

**PROCEDURA APERTA PER L’AFFIDAMENTO DELL’APPALTO DEL SERVIZIO DI
REDAZIONE DI PROGETTAZIONE URBANISTICA DI AREE DISMESSE E
SOTTOUTILIZZATE IN CONTESTI URBANIZZATI DELLA CITTÀ DI PALERMO**

CAPITOLATO D’ONERI

Premessa

Con Delibera di Giunta Municipale n. 157 del 27/10/2012 si è provveduto alla "Presenza d'atto delle Direttive Generali e del quadro conoscitivo per la revisione del P.R.G." e il Settore Urbanistica dell'Area Pianificazione territoriale e mobilità ha predisposto ed inoltrato al Consiglio Comunale la proposta di Deliberazione n. 31 dell' 8/11/2012, di "Approvazione delle Direttive Generali per la redazione del nuovo Piano Regolatore Generale da cui **emergono i seguenti orientamenti**."

Il nuovo Piano Regolatore Generale, dovrà prefigurare per Palermo una città più funzionale, più competitiva, più attenta all'ambiente e alla qualità della vita, più "bella" e più appetibile per i residenti, per i turisti, per gli investitori. Un piano definito per orizzonti di lunga durata (sino alla data del 2050, pur con l'individuazione di *step* intermedi specifici), in grado di orientare e generare lo sviluppo socioeconomico sostenibile della città, di valorizzare il suo ruolo metropolitano, europeo e di capoluogo regionale. Un piano concretamente attuabile, pensato per i cittadini e dai cittadini, che persegue obiettivi di sostenibilità ambientale.

Il nuovo Piano Regolatore Generale deve tendere al miglioramento della città abitata, nei termini di una migliore organizzazione funzionale del sistema urbano, per dare maggiore accessibilità al patrimonio pubblico di beni e servizi e per ottenere un'architettura degli spazi pubblici tale da incentivare nuove pratiche di vita sociale, tenendo conto anche del ruolo metropolitano della città e della necessità di localizzare, verificandone l'accessibilità, attrezzature di interesse generale che si rivolgono ad un'utenza anche sovracomunale.

Il nuovo Piano Regolatore Generale condivide taluni contenuti e obiettivi strategici del Piano vigente (tra questi individuazione di aree risorsa, riuso del patrimonio dismesso, gestione sostenibile della fascia costiera, interventi strategici di trasformazione urbana) ma, avendo valutato che alle condizioni individuate dal Piano vigente tali propositi non sono attuabili, ha l'ambizione di voler individuare strategie di pianificazione ed economiche che le rendano non solo realizzabili, ma generatrici oltre che di trasformazione qualificata del territorio anche di sviluppo sociale ed economico della città di Palermo .

Il nuovo Piano Regolatore Generale deve riguardare in maniera compiuta ogni zona territoriale senza rinviare, in generale, ad atti di pianificazione di dettaglio che non siano contestuali alla redazione dello stesso.

Nella progettazione del nuovo "**Piano per Palermo**" è previsto il potenziamento e l'ampliamento delle competenze dell'Ufficio di Piano al fine di fornire impulso e tempestività alla formazione del nuovo strumento.

1. Il progetto urbano

L'intervento sulla città di Palermo, come per le altre città di pari dimensione, si pone oggi nei termini della riqualificazione urbana. Ciò non solo perché può considerarsi concluso già da tempo il periodo delle grandi espansioni, per altro, stante l'attuale trend demografico, difficilmente motivabili, ma perché la riqualificazione è l'unica strategia utilizzabile per tentare di riassegnare alle città capacità attrattive, per riacquistare abitanti, turisti, investitori e risorse economiche, capaci di contrastare la dispersione urbana, che continua a divorare il territorio agricolo, devastare il paesaggio ed aggravare, per i suoi effetti sui trasporti, il carico ambientale della popolazione insediata.

Diventa prioritario il tema della qualità urbana, per altro molto avvertito dall'attuale cultura urbanistica ed architettonica. L'attenzione posta nei confronti del progetto urbano, che esamina le azioni da prevedere sulla città affrontando il tema della qualità figurativa ed estetica dello spazio collettivo, e dei paesaggi urbani, riassegna centralità alle riflessioni sugli strumenti di riqualificazione, rigenerazione e trasformazione urbanistica, che si occupano della definizione delle trasformazioni fisiche della città. Ma dette progettazioni di dettaglio urbanistico assumono significato entro un quadro coerente di ridefinizione dell'organismo urbano, che solo il PRG può garantire. La definizione di dettaglio delle trasformazioni/riqualificazioni da effettuare, pertanto, dovrà fare parte integrante delle previsioni del nuovo piano.

L'obiettivo del piano deve essere quello di migliorare la qualità dei contesti e dei "paesaggi" della città, con interventi di rigenerazione e/o rinnovamento urbano e, laddove necessario, di trasformazione urbana, con sistemazioni urbanistiche ed architettoniche di elevata qualità e di adeguata pregnanza simbolica.

Le azioni dovranno essere ispirate ai seguenti principi di carattere generale:

- il contenimento dell'uso del suolo, da attuare:
 - o ricorrendo alla riconversione di aree già destinate agli usi urbani, ed in particolare riferimento le aree dismesse e dismettibili e quelle sottoutilizzate ed gli immobili abbandonati;
 - o con interventi volti all'addensamento dei tessuti esistenti, anche ricorrendo allo sviluppo verticale della città, nei contesti già urbanizzati che si riterranno idonei nell'ambito delle previsioni di piano, individuati a valle di una verifica paesaggistica della modifica dello *sky-line* urbano;
- la qualità della progettazione, sia a livello urbanistico che architettonico, attraverso il ricorso a procedure concorsuali di affidamento degli incarichi di progettazione e l'incentivazione e promozione delle risorse intellettuali e culturali locali, segnatamente giovanili. Ciò anche al fine di promuovere l'immagine della città di Palermo;
- la creazione di nuove centralità urbane, strategia per una mixité funzionale capace di arricchire e migliorare l'esperienza del vivere quotidiano nelle aree periferiche, con riguardo alle azioni di decentramento amministrativo ed in concomitanza con la realizzazione di nuovi centri amministrativi a questi connessi;
- il contenimento del perimetro dell'insediamento urbano, evitando l'ulteriore occupazione del verde agricolo di pregio residuo. Il verde agricolo presente all'interno dell'insediamento urbano va prioritariamente utilizzato per le funzioni pubbliche della città;
- l'allocazione di nuova edilizia nelle aree di trasformazione urbana;
- la messa in sicurezza del territorio.

In generale le azioni di riqualificazione dovranno sostenere una nuova visione della città, con riequilibrio delle parti, Nord-Sud, Est – Ovest, Centro – periferia. In tal senso vanno assoggettate a particolare attenzione le aree periferiche che si sviluppano oltre Viale Regione Siciliana l'area della Costa Sud, le aree ferroviarie Lolli-Notarbartolo e Sampolo, l'area di Boccadifalco, l'area delle Fiera del Mediterraneo, le aree militari, le aree carcerarie, le aree comunali ed il fronte a mare nel suo complesso. Con particolare riferimento all'area della Costa Sud è necessario intervenire con azioni significative che, coerentemente alla peculiare vocazione territoriale di questa parte di città, promuovano lo sviluppo, segnatamente quello turistico. Gli interventi di recupero ambientale e paesaggistico e di ridefinizione urbanistica dei tessuti di bordo consentiranno l'insediamento di funzioni turistiche, ricettive e di intrattenimento, di attrezzature metropolitane quali un centro religioso multiculturale, la cittadella dello sport e della residenza universitaria e la creazione di un circuito lineare, archeologico e dei servizi di eccellenza.

Va attribuito un nuovo significato funzionale e simbolico, che contrasti e superi la percezione negativa generata dalle attuali condizioni di discontinuità e marginalità urbana, al Viale della Regione Siciliana e al fiume Oreto, da trasformare da elementi di discontinuità e frammentazione urbana in nuovi elementi di rifondazione del sistema urbano, veri e propri *Cardo* e *Decumano* del Piano.

Nel nuovo Piano Regolatore Generale, in ragione dei valori espressi dal capitale urbano e dalla strategia urbanistica di valorizzazione ipotizzata, va definito il rapporto tra i sistemi urbani interessati e l'assetto del sistema della mobilità urbana in via di definizione - che trova le direttrici portanti nel Passante ferroviario, nella Metropolitana leggera, nel sistema Tram e nell'Anello ferroviario - in particolare, con la progettazione dei luoghi nuovi e degli spazi pubblici, delle nuove forme di accessibilità e delle relazioni generate dalla rete di trasporto.

2. Il Sistema della mobilità

Il "progetto del sistema della mobilità" è parte integrante dello strumento urbanistico così come lo è per i Piani urbani della mobilità (PUM) introdotti dall'art. 22 della legge 340/2000, con i quali si condividono numerosi obiettivi quali:

- soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione;

- abbattere i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico nel rispetto degli accordi internazionali e delle normative comunitarie e nazionali in materia di abbattimento di emissioni inquinanti;
- ridurre i consumi energetici;
- aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale;
- minimizzare l'uso individuale dell'automobile privata e moderare il traffico;
- incrementare la capacità di trasporto;
- aumentare la percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi.

In relazione alla realtà di Palermo, la presenza in città di grandi polarità istituzionali (quali le sedi di Regione, Provincia, Università, Comune, nonché di importanti uffici statali), dei servizi a carattere anche sovracomunale di cui la città dispone (ad esempio nel campo della sanità, della giustizia, della scuola, della cultura e dello sport) e anche le realtà commerciali - ubicate sia all'interno del centro urbano sia al margine dello stesso - determina fenomeni di pendolarismo diffusi che si aggiungono agli spostamenti effettuati dalla popolazione residente.

Le endemiche carenze del trasporto pubblico e l'esiguità della mobilità ciclopedonale determina un'accentuata prevalenza della mobilità privata su gomma. Tale situazione è causa di un decadimento della qualità urbana, testimoniata:

- da accentuati fenomeni di inquinamento atmosferico e acustico;
- dal manifestarsi di complesse, articolate e perduranti situazioni di congestione veicolare, determinate da forti flussi veicolari che interessano non solo le arterie della maglia stradale principale ma anche la viabilità secondaria, per via della ricerca di percorsi alternativi utili ad evitare le vie più trafficate;
- da una preoccupante situazione in termini di sicurezza stradale in riferimento ai fenomeni di sinistrosità.

Particolarmente problematica è la situazione della sosta, ove a carenze relative all'esigenza di sosta dei residenti, si somma una strutturale carenza di parcheggi a servizio della collettività, con particolare riferimento ai parcheggi di interscambio modale e ai parcheggi operativi, ossia a servizio delle polarità terziarie.

La rete degli itinerari ciclabili stenta a proporsi come una valida alternativa alla mobilità motorizzata a causa della sua scarsa capillarità e sicurezza e necessita di maggiori sforzi di pianificazione, di infrastrutturazione e, soprattutto, di sensibilizzazione della cittadinanza.

La ferrovia attrezzata quale metropolitana ferroviaria, oltre a costituire un'essenziale infrastruttura di collegamento a scala urbana e comprensoriale, rappresenta comunque una cesura per larghe parti della struttura urbana, determinando elementi negativi per l'accessibilità e per il traffico veicolare, nonché vincolo allo sviluppo degli insediamenti.

Elementi di inaccettabile cesura della maglia urbana sono inoltre rappresentati dal fiume Oreto, sul quale insistono un numero eccessivamente limitato di opere di scavalco con negative refluenze (in termini di congestione) sugli assi stradali (e sulle zone circostanti) ove sono presenti gli unici quattro ponti esistenti. Altresì è opportuno manifestare la necessità di un'insufficiente presenza di connessioni stradali trasversali tra i grandi assi radiali che, dipartendo dal margine del centro storico, caratterizzano fortemente la struttura stradale; il raccordo tra queste radiali è oggi assicurato esclusivamente dal viale Regione Siciliana. L'insufficienza di questi collegamenti trasversali determina allungamenti dei percorsi ed elementi di congestione aggiuntivi proprio lungo la viabilità radiale e sui tratti del viale Regione Siciliana.

Particolare attenzione occorre inoltre riservare alle criticità che caratterizzano il viale Regione Siciliana (la cosiddetta "circonvallazione di Palermo"), nella quale gli studi condotti nel corso di redazione del PGTU hanno evidenziato con chiarezza che quest'asse stradale è utilizzato in maniera preponderante per gli spostamenti interni alla città. Occorre quindi approfondire le tematiche in ordine alla permeabilità – veicolare e pedonale – della stessa, vista:

- l'insufficienza dei nodi e la non idoneità di alcuni di quelli esistenti;
- le problematiche connesse con le opere di scavalco pedonale, anche in termini di gestione degli stessi e di accettazione da parte dell'utenza.

Le criticità che caratterizzano il viale Regione Siciliana, nonché la maglia principale urbana, rendono più evidenti le problematiche connesse con:

- la mancata connessione funzionale tra il porto di Palermo e il sistema di autostrade e strade statali, elemento questo che grava sull'appetibilità della struttura portuale e sul suo sviluppo, anche con riferimento al programma (europeo e nazionale) delle "Autostrade del Mare";
- l'insufficienza della struttura radiale stradale che dalla città densa si estende verso la circoscrizione e verso le periferie.

La pianificazione della mobilità in ogni caso dovrà approfondire le problematiche e i temi del sistema dei trasporti emersi nel corso della redazione del Piano Urbano del Traffico (PUT) da cui ricavare indicazioni utili per la definizione di un quadro strategico in cui avvenga una profonda saldatura tra la pianificazione di medio-lungo periodo e il governo della mobilità urbana, attività quest'ultima di specifica competenza della successione dei PUT, disposta dalla legislazione vigente.

Miglioramento delle mobilità

Azioni prioritarie da intraprendere per le finalità di migliorare le condizioni di fruizione dalla città, di condizioni di accessibilità alla residenza, ai servizi pubblici ed ai luoghi di lavoro, utile anche alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico sono:

- Sviluppare il sistema della mobilità urbana tramite "la cura del ferro", avvalendosi di sistema integrato di trasporto su rotaia, unitamente alla modalità del trasporto pubblico su gomma, la cui presenza sul territorio rimane di fondamentale importanza quale sistema di adduzione alle linee di forza del trasporto urbano da prevedere su rotaia;
- Promuovere l'intermodalità,
- Svolgere una verifica generale del sistema della maglia principale stradale, in particolare rispetto alla sua continuità geometrica e alla sua coerenza funzionale, provvedendo al necessario riarrangiamento della rete stradale, con particolare riferimento alle connessioni trasversali tra i grandi assi radiali che collegano il centro storico con la periferia (ossia il fiume Oreto, le aree ferroviarie, la circoscrizione);
- Qualificare le funzionalità del viale Regione Siciliana, tramite una più efficiente soluzione infrastrutturale dei nodi esistenti, tramite la ricerca di nuovi nodi, tramite l'individuazione di soluzioni atte a migliorare la permeabilità trasversale sia pedonale (opere di scavalco) sia veicolare (varchi tra le carreggiate, opere di scavalco, ecc.);
- Riservare particolare attenzione all'eventuale pianificazione di opere stradali, di respiro e di interesse sovra comunale, atte a collegare direttamente le autostrade, senza che i flussi veicolari di mero attraversamento possano essere influenzati dal traffico cittadino.
- Integrare la rete ciclopedonale secondo criteri di connessione e capillarità che ne migliorino sicurezza e competitività rispetto alla mobilità motorizzata, in particolare per l'accessibilità ai servizi della città, alle aree verdi e alle altre polarità;
- Analizzare il fabbisogno di parcheggi fuori dalle sedi stradali, in particolare in prossimità del Centro Storico e dei maggiori poli attrattori (quali strutture ospedaliere e scolastiche, servizi amministrativi, etc.), prevedendo comunque un sistema organico di parcheggi di interscambio modale in prossimità delle linee di forza del trasporto pubblico su rotaia e non. Occorre inoltre verificare la possibilità di prevedere una distribuzione organica e diffusa di spazi di sosta esterni alle sedi stradali, anche per garantire la possibilità di restituire alla maglia stradale principale il ruolo di preminente funzione di soddisfare le esigenze di mobilità della popolazione (movimenti motorizzati), attraverso - in particolare - l'esclusione della sosta veicolare dalle relative carreggiate stradali, come previsto dalla normativa di riferimento da attuare attraverso le politiche di governo della mobilità.

OGGETTO DEL SERVIZIO – TEMPI DI ESECUZIONE

L'oggetto del presente affidamento afferisce alla progettazione urbanistica e deve essere parte integrante e qualificante del processo di formazione e revisione del PRG della città di Palermo, contribuire in modo significativo alla formazione per la città di Palermo di un progetto urbano dotato di forte e riconoscibile identità - secondo le indicazioni delle Direttive Generali e di concerto con il Settore Pianificazione Territoriale e Mobilità - di livello qualitativo e grado di visibilità europea e collaborare secondo standards di elevata eccellenza e innovazione al processo di trasformazione della città e al processo di definizione della

visione della Palermo del futuro.

Descrizione del servizio

Il servizio consiste nella progettazione urbanistica di aree ad alta potenzialità di trasformazione della Città di Palermo, per le quali, secondo le indicazioni delle Direttive Generali e di concerto con il Settore Pianificazione Territoriale e Mobilità, è necessario pervenire ad indicazioni di progetto a scala urbana di dettaglio da sviluppare in coerenza al processo di formazione del nuovo P.R.G. per la Città di Palermo.

Le aree oggetto del servizio di progettazione urbanistica sono aree dismesse e sottoutilizzate in contesti urbanizzati da trasformare in nuove centralità urbane, individuando una mixité funzionale capace di arricchire e migliorare l'esperienza del vivere quotidiano nelle aree marginalizzate, con riguardo alle azioni di decentramento amministrativo ed in concomitanza con la realizzazione di nuovi centri amministrativi a questi connessi.

Il servizio di progettazione urbanistica è finalizzato al recupero e alla riqualificazione delle aree, attraverso interventi volti al recupero degli immobili esistenti non utilizzati, all'addensamento dei tessuti esistenti e alla loro sostituzione, anche ricorrendo allo sviluppo verticale della città in quei contesti già urbanizzati che si riterranno idonei previa effettuazione, da parte dell'aggiudicatario del servizio, di adeguata verifica paesaggistica della modifica dello sky-line urbano.

La progettazione deve essere orientata ad attribuire un nuovo significato funzionale e simbolico al viale Regione Siciliana ed al fiume Oreto, che contrasti e superi la percezione negativa generata dalle attuali condizioni di discontinuità e marginalità urbana per trasformarli in nuovi elementi di rifondazione del sistema urbano, individuati come veri e propri cardo e decumano della città Piano

Le aree oggetto del servizio di progettazione saranno dettagliatamente individuate dal Settore Pianificazione Territoriale e Mobilità fra le aree periferiche che si sviluppano sul lato monte di Viale Regione Siciliana, lungo i margini del fiume Oreto, lungo il fronte a mare nel suo complesso ed in particolare sulla Costa Sud nonché tra le aree dismesse e cosiddetti vuoti urbani emblematici e potenziali generatori di trasformazione urbana, quali ad esempio, l'area di Boccadifalco, l'area del macello Comunale, l'area dei mercati generali ed altre analoghe. L'estensione di tali aree è stata stimata fino alla concorrenza di Ha 160,00.

Il Servizio di progettazione dovrà approfondire anche gli aspetti connessi alla accessibilità e alla fruizione delle aree individuate, a partire da tutte le trasformazioni in itinere (opere in corso di realizzazione e/o di progettazione) della mobilità urbana della città, tenendo conto degli interventi infrastrutturali pianificati in passato e non ancora realizzati, al fine di pervenire alla valutazione dei reciproci condizionamenti.

Le metodologie usate, le scelte progettuali di dettaglio e le modalità di attuazione dovranno costituire schemi e modelli di intervento per altri contesti non direttamente sottoposti alla progettazione urbana oggetto del presente servizio che presentano caratteri analoghi di riorganizzazione e necessità di rigenerazione e riuso nell'assetto urbano della città.

Elaborati richiesti nell'espletamento del servizio

L'Aggiudicatario del servizio dovrà produrre :

- a) Progetto urbanistico generale delle aree (Masterplan) orientato a perseguire gli obiettivi descritti ai paragrafi 1 e 2, da redigersi nelle scale idonee. Il Masterplan dovrà individuare le principali azioni di trasformazione urbana sia nell'accezione fisico-morfologica: demolizioni, allineamenti, quanto urbanistico-normativa: destinazioni urbanistiche, spazi e forme per la perequazione, individuazione delle risorse spaziali per il soddisfacimento della domanda di residenza, servizi ed attività produttive che verranno opportunamente dimensionate di concerto con il Settore Pianificazione Territoriale e Mobilità.
- b) Progetti urbanistici particolareggiati delle singole aree recanti indicazioni progettuali particolareggiate e di dettaglio, metodologie e normative per l'attuazione e strategie economiche di intervento per la loro trasformazione urbana

a) Masterplan delle aree

Il Masterplan deve definire una chiara *visione di trasformazione urbana* con una proposta organica e coordinata di modifica delle aree. Il Masterplan dovrà illustrare la trasformazione fisica e la fattibilità tecnico – urbanistica ed economico finanziaria, individuando un processo attuativo coerente.

Il Masterplan, al fine di consentire variazioni che potessero essere determinate da fattori imprevedibili dovrà presentare un grado di elasticità, e a tal fine dovrà definire gli elementi invariati e quelli variabili all'interno della relativa proposta.

Il Masterplan dovrà, pertanto, delineare in modo chiaro la struttura di base della trasformazione (elementi strutturanti, assi, nodi, ecc.), la gerarchia degli spazi pubblici alle diverse scale, la loro relazione con i sistemi delle continuità ambientale e con il tessuto urbano esistente e, in particolare, con il progetto dell'assetto della mobilità urbana. Esso dovrà, altresì, chiarire i meccanismi necessari a garantire prioritariamente la realizzazione degli spazi e dei servizi pubblici.

Il Masterplan dovrà fornire:

- indicazioni progettuali per la modificazione delle aree oggetto di trasformazione;
- linee guida, indirizzi generali per i contesti non rientranti nelle aree oggetto di progettazione urbana, con l'obiettivo generale di garantire coerenza tra le differenti parti della Città;
- strumenti per dialogare con investitori, operatori e cittadinanza.
- strumenti e azioni necessarie a sviluppare il sistema della mobilità soprattutto nella direzione di una mobilità a basso impatto ambientale.

Elaborati e contenuti del Masterplan:

1. Tavole di Analisi delle progettualità e dei programmi urbani esistenti.
2. Tavole di Analisi (scale idonee 1/10.000, 1/5000, 1/2000) delle aree con l'individuazione dei valori e delle risorse ambientali, dei valori paesaggistici, storici ed architettonici, l'indicazione dei vincoli tecnici e di natura urbanistica, dell'offerta dei servizi pubblici e privati.
3. Tavole di Analisi (scale idonee 1/10.000, 1/5000, 1/2000) con la rappresentazione del sistema della mobilità privata (traffico, viabilità, parcheggi), del sistema della mobilità pubblica e sostenibile (trasporti

pubblici, mobilità ciclo-pedonale) e delle trasformazioni in corso della mobilità urbana, tenendo conto

anche degli interventi infrastrutturali pianificati in passato e non ancora realizzati, con la valutazione dei reciproci condizionamenti.

4. Tavole progettuali: (planimetrie in scale idonee 1/10.000, 1/5000, 1/2000, rendering e viste tridimensionali) del nuovo assetto proposto e delle nuove funzioni e del ruolo attribuito nell'ambito del sistema delle nuove centralità, e degli elementi che assumono carattere prescrittivo/vincolante, con le destinazioni d'uso, le modalità di intervento sull'edilizia esistente, la localizzazione delle aree da destinare a servizi, a spazi pubblici e aree verdi, le aree pedonali e ciclabili, le nuove connessioni con i tessuti limitrofi e con il sistema della mobilità urbana.

Le tavole dovranno rappresentare nel dettaglio :

- Previsioni sulle destinazioni urbanistiche
- Progetto della sistemazione dei suoli
- Planovolumetrico
- Allineamenti planimetrici ed altimetrici
- Superfici da destinarsi a servizi pubblici
- Demolizioni previste
- Progetto degli interventi di trasformazione della rete viaria e dei parcheggi che si renderanno necessari per la migliore integrazione dell'area oggetto del progetto ed il tessuto urbano in cui s'inserisce.
- Norme tecniche d'attuazione ed indicazioni di Regolamento edilizio

5. Relazione sulle modalità di dimensionamento degli interventi pubblici e privati, e valutazione dei costi delle previsioni progettuali, con l'obiettivo di pervenire all'equilibrio economico finanziario tra le due componenti, finalizzato alla sostenibilità finanziaria delle previsioni
6. Relazione illustrativa delle azioni volte a sviluppare il sistema della mobilità soprattutto nella direzione di una mobilità a basso impatto ambientale ed relativi elaborati grafici di progetto (scale idonee 1/2000 - 1/500).
7. Relazione illustrativa dei Piani e dei meccanismi per l'accompagnamento all'attuazione del Masterplan in relazione al Piano economico finanziario, lungo l'arco temporale previsto per lo sviluppo della trasformazione urbana.

b) Progetti urbanistici di dettaglio delle singole aree

Per ciascuna area individuata occorrerà redigere elaborati progettuali che dovranno recare indicazioni progettuali esecutive, metodologie e normative per l'attuazione e strategie economiche di intervento per la reale trasformazione urbana.

Elaborati e contenuti dei Progetti urbanistici di dettaglio delle singole aree

1. Relazioni e Planimetrie (alla scala 1/500 e 1/200) di Analisi dello stato di fatto che individuano le emergenze storiche, le caratteristiche del tessuto edilizio e dello stato edilizio degli edifici esistenti, l'uso degli immobili, i profili regolatori e sezioni lungo le principali vie, la viabilità esistente e le connessioni viarie con le altre parti della città, rappresentazione tridimensionale dello Skyline esistente.
2. Planimetrie di Progetto (alla scala 1/500 e 1/200) su aerofotogrammetrie e mappe catastali che dovranno rappresentare nel dettaglio:
 - Planovolumetrico e uso del suolo con le destinazioni pubbliche e private, la rete viaria suddivisa in percorsi pedonali e carrabili, le aree di sosta e di parcheggio.
 - Sistemazione urbana dell'area con individuazione dei lotti;
 - Allineamenti planimetrici ed altimetrici dei fronti stradali
 - Definizione e localizzazione del mix di destinazioni d'uso;
 - Individuazione di eventuali comparti edilizi;
 - Elenchi catastali delle proprietà da espropriare o vincolare o oggetto di perequazione o compensazione e piano particellare d'esproprio
 - Progettazione di massima delle principali reti di urbanizzazione nonché ogni altra infrastruttura necessaria alla destinazione dell'insediamento
 - Schemi delle tipologie edilizie ammesse
 - Norme tecniche d'attuazione ed indicazioni di Regolamento edilizio (Indicazioni sulle tecniche costruttive, Scheda dei materiali e dei colori ecc)
3. Relazioni illustrative di progetto di dimensionamento degli interventi pubblici e privati, e valutazione dei costi delle previsioni progettuali, con l'obiettivo di pervenire all'equilibrio economico finanziario tra le due componenti, finalizzato alla sostenibilità finanziaria delle previsioni e cronoprogramma per fasi di attuazione

MODALITÀ E TEMPI

L'attività è articolata in fasi, coincidenti con le fasi dell'iter di formazione del Piano Regolatore Generale: formazione e approvazione "Schema di massima del Piano Regolatore Generale", adozione del Piano Regolatore Generale, pubblicazione e approvazione del Piano Regolatore Generale secondo la vigente normativa regionale.

L'attività sarà assoggettata alle direttive del Dirigente Coordinatore dell'Area Pianificazione Territoriale e Mobilità determinate in funzione degli orientamenti generali, analisi ed approfondimenti dell'attività dell'Ufficio, ed alla espressa condivisione del contenuto da parte dell'Amministrazione comunale.

Prima fase (Schema di massima)

L'aggiudicatario, entro quattro mesi dalla data di consegna da parte dell'Amministrazione della documentazione di cui al paragrafo successivo, salve proroghe e/o sospensioni che potrebbero scaturire da eventuali problematiche o impedimenti di natura tecnica concordati in appositi verbali, dovrà consegnare:

Masterplan

Tavole di Analisi (p.ti 1, 2 e 3 degli “Elaborati e contenuti del Masterplan”)

Planimetrie di Progetto (p.to 4 degli “Elaborati e contenuti del Masterplan”)

Relazioni di cui ai p.ti 5, 6 e 7 degli “Elaborati e contenuti del Masterplan”

Tutti i superiori elaborati devono avere livello di approfondimento coerente con gli elaborati dello “Schema di massima del Piano Regolatore Generale”.

Progetti urbanistici di dettaglio delle singole aree

Relazioni e Tavole di Analisi (p.to 1 degli “Elaborati e contenuti dei Progetti urbanistici di dettaglio delle singole aree”)

Planimetrie di Progetto (p.to 2 degli “Elaborati e contenuti dei Progetti urbanistici di dettaglio delle singole aree”)

Relazioni (p.to 3 degli “Elaborati e contenuti dei Progetti urbanistici di dettaglio delle singole aree”).

Tutti i superiori elaborati devono avere livello di approfondimento coerente con gli elaborati dello “Schema di massima del Piano Regolatore Generale”.

Gli elaborati della **prima fase** dovranno essere sottoposti al Dirigente Coordinatore dell’ Area Pianificazione Territoriale e Mobilità per la verifica della coerenza alle Direttive Generali approvate dal Consiglio Comunale e con i contenuti del presente capitolato.

In seguito alla suddetta verifica, nei successivi **due** mesi dall’accertamento effettuato dal Dirigente Coordinatore dell’ Area Pianificazione Territoriale e Mobilità, l’Aggiudicatario sottoporrà allo stesso gli elaborati aggiornati secondo le indicazioni ricevute dal Dirigente Coordinatore, relativi allo schema di massima, al fine della verifica della rispondenza degli stessi alle direttive ricevute e al fine di sottoporli all’approvazione del Consiglio Comunale, unitamente allo “Schema di massima del Piano Regolatore Generale” elaborato dagli Uffici Comunali.

In questa prima fase l’aggiudicatario dovrà partecipare a tavoli tecnici e delle idee, forum, incontri con il coinvolgimento degli operatori locali e dei maggiori portatori di interessi con l’obiettivo di costruire un modello di sviluppo partecipato, consapevole, non astratto e condiviso dal maggior numero di cittadini.

Le scelte dovranno essere sottoposte alla verifica della sostenibilità ambientale già dalle prime indicazioni scaturenti dai tavoli tecnici e delle idee.

Seconda fase

Tale attività è soggetta a verifiche e feed-back con scadenze ravvicinate da concordare con gli Uffici, finalizzati alla valutazione sulla congruenza delle scelte proposte dall’aggiudicatario con quelle in corso di elaborazione presso gli Uffici tecnici che curano la redazione del Piano Regolatore Generale, in quanto dovrà esserci totale congruenza tra i due documenti.

A far data dalla trasmissione all’Aggiudicatario dello “Schema di massima del Piano Regolatore Generale” approvato dal Consiglio Comunale, lo stesso dovrà presentare entro i successivi **quattro** mesi la stesura di tutti gli elaborati di Masterplan e dei Progetti urbanistici di dettaglio delle singole aree, coerenti con il contenuto dello “Schema di massima del Piano Regolatore Generale” approvato dal Consiglio Comunale.

Tutti i superiori elaborati devono avere livello di approfondimento coerente con quelli del Piano Regolatore Generale redatti dagli Uffici Tecnici.

Gli elaborati della **seconda fase** (Masterplan e Progetti urbanistici di dettaglio delle singole aree) dovranno essere sottoposti al Dirigente Coordinatore dell’ Area Pianificazione Territoriale e Mobilità per la verifica.

In seguito alla suddetta verifica, nei successivi **due** mesi dall’accertamento effettuato dal Dirigente Coordinatore dell’ Area Pianificazione Territoriale e Mobilità, l’Aggiudicatario sottoporrà allo stesso gli elaborati aggiornati secondo le indicazioni ricevute dal Dirigente Coordinatore, per essere sottoposti

all'adozione del Consiglio Comunale, unitamente al "Piano Regolatore Generale" elaborato dagli Uffici Comunali.

Terza fase

Questa fase avrà inizio successivamente all'adozione del Piano Regolatore Generale e alla presentazione delle osservazioni ed opposizioni in seguito alla sua pubblicazione ai sensi di legge e si concluderà dopo l'approvazione del Piano Regolatore Generale da parte degli organi della Regione Siciliana. L'Aggiudicatario dovrà fornire il supporto necessario ad eventuali verifiche scaturenti dall'adozione del Piano da parte del Consiglio Comunale e fornire il contributo di competenza per la valutazione delle osservazioni al Piano e per la loro visualizzazione.

L'aggiudicatario dovrà, entro un mese dalla data di consegna da parte dell'Ufficio delle osservazioni ed opposizioni che riguardano le aree oggetto del Servizio, consegnare all'Ufficio una Relazione contenente le proprie deduzioni su ciascuna di essa in coerenza con la proposta di progettazione urbanistica elaborata per le aree.

Fa parte del servizio ed i relativi oneri si intendono compresi nel compenso, la collaborazione tecnica durante il periodo istruttorio della pubblicazione del Piano fino alla sua approvazione e dopo l'approvazione definitiva del Piano da parte dell'A.R.T.A.

Eventuali modifiche discendenti dal decreto di approvazione da parte del Dipartimento Territorio Regionale dovranno essere apportate agli elaborati entro tre mesi dalla richiesta effettuata dal Dirigente Coordinatore dell'Area Pianificazione. Dette modifiche saranno apportate sugli elaborati cartacei e digitali che resteranno di proprietà del Comune, unitamente agli stessi costituenti la stesura originaria del progetto adottato dal Consiglio Comunale.

A conclusione di ciascuna delle fasi sopra indicate l'Aggiudicatario dovrà fornire all'Amministrazione gli elaborati e la documentazione relativi alle attività sopra descritte; ulteriori elaborati di approfondimento che si rendessero necessari nelle varie fasi in cui è articolata l'attività, necessari ad assicurare la completezza potranno essere richiesti dal Dirigente Coordinatore dell'Area Pianificazione Territoriale e Mobilità, in funzione della capacità descrittiva e della esaustività rappresentativa in relazione all'oggetto dell'incarico.

Tutti gli elaborati sopra descritti dovranno essere forniti sia su supporto cartaceo (in numero di 3 copie) sia su supporto digitale compatibile con i sistemi operativi in dotazione all'Area e con gli obiettivi della formazione del GIS.

MODALITA' DI ESECUZIONE

L'espletamento del servizio dovrà essere svolto in raccordo con l'Area Pianificazione Territoriale e Mobilità nel rispetto delle fasi temporali di legge previste dalla L.R. 71/78 per la approvazione del Piano Regolatore Generale.

Il servizio dovrà essere eseguito in conformità al presente Capitolato d'Oneri ed alle direttive impartite dal Dirigente Coordinatore dell'Area Pianificazione Territoriale e Mobilità.

Nell'espletamento del servizio l'Aggiudicatario dovrà fornire costante accompagnamento al processo di formazione dello strumento urbanistico interloquendo, in tal senso, se necessario, con i Settori comunali coinvolti.

Il Dirigente Coordinatore dell'Area Pianificazione Territoriale e Mobilità fornirà all'Aggiudicatario del servizio le informazioni riguardanti i formati cartacei e digitali degli elaborati, ivi incluse le caratteristiche grafiche (formati, testate ecc.).

Il Dirigente Coordinatore dell'Area Pianificazione Territoriale e Mobilità fornirà all'Aggiudicatario del servizio, entro 30 (trenta) giorni dalla stipula del contratto d'appalto, specifico documento di individuazione delle aree oggetto delle Progetti urbanistici di dettaglio delle singole aree e di indirizzo del servizio di progettazione.

Ai fini dell'espletamento del servizio, l'Amministrazione fornirà all'affidatario:

- Direttive generali approvate dal Consiglio Comunale
- Tavole della cartografia tecnica CSG, a scala 1:2.000, relativa alle aree oggetto del servizio, in formato digitale;
- Fogli catastali, a scala 1:2000, relativi alle aree oggetto del servizio, in formato digitale;
- Tavole della Variante Generale al P.R.G. relative alle aree oggetto del servizio, in formato cartaceo a

- scala 1:5.000;
- Piani e Progetti in corso di approvazione o in esecuzione relativi alla viabilità e al trasporto pubblico e più in generale alla mobilità urbana.
- Planimetria con l'individuazione delle aree e indicazioni progettuali.

Durante il corso della **prima fase** saranno forniti all'Aggiudicatario lo Studio geologico e lo Studio Agricolo - Forestale

Ai fini dell'espletamento del servizio, l'Amministrazione potrà fornire inoltre all'Aggiudicatario ogni dato ed informazione utile nella sua disponibilità. Rimane a carico dell'affidatario il reperimento di dati di altra provenienza necessari all'espletamento dell'incarico nelle forme esaustive richieste.

I risultati del servizio resteranno di proprietà piena ed assoluta del Comune il quale nei modi e forme di legge potrà nel tempo introdurre varianti e modifiche che siano ritenute necessarie.

L'Aggiudicatario del servizio è obbligato a fornire la propria opera, anche assistendo gli Uffici tecnici, fino al completo espletamento dell'iter previsto dalla legislazione vigente per la formazione del Piano Regolatore Generale, ivi comprese la visualizzazione delle osservazioni ed opposizioni e le eventuali rielaborazioni richieste dal Consiglio Comunale e/o dall'A.R.T.A., senza pretendere alcun ulteriore corrispettivo aggiuntivo.

CORRISPETTIVI E MODALITA' DI PAGAMENTO

Il Servizio procederà in conformità alle vigenti disposizioni legislative regolanti la materia.

Il compenso contrattuale è onnicomprensivo e viene considerato remunerativo a tutti gli effetti e non suscettibile di modifiche per alcuna ragione e, pertanto, l'affidatario dichiara di accettarlo e si impegna a nulla pretendere oltre tale somma.

Le modalità di pagamento del corrispettivo contrattuale sono le seguenti:

- il 20% da corrispondere alla consegna degli elaborati di cui alla **prima fase** del servizio;
- il 30% da corrispondere dopo l'approvazione dello "Schema di massima del Piano Regolatore Generale" da parte del Consiglio Comunale ;
- il 20% da corrispondere alla consegna degli elaborati di cui alla **seconda fase** del servizio
- il 20% da corrispondere dopo l'adozione del Piano Regolatore Generale da parte del Consiglio Comunale;
- il 10% da corrispondere dopo l'approvazione del piano da parte dell'ARTA a conclusione della terza fase del servizio, ivi comprese le eventuali modifiche discendenti dal decreto di approvazione da parte dell'Assessorato al Territorio ed Ambiente Regionale.

La liquidazione delle suddette quote del corrispettivo avverrà, previa autorizzazione del Dirigente Coordinatore dell'Area Pianificazione Territoriale e Mobilità, entro 60 giorni dalla presentazione di regolare documento fiscale.

Per ogni giorno di ritardo della consegna degli elaborati da parte dell'Aggiudicatario del servizio è stabilita una penale pari all'1/1.000 (uno per mille) sull'importo complessivo aggiudicato. L'applicazione della penale non preclude al Comune la possibilità di altre forme di tutela compresa la risoluzione del contratto.

RISERVATEZZA

L'affidatario si obbliga a mantenere rigorosamente riservate le elaborazioni prodotte, i cui contenuti, prima della definitiva approvazione, non possono essere resi noti a persone esterne al Settore della Pianificazione Territoriale e Mobilità.

Restano ferme le cause di incompatibilità previste dalla legislazione vigente.

RISOLUZIONE DEL CONTRATTO

L'Amministrazione si riserva di procedere alla risoluzione del contratto in caso di grave inadempimento contrattuale con contestuale perdita del diritto al compenso.

In caso di risoluzione per cause imputabili all'affidatario, il Comune incamererà l'intero importo della cauzione; l'Amministrazione Comunale si riserva comunque di agire per la richiesta del risarcimento degli ulteriori danni provocate imputabili all'affidatario.

CONTROVERSIE

Tutte le controversie che possono sorgere dal presente disciplinare sono demandate alla competenza del Foro di Palermo.

RINVIO

Per quanto non previsto nel presente capitolato si fa espresso rinvio al bando di gara ed alle norme legislative e regolamentari vigenti.