

Mercoledì 28 giugno 2017
INSEDIAMENTO CLUSTER 4 “POLITICHE PER LA MOBILITÀ URBANA”
Palazzo d’Accursio ore 12,00 – 13,30

Verbale sintetico non rivisto da parte degli intervenuti

Componenti del Cluster

Comune di Bologna
Andrea Mazzetti**
Giancarlo Sgubbi*

Città metropolitana di Bologna
Donato Nigro*

Unibo
Luca Mantecchini*

Cnr
Teodoro Georgiadis*

Enea
Giuseppe Nigliaccio*

Aster
Francesco Paolo Ausiello*

Tper
Paola Matino**

SAB – Società Aeroporto Bologna
Davide Serrau**
Luca Mantecchini*

Interporto
Sergio Crespi*
Serena Leone*

Fnaarc Bologna (Agenti e rappresentanti di commercio)
Fabio Corazza*

Absea (Associazione bolognese spedizionieri e autotrasportatori)
Claudio Poggi Longostrevi*
Mauro Gaddoni**

Cna
Cosimo Quaranta*

Aci (Alleanza cooperative)
Tiziano Tassoni*

Confartigianato
Giuliano Osti*

Ance
Lorenzo Desole*

Confindustria Emilia
William Brunelli*

Altri presenti: Loris Lepri (Comune di Bologna), Walter Vitali (Urban@it)

Walter Vitali (Urban@it): propongo che prendano la parola prima i soggetti portatori prevalenti della domanda di ricerca (Comune di Bologna / Città Metropolitana di Bologna / Aziende e società pubbliche / Associazioni imprenditoriali) rispondendo alla domanda “Sulla base della vostra esperienza, quali temi ritenete meritevoli di studio, approfondimento o ricerca?”. Poi i soggetti portatori prevalenti dell’offerta (Aster / Cnr / Enea / Unibo) per illustrare le loro attività in materia e avanzare prime proposte circa le modalità per affrontare i temi proposti. L’obiettivo è creare un portafoglio di progetti, con diversi gradi di complessità, per reperire le risorse necessarie ad attuarli, sia umane (attività didattiche di Unibo, programmi già in corso nei Centri di ricerca e negli altri enti, tesi, ecc.) che finanziarie (assegni di ricerca, borse di studio per tesi e dottorati, ecc.). Il sito di Urban@bo potrà funzionare come piattaforma di fund raising per aziende, istituti di credito, fondazioni, ecc. Chi è appena entrato a far parte di Urban@bo è inviato ad inviare al responsabile del sito Matteo Caselli (Matteo.Caselli@comune.bologna.it) i contributi da pubblicare in base alle condizioni lì indicate. A settembre tutti i Cluster verranno integrati con i rappresentanti indicati da Forum del Terzo settore e sindacati. Il Cluster sarà incardinato su Interporto, che ringrazio per la disponibilità, assicurandone anche il lavoro di segreteria. Il coordinatore sarà Sergio Crespi.

urban@bo

Piattaforma di condivisione della conoscenza sulle politiche urbane
www.urbanbo.urbanit.it

Donato Nigro (Città metropolitana di Bologna): il servizio ferroviario metropolitano è un progetto di grande rilevanza. Il piano metropolitano della mobilità sostenibile è prossimo a partire, comprende il piano urbano delle merci (è stata bandita una gara per un supporto specialistico per sviluppare il piano). Tesi di laurea su questo tema possono contribuire efficacemente.

Giancarlo Sgubbi (Comune di Bologna): esiste un'attività di redazione che riguarda anche il tema della rispondenza tra il profilo metropolitano e quello cittadino. La peculiarità del piano è quella di essere di partecipazione fortemente specifica, in un continuo confronto fra tutti i soggetti interessati. Le analisi che stiamo effettuando saranno pronte per inizio 2018, ci sono quindi i tempi per poter interagire significativamente con questo Cluster. Per quanto riguarda il Servizio Ferroviario Metropolitano mancano alcune stazioni strategiche dentro al territorio di Bologna. Sempre più spesso si sente l'esigenza di una integrazione fra i diversi ambiti disciplinari, le nostre questioni impattano a livello ambientale, ma ora è importante sottolineare l'aspetto del ritorno economico della viabilità.

Walter Vitali (Urban@it): se il Cluster è disponibile, si può sottolineare un interesse a interagire con i contenuti del Piano generale del traffico urbano (Pgtu).

Sergio Crespi (Interporto): la mobilità da e per Interporto deve essere facilitata, attraverso l'osservatorio statistico abbiamo elaborato uno studio che mette alla luce gli strumenti più efficaci: lo pubblicheremo nella piattaforma Urban@bo. C'è l'esigenza di trovare, grazie a esperti del settore, il modo di permettere ai 5.000 lavoratori di raggiungere Interporto in maniera più facile (ad esempio in collegamento tra Fano Centergross e Interporto Bologna: una problematica molto costosa, occorre una prova pratica di modello di mobilità sostenibile).

Luca Mantecchini (SAB – Società Aeroporto Bologna): Aeroporto è portatore di istanze che nascono da progetti (spesso europei), è utile poter raccogliere istanze che vengono studiate e approfondite da tesi di laurea, ma anche dalla progettazione europea dei vari enti (progetti riconosciuti, in essere, già finanziati), che si vanno a incrociare con altre tematiche degli altri Cluster di Urban@bo. La ricerca di soluzioni smart dà accesso a un'intuizione brillante che spesso si trova creando una rete di saperi.

urban@bo

Piattaforma di condivisione della conoscenza sulle politiche urbane
www.urbanbo.urbanit.it

William Brunelli (Confindustria Emilia): le fermate del sistema ferroviario metropolitano spesso hanno il problema di non avere interconnessioni che sarebbe utile attivare poiché tali mancanze vanno frequentemente a danno delle aziende. C'è un progetto di riqualificazione e rigenerazione ("Roveri Smart Village") molto interessante che si potrebbe far conoscere nei suoi contenuti. Sarebbe utile fare ricerche su come si è concretizzata la teoria TOD (Transit Oriented Development) per il sistema ferroviario metropolitano.

Giuliano Osti (Confartigianato): anche a noi interessa poter avere un traffico metropolitano snello, su questo tema siamo disponibili volentieri a poter contribuire.

Lorenzo Desole (Ance): con Carmine Preziosi faremo pervenire una nostra nota sul tema.

Cosimo Quaranta (Cna): sottolineo una certa anzianità nelle idee, oggi Amazon porta balcone per balcone le merci con i droni. Il problema dei furgoni vuoti è stato risolto dal mercato. Nel settore trasporto merci pesanti, molto energivoro, ci si può concentrare per sviluppare un nuovo percorso di ricerca e studio. Per il trasporto delle persone: servizi semicollettivi (il mercato potrebbe tararsi anche su un prezzo medio di 5 o 7 euro). Occorre ragionare sul piano normativo, sul tipo di approccio che si vuole avere-

Fabio Corazza (Fnaarc Bologna): il commercio sulle strade mancanza di progettualità, di studi, possiamo contribuire a studi e ricerche sull'indirizzo che il commercio sta avendo, fuori o dentro dalla città, riguardo alla piccola o alla grande distribuzione. Siamo disponibili a partecipare alla ricerca, ad accogliere laureandi (ad esempio di ingegneria gestionale).

Claudio Poggi Longostrevi (Absea): ben vengano gli studi sul nostro settore specifico, occorre però fare il punto della situazione, spesso la progettualità ha fallito, anche della durata di 15 anni. Bisogna partire dalla ricognizione di quello che non è stato fatto e dei costi che prevederebbe: partire da qui per qualunque progetto, è una proposta.

Tiziano Tassoni (Aci – Alleanza cooperative): riguardo al tema del trasporto delle persone, è giusto fare la mappa della situazione e poter interconnettere le criticità, a proposito dei parcheggi ad esempio. Riguardo al tema del trasporto delle merci: suggerirei di partire da quello che già c'è

urban@bo

Piattaforma di condivisione della conoscenza sulle politiche urbane
www.urbanbo.urbanit.it

facendo poi in fretta a implementare l'esistente e migliorare le novità con soluzioni pratiche. Il nostro contributo può andare nella direzione di raccogliere tutte le idee e indicare piccole cose da fare subito.

Francesco Paolo Ausiello (Aster): ragionerei su una proposta da individuarsi nell'ambito dell'applicazione del Servizio Elettrico Nazionale: l'autoconsumatore, se il condominio diventa sede fornitrice di energia grazie ai pannelli fotovoltaici, può produrre anche energia per la mobilità. Per quanto riguarda il trasporto delle merci, se non ci occupiamo di e-commerce non individuiamo il nocciolo della questione.

Giuseppe Nigliaccio (Enea): ragionerei sull'utilizzo di tecnologie per trasporti: sull'elettrico o sul combustibile alternativo, anche per dare risposta immediata a applicazioni tipo BlaBlaCar, Uber... Queste tematiche potrebbero interessare il Cluster in termini di analisi.

Teodoro Georgiadis (Cnr): sottolineo dell'importanza del progetto Ibimet del Cnr nell'ambito di "Climate-kic".

Luca Mantecchini (Unibo): è importante la ricerca nell'ottica della condivisione, della messa in rete, può portare a una capacità di competizione modale: l'integrazione modale è la carta vincete. Far pervenire ad Urban@bo contributi in termini di istanze come condivisione di problematiche, sia in termini di progetti in essere o sia in termini di progetti già finanziati, può essere molto utile.

Walter Vitali (Urban@it): con il verbale di oggi Loris Lepri vi farà avere la mailing list aggiornata del Cluster. Vi chiediamo di inviare a tutta la mailing list una nota sintetica con i temi che avete affrontato nei vostri interventi, chiedendo anche a chi era assente di fare altrettanto. La prossima riunione del Cluster, che verrà convocata per settembre, servirà a definire i temi e le modalità del nostro lavoro sulla base dei vostri interventi di oggi e delle note che invierete. Il verbale con gli allegati verrà pubblicato sul sito di Urban@bo anche per poter essere inviato ai docenti e ricercatori di Unibo interessati ai temi.

*Presente
**Assente

urban@bo

Piattaforma di condivisione della conoscenza sulle politiche urbane
www.urbanbo.urbanit.it

NOTE ALLEGATE AL VERBALE
A CURA DEI COMPONENTI DEL CLUSTER

SINTESI INTEVENTO CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA A INCONTRO CLUSTER "POLITICHE PER LA MOBILITA' URBANA"/URBAN@IT, DEL 28-6-17.

SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO

Il futuro e la qualità dello sviluppo dell'area metropolitana bolognese nei prossimi anni dipenderanno fortemente da un nuovo assetto dei trasporti pubblici, che possa finalmente incentrarsi sul completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano, sulla correlata riorganizzazione del trasporto pubblico su gomma e su una vera comunità tariffaria.

I tempi sono più che maturi, a distanza di molti anni dai primi accordi sul SFM della metà degli anni '90, per ridisegnare una nuova rete del trasporto pubblico del territorio metropolitano, basata sulla funzione portante e strutturante del SFM, su cui vanno innestati i servizi di autolinee.

Le strategie sono quindi chiare, e sia le linee d'indirizzo del nuovo Piano Strategico Metropolitano 2.0, che del Piano Metropolitano della Mobilità Sostenibile (PUMS Metro BO) assegnano al SFM il compito di rendere possibile, insieme ad altre azioni, uno sviluppo di qualità del territorio metropolitano.

Occorre quindi riannodare i fili del progetto SFM, realizzando sollecitamente gli interventi finanziati con le risorse del progetto ex metrotramvia di Bologna (in particolare la realizzazione delle nuove stazioni di Bologna e la riconoscibilità del progetto), e completando gli interventi in corso sul nodo ferroviario di Bologna (nuova interconnessione AV linea Bologna-Venezia, asse stradale Nord-Sud, Terminal People Mover, restyling stazione storica e sistemazione Piazza Medaglie d'Oro, ripristino binari alti di superficie), che condizionano anche il completamento del SFM.

Ci dev'essere tuttavia piena comprensione e consapevolezza del fatto che aggiungere nuovi treni o stazioni non è sufficiente a ottenere un servizio che funzioni come un "sistema", al punto da attrarre più utenza e porsi davvero come rete portante della mobilità metropolitana.

Per questo è necessario che siano soddisfatte alcune condizioni basilari:

- i servizi ferroviari siano veramente e pienamente cadenzati;
- offrano una frequenza di 30' generalizzata ed omogenea, senza differenziazioni di offerta tra le stazioni;
- le linee siano "passanti";
- vi sia una completa integrazione tariffaria e di rete bus-treno.

Il SFM ha grandi potenzialità, e può facilmente raddoppiare la sua attuale utenza (passando dagli attuali 40.000 a 80.000 utenti al giorno), ma solo se si conseguiranno le condizioni dette; diversamente i cittadini metropolitani ricorreranno al treno solo in assenza di altre soluzioni, e gli utenti sarebbero prevalentemente studenti e lavoratori nei loro spostamenti sistematici di medio-lungo raggio, nelle cosiddette ore di punta, con la gran parte delle persone che continuerebbero a muoversi in tutte le ore del giorno con il mezzo privato.

Il SFM dev'essere invece il sistema di trasporto da privilegiare per ogni tipo di spostamento radiale d'ambito metropolitano.

Occorre inoltre riconoscere che uno dei motivi dei risultati solo parziali finora conseguiti è da ascrivere alla mancanza di una regia forte sul SFM, che vede l'Ente maggiormente interessato alla sua realizzazione, ossia la Città metropolitana di Bologna, ancora priva di strumenti e di reali poteri decisionali sul trasporto ferroviario di area metropolitana.

Un passo in avanti da segnalare riguardo un Protocollo d'intesa con la Regione Emilia-Romagna, in corso di sottoscrizione, per l'attuazione del concorso della Città metropolitana alla programmazione del Servizio Ferroviario Metropolitano, ex art. 25, comma 4 della LR 13/2015¹.

1Art. 25 c. 4 della Legge Regionale n° 13/2015:

"La Città metropolitana di Bologna concorre, d'intesa con la Regione, alla programmazione del servizio ferroviario metropolitano (SFM) nell'ambito del servizio ferroviario regionale (SFR) e alle intese di cui all'articolo 24, comma 5, lettere b) e d). Tale intesa di norma annuale e comunque prevista ogniqualvolta vi siano significativi atti di programmazione del servizio."

PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE DI AMBITO METROPOLITANO (PUMS_BO)

Il “PUMS metroBo” è lo strumento che la Città metropolitana sta elaborando per attuare un sistema sostenibile e integrato della mobilità metropolitana, per raggiungere gli obiettivi internazionalmente riconosciuti sulla qualità dell’aria e la salute, e per portare a sintesi progetti e scelte già avviati, dando forza e propulsione a nuove idee e a nuovi percorsi partecipativi.

Dopo l’approvazione delle Linee di Indirizzo del PUMS, avvenuta lo scorso anno, si sta procedendo ad avviare la redazione del Piano, attraverso un processo condiviso e partecipato, per consolidare gli ambiti sui quali investire in termini progettuali e di risorse nei prossimi anni, perché i cittadini metropolitani di Bologna abbiano una mobilità più veloce, più sicura e più pulita e perché si possano sentire tutti più “vicini”.

Il PUMS sarà sviluppato congiuntamente al nuovo PGTU del Comune di Bologna, e conterrà anche il Piano Urbano della Logistica Sostenibile (PULS).

Un elemento di grande innovazione del Piano sarà inoltre la stretta collaborazione con il Comune di Bologna, strategica per consentire di massimizzare l’efficacia delle politiche, agendo in maniera coordinata là dove si concentrano le maggiori domande di spostamento, le più elevate criticità e al contempo le maggiori opportunità.

Tale collaborazione si sviluppa anche attraverso la costituzione di un ufficio unico metropolitano tra il Comune di Bologna e la Città metropolitana, per la pianificazione e la realizzazione di politiche, progetti ed interventi unitari per la mobilità sostenibile.

Il PUMS mira in particolare a:

- ampliare la rete della mobilità dolce, pedonale e ciclabile;
- una piena integrazione fra il trasporto pubblico su gomma e quello ferroviario, per portare più trasporto pubblico anche ai comuni periferici;
- risolvere i principali nodi stradali mantenendo piena coerenza con le politiche della mobilità pubblica;
- sviluppare una logistica sostenibile;
- consentire le trasformazioni urbanistiche solo dove ci sia una coerente rete di trasporto pubblico.



La mobilità da e per l'Interporto di Bologna

L'Interporto di Bologna si estende su una superficie di 4,2 milioni di mq e al suo interno sono insediate 116 aziende (dato a giugno 2017) prevalentemente di trasporto e logistica, ma anche corrieri, operatori doganali e aziende di servizi alle merci e alle persone.

Nel tempo, la sua posizione strategica ha, infatti, agevolato l'insediamento di grosse realtà aziendali che danno lavoro a circa 4.000 persone (la previsione vede il raggiungimento di 5.000 lavoratori nel 2018-2020). Emerge, quindi, la necessità di considerare la struttura interportuale non solo con mero luogo di lavoro, bensì come un vero e proprio paese popolato giornalmente da persone che si spostano dalle proprie abitazioni per raggiungerlo.

L'Interporto di Bologna S.p.A. per questo motivo, negli ultimi anni, sta sempre più dedicandosi allo studio e allo sviluppo di soluzioni che rispondano alle esigenze delle imprese e, soprattutto, delle persone.

Per tale motivo, attraverso l'Osservatorio Statistico, sono state raccolte le principali esigenze dei lavoratori e uno dei primi servizi desiderati è quello relativo al miglioramento della mobilità.

Nei primi mesi del 2016 è stato elaborato uno studio, inviato poi alle principali istituzioni e rappresentanti della regione e presentato in un convegno (a luglio 2016) alla presenza dei sindaci dei paesi limitrofi all'Interporto e dei responsabili dello sviluppo della mobilità, oltre ovviamente ai rappresentanti delle aziende insediate. Tale indagine ha messo in luce la necessità di avere un collegamento con la struttura più agevole e veloce rispetto a quello attuale e la soluzione si è tradotta nello studio di un trasporto che colleghi la stazione ferroviaria di Fano-Centergross con l'Interporto.

Arrivare col treno alla stazione Fano-Centergross permetterebbe un notevole risparmio di tempi e costi per tutti i lavoratori in arrivo da Bologna e Ferrara. Le aziende insediate hanno risposto con entusiasmo a tale iniziativa.

Grazie agli esperti del settore presenti nel cluster, l'Interporto vorrebbe studiare una soluzione economica, ma al tempo stesso comoda, ecosostenibile e innovativa per concentrare l'attenzione sul singolo "cittadino dell'Interporto" che opera all'interno di una comunità attenta all'aspetto ambientale e al miglioramento continuo della quotidianità di tutti.

**Nota relativa all'intervento del 28/06/2017 per l'insediamento del Cluster Urban@bo -
Politiche per la mobilità urbana.
Luca Mantecchini – Unibo e CdA Aeroporto di Bologna**

Aeroporto di Bologna partecipa al cluster con grande interesse. La molteplicità di istanze legate al tema della mobilità che un nodo intermodale strategico come aeroporto può contribuire a portare è significativa e, con un elenco non esaustivo, può essere ricondotta ai seguenti ambiti:

- attrazione e generazione di domanda di trasporto;
- accessibilità aeroportuale: promozione della integrazione e cooperazione modale per la riduzione della congestione, la mitigazione degli impatti ambientali, l'aumento della quota modale relativa al trasporto collettivo;
- sostenibilità: riduzione della carbon footprint e del contributo locale alle emissioni in atmosfera;
- ITS e nuove tecnologie applicate al journey planning;

L'aeroporto di Bologna partecipa, o ha partecipato, a numerosi progetti europei finanziati nell'ambito dei programmi INTERREG e Central Europe, e partecipa a programmi di carbon accreditation, sviluppo della catchment area e miglioramento della qualità dei servizi.

Nell'ambito delle attività del cluster particolare interesse potrebbe essere rivolto all'implementazione di buone pratiche e di policy per l'integrazione modale ai fini di ottimizzare l'accessibilità aeroportuale e ridurre gli impatti ambientali derivanti da tale componente, nonché alla promozione della cooperazione air-rail.

Nell'ambito dell'accessibilità da tempo aeroporto di Bologna ha messo in atto iniziative finalizzate alla promozione del riequilibrio modale e all'utilizzo di modalità di accesso più sostenibili (partecipazione al progetto People Mover; studio sulla mobilità dei dipendenti; colonnine elettriche per la ricarica dei veicoli nei parcheggi a servizio dei passeggeri...).

Anche per quanto riguarda la componente merci, con la costante crescita della componente air cargo registrata all'aeroporto di Bologna, l'interesse è rivolto alla cooperazione con altri stakeholder interessati a tale filiera.



Ritengo importante fare riferimento ad una proposta di "smart transport" (tramite l'utilizzo di bici elettriche che collegano la Stazione Ferroviaria delle Roveri alle diverse aziende).

L'azienda che produce le bici è una nostra associata (FIVE) ed abbiamo già raccolto l'adesione di alcune aziende che sarebbero interessate a promuovere tra i propri dipendenti l'uso della bici elettrica.

Occorre proseguire nel progetto reperendo ufficialmente presso TPER l'orario dei treni della fermata Roveri fino ad arrivare al completamento di una proposta particolareggiata che ha molte potenzialità e opportunità di sviluppo.

William Brunelli
CONFINDUSTRIA EMILIA
Sede di Bologna
40124 Bologna - Via San Domenico 4

Nota integrativa all'intervento del 28/06/2017 Cluster Urban@bo - Politiche per la mobilità urbana

Si ribadisce quanto già espresso ovvero che è auspicabile una collaborazione al fine di analizzare e mettere in campo nuove soluzioni che rendano più scorrevole la viabilità metropolitana, con maggiore impegno e coordinamento rispetto a quanto fatto fino ad ora.

E' fondamentale migliorare sia la qualità dell'aria riducendo lo smog che la qualità della vita tagliando drasticamente i costi ed i tempi degli spostamenti.

Lo sviluppo e l'incentivo dell'intermodalità, ad esempio, ovvero l'integrazione fra trasporto pubblico sia su gomma che ferroviario con taxi-ncc, può essere uno strumento utile al miglioramento qualitativo del trasporto pubblico.

In corrispondenza delle fermate di linee azzurre e dei treni nell'area metropolitana, intese sia come ultima periferia che come paesi, il servizio taxi-ncc potrebbe agevolare la riduzione dei mezzi privati, aumentando anche la sicurezza delle persone ed avendo, in contemporanea, il valore aggiunto di aumentare l'attività dei mezzi meno utilizzati.

Altro importante nodo da sbrogliare è l'attivare proposte per fluidificare la circolazione delle strade, una possibilità potrebbe essere l'incentivare la riduzione dello spazio occupato da mezzi in sosta favorendo la costruzione di ulteriori parcheggi sotterranei purché poi la sosta non richieda un esborso maggiore di quello in superficie. Questo, oltre ad essere un incentivo a mantenere "sgombre le strade", potrebbe favorire anche la riduzione del tempo medio di ricerca del parcheggio in alcune zone, contribuendo quindi anche al miglioramento della qualità dell'aria.



Unione CNA FITA
Associazione di Bologna
40128 Bologna Via Calzoni 1/3
Tel 051-299209
e-mail: c.quaranta@bo.cna.it

Cluster “Politiche per la mobilità urbana”

Il tema del trasporto è uno dei più dibattuti e impattanti nella realtà odierna. In questo settore, più che in altri, si sente la necessità di una riflessione fuori dagli schemi canonici che non si concluda per il decisore pubblico nell’atteggiamento del “vorrei ma non posso”.

Quindi, ben venga l’opportunità di svolgere analisi e ricerche sul concreto dei sistemi di trasporto che dia magari qualche linea di prospettiva nuova rispetto ad un recente passato in cui hanno dominato approcci di basso profilo che hanno lasciato al mercato la soluzione dei problemi.

Non è un caso, ad esempio, che dopo dieci anni di progetti, ultimo il progetto Van Sharing, in realtà a realizzare la razionalizzazione della distribuzione urbana delle merci ci abbia pensato direttamente il mercato, piuttosto che il decisore politico.

Progetti di interesse:

- Distribuzione urbana delle merci, bisogna riaprire il confronto tra le idee per vedere se è possibile immaginare dei sistemi innovativi per la distribuzione urbana a partire dall’impatto che ha lo sviluppo dell’e-commerce in città.
- Adozione di veicoli ad emissioni ridotti nel trasporto pesante, vanno studiate le modalità con cui riuscire a favorire l’uso di motori ibridi nel trasporto merci pesante, magari abbinati a pannelli solari “stoffa” di ultima generazione che possono sostituire in modo intelligente le centine.
- Uso collettivo delle servizi di trasporto persone pubblico non di linea, in questi ultimi due anni l’uso del taxi e del ncc è aumentato in modo importante pur in presenza di costi di trasporto importanti se paragonati al costo del biglietto del autobus. Quindi sarebbe utile valutare tutti gli strumenti che potessero contribuire a ridurre i costi di uso dei servizi pubblici non di linea tenendo conto che formalmente non sono, al momento, tarati per questa funzione.

ASSOCIAZIONE AGENTI DI COMMERCIO DI BOLOGNA

FNAARC BOLOGNA

Gli agenti di commercio (260.000 sul territorio nazionale, circa 5.000 su quello della provincia di Bologna) rappresentano un anello indispensabile della catena distributiva. Stime condotte a livello nazionale ci dicono che circa il 70% del PIL è movimentato da questa categoria di piccoli imprenditori (art. 2083 c.c.). Al di là di ogni considerazione sul commercio elettronico che rimane, in termini generali, confinata al momento ancora a statistiche secondarie, è questa la categoria che “penetra” nel tessuto commerciale cittadino e suburbano, supportando la domanda di tutti i settori merceologici. Ciò che lo rende indispensabile è la consegna del servizio di cui si occupa fisicamente, vuoi in termini di presentazione delle novità, del supporto all’approvvigionamento e più in generale del supporto ed assistenza in tutte le fasi della distribuzione (produttore/grossista/dettagliante). Va da sé che è una categoria profondamente interessata a conoscere e, ancor meglio ad anticipare, gli andamenti del commercio, in termini di localizzazione degli interlocutori commerciali (clienti) e pertanto alle politiche di mobilità.

Muovendo da queste considerazioni introduttive, l’Associazione Agenti di Commercio di Bologna (FNAARC Bologna) che raccoglie oltre 1.500 iscritti (agenti e non anche soggetti atipici – procacciatori d’affari) nella logica di adempiere al proprio ruolo di suggerimento ed indirizzo per gli iscritti, si rende disponibile a partecipare, secondo le proprie competenze, a progetti di ricerca che possano in qualche modo delineare gli orizzonti economici cittadini oltre che conseguentemente quelli infrastrutturali. Già in passato l’Associazione ha collaborato con l’Università di Bologna, accogliendo laureandi, mettendo a disposizione le proprie informazioni e la propria struttura con la finalità di ottenere dati preziosi e in ultimo una sintesi che trova un destinatario molto sensibile e reattivo all’analisi e alle previsioni.



Cluster Urban@bo: Politiche per la mobilità urbana.

E' consolidata e motivata convinzione che fra le principali vocazioni territoriali dell'area bolognese vi sia l'attività di logistica intesa in senso ampio, a comprendere tutte le attività di gestione delle merci nelle varie fasi di deposito, smistamento, approntamento, trasporto e distribuzione.

Tale attività è fortemente condizionata da una serie di fattori concomitanti e interessanti diversi aspetti che è possibile considerare in una visione multidisciplinare.

Analogamente natura multidisciplinare dovrebbe avere un progetto che sia finalizzato a individuare un insieme di interventi organici volti a favorire l'insediarsi sul territorio di piattaforme e/o attività logistiche.

I vari aspetti dovrebbero interessare i seguenti temi da sviluppare in modo coordinato e organico.

- Esigenze e soluzioni infrastrutturali e del territorio con particolare riguardo ai problemi della viabilità e dei collegamenti.
- Modelli di gestione delle attività logistiche, con particolare riferimento ai settori di maggior rilevanza per il territorio.
- Soluzioni per la terziarizzazione delle attività logistiche con particolare riguardo agli aspetti giuridici, contrattuali e della gestione delle risorse umane.
- Soluzioni tecnologiche avanzate per migliorare la produttività delle attività logistiche.
- Azioni di marketing territoriale per la valorizzazione e la promozione delle attività logistiche.

Ogni azione dovrebbe ovviamente coinvolgere uno specifico dipartimento delegato a realizzare parte del progetto in una logica coordinata.

Claudio Poggi Longostrevi
Presidente ABSEA.

08.2017

ASTER

CLUSTER “POLITICHE PER LA MOBILITÀ URBANA”

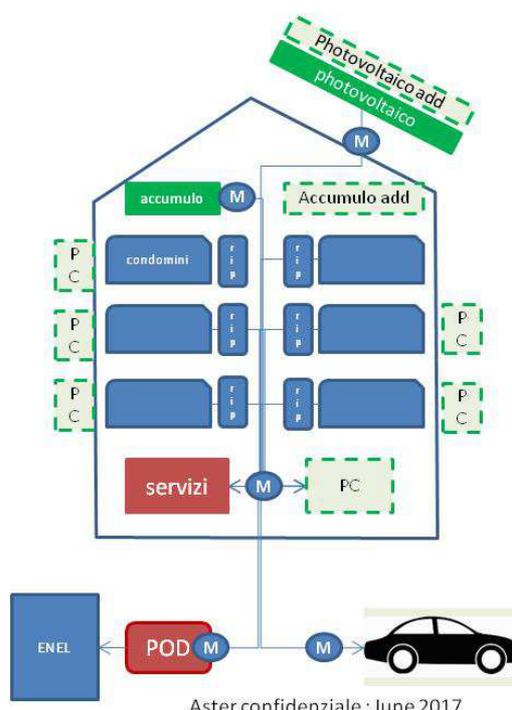
proposta ASTER da individuarsi nell'ambito dell'applicazione del Servizio Elettrico Nazionale: promuovere la figura dell'autoconsumatore, descritta dal SEN tuttora in consultazione.

TESI : se il condominio diventa sede fornitrice di energia grazie ai pannelli fotovoltaici, può produrre anche energia per la PROPRIA mobilità.

LA PROPOSTA

Luglio 2017

- 1) Attualmente i condomini di un palazzo di abitazione dispongono di un POD (point of delivery) specifico su cui viene contabilizzata la energia consumata
- 2) Il Condominio dispone di un POD relativo ai consumi relativi ai servizi (riscaldamento,ascensori, illuminazione)
 - a) I condomini non hanno accesso alla linea condominiale
 - b) Eventuali istallazioni FER condominiali possono essere collegate al POD condominiale se questo si configura come autoproduttore ,espletate le relative procedure autorizzative.
 - c) In tal caso , in regime di scambio sul posto la energia non consumata simultaneamente alla produzione viene riversata in rete e rimborsata al Condominio ,ma solo in misura pari al consumo contabilizzato dal solo condominio nel periodo di riferimento.
 - d) Però il tasso di autoconsumo è scarsissimo per bassi carichi e per assenza di accumulo
- 3) Il progetto proposto da ASTER vuole costruire un dimostratore sperimentale della la direttiva **Clean Energy Package europeo recepita dal SEN** consentendo di collegare fisicamente o virtualmente ad un unico POD
 - a) Le installazioni FER
 - b) L'accumulo elettrico
 - c) Le utenze elettriche consuete (luce scale e caldaia)
 - d) **I condomini per la abitazione e per la mobilità elettrica individuale**
- 4) **La figura dell'Autoproduttore implementato nell'abitativo** permette quindi di
 - a) aumentare l'autoconsumo simultaneo alla produzione,anche mediante la mobilità elettrica
 - b) Disporre un opportuno accumulo elettrico
 - c) Implementare in modo più efficiente nuove utenze elettriche ad alta efficienza , quali condizionamento e raffrescamento con pompa di calore
 - d) **Predisporre un ambiente abitativo dove la mobilità elettrica si inserisce i un sano contesto di utilizzo di energia alternativa**
- 5) **CONTENUTO DEL PROGETTO** : Il progetto si concentra sulla gestione sperimentale di un condominio (ad esempio ACER)portata avanti da un team di sperimentatori (stagisti, borsisti) affiancata da tecnici comunali , di UNIBO , ARPA.
 - a) Lo schema potrebbe essere quello illustrato a titolo puramente ideale) in figura.
 - b) I costi della impiantistica potrebbero essere supportati dall'ente distribuzione e dal comune in progetti collegati alla riqualificazione urbana (Pilastro)





Nota integrativa intervento del 28/06/2017 Cluster Urban@bo - Politiche per la mobilità urbana

Lo sviluppo di una mobilità sostenibile non può prescindere dal considerare tecnologie energetiche più efficienti e meno impattanti sull'ambiente (nuovi combustibili, trazione elettrica). Interessanti in tal senso sono state le esperienze legate all'utilizzo di combustibili alternativi svolte da ENEA, in particolare in Regione Emilia-Romagna, con il progetto MHY-BUS (relativamente agli aspetti legati alla riduzione locale delle emissioni di un autobus alimentato con miscela idrogeno-metano) e con l'attuale progetto +GAS (studio di un sistema per la trasformazione di energia elettrica rinnovabile e di CO₂, che altrimenti verrebbe emessa in atmosfera, in biometano).

Chiaramente risultano altrettanto determinanti strumenti di pianificazione e di valutazione degli impatti sia a livello locale che nel ciclo di vita.

Parallelamente a quanto detto, assume sempre più importanza negli ultimi anni anche il mondo digitale con le tecnologie per la smart city (relative al monitoraggio e gestione intelligente di aspetti quali il traffico, parcheggi, per citarne alcuni) e anche l'impatto dei social network sui comportamenti dei cittadini in termini di mobilità.

Già oggi alcuni modelli proposti (ad esempio BlaBlaCar, Uber, ecc) si affiancano a quelli "tradizionali" e, spinti dal risparmio economico per l'utente finale, potrebbero modificare radicalmente lo scenario futuro.



Consiglio Nazionale delle Ricerche
Istituto di Biometeorologia

IBIMET-CNR per le proprie competenze legate all'urbanistica ed all'ingegneria civile, partecipa con diverse Amministrazioni comunali dell'Emilia Romagna a degli studi relativi alla mobilità urbana. In particolare, Il comune di Rimini, comune in fortissima transizione urbanistica e luogo di studio per eccellenza dopo un lungo periodo di stasi sulla ricerca di soluzioni urbane che ha caratterizzato l'Italia (Workshop Climate KIC Urban Transition, Bologna), sta adottando soluzioni di mobilità urbana innovative nell'ambito del progetto 'Parco del mare' che vede l'Istituto partecipare con le proprie risorse di ricerca.

Dal progetto KIC ci è possibile mettere in campo competenze, che si allineano alla proposta ASTER, e collaborazioni internazionali. Si riporta un breve estratto di un progetto di ricerca in sviluppo con l'Istituto Tecnologico de la Energia Valenciana:

“According to “Climate Change and Tourism: Responding to Global Challenges”¹, tourism is responsible of about 5% of global CO2 emissions. The transport sector, including air, car and rail, generates the largest proportion, with 75% of all emissions. Therefore, developing business models addressed to boost the adoption of the electric vehicle (EV) in the tourism sector would have a clear impact in the fight against Greenhouse Gases Emissions”

La mobilità elettrica urbana vede quindi coniugare non solo le istanze di tipo ambientale e climatico ma anche quelle del turismo sostenibile. Questo avviene non solo attraverso lo sviluppo di fattori tecnologici ma anche attraverso appositi modelli di business per il potenziamento del sistema green-economy.