

Cluster 4 “POLITICHE PER LA MOBILITÀ URBANA”

Idea Progettuale n. 3

- Elementi descrittivi dell’idea progettuale

1. Titolo e durata (Titolo dell’idea progettuale ed eventuale acronimo. Soggetto/i capofila e soggetto/i partner. Durata espressa in mesi).

Titolo:

Accessibilità intermodale e sostenibile all’Aeroporto G. Marconi

Capofila:

- SAB

Partner:

Università di Bologna:

- Dott. Luca Mantecchini, Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica, Ambientale e dei Materiali
tel: +39 051 209 3341
e-mail: luca.mantecchini@unibo.it

Città Metropolitana di Bologna:

- Dott.ssa Catia Chiusaroli, Servizio Pianificazione della mobilità e del commercio
tel: +39 051 659 8832
e-mail: catia.chiusaroli@cittametropolitana.bo.it

Durata: 24 mesi.

2. Responsabile dell’idea progettuale (Nome, cognome, qualifica, tel. e indirizzo e-mail).

SAB:

- Ing. Tomaso Barilli, Responsabile Servizio Prevenzione e Protezione, Dipartimento Ambiente, Energia, Salute e Sicurezza
tel.: +39 051 647 9617
e-mail: barilli@bologna-airport.it

3. Sintesi del progetto (*abstract*).

Il progetto si pone l'obiettivo di analizzare il sistema di accessibilità intermodale terrestre (*intermodal ground access system*) di un aeroporto, con particolare riferimento all'aeroporto G. Marconi di Bologna, in termini di offerta quantitativa e qualitativa. Elementi chiave del progetto sono, da un lato, la definizione di strategie di integrazione modale al fine di migliorare l'accessibilità terrestre di un aeroporto, in termini di costo generalizzato per gli utenti (aumento della *catchment area* e miglioramento del livello di servizio del sistema di accessibilità) e, dall'altro, la valutazione del beneficio ambientale determinato dalla promozione di alternative modali più efficienti, in ottica di incremento della sostenibilità dell'aeroporto nell'ambito del vasto e complesso sistema di relazioni aeroporto-città.

L'aeroporto di Bologna, in quanto esemplare tipico di *regional airport*, costituisce il caso prototipale ottimale per l'implementazione di queste attività di ricerca: per la sua collocazione "urbana"; per la strategicità del bacino di traffico intercettato; per la presenza di linee ferroviarie ad alta velocità, che consentono lo sviluppo potenziale di progetti di integrazione modale di tipo "*air-rail link*"; infine, per le problematiche ambientali derivanti dal notevole sviluppo di traffico che si è verificato negli ultimi anni.

4. Finalità e risultati attesi.

Valutare l'efficacia di strategie per la pianificazione dell'accessibilità intermodale all'aeroporto G. Marconi, con riguardo allo sviluppo della *catchment area* e alla promozione di un sistema di mobilità sostenibile per passeggeri e dipendenti dello scalo, al fine di ridurre l'impatto ambientale dell'aeroporto sul territorio e accrescere l'efficienza del sistema di accessibilità.

● Obiettivi ed attività previste

1. Obiettivi finali.

- Definizione di un quadro di riferimento metodologico per l'analisi dell'accessibilità aeroportuale, passeggeri e dipendenti, e della stima della *catchment area* "sostenibile";
- Valutazione dell'efficacia di strategie di integrazione modale tramite elaborazione di indagini dirette (questionari ai viaggiatori in partenza);
- Proposta di metodi per il supporto alle decisioni nella definizione di politiche di accessibilità aeroportuale sostenibile.

[urban@bo](http://www.urbanbo.urbanit.it)

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

2. Prodotti finali e diffusione dei risultati.

- Prodotti finali e diffusione dei risultati. Diffusione dei risultati della ricerca attraverso pubblicazioni su riviste di settore, organizzazione di convegni e seminari.
- Produzione di un report finale in forma di linee-guida e organizzazione di un evento finale in cui verranno presentati i risultati della ricerca.

3. Eventuali obiettivi e prodotti intermedi.

Organizzazione di tavoli tematici e confronto con i tecnici aeroportuali per valutazione in itinere dei risultati raggiunti. Presentazione di un report intermedio.

Definizione di un quadro di riferimento e best practices a livello europeo sul tema in analisi.

4. Modello organizzativo e ruolo dei soggetti coinvolti.

Modello organizzativo e ruolo dei soggetti coinvolti. I soggetti coinvolti sono l'aeroporto G. Marconi di Bologna (AdB) e l'Università di Bologna, Scuola di Ingegneria e Architettura, Dipartimento DICAM.

Il modello organizzativo della ricerca proposta è quello tipico delle ricerche applicate, e prevede una stretta interazione tra i soggetti coinvolti:

- definizione di un quadro di riferimento metodologico e rassegna dello stato dell'arte a livello europeo, nonché del quadro di riferimento normativo (Unibo);
- mappatura delle condizioni attuali del sistema infrastrutturale e dei servizi di accessibilità aeroportuale, con particolare riferimento alle analisi delle prestazioni (operative e ambientali) e alle implicazioni sulla sostenibilità (Unibo-AdB);
- formulazione di alternative e proposte di intervento, con relativa analisi di fattibilità (Unibo-AdB);
- svolgimento di indagini dirette sul campo (questionari, rilievi) al fine di testare l'efficacia degli interventi proposti (Unibo-AdB).

5. Azioni proposte.

In relazione al modello organizzativo adottato, e in coerenza con la suddivisione in fasi proposta nel punto successivo, le azioni proposte (le prime due saranno descritte nel report intermedio) sono:

- costruzione di uno stato dell'arte e di una descrizione di casi relative a *best practices* europee sul tema dell'accessibilità aeroportuale;

[urban@bo](http://www.urbanbo.urbanit.it)

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

- costruzione del modello di offerta di accessibilità all'aeroporto G. Marconi e stime di massima degli effetti sulla *catchment* area;
- individuazione di strategie per un'efficace integrazione modale nell'accessibilità aeroportuale e di modalità di accesso sostenibili;
- effettuazione di campagne di indagine diretta al fine di valutare la rispondenza delle soluzioni proposte alle esigenze di accessibilità e relazionare il beneficio derivante dalla riduzione degli impatti con le prestazioni.

6. Tempi e fasi di realizzazione.

Tempi e fasi di realizzazione. L'orizzonte temporale previsto per il progetto è di 18 mesi.

L'articolazione di massima prevede le seguenti fasi:

- WP1: definizione di un quadro di riferimento metodologico e state of the art (3 mesi);
- WP2: mappatura offerta attuale e costruzione modello di offerta di accessibilità e stima della catchment. Report intermedio (5 mesi);
- WP3: formulazione proposte di intervento in ottica di integrazione modale e incremento sostenibilità (4 mesi);
- WP4: svolgimento di campagne di indagine (questionari SP a passeggeri e dipendenti) per verificare l'efficacia delle soluzioni proposte. Elaborazione dati e report finale (6 mesi).

7. Costi previsti e risorse umane impiegate.

1 assegnista di ricerca: si prevede il reclutamento di una figura a tempo determinato full time specificatamente dedicata al progetto, con competenze di ricerca senior (dottorato di ricerca o titolo equipollente) e documentata esperienza di ricerca nei settori coinvolti. Costo stimato annuo: 24.000 euro

Si prevede l'impegno di altre risorse già in servizio o a disposizione presso i soggetti coinvolti su specifiche attività, quali:

- coordinamento scientifico e supervisione delle attività (docente/i Unibo);
- supporto alle attività di raccolta ed elaborazione dati e reportistica (dottorandi Unibo e figure junior già in servizio);
- attività di supporto interno quando necessario (personale AdB).

Si prevedono costi aggiuntivi per spese varie, missioni ed organizzazione evento finale, pari a 6.000 euro.

[urban@bo](http://www.urbanbo.urbanit.it)

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