



**Settore Risorse Comunitarie, Gestione Patrimonio Pubblico e Controllo di Gestione**

**AVVISO DI MANIFESTAZIONE DI INTERESSE PER L'INDIVIDUAZIONE DI PARTNER PER LA CANDIDATURA DEL COMUNE DI SALERNO ALLA QUARTA CALL FOR PROPOSALS EUROPEAN URBAN INITIATIVE - INNOVATIVE ACTIONS (EUI-IA)**

**ALLEGATO 3  
SCHEDA DESCRITTIVA DEL PROGETTO:  
SALERNO URBAN PROXIMITY LAB**

*Co-designing Safe Mobility, Local Services and Green Corridors for the 15-minutes Circular City*

**Il presente allegato ha carattere informativo. Le attività e i contenuti sono da considerarsi indicativi e potranno essere adattati, integrati e precisati in fase di co-progettazione con i partner selezionati.**

**1. Il contesto della città di Salerno**

Salerno si trova oggi di fronte a una sfida urbana decisiva: ripensare il proprio sistema di mobilità quotidiana per renderlo più sostenibile, sicuro, accessibile, inclusivo e coerente con la qualità della vita attesa dai cittadini. La città ha già avviato una riflessione strategica attraverso il proprio Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – PUMS, dal quale emergono indirizzi chiari per la transizione verso forme di mobilità dolce, ciclo-pedonale e meno dipendenti dall'utilizzo dell'automobile privata.

La consultazione pubblica avviata dal Comune di Salerno ha evidenziato una domanda crescente di strumenti di mobilità alternativi, di maggiore sicurezza negli spostamenti quotidiani e di una diversa qualità dello spazio urbano. Tale domanda riguarda non solo l'efficienza degli spostamenti, ma anche la vivibilità dei quartieri, l'accessibilità dei servizi, la sicurezza degli attraversamenti, la qualità dell'aria, il rumore, il benessere delle persone e la possibilità di vivere la città in modo più lento, sano e inclusivo.

In questo quadro, il modello della **“Città dei 15 Minuti”** rappresenta una cornice strategica particolarmente adatta al contesto salernitano. Esso propone una città nella quale i principali servizi della vita quotidiana — scuole, servizi sanitari di base, spazi pubblici, verde urbano, cultura, commercio di prossimità, luoghi di comunità, spazi di lavoro e servizi amministrativi — siano raggiungibili in circa 15 minuti a piedi o in bicicletta. Non si tratta soltanto di ridurre i tempi di spostamento, ma di costruire una nuova geografia urbana fondata su prossimità, accessibilità, salute, sicurezza, inclusione e qualità ambientale.

Il progetto si inserisce inoltre in una visione più ampia di **città circolare**, intesa non solo come modello di gestione efficiente delle risorse materiali, ma come approccio integrato alla rigenerazione urbana, al riuso degli spazi, alla riduzione degli sprechi e alla valorizzazione delle risorse già presenti nella città. In questa prospettiva, gli “scarti” non sono soltanto rifiuti materiali, ma anche luoghi sottoutilizzati, spazi pubblici residuali, edifici non pienamente valorizzati, percorsi interrotti, aree verdi frammentate, infrastrutture urbane poco accessibili e relazioni sociali indebolite. La città circolare mira a reinserire questi elementi nel metabolismo urbano, trasformandoli in nuove opportunità di prossimità, comunità, benessere e sviluppo locale.

Il progetto assume inoltre la co-progettazione e il coinvolgimento delle comunità locali come condizioni essenziali per la qualità, la legittimazione e la sostenibilità degli interventi. Questa

impostazione è coerente con i principi del **New European Bauhaus**, che promuove trasformazioni urbane capaci di essere al tempo stesso sostenibili, inclusive e di qualità, fondate sulla partecipazione delle comunità, sulla transdisciplinarietà e sulla capacità di connettere luoghi, persone e saperi diversi. In questa prospettiva, la città dei 15 minuti non è soltanto un modello di organizzazione funzionale dei servizi, ma un processo collettivo attraverso il quale i cittadini contribuiscono a ridefinire il significato, l'uso e la cura degli spazi quotidiani. Il New European Bauhaus valorizza infatti soluzioni “beautiful, sustainable, together” e sottolinea il ruolo della partecipazione e della co-creazione nella trasformazione dei luoghi di vita.

Salerno sta inoltre vivendo una fase di transizione verso un'economia urbana sempre più orientata al **turismo**, anche grazie alle politiche di promozione territoriale e alla crescente attrattività della città come destinazione culturale, costiera e urbana. Tale evoluzione rappresenta un'opportunità importante, ma richiede una gestione attenta dei flussi turistici, affinché l'aumento dei visitatori non produca congestione, pressione sugli spazi pubblici, conflitti d'uso o perdita di qualità della vita per i residenti. Migliorare l'accessibilità pedonale, la leggibilità dei percorsi, la connessione tra quartieri, servizi, attrattori culturali, aree verdi e luoghi identitari significa rendere la città più accogliente non solo per i cittadini, ma anche per i turisti e i city users.

Salerno possiede le condizioni per sperimentare questo modello in modo credibile e innovativo. La sua struttura urbana, la presenza di quartieri con identità riconoscibili, il sistema delle scuole, la rete degli spazi pubblici, il rapporto tra aree centrali, collinari e costiere, la presenza di servizi diffusi, il patrimonio culturale e il patrimonio di spazi potenzialmente riattivabili costituiscono una base importante per avviare una sperimentazione urbana integrata.

Il progetto **SALERNO URBAN PROXIMITY LAB – Co-designing Safe Mobility, Local Services and Green Corridors for the 15-minutes Circular City** nasce quindi dall'esigenza di tradurre gli indirizzi del PUMS in un'azione dimostrativa concreta, capace di integrare mobilità pedonale sicura, tecnologie digitali, pianificazione dei servizi di prossimità, nature-based solutions, co-progettazione, turismo sostenibile, identità culturale, economia circolare urbana e valutazione degli impatti. L'obiettivo non è realizzare singoli interventi isolati, ma costruire un modello urbano sperimentale, replicabile e scalabile, in grado di accompagnare la città verso una mobilità più sostenibile, una migliore qualità della vita e una nuova capacità di generare comunità.

## **2. La soluzione: SALERNO URBAN PROXIMITY LAB**

**Salerno Urban Proximity Lab** è un modello pilota integrato per trasformare quartieri e ambiti urbani selezionati di Salerno in aree di prossimità accessibili, sicure, verdi, intelligenti, circolari e orientate al benessere dei cittadini.

Il progetto non si limita alla realizzazione di infrastrutture di mobilità, ma propone un sistema coordinato di interventi materiali, digitali, sociali, ambientali, culturali e gestionali. La mobilità viene considerata come leva per ripensare la città nel suo insieme: i percorsi pedonali, le connessioni ciclabili, i servizi di quartiere, gli spazi verdi, la sicurezza urbana, le tecnologie digitali, la partecipazione civica, l'identità culturale e la valorizzazione degli spazi sottoutilizzati vengono integrati in un unico processo di trasformazione.

La visione laboratoriale del progetto si fonda sull'idea che le trasformazioni urbane più efficaci siano quelle costruite con le comunità che vivono, attraversano e utilizzano quotidianamente gli spazi. Il “Lab” non è quindi soltanto un dispositivo tecnico di sperimentazione, ma un ambiente di apprendimento civico e istituzionale, nel quale Comune, cittadini, scuole, associazioni, imprese, operatori culturali, operatori turistici e soggetti del terzo settore possono confrontarsi sulle priorità, testare soluzioni, valutarne gli effetti e contribuire alla loro progressiva stabilizzazione. In tal senso, il progetto interpreta la mobilità, i servizi di prossimità e i corridoi verdi come beni comuni urbani, la cui qualità dipende non solo dalla progettazione tecnica, ma anche dalla capacità di generare corresponsabilità, cura condivisa e relazioni sociali durature.

La prima dimensione del progetto riguarda la **co-progettazione della mobilità pedonale sicura**, con particolare attenzione alle categorie più vulnerabili, come bambini, anziani, persone con disabilità, persone con ridotta mobilità, famiglie, residenti, turisti e utenti quotidiani degli spazi

pubblici. Questa componente mira a ripensare percorsi, attraversamenti, marciapiedi, accessi scolastici, spazi di sosta, micro-aree urbane e connessioni di quartiere, migliorando al tempo stesso la fruibilità della città per chi la attraversa, la visita o la vive temporaneamente.

La seconda dimensione riguarda la **smart city e la governance digitale dei flussi urbani**, attraverso sensori, Internet of Things, digital twin, dati urbani e strumenti di monitoraggio capaci di migliorare la gestione della mobilità pedonale, carrabile, ciclabile, condivisa, elettrica e leggera. Questa componente potrà supportare anche la comprensione e la gestione dei flussi turistici, contribuendo a distribuire meglio gli accessi alla città, a orientare visitatori e city users verso percorsi sostenibili e a ridurre la pressione sui luoghi più congestionati.

La terza dimensione riguarda la **progettazione dei servizi urbani di prossimità**, in ottica di quartieri 15 minuti. L'obiettivo è mappare i servizi esistenti, individuare quelli mancanti e progettare nuove funzioni urbane, anche attraverso il riuso di spazi pubblici e privati sottoutilizzati. In chiave di città circolare, tali spazi possono essere interpretati come "luoghi di scarto" da reinserire nella vita urbana, trasformandoli in presidi di comunità, coworking, servizi culturali, spazi di cura, luoghi per giovani e anziani, punti informativi, servizi per il turismo sostenibile e funzioni utili alla vita quotidiana dei quartieri.

La quarta dimensione riguarda la **rigenerazione del verde urbano e l'utilizzo di nature-based solutions**, per creare corridoi verdi, micro-spazi verdi, infrastrutture verdi e soluzioni naturali capaci di migliorare il microclima urbano, la biodiversità, la qualità dell'aria, l'assorbimento delle polveri sottili, il comfort urbano e il benessere psico-fisico. Il verde urbano viene inteso come infrastruttura ecologica e sociale, capace di connettere mobilità sostenibile, salute, relazioni di comunità e attrattività urbana.

La quinta dimensione, trasversale alle precedenti, riguarda la **valutazione degli impatti** del progetto, con particolare attenzione al benessere dei cittadini, alla sicurezza, alla sostenibilità della mobilità, alla qualità dello spazio pubblico, all'accessibilità dei servizi, alla riduzione degli sprechi urbani, alla rigenerazione dei luoghi sottoutilizzati, alla gestione dei flussi turistici e alla possibilità di replicare il modello in altri quartieri della città.

Salerno Urban Proximity Lab è quindi una sperimentazione urbana che mette insieme pianificazione, progettazione, dati, comunità, natura, cultura, turismo sostenibile e servizi, con l'obiettivo di rendere Salerno una città più vicina, più sicura, più sana, più attrattiva e più circolare.

### **3. Dati chiave del progetto**

**Titolo sintetico:** Salerno Urban Proximity Lab

**Titolo completo:** Salerno Urban Proximity Lab – Co-designing Safe Mobility, Local Services and Green Corridors for the 15-minutes Circular City

**Programma:** European Urban Initiative – Innovative Actions, EU-IA, FESR 2021–2027

**Call:** 4th Call for Proposals – scadenza 15 giugno 2026

**Ente capofila:** Comune di Salerno, Main Urban Authority

**Budget totale indicativo:** euro 2.500.000, comprensivo del contributo FESR pari all'80%, corrispondente a euro 2.000.000, e del cofinanziamento complessivo del partenariato pari al 20%, corrispondente a euro 500.000

**Durata:** 24 mesi di implementazione

**Tema EU-IA:** Mobilità

**Assi di riferimento del PUMS:** mobilità ciclo-pedonale – metropolitana ciclabile; mobilità dolce – metro pedonale; mobilità dolce – strade scolastiche

**Temi trasversali:** città dei 15 minuti; città circolare; accessibilità pedonale; turismo sostenibile; gestione dei flussi turistici; salute urbana; identità culturale; riduzione degli sprechi urbani; riuso di luoghi sottoutilizzati; benessere di comunità; nature-based solutions; digital twin e governance dei dati.

**Ambiti di intervento:** quartieri e aree urbane da individuare in fase di co-progettazione, sulla base del PUMS, delle analisi territoriali, della distribuzione dei servizi, della domanda di mobilità, della

presenza di scuole, delle criticità di sicurezza, delle opportunità di rigenerazione urbana, della presenza di luoghi sottoutilizzati e della relazione con gli attrattori culturali e turistici della città

#### **4. Struttura del Work Plan**

Il progetto è articolato in cinque Work Package, ciascuno corrispondente a un obiettivo specifico della sperimentazione. Le attività qui descritte hanno carattere indicativo e saranno precisate in fase di co-progettazione con i partner selezionati.

#### **WORK PACKAGE 1 – Mobilità pedonale sicura, spazio pubblico accessibile e percorsi di identità urbana**

**Periodo:** Mesi 1–18

**WP Lead:** organizzazione con competenze in co-progettazione urbana, progettazione dello spazio pubblico, accessibilità universale, mobilità pedonale e processi partecipativi.

##### **Obiettivo**

Il Work Package 1 ha l'obiettivo di analizzare il contesto urbano e co-progettare interventi per migliorare la mobilità pedonale nei quartieri pilota, con particolare attenzione alla sicurezza, all'accessibilità e all'inclusione. Il WP mira a rendere più sicuri, continui e confortevoli gli spostamenti a piedi, assumendo la mobilità pedonale come infrastruttura primaria della città dei 15 minuti.

La progettazione partirà dagli utenti più vulnerabili — bambini, anziani, persone con disabilità, persone con ridotta mobilità, famiglie, persone con passeggini e cittadini che utilizzano quotidianamente lo spazio pubblico — ma terrà conto anche dei city users e dei turisti, in vista della crescente attrattività di Salerno e della necessità di orientare i flussi verso forme di fruizione urbana più sostenibili, distribuite e compatibili con la qualità della vita dei residenti.

##### **Descrizione**

Il WP partirà da un'analisi degli ambiti urbani selezionati, finalizzata a comprendere come le persone si muovono oggi, quali ostacoli incontrano, quali percorsi risultano più critici e quali spazi possono essere trasformati per rendere più sicura e piacevole la mobilità quotidiana. Saranno osservati marciapiedi, attraversamenti, incroci, accessi scolastici, fermate del trasporto pubblico, percorsi verso servizi di prossimità, aree di sosta, micro-spazi urbani sottoutilizzati e connessioni verso luoghi di interesse culturale, turistico e identitario.

Il WP integrerà il tema dell'accessibilità urbana con quello dell'identità culturale della città. Migliorare i percorsi pedonali significa anche rendere più leggibile il rapporto tra quartieri, luoghi della memoria, spazi pubblici, servizi, paesaggio urbano e attrattori culturali. I percorsi di prossimità potranno quindi diventare anche infrastrutture narrative, capaci di rafforzare il senso di appartenenza dei cittadini e di offrire ai visitatori una fruizione più lenta, consapevole e diffusa della città.

Il processo sarà fortemente orientato alla co-progettazione. Cittadini, scuole, famiglie, associazioni, comitati di quartiere, operatori economici, soggetti culturali, operatori turistici e city users saranno coinvolti attraverso laboratori, passeggiate esplorative, mappature partecipate e workshop di quartiere. Il coinvolgimento degli utenti non sarà soltanto consultivo, ma finalizzato alla definizione condivisa delle priorità di intervento e alla ricostruzione di relazioni di comunità intorno agli spazi quotidiani.

La co-progettazione sarà organizzata come un processo strutturato di coinvolgimento progressivo, articolato in momenti di ascolto, mappatura condivisa, definizione delle priorità, prototipazione, sperimentazione e restituzione pubblica dei risultati. Tale processo consentirà di integrare il sapere tecnico dei progettisti con il sapere d'uso degli abitanti, delle scuole, delle famiglie, delle persone con disabilità, degli anziani, degli operatori economici e dei soggetti che quotidianamente presidiano i luoghi. In questo modo, le decisioni sugli interventi non saranno assunte esclusivamente sulla base di analisi tecniche, ma saranno arricchite dalla conoscenza diretta delle comunità locali, dalle loro percezioni di sicurezza, dai bisogni di accessibilità e dalle aspettative di qualità urbana.

Il WP potrà prevedere anche il coinvolgimento di fab lab, maker, università, progettisti, imprese creative e soggetti specializzati in prototipazione urbana, al fine di sperimentare soluzioni leggere, modulari, temporanee o adattive. Queste potranno includere arredi urbani, sedute, segnaletica, dispositivi di rallentamento, elementi di protezione, micro-spazi di sosta, percorsi colorati, attraversamenti migliorati e soluzioni di urbanistica tattica. In chiave circolare, tali interventi potranno privilegiare materiali riusabili, soluzioni reversibili, arredi modulari e dispositivi capaci di ridurre sprechi e consumi di risorse.

#### **Attività chiave**

A1.1 – Analisi urbana e mappatura dell'accessibilità pedonale negli ambiti pilota, con individuazione di barriere, punti critici, attraversamenti insicuri, connessioni strategiche verso scuole, servizi, spazi pubblici, fermate del trasporto pubblico, luoghi culturali e attrattori turistici.

A1.2 – Co-progettazione degli interventi con cittadini, scuole, famiglie, associazioni, comitati di quartiere, operatori economici, soggetti culturali, operatori turistici e city users, anche attraverso laboratori, passeggiate esplorative e strumenti di urbanistica tattica.

A1.3 – Progettazione e sperimentazione di interventi pilota per percorsi pedonali sicuri, accessibili, inclusivi e identitari, con eventuale coinvolgimento di fab lab e soggetti specializzati nella prototipazione di soluzioni leggere, reversibili e orientate alla riduzione degli sprechi.

#### **Output suggeriti (indicativi)**

- Mappatura delle criticità pedonali, dell'accessibilità urbana e delle connessioni verso servizi, scuole, luoghi culturali e attrattori turistici.
- Piano di co-progettazione della mobilità pedonale sicura.
- Laboratori territoriali di co-progettazione con il coinvolgimento degli utenti finali.
- Prototipi e soluzioni di urbanistica tattica per la sicurezza, l'accessibilità pedonale e la valorizzazione dell'identità urbana.
- Interventi pilota per percorsi pedonali sicuri, accessibili, inclusivi e coerenti con il modello della città dei 15 minuti.

### **WORK PACKAGE 2 – Smart mobility, IoT e digital twin per la governance dei flussi urbani e turistici**

**Periodo:** Mesi 6–22

**WP Lead:** organizzazione con competenze in smart city, Internet of Things, sensoristica urbana, digital twin, urban data analytics, piattaforme digitali e governance dei dati per la pubblica amministrazione.

#### **Obiettivo**

Il Work Package 2 ha l'obiettivo di sviluppare un sistema intelligente di monitoraggio e gestione dei flussi urbani, capace di supportare il Comune di Salerno nella pianificazione, regolazione e valutazione della mobilità sostenibile. Il WP intende integrare dati relativi ai flussi pedonali, ciclabili, carrabili, turistici, alla mobilità elettrica leggera, ai mezzi condivisi, alle biciclette, ai monopattini e agli altri dispositivi di micromobilità.

La finalità è costruire una base conoscitiva dinamica, utile sia alla gestione operativa sia alla pianificazione strategica della città dei 15 minuti, anche in relazione alla crescente pressione e distribuzione dei flussi turistici.

#### **Descrizione**

La transizione verso una mobilità sostenibile richiede non solo interventi fisici nello spazio urbano, ma anche strumenti intelligenti per comprendere come la città viene effettivamente utilizzata da residenti, lavoratori, studenti, city users e turisti. Il WP2 intende dotare il progetto di una componente digitale capace di raccogliere, integrare e interpretare dati sui comportamenti di mobilità, sui flussi urbani, sui punti di congestione, sui percorsi più utilizzati, sulle criticità di sicurezza e sull'efficacia degli interventi sperimentali.

Il sistema potrà utilizzare sensori IoT, dispositivi di conteggio, dati provenienti da sistemi esistenti, informazioni relative alla mobilità condivisa, dati su biciclette e monopattini, rilievi digitali, strumenti GIS e modelli di digital twin urbano. Il digital twin potrà rappresentare una versione

digitale e dinamica degli ambiti pilota, utile per simulare scenari, confrontare alternative, monitorare l'evoluzione dei flussi e supportare decisioni pubbliche più rapide e informate.

Particolare attenzione sarà dedicata alla relazione tra mobilità urbana e turismo. In vista di un possibile incremento dei flussi turistici connesso alle politiche di promozione della città, il progetto potrà contribuire a comprendere come i visitatori si muovono nello spazio urbano, quali percorsi utilizzano, quali aree risultano maggiormente sotto pressione e quali alternative sostenibili possono essere promosse. Il monitoraggio potrà supportare una distribuzione più equilibrata dei flussi, favorendo percorsi pedonali e ciclabili verso luoghi meno congestionati, quartieri meno conosciuti, servizi locali e spazi verdi.

La piattaforma dovrà essere progettata secondo principi di interoperabilità, protezione dei dati, trasparenza e utilità pubblica. Una parte delle informazioni potrà essere resa accessibile all'Amministrazione attraverso dashboard dedicate, mentre alcuni dati aggregati potranno essere comunicati ai cittadini e agli operatori locali per aumentare consapevolezza, fiducia e partecipazione.

### **Attività chiave**

A2.1 – Definizione dell'architettura del sistema digitale di monitoraggio, con individuazione delle fonti dati, degli indicatori, degli strumenti tecnologici e delle modalità di integrazione con i sistemi comunali esistenti.

A2.2 – Attivazione di sensori, dispositivi IoT e strumenti di raccolta dati negli ambiti pilota, per il monitoraggio dei flussi pedonali, ciclabili, carrabili, turistici e della mobilità leggera ed elettrica.

A2.3 – Sviluppo di dashboard e digital twin degli ambiti pilota, a supporto della simulazione di scenari, della gestione urbana, della distribuzione dei flussi turistici e della valutazione degli effetti delle sperimentazioni.

### **Output suggeriti (indicativi)**

- Sistema digitale di monitoraggio dei flussi urbani e turistici progettato e attivato.
- Sensori e strumenti IoT installati negli ambiti pilota.
- Digital twin degli ambiti urbani selezionati.
- Dashboard operativa per il Comune di Salerno.
- Report periodici sui flussi pedonali, ciclabili, carrabili, turistici e di micromobilità.

## **WORK PACKAGE 3 – Servizi urbani di prossimità, riuso degli spazi e città circolare**

**Periodo:** Mesi 8–24

**WP Lead:** organizzazione con competenze in pianificazione urbana, service design, user experience urbana, analisi dei servizi, fattibilità economico-finanziaria e attivazione di partenariati locali.

### **Obiettivo**

Il Work Package 3 ha l'obiettivo di progettare il sistema dei servizi urbani necessari per rendere effettivamente funzionante il modello dei quartieri 15 minuti. Il WP mira a individuare, per ciascun ambito pilota, i servizi esistenti, i servizi mancanti, gli spazi disponibili e le condizioni tecniche, economiche e gestionali per attivare nuove funzioni di prossimità.

Il WP integra esplicitamente la prospettiva della città circolare, interpretando gli spazi inutilizzati o sottoutilizzati come risorse da reinserire nel ciclo di vita urbano. Edifici vuoti, locali inattivi, aree residuali, spazi pubblici poco frequentati e luoghi percepiti come marginali possono diventare nuovi presidi di comunità, servizi di quartiere, spazi culturali, punti di accoglienza, coworking, servizi per il turismo sostenibile o luoghi di relazione.

### **Descrizione**

Il WP3 parte dal riconoscimento che un quartiere può essere definito "15 minuti" solo se consente ai cittadini di trovare, entro una distanza percorribile a piedi, una dotazione adeguata di servizi quotidiani e specialistici. Tali servizi non includono soltanto scuole, poste, piccoli presidi sanitari, servizi amministrativi o commercio di base, ma anche spazi di comunità, coworking, luoghi culturali, servizi educativi, presidi sociali, spazi per giovani, anziani e famiglie, servizi di cura, attività associative e luoghi per il lavoro di prossimità.

Il WP prevede una mappatura dei servizi esistenti nei quartieri pilota, integrata con l'analisi dei bisogni dei cittadini e dei city users. Saranno individuati i vuoti funzionali, le carenze di accessibilità, le aree non servite e le opportunità di attivazione di nuovi servizi. Particolare attenzione sarà dedicata agli spazi urbani inutilizzati o sottoutilizzati, sia pubblici sia privati: edifici dismessi, locali inutilizzati, spazi aperti, immobili comunali, luoghi di comunità, spazi scolastici utilizzabili in orari extrascolastici, aree commerciali o produttive non pienamente attive.

In chiave di economia urbana circolare, il progetto mira a ridurre gli sprechi di spazio, energia, tempo e risorse sociali, valorizzando ciò che esiste ma non è pienamente utilizzato. La prossimità diventa così uno strumento per ridurre spostamenti inutili, rendere più efficiente l'uso della città, riattivare luoghi abbandonati o marginali e creare nuove economie locali legate ai servizi, alla cultura, alla cura, al turismo sostenibile e alla comunità.

Il riuso degli spazi e l'attivazione di nuovi servizi di prossimità saranno affrontati attraverso processi di co-decisione e co-progettazione con le comunità locali. I cittadini non saranno considerati soltanto beneficiari finali dei servizi, ma soggetti capaci di contribuire all'individuazione dei bisogni, alla definizione delle priorità, alla costruzione dei modelli d'uso e, ove possibile, alla cura e gestione condivisa degli spazi. Questa impostazione è coerente con il principio di sussidiarietà orizzontale previsto dall'art. 118 della Costituzione italiana, secondo cui Stato, Regioni, Città metropolitane, Province e Comuni favoriscono l'autonoma iniziativa dei cittadini, singoli e associati, per lo svolgimento di attività di interesse generale.

Attraverso strumenti di service design e user experience urbana, il WP3 definirà scenari di attivazione dei servizi, modelli d'uso, percorsi degli utenti, requisiti funzionali, possibili gestori, modalità di accesso, sostenibilità economica e relazioni con la mobilità pedonale e ciclabile. Questa attività potrà coinvolgere imprenditori, imprese locali, soggetti del terzo settore, fondazioni, enti finanziatori, operatori culturali, operatori turistici, cooperative, associazioni e cittadini, al fine di costruire un ecosistema di servizi realmente sostenibile e radicato nei quartieri.

#### **Attività chiave**

A3.1 – Mappatura dei servizi esistenti e mancanti nei quartieri pilota, con riferimento a servizi educativi, sanitari di base, amministrativi, culturali, sociali, commerciali, turistici, sportivi, comunitari e lavorativi.

A3.2 – Individuazione degli spazi pubblici e privati inutilizzati o sottoutilizzati che potrebbero ospitare nuove funzioni urbane, in coerenza con il modello della città dei 15 minuti e della città circolare.

A3.3 – Co-progettazione di scenari di servizio e analisi di fattibilità tecnica, gestionale ed economico-finanziaria, con il coinvolgimento di imprese, terzo settore, soggetti finanziatori, associazioni, operatori culturali, operatori turistici e potenziali gestori.

#### **Output suggeriti (indicativi)**

- Mappa dei servizi esistenti e mancanti nei quartieri 15 minuti.
- Mappa degli spazi pubblici e privati riutilizzabili per nuove funzioni urbane.
- Scenari di service design per servizi di prossimità, comunità e turismo sostenibile.
- Analisi di fattibilità tecnica, gestionale ed economico-finanziaria.
- Piano di attivazione dei servizi urbani di prossimità.
- Modello di riuso circolare dei luoghi sottoutilizzati.

### **WORK PACKAGE 4 – Corridoi verdi, nature-based solutions e benessere urbano**

**Periodo:** Mesi 6–24

**WP Lead:** organizzazione con competenze in pianificazione del verde urbano, landscape design, nature-based solutions, adattamento climatico, biodiversità urbana, co-gestione e co-manutenzione di spazi verdi.

#### **Obiettivo**

Il Work Package 4 ha l'obiettivo di progettare e sperimentare interventi di rigenerazione del verde urbano e nature-based solutions negli ambiti pilota, al fine di migliorare il benessere dei cittadini, la

qualità della vita, il microclima urbano, la biodiversità, la qualità dell'aria e l'attrattività degli spazi pubblici.

Il WP considera il verde urbano non come elemento decorativo, ma come infrastruttura essenziale della città dei 15 minuti e della città circolare: una rete di spazi verdi, micro-spazi, corridoi ecologici e soluzioni naturali capace di accompagnare la mobilità pedonale e ciclabile, rendere più confortevoli i percorsi, ridurre gli sprechi ambientali e migliorare la salute urbana.

### **Descrizione**

La mobilità sostenibile è strettamente legata alla qualità ambientale degli spazi attraversati. Le persone sono più propense a camminare, sostare, usare la bicicletta e vivere lo spazio pubblico quando i percorsi sono ombreggiati, sicuri, freschi, piacevoli, verdi e dotati di luoghi di pausa. Per questo, il progetto integra la rigenerazione del verde urbano con la mobilità di prossimità.

Il WP4 prevede l'individuazione di opportunità per creare corridoi verdi, micro-spazi verdi, infrastrutture verdi, aree ombreggiate, giardini di quartiere, sistemi di drenaggio sostenibile, pareti o superfici verdi, alberature, dispositivi vegetali e interventi di rinaturalizzazione puntuale. Tali interventi saranno pensati come nature-based solutions, cioè soluzioni basate sulla natura capaci di rispondere contemporaneamente a più sfide urbane: calore, inquinamento, polveri sottili, rumore, impermeabilizzazione del suolo, perdita di biodiversità, scarsa qualità dello spazio pubblico e ridotto benessere dei cittadini.

In chiave di città circolare, il verde urbano consente di rigenerare spazi residuali, margini stradali, aree sottoutilizzate e luoghi oggi privi di qualità, trasformandoli in infrastrutture vive al servizio della salute, della socialità e della resilienza climatica. I corridoi verdi potranno inoltre contribuire alla costruzione di percorsi urbani più attrattivi anche per i visitatori, favorendo una fruizione turistica lenta, diffusa e integrata con l'identità paesaggistica e culturale della città.

Il WP integrerà progettazione tecnica e co-progettazione con la comunità. I cittadini, le scuole, le associazioni, i comitati di quartiere, gli operatori locali e i soggetti del terzo settore potranno essere coinvolti nella definizione, cura e manutenzione condivisa degli spazi verdi. L'obiettivo è costruire non solo nuovi spazi o dispositivi verdi, ma anche modelli di co-gestione e co-manutenzione che aumentino il senso di appartenenza e la sostenibilità degli interventi nel tempo.

### **Attività chiave**

A4.1 – Analisi del verde urbano esistente e mappatura delle opportunità per corridoi verdi, micro-spazi verdi, infrastrutture verdi e nature-based solutions negli ambiti pilota.

A4.2 – Co-progettazione e realizzazione di interventi verdi pilota lungo percorsi pedonali, connessioni ciclabili, spazi scolastici, aree di sosta, luoghi di prossimità e percorsi di fruizione culturale e turistica.

A4.3 – Definizione di modelli di co-gestione e co-manutenzione delle aree verdi e valutazione dei benefici ambientali, sociali, turistici e di benessere generati dagli interventi.

### **Output suggeriti (indicativi)**

- Mappa delle opportunità verdi e delle criticità ambientali negli ambiti pilota.
- Piano delle nature-based solutions per i quartieri 15 minuti.
- Interventi pilota di verde urbano, micro-verde e corridoi verdi.
- Modello di co-gestione e co-manutenzione degli spazi verdi.
- Indicatori dei benefici ecosistemici, sociali e di benessere prodotti dagli interventi.

## **WORK PACKAGE 5 – Valutazione degli impatti, apprendimento urbano e modello replicabile**

**Periodo:** Mesi 1–24

**WP Lead:** partner universitario e/o scientifico, con competenze in ricerca applicata, valutazione di impatto, indicatori urbani, mobilità sostenibile, benessere, sicurezza urbana e politiche pubbliche.

### **Obiettivo**

Il Work Package 5 ha l'obiettivo di valutare gli impatti complessivi del progetto sulla mobilità, sulla sicurezza, sul benessere dei cittadini, sulla sostenibilità ambientale, sull'accessibilità dei servizi, sulla qualità dello spazio pubblico, sulla riduzione degli sprechi urbani, sulla rigenerazione dei

luoghi sottoutilizzati, sulla gestione dei flussi turistici e sulla capacità della città di generare relazioni di comunità.

Il WP assicura che le sperimentazioni realizzate non siano solo descritte, ma misurate, comprese, adattate e rese replicabili. La valutazione sarà trasversale a tutti i Work Package e accompagnerà l'intero ciclo di vita del progetto, dalla definizione della baseline iniziale fino alla valutazione finale.

### **Descrizione**

Per essere coerente con l'approccio della European Urban Initiative, il progetto deve dimostrare non soltanto di proporre soluzioni innovative, ma anche di produrre risultati osservabili, misurabili e trasferibili. Per questo motivo, la valutazione degli impatti rappresenta una componente centrale del progetto.

Il WP5 costruirà un sistema di indicatori capace di misurare il cambiamento generato dalle azioni progettuali. Gli indicatori potranno riguardare la riduzione del traffico veicolare nelle aree pilota, l'aumento degli spostamenti pedonali e ciclabili, la sicurezza degli attraversamenti, la percezione di sicurezza da parte dei cittadini, l'accessibilità ai servizi, la qualità dello spazio pubblico, il comfort ambientale, il benessere percepito, l'utilizzo degli spazi verdi, la riduzione delle criticità legate alla mobilità scolastica, la distribuzione dei flussi turistici, la riattivazione di luoghi sottoutilizzati e il grado di partecipazione della comunità.

La valutazione integrerà metodi quantitativi e qualitativi. I dati provenienti dal WP2 saranno utilizzati per monitorare i flussi e gli effetti sulla mobilità. Le attività partecipative e progettuali degli altri WP forniranno informazioni sui bisogni, sulle percezioni e sulla soddisfazione degli utenti. Saranno inoltre utilizzati questionari, interviste, osservazioni, indicatori ambientali e strumenti di valutazione del benessere urbano.

Il WP5 produrrà anche conoscenza utile per l'Amministrazione comunale. I risultati della valutazione serviranno a orientare le decisioni future, migliorare l'attuazione del PUMS, identificare le soluzioni più efficaci e costruire un modello replicabile in altri quartieri di Salerno. Il modello potrà essere trasferito ad altre città medie europee che affrontano sfide simili in termini di mobilità sostenibile, turismo urbano, prossimità dei servizi, economia circolare, qualità dello spazio pubblico e benessere comunitario.

### **Attività chiave**

A5.1 – Definizione della baseline urbana, del quadro logico di progetto e del sistema di indicatori relativi a mobilità sostenibile, sicurezza, accessibilità, benessere, qualità dello spazio pubblico, verde urbano, servizi di prossimità, turismo sostenibile e città circolare.

A5.2 – Raccolta e analisi dei dati iniziali, intermedi e finali, attraverso strumenti digitali, analisi territoriali, questionari, interviste, osservazioni e dati amministrativi.

A5.3 – Elaborazione del report finale di valutazione, del modello replicabile Salerno Urban Proximity Lab e di raccomandazioni operative per l'integrazione del modello nei futuri strumenti di pianificazione urbana, mobilità sostenibile, turismo urbano e rigenerazione circolare del Comune di Salerno.

### **Output suggeriti (indicativi)**

- Baseline urbana e quadro degli indicatori di impatto.
- Report intermedi di valutazione.
- Report finale sugli impatti del progetto.
- Modello Salerno Urban Proximity Lab replicabile in altri quartieri.
- Raccomandazioni operative per l'attuazione del PUMS, delle politiche di mobilità sostenibile, del turismo urbano e della città circolare.

Policy brief per la disseminazione europea dei risultati.

## **5. Il partenariato previsto**

Il Comune di Salerno è la Main Urban Authority e il soggetto capofila del progetto. Il partenariato sarà definito attraverso la procedura di manifestazione di interesse e dovrà includere soggetti capaci

di contribuire in modo integrato alla co-progettazione, realizzazione, gestione, monitoraggio e valutazione delle attività.

Il partenariato previsto si articolerà intorno ai seguenti profili.

#### **Profilo A – Partner universitario e/o scientifico**

Istituzioni universitarie o centri di ricerca con comprovata attività nel campo della pianificazione urbana, della mobilità urbana sostenibile, della città dei 15 minuti, della città circolare, della valutazione degli impatti, del turismo urbano sostenibile e delle politiche urbane innovative. Il partner guiderà le attività di ricerca applicata e valutazione, contribuendo alla verifica degli effetti del progetto sulla qualità della vita dei cittadini, sulla riduzione del traffico, delle emissioni di CO<sub>2</sub>, dell'inquinamento acustico, delle criticità di accessibilità, delle condizioni di insicurezza urbana e degli sprechi legati a spazi e risorse sottoutilizzate. Sono richieste competenze in ricerca applicata, pianificazione urbana, costruzione di baseline e indicatori, sistemi di monitoraggio, valutazione degli impatti e valorizzazione scientifica dei risultati a livello europeo.

#### **Profilo B – Tecnologia digitale e governance dei dati**

Organizzazioni con competenze nello sviluppo di soluzioni digitali per la pubblica amministrazione, smart city, sensoristica urbana, Internet of Things, urban data analytics, digital twin e piattaforme di monitoraggio. Il partner contribuirà alla progettazione e realizzazione degli strumenti digitali a supporto della governance urbana, con particolare riferimento al monitoraggio dei flussi pedonali, ciclabili, carrabili, turistici e della mobilità leggera ed elettrica. Sono richieste esperienze nello sviluppo di infrastrutture digitali, sistemi di data governance, piattaforme e dashboard per enti pubblici e cittadini, nonché capacità di gestione di dati aperti, interoperabilità, sicurezza, protezione della privacy e traduzione dei dati in strumenti operativi per la pianificazione e la comunicazione pubblica.

#### **Profilo C – Governance partecipativa, co-progettazione urbana e attivazione comunitaria**

Organizzazioni con esperienza nella governance partecipativa, nel coinvolgimento delle comunità locali, nella co-progettazione di spazi pubblici e servizi urbani, nell'innovazione sociale, nell'attivazione territoriale, nella rigenerazione culturale e nella costruzione di comunità. Il partner contribuirà alla co-progettazione degli interventi di mobilità pedonale sicura, alla progettazione dei servizi di prossimità, all'attivazione dei quartieri 15 minuti, al riuso dei luoghi sottoutilizzati e al coinvolgimento degli utenti finali. Sono richieste competenze nella facilitazione di processi multi-attore, nell'organizzazione di laboratori di quartiere, passeggiate esplorative, mappature partecipate e percorsi di co-design con cittadini, scuole, famiglie, imprese, associazioni, operatori culturali, operatori turistici, comitati e soggetti del terzo settore.

#### **Profilo D – Verde urbano, nature-based solutions e rigenerazione ecologica**

Organizzazioni con competenze nella pianificazione del verde urbano, nella progettazione paesaggistica, nelle nature-based solutions, nell'adattamento climatico, nella biodiversità urbana e nei modelli di co-gestione e co-manutenzione degli spazi verdi. Il partner contribuirà alla progettazione e sperimentazione di corridoi verdi, micro-spazi verdi, infrastrutture verdi e soluzioni basate sulla natura negli ambiti pilota, in coerenza con gli obiettivi di mobilità sostenibile, qualità dello spazio pubblico, salute urbana, turismo lento, identità paesaggistica e benessere dei cittadini. Sono richieste competenze nella progettazione di interventi verdi integrati con percorsi pedonali, connessioni ciclabili, spazi scolastici, aree di sosta, luoghi di prossimità e itinerari culturali e turistici, nonché capacità di valutare i benefici ambientali, sociali, paesaggistici e di benessere generati dalla rigenerazione ecologica urbana.

#### **Profilo E – Altro**

Soggetti con profili diversi da quelli sopra indicati, purché dotati di competenze, esperienze e capacità operative coerenti con gli obiettivi del progetto.

## **6. Risultati attesi**

Il progetto Salerno Urban Proximity Lab mira a produrre risultati concreti, misurabili e percepibili nella vita quotidiana dei cittadini.

Tra i principali risultati attesi vi sono il miglioramento della sicurezza pedonale negli ambiti pilota; l'aumento della qualità e continuità dei percorsi a piedi; la riduzione delle criticità negli spostamenti casa-scuola; una maggiore accessibilità ai servizi di prossimità; la creazione di strumenti digitali per monitorare e gestire i flussi urbani e turistici; l'attivazione di servizi mancanti nei quartieri 15 minuti; la valorizzazione di spazi pubblici e privati sottoutilizzati; la riduzione degli sprechi urbani intesi come mancato utilizzo di luoghi, risorse e relazioni; la realizzazione di interventi di verde urbano e nature-based solutions; il miglioramento del microclima e del comfort urbano; l'aumento della consapevolezza dei cittadini sui benefici della mobilità sostenibile; il rafforzamento dell'identità culturale dei quartieri; la costruzione di nuove relazioni di comunità; la definizione di un modello replicabile per altri quartieri della città.

Tra i risultati attesi rientra anche il rafforzamento della capacità civica della comunità salernitana, attraverso processi decisionali più aperti, forme di co-progettazione strutturata e pratiche di cura condivisa degli spazi pubblici, dei luoghi di prossimità, del verde urbano e del patrimonio culturale diffuso.

Il progetto intende inoltre rafforzare la capacità del Comune di Salerno di attuare il PUMS attraverso azioni sperimentali, dati, partecipazione e valutazione degli impatti, integrando mobilità sostenibile, città circolare, turismo urbano, salute e benessere collettivo.

## **7. Valore innovativo e trasferibilità**

Il valore innovativo di Salerno Urban Proximity Lab risiede nell'integrazione tra mobilità, servizi, dati, verde urbano, turismo sostenibile, identità culturale, città circolare e benessere. Il progetto non affronta la mobilità come settore isolato, ma come infrastruttura relazionale e spaziale della città di prossimità.

L'innovazione è urbana, perché sperimenta il modello della città dei 15 minuti in un contesto mediterraneo complesso, caratterizzato da una forte relazione tra quartieri, centro urbano, spazi pubblici, paesaggio, costa, attrattori culturali e flussi turistici.

L'innovazione è circolare, perché interpreta la città come sistema vivente nel quale ridurre sprechi di spazio, tempo, energia e risorse, riattivando luoghi sottoutilizzati, spazi residuali e funzioni urbane mancanti. La città circolare diventa così una strategia concreta per trasformare ciò che è marginale, inattivo o percepito come "scarto" in nuova prossimità, valore sociale e qualità urbana.

L'innovazione è tecnologica, perché utilizza sensori, IoT, digital twin e dati urbani per migliorare la governance dei flussi, inclusi quelli turistici, e supportare decisioni pubbliche più informate.

L'innovazione è sociale, perché coinvolge cittadini, scuole, famiglie, associazioni, imprese, operatori turistici, operatori culturali e terzo settore nella co-progettazione dei servizi e degli spazi, rafforzando la capacità della città di fare comunità e generare relazioni.

L'innovazione è anche civica e costituzionale, perché il progetto interpreta la partecipazione non come semplice consultazione, ma come contributo attivo dei cittadini alla cura della città e dei suoi beni comuni. In questa prospettiva, il coinvolgimento delle comunità locali si collega sia al principio di sussidiarietà orizzontale dell'art. 118 della Costituzione, sia all'art. 9, che affida alla Repubblica la promozione della cultura, la tutela del paesaggio, del patrimonio storico e artistico, dell'ambiente, della biodiversità e degli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni. La rigenerazione degli spazi di prossimità, dei percorsi identitari, dei luoghi sottoutilizzati e delle infrastrutture verdi diventa quindi un modo concreto per rendere i cittadini parte attiva nella cura del patrimonio culturale, ambientale e sociale della città.

L'innovazione è ambientale, perché integra nature-based solutions e infrastrutture verdi nella progettazione della mobilità quotidiana, contribuendo al miglioramento del microclima, della biodiversità urbana, della qualità dell'aria e del benessere psico-fisico.

L'innovazione è culturale, perché considera i percorsi di prossimità, gli spazi pubblici e i servizi di quartiere come strumenti per rigenerare l'identità urbana, rendere più leggibile il patrimonio materiale e immateriale della città e costruire una fruizione più lenta, diffusa e consapevole da parte di residenti e visitatori.

L'innovazione è istituzionale, perché consente al Comune di Salerno di sperimentare un modello di governance urbana integrata, capace di rafforzare l'attuazione del PUMS e di produrre apprendimento amministrativo.

Il modello sarà trasferibile ad altri quartieri della città e ad altre città medie italiane ed europee che affrontano sfide simili in termini di traffico urbano, accessibilità di prossimità, sicurezza pedonale, qualità dello spazio pubblico, transizione turistica, economia circolare urbana, rigenerazione culturale e benessere dei cittadini.