
Costruttivo e decostruttivo. Due scenari per il Nord-Est

Verso un Piano strategico per l'Alto Adriatico

Costruttivo e decostruttivo. Due scenari per il Nord-Est

Verso un Piano strategico per l'Alto Adriatico

Colophon

Questo volume e gli esiti di ricerca in esso pubblicati sono stati finanziati dall'Unione europea – NextGenerationEU attraverso il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) Missione 4 "Istruzione e ricerca" Componente 2 "Dalla ricerca all'impresa" Investimento 1.5 – Ecosistema ECS_00000043 "iNEST – Interconnected Nord-Est Innovation Ecosystem" (CUP F43C22000200006) – Spoke 4.

Costruttivo e Decostruttivo. Due scenari per il Nord-Est. Verso un Piano strategico per l'Alto Adriatico

Iuav VisionLab:

Lorenzo Fabian, Mattia Bertin, Linda Zardo,
Chiara Semenzin, Camilla Cangiotti,
Alice Gasparini, Eugenia Vincenti

ISBN (cartaceo)

979-12-5953-214-5

ISBN (digitale)

979-12-5953-235-0

DOI

10.57623/979-12-5953-235-0



Il presente volume è pubblicato in modalità
Open Access Gold. Il file è scaricabile
dalla piattaforma Anteferma Open Books
www.anteferma.it/aob/

editore

Anteferma Edizioni
via Asolo 12, Conegliano, TV
edizioni@anteferma.it

progetto grafico

Giulia Ciliberto
Luca Coppola
Pietro Costa
Giacomo Dal Prà

copyright



Quest'opera è distribuita con Licenza
Creative Commons Attribuzione – Non commerciale –
Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale

iNEST

Spoke 4
Città, Architettura
e Design Sostenibile

Coordinatore

Lorenzo Fabian

Coordinamento
scientifico

Massimiliano Condotta (Iuav)
Lorenzo Fabian (Iuav)
Luciano Gamberini (UniPD)
Elena Marchigiani (UniTS)
Alberto Sdegno (UniUD)
Lorenzo Bellicini (CRESME)
Pierpaolo Campostrini (CORILA)

GRUPPO DI LAVORO E STESURA DEL VOLUME

Università Iuav di Venezia

Lorenzo Fabian, Mattia Bertin, Linda Zardo,
Chiara Semenzin, Camilla Cangiotti,
Alice Gasparini, Eugenia Vincenti

Istituto Cresme

Lorenzo Bellicini, Paolo D'Alessandris,
Antonella Stemperini

IMMAGINI

Università Iuav di Venezia

Camilla Cangiotti, Lorenzo Fabian,
Alice Gasparini, Eugenia Vincenti

IMPAGINAZIONE

Università Iuav di Venezia

Alice Gasparini

REVISIONE E EDITING DEI TESTI

Università Iuav di Venezia

Chiara Semenzin, Mattia Bertin

FOTOGRAFIE ORIGINALI

Giacomo Magnabosco, Giacomo Streliotto

Indice

Sviluppare scenari di neutralità climatica per il Nord-Est p. 8
a cura di Lorenzo Fabian, Mattia Bertin,
Linda Zardo, Chiara Semenzin,
Camilla Cangiotti, Alice Gasparini,
Eugenia Vincenti

SEZIONE 1

Incertezza, clima, scenario,
un lungo sodalizio p. 12
Lorenzo Fabian

CAPITOLO 1 Visioni

Anticipare per deliberare. Un metodo
per definire il campo di progetto p. 22
Mattia Bertin, Lorenzo Fabian

Due visioni di futuro:
costruttivo e decostruttivo p. 30
Chiara Semenzin

Scenari di transizione:
la sfida della democratizzazione. p. 40
Intervista a Francesco Nappo
Camilla Cangiotti

Due scenari p. 44
Lorenzo Fabian, Giacomo Mantelli

Glossario #1 p. 68
Chiara Semenzin, Camilla Cangiotti

CAPITOLO 2 Nord-Est oggi

La griglia e il tassello. Una nuova
ontologia per il Nord-Est p. 74
Alice Gasparini, Lorenzo Fabian,
Mattia Bertin, Camilla Cangiotti

Scenari retroattivi. Un territorio
sedimentato su progetti fortemente p. 108
trasformativi
Mattia Bertin

Il movimento, la chiave per ricominciare
ad evolvere. Intervista a Paolo Malaguti p. 116
Mattia Bertin

Glossario #2 p. 122
Alice Gasparini, Chiara Semenzin

| | | |
|--|---|--------|
| CAPITOLO 3 Nord-Est fragile | Scenario business as usual. Un Nord-Est fragile verso lo stato critico Mattia Bertin, Lorenzo Fabian, Eugenia Vincenti, Linda Zardo | p. 128 |
| | Isole nella tempesta. Scenari di rischio e aree sicure Linda Zardo, Chiara Semenzin, Alessandra Longo | p. 138 |
| | Il danno è atteso. Scenari di rischio e territori fragili Mattia Bertin, Eugenia Vincenti, Linda Zardo, Chiara Semenzin | p. 150 |
| | Bonifiche climatiche, un approccio consortile all'adattamento. Intervista a Giustino Mezzalana Mattia Bertin | p. 160 |
| | Glossario #3 Chiara Semenzin, Alice Gasparini | p. 166 |
| CAPITOLO 4 Nord-Est a emissioni zero: il costo della transizione | Costo della neutralità climatica nel Nord-Est Lorenzo Bellicini, Paolo D'Alessandris, Antonella Stemperini | p. 172 |
| | Glossario #4 Chiara Semenzin, Camilla Cangiotti | p. 222 |
| SEZIONE 2 | Segnali deboli di cambiamento, tra Presente e Futuro Mattia Bertin | p. 226 |
| CAPITOLO 1 Fabbisogno e produzione energetica | Segnali deboli di autonomia e fabbisogno energetico Mattia Bertin, Lorenzo Fabian, Linda Zardo, Camilla Cangiotti | p. 240 |
| | Un fotovoltaico efficace e non invasivo Chiara Semenzin, Linda Zardo | p. 264 |
| | Progetti pilota #1 Mattia Bertin, Eugenia Vincenti, Camilla Cangiotti | p. 272 |

| | | |
|---|---|--------|
| | Racconto per immagini #1 Giacomo Magnabosco, Giacomo Strelitto | p. 282 |
| <hr/> | | |
| CAPITOLO 2 Mobilità e logistica sicure e a basso impatto | Segnali deboli di mobilità e logistica Chiara Semenzin, Mattia Bertin, Lorenzo Fabian, Alice Gasparini | p. 294 |
| | Progetti pilota #2 Mattia Bertin, Eugenia Vincenti, Alice Gasparini | p. 306 |
| | Racconto per immagini #2 Giacomo Magnabosco, Giacomo Strelitto | p. 314 |
| <hr/> | | |
| CAPITOLO 3 Agricoltura antifragile | Segnali deboli di agricoltura antifragile Mattia Bertin, Lorenzo Fabian, Alice Gasparini, Camilla Cangiotti | p. 322 |
| | Segnali deboli di agricoltura: mesocosmi per un futuro salino Camilla Cangiotti, Eugenia Vincenti, Alice Gasparini | p. 332 |
| | Progetti pilota #3 Mattia Bertin, Eugenia Vincenti, Camilla Cangiotti | p. 340 |
| | Racconto per immagini #3 Giacomo Magnabosco, Giacomo Strelitto | p. 352 |
| <hr/> | | |
| CAPITOLO 4 Riduzione del rischio | Segnali deboli di riduzione del rischio Eugenia Vincenti, Linda Zardo, Camilla Cangiotti, Chiara Semenzin | p. 374 |
| | Progetti pilota #4 Mattia Bertin, Eugenia Vincenti, Chiara Semenzin | p. 384 |
| | Racconto per immagini #4 Giacomo Magnabosco, Giacomo Strelitto | p. 392 |

CAPITOLO 5
Adeguamento del patrimonio costruito

Segnali deboli di adeguamento del patrimonio costruito
Eugenia Vincenti, Chiara Semenzin, Alice Gasparini

p. 408

Progetti pilota #5
Mattia Bertin, Eugenia Vincenti, Chiara Semenzin

p. 416

Racconto per immagini #5
Giacomo Magnabosco, Giacomo Strelotto

p. 430

Preambolo conclusivo. Verso un piano strategico per l'ambiente costruito del Nord-Est
Mattia Bertin, Lorenzo Fabian

p. 436



Il volume intende gettare le basi per la costruzione di una vision del Nord-Est italiano. Uno scenario che sappia collocare le sfide del futuro del Nord-Est in materia di neutralità climatica come una base per il ripensamento delle politiche ambientali, infrastrutturali ed economiche che guideranno la trasformazione dell'intero territorio nei prossimi trent'anni.

Autori

Mattia Bertin
Eugenia Vincenti
Alice Gasparini

Affiliazione

Università Iuav di
Venezia

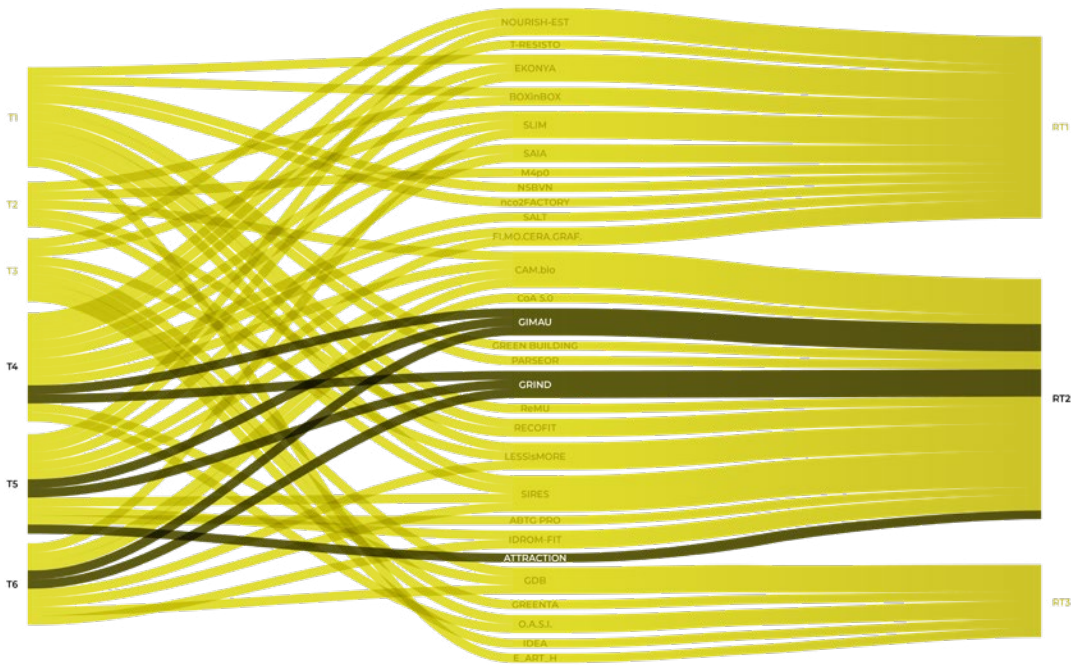


Diagramma dei temi di ricerca e dei temi trasversali

Lo schema illustra le relazioni fra i progetti sviluppati dalle aziende, i temi di ricerca (RT) e i temi trasversali (T). Lo Spoke e i progetti delle aziende finanziati con i bandi a cascata articolano la propria attività in Research Topic, intesi come assi strategici di ricerca: RT1 – Piano strategico per l'edilizia e la progettazione sostenibile; RT2 – Soluzioni tecnologiche per edilizia e progettazione; RT3 – Interazione tra ambienti ed esseri umani. I progetti delle aziende possono anche fare riferimento a uno o più Temi trasversali, ovvero ambiti comuni di applicazione: T1 – Nuovi materiali e dispositivi, T2 – Patrimonio, recupero e conservazione, T3 – Abitabilità, usabilità, accessibilità; T4 – Resilienza territoriale e urbana, T5 – Reti intelligenti, T6 – Digitalizzazione dei processi progettuali.

Progetti pilota #2

La mobilità nel Nord-Est è il riflesso della sua geografia diffusa: milioni di persone si muovono ogni giorno in un territorio che alterna città dense, paesi di pianura e vallate alpine. L'auto privata rimane la scelta dominante mentre il trasporto collettivo fatica a diventare alternativa reale. A questa trama si sommano i grandi flussi logistici che attraversano la macro-regione, collegando porti, interporti e corridoi europei con le aree industriali. Il risultato è un sistema che sostiene l'economia ma produce alti costi ambientali, energetici e sociali, rendendo evidente la necessità di un cambiamento verso nuove soluzioni. Gli scenari delineati propongono due traiettorie complementari: lo scenario costruttivo rafforza le grandi infrastrutture – autostrade, linee ferroviarie, interporti – con investimenti in sicurezza e digitalizzazione, per ridurre congestioni e incidenti, e garantire la continuità ai flussi strategici. Lo scenario decostruttivo si concentra invece su interventi diffusi: mobilità condivisa, piattaforme digitali, soluzioni di micro-logistica che incidono sulle scelte quotidiane e alleggeriscono la pressione sulle reti principali. In entrambi i casi, l'innovazione tecnologica e la governance dei dati diventano strumenti indispensabili per trasformare i segnali deboli in pratiche operative. I bandi a cascata hanno selezionato progetti pilota che rispondono a queste sfide. GRIND interviene nei distretti industriali con modelli di *e-mobility* data-driven, integrando strumenti di gamification per modificare le abitudini di spostamento e ridurre l'uso del mezzo privato. GIMAU sviluppa una piattaforma di analisi spaziale e *geo-enrichment* per supportare i Comuni nella gestione delle pratiche su suolo pubblico, rendendo più trasparenti e prevedibili gli impatti dei cantieri e migliorando sicurezza e qualità urbana. ATTRACTION lavora sui grandi attrattori di mobilità, come i campus universitari, con una piattaforma MaaS che integra servizi pubblici e privati e sfrutta big data e intelligenza artificiale per orientare la domanda verso modalità sostenibili. Questi progetti dimostrano che la riduzione degli impatti della mobilità e della logistica non può basarsi solo su nuove infrastrutture fisiche, ma richiede un sistema ibrido che combini tecnologie digitali, governance dei dati e partecipazione attiva degli utenti. La mobilità sostenibile si configura, dunque, come campo di sperimentazione in cui scenari costruttivo e decostruttivo si intrecciano: da un lato rafforzando reti e nodi strategici, dall'altro diffondendo servizi leggeri. In questo equilibrio si gioca la capacità del Nord-Est di trasformare un settore oggi fonte primaria di emissioni in una leva per la transizione ecologica e la competitività territoriale.

Capofila: JAKALA CIVITAS srl

Il progetto GIMAU nasce per innovare la governance dello spazio pubblico nelle città del Nord-Est, affrontando un problema diffuso: la frammentazione dei dati e delle procedure che regolano gli interventi sopra e sotto il suolo urbano. L'iniziativa, inserita nell'opzione operativa T6.6 dedicata alle infrastrutture digitali, ha l'obiettivo di sviluppare uno strumento che integri informazioni, autorizzazioni e valutazioni d'impatto in un'unica piattaforma, semplificando i processi e rendendo più trasparente la gestione delle attività che interessano il suolo pubblico. Il cuore dell'innovazione è l'integrazione tra il software GEO.works, già utilizzato da numerose amministrazioni locali, e la banca dati Jwhere, finora applicata soprattutto nel settore privato per analisi di marketing territoriale. La combinazione di questi due sistemi consente di creare un servizio di *geo-enrichment* che arricchisce i dati autorizzativi con informazioni spaziali e socioeconomiche, rendendo possibile una valutazione immediata degli impatti ambientali, sociali ed economici di ogni intervento. In questo modo il progetto punta a ridurre la distanza tra proponenti, pubblica amministrazione, decisori politici e cittadini. Particolare attenzione è stata dedicata alla semplificazione delle procedure autorizzative e di controllo, con l'obiettivo di ridurre tempi e costi delle pratiche, aumentando al contempo la qualità delle decisioni. Gli output principali comprendono una piattaforma digitale unificata, protocolli standardizzati per l'elaborazione dei dati e strumenti di visualizzazione che rendono accessibili le informazioni anche ai cittadini. Le sperimentazioni condotte nei comuni pilota hanno evidenziato come l'uso della piattaforma riduca le sovrapposizioni tra interventi, permetta di pianificare in modo coordinato cantieri e sottoservizi e migliori la sicurezza urbana attraverso la condivisione dei dati in tempo reale. In alcune amministrazioni è stato possibile integrare i dati di GIMAU con quelli dei sistemi di gestione energetica e idrica, producendo una mappa dinamica del sottosuolo e delle reti di servizio che non era mai stata disponibile prima. Questa interoperabilità rappresenta uno degli esiti più rilevanti del progetto, perché apre la strada a una gestione integrata dello spazio pubblico, fondata su informazioni costantemente aggiornate e verificabili. I risultati attesi si collocano su tre piani: sul piano amministrativo, la piattaforma permette di accelerare e rendere più trasparenti i processi decisionali, superando frammentazioni che oggi rallentano i lavori pubblici e la gestione delle infrastrutture. Sul piano economico, riduce costi e incertezze per le imprese che operano su suolo pubblico, fornendo dati aggiornati e prevenendo gli impatti degli interventi. Sul piano sociale, promuove la *digital citizenship*, consentendo ai cittadini di accedere facilmente alle informazioni e di comprendere le implicazioni delle scelte urbane. Inoltre, il progetto ha dimostrato che la qualità del dato territoriale non è solo una questione tecnica, ma un elemento di equità: disporre di informazioni chiare e condivise consente anche ai piccoli comuni di prendere decisioni basate su evidenze, riducendo asimmetrie e dipendenze dalle grandi città. La collocazione del progetto negli scenari strategici del Nord-Est è duplice. Nello scenario decostruttivo, GIMAU agisce come micro-strumento digitale che migliora la trasparenza della gestione urbana, avvicina cittadini e imprese alle decisioni e favorisce pratiche di prossimità più sostenibili. Nello scenario costruttivo, rappresenta una vera e propria infrastruttura sistemica in grado di uniformare le procedure, integrare basi dati complesse e supportare la pianificazione a scala sovracomunale. In prospettiva, GIMAU consolida

la base digitale su cui costruire politiche urbane più coordinate, trasformando la gestione dello spazio pubblico in un processo continuo e partecipato. La possibilità di utilizzare i dati raccolti anche per la manutenzione predittiva e la programmazione delle opere consente di ridurre sprechi e inefficienze, ponendo le città del Nord-Est in una posizione avanzata nel percorso verso la transizione digitale e ambientale.

GRIND (GREEN RIDE FOR INDUSTRIAL DISTRICTS)

Capofila: JAKALA CIVITAS srl

Il progetto GRIND nasce per affrontare la questione della mobilità nei distretti industriali del Nord-Est, contesti caratterizzati da elevata frammentazione insediativa e forte dipendenza dall'auto privata. L'iniziativa, collocata nell'opzione operativa T5.3 dedicata alla riduzione dell'uso dell'auto a favore della mobilità sostenibile e della micromobilità, intende sviluppare modelli di *e-mobility data-driven* capaci di ridurre emissioni, congestione e costi sociali. L'approccio combina tre elementi: raccolta e analisi di dati sulla mobilità effettiva nei distretti, sviluppo di modelli predittivi per ottimizzare la domanda di trasporto e applicazione di strumenti di gamification per orientare i comportamenti individuali. La logica è quella di trasformare il distretto industriale in un laboratorio a cielo aperto, dove tecnologie digitali, servizi condivisi e nuove abitudini si intrecciano. A differenza dei modelli urbani di mobilità sostenibile, GRIND opera in contesti produttivi periferici, spesso esclusi dalle reti di trasporto pubblico, e introduce strumenti in grado di connettere le esigenze delle imprese con quelle dei lavoratori. In questo senso, il progetto affronta non solo un tema ambientale ma anche uno di equità territoriale, promuovendo un accesso più equilibrato alle infrastrutture di mobilità. Il progetto prevede l'implementazione di sistemi di car pooling e bike sharing aziendale, l'ottimizzazione dei collegamenti con il trasporto pubblico e la sperimentazione di soluzioni di logistica leggera per le consegne dell'ultimo miglio. Dal punto di vista operativo, GRIND ha avviato un processo di monitoraggio basato su big data e rilievi in tempo reale per ricostruire i flussi di spostamento dei lavoratori. Questi dati alimentano una piattaforma digitale che genera scenari alternativi di mobilità, confrontando costi, tempi e impatti ambientali. I modelli prodotti consentono di stimare il risparmio di CO₂ derivante dal passaggio dall'auto privata a modalità collettive o leggere. Parallelamente, sono stati sviluppati prototipi di app per la gestione della mobilità condivisa, con sistemi di incentivi e premi per favorire l'adozione da parte degli utenti. Le simulazioni hanno permesso di individuare cluster di spostamento e orari di punta comuni, facilitando la creazione di linee di trasporto dedicate e percorsi ciclabili di collegamento tra i principali insediamenti. In alcune aree campione, le imprese hanno sperimentato l'uso di veicoli elettrici condivisi per il trasporto di personale e materiali, riducendo significativamente la congestione interna ai distretti. La dimensione sociale del progetto è rafforzata dal coinvolgimento delle imprese e delle associazioni di categoria, che collaborano alla definizione di soluzioni adattate alle esigenze produttive e agli orari di lavoro. Le stime prevedono una riduzione fino al 20% dell'uso dell'auto privata e ha inoltre evidenziato il potenziale della gamification: gli utenti coinvolti hanno mostrato maggiore propensione a modificare le proprie abitudini di spostamento quando stimolati da meccanismi di sfida collettiva e premi tangibili. Questo aspetto conferma che la transizione verso la mobilità sostenibile non è solo tecnologica, ma richiede strategie di ingaggio capaci di agire sui

comportamenti quotidiani. Un altro elemento rilevante è l'impatto culturale: la partecipazione delle imprese ai processi di progettazione ha favorito una maggiore consapevolezza del legame tra competitività e sostenibilità, trasformando la mobilità in un terreno condiviso di innovazione e responsabilità sociale. Dal punto di vista strategico, GRIND si colloca sia nello scenario decostruttivo, diffondendo microinterventi di prossimità nei distretti industriali, sia in quello costruttivo, costituendo una base sistemica di dati che può essere integrata in politiche regionali di mobilità e decarbonizzazione. GRIND mostra come i bandi a cascata possano funzionare da acceleratori per sperimentazioni che altrimenti rimarrebbero frammentarie. Nel medio periodo, i dati raccolti e i modelli sviluppati possono supportare la pianificazione di corridoi ecologici e logistici, contribuendo alla costruzione di un sistema di mobilità integrato e competitivo per tutto il Nord-Est. In prospettiva, GRIND fornisce uno strumento stabile per coordinare sostenibilità, accessibilità e produttività, trasformando i distretti industriali in nodi attivi della transizione ecologica.

ATTRACTION (ACCESSIBILITÀ SOSTENIBILE PER GLI UTENTI DEI GRANDI ATTRATTORI)

Capofila: Università della Calabria

Il progetto ATTRACTION guarda ai grandi attrattori di mobilità, come campus universitari, poli fieristici e centri ospedalieri, luoghi che generano ogni giorno flussi intensi di persone e veicoli. L'iniziativa, inserita nell'opzione operativa T5.2 dedicata all'uso integrato delle reti digitali di energia, mobilità, acqua e verde, mira a costruire una piattaforma di *Mobility as a Service* (MaaS) che integri dati pubblici e privati e favorisca scelte di spostamento sostenibili. Il progetto nasce dalla constatazione che i grandi attrattori rappresentano punti nevralgici della città diffusa, in cui la concentrazione di utenti accentua problemi di congestione, inquinamento e sicurezza. ATTRACTION affronta queste criticità attraverso tre linee operative. La prima è la raccolta e l'elaborazione di big data provenienti da sensori, applicazioni di mobilità e servizi esistenti. La seconda è lo sviluppo di un'infrastruttura digitale capace di integrare tali dati in un'unica piattaforma accessibile a utenti, operatori e amministrazioni. La terza è l'applicazione di meccanismi di gamification e intelligenza artificiale per orientare le scelte degli utenti verso opzioni di trasporto a minore impatto. Dal punto di vista operativo, il progetto ha definito un ambiente di test con focus sul campus universitario, contesto in cui si concentrano pendolari giornalieri, studenti residenti e servizi di logistica. Qui sono state sperimentate app mobili che consentono di pianificare percorsi multimodali combinando trasporto pubblico, biciclette, car sharing e micromobilità elettrica. La sperimentazione ha coinvolto attivamente studenti e personale tecnico, trasformando il campus in un laboratorio permanente di mobilità sostenibile. I dati raccolti sono serviti non solo per ottimizzare i percorsi, ma anche per analizzare i comportamenti d'uso e la percezione della qualità dei servizi. Questo approccio ha permesso di adattare in tempo reale l'offerta di mobilità, rendendo il sistema più flessibile e vicino alle esigenze reali degli utenti. L'integrazione dei dati consente di fornire informazioni in tempo reale su tempi di percorrenza, emissioni associate e costi, mentre i modelli predittivi supportano la gestione dinamica dei flussi. La piattaforma include inoltre sistemi di incentivi basati su punteggi, sfide collettive e premi per stimolare l'adozione di modalità di trasporto

sostenibili. Nel corso delle prove pilota è emerso come i meccanismi di gamification abbiano un effetto rilevante soprattutto nei contesti ad alta concentrazione di utenti, come università e ospedali, dove la dimensione collettiva e la visibilità dei risultati generano partecipazione e competizione positiva. La condivisione dei dati in forma aggregata ha anche stimolato la collaborazione tra enti diversi, favorendo una cultura della mobilità come servizio pubblico condiviso. I risultati mostrano che l'uso della piattaforma ha incrementato la percentuale di spostamenti effettuati con mezzi condivisi o leggeri e ridotto l'uso dell'auto privata all'interno del campus pilota. Dal punto di vista gestionale, la possibilità di analizzare in tempo reale i flussi ha consentito di ottimizzare il coordinamento tra servizi e di prevedere criticità nelle ore di punta. Dal lato degli utenti, l'interfaccia intuitiva e gli incentivi hanno favorito un cambiamento delle abitudini, rendendo evidente che la tecnologia può essere un motore efficace di transizione se affiancata da strategie di coinvolgimento. Il legame con gli scenari delineati per il Nord-Est è diretto. Nello scenario decostruttivo, ATTRACTION diffonde micro-interventi di prossimità che migliorano l'accessibilità dei grandi attrattori attraverso servizi digitali e soluzioni leggere di mobilità condivisa. Nello scenario costruttivo, contribuisce a consolidare l'integrazione delle reti di trasporto, creando un'infrastruttura digitale che coordina nodi e flussi a scala più ampia. In prospettiva, la piattaforma può essere estesa a un sistema interregionale capace di connettere attrattori diversi – università, ospedali, aree produttive e poli turistici – in una rete coerente di mobilità sostenibile. Il valore di ATTRACTION risiede proprio nella sua capacità di adattarsi a contesti differenti, traducendo la complessità dei flussi urbani e metropolitani in modelli di gestione replicabili. ATTRACTION si inserisce nelle traiettorie di specializzazione intelligente legate alla digitalizzazione e alle città intelligenti, offrendo uno strumento che coniuga efficienza, sostenibilità e competitività. La possibilità di integrare servizi pubblici e privati in un'unica piattaforma rafforza la capacità del Nord-Est di sperimentare soluzioni avanzate di MaaS, contribuendo al raggiungimento degli obiettivi europei di decarbonizzazione. Nel medio periodo, il progetto potrà favorire la creazione di una governance condivisa della mobilità, in cui amministrazioni, operatori e cittadini partecipano alla definizione delle politiche di spostamento, trasformando i grandi attrattori in motori di innovazione territoriale.



GIMAU

Capofila:
JAKALA CIVITAS spa
Partner:
BERENICE srl
Importo finanziato:
199.343 €



GRIND

Capofila:
JAKALA CIVITAS spa
Partner:
HestroSocietà Benefit Srl
Importo finanziato:
182.624 €



ATTRACTION

Capofila:
Università della Calabria
Partner:
JAKALA CIVITAS spa
SOMOS srl
Importo finanziato:
225.573 €

Temi trasversali

○1 ○2 ○3 ●4 ●5 ●6

Integrazione di dati e software per digitalizzare la governance, semplificare le autorizzazioni e valutare gli impatti ambientali.

Temi trasversali

○1 ○2 ○3 ●4 ●5 ●6

Promozione la mobilità sostenibile nei distretti industriali tramite noleggio di e-bikes e soluzioni digitali.

Temi trasversali

○1 ○2 ○3 ●4 ●5 ●6

Il progetto crea un prototipo MaaS basato su big data per orientare la mobilità verso soluzioni sostenibili e più efficienti.

FIGURA 01

Progetti vincitori dei bandi 2023 – 2024 finalizzati all'area Nord-Est e Mezzogiorno, emanati dallo Spoke 4, coerenti con i temi di "Segnali deboli di mobilità e logistica".

