

Avviso pubblico per la formulazione di manifestazioni di interesse volte alla elaborazione condivisa di un progetto da presentare al II bando europeo dell'iniziativa Urban Innovative Actions (UIA) sulla linea "Urban Mobility" e costituzione di PARTNERSHIP ai sensi dell'art. 8 del FESR regolamento UE n. 1301/2013

Premessa

Il Comune di Napoli intende presentare un progetto nell'ambito della seconda *call*, con scadenza 14 aprile 2017, del Programma europeo *Urban Innovative Actions (UIA)*, creato dalla Commissione europea espressamente per finanziare idee totalmente nuove e organiche atte a sperimentare nuove soluzioni che affrontino le sfide connesse alla complessità delle realtà urbane e sociali. I progetti dovranno essere innovativi, di buona qualità, concepiti e realizzati con il coinvolgimento dei soggetti interessati, orientati a risultati misurabili e trasferibili.

Il Comune di Napoli intende presentare una proposta progettuale sulla linea "*Urban Mobility*" volta a razionalizzare la distribuzione urbana delle merci con un approccio dinamico in cui gli operatori e i rappresentanti del territorio (amministrazione, commercio, cittadini) siano incentivati a partecipare a un sistema virtuoso di mobilità "collaborativa" che renda economicamente vantaggioso l'accreditamento e l'utilizzo di strutture e servizi comuni.

Considerata la natura del bando e l'opportunità in esso prevista di procedere con una co-progettazione dell'iniziativa da candidare, che coinvolga partner e *stakeholder*, si reputa strategico promuovere il presente avviso al fine di individuare i partner tecnici progettuali, che parteciperanno alla fase preparatoria della proposta, nonché, in caso di valutazione positiva del progetto da parte della Commissione europea, alla realizzazione delle attività.

La partecipazione alla fase di co-progettazione, articolata in almeno 4 incontri, non prevede alcun compenso né rimborso per i soggetti aderenti. In caso di approvazione del progetto, i partner disporranno di un budget per la realizzazione delle attività, tenuto conto che il finanziamento da richiedere all'UE non potrà superare i 5 milioni di euro.

1. Idea progettuale

Il trasporto merci nell'area metropolitana di Napoli rappresenta circa il 20% di utilizzo della rete stradale urbana (in termini di auto equivalenti), il 50% della produzione di polveri sottili, il 20% della produzione di emissioni di CO₂.

A partire da tali presupposti sono in atto una serie di azioni volte a ottimizzare la *city logistic*, finalizzate all'implementazione di una piattaforma tecnologica che consenta: il tracciamento e la localizzazione delle merci; il controllo satellitare dei veicoli; la diffusione di informazioni in tempo reale sullo stato degli stalli dedicati alle operazioni di carico/scarico delle merci; la pianificazione dei tragitti. A integrazione di tale linea di intervento il Comune intende realizzare una serie di *transit point* che saranno

posizionati a margine della ZTL in cui si sviluppa la consegna delle merci urbane e che andranno a rappresentare l'*end-point* delle filiere che utilizzano veicoli commerciali di grandi dimensioni. All'interno del centro di distribuzione è previsto il deposito di mezzi elettrici per la distribuzione dell'ultimo miglio. A tale scopo verranno predisposte delle stazioni di rifornimento interne al centro, da ritenersi incentivanti all'adesione al progetto da parte delle filiere commerciali interessate. Tra gli obiettivi del progetto vi è un modello di economia circolare basata sulla prevenzione, il riuso e il riciclo dei rifiuti in una logica di partnership pubblico-privato. In tal senso si intende anche diminuire la produzione locale dei rifiuti attraverso lo sviluppo di un mercato di prodotti riciclati.

L'idea progetto e le caratteristiche nell'ambito delle azioni pianificate e attivate dal Comune di Napoli sono descritti in dettaglio all'interno dell'**Allegato A** del presente avviso.

2. Oggetto dell'avviso

Oggetto del presente avviso è l'individuazione di partner tecnici che per competenze, *mission* e esperienza comprovata possano concorrere alla progettazione condivisa, partendo dall'idea progettuale allegata al presente avviso (**Allegato A**), di una proposta che risulti adeguata alle esigenze della seconda *call* UIA in termini di:

- innovazione tecnologica e applicazione della stessa agli ambiti progettuali proposti;
- pianificazione e progettazione dei processi, degli interventi, delle soluzioni tecniche adottate;
- elaborazione di un modello di *business* che renda sostenibile l'iniziativa.

3. Finalità

Il presente bando ha come finalità:

- la costituzione di una *partnership* il più possibile ampia e variegata per la realizzazione, mediante incontri di co-progettazione, di una proposta innovativa all'interno del bando europeo *Urban Innovative Actions* (UIA) con scadenza il 14 aprile 2017;
- la raccolta di proposte che vadano a migliorare o ampliare l'idea progettuale allegata al presente avviso (**Allegato A**).

4. Obiettivi

Il presente bando ha come obiettivo l'individuazione di più *partner* per lo sviluppo di attività di co-progettazione, realizzazione e gestione di interventi e azioni innovative rivolte a:

- ottimizzare la *city logistic* e regolamentare le consegne all'interno dell'area urbana, anche attraverso la sperimentazione di processi innovativi di economia circolare e riutilizzo delle merci;
- procedere alla integrazione del processo di pianificazione, ottimizzazione e gestione del servizio di *city logistics* sulla base di parametri ingegneristici (per esempio in termini di sostenibilità, sicurezza, mobilità razionale ed esigenze delle città d'arte), armonizzandoli con le esigenze economiche degli operatori e degli utenti in modo da ottenere un modello di servizio sostenibile, in un'ottica di crescita socio-economica e di rafforzamento del processo di sviluppo locale.

5. Ambiti di intervento

Le manifestazioni di interesse dovranno riguardare i seguenti ambiti di intervento:

- supporto al coordinamento delle attività progettuali;
- progettazione del nuovo ciclo logistico e del relativo modello di business all'interno del quale si inseriscano i *transit point* per il cambio di modalità; Si tratta di depositi o aree, già attualmente destinate a questo fine oppure inutilizzate, situati in zone prossime all'area di consegna e a una distanza compatibile con l'efficienza di mezzi elettrici; al suo interno l'operatore gestore dell'infrastruttura metterà a disposizione (mediante prenotazione) i mezzi elettrici per la distribuzione delle merci e delle stazioni di rifornimento, da ritenersi incentivanti all'adesione al progetto da parte delle filiere commerciali interessate;
- sviluppo di una specifica applicazione informatica, da integrare nella piattaforma di servizi descritta all'interno dell'**Allegato A**, che consenta la gestione delle informazioni quali ad esempio: prenotazione, stato delle operazioni, anomalie, monitoraggio dei veicoli e impatto energetico;
- recupero imballaggi, recupero/riutilizzo dei materiali (per esempio imballaggi da riconvertire in arredi urbani o in attrezzature ludiche destinati alla rigenerazione di aree abbandonate; materiali da destinare a processi virtuosi di re-distribuzione).

6. Attività

Saranno selezionati soggetti, singoli o in raggruppamento, per la co-progettazione tecnica dell'idea progettuale di cui all'**Allegato A**. I soggetti selezionati saranno attivati in relazione a:

- supporto al coordinamento, alla gestione tecnica e finanziaria del progetto, alla attività di comunicazione delle attività progettuali;
- realizzazione centri di raccolta e distribuzione delle merci nel tessuto urbano; all'interno del centro di distribuzione è previsto il deposito di mezzi elettrici per la distribuzione dell'ultimo miglio; a tale scopo verranno predisposte delle stazioni di rifornimento interne al centro, da ritenersi incentivanti all'adesione al progetto da parte delle filiere commerciali interessate; i siti coinvolti nel progetto, anche se con condizioni, grandezze, potenzialità diverse, possono quindi contribuire per creare uno schema adattabile a diverse strategie e soluzioni di distribuzione; i veicoli elettrici verranno quindi testati in termini di prestazioni nella distribuzione urbana; In particolare, con la distribuzione di piccoli veicoli elettrici si intende rendere possibile una drastica diminuzione delle emissioni di gas serra e di particolato e parallelamente un'azione di impatto sulla sicurezza stradale e la congestione del traffico;
- sviluppo di una applicazione informatica che implementerà un sistema per la gestione dei servizi offerti dal centro logistico; con tale supporto sarà possibile per gli operatori poter prenotare i veicoli a basso impatto presenti all'interno del centro e gli stalli di interesse per il carico/scarico all'interno della ZTL merci; i veicoli utilizzati per la distribuzione saranno poi soggetti a monitoraggio al fine di consentire una misurabilità degli impatti indotti dall'intervento, sia in termini di riduzione delle emissioni di inquinanti, sia in termini di riduzione del livello di congestione del traffico; in tal senso

verranno elaborate velocità e tempi medi di percorrenza sui tragitti percorsi in modo tale da analizzare i livelli di saturazione degli assi viari utilizzati;

- processo di recupero imballaggi; tale processo presuppone lo studio delle condizioni normative, dei meccanismi di ingaggio tra gli operatori della filiera e la creazione di un modello di business che consenta la sostenibilità delle attività di recupero e riutilizzo degli imballaggi.

I percorsi di co-progettazione saranno articolati come segue:

- 1) valutazione della fattibilità preliminare al fine di evidenziare, sulla base di un'analisi delle problematiche e delle potenzialità del territorio, le progettualità attivabili, le risorse umane e tecniche disponibili, le innovazioni da introdurre, le implementazioni da produrre e i percorsi da attivare rispetto all'idea progettuale iniziale al fine di rafforzare processi innovativi di rigenerazione urbana;
- 2) costituzione di gruppi misti pubblico privato per lo sviluppo degli ambiti di cui ai precedenti punti;
- 3) elaborazione della progettazione esecutiva, che dovrà costituire la sintesi condivisa del percorso di co-progettazione dei gruppi e dovrà essere avallata dalla *partnership* a conferma dell'interesse a sostenere il progetto;
- 4) restituzione e verifica partecipata del progetto alla presenza anche degli ulteriori *stakeholder*.

Le attività di cui ai punti da 1) a 4) saranno sviluppate in almeno 4 incontri secondo il seguente programma:

- a) presentazione dell'idea progettuale;
- b) confronto partecipato con *partner* di progetto e *stakeholder* territoriali;
- c) costituzione di gruppi di lavoro per l'avvio dei lavori di co-progettazione;
- d) co-progettazione
- e) verifica e sintesi progettuale tra i risultati dei gruppi di lavoro; validazione dei *partner* di progetto;
- f) restituzione partecipata del progetto alla presenza anche degli ulteriori *stakeholder*.

La partecipazione alle attività di co-progettazione ai fini della presentazione del progetto UIA non prevede nella fase di redazione del progetto condiviso alcun compenso economico.

7. Soggetti ammessi alla presentazione delle proposte progettuali – requisiti di partecipazione

Possono partecipare al presente avviso solo soggetti **dotati di personalità giuridica** - da soli o in raggruppamento - come: entità, agenzie, organizzazioni, partner del settore privato e associazioni, dotati dei seguenti requisiti:

- requisiti di carattere generale a contrarre con la Pubblica amministrazione, comprovati a mezzo di autodichiarazione;

- requisiti di capacità tecnica, dimostrati dal curriculum aziendale e/o dalla esperienza almeno biennale nella progettazione e realizzazione di azioni innovative in uno o più ambiti descritti agli articoli 5 e 6;
- requisiti di capacità economica, comprovanti a mezzo di autodichiarazione l'idoneità sul piano economico e finanziario, la solidità del richiedente e la capacità di assumersi gli obblighi derivanti dal progetto, soprattutto nel caso di una sua approvazione e conseguente realizzazione.

In particolare, in relazione alle attività previste, sono da ritenersi idonei e pertanto invitati all'adesione:

- enti in grado di supportare il *project management*;
- centri di ricerca nel settore dei trasporti e della logistica;
- operatori di logistica;
- soggetti che operano nel settore del recupero/riutilizzo dei materiali.

Le società di consulenza, il cui oggetto sociale principale sia lo sviluppo e gestione di progetti europei, non sono ammesse a partecipare al presente avviso.

Costituirà titolo preferenziale la candidatura di soggetti, singoli o in raggruppamento, che siano in grado di fornire supporto per più ambiti di intervento di cui all'articolo 5 del presente avviso.

8. Modalità di redazione delle manifestazioni di interesse

Le proposte devono essere redatte, a pena di esclusione, secondo lo schema contenuto nell'**Allegato B** del presente avviso pubblico, sottoscritte dal legale rappresentante del soggetto proponente ovvero, in caso di più soggetti, di quello individuato come capogruppo, e accompagnate dalla fotocopia di un documento di identità in corso di validità del sottoscrittore.

Alle proposte va allegato il/i curriculum /a del/i referente/i che parteciperà/anno alla prima fase della co-progettazione. Potrà essere allegata documentazione integrativa.

Le proposte presentate costituiranno la base per la successiva co-progettazione. Pertanto, dovranno contenere una descrizione sintetica della proposta di sviluppo dell'idea progetto che si intende portare avanti in co-progettazione con specifico riferimento ai punti di cui all'articolo 5 del presente avviso.

9. Valutazione delle candidature idee progettuali

Le candidature saranno valutate, ai fini dell'ammissione alla co-progettazione, in base ai seguenti criteri:

- capacità tecnica ed esperienza comprovata nell'ambito della proposta;
- capacità economica;
- qualità, innovatività, trasferibilità dell'idea progettuale proposta;

Le manifestazioni di interesse saranno sottoposte a istruttoria da parte del Servizio *Sistema delle infrastrutture di trasporto, delle opere pubbliche a rete e dei parcheggi*, tramite una Commissione di esperti appositamente individuati all'interno del Comune di Napoli con disposizione dirigenziale. La

Commissione svolgerà le relative valutazioni sulla base dei parametri sopra indicati, procedendo a elaborare eventuali sotto-criteri di apprezzabilità delle idee progettuali pervenute.

La costituzione di una lista delle candidature di cui al presente avviso non intende porre in essere alcuna procedura concorsuale e non prevede graduatorie, attribuzione di punteggi e/o altre classificazioni di merito. L'inserimento nella lista non comporta, altresì, diritto alcuno di ottenere un incarico professionale. La lista avrà validità dalla data di pubblicazione, con atto dirigenziale.

10. Termini e modalità di presentazione delle manifestazioni di interesse

Le proposte devono pervenire **tassativamente entro le ore 12.00 del giorno 28 febbraio 2017** esclusivamente per posta elettronica certificata in formato pdf al seguente indirizzo protocollo@pec.comune.napoli.it recante nell'oggetto la dicitura **"Manifestazione di interesse per co-progettazione bando U.I.A."**.

11. Privacy

I dati personali dei quali il Comune di Napoli verrà in possesso a seguito della presente procedura saranno trattati nel rispetto del D. Lgs. 196/2003. Secondo la normativa indicata, tale trattamento sarà improntato ai principi di correttezza, liceità e trasparenza e di tutela della riservatezza e dei diritti dei soggetti proponenti.

12. Informazioni

Per informazioni o chiarimenti inerenti il presente avviso si prega di rivolgersi esclusivamente per email ai seguenti indirizzi di posta elettronica:

paola.cardone@comune.napoli.it

ignazio.leone@comune.napoli.it

Allegati all'avviso pubblico

Allegato A: Idea progettuale

Allegato B: Modulo presentazione proposta progettuale

Allegato A

PREMESSA

L'area metropolitana di Napoli convoglia nei due principali terminal della città (porto e aeroporto) un traffico merci di circa 14.3 milioni di tonnellate/anno (13.5 milioni ton/anno passano per il porto, 7.800 ton/anno per l'aeroporto). Attualmente circa 37.500 attività commerciali sono presenti nell'area metropolitana, 16.000 delle quali localizzate nell'area urbana, determinando un traffico merci che stima circa 27.000 consegne/giorno. Il trasporto merci rappresenta circa il 20% di utilizzo della rete stradale urbana (in termini di auto equivalenti), il 50% della produzione di polveri sottili, il 20% della produzione di emissioni di CO2.

A partire da tali presupposti sono in atto una serie di azioni volte ad ottimizzare la city logistic e regolamentare le consegne all'interno dell'area urbana. La proposta progettuale che si intende presentare è da ritenersi complementare ad una serie di interventi già inquadrati all'interno del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), approvato in giunta Comunale il 30 maggio 2016 con D.G n. 434, reperibile alla pagina destinata al PUMS all'interno del sito internet del Comune di Napoli. In particolare il PUMS propone:

- **Interventi di sistema**

Realizzazione del collegamento Napoli-Traccia, il binario di raccordo del porto con la rete ferroviaria, fondamentale per sviluppare la rete di servizi intermodali lungo il Corridoio Scandinavo – Mediterraneo della rete TEN-T, che sarà la base per migliorare la competitività del porto di Napoli.

- **Interventi in area urbana – ZTL merci**

Creare una zona traffico limitato per la distribuzione delle merci in ambito urbano al fine di regolamentare e razionalizzare la distribuzione di ultimo miglio secondo criteri di sostenibilità ambientali e di livello di servizio delle infrastrutture.

Fig. 4: Logistic platform of Campania Region (ports, airports and terminals)

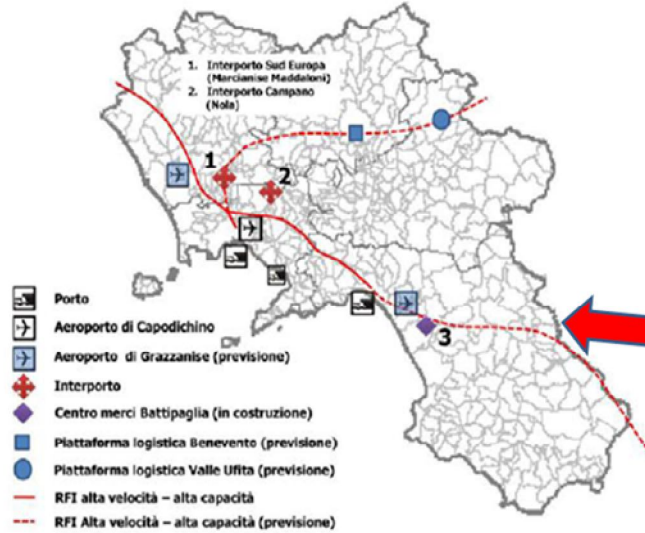
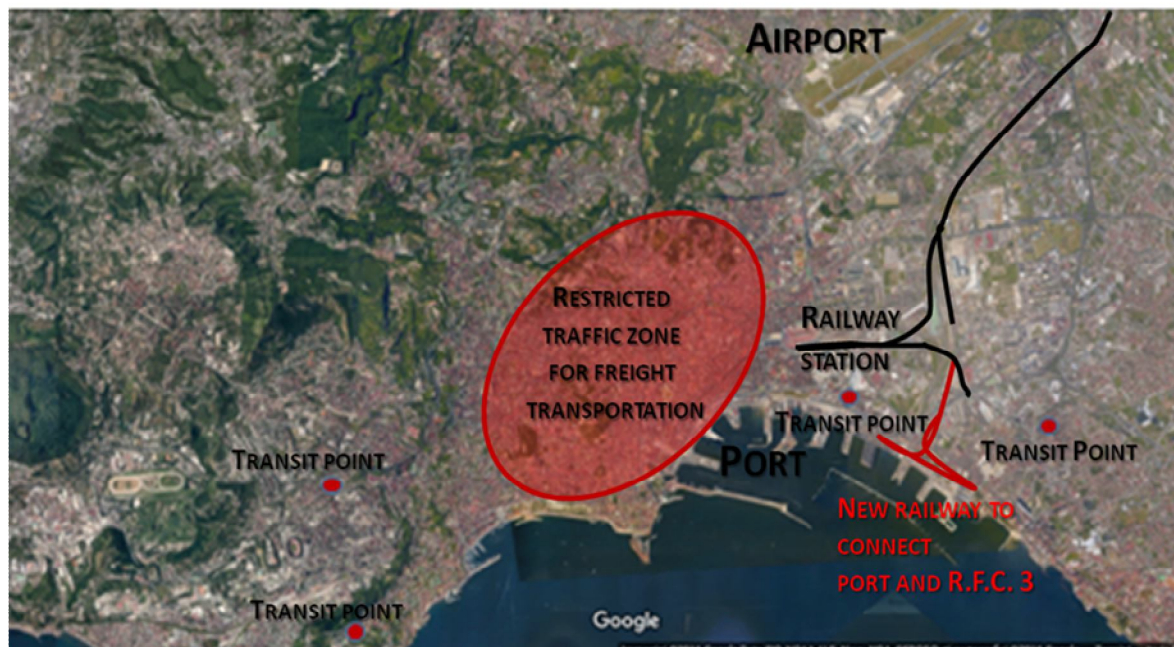


Fig. 3: main Italian ports and terminals



Le azioni già avviate dal Comune di Napoli: il progetto Nausica

L'idea di base è quella di realizzare un approccio open-collaborativo e dinamico in cui incentivare gli operatori ed i rappresentanti del territorio (amministrazione, commercio, cittadini) a partecipare ad un sistema virtuoso di mobilità "collaborativa" che renda economicamente vantaggioso l'accREDITAMENTO e l'utilizzo di strutture e servizi comuni. Ciò al fine di razionalizzare la distribuzione urbana delle merci e fornire servizi avanzati che agevolino e semplifichino la logistica urbana.

L'insieme delle soluzioni tecnologiche e delle metodologie che si intende impiegare faranno capo a un'architettura ICT (*Information Communication Technology*) che, attraverso l'uso di una piattaforma distribuita, consentirà l'erogazione di un'ampia gamma di servizi integrati e applicazioni verticali per i vari utenti, fruibili in modalità multicanale.

Obiettivo principale del progetto è rappresentato dall'integrazione del processo di pianificazione, ottimizzazione e gestione del servizio di city logistics sulla base di parametri ingegneristici (per esempio in termini di sostenibilità, sicurezza, mobilità razionale ed esigenze delle città d'arte), armonizzandoli con le esigenze economiche degli operatori e degli utenti in modo da ottenere un modello di servizio sostenibile.

La piattaforma tecnologica implementerà un sistema informatico per la gestione dei servizi a valore aggiunto quali, per esempio:

- il tracciamento e la localizzazione delle merci;
- il controllo satellitare dei veicoli;
- la diffusione di informazioni in tempo reale sullo stato degli stalli dedicati alle operazioni di carico/scarico delle merci;
- la pianificazione dei tragitti;

nonché fornendo servizi direttamente all'interno delle amministrazioni, come ad esempio:

- la diffusione di informazioni in tempo reale sul traffico,
- la tariffazione dinamica degli accessi in centro città,
- la simulazione degli impatti derivanti da interventi incentivanti/disincentivanti, ecc.

Elementi distintivi della soluzione architetture saranno:

- Infrastruttura ICT. Realizzazione di un'infrastruttura ICT aperta e interoperabile e di un ITS di larga scala che interagirà dinamicamente con i veicoli e gli operatori logistici;
- Algoritmi. Sviluppo e applicazione di algoritmi di gestione e ottimizzazione dinamica real-time dei percorsi e dei carichi di flotte di mezzi per la distribuzione di merci dai produttori/caricatori ai punti vendita al dettaglio in ambiente urbano anche attraverso i centri interportuali. Gli algoritmi individueranno i percorsi ottimali in funzione delle condizioni ambientali, di traffico e congestione ottenuti da fonti eterogenee generate da reti di sensori fissi e mobili. La piattaforma integrerà sistemi alternativi di tracciatura delle flotte ed abiliterà applicazioni DSS (*Decision Support System*) per gli operatori e predizione dei parametri di distribuzione.
- Processo e Business model. Studio delle condizioni normative, definizione dei modelli dinamici di business e dei meccanismi di ingaggio tra gli operatori della filiera.
- Policy. Progettazione di sistemi di *dynamic pricing* per policy di natura commerciale per i trasportatori e ambientale per gli stakeholder; sviluppo di strumenti e meccanismi dinamici per l'amministrazione ed il monitoraggio dello stato dei parametri di eco-sostenibilità, la definizione e la messa in opera di policy dinamiche di controllo/regolamentazione del traffico merci sul territorio inclusi criteri di accreditamento al servizio, la negoziazione dinamica dei diritti di accesso alle zone centrali. Modelli di valutazione ex-ante e sperimentazione delle policy individuate.

Il sistema sarà composto da tre elementi principali:

1. le strumentazioni di campo, collocate al perimetro dell'area da monitorare, per il controllo dei transiti dei veicoli merci e in corrispondenza degli stalli dedicati alle operazioni di carico/scarico delle merci;
2. i sistemi di bordo, per consentire ai soggetti che trasportano merci di fornire e ricevere informazioni utili ad agevolare e semplificare la distribuzione delle merci;

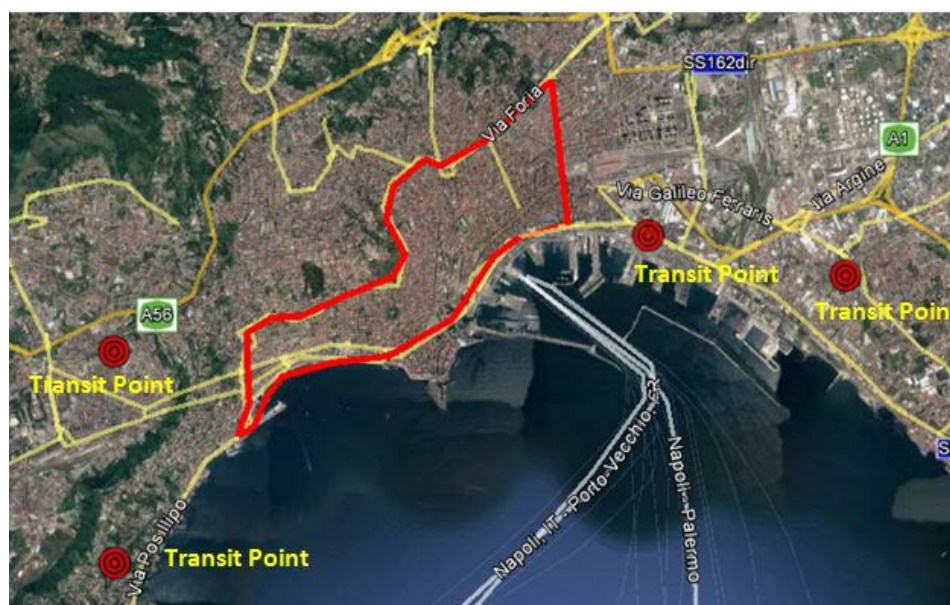
3. la centrale, in cui confluiranno le informazioni rilevate dagli apparati di campo e dagli apparati di bordo. Queste informazioni saranno elaborate dalla centrale principalmente per funzioni di controllo delle discipline comunali relative al trasporto merci (ovvero la limitazione dei transiti in determinate fasce orarie), per migliorare la conoscenza del sistema di trasporto merci nel Comune di Napoli e per produrre informazioni utili a rendere più efficiente la distribuzione delle merci.

A tal fine è previsto l'ampliamento del sistema di monitoraggio del traffico attualmente disponibile nel Comune di Napoli con una rete di misura sia *road-side* che *vehicle-based*. L'intero sistema di postazioni *road-side* e *vehicle-based* è finalizzato al rilievo puntuale (misura) ed alla stima dello stato della rete funzionale sia alla distribuzione delle merci (nonché aperto per future, eventuali, applicazioni per altre categorie di utenti come i veicoli privati), sia ad alimentare il sistema di modelli di stima e previsione del traffico.

Le postazioni di misura *road-side* sono descritte secondo due distinte tipologie: 1) postazioni *road-side* I Livello da ritenersi attive all'implementazione iniziale del sistema, al fine di monitorare/regolamentare gli ingressi e le uscite dall'area di progetto; 2) postazioni *road-side* II Livello da integrazione alle *road side* di I livello installate nella fase di *start-up* del progetto. Queste ultime sono finalizzate a monitorare/regolamentare gli attraversamenti delle macro-aree (zone di traffico) interne all'area di progetto individuate attraverso la metodologia delle screen line.

L'idea progetto

Oltre al sistema di monitoraggio il Comune intende dotarsi di una serie di *Transit Point* che saranno posizionati a margine della ZTL in cui si sviluppa la consegna delle merci urbana e che andranno a rappresentare l'*end point* delle filiere che utilizzano grossi veicoli commerciali. I *Transit Point* saranno realizzati in corrispondenza di depositi ad aree già attualmente destinate a questo fine oppure preesistenti e attualmente inutilizzate, che andranno necessariamente riqualificati e resi funzionali alla conservazione (e.g. filiere alimentari) delle merci depositate, in attesa del processo di consegna all'interno della fascia urbana.



All'interno del centro di distribuzione è prevista la disponibilità di mezzi elettrici per la distribuzione dell'ultimo miglio. A tale scopo verranno predisposte delle stazioni di rifornimento interne al centro, da ritenersi incentivanti all'adesione al progetto da parte delle filiere commerciali interessate. I siti coinvolti nel progetto, anche se con condizioni, grandezze, potenzialità diverse, possono quindi contribuire per creare uno schema adattabile a diverse strategie e soluzioni di distribuzione. I veicoli elettrici verranno quindi testati in termini di prestazioni nella distribuzione urbana. In particolare, con la distribuzione di piccoli veicoli elettrici, sarà resa possibile una drastica diminuzione delle emissioni di gas serra e di particolato e parallelamente un'azione di impatto sulla congestione del traffico. Il modello ipotizzato non può prescindere da incentivi e regolamenti che rendano le adesioni redditizie e finanziariamente sostenibili. Le norme e gli incentivi possono essere attivati in diversi modi e combinazioni, a seconda degli obiettivi e delle finalità, quindi le filiere che decideranno di aderire al progetto delineaeranno un approccio comune, basato sulle conclusioni elaborate da progetti precedenti, e categorizzeranno differenti schemi di regolamentazione di piani di incentivazione a seconda del risultato prefissato. Tra gli obiettivi del progetto vi è un modello di economia circolare basata sulla prevenzione, il riuso e il riciclo dei rifiuti connessi alla catena logistica delle merci urbane in una logica di *partnership* pubblico-privato. In tal senso si intende diminuire la produzione locale dei rifiuti attraverso lo sviluppo di un mercato di prodotti riciclati.

Per ognuna delle filiere verranno individuati i produttori dei rifiuti e i recuperatori, ipotizzando le possibili produzioni di riprodotti.

Tra i criteri di scelta delle filiere verranno considerati:

- Quantità di rifiuti recuperabili e di prodotti riciclati realizzabili;
- Vendibilità dei prodotti realizzati in funzione del mercato potenziale, dell'utilità, dell'estetica, della qualità e della presenza di una rete commerciale per tali materiali;
- Possibilità di intercettare i rifiuti in funzione della struttura della filiera e dei vincoli normativi;
- Potenziali vantaggi sociali che ne possono derivare in termini di occupazione, creazione di nuove *partnership* e sviluppo del territorio;
- Potenziali vantaggi ambientali relativi alla riduzione dei rifiuti, al miglioramento delle condizioni ambientali del territorio, alla creazione di nuovi prodotti sostenibili, alla riduzione dello smaltimento in discarica;
- Potenziali vantaggi economici prodotti sul fronte dell'industrializzazione della filiera, della creazione di un nuovo mercato e della possibilità di accorciare la filiera;
- Criticità relative a vincoli normativi, complessità di realizzazione e scarsità di domanda.

ALLEGATO B)

(da compilarsi su carta intestata dell'entità, agenzia, organizzazione, partner del settore privato, associazione...)

MODELLO ADESIONE PARTNER ALLA RETE PER LA CO-PROGETTAZIONE DI INTERVENTI A VALERE SUL BANDO EUROPEO DELL'INIZIATIVA *URBAN INNOVATIVE ACTIONS* (UIA) SULLA LINEA "URBAN MOBILITY"

Il/La sottoscritto/a

nato/a a

il (gg/mm/ma)

C.F.

residente in

cap

via

n.

in qualità di legale rappresentante di

avente la seguente forma giuridica:

avente sede legale in

cap

via

n.

C.F./P.IVA

tel.

e-mail

pec

DICHIARA

di aderire alla rete per la co-progettazione di interventi a valere sul BANDO EUROPEO DELL'INIZIATIVA *URBAN INNOVATIVE ACTIONS* (UIA) sulla linea "URBAN MOBILITY" promossa e presentata dal Comune di Napoli quale Autorità urbana.

DICHIARA ALTRESI'

di garantire all'interno del percorso di co-progettazione lo sviluppo della seguente idea progettuale

Inserire la descrizione dell'intervento proposto (max 12 cartelle con carattere "garamond" e dimensione "12")

relativa a uno degli ambiti individuati nell'avviso *(nel caso di proposte integrate, è possibile selezionare più opzioni):*

- supporto al coordinamento delle attività progettuali;
- progettazione del nuovo ciclo logistico e del relativo modello di business all'interno del quale si inseriscano i *transit point*. Si tratta di depositi o aree, già attualmente destinate a questo fine, in cui l'operatore gestore dell'infrastruttura metterà a disposizione (mediante prenotazione) i mezzi elettrici per la distribuzione delle merci e delle stazioni di rifornimento, da ritenersi incentivanti all'adesione al progetto da parte delle filiere commerciali interessate.
- sviluppo di una specifica applicazione informatica, da integrare nella piattaforma di servizi descritta all'interno dell'**Allegato A**, che consenta la gestione delle informazioni relative all'impiego dei veicoli elettrici forniti dal *transit point*;
- recupero imballaggi, recupero/riutilizzo dei materiali.

(nel caso di proposte integrate, selezionare più opzioni).

(luogo e data)

(firma del legale rappresentante)

Si allegano:

- copia del documento di riconoscimento del sottoscrittore, in corso di validità;
- curriculum aziendale;
- autodichiarazione sul possesso dei requisiti di carattere generale a contrarre con la Pubblica amministrazione, sull'idoneità sul piano economico-finanziario, sulla solidità del richiedente e sulla capacità di assumersi gli obblighi derivanti dal progetto.