



POLITECNICO
DI TORINO

Tesi meritoria

CORSO DI LAUREA IN PIANIFICAZIONE TERRITORIALE,
URBANISTICA E PAESAGGISTICO AMBIENTALE

Abstract

**Smart Mobility della Città Metropolitana di Torino:
Applicazione dello studio del Politecnico di Vienna**

Relatori

Arch. Liliana Bazzanella
Arch. Giuseppe Roccasalva

Candidato

Luca Carena

Dicembre 2014

Negli ultimi anni, in un periodo di crisi economica-finanziaria e di profondi cambiamenti nel contesto legislativo italiano, si è sviluppato un nuovo termine: "Smart City". Attorno a questo termine si è aggregata una nuova visione della città, che riprende termini quali *sostenibilità, intelligenza, competitività, inclusività, creatività, iperconnessione, tecnologia, efficienza ed innovatività*.

Ad oggi non vi è ancora una definizione vera e propria, in quanto i vari studi fatti si sono concentrati principalmente su singole tematiche, enunciate precedentemente. Nel 2007, il Politecnico di Vienna, in collaborazione con l'Università di Lubiana ed il Politecnico di Delft, ha realizzato quello che ad oggi risulta lo studio più completo e dettagliato per valutare quantitativamente il livello di Smart City di una città. Per calcolare il grado di Smart City questo studio ha ritenuto opportuno valutare 70 città di medie dimensione su sei caratteristiche fondamentali, quali: *smart mobility, economy, people, governance, environment e living*; misurate sulla base di fattori ed indicatori quantitativi e qualitativi.

La tesi si è concentrata sul tema della smart mobility, calcolata per l'intera Città Metropolitana di Torino (316 Comuni e dieci circoscrizioni del Comune di Torino), ente istituito con la Legge Delrio n.56/2014.

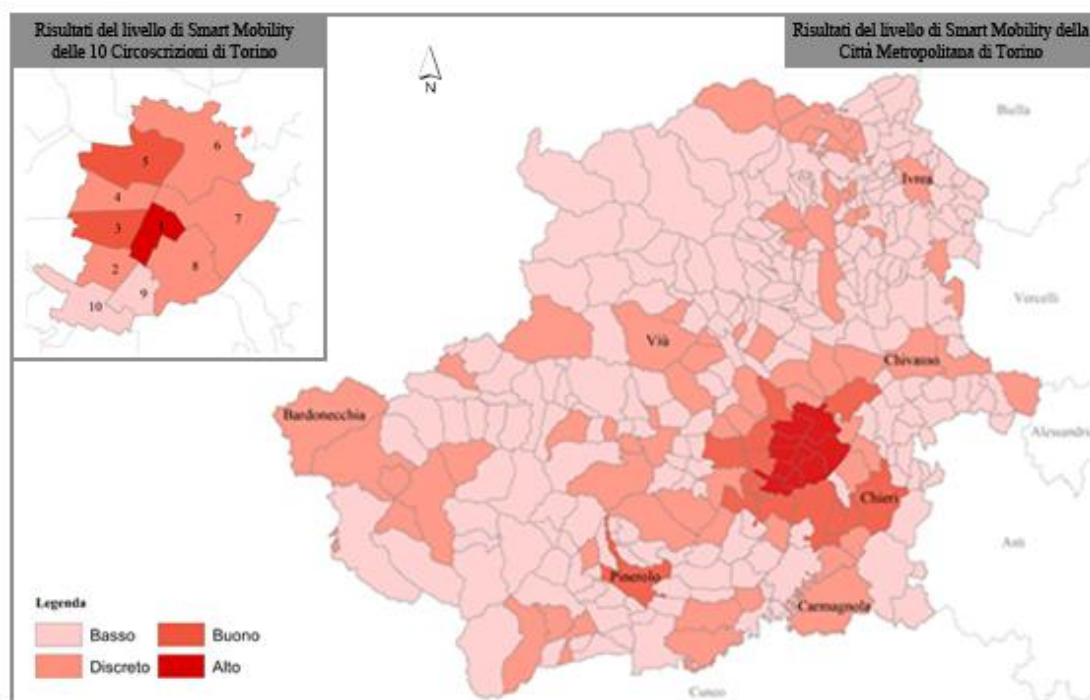
Il metodo sul quale ci si è basati per il calcolo del livello di smart mobility è stato quello utilizzato dal Politecnico di Vienna, prendendo in considerazione gli indicatori (9) e i fattori (4) di riferimento e modificandone alcuni di questi, al fine di renderli il più possibile coerenti con quella che è la situazione attuale della Città Metropolitana di Torino.



Nel calcolo di questo aspetto non è stato fatto riferimento solo all'accessibilità locale dei mezzi di trasporto pubblico (treni, autobus e linea della metropolitana), rapportandoli alla loro frequenza giornaliera; ma si è fatto riferimento anche all'accessibilità internazionale dell'area di studio (aeroporto di Torino-Caselle, Traforo del Frejus e linea ferroviaria ad alta capacità TGV) come anche la disponibilità dei computer e di accesso internet nelle famiglie.

Smart mobility che quindi non fa riferimento solo all'accessibilità infrastrutturale e ai servizi pubblici locali, come ci si potrebbe attendere, ma che, in un mondo in continua evoluzione dal punto di vista tecnologico, pone particolare attenzione anche a quella che è l'accessibilità alle infrastrutture ICT (Information and Communication Technology).

In questo modo è stato mostrato come il calcolo del livello di smart mobility è utile per far emergere quelle che sono ad oggi le problematiche e le mancanze dei Comuni della Città Metropolitana inerenti questo aspetto e, soprattutto, per poter indirizzare le Amministrazioni Pubbliche e le aziende, impegnate in questo settore, nel redigere nuove politiche di trasformazione più consone a quelle che sono le criticità riscontrate.



Per il futuro sarebbe utile che questo strumento venga adottato dagli enti e mantenuto costantemente aggiornato in modo da avere sempre chiara quello che è l'andamento della Città Metropolitana di Torino nell'ambito della smart mobility. Inoltre, questo studio si propone come base di partenza per ampliare questa tematica, prendendo in considerazione ulteriori fattori che possono rientrare nell'ambito della mobilità, e ad andare a valutare la Città Metropolitana nelle altre cinque caratteristiche (economy, governance, living, environment e people) evidenziate dal Politecnico di Vienna.