

**FRATTA
MAGGIORE**
SI TRASFORMA

**Progetto Frattamaggiore *Si Trasforma*;
per una città più bella, vivibile e riconoscibile.**

Edizione 1 – Gennaio 2026

A cura di
Emanuele Paone

Indice

CAPITOLO 1 – Introduzione

CAPITOLO 2 – Criticità rilevate

- 2.1 Criticità legate allo sviluppo edilizio, alla densificazione e al carico urbanistico**
- 2.2 Criticità legate al verde urbano e alla qualità microclimatica**
- 2.3 Criticità delle ville comunali, dei parchi pubblici e della fruibilità del verde**
- 2.4 Criticità della rete stradale, del traffico e dell'organizzazione dei flussi**
- 2.5 Effetti esterni sulla rete urbana (SS87 e flussi verso Marcianise)**
- 2.6 Criticità nell'uso e nella valorizzazione del suolo disponibile (Terra dei Pezzullo e altri ambiti)**
- 2.7 Criticità del trasporto pubblico locale e conseguenze sistemiche**
- 2.8 Criticità della movida come risorsa e rischio (sicurezza, gestione, percezione)**
- 2.9 Criticità degli edifici scolastici e degli spazi esterni (cortili e qualità ambientale)**
- 2.10 Criticità della sicurezza stradale e urbana (controlli, arterie pericolose, infrastrutture mancanti)**
- 2.11 Criticità delle ville comunali e degli spazi pubblici minori (chiusure, isolamento, assenza attrattori)**
- 2.12 Criticità dell'arredo urbano e dell'illuminazione (decoro, qualità, valorizzazione)**
- 2.13 Criticità della valorizzazione estetica e del patrimonio (centro storico, monumenti, facciate)**
- 2.14 Criticità delle aree ex canapifici (sottoutilizzo e mancata valorizzazione integrata)**
- 2.15 Criticità dello sport e delle strutture sportive (offerta limitata e infrastrutture insufficienti)**
- 2.16 Criticità degli eventi e della visibilità territoriale (dipendenza dalla sola movida)**
- 2.17 Criticità complessiva: crescita urbana non accompagnata da "infrastrutture di ordine"**

CAPITOLO 3 – Quadro economico-finanziario comunale

- 3.1 Analisi delle risorse disponibili**
- 3.2 Capacità di investimento**
- 3.3 Posizionamento istituzionale**
- 3.4 Criticità della riscossione**
- 3.5 Valutazione complessiva**
- 3.6 Nota metodologica**

CAPITOLO 4 – Il Progetto: Frattamaggiore Si Trasforma

4.1 Visione generale

4.2 Linee strategiche di intervento

- A) Verde urbano, raffrescamento climatico e qualità della vita**
- B) Sicurezza stradale, riduzione incidenti e protezione pedoni**
- C) Qualità delle strade: manutenzione, buche, segnaletica e leggibilità urbana**
- D) Spazio pubblico, pavimentazioni e regolamenti urbani**
- E) Illuminazione pubblica e valorizzazione estetica**
- F) Videosorveglianza e presidio: sicurezza urbana misurabile**
- G) Sistema di Controllo Programmato di Scuole ed Edifici Pubblici (Manutenzione e qualità misurabili)**
- H) Riorganizzazione viabilità: sensi unici, flussi, accessibilità e soccorsi**
- I) Nuove piazze e riqualificazioni urbane puntuali ad alta visibilità**
- J) Trasporto pubblico: AMAF, rete locale reale e riduzione dell'auto privata**
- K) Edilizia: qualità architettonica, contestualizzazione e verde pubblico “di quartiere”**
- L) Sport, benessere e riqualificazione strutture**
- M) Patrimonio, canapifici, cultura diffusa e segnaletica**
- N) Eventi, comunicazione e servizi digitali**
- O) Politiche sociali, educative e giovanili**

4.3 Arte diffusa

4.4 Governance e KPI

4.5 Disposizioni finali

CAPITOLO 1

Introduzione

Frattamaggiore è un comune della Città Metropolitana di Napoli con una **superficie territoriale di circa 6 km²** e una popolazione residente pari a circa **28.500 abitanti**, configurandosi come un **centro urbano ad elevata densità abitativa**, nonché a forte concentrazione commerciale e istituzionale.

Il territorio comunale riveste un ruolo strategico nel sistema infrastrutturale dell'area nord di Napoli, in quanto si colloca in prossimità dei principali **assi di collegamento sovracomunali**, in particolare la ex Strada Statale 162 NC (Asse Mediano) e la Strada Statale 87 NC, assumendo di fatto una funzione di nodo di scambio per i flussi veicolari e produttivi dell'area metropolitana.

Nel territorio comunale sono inoltre localizzati **numerosi uffici e servizi pubblici di rilevanza sovracomunale**, che rendono Frattamaggiore un punto di riferimento per un **bacino di utenza esteso ai comuni limitrofi**, tra cui:

- Ufficio del Giudice di Pace;
- uffici INPS (in fase di realizzazione, in sostituzione di quelli attualmente situati ad Afragola);
 - Ospedale Civile San Giovanni di Dio;
 - sede centrale dell'ASL Napoli 2 Nord, nonché ulteriori sedi distaccate;
- istituti scolastici di ogni ordine e grado, comprendenti pressoché tutti gli indirizzi di studio, dai quali risultano di fatto dipendenti numerosi comuni limitrofi;
- Cimitero Consortile di Frattamaggiore, Grumo Nevano e Frattaminore;
 - Polizia di Stato e Guardia di Finanza.

Dal punto di vista economico-produttivo, Frattamaggiore è inoltre dotata di due **Zone Industriali**, di cui:

- una di competenza esclusiva comunale;
 - una in forma consortile con i Comuni di Arzano e Casoria,
- consolidando così il proprio ruolo di polo attrattivo per attività manifatturiere, logistiche e di servizio.
-

Il tessuto economico e sociale di Frattamaggiore, tuttavia, non si fonda esclusivamente sul comparto industriale e sulle numerose imprese produttive e di consulenza presenti sul territorio, ma risulta **fortemente caratterizzato anche da una significativa componente legata alla vita urbana attiva nell'arco dell'intera giornata, incluse sera e notte (movida)**.

La città è infatti riconosciuta come polo di attrazione per la popolazione giovanile, in particolare nella fascia di età compresa tra i 13 e i 30 anni, proveniente non solo dal territorio comunale ma anche da numerosi comuni della città metropolitana di Napoli e dai vicini comuni della Provincia di Caserta.

Nel territorio comunale è presente una rete articolata e diversificata di **attività economiche e professionali**, comprendente esercizi commerciali per la vendita di prodotti di **moda e**

tecnologia, nonché una significativa concentrazione di **studi medici specialistici, studi legali, studi notarili e studi di consulenza fiscale e societaria**.

Accanto a tali funzioni, il tessuto urbano ospita un numero rilevante di **attività di somministrazione e intrattenimento**, quali bar, ristoranti e locali serali, oltre a una **struttura di intrattenimento notturno di rilievo sovracomunale**, riconosciuta come punto di riferimento per un'utenza proveniente dall'intera area della provincia di Napoli e di Caserta.

Tali elementi contribuiscono a configurare Frattamaggiore come un **polo attrattivo multifunzionale**, caratterizzato non solo da funzioni residenziali, ma anche da una significativa presenza di luoghi di aggregazione e di interesse collettivo, ancorché non formalmente classificati come attrattori turistici o culturali.

Parallelamente, si registra una **dinamica espansiva del mercato immobiliare**, sia sotto il profilo delle transazioni economiche sia in termini di effettiva attività edilizia, con un incremento degli interventi di nuova costruzione e di trasformazione del patrimonio edilizio esistente, fenomeno che incide in modo diretto sulla struttura urbana e sulla domanda di servizi e infrastrutture, con un'offerta che spesso non segue tale richiesta.

A conferma delle dinamiche di **crescita edilizia e di trasformazione del tessuto urbano**, si registra negli ultimi anni un incremento significativo delle **strutture ricettive extra-alberghiere**, in particolare dei **Bed & Breakfast** e delle locazioni brevi.

Tale fenomeno è favorito dalla **posizione strategica** di Frattamaggiore rispetto:

- alla Stazione ferroviaria Trenitalia (con collegamenti diretti verso Napoli e Caserta);
- alla prossimità con il capoluogo partenopeo, facilmente raggiungibile tramite la rete stradale principale;
- nonché dalla crescente attrattività sociale e funzionale del territorio, determinata dalla presenza diffusa di servizi pubblici, attività commerciali, strutture sanitarie, scolastiche e luoghi di aggregazione.

L'aumento delle strutture ricettive, pur rappresentando un indicatore positivo di vitalità economica e di apertura del territorio a flussi esterni, comporta al contempo una serie di **impatti urbanistici e infrastrutturali**, in particolare in termini di:

- pressione sulla sosta e sulla viabilità locale;
 - domanda di servizi pubblici;
- trasformazione dell'uso residenziale degli immobili;
- necessità di regolamentazione e monitoraggio del fenomeno.

Il fenomeno delle strutture ricettive si inserisce, pertanto, in un quadro più ampio di **dinamica immobiliare espansiva**, che interessa sia il mercato delle compravendite sia l'attività edilizia in senso stretto, e che richiede un approccio programmatico orientato alla sostenibilità urbana e all'equilibrio tra funzione abitativa, economica e turistica.

Sul territorio comunale è inoltre presente un **rilevante patrimonio storico, artistico e religioso**, costituito da:

- n. 1 Basilica Pontificia, la Basilica di San Sossio Levita e Martire, chiesa madre della città;
 - n. 1 Santuario, il Santuario dell'Immacolata Concezione;
- n. 9 Parrocchie, corrispondenti alle principali circoscrizioni ecclesiastiche del territorio (tra cui San Rocco, San Filippo Neri, San Maurizio e Maria SS. del Carmine);
 - oltre n. 5 strutture religiose minori e cappelle, comprendenti edifici storici e strutture annesse a istituti religiosi, quali le Suore Compassioniste e l'Istituto Ancelle del Sacro Cuore.

A tali presenze di carattere religioso si affianca un articolato **patrimonio architettonico e culturale**, comprendente:

- numerosi edifici storici;
- un centro storico riconosciuto nell'ambito del Catalogo Generale dei Beni Culturali;
 - il Museo di Arte Sansossiana, con annessa Pinacoteca;
 - una biblioteca comunale dotata di un patrimonio librario consistente;
- nonché una pluralità di manufatti e singoli elementi diffusi nel tessuto urbano, di variabile consistenza ma di significativo valore storico-artistico.

Nel loro insieme, tali componenti configurano Frattamaggiore non soltanto come centro urbano a prevalente funzione residenziale e produttiva, ma anche come **ambito territoriale dotato di un'identità culturale stratificata**, suscettibile di valorizzazione sistemica nell'ambito delle politiche urbane, turistiche e sociali.

Le presenti informazioni costituiscono il **quadro conoscitivo preliminare** necessario per la comprensione delle **criticità strutturali** e degli **interventi previsti** dal presente piano.

CAPITOLO 2
Criticità rilevate

2.1. Criticità legate allo sviluppo edilizio, alla densificazione e al carico urbanistico

Il territorio comunale è interessato da un processo di **densificazione edilizia** che, pur costituendo un indicatore di vitalità immobiliare, determina un incremento del **carico urbanistico** non sempre assorbito dalle dotazioni pubbliche e dalle infrastrutture esistenti. In particolare, si registra la sostituzione di edifici e palazzine a minore intensità abitativa (capaci, a parità di volumetria, di ospitare un numero contenuto di nuclei familiari) con fabbricati plurifamiliari che ospitano un numero significativamente superiore di famiglie, con conseguente aumento simultaneo di:

- fabbisogno di sosta (più veicoli per unità di superficie insediata);
- traffico locale e di attraversamento (spostamenti casa–scuola, casa–servizi, casa–lavoro, consegne, logistica urbana);
 - domanda di servizi pubblici e di prossimità;
- pressione su spazi pubblici, verde urbano e qualità ambientale.

Tale crescita risulta spesso **non accompagnata** da un incremento proporzionale di:

- (a) verde fruibile e alberature strutturate;
- (b) spazi pubblici di quartiere;
- (c) rete di trasporto pubblico urbano comunale;
- (d) ottimizzazione della viabilità (semafori coordinati, canalizzazioni, rotatorie, percorsi funzionali per mezzi pesanti);
- (e) interventi sistematici su segnaletica, sicurezza stradale e manutenzione del manto.

Ne deriva un effetto di “domanda crescente” (residenti, attività, attrattori sovracomunali) a fronte di una “offerta infrastrutturale” che cresce più lentamente, generando squilibri permanenti su traffico, sosta, accessibilità e qualità urbana.

Un ulteriore elemento critico riguarda la **coerenza funzionale degli interventi edilizi rispetto al contesto**: nelle aree che presentano vocazione commerciale o di servizio, risulta essenziale un equilibrio tra residenziale e funzioni attive al piano strada (negozi/servizi), al fine di evitare tessuti urbani privi di vita diurna, con conseguente concentrazione di flussi in poche polarità e maggiore necessità di spostamenti motorizzati.

2.2 Criticità legate al verde urbano e alla qualità microclimatica

L'aumento della superficie edificata e dei flussi urbani non risulta compensato da un potenziamento strutturale del verde urbano. Pur registrandosi, in diversi interventi recenti, la presenza di marciapiedi anche ampi (condizione potenzialmente favorevole alla piantumazione), si osservano criticità ricorrenti:

- presenza di poche alberature lungo assi viari importanti e lungo i nuovi marciapiedi;
- frequente utilizzo di alberi di piccola taglia o collocati in **vasi non interrati**, con capacità limitata di ombreggiamento e mitigazione del calore;

- mancanza di filari continui che creino corridoi ombreggiati e percorribilità pedonale confortevole.
 - sostituzioni non sistematiche;
 - alberi storicamente presenti che vengono lasciati deperire o seccare;
- assenza percepita di una strategia comunale che tratti l'albero come infrastruttura (cura, irrigazione, monitoraggio, reimpianto).

2.3 Criticità della gestione dei parchi pubblici

- oltre alla villa principale, diverse ville/aree verdi risultano spesso chiuse, scarsamente presidiate, o prive di funzioni attrattive, con effetti di isolamento e riduzione della fruizione quotidiana;
- esempi richiamati includono le ville/aree in prossimità di **Via Siepe Nuova**, **Via dei Caduti di Nassiriya** e l'area davanti al **plesso Marconi** (correttamente intese come ville/aree comunali, non come parchi sportivi).

La criticità non riguarda esclusivamente “la presenza di verde”, ma la sua **fruibilità**, la **continuità** nel tessuto urbano e la capacità di diventare una vera infrastruttura di benessere (ombra, aria, socialità, percorsi sicuri, riduzione isole di calore).

2.4. Criticità della rete stradale, del traffico e dell'organizzazione dei flussi (incluse buche e segnaletica)

Il territorio comunale presenta una criticità strutturale e diffusa legata alla rete stradale e alla gestione dei flussi veicolari, con livelli di congestione percepiti come quasi continui su un'ampia quota del tessuto urbano e in molte fasce orarie, non limitate alle ore di punta. Tale condizione deriva dall'interazione tra la morfologia storica della città (sezioni stradali spesso ridotte e impianto urbano con molte intersezioni ravvicinate) e un carico di traffico superiore alla capacità di deflusso della rete, alimentato da:

- flussi locali residenti (spostamenti quotidiani casa–scuola, casa–servizi, casa–lavoro);
- flussi indotti da attrattori sovracomunali (uffici pubblici, presidi sanitari, poli scolastici);
 - flussi commerciali e legati alla vita urbana serale e notturna (movida);
- flussi di attraversamento e di scambio, determinati dalla posizione nodale del Comune rispetto agli assi extraurbani.

L'assenza di un sistema di “infrastrutture di ordine” sufficientemente esteso e aggiornato (gerarchia funzionale delle strade, regolazioni coerenti, segnaletica completa, manutenzione ciclica e strumenti di canalizzazione) produce instabilità del deflusso, code ricorrenti e criticità di sicurezza stradale.

2.4.1 Congestione diffusa e struttura stradale storica

Il territorio comunale presenta un problema di traffico percepito come **quasi continuo** su un'ampia quota della rete, in molte fasce orarie e non solo nelle ore di punta. Una componente strutturale è legata alla conformazione storica: strade spesso di **sezione ridotta**, non progettate per gli attuali volumi di traffico e per la presenza di:

- flussi locali (residenti);
- flussi indotti da servizi sovracomunali (uffici, scuole, sanità);
 - flussi commerciali e serali/notturni (movida);
- flussi di attraversamento e “scambio” legati alla posizione nodale rispetto agli assi extraurbani.

2.4.2 Impianto urbano “squadrate” e densità di incroci

L'impianto urbano, per ampia parte regolare e con numerosi incroci ravvicinati, amplifica le criticità: l'intersezione di molteplici sensi di marcia crea una pluralità di punti di conflitto, rallentamenti e instabilità del deflusso, producendo code che si propagano facilmente da un nodo all'altro.

2.4.3 Mezzi pesanti e percorsi non ottimizzati

In assenza di una gerarchia funzionale chiara (arterie di scorrimento, strade distributive, strade locali), i mezzi più pesanti tendono a interferire con la mobilità urbana ordinaria, aggravando congestione e rischi in strade non idonee. Risulta quindi centrale la criticità dell'assenza di percorsi razionalizzati che, pur eventualmente più lunghi, consentano un deflusso più regolare e sicuro.

2.4.4 Carico/scarico, doppia fila e micro-Interferenze quotidiane

Una quota rilevante dell'instabilità del traffico urbano è determinata non solo dai volumi complessivi, ma dalle interferenze ricorrenti legate a sosta temporanea, carico/scarico merci, fermate brevi e doppia fila, in particolare in corrispondenza di attività commerciali, scuole e assi ad alta pressione.

Tali fenomeni riducono la sezione utile della carreggiata, interrompono la continuità dei flussi e amplificano l'effetto “stop-and-go”, con propagazione immediata delle code anche su strade adiacenti. La criticità è accentuata dall'assenza o insufficienza di stalli dedicati al carico/scarico e da una regolazione non uniforme degli spazi di sosta breve.

2.4.5 Sosta e “auto in eccesso” (effetto densificazione + attrattività)

La sosta risulta criticità strutturale: l'aumento della densità abitativa e della presenza di attività/servizi ha comportato un incremento del numero di autoveicoli e della domanda di parcheggio. Ne deriva una pressione costante su carreggiate e marciapiedi, con effetti di restringimento della sezione utile e riduzione della sicurezza (visibilità agli incroci, attraversamenti più rischiosi, ostacoli al passaggio pedonale).

2.4.6 Carenza di ottimizzazione della viabilità (regolazione, canalizzazione, sincronizzazione)

A fronte dell'aumento di carico urbano, si rileva una crescita non proporzionale degli strumenti ordinatori della circolazione, tra cui:

- semafori coordinati (onda verde) e regolazioni dinamiche;
- rotoarie dove tecnicamente realizzabili e utili alla riduzione dei punti di conflitto;
 - spartitraffico/canalizzazioni per incanalare correttamente i flussi;
- sensi unici funzionali (non “casuali”), orientati a ridurre interferenze e a garantire percorsi dedicati anche al trasporto pubblico.

2.4.7 Manto stradale, buche e discontinuità manutentiva

Una criticità ricorrente riguarda la manutenzione del manto: si riscontrano **buche, avvallamenti e ripristini non omogenei**, con impatto su sicurezza, comfort e percezione di ordine urbano. La presenza di dissesti e tombini/chiusini potenzialmente critici è frequentemente oggetto di segnalazioni e discussione pubblica a livello locale (in generale, come fenomeno urbano ricorrente nell'area) .

2.4.8 Segnaletica: carenze della verticale e soprattutto dell'orizzontale

Particolarmente rilevante è la criticità della segnaletica: in molte strade la segnaletica verticale risulta insufficiente o disomogenea, ma soprattutto la **segnaletica orizzontale** (strisce, attraversamenti pedonali, linee di corsia, stop, precedenza) risulta spesso assente, consumata o poco visibile, riducendo la sicurezza stradale e la leggibilità dello spazio urbano.

2.5 Effetti esterni sulla rete urbana (SS87 e flussi verso Marcianise)

Ulteriore criticità è rappresentata dalla mancanza/assenza di un collegamento efficace del sistema viario esterno (richiamata l'assenza del ponte lungo la SS87 NC in direzione Marcianise), che determinerebbe un riversamento di flussi sulla rete urbana già satura, con propagazione fino a Frattaminore e conseguenze anche sui tempi di percorrenza dei mezzi di emergenza diretti all'ospedale.

2.6 Criticità nell'uso e nella valorizzazione del suolo disponibile (terra dei Pezzullo e altri ambiti)

Si rileva la presenza di aree e suoli potenzialmente strategici lasciati in condizioni di sottoutilizzo o non valorizzati in modo coerente con il contesto urbano. Il caso della cosiddetta **terra dei Pezzullo** viene assunto come esempio emblematico: l'eventuale trasformazione di tali ambiti, se non guidata da un principio di uso misto proporzionato, rischia di produrre:

- ulteriore domanda di traffico e sosta senza infrastrutture adeguate;
 - mancanza di spazi pubblici e verde;
- assenza di funzioni attive al piano strada nelle aree a vocazione commerciale;
- perdita di opportunità per creare parchi urbani "vivi", cioè dotati di servizi e attrattori che garantiscano presenza, sicurezza, economia locale e fruizione.

La criticità non è quindi "costruire o non costruire", ma l'assenza di una strategia che vincoli gli interventi a: verde, servizi pubblici, mix funzionale, accessibilità sostenibile e qualità dello spazio urbano.

2.7 Criticità del trasporto pubblico locale (e conseguenze sistemiche su traffico, verde e pedonalità)

2.7.1 Dipendenza dalla stazione ferroviaria come unica vera infrastruttura di TPL

Il territorio si basa in modo rilevante sulla stazione ferroviaria come principale infrastruttura pubblica di mobilità. Tuttavia, tale nodo:

- non risolve la mobilità interna comunale (quartieri, servizi, scuole);
- presenta, fuori dalle ore di punta, frequenze percepite come insufficienti per costituire alternativa reale all'auto;
- non è integrato con una rete urbana comunale capillare che "porti" le persone alla stazione e che distribuisca i flussi sul territorio.

2.7.2 Servizio autobus: scarsa frequenza, scarsa affidabilità, frammentazione sovracomunale

Il servizio autobus viene descritto come poco affidabile e poco frequente, in quanto:

- condiviso con troppe città;
 - non costruito sulla scala comunale;
 - privo di un vero capolinea urbano organizzato;
- incapace di garantire regolarità e riconoscibilità (linee, percorsi, frequenze).

Di fatto, l'assenza di un TPL comunale "vero" produce un circolo vizioso: più auto → più traffico → autobus più lenti/inaffidabili → ancora più auto.

2.7.3 Flussi dai comuni limitrofi e auto “di adduzione” alla stazione

La carenza di un sistema pubblico efficace induce cittadini dei territori circostanti a raggiungere Frattamaggiore in automobile per accedere alla stazione, generando ulteriore pressione su strade e parcheggi e aumentando l'ingresso di veicoli in un sistema già saturo.

2.7.4 Orari incompatibili con la vita urbana serale e notturna

Gli orari del servizio su gomma risultano particolarmente critici: la chiusura del servizio poco dopo le fasce ferroviarie limita la mobilità serale e notturna, proprio nelle ore in cui la città registra elevata attrattività (movida, ristorazione, aggregazione). Ciò rende l'auto l'unica scelta percepita, con impatto su:

- congestione serale;
 - sosta;
- sicurezza stradale;
- qualità della vita dei residenti.

2.7.5 Effetto diretto su verde e pedoni

L'assenza di un TPL locale efficace non è solo un problema di mobilità, ma un vincolo strutturale alla trasformazione urbana: senza riduzione dell'auto, diventa più difficile sottrarre spazio a carreggiate e sosta per destinarlo a:

- alberature in piena terra;
- marciapiedi più ampi e continui;
- percorsi pedonali sicuri;
- piazze e aree di socialità.

2.8 Criticità della movida come risorsa e rischio (sicurezza, gestione, percezione)

La movida costituisce una componente economica e sociale rilevante. Tuttavia, se non gestita con adeguati strumenti di controllo e organizzazione, rappresenta un'“arma a doppio taglio”. In particolare:

- un incremento della percezione di insicurezza potrebbe determinare, anche in tempi brevi, un crollo dell'attrattività;
- la mancanza di mobilità pubblica serale/notturna amplifica l'uso dell'auto, la congestione e i rischi;
- l'assenza di un modello di gestione (presidi, regole, controlli, pulizia, decoro) può trasformare un asset economico in fattore di conflitto urbano.

2.9 Criticità degli edifici scolastici e degli spazi esterni (cortili e qualità ambientale)

Si rileva che vari edifici scolastici risultano lasciati a sé stessi rispetto alla qualità degli spazi esterni. In particolare:

- cortili e aree esterne eccessivamente asfaltate;
- scarsa presenza di verde ombreggiante;
- ridotte opportunità di trasformare tali spazi in micro-parchi scolastici, luoghi educativi e ambienti di benessere.

Tale criticità è rilevante anche in chiave urbana: la “città dei ragazzi” necessita di spazi scolastici che siano anche infrastruttura sociale, non mero involucro edilizio.

2.10 Criticità della sicurezza stradale e urbana (controlli, arterie pericolose, infrastrutture mancanti)

Si riscontrano aree e assi viari in cui la mancanza di controlli e l'assenza di infrastrutture di sicurezza aumentano il rischio, con particolare riferimento ad arterie principali come **Via Mazzini** e **Via Senatore Raffaele Pezzullo**, richiamate come strade a maggiore criticità per volumi e pericolosità.

L'assenza di sistemi ordinatori (segnaletica chiara, attraversamenti protetti, moderazione della velocità, illuminazione adeguata) incide direttamente sulla sicurezza percepita e reale.

2.11 Criticità delle ville comunali e degli spazi pubblici minori (chiusure, isolamento, assenza attrattori)

Oltre alla villa centrale, gli spazi verdi e le ville comunali secondarie risultano spesso:

- abbandonati o poco curati;
- chiusi o non pienamente fruibili;
- privi di funzioni attrattive (sport leggero, chioschi, giochi, eventi di quartiere, presidi), con conseguente isolamento.

La criticità principale non è solo manutentiva, ma di **modello di gestione**: un'area verde senza funzioni e senza presidi tende a non generare flussi positivi e dunque a diventare “sola”.

2.12 Criticità dell'arredo urbano e dell'illuminazione (decoro, qualità, valorizzazione)

L'arredo urbano risulta disomogeneo: fuori da alcune strade interessate da interventi recenti, si registra una carenza o bassa qualità di:

- panchine, cestini, elementi di sosta;
- lampioni e corpi illuminanti coerenti e performanti;
- micro-segnaletica urbana (orientamento, indicazioni, toponomastica di qualità).

In particolare, l'illuminazione urbana viene percepita come spesso insufficiente o "non progettata": presenza di fari puntati invece di sistemi integrati e scenografici, con perdita di opportunità di valorizzare luoghi identitari. Questo tema è particolarmente sensibile in spazi come **Piazza Umberto I** e in relazione alla **Torre civica**, oggetto di programmazione/interventi pubblici nel tempo .

2.13 Criticità della valorizzazione estetica e del patrimonio (centro storico, monumenti, facciate)

Si evidenzia una criticità culturale e urbanistica: la città rischia di non valorizzare pienamente la propria bellezza. Si riscontrano:

- casi di abbattimento di edifici storici e sostituzione con volumi moderni;
- interventi che, anche quando non abbattono immobili storici, non sempre risultano coerenti con il tessuto circostante (specialmente nel centro storico);
- monumenti e luoghi identitari lasciati con illuminazione scarsa o assente;
- opportunità non pienamente sfruttate di incentivare il rifacimento e la cura delle facciate su strada, come misura di rigenerazione diffusa.

2.14 Criticità delle aree ex canapifici (sottoutilizzo e mancata valorizzazione integrata)

Gli **ex canapifici** rappresentano un ambito di valore potenziale elevatissimo, con possibile integrazione di:

- parco naturale/urbano;
- percorso storico e memoria produttiva legata alla canapa;
 - spazi culturali, didattici e per il coworking;
- funzioni compatibili a sostegno dell'area (servizi, attività, eventi, cultura), in modo da evitare un "parco vuoto".

La mancata valorizzazione sistemica di tali aree costituisce una criticità perché priva la città di una grande occasione di rigenerazione a valenza storica, naturalistica, sociale ed economica. L'esistenza di proposte e concorsi/progetti storici sull'area dimostra che il tema è

noto e potenzialmente attivabile. L'obiettivo è quello di recuperare i progetti e le intenzioni previste dal piano Città dei Bambini di Frattamaggiore, riadattandolo alle esigenze odierne.

2.15 Criticità dello sport e delle strutture sportive (offerta limitata e infrastrutture insufficienti)

L'offerta sportiva risulta limitata e dipendente, per alcune discipline, dalla disponibilità di strutture scolastiche. In particolare:

- discipline praticabili in modo strutturato risultano poche (calcio, tennis; pallavolo e basket spesso in collaborazione con scuole);
 - assenza di una piscina/impianto natatorio adeguato e accessibile;
 - assenza di una palestra pubblica multidisciplinare di dimensione adeguata;
- centro sportivo comunale non pienamente riutilizzato e valorizzato, con perdita di un'infrastruttura potenzialmente centrale.

Ciò incide direttamente su salute, inclusione, attrattività giovanile e qualità della vita, oltre a ridurre la capacità della città di ospitare eventi sportivi e attività continuative.

2.16 Criticità degli eventi e della visibilità territoriale (dipendenza dalla sola movida)

Si rileva una dipendenza eccessiva dalla movida come motore di attrazione, senza un palinsesto strutturato di:

- eventi culturali e musicali;
 - eventi sportivi;
- eventi collettivi capaci di generare ritorno economico anche per le casse pubbliche e di aumentare la visibilità mediatica regionale.

Considerata l'attrattività sociale già esistente, la mancanza di un sistema eventi rappresenta una criticità perché limita la trasformazione dell'energia urbana in reputazione stabile, turismo di prossimità e sviluppo economico programmato.

2.17 Criticità complessiva: crescita urbana non accompagnata da "infrastrutture di ordine"

In sintesi, le criticità descritte convergono in un nodo centrale: **la crescita (edilizia, commerciale, sociale) non è stata accompagnata, con la stessa intensità, da un sistema di infrastrutture e regole di ordine, quali:**

- mobilità pubblica urbana comunale affidabile;
 - viabilità ottimizzata e gerarchizzata;

- manutenzione sistemica di manto e segnaletica;
- verde strutturale in piena terra e rete di spazi pubblici vivi;
 - arredo urbano e illuminazione progettata;
- gestione della movida e programmazione eventi.

Ulteriore elemento critico è rappresentato dall'assenza di un sistema strutturato di controllo, monitoraggio e manutenzione programmata degli edifici e spazi pubblici, incluse scuole, nonché qualità dei lavori pubblici.

Attualmente, gli interventi risultano prevalentemente reattivi e legati a singole segnalazioni o urgenze, senza una pianificazione organica che consenta di verificare periodicamente:

- lo stato delle strutture;
- le condizioni di sicurezza;
- la qualità degli spazi interni ed esterni;
- il comfort ambientale e microclimatico.

Tale carenza comporta il rischio di un progressivo degrado del patrimonio comunale, in particolare di quello scolastico e di un utilizzo non ottimale degli edifici come infrastruttura sociale e urbana, riducendo il loro ruolo di presidio educativo, ambientale e comunitario.

Queste informazioni risultano necessarie per comprendere i criteri e gli interventi che verranno descritti nelle sezioni successive del Piano.

CAPITOLO 3
*Quadro economico-finanziario
comunale*

3.1 VALUTAZIONE DELLA CAPACITÀ OPERATIVA E DEL POSIZIONAMENTO ISTITUZIONALE DEL COMUNE DI FRATTAMAGGIORE

L'analisi del quadro economico-finanziario evidenzia che il Comune di Frattamaggiore presenta, per l'anno 2024, una dotazione finanziaria complessiva particolarmente rilevante rispetto alla propria dimensione demografica e territoriale, collocandosi in una fascia di enti locali con elevata capacità di spesa in conto capitale e con margini operativi superiori alla media dei comuni di pari popolazione.

La combinazione di:

- avanzo di amministrazione utilizzabile pari a 9.351.720,83 €;
- Fondo Pluriennale Vincolato per spese in conto capitale pari a 7.753.700,79 €;
- contributi agli investimenti (Titolo 4) pari a 26.046.230,00 € nel solo 2024;

consente di stimare una **massa finanziaria attivabile per interventi strutturali superiore a 40 milioni di euro nel triennio**, con una concentrazione particolarmente elevata nell'anno 2024.

Tale livello di risorse colloca Frattamaggiore in una posizione di:

- Comune ad alta intensità di investimento pubblico,
- ente potenzialmente capofila per progetti territoriali,
- soggetto credibile per programmi PNRR, fondi regionali e ministeriali.

3.2 CAPACITÀ DI ATTIVARE GRANDI PROGETTI

Dal punto di vista tecnico-finanziario, il Comune risulta in grado di:

- sostenere interventi singoli compresi tra 1 e 5 milioni di euro;
 - partecipare come capofila a progetti sovracomunali;
 - cofinanziare opere con fondi propri (avanzo + FPV);
- garantire copertura di spesa pluriennale senza ricorso a nuovo debito.

L'assenza di nuova accensione di mutui e l'incidenza estremamente ridotta del debito (circa 1,2% della spesa totale) consentono all'Ente di:

- non compromettere gli equilibri futuri;
- risultare **virtuoso** nei confronti di Regione e Stato;
- non subire penalizzazioni nei punteggi di bando.

Ne deriva che Frattamaggiore:

- Comune con elevato volume di opere in corso (FPV capitale alto);
 - Comune con significativa capacità di spesa già programmata;
 - Comune con struttura amministrativa in grado di sostenere flussi finanziari complessi.
-

3.3 POSIZIONAMENTO VERSO ENTI SUPERIORI (REGIONE – STATO – UE)

L'ente si presenta come:

- Comune con elevato volume di opere in corso (FPV capitale alto);
- Comune con significativa capacità di spesa già programmata;
- Comune con struttura amministrativa in grado di sostenere flussi finanziari complessi.

Questo posizionamento rende Frattamaggiore:

- ✓ interlocutore credibile per bandi PNRR;
- ✓ candidato idoneo per programmi di rigenerazione urbana;
- ✓ compatibile con finanziamenti su sport, mobilità, ambiente e sicurezza urbana.

3.4 CAPACITA' DI RISCOSSIONE

Tuttavia, l'analisi evidenzia un **fattore critico strutturale**:

capacità di riscossione storica pari al 45,36%
residui attivi pari a 60.250.254,26 €
smaltimento annuo pari a circa il 9,3%.

Ciò determina:

- accantonamenti elevati al Fondo Crediti di Dubbia Esigibilità;
- riduzione delle risorse libere;
- maggiore rigidità nella spesa corrente.

3.5 VALUTAZIONE COMPLESSIVA

Il Comune risulta quindi:

forte sugli investimenti, fragile sulla riscossione dunque penalizzato sulla spesa ordinaria

VALUTAZIONE COMPLESSIVA DELLO STATO FINANZIARIO

Dal punto di vista sistemico, il Comune di Frattamaggiore presenta un profilo così sintetizzabile:

Dimensione	Valutazione
Investimenti	Molto forte
Debito	Molto basso
Capacità di attrarre fondi	Alta
Gestione opere	Complessa ma sostenibile

Dimensione	Valutazione
Riscossione	Debole
Margine libero	Limitato

Ne deriva che:

Frattamaggiore è **finanziariamente forte sulle opere pubbliche**, ma necessita di un **salto di qualità sulla gestione ordinaria**, altrimenti il peso del FCDE continuerà a ridurre le possibilità operative future.

SPIEGAZIONE DEI GRAFICI

1 Ripartizione Entrate 2024

Mostra che:

- quasi il **60%** delle risorse vere deriva da **contributi per investimenti**
 - solo il **31%** da tributi
- il Comune vive di **finanziamenti esterni più che di fiscalità propria**
-

2 Spesa Corrente

Mostra che:

- oltre il **70%** va in struttura amministrativa
 - poco resta per servizi diretti
- margine di manovra ridotto
-

3 Risorse Straordinarie

Mostra che:

- oltre il **50%** è avanzo
 - il **44%** è FPV
- enorme quantità di opere già programmate
-

CONCLUSIONE STRATEGICA

Il Comune di Frattamaggiore dispone di una dotazione finanziaria tale da consentire l'avvio di un programma strutturato di trasformazione urbana, con interventi su:

- infrastrutture;
- sport;

- ambiente;
- rigenerazione urbana;
- spazi pubblici.

Tale potenziale, tuttavia, può esprimersi pienamente solo attraverso:

- una riorganizzazione della spesa corrente;
- un rafforzamento della riscossione;
- una visione unitaria di progetto.

In assenza di una programmazione organica, il rischio è che le risorse disponibili vengano assorbite da interventi puntuali e non sistemici, senza produrre una trasformazione strutturale del territorio.

3.6 NOTA METODOLOGICA

Nota metodologica e validazione istituzionale:

Le stime e le valutazioni economico-finanziarie riportate nel presente capitolo hanno carattere orientativo e programmatico. Esse saranno verificate e consolidate con gli uffici competenti e mediante riscontro con gli atti ufficiali dell'Ente, inclusi DUP, Bilancio e Programmazione Triennale delle Opere Pubbliche, nonché con eventuali aggiornamenti derivanti da bandi, cofinanziamenti e rimodulazioni di intervento.

CAPITOLO 4

Il Progetto:

*Frattamaggiore Si Trasforma,
Obiettivi e mezzi di attuazione.*

4.1 Visione generale e impostazione del Piano

Frattamaggiore Si Trasforma è un Piano integrato di rigenerazione urbana, mobilità sostenibile, valorizzazione culturale e rilancio economico, strutturato per incidere in modo sistemico sul territorio comunale (con copertura progettuale stimata intorno all'**85% del tessuto urbano**), superando interventi frammentari e non coordinati.

Il Piano assume come obiettivo politico e amministrativo la trasformazione di Frattamaggiore in una **città pienamente moderna e riconoscibile**, non più soltanto centro residenziale o luogo di transito, ma **polo urbano ordinato, funzionale, bello, verde e attrattivo**, centrale nella Città Metropolitana di Napoli, capace di:

- aumentare la qualità dello spazio pubblico e della vita quotidiana;
- ridurre traffico e incidentalità, proteggendo pedoni e utenza debole;
- creare valore economico locale (lavoro, investimenti, indotto);
- valorizzare identità e patrimonio storico-artistico senza snaturamento;
- rafforzare la capacità di programmazione, progettazione e rendicontazione dell'Ente.

La logica di base è che **ogni opera deve generare effetti multipli**: sicurezza + fluidità + verde + ordine urbano + decoro + manutenzione programmata. Il Piano si fonda inoltre su un principio di realismo attuativo: interventi progettati **per lotti funzionali**, misurabili, cantierabili e verificabili nel tempo.

4.2 Obiettivi strategici e linee di intervento

A) Verde urbano, raffrescamento climatico e qualità della vita

Obiettivo: incremento strutturale del verde “dentro” la città, come infrastruttura primaria di salute pubblica, qualità urbana e resilienza climatica (riduzione isole di calore, ombreggiamento, miglioramento comfort pedonale).

Linee di intervento:

- 1 Alberature stradali sui principali assi urbani, con priorità operativa su:**
 - Via Giuseppe Mazzini

- Via Giovanni Pezzella
 - Via Francesco Antonio Giordano
 - Via Padre Mario Vergara
 - Via Senatore Raffaele Pezzullo
 - Via Massimo Stanzione
 - tratti selezionati di Via Vittorio Emanuele
 - ulteriori tratti individuati a seguito di rimodulazioni viarie, cantieri e sezioni stradali disponibili
 - Le alberature dovranno essere **reali, durevoli, di taglia idonea**, non puramente decorative, e integrate con suolo adeguato (aiuole e volumi utili), evitando soluzioni marginali non efficaci.
- 2 Verde su spartitraffico, rotatorie e isole salva pedoni**, dove tecnicamente applicabile: l'obiettivo è trasformare elementi di moderazione del traffico in **infrastruttura verde**, con aiuole e, ove possibile, alberature coerenti.
- 3 Potenziamento del verde nelle aree industriali**, sfruttando la presenza di “stradoni” e marciapiedi già ampi: inserimento di alberature **coerenti e sicure** rispetto al contesto (visibilità, manovre, sicurezza), incrementando ombra e decoro senza generare pericolo.
- 4 Recupero e attivazione delle ville comunali e aree verdi oggi sottoutilizzate**, spesso chiuse, degradate o prive di attrattori, includendo:
- area/villa in prossimità di **Via dei Caduti di Nassiriya**;
 - area/villa in prossimità del **plesso Marconi**;
 - aree verdi e percorsi in zona **Via Siepe Nuova**;
 - ulteriori aree esistenti da riportare a funzione piena con manutenzione, sicurezza, illuminazione, arredo e presidi urbani.
- 5 Impegno programmatico massimo sul verde** come linea trasversale del Piano: ogni intervento su strada, piazza, parcheggio o edilizia dovrà prevedere quota di verde coerente e misurabile, in modo che la crescita urbana non avvenga mai “a cemento pieno”.
- 6 Sicurezza e stabilità delle alberature (monitoraggio, potature programmate e responsabilità contrattuale)**
- 7 Obiettivo:** trattare l'alberatura urbana come infrastruttura pubblica primaria, garantendo sicurezza (stabilità), efficacia microclimatica (ombra), continuità del patrimonio arboreo e qualità degli interventi, superando logiche episodiche e non tracciate.

8 Struttura del modello:

9 Catasto arboreo comunale e monitoraggio di stabilità
o censimento e geolocalizzazione delle alberature (esistenti e nuove);
o monitoraggio programmato della stabilità, con priorità a: alberi stradali su assi principali, alberi in prossimità di scuole, ville comunali e aree ad alta frequentazione;
o verifiche aggiuntive a seguito di eventi meteo intensi.

10 Potature programmate su base semestrale
o adozione di un calendario semestrale di potature e manutenzioni ordinarie, con priorità ai filari stradali e alle aree sensibili;
o gestione tecnica finalizzata a sicurezza e salute della pianta (evitando interventi impropri che indeboliscono l'albero).

11 Modello di responsabilità estesa dell'esecutore (garanzia qualità 10 anni)
Principio: ogni intervento di piantumazione, sostituzione o messa a dimora realizzato nell'ambito di opere pubbliche dovrà prevedere un regime di responsabilità contrattuale estesa, al fine di evitare lavori di bassa qualità e mortalità precoce delle alberature.

o l'azienda esecutrice assume responsabilità per un periodo di 10 anni rispetto a qualità di impianto, attecchimento e corretta esecuzione;
o in caso di deperimento, secchezza o fallimento d'impianto non imputabile a cause eccezionali documentate, l'azienda è tenuta alla sostituzione e al ripristino, secondo condizioni contrattuali definite;
o l'azienda esecutrice gestirà inoltre la manutenzione ordinaria e le potature programmate su base semestrale per il periodo previsto, con obblighi verificabili.

12 Controlli, collaudi e sanzioni operative
o collaudi tecnici con criteri misurabili (suolo utile, irrigazione, specie idonea, dimensioni minime, protezioni, corretta messa a dimora);
o sanzioni e trattenute economiche in caso di non conformità;
o rendicontazione interna e tracciabilità degli interventi tramite fascicolo digitale.

13 Piano Irrigazione e Gestione Idrica del Verde: predisposizione di sistemi di irrigazione dove necessario (anche a goccia e/o con accumulo e riuso, ove tecnicamente possibile), con programmazione stagionale, monitoraggio e interventi rapidi, al fine di garantire attecchimento e continuità del patrimonio arboreo, evitando mortalità delle nuove piantumazioni.

14 Acqua pubblica e fontanelle urbane (benessere, vivibilità e resilienza climatica)
Obiettivo: incrementare il comfort urbano e la vivibilità pedonale, soprattutto nei mesi caldi e nelle aree ad alta frequentazione, mediante installazione e manutenzione programmata di fontanelle pubbliche (acqua potabile) e punti d'acqua, integrati con le riqualificazioni di piazze, ville comunali, percorsi pedonali e assi principali.

Installazione di fontanelle nei nodi urbani strategici
o piazze e aree di aggregazione;
o ville comunali e aree verdi riqualificate;
o percorsi pedonali principali e aree scolastiche ad alta frequentazione;
o prossimità di fermate TPL e parcheggi di interscambio.

Standard di qualità e robustezza
o dispositivi antivandalo e materiali durevoli;
o predisposizione di scarico e manutenzione semplificata;
o segnaletica e integrazione con arredo urbano.

Modello manutentivo e tracciabilità
o inserimento nel sistema di controllo programmato comunale (fascicolo, scadenze e verifiche);
o tempi certi di ripristino guasti e monitoraggio consumi (ove tecnicamente disponibile).

Mezzi attuativi:

- convenzioni con gestori/utility e accordi operativi per allacci e manutenzione;
- KPI: n. fontanelle installate, tempo medio riparazione guasti, riduzione segnalazioni cittadini.
- standard tecnici comunali per alberature (specie, dimensioni, impianti, suolo utile, irrigazione);
 - capitolati pluriennali di manutenzione;
- KPI su attecchimento, sostituzioni, tempi di intervento e segnalazioni evase;
- regolamento “verde in parcheggi e corti” per nuove opere e trasformazioni.

B) Sicurezza stradale, riduzione incidenti e protezione pedoni

Obiettivo: ridurre drasticamente incidentalità e rischi, con attenzione alle arterie segnalate come pericolose e ad alta criticità (tra cui assi come Via Mazzini e Via Senatore Raffaele Pezzullo, oggetto di attenzione specifica per episodi gravi).

Linee di intervento:

- 1. Semafori LED moderni e intelligenti, con sostituzione/riqualificazione degli impianti e gestione più efficiente dei flussi.**
- 2. Coordinamento semaforico sulle direttrici principali, per ridurre:**
 - occupazione degli incroci (“effetto tappo”),
 - stop-and-go continuo,
 - blocchi che penalizzano anche i mezzi di soccorso.
- 3. Attraversamenti pedonali rialzati ove tecnicamente possibile; dove non possibile, attraversamenti ad alta visibilità con:**

- segnaletica dedicata,
- illuminazione mirata,
- isole salva pedoni e restringimenti ottici di carreggiata.

4. Rotatorie nei nodi strategici oggi privi di dispositivi di smistamento, con progettazione proporzionata e funzionale, e dove previsto anche come elemento identitario (rotatorie artistiche con aiuole/opere).

5. Spartitraffico e cordoli di protezione per separare flussi e ridurre manovre pericolose; dove la sezione lo consente, spartitraffico con aiuole e alberature.

6. Priorità ai mezzi di emergenza: integrazione sugli impianti semaforici di sistemi che consentano l'attivazione di "verde" al transito dei veicoli di soccorso, riducendo tempi di risposta verso presidi sanitari e tratte critiche.

Mezzi attuativi:

- piano comunale di sicurezza stradale con priorità su scuole, assi principali, accessi a strutture sanitarie;
 - appalti dedicati a segnaletica e attraversamenti;
 - programmazione manutentiva ciclica su manto e segnaletica.

C) Qualità delle strade: manutenzione, buche, segnaletica e leggibilità urbana

Obiettivo: ripristinare standard minimi "da città", eliminando criticità diffuse (buche, rappezzì, degrado del manto, assenza o scarsità di segnaletica), con interventi programmati e non occasionali.

Linee di intervento:

- 1. Piano buche e ripristini strutturali:** superamento della logica emergenziale, con lotti di rifacimento e ripristini duraturi.
- 2. Segnaletica orizzontale:** rifacimento capillare di strisce pedonali, stop, precedenza, corsie, delimitazioni e pittogrammi; la segnaletica orizzontale è trattata come elemento essenziale di sicurezza (non accessorio).
- 3. Segnaletica verticale minima e moderna:** sostituzione/integrazione dove assente o degradata, con attenzione alla leggibilità reale (posizionamento, rifrangenza, dimensioni, chiarezza).
- 4. Indicazioni stradali e wayfinding urbano:** miglioramento della segnaletica direzionale e delle indicazioni per servizi, scuole, presidi sanitari, strutture pubbliche, aree di interesse.

D) Spazio pubblico, pavimentazioni e regolamenti urbani

D.1 Pavimentazioni e identità materiale: centro storico e aree urbane principali

Obiettivo: ripristinare bellezza e coerenza materiale della città, distinguendo correttamente tra centro storico e aree esterne.

Linee di intervento:

- 1. Centro storico:** adozione, dove tecnicamente sostenibile, di pavimentazioni più pregiate e coerenti (es. **pavé, mattonelle stradali** o materiali equivalenti), integrando la necessità già presente di rifacimento dell'asfalto oggi degradato.
- 2. Aree non centrali:** utilizzo di asfalto di qualità, con manutenzione programmata.
- 3. Marciapiedi:** uniformazione progressiva e adozione di finiture coerenti e unificate in tutto il territorio quali il pavé; i marciapiedi dovranno essere continui, accessibili e omogenei, superando la frammentazione dovuta a interventi privati disallineati.
- 4. Piazza Riscatto e Piazza Risorgimento:** previsione di riqualificazione sia:
 - **urbanistica** (verde, arredo, ordine dello spazio),
 - sia di **manto stradale** (rifacimento con materiali e disegno coerente), in modo da aumentare qualità, vivibilità e riconoscibilità.

D.2 Regolamento Dehors e Occupazione di Suolo Pubblico (senza nuove tasse)

Obiettivo: garantire ordine urbano, accessibilità pedonale, decoro e sicurezza, regolando in modo uniforme i dehors già presenti e quelli futuri, evitando occupazioni irregolari o invasive, senza introdurre nuovi costi rispetto allo stato attuale.

Principio economico (vincolante):

Il presente regolamento introduce **esclusivamente regole e controlli**. **Non prevede nuovi oneri, canoni o tariffe aggiuntive** rispetto a quelli già applicati nei casi in cui esistano. Dove attualmente non è previsto alcun costo, **non verrà introdotto alcun costo** per effetto del presente intervento. L'azione comunale è quindi finalizzata al **riordino**, non alla "tassazione".

Linee di regolazione principali:

- 1. Corridoio pedonale libero minimo:** obbligo di mantenere un percorso continuo e sicuro sul marciapiede, tale da garantire transitabilità per passeggeri, carrozzine e utenti fragili, senza strozzature.
- 2. Divieto di ostruzione di accessi e dispositivi urbani:** è vietata l'occupazione in prossimità di:
 - passi carrabili e accessi condominiali,
 - portoni e uscite di sicurezza,
 - attraversamenti pedonali e rampe,

- fermate TPL, scivoli e percorsi tattili,
 - idranti, quadri elettrici, pozzetti e infrastrutture di servizio.
3. **Modularità e compatibilità:** dehors progettati come elementi **rimovibili, ordinati, coerenti**, senza strutture permanenti non autorizzate o volumetrie improprie.
 4. **Uniformità minima di decoro:** definizione di materiali e soluzioni compatibili con il contesto urbano, evitando elementi eccessivamente impattanti o incoerenti con il centro storico e con i fronti architettonici.
 5. **Orari, pulizia e responsabilità:** obbligo di pulizia immediata dell'area occupata, gestione rifiuti e controllo del rumore, coordinati con il modello di gestione della movida.
 6. **Procedura semplificata e tracciabile:** definizione di iter standardizzato (anche digitale) per:
 - richiesta,
 - rinnovo,
 - aggiornamento di dimensioni,
 - revoca in caso di violazioni.

Mezzi attuativi:

- mappatura delle occupazioni esistenti (ricognizione e regolarizzazione),
 - controlli mirati della Polizia Municipale,
- linee guida grafiche e planimetriche "standard" per ridurre ambiguità,
 - sanzioni graduate e tempi certi di ripristino in caso di abuso.

D.3 Decoro Commerciale Urbano (standard minimi, qualità e accessibilità)

Obiettivo: valorizzare il commercio come componente identitaria e attrattiva della città, riducendo elementi visivi invasivi e disordine, tutelando architettura, marciapiedi e vivibilità.

Ambito: attività commerciali, pubblici esercizi, esercizi di servizio, con focus su:

- centro storico,
- assi principali ad alta visibilità,
- zone a forte pressione pedonale e di movida.

Linee di intervento:

1. Standard minimi di ordine e accessibilità

- tutela del passaggio pedonale,
- divieto di ostacoli permanenti o esposizioni che riducono marciapiede,
 - regole chiare su espositori, cavalletti, elementi temporanei.

2. Coerenza estetica e integrazione architettonica

- indirizzi e linee guida per evitare soluzioni dissonanti,
 - tutela dei fronti storici e dei portali.

3. Pulizia, rifiuti e gestione esterna

- responsabilità del fronte attività (area immediatamente antistante),
- obblighi minimi di gestione rifiuti e pulizia serale nelle zone di pressione.

4. Riduzione impatti sullo spazio pubblico

- regole uniformi su elementi sporgenti e invasivi,
- coordinamento con dehors e segnaletica commerciale.

Mezzi attuativi:

- regolamento unico “decoro commerciale” integrato con dehors e insegne,
 - controlli periodici e sanzioni graduate,
 - sportello digitale per richieste e adeguamenti.

D.4 Regolamento Insegne Commerciali (tutela dei palazzi, marciapiedi e qualità urbana)

Obiettivo: eliminare installazioni invasive che coprono le facciate, riducono l’eleganza degli edifici e sottraggono spazio ai pedoni, definendo un sistema ordinato e riconoscibile per le insegne, compatibile con il contesto urbano.

Principio economico (vincolante):

Il regolamento introduce **solo regole tecniche e criteri di installazione. Non prevede nuovi costi, canoni o tariffe aggiuntive** rispetto a quelli eventualmente già previsti oggi. Dove attualmente non esistono oneri specifici, **non verranno introdotti.**

Linee di regolazione principali:

1. Divieto di “pannellature copri-facciata”

- vietate insegne che si estendono come pannelli pieni sulla facciata, coprendo elementi architettonici e prospetti.

2. Limiti a sporgenze e ingombri sul marciapiede

- definizione di profondità massima e quote di installazione,
- divieto di collocazioni che riducono passaggio pedonale o creano rischio urti.

3. Insegna come “logo/nome”, non come rivestimento

- preferenza per lettere scatolate, targhe coerenti, soluzioni leggere e leggibili,
 - dimensionamento proporzionato alla vetrina e al fronte.

4. Coerenza cromatica e luminosa

- limiti a effetti eccessivi, abbagliamento, luci aggressive,
- tutela del contesto storico e delle aree identitarie.

5. Procedure chiare e tempi certi

- iter semplificato per insegne standard conformi,
- adeguamento progressivo per insegne non conformi, con priorità alle installazioni più invasive e pericolose.

Mezzi attuativi:

- linee guida grafiche (catalogo esempi “ammessi/non ammessi”),
 - ricognizione e mappatura delle insegne esistenti,
- piano di adeguamento con scadenze progressive e controlli mirati.

D.5 Abbattimento Barriere Architettoniche e Accessibilità (marciapiedi, attraversamenti e continuità urbana)

Obiettivo: garantire accessibilità reale e continua nello spazio pubblico, integrando l’abbattimento delle barriere architettoniche all’interno dei programmi già previsti di rifacimento marciapiedi, pavimentazioni e attraversamenti, al fine di trasformare la rete pedonale in infrastruttura sicura e fruibile per tutti (persone con disabilità, anziani, bambini, passeggeri, utenti fragili).

Linee di intervento:

- 1. Continuità dei marciapiedi e standard minimi di transitabilità**
 - o eliminazione di discontinuità, scalini, restringimenti impropri e ostacoli permanenti;
 - o assicurazione di una larghezza utile continua, con gestione degli ingombri (pali, segnaletica, dehors, espositori) tramite ricollocazione o razionalizzazione.
- 2. Scivoli, rampe e raccordi stradali a norma**
 - o realizzazione sistematica di scivoli agli angoli degli incroci e in corrispondenza degli attraversamenti pedonali;
 - o pendenze e quote coerenti con gli standard tecnici e con la sicurezza di utilizzo.

3. Attraversamenti accessibili e leggibili

o potenziamento della qualità degli attraversamenti (rialzati dove possibile; in alternativa alta visibilità + illuminazione dedicata);
o inserimento di isole salva-pedoni dove tecnicamente applicabile, con raccordi accessibili.

4. Percorsi tattili e orientamento (ove tecnicamente sostenibile)

o inserimento progressivo di elementi tattili in prossimità di nodi sensibili (scuole, fermate TPL, presidi sanitari, piazze ad alta frequentazione), al fine di aumentare la sicurezza di orientamento.

5. Integrazione con strumenti comunali e programmazione

o predisposizione e/o aggiornamento del quadro di riferimento comunale per l'accessibilità (linee guida operative e priorità di intervento);
o collegamento con il sistema di controllo programmato degli edifici pubblici e degli spazi esterni (cortili scolastici, accessi, aree gioco), garantendo coerenza tra spazio pubblico e accessi ai servizi.

Mezzi attuativi:

- standard tecnici comunali “marciapiede accessibile” da applicare a ogni rifacimento;
 - checklist obbligatorie in fase di collaudo;
- KPI: % incroci resi accessibili, % attraversamenti con scivoli e illuminazione dedicata, riduzione segnalazioni su barriere/ostacoli.

E) Illuminazione pubblica e valorizzazione estetica

Obiettivo: eliminare buio urbano, disomogeneità e soluzioni improvvisate, sostituendo l'illuminazione inefficiente con una rete LED moderna e, nelle aree identitarie, anche esteticamente qualificata.

Linee di intervento:

1. **Sostituzione alogeno → LED** su tutto il territorio.
2. **Aree di maggior valore** (assi principali e centro storico): installazione di corpi illuminanti più coerenti, con attenzione a:
 - distribuzione della luce,
 - eliminazione di coni d'ombra,
 - riduzione abbagliamento,
 - miglioramento estetico dell'arredo illuminotecnico.
3. **Illuminazione artistica** su monumenti e luoghi identitari: valorizzazione tramite progetti dedicati e non mediante fari generici.

F) Videosorveglianza e presidio: sicurezza urbana misurabile

Obiettivo: rafforzare sicurezza reale e percepita, con presidio continuo e strumenti moderni, senza compromettere sicurezza operativa.

Linee di intervento:

- 1. Potenziamento della Polizia Municipale**, per garantire presenza costante sul territorio e copertura delle aree a pressione (viabilità, soste irregolari, incroci critici, movida, piazze, servizi).
- 2. Rete telecamere con logica di prevenzione e controllo:**
 - incremento installazioni nei punti strategici,
 - manutenzione e funzionamento continuo.

G) Sistema di Controllo Programmato di Scuole ed Edifici Pubblici (Manutenzione e qualità misurabili)

Obiettivo: superare la gestione reattiva basata su segnalazioni e urgenze, introducendo un **sistema strutturato e periodico di verifiche**, per garantire sicurezza, qualità e funzionalità del patrimonio pubblico comunale, con priorità a scuole e strutture ad alta frequenza d'uso.

Ambito di applicazione:

- scuole comunali (asilo nido, infanzia, primaria, secondaria di primo grado – dove di competenza comunale per manutenzione e spazi),
 - edifici comunali e spazi pubblici coperti,
- strutture sportive comunali e relative pertinenze,
- parchi, ville comunali, aree gioco e arredi urbani.

Struttura del sistema:

1. Censimento tecnico e “Fascicolo edificio”

Ogni immobile/struttura avrà un fascicolo digitale con:

- stato manutentivo,
- verifiche effettuate,
- interventi realizzati,
- scadenze e priorità.

2. Piano di ispezioni periodiche (calendarizzato)

- verifiche ordinarie programmate (es. trimestrali/semestrali a seconda della tipologia),
- verifiche straordinarie dopo eventi meteo intensi o segnalazioni tecniche.

3. Check-list standardizzate e criteri misurabili

Controllo su:

- sicurezza e agibilità (criticità strutturali evidenti, accessi, vie di fuga),
 - impianti e illuminazione,
 - bagni e servizi essenziali,
- cortili e spazi esterni (ombre, verde, aree gioco, pavimentazioni),
 - barriere architettoniche e accessibilità.

4. Manutenzione programmata e tempi certi di intervento

- interventi urgenti con priorità assoluta,
- interventi ordinari con finestre temporali definite,
- rendicontazione interna e pubblica (non sensibile) delle attività eseguite.

5. KPI di qualità del patrimonio pubblico

Esempi:

- % edifici verificati nei tempi,
- tempo medio di chiusura segnalazioni,
- numero criticità risolte per trimestre,
 - riduzione guasti ricorrenti,
- qualità microclimatica degli spazi esterni scolastici (incremento ombra/verde).

Mezzi attuativi:

- affidamento a struttura tecnica comunale con supporto specialistico ove necessario,
 - piattaforma digitale unica per segnalazioni + stato lavori,
- programmazione lotti di manutenzione (evitando micro-interventi dispersi).

G.1 Sicurezza di Quartiere (presidio, servizi e vitalità come prevenzione)

Obiettivo: aumentare sicurezza reale e percepita non solo tramite controlli e tecnologie, ma attraverso una strategia integrata basata su **presidio urbano, servizi di prossimità, spazi pubblici vivi e riduzione delle condizioni che generano degrado.**

Principio operativo: la sicurezza urbana non è soltanto repressione: è soprattutto **presenza, ordine, illuminazione, spazi curati, attività regolari e servizi** che riducono isolamento e abbandono.

Linee di intervento:

1. Presidio di prossimità e pattugliamento mirato

- turnazioni e presenza visibile nei punti di quartiere più sensibili (incroci critici, aree verdi, piazzette, zone scolastiche),
- interventi specifici su sosta irregolare e comportamenti pericolosi.

2. Illuminazione, arredo e “anti-degrado”

- rimozione con rapidità di elementi di degrado (rifiuti, affissioni abusive, micro-vandalismi),
- illuminazione progettata su strade e nodi di quartiere.

3. Spazi pubblici attivati come presidio naturale

- aree verdi e piazze con funzioni leggere (giochi, sedute, sport leggero, micro-eventi),
- utilizzo degli spazi riqualificati per attività regolari (non episodiche).

4. Servizi di quartiere per ridurre isolamento

- doposcuola, sport, attività educative e ricreative,
- percorsi casa-scuola più sicuri e leggibili,
- coinvolgimento di associazioni e reti locali in forme controllate e trasparenti.

5. Monitoraggio e KPI di sicurezza di quartiere

- mappa criticità e interventi,
- tempi medi di ripristino,
- segnalazioni trattate,
- riduzione punti bui e aree isolate,
- feedback cittadini (strumento digitale).

Mezzi attuativi:

- coordinamento Polizia Municipale + uffici tecnici,
- integrazione con videosorveglianza nei punti strategici,
- piani di intervento “rapidi” per decoro e manutenzioni leggere.

G.2 Igiene urbana, raccolta rifiuti e contrasto all'abbandono (decoro, controlli e potenziamenti mirati)

Obiettivo: ridurre in modo misurabile degrado e accumuli, garantendo ordine urbano, qualità dello spazio pubblico e sostenibilità della movida, attraverso un modello integrato di raccolta, pulizia, controlli e contrasto all'abbandono illecito.

Linee di intervento:

- 1. Contrasto sistematico all'abbandono e alle micro-discardie
o controlli mirati e sanzioni graduate;
o installazione di sistemi di videosorveglianza puntuale nei punti critici, con finalità anti-sversamento e in piena conformità normativa;
o procedure rapide di rimozione e ripristino per evitare che il degrado diventi "stabile".**
- 2. Cestini e micro-arredo funzionale (ordine quotidiano)
o incremento e razionalizzazione dei cestini, con posizionamento in punti ad alta pressione pedonale e nelle aree della movida;
o standard di robustezza e manutenzione (svuotamento, pulizia, sostituzione rapida).**
- 3. Spazzamento e pulizia programmata (con calendario operativo)
o definizione di un calendario pubblico e misurabile di spazzamento e lavaggio strade, calibrato su pressione reale dei luoghi;
o intensificazione dei passaggi in aree commerciali ad alta frequentazione.**
- 4. Potenziamento domeniche e serate di movida (servizio "rinforzato")
o incremento dei servizi di pulizia e svuotamento cestini nelle serate e notti di maggiore afflusso;
o potenziamento specifico la domenica e nei periodi/eventi ad alta frequentazione, per garantire ordine costante e ridurre conflitti con i residenti.**
- 5. Coordinamento con regolamenti (dehors, decoro commerciale e gestione movida)
o integrazione delle responsabilità di pulizia esterna dei fronti attività con regole chiare e controlli;
o obbligo di gestione rifiuti e mantenimento del decoro dell'area immediatamente antistante, in coerenza con i regolamenti già previsti.**

Mezzi attuativi:

- piano operativo con zone prioritarie e frequenze differenziate;
- sportello/segnalazioni digitali con tracciamento interventi;
- KPI: tempi di rimozione, n. sanzioni/controlli, riduzione segnalazioni, pulizie effettuate vs programmate, qualità percepita tramite feedback cittadini.

H) Riorganizzazione viabilità: sensi unici, flussi, accessibilità e soccorsi

Obiettivo: ottimizzare i flussi in una città storica con strade strette e molti incroci, creando percorsi più scorrevoli e riducendo conflitti, con particolare attenzione ai mezzi pesanti e ai corridoi di emergenza.

Linee di intervento (interventi puntuali inclusi):

- 1. Sensi unici e “coppie complementari”** su assi paralleli, per ridurre conflitti e aumentare spazio utile (marciapiedi, verde, sicurezza).
 - **Via Mazzini:** previsione di senso unico in un tratto definito, con direzione **da intersezione Via Mazzini / Via Sossio Russo in poi verso l'ospedale**, con contestuale utilizzo del tratto parallelo di **Via Vittorio Emanuele** per il senso di marcia opposto in direzione delle intersezioni indicate.
 - Le vie centrali e secondarie, dove possibile, verranno organizzate in modo da garantire inversioni e redistribuzione dei flussi, riducendo passaggi inutili e congestioni.
- 2. Obiettivo operativo:** consentire manovre rapide (es. accesso scuole) senza caricare ulteriormente il centro ed evitando manovre inefficienti, migliorare la circolazione e garantire maggiore spazio di scorrimento anche alle **ambulanze** dirette verso l'ospedale.
- 3. Via Roma:** tratto successivo all'intersezione con **Via Vittorio Veneto** organizzato per consentire il flusso **verso il ponte della zona industriale**, con senso opposto su **Via Croce San Sossio**, al fine di migliorare scorrimento e accesso all'area produttiva.
- 4. Rotatorie/spartitraffico/aiuole** come strumenti centrali di regolazione dei flussi e di sicurezza, nonché come opportunità di incremento verde.

I) Nuove piazze e riqualificazioni urbane puntuali ad alta visibilità

Obiettivo: creare spazi pubblici vivi, funzionali e riconoscibili, evitando piazze “vuote” o isolate, e inserendo funzioni che generino presenza continua di persone (presidio naturale contro degrado).

Alcuni Interventi puntuali:

- 1. Nuova piazza** all'intersezione tra **Via Giovanni Pezzella** e **Via Francesco Antonio Giordano**, in prossimità del **Liceo Scientifico Statale Carlo Miranda**, con sistemazione urbana, verde e miglioramento della sicurezza pedonale.
- 2. Via Biancardi:** previsione di nuova piazza rialzata con alberature, illuminazione curata e arredo urbano coerente.

- 3. Riqualificazione Piazza Riscatto e Piazza Risorgimento:** intervento integrato su assetto urbano e manto stradale, con incremento verde e migliore leggibilità degli spazi.

I.1 Attivazione e gestione degli spazi

Le nuove piazze e le riqualificazioni ad alta visibilità saranno progettate non come “spazi vuoti”, ma come luoghi attivi e presidiati. È prevista l’integrazione, ove compatibile, di funzioni leggere e regolamentate quali chioschi, micro-somministrazione, spazi per attività culturali ed eventi, sport leggero e arredi per la socialità. L’obiettivo è garantire presenza continua, sicurezza naturale, incremento del valore commerciale di prossimità e coerenza con eventuali sviluppi edilizi correlati, evitando isolamento e sottoutilizzo.

J) Trasporto pubblico: AMAF, rete locale reale e riduzione dell’auto privata

Obiettivo: costruire un sistema di mobilità locale affidabile, frequente e coerente con la pressione urbana (scuole, servizi, movida, lavoro), riducendo l’uso dell’auto privata e creando interscambi ai margini della città.

J.1 Costituzione dell’operatore locale

Fondazione di società comunale dedicata:

AMAF – Azienda Mobilità Autonoma Frattese, con compiti di:

- gestione TPL urbano locale;
- pianificazione frequenze e orari su esigenze reali del territorio;
 - copertura serale coerente con vita urbana e movida;
- gestione fermate/pensiline, informazione all’utenza, integrazione digitale;
 - sviluppo entrate accessorie (pubblicità, concessioni).

Modalità attuative (realismo amministrativo):

L’assetto gestionale dell’operatore potrà essere definito secondo la soluzione più efficace e sostenibile, prevedendo, in alternativa o in evoluzione: costituzione di società in house; forme consortili o di partenariato sovracomunale; affidamento tramite procedura ad evidenza pubblica con definizione di standard di servizio e brand comunale, garantendo in ogni caso controllo pubblico sugli obiettivi, KPI e livelli minimi di qualità.

J.2 Rete di superficie

- **Autobus elettrici** con linee urbane circolari e collegamenti verso confini e punti di interscambio.
- **Parcheggi di interscambio ai margini** per permettere a residenti e city users di lasciare l'auto fuori dal centro e muoversi dentro la città con TPL locale.
- **Pensiline moderne e informative**, anche tramite partenariati pubblico-privato, con possibilità di gestione e manutenzione e inserimento di spazi pubblicitari.
- **Obiettivo di servizio:** frequenze e affidabilità tali da rendere il TPL una scelta reale e non residuale.

Partenariati per pensiline e paline di design: attivazione di accordi pubblico-privato con operatori specializzati (es. IGP Decaux o equivalenti) per la fornitura, installazione e manutenzione di pensiline e paline su misura, integrate con informazione all'utenza e spazi pubblicitari, destinando parte dei ricavi al miglioramento del servizio e al decoro urbano.

Fermate intelligenti "a richiesta": introduzione progressiva di fermate attrezzate con pulsante di prenotazione e sistemi digitali (app/SMS/QR), per attivare la corsa o la fermata in fasce e tratte a domanda variabile, con illuminazione e videosorveglianza integrata. Il sistema sarà monitorato con KPI (richieste, tempi di attesa, corse attivate, affidabilità), al fine di aumentare efficienza e sicurezza soprattutto nelle ore serali.

J.3 Sistema su sede dedicata: people mover/metro leggera e opzione tram centrale

Il Piano prevede come obiettivo strategico un'infrastruttura di mobilità locale su sede dedicata, con orari prolungati e alta frequenza:

- **Scenario preferenziale:** people mover/metro leggera urbana (automatica) a gestione comunale, per contenere i costi e garantire un servizio calibrato sulla città.
- **Scenario alternativo e centrale:** tram, che rimane asse fondamentale qualora emergano ostacoli autorizzativi o finanziari sull'opzione sotterranea, riprendendo anche la tradizione storica della presenza tranviaria nel territorio e nel sistema di collegamenti locali.

J.4 Copertura aree strategiche (scuole e zona industriale)

- Servizio dedicato per flussi scolastici, considerata la dipendenza di numerosi comuni limitrofi dal polo scolastico frattese.
- Copertura dell'area industriale oggi scarsamente servita, per consentire spostamenti casa-lavoro anche senza auto privata.

J.5 Sostenibilità economica: pubblicità e ricavi accessori

- Inserimento di spazi pubblicitari su pensiline, fermate, paline, nuovi spazi urbani riqualificati e, dove compatibile, soluzioni digitali; tali ricavi contribuiranno a sostenere la qualità del servizio e la manutenzione urbana.

Integrazione tariffaria e interoperabilità: adesione e piena compatibilità del sistema tariffario AMAF con il sistema integrato regionale **Unico Campania** (titoli, validazioni, eventuale account digitale), al fine di semplificare l'uso del servizio e favorire l'interscambio con ferrovia e linee sovracomunali.

K) Edilizia: qualità architettonica, contestualizzazione e verde pubblico “di quartiere”

Obiettivo: governare la crescita edilizia evitando densificazione senza servizi, senza verde e senza coerenza architettonica.

Linee di intervento:

- 1. Contestualizzazione architettonica obbligatoria:** ogni nuova costruzione dovrà essere coerente con:
 - il linguaggio architettonico prevalente dell'area in cui sorge,
 - le proporzioni e le dimensioni del tessuto circostante,
 - la scala urbana della strada e del quartiere,evitando inserimenti dissonanti, fuori scala o privi di relazione con il contesto.
- 2. Uso medio dell'area e mix funzionale:** nelle aree dove è presente (o necessaria) vitalità commerciale e di servizi, i nuovi edifici dovranno prevedere **negozi e uffici al piano strada** (o funzioni equivalenti di presidio urbano), evitando fronti ciechi e monofunzionali che spengono la strada.
- 3. Verde obbligatorio nei grandi interventi:** nei lotti e negli interventi di dimensione maggiore dovranno essere previste **aree verdi pubbliche fruibili**:
 - concepite come vere “micro-ville comunali” di quartiere,
 - dotate di funzioni sociali e attività pubbliche compatibili (sedute, percorsi, piccoli spazi attrezzati),
 - con obiettivo di aumentare concretamente la quota di verde pubblico e di presidio sociale.
- 4. Verde nei condomini e nei parcheggi:** previsione di alberature interne e verde pertinenziale reale (non solo vasi), con standard minimi.

Bonus facciate “su strada”

Introduzione di incentivo comunale fino a **10.000 €** per facciate prospicienti strada di edifici storici, con:

- erogazione per SAL,
 - verifiche tecniche e criteri estetici,
 - coerenza con il contesto architettonico.
-

L) Sport, benessere e riqualificazione strutture

Obiettivo: rendere lo sport un servizio pubblico strutturale, ampliando discipline praticabili e offrendo spazi adeguati.

Linee di intervento:

- **Recupero/realizzazione del Centro Sportivo Comunale con:**
 - piscina,
 - palestra di livello (es. attrezzature Technogym),
 - tennis,
 - calistenica,
 - calcio.
 - **Ristrutturazione dello Stadio Comunale (lanniello):**
 - ampliamento funzionale, tecnologico, infrastrutturale,
 - estetica generale,
 - riqualificazione del parcheggio rendendolo più sicuro e più ordinato,
 - riqualificazione dell'intorno urbano, oggi percepito come poco qualificato.
 - **Prosecuzione della riqualificazione del Quartiere Rossini per accrescere bellezza, sicurezza e qualità dello spazio pubblico.**
-

M) Patrimonio, canapifici, cultura diffusa e segnaletica

Obiettivo: integrare identità e cultura nella vita urbana quotidiana.

Linee di intervento:

- **Segnaletica turistica urbana e percorsi culturali.**
- **Valorizzazione e restauro, ove necessario, del patrimonio esistente (monumenti, chiese, museo/pinacoteca) con illuminazione e arredi coerenti.**
- **Riqualificazione degli ex canapifici: trasformazione integrata in:**
 - parco naturale urbano,

- percorso storico sulla canapa e identità cittadina,
 - spazi culturali e funzioni compatibili (servizi, attività, presidi), generando valore storico, urbanistico, naturalistico e anche economico.
-

N) Eventi, comunicazione e servizi digitali

Obiettivo: strutturare vita urbana tutto l'anno, aumentare rilevanza mediatica e rendere l'amministrazione moderna e accessibile.

Linee di intervento:

- Programmazione di eventi culturali, musicali e sportivi con potenziale metropolitano/regionale.
- Format estivo ispirato alla "festa della musica", con diffusione su più punti e crescita dell'indotto.
- Potenziamento comunicazione istituzionale e promozione moderna dei servizi, anche tramite competenze specialistiche.
- Digitalizzazione dei servizi comunali e dei servizi TPL (portale unico, avvisi, eventi, segnalazioni).

Comunicazione urbana fisica e coerente: integrazione tra city branding e arredo informativo (totem, paline, pensiline di design), con standard grafici unificati e manutenzione dedicata, anche tramite partnership pubblico-private.

N.1 Marketing territoriale e promozione dell'identità urbana (City Branding)

Obiettivo specifico: trasformare Frattamaggiore in una città riconoscibile, attrattiva e "raccontabile", capace di valorizzare non solo servizi e infrastrutture, ma anche stile di vita, vivibilità, patrimonio e qualità urbana, intercettando quote di turismo di prossimità e rafforzando la reputazione metropolitana del territorio.

Linee di intervento:

1. Istituzione/affidamento di consulenze specialistiche in marketing territoriale
Il Comune si doterà di un presidio professionale dedicato (interno o tramite affidamento), composto da figure specialistiche quali:
 - consulenti di marketing territoriale e comunicazione pubblica;
 - social media manager e content creator istituzionali;
 - coordinamento eventi e partnership locali;

- supporto grafico e branding (identità visiva, materiali, segnaletica comunicativa).

Finalità: pianificare campagne e contenuti con logica continuativa, evitando comunicazione episodica e non coerente.

2. Promozione del territorio oltre la sola comunicazione dei servizi

La comunicazione comunale non si limiterà alla promozione di pratiche, scadenze e servizi, ma includerà una linea stabile di promozione dell'identità urbana, basata su:

- luoghi di aggregazione e qualità della vita (socialità, uscite, commercio, ristorazione, vita serale);
- patrimonio storico-artistico e religioso (basiliche, museo/pinacoteca, centro storico);
- nuove opere e riqualificazioni previste dal Piano (piazze, verde, illuminazione, arredo, mobilità).

Tale approccio consentirà di posizionare Frattamaggiore come città viva e non come semplice "centro di transito".

3. Intercettazione del turismo di prossimità e dei flussi metropolitani

Considerata la vicinanza con Napoli e il ruolo che la mobilità pubblica locale (AMAF e interscambi) potrà svolgere nel ridurre l'uso dell'auto e migliorare l'accessibilità, il Comune promuoverà Frattamaggiore come destinazione urbana di prossimità, adatta a:

- giovani e city users dell'area metropolitana;
- coppie e famiglie (weekend e serate);
- utenti connessi a eventi, ristorazione, commercio, cultura;
- flussi legati alle strutture ricettive già presenti e in crescita (B&B e locazioni brevi).

L'obiettivo è trasformare l'attrattività sociale esistente in un circuito economico stabile e misurabile, anche in termini di reputazione e visibilità.

4. Campagne tematiche e "luoghi simbolici" della città

Verranno individuati e valorizzati luoghi con potenziale narrativo e identitario, anche già spontaneamente riconosciuti dalla cittadinanza, da trasformare in elementi di promozione urbana.

Esempio: il ponte pedonale storico, già interessato da pratiche simboliche e sociali (lucchetti delle coppie), potrà essere integrato in campagne e format tematici, con iniziative dedicate a ricorrenze (San Valentino, estate urbana, Natale/Capodanno) e allestimenti coerenti e controllati.

5. Campagne identitarie e tagline (anche in lingua inglese)

Nell'ambito del city branding, verranno sviluppate campagne di promozione territoriale con tagline e claim anche in lingua inglese, utili al targeting metropolitano e alla comunicazione digitale. A titolo di esempio narrativo e promozionale: "That's Amore,

That's Frattamaggiore.”

Finalità: comunicare Frattamaggiore come città dell'esperienza urbana, della socialità e dell'identità vissuta, rafforzando l'idea di un luogo dove “si vive bene” e dove gli interventi del Piano costruiscono bellezza e riconoscibilità.

6. Integrazione tra comunicazione, eventi e infrastrutture

Ogni grande intervento del Piano (piazze, verde, illuminazione, mobilità, arte) sarà accompagnato da:

- **comunicazione pubblica strutturata (prima/durante/dopo);**
 - **contenuti digitali divulgativi e narrativi;**
- **momenti di inaugurazione/attivazione urbana (eventi, visite guidate, attività pubbliche);**
- **strumenti informativi in città (segnaletica, totem, pannelli narrativi, wayfinding).**

7. KPI di visibilità e impatto economico collegati agli eventi e alla promozione

La strategia marketing sarà monitorata con indicatori misurabili, tra cui:

- **presenze stimate agli eventi e flussi pedonali nelle aree interessate;**
- **aumento delle interazioni sui canali ufficiali e copertura mediatica;**
 - **utilizzo dei servizi digitali e delle segnalazioni;**
 - **crescita delle attività coinvolte e partnership locali;**
- **trend delle presenze ricettive (ove disponibili i dati), anche in relazione ai periodi di evento.**

N.2 Sportello Unico Digitale e semplificazione amministrativa

Il Comune avvierà un processo strutturato di unificazione, semplificazione e digitalizzazione dei servizi, attraverso un Portale Unico (web + app) che concentri pratiche, pagamenti, segnalazioni, prenotazioni e comunicazioni in un'unica esperienza utente. Saranno previste identità digitale (SPID/CIE), moduli standardizzati, tracciamento delle pratiche, notifiche automatiche e tempi medi dichiarati, riducendo passaggi ridondanti e frammentazione tra uffici. L'obiettivo è rendere l'amministrazione più accessibile, trasparente e misurabile, anche tramite KPI su tempi di risposta, pratiche evase e soddisfazione dell'utenza.

O) Politiche sociali, educative e giovanili

Obiettivo: rafforzare il ruolo del Comune come presidio educativo e sociale, offrendo spazi, attività e servizi strutturati per bambini e ragazzi, con particolare attenzione alla prevenzione del disagio, alla riduzione della dispersione scolastica e all'uso sociale degli spazi pubblici riqualificati.

Linee di intervento:

1. Doposcuola comunale e spazi studio assistiti

Attivazione di servizi di doposcuola pubblico e di supporto allo studio, in collaborazione con scuole, associazioni ed educatori, con utilizzo prioritario di:

- spazi recuperati negli ex canapifici;
- strutture sportive comunali;
- edifici e locali comunali idonei.

I servizi saranno orientati a:

- supporto compiti;
- alfabetizzazione digitale;
- prevenzione della dispersione scolastica;
- sostegno alle famiglie.

2. Attività ricreative, culturali e sportive per minori e adolescenti

Programmazione stabile di:

- laboratori artistici e creativi;
- attività sportive pomeridiane;
- corsi e attività estive;
- percorsi educativi ambientali e culturali.

Tali attività saranno integrate con:

- centro sportivo comunale;
- ville comunali riqualificate;
- spazi culturali negli ex canapifici.

3. Uso sociale degli ex canapifici come polo educativo e giovanile

Gli ex canapifici, oltre alla funzione culturale e ambientale, saranno destinati anche a:

- centri di aggregazione giovanile;
- spazi per studio e formazione;
- sedi per associazioni educative;
- attività extrascolastiche strutturate.

L'obiettivo è evitare un uso esclusivamente simbolico o museale, trasformandoli in infrastruttura sociale viva.

4. Integrazione tra politiche sportive e politiche sociali

Il centro sportivo comunale sarà utilizzato anche come strumento di inclusione sociale, con:

- tariffe agevolate per famiglie fragili;
- progetti sport-scuola;
- programmi per adolescenti a rischio di isolamento sociale.

4.3 Principio di fondo

Il Piano *Frattamaggiore Si Trasforma* non si limita alla tutela e valorizzazione del patrimonio esistente, ma prevede la **produzione programmata di nuova arte pubblica** come leva strutturale di rigenerazione urbana, innovazione identitaria e sviluppo economico locale. La città deve tornare a **produrre bellezza**, non solo a conservarla: l'obiettivo è rendere l'arte un servizio pubblico permanente, integrato nella pianificazione, in grado di generare qualità, riconoscibilità e presidio sociale in tutti i quartieri interessati dagli interventi.

4.3.1 Programma "Frattamaggiore Città dell'Arte Diffusa" (rete di nuove opere)

Viene istituito un programma organico e continuativo di arte pubblica, con produzione di nuove opere, installazioni e segni urbani, articolato in tre livelli:

A) Landmark monumentali e sculture civiche (opere-iconiche)

Realizzazione di opere di dimensione e importanza maggiore, collocate in punti strategici (ingressi urbani, grandi assi, piazze di rappresentanza, nodi di scambio), con funzione di:

- rendere immediatamente riconoscibile la città;
- creare "porte urbane" e punti di orientamento;
- generare valore simbolico e mediatico (anche in ottica eventi e comunicazione).

Le opere saranno progettate con:

- materiali durevoli e manutenibili;
- illuminazione artistica integrata;
- basi e protezioni compatibili con sicurezza stradale e fruizione pedonale;
- predisposizioni per manutenzione e ispezione.

B) Arte di quartiere e micro-opere (opere diffuse)

Realizzazione di interventi più piccoli ma numerosi, distribuiti anche fuori dal centro, per evitare che la bellezza rimanga concentrata in poche aree.

Esempi di interventi previsti:

- installazioni di arredo artistico (sedute, pergolati, parapetti, fontane artistiche);
- piccole sculture e segni identitari nei giardini pubblici, ville comunali e piazzette;
- "totem" culturali e pannelli artistici narrativi (storia frattese, canapa, personaggi locali);
- interventi su muri ciechi o quinte urbane degradate con progetti di arte muraria controllata e di qualità (non improvvisata).

C) Arte integrata nelle opere pubbliche (arte come parte dell'infrastruttura)

Ogni intervento urbano principale (strade, rotatorie, piazze, parchi, pensiline, nuove

pavimentazioni, illuminazione) dovrà prevedere una quota di progettazione estetico-artistica integrata, includendo:

- design dell'arredo urbano coerente e non casuale;
- elementi artistici nelle aiuole, negli spartitraffico e nelle isole salva pedoni;
- segni urbani nelle pavimentazioni (trame, disegni, materiali e geometrie) che rendano riconoscibili le aree riqualificate.

Sostenibilità economica e fonti di finanziamento del programma "Arte Diffusa"

La produzione e integrazione di arte pubblica sarà sostenuta mediante un mix di strumenti finanziari, al fine di garantire continuità e credibilità attuativa:

- quota percentuale sugli interventi di opere pubbliche: previsione orientativa di una quota pari all'1-2% del quadro economico delle opere compatibili, destinata a progettazione estetico-artistica integrata e arredi di qualità;
- sponsorizzazioni, partenariati e PPP: coinvolgimento di operatori privati e attività locali per installazioni, arredi artistici e manutenzione, tramite procedure trasparenti e regolamentate;
 - bandi e programmi dedicati: utilizzo di fondi regionali, nazionali e UE su cultura, rigenerazione urbana, valorizzazione del patrimonio e innovazione sociale.

Tali strumenti consentiranno di evitare interventi episodici e di garantire che l'arte urbana non sia un costo "isolato", ma parte integrata della trasformazione e della reputazione cittadina.

4.4 Mezzi di attuazione: governance, KPI e manutenzione obbligatoria post-opera

Obiettivo: trasformare il Piano in processo controllabile, verificabile e duraturo.

Strumenti:

1. **PMO comunale (Project Management Office)** per coordinamento progettazioni, controllo tempi/costi, monitoraggio lotti, gestione avanzamenti.
2. **KPI trimestrali** (alberi piantati e attecchimento, km marciapiedi, segnaletica rifatta, incidenti, passeggeri TPL, presenze eventi, tempi di ripristino buche).
3. **Clausole sociali** negli appalti (quota manodopera locale/under 35 dove compatibile).
4. **Obbligo di manutenzione a carico degli esecutori:** ogni opera realizzata dovrà prevedere una fase post-intervento con **manutenzione garantita per un numero definito di anni** (impostazione strutturale), al fine di:
 - evitare degrado immediato,
 - garantire qualità costante,
 - ridurre costi imprevisti e ripetizioni di interventi,

- assicurare responsabilità reale sull'opera consegnata.

4.4.1 Allegati tecnici e progressiva integrazione di simulazioni e progetti

Il Piano è concepito per essere progressivamente completato con allegati operativi, comprendenti:

- sezioni stradali tipo (marciapiedi, alberature, spartitraffico);
 - schemi sensi unici e nodi di smistamento;
 - render e simulazioni (piazze, rotatorie, illuminazione);
- mappe fermate, depositi e tracciati (TPL, tram, people mover);
 - cronoprogrammi e quadri economici per lotti.

4.5 Disposizioni finali

4.5.1. Inquadramento urbanistico e normativo

Il Piano "Frattamaggiore Si Trasforma" è concepito in coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti (PUC/PRG e regolamenti comunali), in quanto agisce prevalentemente su:

- spazio pubblico;
 - viabilità;
 - verde urbano;
 - infrastrutture;
- servizi e arredo urbano.

Gli interventi che comportassero modifiche di assetto urbanistico saranno attuati tramite:

- varianti puntuali;
- piani attuativi (PUA);
- accordi pubblico-privato (PPP);
- accordi di programma, ove necessario.

Per gli ambiti del centro storico, dei beni culturali e delle aree soggette a tutela:

- i progetti saranno sottoposti alle autorizzazioni previste dalla normativa;
- sarà attivato il confronto con gli enti competenti (inclusa la Soprintendenza nei casi previsti);
- materiali, illuminazione e arredi saranno coerenti con il contesto storico-architettonico.

4.5.2. Strategia per la sosta e i parcheggi

La gestione della sosta è considerata parte integrante della sicurezza stradale e dell'ordine urbano.

La strategia prevede:

- aree a sosta regolata (zone blu) nelle zone a maggiore pressione;
- stalli riservati ai residenti nelle aree ad alta densità abitativa;
 - stalli dedicati al carico/scarico merci;
- incremento degli stalli per motocicli e micromobilità.

È previsto un contrasto sistematico alla sosta irregolare tramite:

- controlli mirati;
- ostacoli fisici che disincentivano la sosta selvaggia, come spartitraffico, aiuole e isole del traffico;
 - dissuasori fisici dove necessari;
- tutela di attraversamenti, marciapiedi e fermate TPL.

Sono previsti parcheggi di interscambio ai margini della città, con:

- adeguata capacità;
- segnaletica di accesso;
- collegamento con il trasporto pubblico locale.

4.5.3. Impostazione del trasporto pubblico locale (AMAF)

Il Piano prevede l'istituzione di un servizio di trasporto pubblico comunale strutturato, affidato ad operatore dedicato (AMAF – Azienda Mobilità Autonoma Frattese).

Principi di esercizio:

- linee urbane riconoscibili;
- frequenze tali da rendere il servizio competitivo rispetto all'auto privata;

- integrazione con la stazione ferroviaria e con i poli scolastici;
- estensione del servizio alle fasce serali in coerenza con la vita urbana.

Sono previsti:

- capolinea organizzati;
- fermate attrezzate;
- deposito e infrastrutture tecniche dedicate.

Il servizio sarà monitorato tramite indicatori di:

- puntualità;
- corse effettuate;
- passeggeri;
- regolarità del servizio.

4.5.4. Gestione della movida e uso serale della città

La movida è considerata risorsa economica e sociale, ma richiede un modello di gestione strutturato.

Il Piano prevede:

- potenziamento della pulizia serale e notturna;
- controlli mirati nelle aree a maggiore pressione;
- regolazione dell'occupazione di suolo pubblico;
 - attenzione al contenimento del rumore;
- miglioramento dell'illuminazione e della sicurezza pedonale nelle strade della movida.

La mobilità serale sarà sostenuta da:

- trasporto pubblico locale prolungato nelle fasce di maggiore domanda;
 - collegamenti con parcheggi di interscambio;
- riduzione dell'uso dell'auto privata nelle ore notturne.

Sintesi esecutiva

Il Piano "Frattamaggiore Si Trasforma" costituisce un programma integrato di rigenerazione urbana, mobilità sostenibile, valorizzazione culturale e rafforzamento dei servizi pubblici, progettato per incidere in modo sistemico sul territorio comunale.

L'analisi preliminare evidenzia una città in crescita demografica, edilizia ed economica, non accompagnata da un adeguato sviluppo di:

- infrastrutture urbane,

- verde strutturale,
- trasporto pubblico locale,
- sicurezza stradale,
- qualità dello spazio pubblico.

Il Piano interviene attraverso:

- riorganizzazione della viabilità;
- incremento delle alberature;
- riqualificazione delle piazze;
- accessibilità pedonale;
- regolamentazione di dehors e insegne;
- istituzione del TPL comunale (AMAF);
- politiche sportive, sociali e culturali;
- programma di arte pubblica diffusa.

Dal punto di vista economico-finanziario, il Comune presenta una forte capacità di investimento in conto capitale, ma criticità sulla spesa corrente e sulla riscossione, rendendo necessaria una gestione programmata e non episodica delle risorse.

Il Piano adotta:

- KPI misurabili;
- manutenzione obbligatoria;
- governance tecnica;
- controlli periodici;
- integrazione tra opere fisiche e servizi.

La finalità strategica è trasformare Frattamaggiore in una città:

- ✓ ordinata
- ✓ verde
- ✓ sicura
- ✓ accessibile
- ✓ riconoscibile
- ✓ attrattiva

capace di competere a livello metropolitano non per dimensione, ma per qualità urbana.

Riassunto Strutturato del Piano

Introduzione a Frattamaggiore

Frattamaggiore è un comune strategico della Città Metropolitana di Napoli, caratterizzato da una forte densità abitativa e un ruolo centrale nel sistema metropolitano.

- Superficie territoriale di circa 6 km² e popolazione di circa 28.500 abitanti.
- Funzione di nodo di scambio per flussi veicolari e produttivi, grazie alla vicinanza a importanti assi stradali.
- Presenza di uffici pubblici e servizi sovracomunali, come l'Ospedale Civile e l'ASL Napoli 2 Nord.
 - Due Zone Industriali che attraggono attività manifatturiere e logistiche.
 - Riconosciuta come polo di attrazione per la movida giovanile, con una rete diversificata di attività commerciali e professionali.

Criticità Rilevate nel Territorio

Il territorio presenta diverse criticità legate alla densificazione edilizia, alla qualità del verde urbano e alla viabilità.

- Densificazione edilizia che aumenta il carico urbanistico senza adeguate infrastrutture.
- Insufficienza di verde urbano e alberature strutturate, con spazi verdi sottoutilizzati.
- Congestione del traffico e problemi di viabilità, con strade storiche non progettate per i volumi attuali.
 - Criticità nella gestione del trasporto pubblico locale, con una dipendenza dalla stazione ferroviaria.
- Movida non gestita adeguatamente, che può aumentare la percezione di insicurezza.

Quadro Economico-Finanziario Comunale

Frattamaggiore presenta una situazione economica favorevole, con elevate capacità di investimento e risorse disponibili.

- Avanzo di amministrazione utilizzabile di 9.351.720,83 € e Fondo Pluriennale Vincolato di 7.753.700,79 €.
- Capacità di attivare oltre 40 milioni di euro per interventi strutturali nel triennio.
- Comune ad alta intensità di investimento pubblico, con possibilità di partecipare a progetti sovracomunali.
- Criticità nella riscossione, con una capacità storica del 45,36% e residui attivi di 60.250.254,26 €.

Valutazione Complessiva dello Stato Finanziario

Il profilo finanziario di Frattamaggiore è forte per gli investimenti, ma presenta debolezze nella gestione ordinaria.

- Investimenti molto forti e debito molto basso.
 - Alta capacità di attrarre fondi, ma gestione delle opere complessa e sostenibile.
- Riscossione debole e margine libero limitato, che riduce le possibilità operative future.

- Necessità di migliorare la gestione ordinaria per evitare un degrado del patrimonio comunale.

Strategia di Trasformazione Urbana

Il Comune di Frattamaggiore ha le risorse per avviare un programma di trasformazione urbana strutturato.

- Interventi previsti su infrastrutture, sport, ambiente, rigenerazione urbana e spazi pubblici.
 - Necessità di riorganizzare la spesa corrente e rafforzare la riscossione.
 - Rischio di interventi non sistemici senza una programmazione organica.

Piano Frattamaggiore Si Trasforma

Il piano mira a rigenerare urbanisticamente Frattamaggiore, rendendola una città moderna e attrattiva.

- Obiettivo di coprire l'85% del tessuto urbano con interventi coordinati.
 - Aumento della qualità dello spazio pubblico e della vita quotidiana.
- Creazione di valore economico locale e valorizzazione del patrimonio storico-artistico.

Obiettivi Strategici e Linee di Intervento

Il piano include obiettivi chiari per migliorare la qualità della vita e la sicurezza.

- Incremento del verde urbano come infrastruttura primaria per la salute pubblica.
 - Installazione di fontanelle pubbliche per migliorare il comfort urbano.
 - Potenziamento della sicurezza stradale e riduzione degli incidenti.

Verde Urbano e Qualità della Vita

L'obiettivo è incrementare il verde urbano per migliorare la salute e la resilienza climatica.

- Alberature stradali su assi principali come Via Mazzini e Via Pezzella.
 - Verde su spartitraffico e rotatorie per moderare il traffico.
- Recupero di aree verdi sottoutilizzate e impegno programmatico sul verde.

Sicurezza Stradale e Protezione Pedoni

Il piano prevede misure per ridurre drasticamente gli incidenti stradali.

- Installazione di semafori LED moderni e intelligenti.
- Creazione di attraversamenti pedonali rialzati e isole salva-pedoni.
- Priorità ai mezzi di emergenza con sistemi di attivazione semaforica.

Qualità delle Strade e Manutenzione

Obiettivo di ripristinare standard minimi di qualità per le strade.

- Piano per la manutenzione delle buche e segnaletica orizzontale.
- Sostituzione della segnaletica verticale e miglioramento della leggibilità urbana.
 - Riqualficazione delle pavimentazioni nel centro storico.

Regolamento per Dehors e Occupazione Suolo Pubblico

Il regolamento mira a garantire ordine urbano e accessibilità pedonale.

- Obbligo di mantenere corridoi pedonali liberi e accessibili.
 - Divieto di ostruzione di accessi e dispositivi urbani.
- Procedura semplificata per la richiesta e il rinnovo dei dehors.

Decoro Commerciale e Insegne

Obiettivo di valorizzare il commercio e ridurre il disordine visivo.

- Standard minimi di ordine e accessibilità per le attività commerciali.
- Regolamento per insegne commerciali per tutelare l'architettura.
- Controlli periodici e sanzioni per garantire il rispetto delle norme.

Accessibilità e Abbattimento Barriere Architettoniche

Il piano prevede l'abbattimento delle barriere architettoniche per garantire accessibilità.

- Eliminazione di discontinuità e ostacoli permanenti nei marciapiedi.
 - Realizzazione di scivoli e rampe a norma.
 - Integrazione di percorsi tattili per migliorare l'orientamento.

Illuminazione Pubblica e Sicurezza Urbana

Obiettivo di migliorare l'illuminazione per aumentare la sicurezza.

- Sostituzione dell'illuminazione alogena con LED su tutto il territorio.
- Installazione di corpi illuminanti esteticamente qualificati nelle aree di valore.
 - Videosorveglianza per rafforzare la sicurezza percepita.

Politiche Sociali e Educative

Il piano prevede servizi strutturati per bambini e ragazzi.

- Attivazione di doposcuola e spazi studio assistiti.
- Programmazione di attività ricreative e culturali per minori.
 - Uso sociale degli ex canapifici come polo educativo.

Programma di Arte Pubblica Diffusa

Il piano include un programma di arte pubblica per rigenerare l'identità urbana.

- Realizzazione di landmark monumentali e micro-opere diffuse.
- Integrazione dell'arte nelle opere pubbliche per migliorare l'estetica urbana.
- Sostenibilità economica tramite sponsorizzazioni e fondi dedicati.

Governance e Monitoraggio del Piano

Il piano prevede un sistema di governance per garantire attuazione e controllo.

- Creazione di un PMO per coordinare le progettazioni e monitorare i progressi.
 - KPI trimestrali per misurare l'efficacia degli interventi.
 - Obbligo di manutenzione post-opera per garantire la qualità nel tempo.
-

Frattamaggiore Si Trasforma – Versione per i cittadini

Questo progetto nasce da una domanda semplice:
che città vogliamo essere tra 10 anni?

Frattamaggiore è già oggi una città viva, frequentata, centrale per l'area nord di Napoli. Ma cresce senza che strade, verde, trasporti e servizi crescano allo stesso ritmo.

Il risultato è traffico, disordine, mancanza di spazi belli e poca sicurezza.

“Frattamaggiore Si Trasforma” è un piano che mette ordine, bellezza e servizi dove oggi mancano.

Cosa prevede in concreto:

- Più alberi, più ombra, più fontanelle
- Marciapiedi continui e accessibili
- Meno buche, più segnaletica
- Piazze vere e non solo incroci
- Più sicurezza su strade e quartieri
- Trasporto pubblico comunale
- Sport pubblico
- Più eventi e più identità
- Più pulizia e meno abbandono rifiuti

Il progetto non è uno slogan ma un programma fatto di:

- ✓ regole
- ✓ controlli
- ✓ manutenzione
- ✓ obiettivi misurabili

Non promette miracoli ma:
organizzazione, costanza e visione.

L'obiettivo è trasformare Frattamaggiore in:

- una città bella
- una città sicura
- una città vivibile
- una città riconoscibile

*Non una città di passaggio,
ma una città dove si vive bene.*

Grazie per l'attenzione.