



*Proposta per  
il Piano Strategico del Comune di Napoli*



*“La costruzione del Piano Strategico del Comune di Napoli rappresenta un’occasione per proporre, confrontare e coordinare idee e progetti sul futuro di Napoli...”*

*La costruzione del Piano Strategico rappresenta l’occasione per ridare qualità e sviluppo alla città”.*

Così recita il documento di base per la discussione sul Piano Strategico di Napoli redatto dal Comitato Tecnico-Scientifico nello specifico capitolo dove vengono illustrati i vantaggi e le opportunità della costruzione del Piano Strategico di Napoli.

Viene, pertanto, espressamente dichiarata l’esigenza di recuperare livelli insoddisfacenti di qualità della vita urbana nella città di Napoli.

La sensazione diffusa nella cittadinanza ed in chi frequenta la città, così come anche il concetto espresso, anche solo qualitativamente, nel documento di base, ha trovato le sue conferme nei recenti rapporti sulla qualità della vita nelle città italiane ed europee pubblicate da Il Sole 24 ore e Legambiente.

In ambito europeo, su un campione di 25 grandi città, Napoli si colloca all’ultimo posto per vivibilità ambientale, sulla base dell’esame comparato di 20 eco-indicatori.

Di Napoli, ad esempio, si legge che *“offre isole pedonali virtuali, ha zero piste ciclabili, ha un trasporto pubblico scadente, ha un’abbondante produzione di rifiuti aggravata dall’assenza di una seria raccolta differenziata”.*

Limitandoci al solo territorio italiano i 2 grandi rapporti, di Legambiente sull’ecosistema urbano e più in generale de Il Sole 24 Ore sulla qualità della vita, collocano Napoli rispettivamente al 67° posto (su una media italiana che si attesta intorno al 60° posto) ed al 96° posto (sestultima).

Eppure Napoli possiede al suo interno eccellenze riconosciute sia in termini di professionalità e sia in termini di potenzialità.

Sulla base di tali considerazioni l’Ordine degli Ingegneri della Provincia di Napoli ha ritenuto di non volersi sottrarre al suo obbligo di impegno civile nel fornire un proprio contributo tecnico al percorso di riqualificazione strategica della città di Napoli.

Sono state attivate le Commissioni specialistiche nonché un confronto continuo con gli iscritti che, attualmente, risultano in attività in numero di circa 12.000

professionisti (Napoli e provincia) con competenze dall'area civile a quella industriale, a quella informatica ed alle comunicazioni.

Si è pervenuti all'individuazione di una selezione di proposte, ciascuna frutto della combinazione dell'integrazione di attività ed iniziative diverse e sinergiche.

L'obiettivo comune e, quindi, la convergenza della proposta è assolutamente nella direzione del miglioramento del livello di vivibilità urbana della nostra città.

Attraverso la valorizzazione e rifunzionalizzazione del patrimonio esistente (sia naturale che antropizzato) si prefigge di elevare il livello di qualità della vita proponendo anche un sistema sostenibile dei collegamenti e delle comunicazioni.

Uno sviluppo strategico che non può e non vuole prescindere né dall'innovazione tecnologica né dall'esigenza di una comunicazione bilaterale continua, biunivoca e permanente tra l'Amministrazione ed il Cittadino e tra il Cittadino e l'Amministrazione.

Una Città capace di *"ascoltare"* ma anche vivibile e, pertanto, sicura perché protetta utilizzando le migliori opportunità dei sistemi ICT e, quindi, in grado di non scoraggiare imprenditori ed imprese aggregabili in poli tecnologici di altissimo profilo scientifico, loro stessi motore di riqualificazione urbana.

Una città che ha ricevuto il suo patrimonio in dono dalla natura e che, pertanto, ha l'obbligo di riuscire a rendersi *"ecosostenibile"* sia attraverso la riduzione degli impatti e sia attraverso l'incremento dell'autosufficienza energetica.

Una Città che diventi, finalmente, europea e che prima di tutto ne rispetti le norme, dall'adeguamento degli impianti di pubblica illuminazione alla gestione dei rifiuti, al livello di manutenzione, alle esigenze di sicurezza dei cittadini e dei suoi visitatori.

Una Città rispettata dai suoi Cittadini ma che anche rispetti i suoi Cittadini e le loro professionalità da utilizzare per le grandi capacità tecniche in quanto risorsa fondamentale per il perseguimento degli obiettivi dell'Amministrazione.

I progetti proposti dall'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Napoli sono i seguenti:

- 1) *"Il polo napoletano dell'alta tecnologia"*;
- 2) *"Mobilità metropolitana sostenibile"*;
- 3) *"Parcheggi pertinenziali su suolo e sottosuolo pubblico"*;



- 4) “Sviluppo dei sistemi ITS (*Intelligent Transport Systems*)”;
- 5) “*City protection*”;
- 6) “*Napoli città in rete*”;
- 7) “*Listenwork*”;

I progetti proposti dall’Ordine degli Ingegneri della Provincia di Napoli sono, pertanto, in perfetta coerenza con gli Assi individuati nell’ambito della visione generale del Piano Strategico.

Alcune proposte trovano idonea collocazione nell’ambito di Azioni afferenti ad un unico Asse, mentre altre hanno una connotazione più trasversale e, quindi, forniscono i contributi per una Città competente ma anche ben connessa e creativa.

## 1) II POLO NAPOLETANO DELL'ALTA TECNOLOGIA

### Finalità del progetto e rispondenza agli assi strategici

Napoli Est rappresenta un caso concreto di zona industriale nella quale ingegneria e ricerca tecnologica convivono con successo grazie a numerose aziende, per lo più PMI, le cui attività vanno dalla progettazione e prototipizzazione di prodotti aerospaziali e per le TLC, dallo sviluppo di software fino alle operazioni di controllo da terra di piattaforme spaziali alla formazione.

L'intervento è quindi finalizzato alla re-industrializzazione dell'area di Napoli Est, anche attraverso la realizzazione di un sistema avanzato di infrastrutture e servizi per le imprese High-Tech.

In tale sistema potranno essere realizzati:

- Laboratori di ricerca per lo sviluppo di nuove tecnologie;
- Moduli per le aziende high-tech e per gli spin-off tecnologici, in collaborazione con l'Università e Centri di Ricerca;
- Strutture dedicate all'Alta Formazione specialistica;
- Una serie di servizi per la sistematica diffusione e commercializzazione delle tecnologie innovative sui mercati italiani ed internazionali.
- Aree dedicate all'interscambio di Know-How e tecnologie.

L'insediamento delle aziende high-tech potrebbe creare positive ricadute sia sulla crescita del comparto industriale, sia sulla crescita sociale dei quartieri interessati.

Gli obiettivi del Progetto coprono quindi i seguenti temi dell'asse 1 del "*Piano Strategico*":

- 1.1 Promuovere l'attivazione di sistemi integrati di eccellenza (Università-Imprese-Ricerca)
- 1.2 Favorire la localizzazione di imprese operanti in un distretto tecnologico urbano
- 1.3 Sviluppare la filiera della conoscenza (istruzione-formazione-lavoro) per l'occupabilità.

Per quanto concerne il punto **1.1**, potrà essere stimolata la ricerca, anche attraverso l'integrazione in un "*Network Internazionale*", per la realizzazione di

prodotti innovativi da proporre, dopo la valutazione del mercato, alla successiva fase di industrializzazione (Incubatore Tecnologico).

In tale ambito potrebbe rientrare il finanziamento di attività di ricerca e networking tra aziende ed Università, nonché una serie di misure orientate all'aggregazione di soggetti dimensionalmente insufficienti (da soli) a competere sul panorama internazionale.

Tali aggregazioni, di cui esistono già vari tentativi nel settore aerospaziale, potranno necessitare di servizi comuni di formazione, presentazione di proposte comuni su tecnologie e prodotti innovativi da presentare nei grandi progetti industriali internazionali di settore, attività commerciali, di marketing e per l'internazionalizzazione.

Al fine di poter cogliere sia lo stato dell'arte che l'evoluzione delle competenze del comparto aeronautico, spaziale ed ICT nella provincia di Napoli, all'interno di quello più ampio di respiro regionale, si ritiene opportuno mettere a punto un insieme di strumenti che possano dare organicità ai dati ed alle informazioni qualitative sulle competenze del comparto a Napoli, che allo stato attuale appaiono disponibili solo in modo organico e incompleto; così da rendere possibile la realizzazione di un *“Libro delle competenze”* tecnologiche, attraverso cui mettere in evidenza le sinergie latenti ed emergenti tra le imprese, i professionisti e gli Organismi di Ricerca dei settori high-tech allo scopo di avviare processi di incubazione di idee progettuali innovative, fondate su un modello di sviluppo organico che crei una catena del valore tra analisi, obiettivi e pianificazione delle attività.

La rispondenza all'Asse strategico della Competenza, si innesta perfettamente sulle riflessioni contenute nel Piano: *“La città soffre della non valorizzazione di risorse competenti (...) bisognerebbe individuare i punti in cui qualcosa è già stato avviato, e rafforzarli ed estenderli (...) punti di eccellenza e buone pratiche sicuramente ci sono (...) A partire dai punti di forza (...) occorre costruire (...) l'economia della conoscenza”*.

Il punto **1.2** è relativo ad interventi finanziari per la realizzazione di strutture atte ad ospitare una *“cittadella delle tecnologie”*, dove potranno localizzarsi le aziende High-Tech, che dovrà offrire alle stesse servizi e strumenti al top per poter competere con aziende analoghe localizzate all'estero.

Gli interventi necessari riguarderanno quindi la progettazione e realizzazione di strutture ed impianti, incluse le reti wireless, i collegamenti broadband verso la rete e quanto altro necessario a favorire quel “*network internazionale*” di cui sopra.

L'intervento del Comune di Napoli potrà essere effettuato mediante due linee principali:

- a) la valorizzazione dell'esistente (in particolare l'area EST tra via G.Ferraris, via Gianturco, via Argine) con interventi di riqualificazione e recupero di edifici che possano ospitare altre aziende interessate. In particolare, oltre allo sviluppo delle realtà e competenze esistenti, incentrate nei settori ICT ed Aerospazio, si potrebbe creare un polo di eccellenza per le applicazioni legate a tali tecnologie, quali ad esempio la sicurezza (Homeland Security), la navigazione satellitare nei trasporti, il telerilevamento, ecc... Aziende del gruppo Finmeccanica, PMI locali e partners internazionali potrebbero concorrere in modo sinergico alle attività di sicurezza e controllo del territorio, quali ad esempio la programmata Cittadella della Polizia di Napoli Est.
- b) la creazione di aree apposite ex-novo (una delle quali identificabile ad esempio nella zona di S. Pietro a Patierno), dove costruire, secondo opportuni criteri urbanistici e funzionali, una “*cittadella tecnologica*” secondo il progetto “*Fabbrica dell'Innovazione*” elaborato dalla società consortile ALI insieme all'Associazione Polo Tecnologico Napoli Est a cui aderisce anche l'Ordine degli Ingegneri di Napoli.

In ogni caso dovranno essere garantiti tutti i collegamenti con le aziende campane di settore, anche non fisicamente presenti nell'area, e con i centri d'eccellenza pubblici e privati (CIRA, Università, Marsec, ecc.).

Opportune azioni potranno essere orientate ad attrarre gruppi imprenditoriali e finanziari internazionali ed a favorire lo start-up di piccole aziende ad alta specializzazione.

In merito al punto **1.3**, si sottolinea la necessità di:

- formare competenze nei settori dell'Alta Tecnologia, dei servizi e del terziario avanzato;
- interessare e stimolare i giovani per avviarli alle attività specializzate collegando le scuole e le Università all'azienda-lavoro.

Azioni specifiche potranno essere orientate a colmare il gap formativo esistente in molti casi nei confronti dei competitors stranieri e delle grandi aziende nazionali.

Ciò potrà riguardare sia aspetti tecnologici, sia (molto più spesso) aspetti relativi alla capacità di internazionalizzazione, al marketing, agli aspetti normativi e di certificazione. Un caso specifico può essere quello del settore spaziale: l'ESA (Agenzia Spaziale Europea) offre alle PMI la possibilità di seguire corsi specifici su vari temi al fine di favorire la presentazione di proposte e l'ingresso nell'albo fornitori ESA.

La partecipazione delle PMI campane è insufficiente, forse a volte per la scarsa capacità di colloquio in lingua inglese, forse a causa dei costi di trasferta per poter seguire tali corsi all'estero.

Un intervento potrebbe riguardare la realizzazione di sessioni “*a domicilio*” a cadenza annuale da parte dei funzionari ESA, di tali corsi.

Ciò rientrerebbe nella strategia di “sviluppo della cultura aerospaziale” recentemente dimostrata dal nostro territorio e culminata con il successo della candidatura di Napoli ad ospitare la “*Summer Session 2008 della International Space University*”.

Per realizzare tale successo il “Comitato Promotore ISU SSP Napoli 2008” nelle fasi della preparazione della proposta ha messo insieme i maggiori operatori ed istituzioni i cui interessi sono legati all'aerospazio.

Per le diverse fasi della competizione ha co-ordinato lo sforzo collettivo che ha reso possibile al comprensorio Campano di affermarsi a livello mondiale. In questa fase di sviluppo di un così tale prestigioso evento formativo, i fautori dell'iniziativa si propongono di utilizzare lo stesso quale volano per la costruzione in pianta stabile di eventi formativi di alto livello legati all'aerospazio, partendo dalla collaborazione con l'ISU che potrebbe realizzare a Napoli con cadenza annuale uno dei suoi corsi settimanali.

Sfruttando poi le competenze dei diversi sostenitori ci si prefigge la creazione di una piattaforma che possa sostenere il sistema della ricerca, il tessuto delle PMI e delle PP.AA. in diversi aspetti quali:

- gestione (management) della ricerca e dell'innovazione particolarmente in ambito Europeo e internazionale;



- gestione di progetti aero-spaziali di diversa portata (sia per il sub-fornitore che per l'azienda che ha l'ambizione di diventare capocommessa)
- formazione nei due settori di cui sopra.

Tale iniziativa seguirebbe in particolare i principi del piano di "*Competenza, Connessione e Creatività*" e con l'esigenza di internazionalizzazione.

Ci si prefigge poi come obiettivo di lungo termine quello di utilizzare l'aerospazio e le sue caratteristiche peculiari di settore ad elevate competenze, con una esigenza senza uguali di competizione e co-operazione, e dall'anima internazionale come nessun altro settore industriale per esportare conoscenze di tali caratteristiche ad altri settori high tech e non.

L'entità dovrebbe sia servire il bacino partenopeo/campano e delle regioni limitrofe ma anche servire - una volta ottenuta una certa notorietà - anche il bacino mediterraneo facendo di Napoli il "*gateway*" tra Europa e le nazioni che si affacciano sul mediterraneo.

Quindi Napoli come città "*creatrice di competenze*", che rafforza le sue connessioni internazionali ma che "*connette*" anche e che rafforza la creatività del suo tessuto produttivo portandolo alla luce, offrendogli opportunità di crescita.

### **Risorse finanziarie necessarie e il loro reperimento (POR, Enti Locali, fondi privati, ecc.)**

PON, POR, Enti Locali, Fondi UE FP7.

La Regione Campania dovrà essere coinvolta nel reperimento e nell'assegnazione delle risorse.

### **Localizzazioni** (quartiere, quadrante, città, area metropolitana)

Napoli Est

### **Vantaggi e benefici annessi**

La creazione di un polo produttivo basato sulle nuove tecnologie, con una struttura a rete, che lo vede connesso al suo interno con centri di ricerca, Università, ecc., ed all'esterno con altri centri della stessa natura che completano la filiera, rappresenta un importante intervento di sviluppo socio-economico dell'area e della intera città.

Infatti, oltre alla ricadute occupazionali ci sarebbero anche ricadute sulla crescita civile e culturale degli abitanti della zona interessata.

L'attività preliminare di indagine sul settore consentirà di avere un quadro anagrafico completo delle aziende del settore, di individuare le Filiere, e le interconnessioni imprese/professionisti/enti di ricerca, al fine di poter ottimizzare quali/quantitativamente le risorse intellettuali sulle proposte progettuali innovative.

### **Tempi di realizzazione ed eventuali fasi di avanzamento**

I tempi di realizzazione della fase preliminare sono complessivamente di durata pari a circa dodici mesi.

La strutturazione in fase di avanzamento è strettamente legata a fattori di operatività (dimensione economico/finanziaria in primis) difficili da definire allo stato attuale.

Per la realizzazione degli interventi strutturali si può prevedere un periodo di circa tre anni.

### **Costi**

Il costo dell'intervento di recupero è fortemente legato alla modulazione degli interventi che potranno essere effettuati.

Molti di tali costi saranno sostenuti dalle stesse imprese insediate o da insediare nell'area.

A titolo di esempio si può supporre un costo compreso tra i 3 ed i 10 M€ per gli interventi strutturali di riqualificazione dell'area (strade, parcheggi, illuminazione pubblica, videosorveglianza), mentre la realizzazione di interventi di sostegno industriale ed alla ricerca potrà avvenire mediante "accordi di programma" finanziati con fondi POR.

Il progetto "*la fabbrica dell'innovazione*", ad esempio, coinvolge oltre 20 aziende ed ha un valore di 30 M€ da finanziare al 50%.

### **Gestione** (modalità e strutture)

Realizzazione di strutture ed impianti con fondi pubblico-privati.

Creazione di un consorzio tra imprese, centri di ricerca ed enti per la gestione operativa delle strutture e dei servizi comuni.

Singole azioni affidate a professionisti e/o soggetti pubblici o privati scelti per effettiva competenza specifica.

### **Eventuali problemi** (di progettazione, realizzazione, gestione, etc.)

Problemi connessi con la progettazione infrastrutturale, relativa soprattutto ai collegamenti nel caso di delocalizzazione in area nord-est.

Necessità di figure professionali di altissimo profilo per garantire il positivo e produttivo esito delle azioni avviate e l'operatività dei servizi comuni.

### Eventuali raccordi con altri progetti/azioni

Raccordo con gli altri progetti di sviluppo dell'area: facoltà di Ingegneria delle Telecomunicazioni della Università di Napoli Federico II, Iniziative per la Sicurezza, ecc.

Rispondenza alle proposte presentate dalle aziende del "Polo High Tech Napoli Est".

TAB.1 Stima dei risultati conseguibili con il progetto "Polo dell'Alta Tecnologia"

INDICE	Valutaz. Classifica Il Sole 24ore 2006(1) e Lega Ambiente 2007(2)	Miglioramento ottenibile grazie al progetto City Protection	Note
<b>Dotazione Infrastrutturale</b>	Indice=89,3 posiz=56	Indice = 100 (circa +10%). Considerando il recupero dell'intera area industriale (Municipalità n.4).	La dotazione dell'area è legata agli interventi di bonifica delle aree industriali oggi dismesse ed al recupero delle stesse, oltre che a nuovi insediamenti di aziende high tech.
<b>Nuova occupazione (NP)</b>	....	Circa 100 nuovi addetti per "fabbrica dell'innovazione"(Area S. Pietro a Patierno) Circa 400 nell'indotto del "polo high tech" (area Via Gianturco/Ferraris/Argine)	Dipende dalla modulazione degli interventi.
<b>Criminalità urbana</b>			
-Rapine	Indice=404,26 posiz=103	Indice= circa -5% (considerando il beneficio limitato alla sola area d'intervento, Municipalità n.4, oggi comunque ad alto tasso di criminalità)	Vedere anche schede progetti "city protection" ed "illuminazione pubblica".
-Furti di vetture	Indice=724,90 posiz=102	Indice=circa -5%	.....
-Scippi e borseggi	Indice=370,08 posiz=95	Indice=circa -5%	.....
<b>Politiche energetiche</b>			
-Risparmio energetico	Indice=25 posiz=35	Indice=circa -3-6%	Dipendente dagli investimenti finanziati con accordi di programma. "La fabbrica dell'innovazione" prevede che l'intero insediamento sia alimentato con energie rinnovabili.
-Punti/aree di scarico abusivo di rifiuti (NP)	.....	Si può raggiungere anche un miglioramento del 100% nell'area, oggi interessata da diverse discariche abusive.	Nel solo triangolo tra via Gianturco e via G. Ferraris si evidenziano da 3 a 5 discariche.

NP- Indicatore non previsto dalle classifiche 1 e 2.

## **2) MOBILITÀ METROPOLITANA SOSTENIBILE**

### **Finalità del progetto e rispondenza agli assi strategici**

Contribuire alla decongestione delle grosse arterie di traffico proponendo modelli di Mobilità sostenibile in linea con l'asse 2.2 del Piano strategico - Favorire la logistica metropolitana di connessione.

### **Localizzazioni (quartiere, quadrante, città, area metropolitana)**

Area Metropolitana

### **Vantaggi e benefici annessi**

- Riduzione costi Sociali / Miglioramento per la collettività
- Riduzione Inquinamento
- Riduzione incidenti
- Aumento del PIL dovuto a minore dispersione di potenziali ore lavorate
- Aziende/Strutture Pubbliche
- Minore stress dei lavoratori, quindi maggiore produttività
- Singolo cittadino
- Riduzione/Ottimizzazione Tempi e Costi legati agli spostamenti
- Minor rischio incidenti (riduzione impatti sulla salute e sui costi)
- Aumento del livello di vivibilità

### **Gestione (modalità e strutture) e Tempi di realizzazione ed eventuali fasi di avanzamento**

Si ipotizza di lavorare in modalità Project Management componendo il progetto in tre Fasi che di seguito vengono dettagliate:

#### Fase I : Fase Progettuale

Progettazione questionari da diffondere in aziende e strutture pubbliche allo scopo di creare un database grazie al quale monitorare una serie di informazioni (punto di partenza, punto di arrivo, orari praticati, tempo impiegato, mezzo utilizzato, incidenza del viaggio sulla vita, etc.).

Progettazioni indici di valutazione (ad es.)

- decremento % emissioni inquinanti
- decremento % sinistri
- riduzione spesa trasporto per singolo individuo

Suddividere il territorio in analisi in macroaree (definendo il raggio della macroarea) sulla base delle quali raggruppare i punti (rappresentanti i punti di partenza e di arrivo da distinguere cromaticamente).

Tracciare le linee di percorso tra le macroaree individuate.

Individuare le direttrici lungo le quali sono posizionati il maggior numero di linee di percorso (che rappresentano i percorsi di traffico giornaliero) interpolandole.

#### Fase II: Fase Operativa su un Progetto Pilota

Selezionare una direttrice per il Progetto Pilota

Potenziamenti Azioni di miglioramento sulla direttrice individuata:

- Potenziare le linee pubbliche/private
- Favorire/Incentivare il car-pooling (utilizzo di un'auto tra più colleghi).
- Favorire, laddove possibile, mobilità tra uffici pubblici e tra aziende private a parità di mansioni, inquadramento e retribuzione allo scopo di minimizzare i percorsi CASA-LAVORO.
- Sensibilizzare le aziende, per alcune mansioni specifiche, ad attivare modalità di Tele-lavoro

#### Fase III: Analisi e verifica dati di output del processo ed azioni di miglioramento

Rilevazione indici per Progetto Pilota

Calcolo Redditività del Progetto - Business Case

- Realizzare Conti Economici (in termini di ricavi e costi) per le parti influenzate dal processo in atto (ad es.: per il singolo individuo, per le aziende, per la collettività, etc.)
- Realizzare Modelli per simulare l'effetto delle differenti decisioni sugli attori del processo ed indirizzare le scelte in modo da massimizzare gli effetti positivi
- Azioni di Miglioramento ed allargamento del progetto ad aree più estese

#### **Eventuali problemi (di progettazione, realizzazione, gestione, etc.)**

Raccolta dati, sensibilizzazione culturale della popolazione

#### **Calcolo Indici per Progetto Pilota**

Indici Lega Ambiente - Sole 24 ore

#### Inquinamento

Obiettivo: in 6 mesi ridurre del 15% il numero di auto circolanti e tenuto conto dell'incidenza dell'inquinamento da auto sull'inquinamento in genere si ha



NO<sub>2</sub> Riduzione del 10% da 41 µg/mc a 37 µg/mc

PM<sub>10</sub> Riduzione del 10% da 28,1 µg/mc a 25 µg/mc

#### Trasporto Pubblico

Il 15% di riduzione di auto circolanti si ipotizza impatti parzialmente, nella misura del 5%, sull'utilizzo del Trasporto pubblico

#### Consumo Carburante

In base alla riduzione delle auto circolanti si ipotizza una riduzione del consumo annuo di carburante per abitante pari all'8%.

Da 278 kep/ab/annuo a 255 kep/ab/annuo

Agli indici di Lega Ambiente – Sole 24 Ore, ci sembra utile aggiungere altri indici strettamente correlati a problematiche di mobilità, basati su dati Istat (\* “Statistica degli incidenti stradali – anni 2003-2004” a cura di Istat e Automobile Club Italia).

#### Incidenti (Istat 2004 in provincia di Napoli)

Si ipotizza una riduzione del 5% nel caso in cui il progetto pilota venga esteso dall'area iniziale all'intera provincia

Da 4795 a 4555 (riduzione di 240 incidenti di cui 30% con feriti/morti )

Considerando il costo sociale relativo ad incidenti

80 €/abitante nel caso non vi sia il coinvolgimento di persone (ferite o morte)

160 €/abitante nel caso vi sia il coinvolgimento di persone (ferite o morte)

Costo sociale stimato è pari a 25.000 €/anno

#### Indice Qualitativo di miglioramento Efficienza

Si ipotizza un miglioramento dell'efficienza sul posto di lavoro e di miglioramento della qualità di vita legata alla diminuzione stress, disponibilità di maggior tempo.

### 3) PARCHEGGI PERTINENZIALI SU SUOLO E SOTTOSUOLO PUBBLICO

Prima di affrontare i Temi relativi alla Mobilità ed ai Trasporti, occorre mettere in opportuna evidenza un paradigma:

*“Il problema dei Centri Urbani è la mobilità di persone e merci. Poiché senza di essa l’intera economia del territorio viene meno, **la mobilità è un obiettivo da perseguire; in tale ottica il sistema di trasporto utilizzato è lo strumento con cui essa avviene. Compito dei Tecnici e dei Politici è che essa avvenga in modo “sostenibile” facendo in modo che i diversi sistemi di trasporto siano utilizzati nei loro campi di funzionamento ottimale, e ciò si ottiene realizzando un sistema integrato di trasporti ambientalmente ed economicamente sostenibili.”***

Il problema del parcheggio delle auto private, quindi, va inquadrato nel più ampio problema dell’uso del sistema di trasporto privato.

Da tale sistema di trasporto non si può prescindere. Il parcheggio va diviso in tre diverse tipologie:

- quello della sosta in prossimità dell’abitazione (parcheggi pertinenziali);
- quello della sosta nei nodi di integrazione ed interscambio modale (parcheggi d’interscambio);
- quello della sosta in destinazione (parcheggi di destinazione).

Per i parcheggi pertinenziali non si può non essere pienamente favorevoli alla loro realizzazione comunque e dovunque.

Le motivazioni tecniche sono quelle di liberare gli spazi cittadini (sempre più preziosi) ad un uso ben diverso da quello di occupazione da parte di un’auto ferma; si sta pensando, cioè che tali spazi siano destinati alla mobilità “di pregio” (pedoni, bici, veicoli pubblici, auto nell’ordine).

Le finalità sociali risultano assolutamente palesi: riappropriarsi di spazi di vivibilità cittadina utilizzando le infrastrutture ivi presenti in maniera migliore rispetto al deposito di autovetture.

Se non si attua tale politica si sarà costretti a proibire l’acquisto di autovetture ai cittadini che non siano in grado di dimostrare di possedere spazi di parcheggio privati vicino alla propria abitazione (come sta già accadendo in alcuni Paesi dell’estremo oriente).

Operativamente significa che l'Amministrazione comunale **deve concedere** al privato il diritto di costruire parcheggi pertinenziali nel sottosuolo comunale: la P.A. concede uno spazio, il privato investe capitali e risorse proprie per la costruzione del bene.

La proposta è finalizzata a spianare la strada all'accesso ai moderni sistemi di finanziamento delle opere (mutui, leasing immobiliare ecc.) sin dalla fase delle progettazioni; a tale scopo è necessario che l'Amministrazione adotti strumenti amministrativi in grado di velocizzare i processi quale ad esempio il principio dell'autorizzazione provvisoria a costruire a favore degli aventi diritto.

Per i parcheggi di interscambio non si può, anche qui, essere pienamente favorevoli alla loro realizzazione comunque e dovunque le cui motivazioni tecniche sono riportate nel paradigma detto in precedenza.

Lo scenario atteso ex post è un sempre maggiore uso del sistema di trasporto collettivo che è l'unico in grado, allo stato, di garantire una mobilità economicamente ed ambientalmente sostenibile.

La fase operativa proposta è quella di prevederne la realizzazione per l'interscambio privato/pubblico già dalla fase della richiesta dei finanziamenti per metrò, metropolitana regionale e quant'altro, e se del caso finanziandone la gestione intendendoli come un elemento indispensabile del TPL.

Per i parcheggi di destinazione va fatto un ragionamento diverso.

Nel perseguire la politica dell'uso di un sistema integrato di trasporti ambientalmente ed economicamente sostenibili, essendo l'auto il sistema ambientalmente ed economicamente meno sostenibile, ne va scoraggiata l'utilizzazione come unico veicolo negli spostamenti urbani.

Ciò viene, in generale, fatto con lo strumento del *pricing*.

Il *pricing* riguarda sia il parcheggio (*park pricing*, comunemente adottato in moltissime città) sia l'uso dell'infrastruttura stradale (*road pricing*, adottato in molte città: vedi tangenziale, ZTL, AP).

Poiché il trasporto collettivo ha, nel complesso, un costo generalizzato dello spostamento urbano (o suburbano) che non può competere con quello dell'auto privata, lo scoraggiamento all'uso di quest'ultima non può che avvenire incrementandone il costo d'uso mediante "pedaggi".



Le motivazioni sociali sono tutte nella frase “*ambientalmente sostenibile*”.

Lo scenario cui si va incontro senza l'adozione del pricing è quello sotto l'occhio di tutti: TPL su gomma con basse velocità e scadente regolarità (esso è quasi sempre promiscuo con l'auto privata), sfioramento continuo dei limiti inquinanti, città ridotta ad un enorme parcheggio con spazi residuali per il transito di veicoli e pedoni.

Si propone, pertanto, un attento ed accurato studio tecnico-ingegneristico del *pricing* nella città di Napoli per addivenire alla sua migliore formulazione che veda l'uso congiunto e integrato di AP (tariffa teoricamente infinita per tutti per l'uso dell'Area), ZTL e corsie preferenziali (tariffa teoricamente infinita per coloro cui non è consentito l'accesso alla Zona), *park e road pricing*, efficiente TPL sostitutivo/integrativo.

**Variazione indicatori di Qualità** (rif. *Il Sole 24 ore – Legambiente*):

indice dotazione infrastrutture (posizione = 56 – indice = 89,3 – Nuovo Indice NI=indice+20%= 107,16 – posizione = 42)

incidenti/1000mila ab. (posizione = 12 – indice = 176,2 – Nuovo Indice NI = meno incidenti 20% = 148,9 – posizione = 8)

furti di vetture (posizione = 102 – indice = 724,90 – Nuovo Indice NI= meno furti 20% = 580 – posizione = 99)

Viaggi/ab/a trasporto pubblico (posizione = 4 – indice = 28 – Nuovo Indice NI=indice+30% = 36,40)

auto circolanti (posizione = 7 – indice = 54 Nuovo Indice NI = meno auto circolanti 20% = 43,20 – posizione = 2)

isole pedonali (posizione = 22 – indice = 0,31 - Nuovo Indice NI=indice+20%= 0,38 – posizione = 19)

politiche energetiche (posizione = 36 – indice = 25 – Nuovo Indice NI = meno consumi energetici 20% = 30 – posizione = 35)

#### **4) SVILUPPO DEI SISTEMI ITS (INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS)**

In parallelo ai progetti di potenziamento delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto integrati sostenibili sono da favorire ed incentivare modelli di mobilità volti ad un utilizzo intelligente sia dei mezzi di trasporto che della gestione del traffico.

Lo sviluppo dei sistemi ITS (Intelligent Transport Systems) è ormai una realtà in molte parti del pianeta.

La motivazione tecnica del loro successo è quella d'informare in tempo reale gli utenti del Sistema di Trasporto Urbano (auto, TPL gomma e ferro, ecc.) sullo stato di funzionamento del sistema.

Ciò consente all'utente di effettuare le scelte opportune sia in relazione al sistema di trasporto da utilizzare sia in relazione ai percorsi da seguire (ed eventualmente ai parcheggi da utilizzare).

La finalità è sempre quella del paradigma iniziale consentendo, questa volta, una scelta del sistema di trasporto da utilizzare che sia informata in tempo reale in modo da poter considerare informazioni più precise sulle prestazioni dei sistemi non in base cioè alle conoscenze pregresse (storiche/statiche) ma con conoscenze in tempo reale (dinamiche).

Lo scenario che ci si aspetta ex post è quello di evitare diffuse inefficienze dei sistemi coinvolti (ingorghi, elevati tempi di attesa al TPL, ecc.).

La finalità sociale è quella di evitare di incappare in impreviste e/o imprevedibili disfunzioni del sistema di trasporto prescelto o di finire in percorsi viari particolarmente trafficati o in tilt (per manifestazioni, scioperi, cortei, ecc.).

Operativamente si tratta di predisporre una serie di sensori sul territorio che con l'aiuto di opportuni softwares e reti di telecomunicazione siano in grado di reperire, elaborare e trasmettere le opportune informazioni in tempo reale.

Ovviamente le ricadute derivanti dal monitoraggio possono essere correttamente utilizzate dai gestori de sistemi (Corpo VVUU, controllo semaforico, aziende gestori delle infrastrutture, aziende di TPL, aziende di distribuzione merci, emergenze urbane , ecc, ecc.) per evitare che si creino fenomeni socialmente dannosi (perdite di tempo, consumi di carburante, ecc.) o ambientalmente pericolosi (concentrazioni di inquinanti fuori controllo).



Le predette azioni possono essere realizzate sia mediante informazione (intervento descrittivo) sia mediante divieti (intervento prescrittivo) con l'uso appropriato di una rete semaforica intelligente.

## 5) CITY PROTECTION (rif. Piano Strategico 3.2,2.2)

### **Motivazione Tecnica**

Il progetto **City Protection**, ha come scopo la realizzazione un sistema ICT (Information & Communication Technology) di protezione della città di Napoli e della sua area metropolitana.

Si tratta di un sistema sicurezza in grado di integrare i sistemi di video-sorveglianza con altre reti di sensori/dispositivi previste o che potranno essere impiantate nel prossimo futuro per scopi differenti da quello della sicurezza (ad esempio per il monitoraggio ambientale o di impianti pubblici, per l'accesso a servizi di *e-government*, parcheggi, ecc.).

Il tutto applicando metodi atti a renderlo efficace ed affidabile, e con caratteristiche di facile utilizzabilità/gestione.

Il progetto si propone anche di realizzare un sistema integrato di rilevamento dati e supporto alle decisioni, che consenta un'efficace azione di prevenzione e di repressione attraverso anche la cooperazione tra l'amministrazione pubblica e le forze dell'ordine presenti sul territorio.

Il sistema inoltre avrà il compito di monitorare le infrastrutture vitali/critiche (sistema informatico comunale, impianti, obiettivi sensibili, ecc.) rilevando comportamenti anomali e/o sospetti, e fornendo agli operatori preposti gli eventi di allarme; nonché funzioni di assistenza nella gestione delle crisi derivanti da questi stessi eventi.

### **Finalità tecniche e sociali**

La proposta ha come scopo primario la realizzazione di un'infrastruttura ICT in grado di rispondere alla crescente esigenza di creare, incrementare e raggiungere una piena sinergia tra Enti e soggetti istituzionali, sia pubblici che privati, impegnati nello sviluppo di efficaci iniziative per la protezione e la sicurezza del cittadino, delle imprese e delle infrastrutture critiche nell'area napoletana.

Inoltre, essa si propone di definire e implementare nuovi Protocolli urbani sulla sicurezza, di consolidare gli accordi in materia di sicurezza con gli Enti Locali per la definizione di nuovi standard, nonché promuovere iniziative a garanzia del cittadino.

In pratica il progetto in esame rientra nella costruzione di un “*Ambiente Intelligente*” per il miglioramento della vivibilità e della governance di un’area metropolitana.

### **Scenario esistente e quello atteso ex post**

La problematica di impiegare sistemi ICT per far fronte alle nuove esigenze di protezione delle aree metropolitane del terzo millennio, sono ormai al centro di molte iniziative nazionali ed estere. Anche a Napoli e nella sua provincia, sono stati avviati progetti di sistemi di videosorveglianza a copertura al momento limitata.

La proposta in esame si inserisce, quindi, pienamente nell’ambito di questa strategia ponendosi ambiziosi e innovativi obiettivi di ampliamento delle aree coperte, delle funzioni applicative e dell’integrazione dei sistemi esistenti o futuri.

Essa sicuramente risulta coerente con le misure previste dal Progetto Operativo Nazionale (PON) “Sicurezza per lo sviluppo del Mezzogiorno d’Italia 2000-2006”, di cui è titolare il Ministero dell’Interno con la partecipazione del Ministero della Giustizia–DGSIA e di altri Enti amministrativi.

Tale PON rientra nel Quadro Comunitario di Sostegno italiano per le regioni Obiettivo 1 ed ha come obiettivo generale quello di garantire nelle regioni meridionali un livello di sicurezza pari a quello delle regioni del nord al fine di favorirne lo sviluppo.

Infine si integra con le misure previste nel “Piano per la sicurezza di Napoli e provincia”, varato dall’attuale ministro dell’Interno Giuliano Amato. In tale piano infatti è previsto che *“Napoli, con la sua provincia diventerà, entro sei mesi, la prima area italiana interamente videosorvegliata”*.

La capacità del progetto proposto di rispondere ad un miglioramento della qualità della vita e della governance di Napoli può essere valutata attraverso il progresso dei seguenti indicatori, tipicamente usati per queste iniziative (v. tab.1).

Ovviamente tali miglioramenti presuppongono un ottimale uso del sistema che si va a realizzare, il che significa anche un sforzo organizzativo basato sulla cooperazione di tutti gli enti interessati.



## **Struttura tecnica e operativa della proposta**

Per lo sviluppo della proposta il Comune di Napoli dovrebbe individuare una struttura di valutazione composta da esperti tecnici e di finanza agevolata, appartenenti all'Amministrazione ed al mondo delle professioni.

Tale struttura dovrebbe farsi carico di elaborare un progetto di fattibilità tecnica ed economica, individuando i soggetti pubblici e privati interessati ed il percorso realizzativo del progetto stesso.

E' possibile che l'esito di tale lavoro sia la costituzione di un consorzio di soggetti pubblici e privati che, sia pure con l'aiuto dei fondi a finanza agevolata, sostenga le spese di realizzazione e si faccia carico anche della gestione.

Infatti alla fine si tratterà di: monitorare/interfacciare/gestire una serie di dispositivi/sistemi, raccogliendo dati anche sensibili e fornendo/distribuendo una serie di informazioni/decisioni basati su dati real-time e storici.

Ciò consentirà a tutti gli attori coinvolti di operare in maniera coordinata e sinergica, ottemperando così con la massima efficienza ed efficacia alla missione di City Protection.

Non va neanche esclusa la possibilità di procedere in modo incrementale partendo da una configurazione pilota ed evolvendo nel breve tempo verso un sistema completo.

### **Tempi**

I tempi previsti per la realizzazione di tale sistema variano in funzione della struttura finale del sistema e delle funzioni applicative da sviluppare. E' comunque ragionevole ipotizzare un tempo che va tra i due ed i tre anni.

### **Costi**

Vale un discorso analogo a quello dei tempi. Un'indicazione puramente di massima porta ad un valore tra i 6 e i 10 milioni di Euro.

**TAB.1 Stima dei risultati conseguibili con il progetto City Protection**

<b>INDICE</b>	<b>Valutaz. Classifica Il Sole 24ore 2006(1) e Lega Ambiente 2007(2)</b>	<b>Miglioramento ottenibile grazie al progetto City Protection</b>	<b>Note</b>
<b>Criminalità urbana</b>			
-Rapine	Indice=404,26 posiz=103	Indice=283 (circa -30%)	La posiz dipende anche dal progresso degli altri.
-Furti in casa	Indice=101,63 posiz=12	Indice=91 (circa -10%)	...
-Furti di vetture	Indice=724,90 posiz=102	Indice=544 (circa -25%)	...
-Scippi e borseggi	Indice=370,08 posiz=95	Indice=277 (circa -25%)	...
<b>Rispetto di norme e regolamenti</b>			
-Rispetto zone a traffico Riservato /limitato-Occupazione Abusiva di spazi, ecc. (NP)	Oggi in città esistono molti casi di infrazione.	Si stima un miglioramento del 90%	
-Abusivismo Edilizio	Indice=13,5 posiz=90	Indice=8,1 (circa -40%)	Si tratta di usare tecniche di monitoraggio del territorio in modo da rilevare tempestivamente gli abusi e continuare a seguire il suo iter.
<b>Monitoraggio ambientale</b>			
- Inquin. Atmosferico(2), Inquin.Elettromagnetico (NP)	Indice = 370,08 posiz =95	Il beneficio consiste nella tempestività del controllo dei valori imposti dalle leggi e nell'indicare anche on-line azioni per il ritorno alla norma.	Si prevede un'integrazione e ammodernamento dei sistemi esistenti, introducendo nuove funzioni controllo e di ottimizzazione.
- Punti/aree di scarico abusivo di rifiuti (NP)	....	Si può raggiungere anche un miglioramento del 90%	
<b>Protezione civile</b>			
-Monitoraggio infrastrutture pubbliche:strade, imp. illuminazioni, ecc. (NP)	Si può intervenire su quelle ritenute più a rischio	Si può raggiungere un livello di sicurezza di almeno il 90%	
-Gestione rischi (crolli, frane, attentati, disastri in genere) (NP)	Si tratta di supportare tutte le forze dell'ordine, i Vigili del Fuoco e la Protezione Civile al fine di limitare i danni alle persone e alle cose rispetto a certi rischi.	Il beneficio varia in funzione dell'evento avverso considerato ( riduzione media dei danni >60%). E soprattutto, i cittadini avranno la certezza che il massimo è stato fatto.	
<b>Altri Servizi</b> (informazioni al pubblico, accesso interattivo ai servizi comunali, ecc.) (NP)	Si tratta di far sì che informazioni e indicazioni operative di sicurezza siano scambiati con altri sistemi.	Rispetto alla situazione attuale la funzione di protezione delle persone/cose è molto pervasiva.	Servizi forniti se il sistema di City Protection è integrato (coopera) con gli altri sistemi che erogano i servizi specifici.

NP- Indicatore non previsto dalle classifiche 1 e 2.

## **6) NAPOLI CITTA' IN RETE (DIRITTO DI ACCESSO ALLA RETE E SERVIZI DI ASSISTENZA ALLE PERSONE) (rif. Piano Strategico 2.1 e 3.1)**

### **Motivazione Tecnica**

La proposta si basa sulla creazione di una rete di tipo Mesh, che è una rete strutturata con nodi fissi e mobili che usano in parte il modello delle reti MANET (Mobile Ad-hoc Network), la quale può interoperare con le classiche reti pubbliche come Internet, GSM, ecc.

La tecnologia di comunicazione di accesso è sostanzialmente quella wifi/wimax, i cui bassi costi consentono di installare Access Point anche in luoghi pubblici come parchi, siti archeologici, musei, biblioteche, ospedali, ecc.

Questa infrastruttura, che va a integrare quella dei normali gestori di telecomunicazioni presente sul territorio, deve inoltre consentire l'accesso a tutta una serie di informazioni e servizi (e-government, turistici, assistenza agli anziani, telemedicina, ecc.) che le istituzioni locali e altre organizzazioni profit e non-profit possono mettere a disposizione.

Inoltre la diffusa capacità di comunicare in ogni punto del territorio ha un effetto positivo anche sulla sicurezza delle persone, che in ogni momento possono ricevere informazioni di merito o segnalare un'aggressione alla propria persona o un reato.

### **Finalità tecniche e sociali**

La proposta ha come scopo primario la realizzazione di una rete wireless a larga banda in grado di rispondere alla crescente esigenza di accedere a basso costo in ogni luogo, compresi gli spazi pubblici (parchi, musei, siti turistici, ospedali, ecc.), alla rete internet ed a altre reti di comunicazione.

Quest'ultima in grado anche di fornire servizi ad-hoc come quelli erogabili da un ente comunale, museale, ospedaliero, da comunità di quartiere, ecc.

Questa tipologia di rete consente veramente di accrescere la qualità della vita urbana ed è di grande supporto alla garanzia del diritto di Accesso alla rete e Cittadinanza Digitale di tutti i cittadini, compresi quelli meno abbienti.

Inoltre, essa è di grande beneficio anche per ospiti della città (turisti, partecipanti a congressi, uomini di affari, ecc.).



Al tempo stesso lo sviluppo di applicazioni ad-hoc rappresenta un importante fattore di stimolo per lo sviluppo produttivo locale, sia per la parte ICT (Information&Communication Technology) che per quella relativa alla gestione dei servizi stessi.

In pratica il progetto in esame rientra nella costruzione di un Ambiente Intelligente per il miglioramento della vivibilità e della governance di un'area metropolitana.

### **Scenario esistente e quello atteso ex post**

Nell'era della Società dell'Informazione reti come quella in esame sono di fondamentale importanza per lo sviluppo economico e la qualità della vita di un'area metropolitana.

Non è un caso che esse sono in rapida diffusione in Italia e nel mondo.

Anche in Campania, soprattutto i piccoli comuni, si stanno attivando esperienze del genere.

Pertanto è necessario che anche Napoli si attrezzi con una tale rete, puntando su un'architettura innovativa che superi anche i limiti che spesso le installazioni fatte in altre città presentano, e che consistono nel fatto di avere caratteristiche di reti chiuse e quindi non interoperabili con altre reti ed applicazioni.

La capacità del progetto proposto di rispondere ad un miglioramento della qualità della vita e della governance di Napoli può essere valutata attraverso il progresso dei seguenti indicatori tipicamente usati per queste iniziative (vedi tab.1)

### **Struttura tecnica e operativa della proposta**

Per lo sviluppo della proposta il Comune di Napoli dovrebbe individuare una struttura di valutazione composta da esperti tecnici e di finanza agevolata appartenenti all'Amministrazione ed al mondo delle professioni.

Tale struttura dovrebbe farsi carico di elaborare un progetto di fattibilità tecnica ed economica, individuando i soggetti pubblici e privati interessati ed il percorso realizzativo del progetto stesso.

E' possibile che l'esito di tale lavoro sia la costituzione di un consorzio di enti pubblici e privati che, sia pure con l'aiuto dei fondi a finanza agevolata, sostenga le spese di realizzazione e si faccia carico anche della sua gestione.



Non va neanche esclusa la possibilità di procedere in modo incrementale partendo da una configurazione pilota ed evolvendo nel breve tempo verso un sistema completo.

### **Tempi**

I tempi previsti per la realizzazione di tale sistema variano in funzione della struttura finale del sistema e delle funzioni applicative sviluppate. E' comunque ragionevole ipotizzare un tempo che va tra i due ed i tre anni.

### **Costi**

Vale un discorso analogo a quello dei tempi. E' comunque ragionevole ipotizzare un costo di massima di 8 milioni di Euro. Si tenga presente che molti servizi potrebbero essere sviluppati da privati e con strumenti di Project Financing.

**TAB.1 indicazione dei risultati conseguibili con il progetto “Napoli Città in Rete”**

INDICE	Valutaz. Classifica II Sole 24ore 2006(1) e Lega Ambiente 2007(2)	Miglioramento ottenibile grazie al progetto Napoli Città Wireless	Note
<b>Diritto di Accesso alla Rete</b>			
- Accesso ai servizi di comunicazione, commerciali e intrattenimento di Internet	Oggi gran parte dei cittadini non usano questi servizi per problemi di costo e di analfabetismo informatico.	Tutti troveranno adeguati il costo di accesso alla rete. Molti servizi in rete sono gratis e quelli a pagamento non sempre hanno costi proibitivi.	Bisogna intervenire anche sull' analfabetismo informatica
- E-learning	.....	E' una nuova opportunità che viene estesa a tutti i cittadini	Molti corsi sono erogati a costi contenuti o nulli da enti non-profit. Molto potrebbero fare le Istituzioni e il sistema dell'Pubblica Istruzione.
- Telelavoro, ecc.(NP)	.....	.....	
<b>E-Government</b>			
-Informazioni al pubblico, accesso interattivo ai servizi amministrativi e istituzionali del comune, ecc. (NP)	Oggi una minima parte della popolazione usa tali servizi.	Semplifica il rapporto con i cittadini, riducendo le code agli sportelli, il numero di errori o inosservanze.	
<b>Assistenza alle persone</b>			
- Telemedicina, - Telesoccorso, - Listen-work (Ascolto dei cittadini)	Oggi questi servizi sono veramente scarsi.	Il sistema riduce i costi di questi servizi, che migliorano la qualità della vita.	
<b>Ecosistema Ospitalità</b>			
- Servizi di assistenza informativa, turistica, sicurezza agli ospiti della città.	Oggi questi servizi sono veramente scarsi.	Il sistema rende possibile tali servizi a vantaggio anche dello sviluppo del sistema dell'ospitalità cittadina.	
<b>Criminalità urbana</b>			
-Indice medio (1)	Indice=289,9 posiz=62	Indice= 261 (circa -10%)	La posiz dipende anche dal progresso degli altri.
<b>Ecosistema Urbano</b>			
- Inquin. Atmosferico, risparmi carburante, ecc.(2)	Indice medio finale =52,55 posiz=67	Il beneficio consiste nella tempestività del controllo dei valori impostati dalle leggi e nell'indicare anche on-line azioni per il ritorno alla norma.	Si prevede un'integrazione e ammodernamento dei sistemi esistenti, di monitoraggio e infomobilità, introducendo nuove funzioni controllo e di ottimizzazione.
<b>Sviluppo economico</b>			
- Produzione e gestioni di servizi avanzati in rete		Il sistema offre alle imprese del territorio nuove opportunità legate alla possibilità di sviluppare servizi sull'infrastruttura prevista dal progetto in esame.	
<b>Protezione civile</b>			
-Gestione rischi (crolli, frane, attentati, disastri in genere) (NP)	Si tratta di comunicare al pubblico presente nell'area del rischio la condotta da seguire.	Il beneficio varia in funzione della bontà del sistema di protezione della Città ( si stima una riduzione media dei danni >60%). Soprattutto i cittadini avranno la certezza che il massimo è stato fatto.	Si ipotizza che Il sistema di protezione della città comunichi con quello in esame.

NP- Indicatore non previsto dalle classifiche 1 e 2.

## 7) NAPOLI IN ASCOLTO (*Un progetto per l'ascolto permanente delle necessità dei cittadini e di quanti vivono la città (turisti, ...)*)

Ottenere la “*fiducia*” del cittadino nei confronti delle istituzioni, creando su un’infrastruttura di ascolto interattivo continuamente attiva e presente sul territorio, “*mettendo in rete*”, in maniera innovativa, i cosiddetti “*punti di ascolto*” (listen-point) su tutto il territorio cittadino, così da raggiungere obiettivi di alti livelli di diffusione e capillarità della governance della città.

A differenza delle strutture come gli URP già presenti sul territorio, i Punti di ascolto possono essere mobili, ovvero rappresentati da risorse umane presenti sul territorio (es. palmari per i vigili urbani), e ad alta diffusione, ovvero presenti nell’ambito di esercizi commerciali convenzionati (ad esempio “*totem*” con collegamenti telefonici ad alta densità e a basso costo in hotel, tabaccherie, bar, ..).

Lo scopo di questo network di “*Punti di Ascolto*” non è solo quello di ascoltare ma, anche di permettere alle strutture competenti di “*mettersi in azione*”, al fine di poter “*assistere*” in modo adeguato la cittadinanza di una grande città come Napoli.

Questi 2 livelli sono la premessa di quel “*Customer Care*”, a cui tendere per migliorare la Governance Cittadina.

### **Finalita' tecniche e sociali**

Gli obiettivi da raggiungere dal punto di vista tecnico riguardano i dispositivi previsti ovvero i “*Listen-Point*” (LP) per i quali sono necessari i seguenti requisiti :

- collegamento continuo al Call/Contact Center (modalità H24)
- facilmente accessibili (ipotesi di esercizi commerciali, hotel, tabaccherie,...)
- funzionanti in modo continuo (funzionalità a livello del 100%)
- modalità di uso a livello “*friendly*” per un'ottima fruibilità finale

Oltre ai LP fisici il progetto prevede anche l'adozione di risorse umane tecnologicamente attrezzate ovvero i LB (Listen-Body), dotati di terminali mobili (palmari) connessi al Call Center regionale o locale, per aumentare la rete di “*punti*” di ascolto sul territorio.

Si prevede la presenza dei LP soprattutto negli esercizi commerciali , in modo da evitare totem esterni , attaccabili e di difficile manutenzione e cura.

La strategia di puntare sugli esercizi commerciali viene dal fatto che essi potenzialmente possono essere gli “*sponsor*” dell’iniziativa con la disponibilità di un “*Listen-Point*” dedicato, curato e mantenuto e con la consapevolezza di ottenere da parte delle Istituzioni alcuni vantaggi :

- maggiore e migliore monitoraggio da parte delle Istituzioni
- visibilità dal punto di vista commerciale
- visibilità sui siti del portale regionale del Turismo

Queste indicazioni aumentano le performance sociali del progetto “*ListenWork*” (LW) portando miglioramenti e innovazioni nel rapporto tra cittadinanza e Istituzioni e tra gli stessi Cittadini.

Inoltre vengono così ad essere maggiormente visibili gli esercizi commerciali agli occhi dei Cittadini Occasionali , quali possono essere i turisti italiani e stranieri ed altri ospiti della Città di Napoli, con un aumento consistente di quel coefficiente di “*protezione*” e “*monitoraggio sociale e di sicurezza*” di cui la Metropoli ha tanto bisogno.

### **Scenario esistente e quello atteso ex post**

Attualmente sul territorio esistono gli “*URP*”, Uffici di Relazione con il Pubblico, con la funzione di creare un “*contatto*” tra la cittadinanza e le Istituzioni e risolvere in modo chiaro e rapido tutte le problematiche connesse alla burocrazia della P.A.

Gli URP pur essendo strutture presenti sul territorio e pur svolgendo funzioni lodevoli di rapporto con il pubblico, hanno alcuni svantaggi tra i quali quello di essere “*fissi*” sul territorio e “*non diffusi*” sul territorio.

Oggi per poter “*assistere*” in modo adeguato la cittadinanza di una grande città come Napoli, si deve puntare alla presenza di una rete di “*punti di attenzione*” sparsi sul territorio che abbiano non solo la funzione di “*rispondere*” ma anche quella di “*ascoltare*” e “*mettersi in azione*”.

Questi 2 livelli sono la premessa per il “*Customer Care*”, a cui tendere anche in ambito di Governance Cittadina: quando funziona un buon livello di assistenza



al cittadino aumenta la “*fiducia*” del cittadino nelle Istituzioni Pubbliche e nei suoi Rappresentanti Ufficiali.

Inoltre un buon rapporto con le Istituzioni apre la strada ad un maggior coinvolgimento del cittadino nella cura della “*cosa*” pubblica e una maggiore partecipazione alla “*cura*” della propria città.

Quindi la presenza dei “*ListenPoint*” e dei “*Tutor*” o Listen-Body sul territorio possono concretizzare quanto detto in precedenza ed essere gli avamposti affinché ci sia armonia nel chiedere e nel ricevere assistenza da parte delle Istituzioni Locali.

Pertanto per accrescere il concetto di Governance, il progetto “*LW*” porta, quindi, a trasformare questo scenario in quello seguente, per cui sul territorio agli URP si aggiungono anche le “*Aree di Ascolto*” così organizzate :

- ListenPoint Punti di ascolto fisici
- Listenbody Persone (volontari ?) definite “*tutor del territorio*”

ambidue simbolicamente segnalate con loghi ben visibili sia sull'esercizio convenzionato e sia sulla risorsa umana impiegata.

### **Struttura tecnica e operativa**

Il progetto “*Listen-Work*” ha una struttura che ubbidisce a vari requisiti tecnologici e compatibile con le tecnologie attualmente presenti e attive nelle Istituzioni.

Al Call Center arrivano con la logica del “*demand*” tutte le richieste provenienti dai LP dislocati sul territorio e presenti in un DataBase certificato e protetto.

Le transazioni portano un identificativo del chiamante e così vengono trattate e memorizzate sul DataBase e successivamente usate per statistiche ambientali.

Tutte queste transazioni in arrivo vengono riconosciute dal Call Center come chiamate in “*inbound*” e processate come tali.

A cura degli operatori del Call Center queste transazioni vengono filtrate e deviate sui “*palmar*” dei vari “*Tutor del territorio*” o Listen-Body per sottoporli a processamento, ovvero per procedere all'azione da svolgere e per risolvere la chiamata.

Altri tipi di richieste filtrate vengono invece riportate sui terminali/PC “*LP*” come risposta alle domande effettuate dai LP stessi.

Il Call Center esamina ed esegue il monitoraggio continuo sia dei LP che dei LB, in modo da avere la rete continuamente attiva e priva di errori di funzionamento.

I Listen-Body (LB), selezionati tra i volontari e gli operatori del terzo settore, addetti al territorio, sono continuamente in collegamento con la Centrale delle Chiamate (Call Center) e, quindi, in ogni istante pronti a rispondere alle sollecitazioni della Città.

I LP sono agganciati a tutti i servizi previsti nel “portale” visibile sullo schermo (dalla mappa cittadina e regionale, ai servizi collegati alla Posta, Taxi, PA, mezzi di trasporto, Ferrovie, etc).

Il software di interfaccia avrà requisiti rispondenti ai seguenti criteri :

- accessibilità
- usabilità
- funzionalità (semplicità nell'uso di tutti i servizi regionali disponibili)
- grafica chiara e multilingua

Come si evince da questa esposizione sintetica della struttura operativa, il progetto vive su infrastrutture preesistenti per il 70%, lasciando un 30% ad un margine di personalizzazione riguardo al software presente sui LP, all'eventuale sw-client da inserire in una rete preesistente (per es. hotel) e alla dotazione di palmari per i LB.

#### **Indicatori ex post (indicano i risultati attesi)**

Si stima che gli indicatori individuati ex ante possano avere i seguenti valori:

- indice dotazione infrastrutture (posizione = 56 – indice = 89,3)
- escursione termica (clima) (posizione = 14 – indice = 17,45)
- speranza di vita (posizione = 103 – indice = 78)
- Viaggi/ab/a trasporto pubblico (posizione = 4 – indice = 28)
- politiche energetiche (posizione = 36 – indice = 25)

Inoltre viene preso in considerazione un nuovo indicatore legato ai servizi offerti e così definito:

Indice di soddisfazione IS = rapporto tra n. servizi utilizzati con LP e il n. servizi disponibili

Un analogo indicatore e un analogo progetto è stato usato con successo nella città di Berlino e ha prodotto un aumento nel valore degli altri indici, legati ai servizi offerti, di ca. 0,90 punti percentuali.

Quindi essendo l'indice IS un nuovo indicatore , il valore di stima inizialmente a 0(ex ante) sarebbe uguale a 0,90 ex post.



Tale incremento coinvolgerebbe anche gli altri 5 indicatori identificati proiettando, quindi, la città di Napoli dal 67° posto al 65° con enormi vantaggi per il turismo e per le politiche di finanziamento per lo sviluppo di nuove attività nella città di Napoli.



Infine si segnalano, quale spunto di riflessione, anche le seguenti ulteriori tre proposte progettuali.

### **1) Generazione distribuita da fonti rinnovabili (2.7)**

Si propone, previa analisi di fattibilità, la realizzazione sul territorio comunale di sistemi di micro e mini cogenerazione, in corrispondenza principalmente di utenze quali scuole, ospedali, impianti sportivi al coperto, ecc.; di impianti fotovoltaici per l'alimentazione di piccole e medie utenze private e pubbliche (pubblica illuminazione, parcheggi, ecc.); nonché di interventi di risparmio energetico.

La finalità è di ridurre la dipendenza dalle fonti energetiche tradizionali, con vantaggi anche ambientali ed economici.

L'azione avrebbe anche un valore educativo, perché promuoverebbe una migliore coscienza sociale sul valore dell'energia pulita inducendo i comuni cittadini a farne uso.

Allo stato attuale, l'energia prodotta nel territorio di Napoli riesce a soddisfare meno del 15% del fabbisogno energetico della città.

Si stima che le suddette azioni, opportunamente progettate e, unitamente ad interventi appropriati di razionalizzazione energetica sul territorio, possano ridurre il deficit energetico dall'attuale 85% ad almeno il 40%.

La questione energetica è materia complessa e specialistica.

Essa perciò va trattata da chi, come gli ingegneri specializzati, ha le competenze necessarie e aggiornate a valutare la fattibilità tecnica ed economica degli interventi a farsi e le dimensioni ottimali degli stessi e ad identificare i casi in cui sia conveniente investire capitale privato con la tecnica dell'FTT e del PF, con vantaggio per la Pubblica Amministrazione che può destinare le risorse risparmiate ad altri usi a basso o nullo ritorno.

### **2) Comunicazione sostenibile delle azioni del buon governo ai cittadini**

Al fine di valorizzare le piazze, intese anche come luogo di incontri culturali, si propone di utilizzare preesistenze quali anche monumenti di archeologia industriale, lì ove presenti, per gestire le necessità di comunicazione del buon governo della città



a tutti i cittadini gestendo le necessità energetiche con strutture a rete di impianti fotovoltaici.

Vantaggi e benefici annessi:

- sensibilizzazione alle problematiche della sostenibilità e di comunicazione del buon governo;
- azioni più mirate allo sviluppo e alla gestione territoriale.

### **3) Recuperiamo innovando la città**

La manutenzione dell'edilizia esistente e quella di nuova realizzazione verso un approccio strutturato secondo paradigmi progettuali che privilegino scelte bioclimatiche

Vantaggi e benefici annessi:

- recupero degli edifici esistenti o parti di essi con tecnologie innovative;
- migliorare ecosistema urbano;
- utilizzare metodologie di conservazione e protezione degli edifici modello Casaclima;
- diminuzione di consumo energetico.

