



# **Proposta di riqualificazione della stazione Zanolini**

10.06.2013

## **INTRODUZIONE AL PROGETTO**

Nell'ambito del tavolo "Vivibilità e Qualità Urbana" è stato definito il gruppo 2 qualificandolo come "Progetto pilota di riqualificazione urbana", ed è stato posto come elemento di riferimento il tema del trasporto pubblico, con particolare attenzione al trasporto su rotaia veicolato da FER/SFM.

In questo contesto ha raccolto notevole interesse l'idea di generare la riqualificazione partendo dalle stazioni del Servizio Ferroviario Metropolitano e dalle aree urbane ad esse circostanti, con successiva ipotesi di elaborare una proposta relativa ad una stazione prototipo, identificata in prima istanza nella stazione denominata "San Vitale/Zanolini", o anche semplicemente "Zanolini".

Lo scopo è quello di creare una vera e propria SMART STATION.

A questo fine si intendono qui riunire in un progetto unico le idee progettuali presentate in sede di PSM con i titoli "RESTAURO", "SVOLTARE" e "QUO VADIS", in quanto correlate, interdipendenti e, se integrate efficacemente, necessarie al completo raggiungimento dell'obiettivo.

Le sinergie del caso raccomandano inoltre anche l'integrazione con i progetti "I 4 PASSI" e "DOSE".

Si prevede l'elaborazione di uno studio di fattibilità, attivabile in tempi brevissimi, a fronte dell'appoggio all'iniziativa progettuale da parte del PSM.

## **Caratteristiche di strategicità del progetto**

Considerato che il progetto ipotizza un'intervento di riqualificazione esteso a tutte le stazioni del Servizio Ferroviario Metropolitano, seppur in questa sede mirato alla stazione San Vitale/Zanolini a scopo di definizione di un prototipo, si ritiene che il concetto di strategicità sia più che pertinente.

Infatti lo è e lo diventerà sempre più il trasporto pubblico, nella fattispecie declinato sulle direttrici di FER-SFM che, come da piani e programmi delle più recenti amministrazioni comunali e provinciali, sarà ampliato e incrementato.

Rendere le stazioni luoghi caratterizzati, facilmente riconoscibili, interconnesse alla città, ai luoghi di interesse e dotate di funzioni e servizi avanzati, tecnologicamente aggiornati anche in chiave energetica, può sicuramente contribuire a renderle punti aggregativi e di riferimento e, parimenti, ad aumentare l'apprezzamento nei confronti del sistema di trasporto in oggetto e, di conseguenza, ad incentivare lo sviluppo dello stesso.

Questi luoghi risulterebbero senz'altro attrattivi per i giovani e potrebbero rappresentare un importante elemento nel quadro del ricercato nuovo "appeal" urbano nei confronti dei visitatori e frequentatori provenienti dall'estero.

## SEZIONE A: DESCRIZIONE DEL PROGETTO

### 1. Descrizione

#### a. obiettivi dell'intervento (indicare gli obiettivi generali)

Riqualificare le stazioni FER del servizio SFM e delle aree immediatamente circostanti, in modo da renderle luoghi di utilizzo e stazionamento anziché semplici contenitori di passaggio.

#### b. fasi di lavoro

- Definizione dei soggetti interessati e dei soggetti attuatori;
- Analisi delle condizioni attuali, del tipo di utilizzo e dei flussi di traffico;
- Analisi dell'organismo edilizio e dell'intorno;
- Definizione delle funzioni più appropriate da introdurre;
- Definizione delle opere infrastrutturali, impiantistiche, edili, necessarie;
- Ipotesi di reperimento delle risorse finanziarie.

Per le successive fasi si rimanda a quanto descritto al successivo punto 4.

#### c. metodologia e strumenti

##### Metodologia

- Illustrazione e condivisione delle informazioni in possesso dei partecipanti e delle loro rispettive idee in proposito al tema in oggetto;
- Elaborazione delle soluzioni applicative più idonee, confronto, verifica di fattibilità (comprese risorse finanziarie) e stesura delle linee guida di progetto;
- Analisi di mercato e in ambito scientifico riguardo alle tecnologie di avanguardia.

##### Strumenti

- Analisi e incrocio dei dati statistici a disposizione dei vari enti partecipanti;
- Esposizione degli elementi tecnici di base di ogni idea e verifica della loro pertinenza e/o applicabilità;
- Stesura di bozze di progetto indipendenti, poi confrontate e stesura definitiva del progetto unica e condivisa.

d. risultati attesi (indicare cambiamenti osservabili e misurabili)

Trasformazione della stazione da vuoto e inespessivo contenitore a luogo frequentato per molteplici scopi e attività diverse, con forte incremento di presidio ed espansione degli orari di fruizione. Riorganizzazione delle aree circostanti con inserimento di nuovi servizi, compresi strumenti di verifica per frequentazione, consumi e rendimento energetico.

e. ambito territoriale di impatto del progetto/localizzazione

Il concetto che è alla base del progetto ne definisce l'ambito a livello provinciale/regionale.

Nello specifico si declina a livello provinciale come definizione generale e urbano come definizione di prototipo, localizzato in comune di Bologna, Quartiere San Vitale.

## 2. Attori/Enti coinvolti e/o da coinvolgere

Denominazione ente/ associazione /organizzazione	Contributo al progetto	Già coinvolto nel progetto
FER S.r.l.	Adesione concettuale	Sì, per conoscenza
SFM	Definizione istanze tecniche e gestionali	Sì
Quart. San Vitale	Definizione istanze sociali e ambientali	Sì
FERST S.r.l.	Ideazione e gestione del progetto	Sì
Lions Club	Progettazione applicata	Sì
Comune di Bologna	Adesione concettuale e fonti statistiche	No, da coinvolgere

## 3. Grado di maturità attuativa/istituzionale

É già in atto una prima sperimentazione (progetto pilota)?	No
É già presente uno studio di fattibilità operativa?	No
Se no, si può promuovere subito uno studio di fattibilità operativa?	Sì
Esiste l'esigenza di creare condizioni di contesto preliminari favorevoli?	No
Quali?	

## 4. Stima tempi di realizzazione (cronoprogramma)

### Progetto

- a) Definizione dei soggetti interessati e dei soggetti attuatori: giorni 15.
- b) Analisi delle condizioni attuali, del tipo di utilizzo e dei flussi di traffico: giorni 30.
- c) Analisi dell'organismo edilizio e dell'intorno: giorni 30 (contemporanei a punto b).
- d) Definizione delle funzioni più appropriate da introdurre: giorni 45.
- e) Definizione delle opere infrastrutturali, impiantistiche, edili, necessarie: giorni 30.
- f) Stima dei costi di intervento: giorni 15 (contemporanei a punto e).
- g) Ipotesi di reperimento risorse finanziarie: giorni 15 (contemporanei a punto e).

Totale giorni 120 + Tolleranza 20% circa = giorni 145

### Realizzazione

- a) Verifiche dello stato dei luoghi: giorni 15.
- b) Progettazione di massima: giorni 45.
- c) Analisi e revisioni: giorni 45.
- d) Progettazione definitiva: giorni 90.
- e) Ottenimento autorizzazioni varie: giorni 120.
- f) Progettazione esecutiva: giorni 90 (contemporanei a punto e).
- g) Capitolati e contratti: giorni 30 (contemporanei a punto e).
- h) Esecuzione delle opere, comprese i servizi ICT di supporto: giorni 240.
- i) Verifiche e attivazione delle funzioni: giorni 45.

Totale giorni 600 + Tolleranza 20% circa = giorni 720

## SEZIONE B: ELEMENTI DI SPECIFICITÀ DEL PROGETTO

### 1. Se esiste, descrizione del progetto pilota

Realizzazione della interconnessione telematica e informatica con le reti e i servizi di riferimento (FER, SFM, TPER, Lepida, Alma Mater Studiorum, ARPA, USL, etc...) sia locale che nazionale che internazionale.

Creazione di “ombrello” wi-fi ad accesso gratuito sul fabbricato e sull’area circostante.

Applicazione dei sistemi di gestione intelligente e domotica sia al fabbricato che ai servizi ivi operanti.

Installazione di impianto fotovoltaico e sistema di telecontrollo ICT, con possibile inserimento nel programma PAES del Comune di Bologna. Si propone di avviare una sinergia con il CNR e le Facoltà Universitarie più attive nella ricerca in questo campo, onde consentire l’applicazione delle tecnologie sperimentali avanzate, ma non ancora lanciate commercialmente, e accedere così ai finanziamenti previsti nel settore.

Ristrutturazione del fabbricato (mq. 1.300 circa) con sostituzione delle finiture interne, rifacimento degli impianti, compresa installazione di impianto solare termico, e incremento delle prestazioni energetiche al fine di approssimarsi all’obiettivo di organismo edilizio a impatto zero.

Trasformazione del piano terra (mq. 900 circa) con inserimento di funzioni di informazione e intrattenimento quali:

- totem informativi e interattivi del Comune di Bologna (e/o altri comuni interessati dal servizio), FER, SFM, TPER, Alma Mater Studiorum, ARPA, USL;
- servizio di bar-ristoro ricollocato, rinnovato e implementato (questo servizio è fonte di entrate);
- arredo per sosta sia occasionale sia dedicato agli avventori del servizio bar-ristoro;
- pannelli mostra da dedicare a permanente, relativa al mondo ferroviario in generale e al sistema regionale in particolare, e a provvisorie di varia natura.

Trasformazione del piano primo (mq. 400 circa) con inserimento di funzioni dedicate al lavoro quali (le ipotesi si intendono alternativa l’una all’altra):

- spazio di “co-working”, con postazioni singole e accoppiate, da affittarsi a tempo determinato, da mese a anno (un paio di postazioni rimarrebbero destinate ad un uso giornaliero) e possibilità di saldo dei costi a fine periodo e/o ad attività avviata (questo servizio è fonte di entrate);
- aule didattiche scolastiche e/o universitarie;
- sale di prova per gruppi musicali da affittarsi a ore (questo servizio è fonte di entrate);
- servizio di prossimità riferito all’Ospedale Sant’Orsola per l’accoglienza temporanea di familiari di pazienti provenienti da altre Province o Regioni (questo servizio è fonte di entrate);

entrate);

- palestra pubblica a basso costo, come da idea progettuale “Rete Palestra Sicura” dell’Associazione Rieducatore Sportivo (questo servizio è fonte di entrate).

Installazione su entrambi i piani di servizi telematici di richiesta prenotazione e controllo degli accessi.

Trasformazione dell’area retrostante tramite i seguenti elementi:

- struttura coperta del percorso di collegamento con l’area di accesso ai binari atta ad ospitare in tutto o in parte l’impianto fotovoltaico previsto;
- eventuale estensione di quanto al punto precedente a tutta l’area prospiciente il lato Est della stazione a formazione di una vera e propria “piazza” coperta, con notevole incremento della superficie a disposizione dell’impianto fotovoltaico e, quindi, della resa energetica;
- nuovi spazi di posteggio per bici (eventuale integrazione di servizio noleggio) e moto, con delimitazione di due posti per auto elettriche dotati di colonnina di ricarica.

Gli interventi sopra riportati sono fonte, direttamente o indirettamente, di entrate.

Trasformazione degli spazi e delle banchine in corrispondenza delle aree di arrivo e partenza dei convogli mediante:

- pulizia e ripristino delle pareti;
- integrazione e ampliamento dell’illuminazione;
- trasmissione di programmi musicali e/o radiofonici (radio urbana) tramite il sistema di diffusione sonora esistente;
- installazione di pannelli metallici amovibili su pareti e colonne con funzione di “tela” per le ispirazioni creative dei grafitari.

Creazione di un servizio “navetta” di collegamento continuo con la stazione “Centrale”, funzionante durante gli intervalli tra i transiti dei convogli della linea Bologna – Portomaggiore. Questo servizio può essere il punto di partenza di un più ampio progetto di spostamento rapido e praticamente ininterrotto tra le varie stazioni urbane, così da incentivare un trasporto comodo e pulito e, parimenti, costituire un percorso di scambio a ciclo continuo tra le varie stazioni rigenerate e le porzioni urbane ad esse afferenti (questo servizio è fonte di entrate).

## **2. Fattori critici di successo (FCS)**

**Descrizione dei FCS negativi (fattori, elementi, situazioni, posizioni, stati che possono compromettere il successo del progetto; probabilità che insorgano); contromisure previste:**

- Complessità del coordinamento delle varie funzioni. Contromisura: chiara volontà politico-amministrativa e designazione di elemento capogruppo con forti poteri decisionali.
- Difficoltà nel trasmettere all’utenza l’efficacia e le potenzialità dei servizi offerti.

Contromisura: campagna di informazione capillare.

- Aumento dei costi di gestione e manutenzione. Contromisura: accurato quadro economico preventivo e piano di rientro dell'investimento in percentuale sullo stesso.
- Incremento delle probabilità di atti di vandalismo e maggiori costi per interventi di ripristino. Contromisura: massima estensione degli orari di utilizzo dei servizi, dissuasione sonora dei rilevamenti video di eventuali atti vandalici.

**Descrizione dei FCS positivi (fattori, elementi, situazioni, posizioni, stati che possono favorire il successo del progetto; probabilità che insorgano); misure previste:**

- Rigenerazione e rivitalizzazione di un fabbricato e di un'area in pratica inutilizzati.
- Creazione di un punto di riferimento e aggregazione urbano, attrattivo per i giovani e incentivante la loro creatività, con risvolti anche di carattere sociale, in un contesto che, pur oggetto di recenti importanti cambiamenti urbanistici, ne è privo.
- Fornitura di molteplici servizi integrati.
- Efficientamento energetico e creazione di importante nodo nel progetto PAES cittadino.
- Inserimento di funzioni e servizi produttori reddito.
- Miglioramento del servizio di trasporto pubblico intermodale.
- Progetto pilota replicabile sul territorio comunale, provinciale e regionale.

### 3. Stima soggetti interessati (se applicabile)

Breve descrizione dei soggetti interessati	Diretta/indiretta	Stima numerica
Comune di Bologna	Diretta	
Ferrovie Emilia Romagna	Diretta	
Servizio Ferroviario Metropolitano	Diretta	
Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna	Diretta e indiretta	
Aeroporto G. Marconi	Indiretta	
RFI	Indiretta	
Trenitalia	Indiretta	

## SEZIONE C: QUADRO ECONOMICO/SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA

### 1.a Stima costi di realizzazione progetto

La stima in oggetto è da ritenersi indicativa, dato l'iniziale stadio di approfondimento del progetto. La definizione più precisa dei costi si potrà avere a fronte delle necessarie verifiche e progettazioni preliminari dei servizi. E' opportuno, quindi, considerare una variabilità dell'ordine del 15-20 %.

<b>Progettazione</b>	<u>Stazione prototipo</u>	<u>Stazioni successive</u>
a) Attività di coordinamento	€ 120.000	€ 50.000
b) Progetto infrastrutturale	€ 50.000	€ 50.000
c) Progetto informatico	€ 120.000	€ 20.000
d) Progetto impiantistico	€ 100.000	€ 50.000
e) Progetto edilizio	€ 100.000	€ 40.000
f) Attività amministrative	€ 20.000	€ 20.000
<b>Totale</b>	<b>€ 510.000</b>	<b>€ 230.000</b>
<b>Esecuzione</b>		
a) Impianto di stazione	€ 1.300.000 (mq. 1300 x € 1.000)	da definirsi in base ai mq.
b) Servizi informatici	€ 450.000	€ 50.000
c) Impiantistica	€ 650.000 (mq. 1300 x € 500)	da definirsi in base ai mq.
d) Pratiche amministrative	€ 10.000	€ 10.000
e) Collaudi	€ 50.000	€ 50.000
<b>Totale</b>	<b>€ 2.460.000</b>	
<b>Esercizio annuo</b>		
a) Impianti dimensioni	€ 20.000	da definirsi in base alle
b) Sistemi informativi	€ 20.000	€ 20.000
c) Manutenzione edificio dimensioni	€ 10.000	da definirsi in base alle
d) Pulizie dimensioni	€ 10.000	da definirsi in base alle
<b>Totale</b>	<b>€ 60.000</b>	
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>€ 3.030.000</b>	

### 1.b Stima risorse umane necessarie per la realizzazione progetto

- 1.c Project manager
- 1.d Tecnici del trasporto ferroviario e su gomma
- 1.e Tecnici informatici
- 1.f Tecnici impianti e forniture
- 1.g Ingegneri, architetti, geometri
- 1.h Tecnici pianificazione economica e aziendale

## 2. Costi "a regime" del progetto attuato (se applicabile)

Il progetto industriale prevede costi per la gestione ampiamente coperti dai relativi ricavi.

**i. L'intervento prevede risparmi di gestione su altre linee di servizio e funzioni? Sì**

**Se sì, indicare quale servizio o funzione potrebbe essere interessato a risparmi di gestione e in che misura**

Ente	Servizio o funzione	Stima dei risparmi annui
Comune di Bologna	<b>Consumi Energetici</b> Autoproduzione di energia elettrica per servizi di stazione non legati alla sicurezza ferroviaria	Vanno analizzati gli attuali consumi annui della Stazione San Vitale-Zanolini (fonte: Comune di BO)
Comune di Bologna	<b>Sicurezza Urbana</b> Risparmi derivanti dalla riduzione del degrado urbano: rimozione grafiti, riduzione/eliminazione traffici illeciti in zona, etc ...	Vanno analizzati gli attuali costi di sicurezza annui per la zona (fonte: Comune di BO)
Comune di Bologna	<b>Trasporto Urbano</b> Incentivazione all'uso di mezzi pubblici eco-sostenibili con relativo "risparmio" di emissioni inquinanti nell'area urbana	Stime effettuabili solo a fronte dell'intensità e dell'organizzazione che si vorrà dare al servizio pubblico di prossimità

**ii. L'intervento prevede nuovi o maggiori costi di gestione di servizio e funzione? Sì**

**Se sì, indicare quale servizio o funzione potrebbe essere interessato a nuovi o maggiori costi di gestione e in che misura**

Ente	Nuovo servizio (SI/NO)	Servizio o funzione	Stima dei nuovi o maggiori costi annui di gestione
Comune di Bologna	No	Edificio e strutture varie	€ 10.000
Comune di Bologna	No	Pulizie dei locali	€ 10.000
Comune di Bologna	No	Manutenzione impianti	€ 20.000
Comune di Bologna	Sì	Sistemi informativi	€ 20.000

### 3. Possibili Fonti finanziarie per la realizzazione del progetto (non applicabile ai progetti di sola regolazione o amministrazione)

Ente / soggetto pubblico	Asse e/o normativa di riferimento e/o riferimenti fondo	Già attivato/ da attivare	Altre risorse messe a disposizione (management, tecnologie, infrastrutture, ecc.)
FER		Da attivare	Management, Infrastrutture e Servizi ICT
SFM		Da attivare	Management
TPER		Da attivare	Management e Servizi ICT
RER		Da attivare	Infrastrutture
Trenitalia		Da attivare	Management e Servizi ICT
RFI		Da attivare	Management, Infrastrutture e Servizi ICT
Comune di Bologna	Piano PAES	Da attivare	Infrastrutture
Comunità Europea	Finanziamenti per incentivi a lavoro giovanile, attività artistiche politiche sociali e Smart City	Da attivare	

<b>Ente / organizzazione / associazione privata</b>	<b>Già attivato/ da attivare</b>	<b>Altre risorse messe a disposizione (management, tecnologie, infrastrutture, ecc.)</b>
Alma Mater Studiorum	Da attivare	Management
Aeroporto di Bologna	Da attivare	Tecnologie
Enti collegati ai nuovi servizi di stazione	Da attivare	Management
Sponsor tecnici	Da attivare	Tecnologie

<b>Finanziamento attraverso tariffe a carico dell'utenza finale</b>	<b>% sul costo totale</b>
Bar - ristoro	Valutabile ad uno stadio di progetto più avanzato
Co-working o alternative	Come sopra
Noleggio bici	Come sopra

## SEZIONE D: PROGETTI CONNESSI

### 1. Integrazione con altri progetti del medesimo o di altro Gruppo di lavoro (se applicabile)

Titolo del progetto	Indicare i vantaggi derivanti dalla sinergia/collegamento

### 2. Integrazione con progetti complementari (se applicabile)

Titolo del progetto	Indicato nel piano strategico metropolitano (SI/NO)	Indicare i vantaggi derivanti dalla sinergia/collegamento

## **Referenti/responsabili del progetto**

Dott. Mercuri Antonio - a.mercuri@ferst.eu

Dott.Ssa Perrotta Gabriella - ga.perrotta@almaviva.it

Arch. Giorgi Alessandro - giorgiarchitetto@fastwebnet.it

## **Elenco Allegati (se presenti)**