

IDEA PROGETTUALE

CLUSTER 4. POLITICHE PER LA MOBILITÀ URBANA

Elementi descrittivi dell'idea progettuale

Titolo e durata *Un modello di mobilità sostenibile intermodale applicato al quartiere industriale di Roveri - Progetto Roveri Smart Village*

Capofila: CONFINDUSTRIA EMILIA

Partner: ENEA, CNA, Confesercenti, Comune di Bologna

Durata: 12 mesi (FASE 1) + 12 mesi (FASE 2)

2. Responsabile dell'idea progettuale (Nome, cognome, qualifica, tel. e indirizzo e-mail. MAX 500 battute).

William Brunelli Confindustria Emilia W.Brunelli@confindustriaemilia.it

3. Sintesi del progetto

L'attenzione ed il successo di iniziative di mobilità elettrica intermodale nella città di Bologna sta aumentando a conferma dell'interesse dei cittadini per le tematiche di sostenibilità e la consapevolezza dell'importanza di intervenire anche nelle abitudini personali per incidere nelle politiche di sviluppo sostenibile e miglioramento dei parametri di inquinamento, traffico e qualità della vita. Lo dimostrano gli oltre 130 km di vie ciclabili nella Città di Bologna, gli oltre 20.000 iscritti all'app BetterPoints, 750.000 spostamenti e quasi 4 milioni di chilometri di percorsi sostenibili registrati, l'avvio alla realizzazione della viabilità ciclabile per la connessione del parco tematico FICO una nuova pista ciclopedonale che collegherà i tratti già esistenti nella zona Pilastro. In questo contesto si colloca la presente proposta: le attività industriali sono elementi fondamentali della mobilità sostenibile perché determinano nella quotidianità le nostre esigenze ed abitudini di utilizzo di mezzi per trasferire persone e merci.

La proposta intende attuare in primis nell'area industriale delle Roveri un progetto di piattaforma integrata di mobilità sostenibile ed intermodale a scala di quartiere in grado di realizzare un sistema intelligente di fruizione di Treno/BUS/BICI/AUTO Elettrica incentrato sulle esigenze di spostamento legate alle esigenze dei lavoratori dell'area industriale delle Roveri nonché alla valorizzazione delle infrastrutture urbane esistenti (stazioni del SFM di Bologna, ad esempio Mazzini e Roveri).

La Piattaforma potrà integrare e sviluppare prodotti già commerciali e sarà adeguata anche per l'acquisizione ed elaborazione interattiva di parametri di utilizzo, ambientali (illuminazione, qualità aria, ecc), di sicurezza, ecc in sinergia anche con elementi dell'illuminazione pubblica (smart lighting).

L'area di attuazione. L'insediamento industriale delle Roveri è una tipica area urbana marginale ed in transizione essendo nata come insediamento "lontano" dal centro urbano ma divenuta, con il progressivo ampliamento di quest'ultimo, una porzione urbana a tutti gli effetti.

Come tutte le aree marginali e in transizione tende a presentare entrambi gli aspetti negativi dell'isolamento e della crisi causata da flussi e destinazioni urbane non previsti inizialmente. Rileviamo infatti la carenza dei sistemi di connessione con il resto della città e della dotazione di servizi tailor made, siano qui particolarmente evidenti. Questa proposta intende intervenire su questi aspetti.

Il valore quali e quantitativo di questo insediamento (due milioni di metri quadrati di area con una presenza di circa un migliaio di attività) rispetto alla città ne fanno un elemento strategico e indicativo dei possibili esiti di una politica metropolitana di riqualificazione urbana.

Le Roveri possono quindi divenire un modello replicabile di rigenerazione urbana e di sviluppo senza consumo di suolo della città.

Il presente progetto costituisce inoltre un subsistema locale che potrà fornire indicazioni alla redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della città Metropolitana di Bologna che si sta predisponendo in questi mesi, così come subire i necessari ed eventuali adeguamenti alle scelte di quest'ultimo.

4. Finalità e risultati attesi

Nelle politiche di governo dei sistemi urbani di questi ultimi anni il tema del traffico è stato riduttivamente interpretato come possibilità di aumento della mobilità veicolare, tralasciando il fatto che importante non è la qualità della mobilità ma l'accessibilità alle relazioni di cui vive una città° sociali, politiche e economiche.

L'intermodalità è la parola d'ordine ma raramente si è saputo darne nelle soluzioni concrete una vera attuazione, anche perché l'intermodalità è stata intesa semplicemente come integrazione tra diverse modalità di trasporto senza mai valorizzare pienamente le potenzialità di un sistema integrato che può fungere da piattaforma intelligente e diventare elemento di conoscenza, controllo e proposta di nuovi comportamenti.

Obiettivi ed attività previste

1. Obiettivi finali

- Definizione di un modello di smart byke link che consenta la connessione tra stazione ferroviaria metropolitana e le attività insediate nella zona Roveri (FASE 1)
- Definizione di una piattaforma integrata di smart security per la sicurezza del percorso e della sosta tra il sistema smart bike link e terminali resi intelligenti dell'arredo urbano (es illuminazione pubblica) (FASE2)
- Identificazione di modelli di adozione di tali soluzioni da parte di altre aree industriali e di altri sistemi urbani

2. Prodotti finali e diffusione dei risultati

- Realizzazione di un applicativo e dei relativi servizi correlati da adottare in fase sperimentale con lo scopo di creare il sistema di intermodalità intelligente a partire della SFM di Roveri
- Aumentare l'utilizzo di mobilità sostenibile ed adeguando l'offerta di servizi green alle aree marginali urbane connettendo i cittadini a scala
- Organizzazione di momenti di comunicazione preventiva all'attuazione e per la diffusione dell'utilizzo.
- Confrontare l'esperienza con altri casi in Italia ed in Europa in particolare con gli Smart Sustainable District nell'ambito della Climate KIC.
- Verificare la risposta della collettività, delle imprese e tramite indicatori di efficacia monitorare gli effetti dell'azione.

3. Eventuali obiettivi e prodotti intermedi

- Mappatura dei bisogni e dei flussi origine-destinazione e dell'efficacia dell'attuale infrastruttura di mobilità sostenibile
- Studio delle best practice nazionali e internazionali in tema di fruizione e accessibilità di mobilità intermodale e sostenibile;

4. Modello organizzativo e ruolo dei soggetti coinvolti (MAX 1.000 battute).

Verrà inviato dopo la definizione certa dei Partner

5. Azioni proposte

- a) mappatura flussi e esigenze
- b) analisi orari e disponibilità viabilità sostenibile (orari e frequenza dell'attuale FSM), BUS, ecc)
- c) mappatura dei progetti in corso limitrofi di viabilità sostenibile e delle interconnessioni (Via delle Bisce, progetto di collegamento ciclabile tra stazione Roveri e FICO)
- d) valutazione della fattibilità economica tecnica dell'intervento nelle due fasi di sviluppo
- e) Azioni per il coinvolgimento e partecipazione al progetto da parte dell'insediamento
- f) studio delle best practice nazionali e internazionali
- g) definizione di modelli applicabili all'ecosistema territoriale e dei servizi a questi potenzialmente collegabili;
- h) Implementazione prototipo Fase 1 con partner tecnologico/industriale
- i) Valutazione efficacia
- j) Valutazione fattibilità di implementazione del prototipo fase 2

6. Tempi e fasi di realizzazione

Si ipotizza che si possa concludere entro i primi 12 mesi le azioni dalla a) alla f).

Le azioni d,h,j) richiedono il coinvolgimento attivo di partner tecnologici

7. Costi previsti e risorse umane impiegate).

- attivazione di n.1/2 borse di ricerca per le azioni a), b), c) e f))
- risorse economiche per le azioni h,j da quantificare con il sostegno dei partner tecnologici e industriali