



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



## M5C2 – Investimento 2.2 – PIANI INTEGRATI

### Città Metropolitana di Napoli

#### TITOLO PIANO INTEGRATO

*Smart City Napoli Nord: una nuova mobilità sostenibile*

#### INDICATORI

**Area di intervento in metri quadri:** 90.019 mq

Considerata la natura del Piano Urbano Integrato, il quale prevede interventi di rigenerazione diffusi sulla zona omogenea, l'area indicata per ciascun intervento è riferita al bacino di incidenza astrattamente interessato dall'intervento stesso – in relazione anche alla rilevanza dell'opera – e risulta quindi maggiore della mera superficie fisicamente interessata.

**Numero di abitanti nell'area di intervento:** 439.430 ab

**Risparmio dei consumi energetici (MWh/anno):** 6.412,20 MWh/anno = 551,35 tep/anno

**Numero di imprese beneficiarie di un sostegno:** 0

#### SINTESI PIANO INTEGRATO

Il progetto Smart City Napoli Nord, proposto dai comuni di Acerra, Afragola, Arzano, Caivano, Cardito, Casandrino, Casavatore, Casoria, Crispano, Frattamaggiore, Frattaminore, Grumo Nevano e Melito, propone la realizzazione di un sistema di mobilità elettrica collettivo con relativi servizi di info-mobilità e il recupero e definizione di nuovi spazi verdi e pavimentati per la valorizzazione di aree per la sosta e lo stazionamento. L'innovativo processo di mobilità smart proposto ha come obiettivo il migliorare la qualità di vita percepita e di ridurre l'inquinamento ambientale al fine di ripensare in maniera sinergica la connessione tra i diversi comuni coinvolti.

Il nuovo sistema di mobilità sostenibile interessa un'area di circa 50.000 mq da attrezzare con nuove pavimentazioni, coperture e necessarie attrezzature per la sosta e lo stazionamento dei bus elettrici. Inoltre, sono previsti interventi per più di 20.000 mq sui quali realizzare nuovi spazi verdi. Il progetto non si limita, come campo di influenza, al solo bacino di comuni coinvolti ma è possibile prevedere come gli effetti avranno un'influenza su un territorio di circa 140 kmq ponendosi come strumento per soddisfare necessità di almeno 180.000 commuters che ogni giorno compiono spostamenti per motivo di studio e di lavoro.

L'intervento propone quindi una nuova idea di connessione non solo trasportistica ma soprattutto indispensabile a definire e innescare un rinnovato sistema di collegamento tra gli edifici pubblici già presenti in maniera diffusa tra i differenti comuni – istituti di istruzione superiore, presidi e uffici Asl, ospedali, stazioni ferroviarie, centri sportivi. La proposta attiva così un processo di rigenerazione sostenibile che mira a ridurre l'utilizzo dei trasporti privati e integrare il sistema di trasporto pubblico già presente nel territorio locale (prevalentemente su ferro) per implementare le condizioni ecologiche e ambientali dei luoghi e alleggerire il traffico cittadino.

L'attuazione del piano urbano integrato, attraverso il miglioramento della mobilità, dell'accessibilità a tutte le fasce di utenza con particolare attenzione a quelle più deboli e delle condizioni ambientali, nonché attraverso la partecipazione del Terzo Settore, avrà anche notevoli ricadute sul miglioramento delle condizioni sociali e pubbliche.

Attraverso una messa a sistema di tutti gli interventi necessari (fornitura di bus elettrici, l'installazione di punti con segnali e informazioni per l'utenza, i software di gestione del servizio, le opere civili per sistemazione parco stazionamento, la pavimentazione delle aree a supporto del sistema trasportistico, la sistemazione delle aree a verde, la realizzazione di pensiline, le stazioni di ricarica protette, la fornitura di attrezzature e segnaletica per info-mobilità) Smart City Napoli Nord innescherà un processo di incremento e sviluppo per nuovi servizi alle persone, riqualificando l'accessibilità del territorio e alle infrastrutture, trasformando interi comparti metropolitani in luoghi fruibili e sicuri incidendo sulla salvaguardia delle condizioni ambientale.

Questo intervento quindi, oltre agli effetti immediatamente percepibili (miglioramento del sistema di accessibilità e delle condizioni ambientali dei comuni coinvolti), intende incrementare, come effetto a lungo termine, le condizioni sociali perseguendo a pieno l'obiettivo dell'inclusione in linea con le finalità strategiche del PNRR.

#### **CUP, IMPORTO, SOGGETTO ATTUATORE**

<b>CUP</b>	<b>Descrizione CUP – Sintetica</b>	<b>Soggetto Attuatore</b>	<b>Importo</b>
145122000020006	SMART CITY NAPOLI NORD – Sistemazione aree a verde e smart parking	Comune di Cardito	€ 27.658.475,01
145122000030006	SMART CITY NAPOLI NORD – Allacciamenti e opera di attrezzaggio elettrico, sistemi di smart charging e infrastrutture necessarie ai software di gestione	Comune di Cardito	€ 10.050.253,35



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



I40I22000000006	SMART CITY NAPOLI NORD - Acquisizione Bus e software di gestione infomobilità	Comune di Cardito	€ 11.432.505,60
I49I22000100006	SMART CITY NAPOLI NORD – Spese di gestione per il terzo settore e servizi annessi	Comune di Cardito	€ 3.810.835,20
Cofinanziamento con risorse proprie dell'..... (indicare Ente locale)			
Interventi dei privati			
<b>Totale Piano Integrato</b>			<b>€ 52.952.069,16</b>

## 1. CONTESTO TERRITORIALE

### 1.1. Area di intervento

L'area si configura complessivamente come un'estesa conurbazione, nella quale ad eccezione dei nuclei storici e delle aree urbane consolidate risalenti alla prima metà del secolo scorso, prevalgono condizioni di disordine, congestione e bassa turisticità.

Nell'Area di intervento è possibile riconoscere due distinti ambiti: il primo è costituito dagli insediamenti di Arzano, Casavatore, Casoria, Afragola che configurano un'estesa area densamente edificata in continuità e stretta dipendenza da Napoli; più a nord, il secondo ambito configura un'area urbanizzata che si estende con un edificato pressoché continuo da est a ovest in prossimità del confine provinciale, saldandosi in alcuni tratti con gli insediamenti del Casertano. Tra le due distinte conurbazioni si estendono grandi aree industriali e spazi agricoli residui.

L'intenso sviluppo urbanizzativo è stato fortemente condizionato negli anni '70 dalla localizzazione degli agglomerati industriali Asi (realizzazione ex novo dell'agglomerato industriale di Caivano e potenziamento dell'area industriale di Casoria-Arzano-Frattamaggiore) e dalla realizzazione della fitta rete di infrastrutture viarie (Asse mediano, Asse di supporto) che hanno dato una forte accelerazione alle successive espansioni insediative, caratterizzate, in un primo tempo, dalla realizzazione di grandi quartieri di edilizia residenziale prevalentemente isolati nel contesto e con una edificazione ad alta densità, mentre negli anni più recenti la crescita di edilizia privata, prevalentemente a bassa densità e priva di regole, ha determinato la formazione di spazi interstiziali e ampie zone di degrado e abbandono.

L'Area di intervento ha una struttura produttiva legata al manifatturiero con una buona propensione all'innovazione guardando non solo alla filiera dei servizi ma anche ai comparti della tecnologia e della logistica. In tale zona si concentra la maggior parte dell'industria della Città Metropolitana attraverso circa 800 unità produttive con oltre 7000 addetti. Quest'area inoltre vede la presenza del Tribunale Napoli Nord, competente sia per i Comuni dell'area nord della Città Metropolitana di Napoli che dell'area aversana con una utenza di oltre 600mila persone. Per questa zona caratterizzata da problemi socio-ambientali, con insediamenti abitativi post-terremoto (1980) di scarso livello, si richiede un'attenzione particolare ai fini del miglioramento della qualità della vita anche attraverso una riscoperta del verde urbano nonchè una messa a sistema delle attività produttive di elevato valore (abbigliamento maschile, comparto calzaturiero di ottimo livello), nonchè la realizzazione di servizi di supporto alla stazione di porta dell'Alta velocità, l'incremento di servizi pubblici e privati di livello superiore ed integrazione funzionale delle attività della grande distribuzione.

### 1.2. Contesto di vulnerabilità

Dalla lettura degli indicatori (l'incidenza di bassa istruzione, l'affollamento abitativo, il disagio assistenziale, il disagio economico e quello dei giovani fuori dal mercato del lavoro) emerge una struttura demografica che condiziona fortemente quella della comunità, andando ad incidere sullo sviluppo culturale, sanitario ed economico. I Comuni dell'area presentano un elevato indice di vulnerabilità e meritano particolari attenzioni nella programmazione degli interventi che devono essere indirizzati a mitigare le fragilità e a predisporre adeguate contromisure ai principali fattori di degrado. L'altissima densità abitativa che grava su un'area altamente congestionata e carente di adeguati sistemi di mobilità che nel tempo hanno comportato una maggiore "periferizzazione" dell'area, configurandosi una marginalizzazione sociale molto evidente. Il progetto Smart City Napoli Nord, proposto dai comuni di Acerra, Afragola, Arzano, Caivano, Cardito, Casandrino, Casavatore, Casoria, Crispano, Frattamaggiore, Frattaminore, Grumo Nevano e Melito, propone la realizzazione di un sistema di mobilità elettrica collettivo con relativi servizi di info-mobilità e il recupero e definizione di nuovi spazi verdi e pavimentati per la valorizzazione di aree per la sosta e lo stazionamento. L'innovativo processo di mobilità smart proposto ha come obiettivo migliorare la qualità di vita, promuovere un rinnovato senso di comunità, contrastare le disuguaglianze sociali e territoriali, al fine di ripensare in maniera sinergica la connessione tra le diverse comunità coinvolte.

## 2. INTERVENTO

### 2.1 Descrizione dell'intervento

La proposta progettuale di piano urbano integrato, in linea con le direttive previste dal PNRR, intende avviare una strategia urbana volta al miglioramento della qualità percepita dei luoghi e all'incremento dei servizi alla persona e di supporto alla fascia più debole della popolazione. In un contesto molto eterogeneo e complesso, costituito da un'area a nord di Napoli (Arzano, Casavatore, Casoria, Casandrino, Grumo Nevano, Melito di Napoli, Afragola) densamente edificata in continuità e in stretta dipendenza con il capoluogo campano e un'area (Acerra, Caivano, Cardito, Frattamaggiore, Frattaminore, Crispano) che si estende da est a ovest formata da un *continuum* edilizio che si dilata verso il casertano, il progetto avvia un processo di ripensamento dell'idea di città provando a reinterpretare il concetto di "periferia" proprio di questi luoghi attraverso l'identificazione di una proposta orientata verso i più innovativi concetti che definiscono le città contemporanee in termini di trasporto, mobilità e spazio pubblico. La proposta traduce la complessità e l'articolazione dei diversi comuni in una risorsa potenziale per l'intera zona omogenea: il disagio economico e sociale, evidenti dalle analisi degli indicatori, saranno mitigati dalla strategia fondata sull'attivazione di un processo di sviluppo sostenibile, attento alle emergenze e alle condizioni dei più deboli.

Il progetto propone una nuova idea di *Smart City* incentrata su una forma alternativa di trasporto collettivo per migliorare la qualità di vita degli abitanti facilitando gli spostamenti tra i diversi comuni e integrando il sistema di trasporto pubblico già presente nel territorio.

L'intervento proposto dalla zona omogenea 3 risponde appieno agli obiettivi previsti all'art. 2 del Decreto, aderendo con particolare accuratezza ai punti B (il miglioramento della qualità del decoro urbano e del tessuto sociale e ambientale, anche mediante la ristrutturazione degli edifici pubblici, con particolare riferimento allo sviluppo e potenziamento dei servizi sociali e culturali e alla promozione delle attività

culturali e sportive) e C (interventi finalizzati a sostenere progetti legati alle *smart cities*, con particolare riferimento ai trasporti ed al consumo energetico, volti al miglioramento della qualità ambientale e del profilo digitale delle aree urbane mediante il sostegno alle tecnologie digitali e alle tecnologie con minori emissioni di CO<sub>2</sub>).

Il progetto sarà realizzato sul territorio di ben 13 Comuni dell'Area metropolitana della Città di Napoli. In particolare si tratta dei Comuni di Acerra, Afragola, Arzano, Caivano, Cardito, Casandrino, Casavatore, Casoria, Crispano, Frattamaggiore, Frattaminore, Grumo Nevano, Melito. Essi ricadono tutti nella Zona Omogenea Nord, secondo la suddivisione in cinque zone del territorio della Città metropolitana di Napoli definita con la delibera del Consiglio Metropolitan n. 8/2019. Le Amministrazioni hanno approvato e stipulato uno specifico Protocollo di intesa per raggrupparsi ai fini della partecipazione, con il presente progetto, alla Manifestazione di interesse "finalizzata alla selezione di proposte progettuali per l'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - Missione 5, Componente 2 – Investimento 2.2" e hanno individuato il Comune di Cardito come Capofila.

### **Caratteristiche principali**

*Mobilità e spazio pubblico* sono i temi principali della strategia messa in atto.

La *mobilità* è intesa in un'ottica integrata che interviene tanto nell'ottimizzazione del sistema di trasporto pubblico quanto nell'attivazione di un'azione sociale e collettiva che invita a ripensare l'idea di movimento e connessione nel territorio locale. Il progetto propone, infatti, una *mobilità smart*, innovativa e in linea con le più recenti trasformazioni digitali, portatrice di un'idea di città supportata da un'esperienza urbana più ecologica e una qualità della vita più prospera in cui il concetto di sostenibilità è inteso tanto nella riduzione dell'inquinamento quanto nella possibilità di definire azioni più coerenti con le condizioni urbane e sociali della contemporaneità.

Il secondo tema che viene messo in atto dalla strategia coordinata dal Comune di Cardito è strettamente connesso alla *mobilità smart* e interviene nel ridisegno di tutti gli spazi urbani attraversati da una "nuova infrastruttura sostenibile" al fine di integrare trasversalmente una forma di *spazio pubblico* a supporto del nuovo sistema di trasporto integrato. Le specifiche condizioni dei luoghi in cui si attua la strategia ha richiesto una particolare attenzione a come integrare il tessuto urbano locale – in parte iper-densificato nella corona nord e in parte fortemente disomogeneo, diradato e frammentato nei restanti comuni. Si propongono una serie di azioni che intendono recuperare gli spazi interstiziali trasformandoli in luoghi per la collettività: nuove aree pavimentate, nuovi spazi per la sosta arredati da pensiline e sedute, il recupero di numerose aree verdi degradate da trasformare in spazi collettivi e pubblici.

La strategia progettuale, oltre a incidere sulla mobilità locale, avrà un forte impatto sull'inclusione sociale, supportata da ulteriori servizi progettati e offerti attraverso la partecipazione di un ente del Terzo Settore; inoltre, il progetto avrà un'influenza significativa sul miglioramento della qualità dello spazio pubblico e sulle condizioni ecologiche dell'ambiente. I nuovi servizi miglioreranno e faciliteranno l'accessibilità alle

infrastrutture di trasporto e agli elementi puntuali del territorio che costituiscono nodi strategici per innescare una nuova rete di spostamento e per riqualificare le aree coinvolte. Queste, infatti, saranno rifunzionalizzate e dotate di nuove infrastrutture software per consentire la transizione dei territori verso una qualificazione di *Smart City* che sia capace di garantire ai cittadini un'offerta di servizi di trasporto più adeguata alle esigenze contemporanee, e di includere gli aspetti ecologici come base sostanziale di uno sviluppo sostenibile del territorio riducendo i consumi energetici, e quindi delle emissioni in atmosfera di CO<sub>2</sub>, attraverso l'acquisto e la messa in esercizio di veicoli elettrici e l'impiego di tecnologie digitali per la loro gestione.

### Azioni

In sintesi, le principali azioni previste sono:

- A) definire un nuovo sistema di mobilità elettrica grazie alla fornitura di bus elettrici e software di gestione, azione che supporterà tutte le classi sociali del territorio con particolare attenzione a quelle più deboli, saranno previsti specifici mezzi a supporto dei disabili;
- B) incrementare la qualità delle aree coinvolte attraverso la realizzazione di nuove opere civili per la sistemazione parco stazionamento e migliorare la qualità degli spazi aperti attraverso la definizione di nuove aree pavimentate;
- C) sistematizzare le nuove aree verdi e recuperare quelle degradate al fine di garantire nuovi spazi pubblici e nuove aree verdi per la collettività, spazi necessari per innescare quel processo virtuoso legato a un concetto di vita più *smart* ed ecologico;
- D) incrementare i servizi a supporto della mobilità con una serie di micro-interventi che migliorino la gestione e l'uso della nuova mobilità – con un notevole impatto sul ridisegno dello spazio pubblico – attraverso nuove pensiline, sedute, stazioni di ricarica protette, attrezzaggio elettrico. Interventi che avranno un notevole impatto sulla nuova immagine delle sezioni stradali che saranno completamente ripensate nell'ottica di progettare un nuovo spazio a misura d'uomo, non semplicemente un luogo dell'attraversamento ma uno spazio collettivo in cui i nuovi mezzi di trasporto e i nuovi spazi dello stare ne caratterizzeranno la conformazione spaziale;
- E) strutturare un nuovo progetto di segnaletica (130 punti con segnali e informazioni) capace di orientare e informare gli utenti al fine di incentivare l'uso di nuovi mezzi a supporto della nuova mobilità e integrare questi con ulteriori attrezzature multimediali.

Il progetto, esteso su un territorio che copre buona parte della provincia nord di Napoli, oltre alla diffusione di una nuova mobilità green, intende avviare un progetto di recupero urbano di circa 50.000 mq di aree da ridisegnare con nuove pavimentazioni e una serie di micro architetture a supporto dello spazio pubblico e della mobilità che diventano non solo luoghi per la sosta o lo stazionamento ma soprattutto l'occasione per mettere in opera una nuova idea di spazio pubblico attrezzato che a diverse scale – dalla nuova copertura della pensilina, fino al recupero di aree verdi degradate (circa 20.000 mq) – possa incrementare la qualità



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



dello spazio percepibile con un immediato impatto sulla componente sociale.

Il territorio interessato dal progetto ha un'estensione di oltre 140 kmq, con una popolazione di 425.593 abitanti (dati Istat al 01/01/2021). Esso rappresenta oltre l'82% del territorio della Zona Nord e ne comprende oltre il 75% della popolazione. Rispetto alla Città metropolitana, il Progetto riguarda l'11,95% della sua superficie territoriale e il 14,25% della popolazione ivi residente.

Il progetto prova a rispondere alle criticità emergenti in termini di servizi e trasporti pubblici a supporto dei cittadini. Infatti, nell'area individuata la domanda di spostamento è generata da circa 180.600 persone che giornalmente compiono spostamenti per motivi di studio e di lavoro. Circa il 51% si sposta per studio mentre il restante 49% lo fa per ragioni di lavoro. Nell'area sono presenti circa 50 centri di attrazione che generano flussi di spostamenti nelle diverse fasce orarie della giornata e della settimana: istituti di istruzione superiore, presidi e uffici Asl, ospedali, stazioni ferroviarie, centri sportivi.

Il nuovo servizio elettrico alleggerirà in generale il traffico privato nell'area e ne ridurrà l'inquinamento. Inoltre, nelle fasce orarie di punta, il servizio è studiato per essere di integrazione, supporto e adduzione ai principali sistemi di trasporto sul territorio, in particolare a quelli su ferro. Pertanto il progetto prevede una stretta integrazione con i servizi di trasporto già presenti nell'area dei tredici Comuni rispondendo esattamente all'obiettivo di sviluppo delle *Smart Cities* attraverso azioni sui trasporti e sul consumo energetico. E, d'altra parte, l'attuazione del progetto, attraverso il miglioramento della mobilità e quindi dell'accessibilità e delle condizioni ambientali dei territori su cui si interviene, nonché attraverso la partecipazione del Terzo Settore, avrà anche ricadute sotto il profilo del miglioramento delle condizioni sociali e quindi in termini di perseguimento dell'obiettivo dell'inclusione sociale che rappresenta una finalità strategica del PNRR e della linea progettuale stessa. In coerenza con l'art. 2 della Manifestazione di interesse il progetto è classificato nel Settore c) "Infrastrutture di trasporto" e può essere fatto ricadere sia nel sotto settore del "Trasporto urbano" sia in quello dei "Trasporti multimodali e altre modalità di trasporto". Sempre coerentemente con l'art. 2, il Progetto, nell'ambito della trasformazione in Smart City degli ambiti urbani interessati, prevede la creazione di nuovi servizi alle persone, la riqualificazione dell'accessibilità del territorio e delle infrastrutture, la trasformazione di porzioni delle città in territori intelligenti e sostenibili attraverso la rifunzionalizzazione di specifiche aree pubbliche e la creazione di relazioni ecosostenibili anche mediante l'efficientamento energetico del sistema dei trasporti. Secondo quanto richiesto all'art. 3 della Manifestazione di interesse, il bacino territoriale che beneficia dell'intervento di cui al presente Progetto è pari a 140,94 kmq, è già prevista la partecipazione di un ente del Terzo Settore e, nelle fasi successive di redazione degli ulteriori livelli progettuali, è inoltre prevista la possibilità di inserire la partecipazione di soggetti privati.

Il quadro economico prevede circa il 70% del costo totale del Progetto per lavori e forniture (oltre 36 milioni di Euro), il 20% per somme a disposizione dell'Amministrazione (poco meno di 11 milioni) e la restante parte per oneri e iva come per legge. Il cronoprogramma prevede che dopo la fase di valutazione e approvazione del progetto da parte dell'amministrazione aggiudicatrice e della redazione di eventuali



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



modifiche al progetto presentato occorrano due anni per la redazione dei successivi livelli di progettazione, gli affidamenti, l'esecuzione dei lavori e l'entrata in esercizio dei servizi. I tempi previsti, pertanto, sono ampiamente ricompresi entro il limite temporale previsto dalla norma per la conclusione di tutte le attività del marzo 2026. A garanzia della capacità di sostenersi nel tempo del progetto e della gestione della successiva vita di esercizio, i servizi saranno affidati a una o più aziende con adeguate capacità tecniche e finanziarie.

Tutti gli interventi previsti saranno compatibili con il principio DNSH, in particolare con quanto previsto dalla scheda 28 relativa a “Collegamenti terrestri ed illuminazione stradale”, ricadendo nel Regime 2 di applicazione del principio stesso, compatibilmente con quanto previsto dall'assessment ambientale DNSH condotto per l'investimento relativo ai Piani Urbani Integrati. Interventi di manutenzione stradale sono d'altra parte già previsti da misure analoghe, quali l'investimento 2.2 della misura M2C4 “Interventi per la resilienza, la valorizzazione del territorio e l'efficienza energetica dei Comuni”, attuato dal Ministero dell'Interno. In particolare, gli interventi in fase di progettazione, di cantierizzazione e di collaudo, saranno sottoposti a verifica ex-ante ed ex-post rispetto ai 6 obiettivi ambientali previsti dalla succitata scheda 28. Concretamente, le manutenzioni stradali vedranno l'installazione di sistemi tecnologici smart per l'illuminazione e la connessione dati open e l'utilizzo di materiali eco-sostenibili.

In riferimento alle *“Spese di gestione per il terzo settore e servizi annessi”*, il progetto prevede la partecipazione di un ente del Terzo Settore qualificato ai sensi del D.Lgs. 117/2017 e, selezionato mediante una procedura pubblica che, contestualmente alla realizzazione dei nuovi servizi di trasporto collettivo per le persone previste dal progetto “Smart city Napoli Nord”, offrirà e progetterà ulteriori servizi per migliorare l'inclusione sociale. Mediante i nuovi servizi, infatti, sarà migliorata e riqualificata non solo l'accessibilità alle infrastrutture di trasporto, ma anche agli elementi puntuali del territorio che costituiscono nodi strategici di attrazione per consentire la transizione dei territori verso una qualificazione di smart city.

D'altra parte, l'attuazione del Progetto, attraverso il miglioramento della mobilità e quindi dell'accessibilità e delle condizioni ambientali dei territori su cui si interviene, nonché attraverso la partecipazione del Terzo Settore, avrà anche ricadute sotto il profilo del miglioramento delle condizioni sociali e quindi in termini di perseguimento dell'obiettivo dell'inclusione sociale che rappresenta una finalità strategica del PNRR e della linea progettuale stessa «Piani Integrati - M5C2 - Investimento 2.2».

In particolare, visto che per l'area Napoli Nord le statistiche mostrano e confermano la presenza di un contesto difficile dove si sviluppano tutte le contraddizioni di una società in evoluzione; dove la maggior parte della popolazione è esclusa dal mercato del lavoro o costretta a ripiegare nel settore dei servizi poco qualificati e mal retribuiti; gli alloggi sono mediocri stante la difficoltà, per chi dispone di un basso reddito, di trovare un'abitazione dignitosa a prezzi accessibili; lo scarso o inesistente livello di istruzione, la disoccupazione e la difficoltà o incapacità ad accedere ai servizi (sanità, trasporti ecc.) attivano processi di



segregazione e disgregazione sociale, di forte emarginazione e criminalità; la presente proposta progettuale è finalizzata anche a contrastare questi fenomeni, attraverso un precipuo intervento di istituzione di presidi mobili e fissi volti ad offrire uno spazio di accoglienza, ascolto, supporto ed orientamento ai seguenti soggetti svantaggiati e vulnerabili ovvero coloro che:

- sono senza fissa dimora, SFD;
- sono vittime di discriminazione motivate da orientamento sessuale e identità di genere, LGBT+;
- sono affetti da dipendenza patologica da gioco d'azzardo, GAP;
- versano in condizioni di povertà ed esclusione sociale, minori e famiglie multiproblematiche.

Tale intervento si esplicherà nell'erogazione dei seguenti servizi/attività ad opera di un ente del Terzo Settore:

#### 1. HELPLINE – TELEFONO AMICO

Finalizzato all'ascolto di quanti sentono il bisogno di confrontarsi, chiedere aiuto, assistenza e supporto, con professionisti esperti in materia di ascolto ed assistenza e preparati sulla tema della violenza e delle discriminazioni per LGBT+, gestire crisi acute, come la suicidalità e la disperazione finanziaria per gli affetti da gioco d'azzardo patologico (GAP).

#### 2. ATTIVAZIONE SPORTELLO LEGALE

Finalizzato all'assistenza e consulenza legale, in ambito civile, penale e stragiudiziale. Il legale riceverà gli ospiti, sempre gratuitamente, spiegando i loro diritti e illustrando i mezzi giuridici correlato al loro stato e relativa problematica.

#### 3. ATTIVAZIONE SPORTELLO PSICOLOGICO

Finalizzato all'assistenza e consulenza psicologica individuale, con la finalità di offrire all'utenza uno spazio di pensiero, ascolto e comprensione che consenta di attivare le risorse adattive della persona.

#### 4. COSTITUZIONE GRUPPO DI MUTUO – AUTO AIUTO

Sarà uno spazio fisico, psichico e relazionale di confronto. Il Gruppo di Auto Mutuo Aiuto è un piccolo gruppo di persone che condividono lo stesso problema e fondano su questo aspetto la propria appartenenza al gruppo.

#### 5. ATTIVAZIONE SPORTELLO MIGRANTI

Finalizzato all'assistenza e consulenza ai migranti, rifugiati e richiedenti asilo, omosessuali, bisessuali, transessuali, transgender e gender non conforming, privi di alloggio, vulnerabili e affetti da dipendenze patologiche.

#### 6. SERVIZI A BASSA SOGLIA

Essi saranno erogati attraverso il presidio mobile per svolgere le prime attività di ricerca e contatto con le persone bisognose, per la distribuzione di beni di prima necessità (kit per la salute, per l'abbigliamento, scarpe, coperte, the, etc), per la diffusione di materiale informativo e per l'attività di indirizzo ed orientamento ai servizi a cui possono attingere.

#### 7. CORSI E LABORATORI



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



Saranno attivati corsi e laboratori di fotografia, musicoterapia, scrittura creativa, pittura, ecc., nonché campagne di promozione di una nuova cultura dell'accoglienza attraverso l'arte (mostre, teatro, ballo, musica, ecc.) e lo sport per valorizzare in modo innovativo le esperienze e le esperienze e le capacità espressive di ognuno.

#### 8. CAMPAGNE DI FORMAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE

Si attiveranno sul territorio adeguate campagne di formazione e sensibilizzazione al contrasto della povertà ed esclusione sociale. Si porranno in essere interventi mirati di formazione e sensibilizzazione presso gli istituti scolastici di ogni ordine e grado al fine di superare pregiudizi e stereotipi. Inoltre saranno divulgati i test anti-covid per la prevenzione e diffusione del coronavirus, test capillari e rapidi per la riduzione e prevenzione delle malattie sessualmente trasmissibili (MST) e/o di nuove infezioni sessualmente trasmesse.

#### 9. ORIENTAMENTO AL LAVORO

Saranno progettati e realizzati attività specifiche per definire un piano di azione finalizzato all'inserimento socio lavorativo.

#### 10. ORIENTAMENTO ALL'AUTONOMIA ABITATIVA

Saranno poste in essere azioni di orientamento all'autonomia abitativa e ricerca, in ausilio all'utenza, di soluzioni abitative adeguate e dignitose.

#### 11. PERCORSI DI ORIENTAMENTO CULTURALE

Finalizzati a creare occasioni di conoscenza ed incontro tra persone e/o famiglie che vivono un disagio. Essi riguarderanno percorsi gratuiti come uscite/visite programmate ed organizzate ad hoc dove i beneficiari potranno vivere esperienze nuove attraverso la partecipazione a spettacoli teatrali/musicali/cinematografici, a visite in musei e siti di interesse storico-archeologico-ambientale.

#### 12. RICERCA E MONITORAGGIO DEI FENOMENI PRESI IN CARICO

Finalizzata alla mappatura del territorio attraverso l'osservazione strutturata dei profili a rischio e di riferimento della presente proposta progettuale. Tale attività verrà realizzata sia in modalità desk che in field mediante la somministrazione di questionari ad hoc nonché interviste per rilevare lo stato attuale dei fenomeni indagati.

#### 13. SUPERVISIONE PSICOLOGICA E FORMAZIONE DEL TEAM DI LAVORO

La supervisione sarà finalizzata a prevenire ed evitare fenomeni di burn out, tenuto conto che gli operatori che lavorano nei progetti di accoglienza sono chiamati di continuo a impiegare le proprie risorse per far fronte ai bisogni degli ospiti con un grande dispendio di energie emotive.

Il ruolo del Terzo Settore ha, dunque, come FINALITÀ l'istituzione di luoghi adibiti alla promozione dell'inclusione e alla ricezione di persone in stato di necessità e vittime di discriminazione. Tale iniziativa sociale, secondo quanto previsto dalla Misson 5, componente 2, investimenti 2.2, si inserisce quale azione volta a potenziare l'inclusione sociale attraverso lo sviluppo di nuovi servizi alla persona e a garantire all'utenza un percorso di supporto rispettoso della dignità individuale.

Con l'attuazione degli interventi sopra descritti, i risultati che si attendono e che concorreranno al

raggiungimento dei target PNRR riguardano l'attivazione di un servizio di accoglienza, ascolto, supporto ed orientamento rivolto a soggetti svantaggiati e vulnerabili che rappresentano, secondo una stima, il 10 ed il 15% della popolazione dell'area Napoli Nord, al fine di contrastare fenomeni di marginalità e di discriminazione anche attraverso il coinvolgimento della società civile, delle organizzazioni ed istituzioni pubbliche e private.

Si può pertanto concludere asserendo che le “Spese di gestione per il terzo settore e servizi annessi” saranno utilizzate proprio per stipulare successive convenzioni con un Ente del terzo settore, ai sensi dell'art. 2 comma 3 lett. c) del DM 6/12/2021 (co-progettazione con il terzo settore). Tali convenzioni prevedranno, oltre agli obiettivi specifici della collaborazione suindicati, i ruoli che ciascun soggetto potrà svolgere all'interno della progettazione e nella fase di realizzazione del progetto, nonché il budget messo a disposizione per realizzare le diverse attività previste.

Saranno inoltre garantite le condizioni previste nella FAQ 7 di cui al D. L. 152/2021 del Ministero dell'Interno, in quanto gli interventi immateriali previsti sono strettamente necessari a garantire l'obiettivo progettuale oggetto di finanziamento.

Saranno rispettate, nello specifico, le seguenti condizioni:

- a) impegno a garantire la continuità del servizio/attività economica nei 10 anni successivi all'apertura del servizio/attività;
- b) piano di sostenibilità economico-finanziario del servizio/attività economica nei 10 anni successivi all'apertura del servizio/attività;
- c) rendicontazione dei costi sostenuti a valere sul contributo erogato.

## 2.1 Strategicità dell'intervento territoriale

Il Piano integrato proposto si inserisce nell'ambito delle strategie definite dal Piano strategico metropolitano mediante due principali Assi strategici: Asse B1 “Consumo di suolo zero”.

In particolare l'Asse B1 “**Consumo di suolo zero: Pianificare il territorio metropolitano per la salvaguardia e valorizzazione delle risorse**” del Piano Strategico metropolitano prevede l'attuazione di una serie di azioni volte alla “**rifunzionalizzazione dei vuoti urbani ed al recupero dei brownfields, la riqualificazione delle aree caratterizzate da grave degrado ambientale ed il miglioramento del sistema di mobilità su scala metropolitana.** [...] *Questi elementi entreranno a far parte della pianificazione di area vasta che la Città Metropolitana ha già avviato prevedendo la formazione del Piano Territoriale Metropolitano (PTM) e del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), in coerenza con le linee di indirizzo del Piano Strategico*”.

Il consumo di suolo rappresenta una questione portante per la Città Metropolitana di Napoli ed in particolare per questa Zona omogenea, dato che quest'area raggiunge picchi di percentuale di urbanizzazione e conseguente impermeabilizzazione del suolo da record planetario in alcuni Comuni.

Le azioni previste dall'Asse strategico (“**azioni volano**”), coerentemente con le quali è stato sviluppato il Piano integrato proposto sono:

- Miglioramento del sistema di mobilità e del trasporto pubblico;
- Aumento del verde pubblico;

- Interventi di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici.

Le **azioni correlate** (“azioni vincolate alle azioni volano”) sono:

- Contenimento del consumo di suolo;
- Miglioramento della qualità dell’aria;

In tale ottica, nel Piano integrato proposto, si inserisce in maniera coerente nel perseguimento delle suddescritte strategie in un’ottica finalizzata al massimo impatto sulla zona omogenea, riducendo gli elementi di marginalizzazione e migliorandone la vivibilità

## 2.2 Progettualità complementari

In quest’area insistono diversi progetti indirizzati alla rigenerazione urbana attuata mediante l’incremento dell’offerta di servizi socio-culturali, degli spazi verdi e per il tempo libero e la riconnessione degli ambiti urbani marginalizzati con i maggiori servizi territoriali attraverso reti di mobilità sostenibile.

Nello specifico i progetti finanziati sono i seguenti:

Finanziamenti Città Metropolitana in corso di attuazione:

- Progetto di un centro culturale/teatrale di rilevanza metropolitana a Cardito (finanziamento Città Metropolitana – Soggetto attuatore: Comune di Cardito)
- Progetto di un grande parco urbano inclusivo di rilevanza metropolitana ad Acerra (finanziamento Città Metropolitana – Soggetto attuatore: Comune di Acerra)

Progetti candidati ad altri bandi PNRR:

- Progetto di rigenerazione urbana del quartiere ERP «Parco Verde» di Caivano (PINQUA)
- Progetto linea tramviaria in comuni contermini (Città Metropolitana)

## 2.3 Fattori di rischio

I potenziali fattori di rischio per l’attuazione del piano integrato derivano principalmente dalla scelta consapevole operata da Città Metropolitana di coinvolgere i territori ed in particolare i Comuni, invitandoli, con la manifestazione di interesse, ad identificare i bisogni delle comunità e ad individuare gli interventi più adatti a fornire risposte a tali esigenze, con il rischio di una pluralità di proposte poco coordinate.

Si è mitigato tale rischio privilegiando gli interventi con livelli di progettazione maggiormente definiti e prevedendo premialità per la presentazione di proposte in forma aggregata da parte delle Amministrazioni Comunali che superando le specifiche esigenze hanno ricercato una visione ed una strategia comune.

Il PUI della zona Nord è frutto della presentazione in forma aggregata da parte di 13 Comuni della zona omogenea di un unico intervento di mobilità sostenibile.

In questo PUI i Comuni hanno scelto la condivisione di un percorso negoziale nel quale hanno cooperato nell’individuazione di un intervento unico da realizzare a cura del Comune di Cardito quale Ente capofila. Si ritiene apprezzabile il superamento dell’approccio concorrenziale tipico della partecipazione ai bandi nel quale i territori competono tra loro per le proposte da inserire nei Piani.

In particolare si è scelto di affrontare problematiche diverse ricomponendole in un progetto comune di mobilità sostenibile per l’offerta di trasporto smart in territori molto popolosi ma privi di servizi.



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



Per tale PUI i potenziali fattori di rischio dovrebbero essere limitati ai seguenti aspetti:

1. presenza di interventi diversi quali la realizzazione di nuovi spazi verdi per 20.000 mq, esecuzione della rete di aree da attrezzare per la sosta e lo stazionamento del nuovo sistema di mobilità sostenibile su circa 50.000 mq e fornitura di bus elettrici;
2. possibile presenza di livelli di progettazione diversi per gli interventi di realizzazione di nuovi spazi verdi e per la realizzazione delle aree di sosta e stazionamento.

In tale contesto la pianificazione integrata ha cercato il superamento dei confini comunali puntando ad azioni di riequilibrio di servizi di trasporto pubblico e di aree attrezzate in una delle zone del territorio metropolitano con i valori più alti dell'IVSM.

Per una corretta attuazione del PUI rispetto a quanto sopra dettagliato quali potenziali fattori di rischio sono state individuate le seguenti misure di superamento:

1. le azioni dei singoli Comuni sono state individuate e coordinate in fase di presentazione della proposta progettuale in forma aggregata, espressamente sottoscritta con atti formali che impegnano tutte le amministrazioni partecipanti. L'ulteriore previsione di sottoscrizione di un successivo atto di adesione ed obbligo da parte del soggetto attuatore garantirà l'attuazione degli interventi ed il rispetto degli impegni come previsto dal comma 10 dell'articolo 21 del decreto legge 6 novembre 2021, n. 152 convertito in legge;
2. la fase di qualificazione dei progetti andrà nella direzione degli obiettivi di transizione ecologica evidenziando la valutazione DNSH e trasformando le infrastrutture grigie in verdi e incidendo decisamente nelle reti energetiche, di trasporti e di gestione delle acque.

### **3. PROCEDIMENTO PER L'INDIVIDUAZIONE DEL PIANO INTEGRATO**

Per la definizione dei Piani integrati è stato avviato un percorso partecipativo con i Comuni dell'area metropolitana partito con incontri collegiali di coinvolgimento e informazione sui contenuti del bando e sostanziatosi in una manifestazione di interesse per la selezione preliminare di progetti che potessero essere utili alla costruzione dei Piani da parte della Città Metropolitana.

In particolare, c'è stato un primo incontro con i comuni della Città Metropolitana di Napoli, convocato dal Sindaco Metropolitano con nota prot. RU 177819 del 21.12.2021. La riunione si è svolta in modalità telematica nel giorno 22.12.2021.

In data 29.12.2021 si è poi svolto un secondo incontro coi comuni convocato dal Sindaco Metropolitano con nota prot. RU 179721 del 24.12.2021. L'incontro si è svolto in modalità telematica ed è stato organizzato in 4 sessioni, ognuna raggruppante i comuni della medesima zona omogenea, così come definite con delibera di consiglio metropolitano n. 8/2019 (ad eccezione del Comune di Napoli che costituisce zona omogenea a sé stante). Oggetto dell'incontro è stato quello di individuare modalità, criteri e metodologie attraverso le quali definire le proposte di intervento da presentarsi all'interno delle zone omogenee di riferimento;

Dopo il condiviso indirizzo generale, la Città Metropolitana ha avviato una Manifestazione di interesse rivolta ai Comuni dell'area metropolitana per la presentazione di progetti, con i provvedimenti di seguito richiamati:

1. approvazione degli indirizzi per l'indizione della manifestazione di interesse avvenuta con delibera del Sindaco Metropolitano n. 1 del 18.01.2022. nella delibera si sancisce che la città Metropolitana presenterà almeno un piano integrato per ciascuna zona omogenea;
2. approvazione dell'Avviso per la raccolta di manifestazioni di interesse da parte dei Comuni avvenuta con determinazione dirigenziale n. 517.22-01-2022;
3. presentazione delle proposte progettuali da parte dei comuni in forma singola o associata entro l'8



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



febbraio 2022 (15 gg dalla pubblicazione all'albo pretorio dell'avviso);

A seguito di detta manifestazione di interesse, i cui esiti sono stati approvati con determinazione dirigenziale Determina Dirigenziale n. 1898 del 14.03.2022, è stata avviata una fase concertativa e di co-progettazione per la definizione dei sei Piani integrati (almeno 1 Piano per ogni zona omogenea) da candidare al finanziamento.

Nel corso dell'incontro con i Comuni afferenti la zona omogenea 3, tenutosi in modalità telematica il 18 marzo 2022, si è pervenuti alla definizione degli interventi ritenuti ammissibili e tra loro integrati, confluiti nel Piano urbano integrato da candidare.

#### **4. SOGGETTI PRIVATI**

Nel corso dell'attuazione del Piano integrato è possibile la partecipazione dei privati, anche in forma di partenariato pubblico privato, e incluso start-up e soggetti del Terzo Settore, che promuovano progetti o iniziative comunque coerenti con i progetti/interventi oggetto del presente piano, ricadenti nell'area di intervento esplicitata al paragrafo 1.1. La coerenza dei detti progetti o iniziative al presente piano dovrà essere attestata da parte della Città Metropolitana ai privati interessati, ovvero agli intermediari finanziari, entro 10 giorni lavorativi dalla loro richiesta e tramite apposito parere di coerenza. La Città Metropolitana appronterà le soluzioni organizzative necessarie e idonee a dare seguito tempestivamente alle dette richieste e all'emissione dei pareri di coerenza.



Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



## 5. GESTIONE, CONTROLLO E MONITORAGGIO

La definizione di un quadro di governance istituzionale parte dalla necessità di rafforzamento della capacità amministrativa degli Enti locali interessati dagli interventi e vede la Città Metropolitana di Napoli quale soggetto presso cui sono centralizzate le attività di programmazione, coordinamento e monitoraggio dell'avanzamento di spesa degli investimenti, nonché la gestione delle procedure di affidamento mediante la Stazione Unica Appaltante.

La Città Metropolitana ha avviato, già dal 2019, con la definizione del primo Piano Strategico, un rapporto di collaborazione istituzionale ormai consolidato con tutti i 92 Comuni dell'area metropolitana per la gestione congiunta di progetti territoriali di rilevanza strategica.

Attraverso detta procedura, mediante specifici accordi tra gli Enti, si è definita una struttura di controllo interna per il monitoraggio dell'avanzamento della spesa da parte dei Comuni, individuati quali soggetti attuatori per una parte della programmazione.

In particolare la Città Metropolitana, nell'ambito di una programmazione coordinate di circa 1 miliardo di euro sul triennale 2020-2022, ha finanziato oltre 400 progetti per più di 320 milioni sui territori di competenza, individuando i Comuni quali soggetti attuatori.

Attraverso specifici accordi di programma ex art. 34 del TUEL e conseguenti Convenzioni attuative ex art. 15, L. 241/90, la Città Metropolitana espleta l'attività di regia, monitoraggio e verifica, tesa all'accertamento del rispetto delle tempistiche previste e degli obiettivi generali di programmazione strategica, ai fini del perseguimento delle strategie di medio/lungo periodo previste dal Piano Strategico ed in parte demandate ai Comuni, coerentemente con gli altri principali strumenti di programmazione dell'Ente (Piano Territoriale Metropolitano, PUMS, Programma Triennale dei Lavori Pubblici, Progetti finanziati con fondi strutturali).

La Direzione Piano Strategico è responsabile di detto sistema integrato dei controlli e monitoraggio ai fini dell'attuazione del Piano Strategico nel suo complesso, occupandosi di:

- predisposizione delle specifiche procedure di selezione dei progetti (bandi e/o manifestazioni di interesse);
- istruttoria e valutazione delle proposte di progetto presentate da parte dei Comuni;
- interlocuzione con i Responsabili dell'Accordo individuati dagli Accordi di Programma per l'esecuzione dei controlli in merito ad eventuali criticità collegate all'attuazione dei progetti finanziati o all'esito negativo dei controlli effettuati;
- predisposizione di eventuali atti di revoca con conseguente recupero dei fondi;
- espletamento delle operazioni di verifica documentale e amministrativa, delle rendicontazioni nonché di monitoraggio dell'avanzamento nell'attuazione degli interventi;
- predisposizione di elaborati sullo stato di attuazione del Piano Strategico in particolare per il documento di Aggiornamento annuale del Piano;
- controlli sulla durata, articolazione e pianificazione delle attività (ad es. autorizzazione di proroghe sui tempi intermedi, varianti, modifiche ai cronogrammi);

La stessa metodologia sopra descritta, derivante da una prassi consolidata ed efficace, può essere trasposta nella attuazione dei Piani Integrati, individuando quali soggetti attuatori alcuni Comuni capofila i quali, in accordo con la città metropolitana, si occuperanno della realizzazione fattiva degli interventi.



**Finanziato  
dall'Unione europea**  
NextGenerationEU



Gli accordi tra la Città Metropolitana e i Comuni capofila saranno perfezionati a seguito della sottoscrizione dell'Atto di adesione ed obbligo, di cui all'art. 21, comma 10, D. L. 152/2021 tenuto conto anche di eventuali ulteriori e specifiche responsabilità reciproche da esso derivanti.





Finanziato  
dall'Unione europea  
NextGenerationEU



## 6. ALLEGATI

- A) Planimetrie e rendering dell'intervento proposto
- B) Cronoprogramma di dettaglio dell'intervento proposto per singolo CUP e per annualità (2022-2026), coerente con le informazioni del Modello del Piano
- C) Documentazione fotografica attuale relativa all'area/bene su cui si realizzerà l'intervento