

Allegato “C”**DISCIPLINARE PRESTAZIONALE PER LA REDAZIONE DEL P.U.T.****1. INTRODUZIONE**

Il traffico urbano rappresenta senza dubbio uno dei più gravi problemi della città moderna: la congestione, l'inquinamento, il disservizio del trasporto pubblico sono fenomeni sempre più drammaticamente presenti nelle città.

I pubblici amministratori, spinti da una situazione, che va sempre più deteriorandosi e che appare senza controllo, e da una crescente sensibilità dei cittadini per questo tipo di problemi, devono trovare soluzioni in tempi molto brevi.

Gli effetti indotti di congestione, di inquinamento e della domanda pregressa sono talmente gravi da richiedere “interventi tampone” immediati; ma accanto a quanto è possibile fare subito per governare l'emergenza presente è indispensabile avviare al più presto l'attuazione di programmi che consentano di risolvere definitivamente il problema della mobilità.

Il problema del traffico può esser oggi affrontato con metodi e tecniche di analisi e modelli di simulazione che consentono la massima compressione del fenomeno, cioè consentono di conoscere con grande precisione il rapporto causa-effetto di qualsivoglia intervento. È oggi possibile conoscere a priori gli effetti sul traffico, sulla congestione, sull'inquinamento di interventi sulla viabilità, sui parcheggi, sui trasporti pubblici o meglio è possibile individuare gli interventi infrastrutturali e di gestione della mobilità necessari per raggiungere prefissati obiettivi di riduzione del traffico e delle emissioni inquinanti.

Il traffico, essendo una variabile dipendente, può essere, difatti, misurata attraverso modelli di simulazione dei flussi, allo stato di fatto ed in presenza di modificazioni di progetto, sia dei caratteri della rete, sia dei generatori ed attrattori dei movimenti, sia della gestione dell'uso della rete stessa; si tratta, in sostanza, di modelli semplici di assegnazione, utilizzabili su calcolatore, che possono quantificare e fornire informazioni precise sull'entità simulata di un certo fenomeno in diverse condizioni localizzative e strutturali: forniscono, quindi, sussidi per la scelta di quelle soluzioni che, all'interno di un campo di alternative, si presentino di minore impatto e di migliore funzionalità. Ponendosi, quindi, come strumenti di controllo per la verifica, anche pubblica, degli effetti e della sostenibilità delle ipotesi progettuali.

Risulta indispensabile, alla luce delle problematiche inizialmente espresse, un riordino generale del traffico urbano, reso possibile dagli strumenti normativi in vigore. Il Nuovo Codice della Strada (art. 36, Dl. 30/04/1992 n.285) prevede la redazione del Piano Urbano del Traffico per i comuni che soddisfino ad una delle seguenti condizioni:

- a) popolazione superiore a 30000 abitanti;
- b) presenze stagionali superiori a 10000 unità;
- c) comuni in cui sussistono elevate esigenze di tutela ambientale.

Il servizio, oggetto del presente disciplinare, avrà per oggetto la redazione del Piano Urbano del Traffico (P.U.T.) per il Comune di Moncalieri, coerentemente alle “Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico” del Ministero dei Lavori Pubblici pubblicate sulla G.U. n.77 del 24.06.1995 nonché all'art.36 del D.L. 30.04.1992 n.285 ed in osservanza delle “Linee guida per le analisi di sicurezza delle strade” di cui alla Circolare “Linee guida per la redazione dei piani urbani della sicurezza stradale” del 8/6/2001 del Ministero dei Lavori pubblici.

2. IL PIANO URBANO DEL TRAFFICO

Il Piano Urbano del Traffico (PUT) consiste in un insieme di interventi coordinati per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo, arco temporale biennale, e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate. In tale ottica, il PUT è finalizzato ad ottenere:

- a) il miglioramento delle condizioni di circolazione;
- b) il miglioramento della sicurezza stradale;
- c) la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico;
- d) il contenimento dei consumi energetici;
- e) il rispetto dei valori ambientali.

Il PUT deve essere inteso come “piano di immediata realizzabilità”, con l'obiettivo di contenere al massimo, mediante interventi di modesto onere economico, le situazioni di circolazione critiche; queste, soprattutto nelle aree urbane di maggiori dimensioni, possono essere rimosse solo attraverso adeguati potenziamenti sull'offerta di infrastrutture e di servizi di trasporto pubblico collettivo, che costituiscono l'oggetto principale del Piano dei Trasporti, realizzabile, questo, in un periodo di più ampio respiro, arco temporale decennale.

Il PUT può contribuire al miglioramento della circolazione stradale attraverso:

- a) protezione e potenziamento del trasporto pubblico;
- b) regolarizzazione della sosta;
- c) fluidificazione, minimizzazione, incanalamento nelle sedi più opportune, controllo dal punto di vista dell'impatto sulle parti urbane più pregiate (centro storico) o più fragili (zona collinare) di quei movimenti comunque presenti nelle nostre città.

Per raggiungere questi obiettivi il PUT, oltre ad auspicare un più intenso uso del mezzo pubblico, deve fare dunque ampio ricorso ad azioni di vincolo: ad esempio, nelle zone sottoposte a disciplina di particolare attenzione, non deve essere consentito il traffico dei mezzi pesanti, fortemente inquinante l'aria ed il silenzio, deve essere ridotto il numero di vetture circolanti che crea congestione, deve essere abbassata la velocità che mette in crisi la sicurezza, deve essere consentita la sosta solo in appositi spazi: questo è compito di provvedimenti regolativi come sensi unici, semafori, segnalazioni e procedure di dissuasione, anche testate in termini di possibili alternative attraverso l'uso di modelli di simulazione.

Nonostante ciò, non deve trattarsi solo di un Piano di vincoli e di divieti, deve, bensì, configurarsi come un Piano cui deve essere associata una forte intenzionalità urbanistica e progettuale.

Si tende, infatti, ad ampliare il campo di intervento del Piano, da quello di sola gestione del traffico automobilistico, a quello globale ed interzonale di gestione della mobilità, in tutte le sue componenti (pedoni, trasporto pubblico, vetture private, soste, modalità alternative), o almeno è possibile, a partire dal traffico sulle strade, dare indicazioni sull'uso dello spazio stradale da parte di ogni componente.

Il primo criterio di progettazione, che il professionista dovrà adottare è quello informatore che impone una visione globale, indica il soddisfacimento delle diverse necessità di mobilità ma, anche, di sicurezza stradale, di recupero ambientale, di economia urbana, oltretutto di riduzione degli inquinamenti e di risparmio energetico. Il fine è riprogettare una città migliore da un punto di vista ambientale e sociale e pertanto più "vivibile".

Pur nella limitatezza delle sue prerogative, costretto entro un orizzonte temporale biennale, con limitate risorse attivabili, con l'interesse rivolto essenzialmente alla migliore gestione del sistema dei trasporti esistente e ad un miglior uso dello spazio stradale, il PUT dovrà tuttavia contenere elementi importanti per la pianificazione del sistema urbano.

Nel processo di pianificazione e governo del sistema dei trasporti a scala urbana, il PUT costituisce, lo strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, che mediante successivi aggiornamenti, Piano-processo, rappresenta le fasi attuative di un disegno strategico, di lungo periodo, espresso dal Piano dei Trasporti; quest'ultimo da elaborare in genere a scala comprensoriale, bacino di traffico, e con riferimento anche a tutte le altre modalità di trasporto non stradali.

I concetti sono quelli di Piano-processo (verifica ed aggiornamento periodico del Piano ogni due anni); di verifica di congruenza con le indicazioni dei Piani strategici sovraordinati (il Piano dei Trasporti a livello di area vasta ed il Piano Regolatore Comunale per le scelte urbanistiche); di necessità di coordinamento tra gli uffici appartenenti ai diversi Assessorati competenti, al fine di raccordare le diverse esigenze.

2.1 Analisi degli obiettivi principali del PUT

Il miglioramento delle condizioni di circolazione

Migliorare le condizioni della circolazione stradale, nei suoi aspetti di movimento e sosta degli utenti, significa soddisfare la domanda di mobilità al miglior livello di servizio possibile, nel rispetto dei vincoli economici, urbanistici ed ambientali. Il livello di servizio si identifica con il grado di fluidità dei movimenti veicolari, il cui miglioramento oltre a consentire velocità più regolari e mediamente più elevate, permette anche un benefico effetto sulle velocità dei trasporti collettivi di massa; aspetto questo che ha come risvolto primario la riduzione dei tempi di spostamento da parte dell'utenza pubblica e, quindi, la riduzione del costo generalizzato da questi avvertito. Fatto questo che concorre certamente a richiamare maggiore utenza verso tale tipo di servizio, determinando nel contempo un ulteriore elemento di decongestionamento del traffico urbano.

Migliorare le condizioni di circolazione richiede anche un impegno rivolto a rendere la città più fruibile da parte dei pedoni e a minimizzare la ricerca dei posti di sosta veicolare.

Il miglioramento della sicurezza stradale

Il PUT deve perseguire il miglioramento della sicurezza stradale e la consistente riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze, mediante la separazione ed il controllo delle diverse componenti di traffico. In particolare mediante l'attuazione di proposte derivanti da specifiche analisi tecniche sulle cause degli incidenti, con particolare attenzione verso quelle relative a carenze infrastrutturali e/o di regolazione del traffico.

Molta attenzione deve essere prestata a preservare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni e, fra questi, gli scolari, le persone anziane e quelle con limitate capacità motorie (difesa delle utenze deboli).

Riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico

Il PUT deve concorrere alla riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico cui il traffico veicolare concorre in modo rilevante, specialmente ove sussistono situazioni di congestionamento tali da rendere la marcia dei veicoli lenta e discontinua (es. Corso Trieste).

Tale riduzione viene perseguita, nei limiti del PUT, in generale attraverso la fluidificazione del traffico, di cui al punto 2.1.1, ed interventi di orientamento e controllo della domanda di mobilità e, qualora necessario, attraverso la limitazione della circolazione stradale.

Il raggiungimento di questo obiettivo va verificato mediante opportune campagne di rilevazione sia degli inquinanti atmosferici sia del livello di rumorosità nelle varie zone urbane, con particolare riferimento a quelle oggetto di specifica tutela (zone ospedaliere, scuole, etc.).

Il risparmio energetico

Con il razionale uso dei mezzi di trasporto e delle sedi stradali si ottiene la fluidificazione del traffico, e di conseguenza sia la riduzione dei tempi di viaggio sia il risparmio dei consumi energetici dei veicoli pubblici e privati. Inoltre, un controllo periodico dei livelli di efficienza dei motori a combustione dei veicoli pubblici e privati consente notevoli risparmi energetici, che si sommano alla diminuzione dell'inquinamento atmosferico.

I benefici ricavabili, in termini finanziari dalla collettività, pur valutati in termini economici diretti, in seguito all'adozione e realizzazione del PUT, sono di gran lunga superiori ai costi che le amministrazioni comunali devono affrontare.

L'armonizzazione con gli strumenti urbanistici

Il PUT è uno strumento di pianificazione subordinato al rispetto del PRG vigente ma, nonostante ciò, può proporre eccezionalmente aggiornamenti allo stesso PRG o agli strumenti di attuazione vigenti.

L'armonizzazione, di cui in oggetto, può essere ottenuta sia attraverso la verifica che le eventuali opere infrastrutturali previste dal PUT siano contenute negli strumenti urbanistici vigenti sia attraverso la verifica che le trasformazioni del territorio, le modifiche di destinazione d'uso e l'attuazione delle opere previste dagli strumenti urbanistici siano compatibili con gli indirizzi del PUT.

I PUT intervengono, in questa situazione, a raccordare lungo periodo e breve periodo, ponendo l'accento su una gestione coerente dell'intero sistema dei trasporti, sia privati sia pubblici, finalizzata ad obiettivi non limitati alla razionalizzazione della circolazione dei veicoli. Il PUT diviene, quindi, il luogo nel quale le politiche della mobilità sottese al PRG, diverse da quelle infrastrutturali, trovano il loro ambito di approfondimento, il loro quadro di coerenza e la loro sede di verifica. In quest'ottica la relazione tra il PUT ed il PRG sono strettissime ed occorre trovare modi convicenti per esprimerle.

L'accordo tra PRG e PUT, data la disomogeneità dei contenuti, non può che essere cercata a livello degli obiettivi. Occorre pertanto orientarsi verso un adeguamento culturale e normativo tale da mettere il PRG in grado di esprimere obiettivi in fatto di accessibilità, di qualità urbana e di assetto del territorio, con un livello di precisione concettuale e di misurabilità analoga agli obiettivi tipici del PUT.

Il rispetto dei valori ambientali

Questo obiettivo consiste nel preservare e migliorare la fruizione dell'ambiente urbano e delle peculiarità che lo caratterizzano, quali il centro storico, le aree archeologiche, monumentali e naturali e gli spazi collettivi destinati al transito ed alla sosta dei pedoni, alle attività commerciali, culturali e ricreative ed al verde pubblico.

La riqualificazione urbana di dette aree si ottiene mediante la riduzione del carico veicolare delle arterie gravitanti intorno alle aree stesse, comunque sempre nell'ottica di preservare un efficiente grado di accessibilità alle aree medesime, al fine di mantenere in esercizio la loro elevata qualificazione funzionale.

2.2 Le strategie di intervento

La corretta organizzazione del traffico urbano richiede un'ampia serie coordinata di interventi, su tutto il territorio urbanizzato e su tutte le componenti della circolazione:

- interventi sull'offerta di trasporto, atti ad ottenere un miglioramento nelle condizioni di utilizzazione delle risorse disponibili, costituiti essenzialmente dalla classifica funzionale delle strade, con definizione della funzione principale da assegnare a ciascuna strada, e pertanto, come conseguenza, la possibilità di eliminazione della sosta sulla viabilità principale, nonché l'adeguamento della capacità delle intersezioni ai flussi che le interessano;

- interventi sulla domanda di mobilità, atti ad indirizzare diversamente la domanda stessa, rispettando, in caso di necessità, una priorità nel soddisfacimento delle esigenze tra le varie componenti del traffico, indicata nella chiara gerarchizzazione delle stesse, e precisamente, in ordine di precedenza: circolazione dei pedoni, movimento dei mezzi collettivi, movimento dei mezzi individuali, sosta dei mezzi individuali; le alternative offerte possono essere di tipo spaziale, modale e temporale.

2.3 Articolazione e contenuti progettuali

Il PUT è articolato in tre livelli di progettazione, rappresentativi anche del suo specifico iter di approvazione da parte degli organi istituzionali competenti, e precisamente:

- 1) Il Piano Urbano del Traffico (P.U.T.): inteso come piano preliminare relativo all'intero centro abitato;
- 2) I Piani Particolareggiati: intesi come progetti di massima per l'attuazione del P.U.T. e sono relativi ad un ambito territoriale più ristretto del primo;
- 3) I Piani Esecutivi: intesi come progetti esecutivi dei Piani Particolareggiati e possono riguardare o lo stesso ambito territoriale del piano particolareggiato cui si riferiscono o parti ed aspetti dello stesso.

2.4 Le modalità procedurali

Tre sono le fasi fondamentali della procedura, ossia adozione, attuazione e gestione:

- 1) Adozione: intesa come redazione ed approvazione del Piano Urbano del Traffico (P.U.T.) da parte del consiglio comunale, il quale deve, contemporaneamente, reperire e stanziare le risorse economiche necessarie alla realizzazione degli interventi previsti;
- 2) Attuazione: intesa come redazione dei relativi piani di dettaglio (Piani Particolareggiati e Piani Esecutivi) e la realizzazione degli interventi in essi previsti;
- 3) Gestione: sia della parte ordinaria (garanzia del rispetto delle discipline adottate, e, quindi, informazione all'utenza e vigilanza, controllo della efficacia delle discipline stesse e, quindi, del raggiungimento degli obiettivi prefissati, aggiornamento delle discipline in funzione dei risultati degli accertamenti svolti), sia della parte emergenza (provvedimenti straordinari di limitazione della circolazione veicolare, per il contenimento degli inquinamenti atmosferico ed acustico, eventuali contemporanei provvedimenti di potenziamento del trasporto collettivo, per sostituire, almeno in parte, il trasporto individuale così limitato).

2.5 I vincoli

I vincoli sono costituiti da prescrizioni che, appunto, vincolano il comportamento da tenere; essi possono essere così riassunti:

- Di obbligo ad adottare il P.U.T. e ad aggiornarlo ogni due anni;
- Di procedura da seguire per l'adozione (compresa la scelta del professionista da incaricare);
- Di risorse disponibili;
- Di competenza supercomunale, in caso di prescrizione al riguardo da parte della autorità regionale.

3. MODALITÀ DI ESECUZIONE DEL SERVIZIO

La redazione del P.U.T. è finalizzata principalmente, come accennato, a rivedere l'uso degli spazi stradali da parte delle componenti di traffico anche in relazione alle altre categorie di utenti (ad esempio confrontandoli con le regole per l'occupazione di suolo pubblico) per ridurre le criticità sempre più frequenti conseguenti l'introduzione di nuove modalità di utilizzo del sedime stradale.

Il P.U.T. dovrà essere necessariamente studiato e valutato in relazione agli strumenti della disciplina del territorio, ricercando le opportune sinergie o modificando i contenuti in base agli elementi innovativi.

Per descrivere le modalità di esecuzione del servizio è possibile schematizzare le seguenti fasi:

- **1° Fase)** Analisi conoscitiva e identificazione dei problemi, costruzione di un quadro conoscitivo – rilievi di traffico, statistiche sull'incidentalità –con l'esecuzione di indagini dirette.
- **2° Fase)** Rivalutazione del sistema degli obiettivi formulati, implementando in funzione dei risultati del quadro conoscitivo.
- **3° Fase)** Formulazione e valutazione delle strategie di intervento alla luce dell'indagine svolta.
- **4° Fase)** Confronto e mediazione e quindi controllo degli obiettivi.
- **5° Fase)** Formulazione e valutazione degli interventi
- **6° Fase)** Elaborazione del progetto

Inizialmente lo studio dovrà preliminarmente implementare il quadro conoscitivo ed aiutare nella formulazione delle ipotesi di progetto ed individuazione delle azioni di modifica.

Dovrà essere impostata con la valutazione dei seguenti elementi:

- rivedere criticamente la situazione attuale anche in funzione dei nuovi strumenti urbanistici e quindi degli indirizzi di sviluppo del territorio;
- verificare l'attuazione avvenuta per le singole fasi negli anni precedenti, valutando gli interventi attuati e i benefici ottenuti;
- verificare le relazioni esistenti fra offerta-domanda di trasporto,
- verificare attentamente l'effettivo uso del trasporto pubblico locale;
- cercare di individuare le reali dinamiche della mobilità soprattutto in riferimento all'area centrale della città e in generale valutare le tendenze in atto;
- verificare nella sua globalità il sistema della sosta, anche in relazione alle ultime innovazioni introdotte in materia tariffaria;
- verificare i livelli di inquinamento acustico e atmosferico generati dal traffico urbano;
- esame e aggiornamento del quadro di riferimento normativo comunitario, nazionale e locale;
- analisi della struttura urbana intesa come sistema complesso economico, infrastrutturale ed ambientale, con aggiornamento complessivo dei dati relativi alla mobilità (parco veicolare, spostamenti, incidentalità, inquinamento, ecc.) e verifica dei risultati conseguiti con gli interventi attuati;
- aggiornamento delle strategie e delle modalità di intervento, con attenzione sempre maggiore ad uno sviluppo sostenibile dell'ambiente urbano.

Le ricerche da attivare nella fase successive dovranno analizzare i seguenti elementi:

- Elementi e dati per l'inquadramento territoriale (riferimenti agli strumenti urbanistici approvati ed adottati dall'Amministrazione)
- Analisi della struttura urbana e fattori insediativi attuali e previsti;
- Indagini sulla domanda
- Rilevazione della mobilità dei residenti
- Rilievi della rete stradale
- Composizione della matrice origine/destinazione complessiva
- Impostazione del programma delle consultazioni da effettuare
- Analisi dei principali attrattori e generatori di traffico
- Analisi dell'offerta di trasporto
- Analisi della rete stradale
- Analisi del Sistema della sosta e dei parcheggi
- Analisi del Trasporto pubblico urbano (TPL)
- Analisi del Sistema ciclabile
- Analisi della rete pedonale
- Volumi e distribuzione del traffico
- Domanda di sosta
- Condizioni di circolazione in ambito urbano
- Incidentalità
- Individuazione delle situazioni critiche
- Modelli di simulazione
- Elaborazione delle caratteristiche del modello
- Elaborazione del Grafo.

4. CARATTERISTICHE DEL PIANO, ELABORATI, SPECIFICHE TECNICHE, PRESTAZIONI SPECIFICHE.

Il P.U.T. dovrà dimostrare:

- la coerenza e conformità con gli strumenti pianificatori sovra-ordinati; in particolare coerenza con il Piano di Governo del Territorio e il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale;
- la possibilità tecnica di realizzare gli interventi per fasi funzionali in modo da ottenere dei benefici apprezzabili e quantificabili nelle fasi modulari di breve e medio periodo;
- l'individuazione del fabbisogno economico e delle risorse finanziarie per coprire i costi sia di investimento sia di gestione del sistema;
- la valutazione della compatibilità ambientale, da effettuarsi secondo la normativa vigente ed i programmi e strumenti comunali.

Gli elaborati progettuali del P.U.T., relativi agli anzidetti argomenti, devono essere redatti in scala adeguata. Dovranno essere accompagnati da una relazione tecnica comprendente anche le analisi di rispondenza delle soluzioni

proposte alla domanda di mobilità, con descrizione dei dati e dei metodi di calcolo utilizzati (simulazioni del traffico, con diverso grado di approfondimento delle valutazioni in rapporto alla complessità dell'area in esame). Tali analisi riguardano, in particolare, il dimensionamento e la configurazione della rete viaria principale, il bilancio della sosta veicolare, il piano dovrà essere fornito come segue:

- n. 6 copie in forma cartacea;
- copia in formato DWG con risoluzione adeguata a rappresentare correttamente tutti i contenuti;
- copia in formato GIS, compatibile con il sistema informativo territoriale comunale, per quanto riguarda gli elaborati grafici (geometria ed attributi);
- copia in formato DOCx per la documentazione testuale;
- copia in formato XLSx per i dati tabellari;

Ogni altro elaborato sarà analogamente fornito sia su supporto cartaceo che su supporto informatico utilizzando gli standard sopracitati o concordandone altri se necessario.

I tracciati dei record ed ogni ulteriore dettaglio saranno concordati con la stazione appaltante che potrà fornire ulteriori specificazioni ed indicazioni in fase di realizzazione dell'incarico.

Rimane alla stazione appaltante, a suo insindacabile giudizio, la facoltà di ordinare la sospensione dell'incarico, anche a più riprese, senza dover per questo indennizzi o risarcimenti all'incaricato, il quale potrà pretendere soltanto la proroga dei termini di consegna per un periodo di durata pari a quella di sospensione dell'incarico.

Le specifiche tecniche per la redazione del P.U.T., sono le seguenti:

- redazione del P.U.T. in conformità a quanto previsto dalle leggi di settore, dalla normativa comunale e dalle indicazioni e linee di indirizzo progettuali descritte e a quelle che verranno fornite nel corso dei lavori dai competenti organi comunali;
- partecipazione del progettista, laddove richiesto, alle sedute degli organi competenti per la sua approvazione nonché agli eventuali incontri propedeutici e informali che l'Amministrazione Committente ritenesse utile effettuare.

L'incaricato dovrà:

- fornire al Comune tutti i documenti indicati e descritti ai precedenti punti e coordinare gli elaborati con le disposizioni e previsioni contenute negli strumenti urbanistici generali o di settore (piano di zonizzazione acustica, piano regolatore, ecc.), attualmente vigenti o in corso di definizione o approvazione, nonché con tutte le disposizioni rilevanti nella materia dell'incarico anche sopravvenute all'affidamento dello stesso;
- rendersi disponibile a partecipare a tutte le riunioni ritenute utili dal committente al fine di fornire indicazioni o valutare le fasi di formazione dello strumento attuativo, nonché, su invito, a partecipare a tutte le sedute di Consiglio Comunale, di Giunta, Commissioni interne all'amministrazione, e nelle sedute pubbliche di concertazione, in cui si tratterà dell'oggetto dell'incarico;
- mantenere riservate in ogni tempo tutte le informazioni e i dati di cui venga a conoscenza nel corso della prestazione e a non effettuare alcuna pubblicazione o altra divulgazione di tali informazioni e dati, né di quanto abbia costituito oggetto della prestazione, senza aver sottoposto i testi relativi all'Amministrazione e averne ottenuto il consenso scritto;
- mantenere l'impegno, con l'Amministrazione aggiudicante, per tutti gli adempimenti, adeguamenti e modifiche eventualmente richiesti dagli organi competenti nel corso degli iter di pubblicazione e approvazione;
- garantire che gli elaborati cartografici di base saranno compatibili con i sistemi cartografici del Comune di Moncalieri ed i rispettivi standard informatici di trasmissione utilizzati;
- rendere compatibile il Piano anche con eventuali normative, direttive, leggi, indirizzi, sia nazionali che comunitarie che dovessero essere emessi o promulgati prima della definizione finale dello stesso;
- prestare assistenza, supporto e affiancamento, nella fase di valutazione e di concertazione delle attività di progettazione, fornendo anche materiale ed elaborati grafici descrittivi integrativi, necessari a supportare il percorso partecipativo. La medesima attività è prevista anche nello sviluppo delle fasi di analisi/valutazione di eventuali osservazioni presentate al progetto definitivo del P.U.T., nonché per l'apporto, in accordo con l'Amministrazione comunale, di eventuali modifiche che si rendessero necessarie fino all'approvazione del P.U.T. stesso.

5. ONERI A CARICO DELL'ENTE

Il Comune fornisce all'incaricato la seguente documentazione di base:

- il P.U.T. vigente
- tutte le cartografie della zona oggetto dell'incarico;

- tutte le informazioni, indicazioni, ragguagli e documentazioni relativi alle prescrizioni degli strumenti urbanistici generali approvati ed adottati;
- dati relativi ai Piani di settore esistenti cui gli incaricati debbano fare riferimento rispetto alla redazione del P.U.T.;
- ogni altra informazione, studio o indagine relativa all'oggetto dell'incarico.

6. PROGRAMMA DEI LAVORI E TEMPI DI CONSEGNA DEGLI ELABORATI.

Entro **15 giorni** dalla firma della disciplinare di incarico, gli affidatari debbono presentare un **documento preliminare** che illustri le linee principali del piano affinché i competenti organi dell'Ente appaltante possano valutarne preliminarmente i contenuti;

L'analisi conoscitiva e identificazione dei problemi, costruzione di un quadro conoscitivo – rilievi di traffico, statistiche sull'incidentalità –con l'esecuzione di indagini dirette del piano, ovvero la **bozza del P.U.T.** dovrà essere redatta **entro 30 giorni** naturali e consecutivi a partire **dalla data di consegna del documento preliminare**, poi, eseguite le opportune modifiche secondo le indicazioni pervenute da parte degli Uffici tecnici Comunali preposti, sarà fornita una bozza intermedia per sottoporla alle valutazioni e suggerimenti dell'Amministrazione Comunale al fine di acquisire le dovute valutazioni, per poi redigerla e consegnarla in forma definitiva **entro 30 giorni** naturali e consecutivi a partire **dalla data di consegna del P.U.T.**

Dovranno, inoltre, successivamente nei tempi dipendenti dal procedimento di approvazione essere prodotti elaborati tecnici relativi alla stesura del P.U.T. approvato, eventualmente modificati a seguito delle fasi di pubblicazione ed osservazione.

Rimane all'Amministrazione Comunale, a suo insindacabile giudizio, la facoltà di ordinare la sospensione dell'incarico, anche a più riprese, senza dover per questo indennizzi risarcimenti all'incaricato, il quale potrà pretendere soltanto la proroga dei termini di consegna per un periodo di durata pari a quella di sospensione dell'incarico.

7. CONCLUSIONI

Le tematiche che dovranno essere affrontate e pianificate nella redazione del documento in oggetto sono elencate, a titolo non esaustivo, di seguito:

- a) Occasione di riesaminare l'intera organizzazione della circolazione della città, molto spesso frutto di provvedimenti parziali succedutisi nel tempo e non sempre guidati da un'unica linea direttrice, con possibilità di raggiungimento contemporaneo, con unica sede di nuovi e coordinati provvedimenti, di tutti gli obiettivi specifici del PUT, dai quali tanto dipende la vivibilità della città;
- b) Stimolo ad affrontare l'esame di alcuni aspetti delle varie componenti del traffico, aspetti non di competenza del PUT, ma la cui necessità di riesame è emersa dallo studio dei dati preliminari acquisiti per il PUT, e/o dalle scelte progettuali per la definizione dello stesso; ci si riferisce in particolare ma non esclusivamente, a:
 - la realizzazione di tratti di percorsi pedonali meccanizzati, specie in zone acclivi e/o in presenza di intenso traffico pedonale;
 - la revisione con potenziamento del sistema del trasporto collettivo, per adeguarne la capacità alla domanda accertata, inclusa quella nuova proveniente dai provvedimenti del PUT, nonché da altri provvedimenti tendenti a modificare la ripartizione modale degli spostamenti a vantaggio del trasporto collettivo; un PUT che sia integrato da proposte di integrazione del servizio di trasporto collettivo viene comunemente indicato come Piano della mobilità;
 - gli ulteriori interventi volti a migliorare la circolazione, quali l'adozione di sistemi di coordinamento tra impianti semaforici (ad es. le onde verdi), la realizzazione di sovrappassi e di sottopassi, l'apertura di nuovi tronchi stradali o la ristrutturazione di esistenti;
 - la realizzazione di parcheggi fuori sede stradale, interrati o sopraelevati, per sopperire a deficienze dell'offerta rispetto alla domanda, incluse quelle che provengono da un più spinto sgombero della sosta lungo le strade, dovuto a motivi di recupero di capacità della strada e/o di miglioramento dell'arredo;
 - la realizzazione di convenzioni di car/bike sarin, al fine di estendere sistemi adottati e già presenti nei comuni limitrofi, con i quali il Piano Urbano del Traffico dovrà necessariamente confrontarsi;
- c) Stimolo ad esaminare la soluzione di quelle esigenze della città che, pur non essendo direttamente connesse con il PUT, e quindi non obbligatorie come esso, possono da esso essere influenzate ed in esso integrarsi, mediante l'adozione di specifici strumenti, allo scopo di ottenere una più razionale organizzazione della città ci si riferisce, ad esempio, al piano delle attività commerciali, al piano delle zone verdi, etc., fino ad arrivare al riesame degli stessi strumenti urbanistici.

L'introduzione del PUT ha aperto, inoltre, una questione di grande importanza e di grande interesse che riguarda la necessaria modificazione della prassi urbanistica di redazione dei PRG. Essi, difatti, dovranno essere accompagnati da analisi ed elaborazioni che consentano di dimensionare all'interno dei PRG non solo le infrastrutture, ma anche tutti gli altri aspetti gestionali, nella fattispecie quelli legati alla gestione del traffico urbano, e normativi delle politiche dei trasporti necessarie a sostenere le trasformazioni urbana.