

Prestazioni oggetto dell'affidamento

A) PROCEDURA OPERATIVA DI FORMAZIONE DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU).

La procedura operativa di formazione del PGTU è costituita dalle seguenti fasi.

1. Formulazione degli obiettivi ed individuazione delle variabili strategiche.
2. Analisi dei dati esistenti e realizzazione delle indagini di traffico ed ambientali.
3. Sistematizzazione dei fenomeni e definizione degli scenari di intervento.
4. Definizione delle ipotesi di piano.
5. Valutazione e scelta dello scenario ottimale, in base a parametri di ordine tecnico, economico ed ambientale.

1. Formulazione degli obiettivi ed individuazione delle variabili strategiche.

Gli obiettivi che il PGTU si prefiggono sono:

- Migliorare le condizioni della circolazione per le diverse componenti di traffico e della sicurezza stradale; preservare e mantenere le particolari vocazioni ambientali dell'area in studio, ridurre l'inquinamento acustico ed atmosferico e favorire il recupero dell'ambiente e degli spazi urbani;
- Contenere i costi pubblici e privati, il consumo energetico e più in generale il dispendio delle risorse.

2. Analisi dei dati esistenti e realizzazione delle indagini di traffico ed ambientali.

La progettazione degli schemi migliorativi della circolazione si fonda su una idonea conoscenza della azione attuale delle condizioni di deflusso sulla rete e degli effetti indotti nell'ambiente (alto ed area vasta interessati). Occorre analizzare:

- La domanda di mobilità mezzo individuale e collettivo (compreso la sosta) e il suo andamento nel corso del periodo preso in esame (giorno festivo, feriale, estate/inverno);
- Le capacità delle attuali infrastrutture di trasporto;
- I volumi di traffico lungo le arterie e negli incroci;
- Le condizioni di inquinamento acustico ed atmosferico;
- Le statistiche di incidentalità;
- La valutazione del consumo energetico sulla base delle condizioni di traffico.

3. Sistematizzazione dei fenomeni e definizione degli scenari d'intervento.

Analizzato lo stato del sistema di traffico di cui innanzi potranno identificarsi, anche sulla base del grafico rappresentativo della rete, sistemi migliorativi della circolazione applicando i seguenti principi:

- Separazione delle componenti di traffico (percorsi pedonali, percorsi veicolari, sosta veicolare);
- Classificazione funzionale della rete stradale in base alle caratteristiche di itinerario (traffico di attraversamento, penetrazione/uscita, locale), e norme CNR (strade primarie, di scorrimento, di quartiere, locali);
- Adeguamento dell'organizzazione semaforica e dell'arredo stradale alla domanda dei flussi di manovra, rendendo congruenti le capacità degli incroci;
- Realizzazione di un piano della sosta finalizzato all'adeguamento dell'offerta di sosta alla domanda.

4. Definizione delle ipotesi di piano.

Dall'applicazione dei principi esposti si perviene alla definizione di un numero limitato di scenari ipotizzabili. L'insieme delle alternative di intervento costituirà oggetto di valutazione di scelta interna (Amministrazione), o allargata (rappresentanze cittadine), sulla base dei pesi da attribuire ai vari scenari in relazione a ciascuno degli obiettivi che la collettività si pone, privilegiando la eventuale flessibilità delle soluzioni dei sistemi proposti.

5. Valutazione della scelta.

La valutazione viene eseguita con riferimento alle priorità indicate dall'Amministrazione. Lo schema prescelto rappresenterà la base di partenza sulla quale dettagliare i vari interventi esecutivi del PGTU.

B) REDAZIONE DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU).

Modalità di progettazione di un PGTU.

a) Fasi della progettazione di un PGTU.

Si identificano le seguenti fasi:

- Definizione degli obiettivi e delle variabili che ne misurano il raggiungimento;
- Analisi dello stato attuale e individuazione della criticità;
- Formulazione di schemi di intervento;
- Valutazione degli effetti sugli utenti indotti, in particolare sui livelli di inquinamento acustico ed atmosferico;
- Valutazione dei costi, dei ricavi e della fattibilità finanziaria;
- Verifica della coerenza degli interventi con la strumentazione urbanistica vigente;
- Scelta degli interventi ed individuazione delle priorità.

b) Livelli di dettaglio.

Per la redazione e realizzazione di un PGTU si identificano i seguenti livelli di dettaglio:

b.1) Progetto di sistema, in cui si definisce la struttura complessiva del sistema della mobilità con un livello di dettaglio tale da consentire la valutazione dei costi e degli effetti. Nel caso più generale esso comprende:

1. Schema della rete della viabilità del sistema di trasporto individuale (automobili e veicoli merci) e collettivo (STC);
2. Politica di parcheggio e del livello di protezione dei STC nelle diverse tipologie di zone (centro storico, aree residenziali, aree urbane diffuse);
3. Sistemi tecnologici di controllo e regolazione per l'informazione dell'utenza, per la viabilità privata ed il STC;
4. Politiche di controllo e di tariffazione della domanda di mobilità;
5. Assetti organizzativi e gestionali.

b.2) Progetti esecutivi d'intervento relativi alla definizione di dettaglio degli elementi attuativi del PGTU, differenziati per tipologia di area e relativi a:

1. Circolazione veicolare e relativa segnaletica;
2. Sistema di controllo e regolazione dell'informazione all'utenza del trasporto individuale e collettivo;
3. Organizzazione, tariffazione, controllo e gestione della sosta;
4. Aree e rete pedonali e ciclabili;
5. Piani di trasporto merci;
6. Piani di controllo delle infrazioni;
7. Piani del traffico nelle fasi di emergenza ambientale;
8. Piani di monitoraggio del traffico e dell'ambiente;
9. Piano gestionale e finanziario.

Il PGTU dovrà essere predisposto facendo ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base informatica, di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire.

C) PARZIALIZZAZIONE PRESTAZIONI PER IL PGTU.

Nella liquidazione inerente i PGTU si considera che la prestazione complessiva comprenda le seguenti operazioni parziali, a ciascuna delle quali corrisponde l'aliquota parziale indicata:

a) Analisi delle condizioni attuali del sistema	0,05
b)Analisi economica e finanziaria degli scenari	0,05
c)Piano della mobilita'	0,20
d)Piano della segnaletica	0,15
e)Piano della sosta	0,12
f)Piano informativo per i cittadini	0,05
g)Piano dei percorsi pedonali e ciclabili	0,05
h)Piano del trasporto merci	0,05
i)Piano della sicurezza	0,05
j)Piano monitoraggio traffico	0,03
k)Piano della difesa dell'inquinamento	0,08
l)Piano regolazione semaforica	0,03
m)Piano zone traffico limitato	0,03
n)Piano del traffico pubblico	0,03
o)Piano dell'arredo urbano	<u>0,03</u>
Sommano	1,00

La tariffa può parzializzarsi in tre fasi, come di seguito distinte:

1° Fase, analisi.

a)Analisi delle condizioni attuali del sistema	0,05
b)Analisi economica e finanziaria degli scenari	0,05
Sommano	<u>0,10</u>

2° Fase.

c)Piano della mobilità	0,20
d)Piano della segnaletica	0,15
e)Piano della sosta	0,12
Sommano	0,47

3° Fase.

Le rimanenti parzializzazioni	0,43
-------------------------------	------

C2) ALTRE PRESTAZIONI.

Integrazione prestazioni con la V.A.S.

D) DETERMINAZIONE DEI CORRISPETTIVI

La determinazione dei corrispettivi posti a base della procedura è effettuata:

- utilizzando le previsioni dalla Delibera del Consiglio Nazionale degli Ingegneri del 10/07/1998 - DIRETTIVA TARIFFARIA SUL PUT;
- mediante l'apprezzamento tecnico discrezionale del Responsabile unico del procedimento.

Totale prestazioni PGTU		€ 41.875,00
Integrazione prestazioni con la V.A.S.		€ 3.125,00
	Totale	€ 45.000,00
Spese conglobate	15%	€ 6.750,00
	Totale	€ 51.750,00
	CNPAIA 2%	€ 1.035,00
		€ 52.785,00
	IVA 20%	€ 10.557,00
	TOTALE	€ 63.342,00

Per l'apprezzamento tecnico discrezionale si è valutato che l'aggiornamento dell'onorario legato alle variazioni dell'indice ISTAT è compensato dalla riduzione predeterminata dal R.U.P.

Allegato «B»: requisiti professionali specifici per l'affidamento dell'incarico (*)

Requisiti obbligatori minimi e alternativi tra loro

Laurea in architettura / pianificazione

Laurea in ingegneria

(*) *Il possesso dei requisiti relativi ai titoli di studio sopra indicati si intende integrato con l'abilitazione professionale, l'iscrizione al relativo Ordine o Collegio e l'assenza di ostacoli all'esercizio della professione.*