nizza. Il campione è di 942 questionari. Evidentemente è un campione molto limitato (anche come contesto temporale: un weekend) e i risultati sono da considerare con cautela. (Le posizioni di Torino e San Remo sono simboliche.)

0 5 10 km



1:500000

Legenda

Stazioni e Fermate

◆ Stazioni e Fermate

— Ferrovia

■ Comuni francesi

■ Comuni della Val Roia Ligure

■ Comuni della Val Vermentina

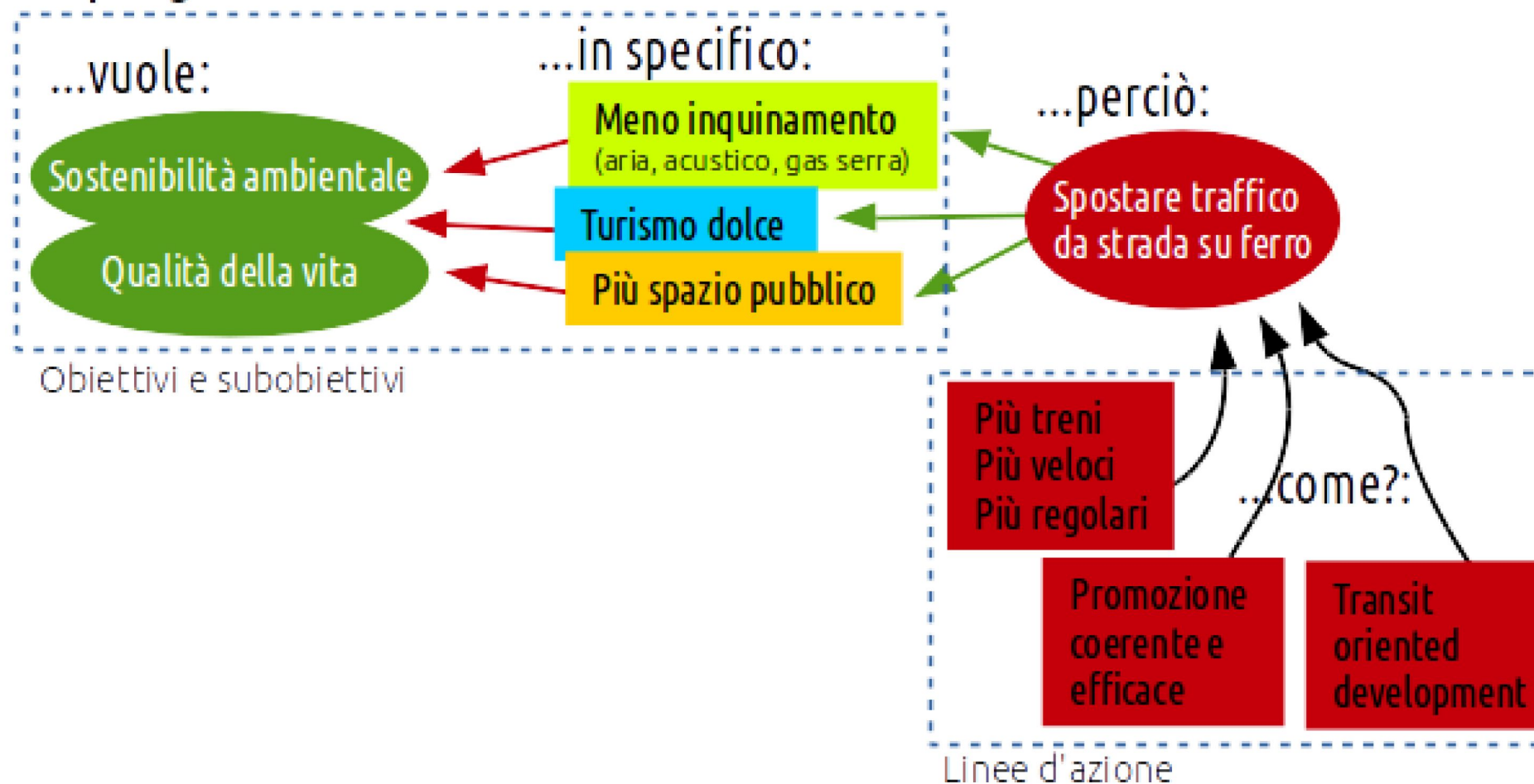
Questionari

N risposte a:
Provenienza?
(arancione)
Destinazione?
(viola)

3. Proposta per un nuovo progetto che integra ferrovia e territorio

3.2 Obiettivi della proposta

Il progetto...



3. Proposta per un nuovo progetto che integra ferrovia e territorio

3.3 Le azioni

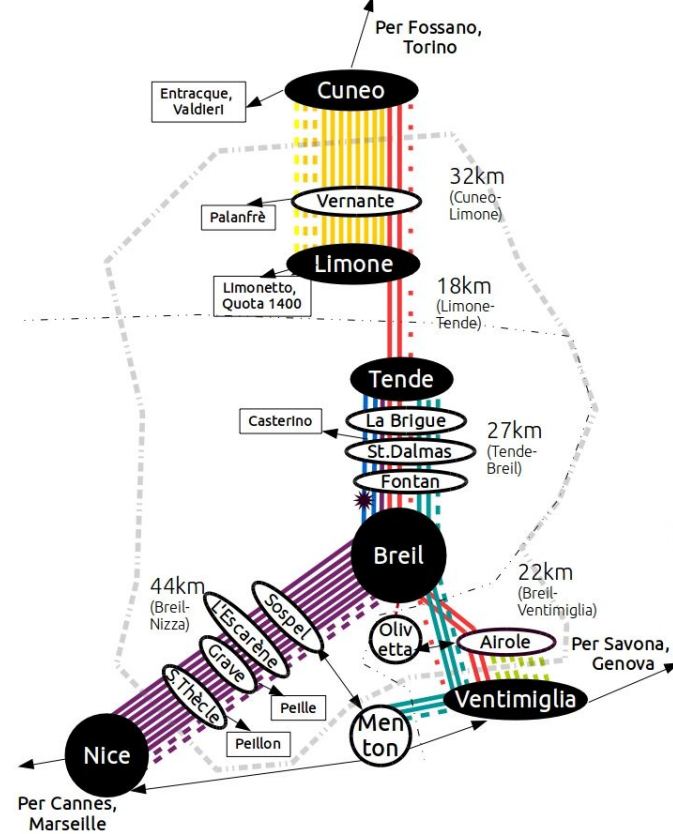
Elenco delle azioni proposte				
Asse	Azione	Scala temporale di attuazione		
		Breve Termine	Medio Termine	Lungo Termine
A. <i>Più treni Più veloci Più regolari</i>	A.1 Orario cadenzato e integrato			
	A.2 Interventi infrastrutturali			
	A.3 Spazi per trasportare bici e sci sui treni			
	A.4 Trasporto merci sui treni passeggeri			
B. <i>Promozione coerente e efficace</i>	B.1 Tariffazione e informazione integrate			
	B.2 Comunicazione del servizio migliorato			
	B.3 Promozione del territorio sui treni e in stazione			
	B.4 Segnalazione di itinerari e sentieri a partire dalle stazioni			
	B.5 Offerta di pacchetti treno-museo / treno-parco / treno-pernottamento			
	B.6 Educazione alla mobilità			
C. <i>Transit oriented development</i>	C.1 Stazioni come fulcri funzionali			
	C.2 Zone 30 nei centri storici			
	C.3 Limitare i transiti attraverso il tunnel stradale			
		Colori forti: implementazione , colori lievi: attività a regime		

3. Proposta per un nuovo progetto che integra ferrovia e territorio

3.3 Le azioni

L'offerta di trasporto attuale sulla Cuneo-Nizza/Ventimiglia con i servizi autobus
Stato del 22 settembre 2014, Fonti: Orari ufficiali di Trenitalia, SNCF e dei gestori degli autobus

Ogni linea indica una corsa di andata e ritorno.

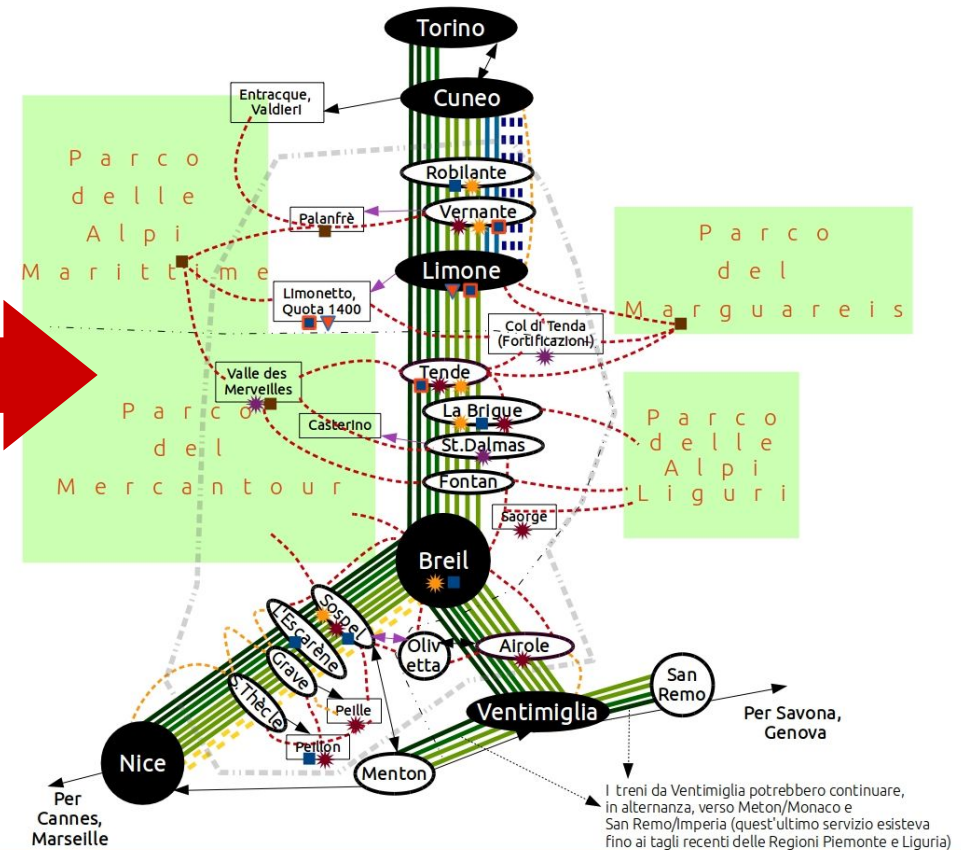


Tra Breil e Tende sono attivi degli Autobus sostitutivi per conto delle SNCF.
In realtà non sono due corse a/r, ma una sola corsa in salita e tre corse in discesa. Curioso è inoltre che la corsa mattutina in salita (con arrivo a Tende alle 9.35) viene effettuata da un pulmino di una società francese, quella che scende da Tende alle 10 per Breil viene svolta da un autobus della società cuneese Benese che arriva vuoto da Limone e torna da Breil vuoto a Limone, per tornare nel pomeriggio vuoto a Tende per effettuare la prima corsa pomeridiana in discesa e tornare di nuovo vuoto a Limone. La seconda corsa pomeridiana in discesa viene svolta invece da un altro autobus della società francese (che quindi presumibilmente sale vuoto).

LEGENDA

- Treno giornaliero Cuneo-Ventimiglia (Trenitalia per Regione Piemonte)
 - Treno stagionale estivo giornaliero Cuneo-Ventimiglia (Trenitalia per Regione Piemonte)
 - Treno Lun-Ven/Sab Cuneo-Limone (Trenitalia per Regione Piemonte)
 - Bus Lun-Ven/Sab Cuneo-Limone (Trenitalia per Regione Piemonte)
 - Treno giornaliero Nice-Breil/Tende (SNCF per Regione PACA) (il treno per Tende è il Train des Merveilles)
 - Treno Lun-Ven Nice-Breil (SNCF per Regione PACA)
 - Bus giornaliero Breil-Tende (per conto di SNCF per Regione PACA)
 - Bus giornaliero Tende-Menton (per conto della Communauté d'agglomération de la Riviera Française)
 - Bus Lun-Ven Tende-Menton (per conto della Communauté d'agglomération de la Riviera Française)
 - Bus Lun-Sab Ventimiglia-Airole-Olivetta S.Michele (Riviera Trasporti per conto della Provincia di Imperia)
- Altri servizi treno/bus in collegamento all'asse della ferrovia del Tenda
- Coincidenze da/per Torino sempre programmate*
- In Coincidenza*

L'offerta di trasporto proposta per la Cuneo-Nizza/Ventimiglia e le risorse turistiche del territorio



LEGENDA

A - Offerta di mobilità

SERVIZIO BASE Ferrovia del Tenda
Ogni linea indica una corsa di andata e ritorno

- Treno giornaliero Torino-Breil-Nizza/Ventimiglia (diretto, poche fermate)
- Treno giornaliero Torino-Breil-Nizza/Ventimiglia (tutte le fermate da Cuneo)
- Treno giornaliero Cuneo-Breil-Nizza/Ventimiglia (tutte le fermate)

Servizio cadenzato su base bioraria. A Breil incrocio dei treni in entrambe le direzioni, in modo da permettere l'interscambio e quindi relazioni del tipo Sospel-Ventimiglia, Airole-L'Escarène ecc.

RINFORZI Ferrovia del Tenda

Ogni linea indica una corsa di andata e ritorno

- Treno giornaliero Cuneo-Limone
- Treno Lun-Ven/Sab Cuneo-Limone
- Treno Lun-Ven Breil-Nizza

Coincidenze da/per Torino sempre programmate

ALTRI SERVIZI

- Servizi bus (principalmente) turistici
- Altri servizi treno/bus

B - Risorse turistiche

RISORSE STORICO-CULTURALI

- Centro storico ben conservato
- Singolo bene (selezione)
- Museo

ALTRE ATTREZZATURE TURISTICHE

- Impianti sciistici
- Sentieri escursionistici esistenti (selezione)
- Sentieri escursionistici proposti

RICETTIVITÀ

- Esercizi alberghieri con > 100 letti
- Esercizi alberghieri con < 100 letti
- Rifugi escursionistici gestiti

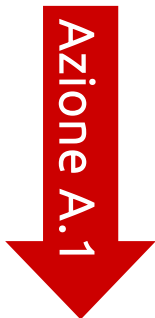
Territorio di studio

3. Proposta per un nuovo progetto che integra ferrovia e territorio

3.3 Le azioni

Offerta attuale

19330
veicoli*km/sett



Offerta proposta

19961
veicoli*km/sett

Offerta attuale (lun-ven)

A \ Da	Torino	Cuneo	Borgo S.Dalmazzo, Roccavione, Robilante, Vernante, Limone	Vievola	Tende, La Brigue, St.Dalmas, Fontan-Saorge	Breil	Sospel, Touet l'escarene, L'escarene, Peille, Peillon-St.Thecle, Fontanil, Drap-Cantaron	Nice	Olivetta S.Michele, Airole	Ventimiglia
Torino			x							
Cuneo		x								
Borgo S.Dalmazzo, Roccavione, Robilante, Vernante, Limone										
Vievola		13	13	13						
Tende, La Brigue, St.Dalmas, Fontan-Saorge		2	2	2						
Breil		2	2	2	2	8				
Sospel, Touet l'escarene, L'escarene, Peille, Peillon-St.Thecle, Fontanil, Drap-Cantaron		2	2	2	2	8				
Nice		2*	2*	2*	2*	3+5*	10	10		
Olivetta S.Michele, Airole		2*	2*	2*	2*	3+5*	10	10		
Ventimiglia		2	2	2	2	2	1*+1^	1*+1^	8	
		2	2	2	2	2	1*+1^	x	8	

* Coincidenze con tempo d'attesa oltre 30 minuti
^ Coincidenze molto strette (2-4minuti per il cambio) -> aspettano?
x Collegamento al di fuori del territorio di studio

Miglioramento Peggioramento
I peggioramenti sono dovuti tutti all'introduzione di treni più veloci con meno fermate -> dove si attestasse necessità potrebbero anche fermare.

Offerta proposta (lun-ven)

A \ Da	Torino	Cuneo	Borgo S.Dalmazzo	Vernante	Limone, Roccavione, Robilante	Vievola	Tende	La Brigue, St.Dalmas, Fontan-Saorge	Breil	Sospel, L'escarene	Touet l'escarene, Peille, Peillon-St.Thecle, Fontanil	Drap-Cantaron	Nice	Olivetta S.Michele, Airole
Torino			x											
Cuneo		x												
Borgo S.Dalmazzo		13	13											
Vernante		11	11	11										
Limone, Roccavione, Robilante		13	13	13	11	13								
Vievola		6	6	6	6	6								
Tende		8	8	8	6+2*	8	6							
La Brigue, St.Dalmas, Fontan-Saorge		6	6	6	6	6	6	6						
Breil		8	8	8	6	8	6	8	6					
Sospel, L'Escarène		8	8	8	6	8	6	8	6	10	8			
Touet l'escarene, Peille, Peillon-St.Thecle, Fontanil		6+2*	6+2*	6+2*	6+2*	6+2*	6	6+2*	6	8	8	8		
Drap-Cantaron		8	8	8	6	8	6	8	6	10	8	8		
Nice		8	8	8	6	8	6	8	6	10	8	8	8	
Olivetta S.Michele, Airole		6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Ventimiglia		8	8	8	6	8	6	8	x	8	8	8	8	12

Bibliografia

- AA.VV., "Einfluss der Raumordnung auf die Verkehrsentwicklung"
[Influenze della pianificazione territoriale sullo sviluppo del traffico],
Mobilität mit Zukunft [Mobilità con futuro], VCÖ, n.3 (2007)
- U. Arrigo, G. di Foggia, "Schemes and levels of state aid to rail industry in Europe: Evidences from a cross-country comparison", *European Journal of Business and Economics*, n.8 (2013)
- Association pour le développement du Pays des Paillons, *Charte de développement durable della Communauté de Communes du Pays des Paillons*, 2003
- Association pour le développement du Pays des Paillons, *Etude générale sur les déplacements du pays des Paillons*, 2007
- P. Beria, *Le Ferrovie: Descrizione del settore ferroviario in Italia ed Europa*, Milano, Politecnico di Milano, Traspol, 2008
- R. Camagni, C. Travisi, "L'insostenibilità dello sprawl urbano: un'analisi dell'impatto della mobilità in Italia", *Scienze Regionali*, n.5 (2006)
- Communauté d'Agglomération de la Riviera Française, *Schéma de Cohérence Territoriale*, 2009
- Comunità Montana delle Alpi del Mare, *Analisi sistemi di mobilità e piano di valorizzazione dell'ambito del P.I.T.*, Robilante (CN), 2011
- Comunità Montana delle valli Gesso e Vermenagna, *Programma Integrato per lo Sviluppo Locale: "Valorizzazione, Integrazione ed Innovazione del Sistema Turistico": Relazione Descrittiva Del Programma*, Robilante (CN), 2006
- Comunità Montana delle valli Gesso e Vermenagna, *Programma territoriale integrato: "Un distretto rurale ed ambientale di qualità": Relazione illustrativa*, Robilante (CN), 2007
- L. Davico, L. Staricco, *Trasporti e Società*, Carocci, Roma, 2006
- C. Desmaris, "The reform of passenger rail in Switzerland: more performance without competition?", *Network Industries Quarterly*, n.16 (2014)
- J. Diamond, *Collasso*, Tr.it., Torino, Einaudi, 2005
- EURAC research, *Multimodal Transport and Railways in Mountain Regions, Final Synthesis for Know-How on Awareness Raising and Training*, s.d.
- Federal Highway Administration, Federal Transit Administration, *Planning for Transportation in Rural Areas*, Bellevue, WA, 2001
- Gonzalo Hidalgo Bayal, *Il paradosso del controllatore*, Tr.It., Edizioni Socrates, Roma, 2014
- A. Kagermeier (a cura di), *Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum* [Studi per la Ricerca della Mobilità e del Traffico. Management dei sistemi di trasporto e della mobilità nello spazio rurale], n.10 (2004)
- A. Levico, *Vermenagna e Roya. Le valli delle meraviglie*, Cuneo, Ass. Primalpe Costanzo Martini, 2007
- A.A.Lew, C.M.Hall, A.M. Williams (a cura di), *A Companion to Tourism*, John Wiley & Sons, Hoboken, NJ, 2008
- A. Macchiavelli, "Alpine tourism", *Revue de Géographie Alpine* [Online], 97-1 (2009)
- D. Meadows, D. Meadows, J. Randers, *I nuovi limiti dello sviluppo*, Tr.it., Milano, Mondadori, 2006
- Move On Green, *Policy Guidelines for sustainable mobility in rural and mountain areas*, 2014
- Protocollo di Attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei Trasporti, 2000
- Provincia di Cuneo, *Piano territoriale provinciale*, Cuneo, 2009
- Provincia di Imperia, *Piano Territoriale di Coordinamento: Documento degli obiettivi*, Imperia, 2009
- Regione Liguria, Dipartimento Pianificazione Territoriale, Urbanistica, *Piano territoriale regionale*, Bozza: Quadro strutturale – Relazione, Genova, 2014
- Regione Piemonte, Assessore Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica, *Documento Strategico di Indirizzi per il Piano Regionale dei Trasporti*, Torino, 2013
- Regione Piemonte, Direzione Trasporti Settore Pianificazione dei Trasporti, B. Dalla Chiara (a cura di), *Progetto INTERREG IIIA Italia-Francia "ALCOTRA", CALIPSO: Miglioramento delle relazioni ferroviarie tra la stazione di Torino e Nizza, SINTESI: Caratteristiche e proposte relative alla linea ferroviaria Torino-Cuneo-Limone-Breil-Ventimiglia*, Torino, 2008
- Regione Piemonte, *Piano territoriale regionale*, Torino, 2008
- Région PACA, *Provence Alpes Côte d'Azur 2030, Schéma d'aménagement et de développement durable*, 2014
- M. Sargolini, R. Gambino (a cura di), *Mountain Landscapes: A decision support system for the accessibility*, Trento, LISt Lab, 2014
- M. Valle (a cura di), *Spazio Trasfrontaliero Marittime Mercantour: La diversità naturale e culturale al centro dello sviluppo sostenibile e integrato del territorio*, Torino, Celid, 2013
- A. Vanolo, *Geografia economica del sistema-mondo*, Torino, Utet Università, 2010
- B. Wülser "Visione energetica alpina non condivisa", *Alpinscena*, CIPRA, n.99 (2014)