

tura spaziale del sistema urbano di Torino: quello monocentrico (città di Torino e le tre corone) e quello radiocentrico (città di Torino e direttrici di fuoriuscita dalla città). Inoltre, sulla base dei risultati ottenuti per le singole grandezze (distribuzione spaziale dei posti di lavoro, delle abitazioni e della popolazione) verrà costruito un indicatore aggregato, che consente di dare una misura dell'effetto spaziale complessivo ottenuto in ciascun esperimento di simulazione.

## 1.2. Struttura e funzionamento del modello

### 1.2.1. Versione attuale del modello

Il modello di simulazione è composto dai seguenti sottomodelli, ciascuno dei quali simula la dinamica del sottosistema al quale è associato:

- a. sottomodello industriale (IND);
- b. sottomodello terziario (TERZ);
- c. sottomodello della popolazione (POP);
- d. sottomodello delle abitazioni (AB);
- e. sottomodello di uso del suolo (SUOLI + SUOLFI);
- f. sottomodello residenziale (RESI + RESFI);
- g. sottomodello di trasporto (TRASP).

In realtà, al sottosistema dei trasporti non corrisponde un vero e proprio sottomodello, bensì una variabile di input: matrice dei tempi di viaggio secondo il mezzo di spostamento. La variazione di detta matrice consente di tenere conto degli interventi previsti per questo sottosistema, anche se ciò richiede una serie di operazioni esogene al modello (stima degli effetti degli interventi e traduzione di tali effetti in termini di tempo). E', comunque, sempre possibile introdurre un vero e proprio sottomodello dei trasporti - nel quale i nuovi tempi di viaggio vengono calcolati endogenamente -, a tal fine utilizzando il sistema di modelli integrati di trasporto SMIT, predisposto dall'IRES (Bertuglia, Gallino, Tadei, 1984).