

## NORMATIVA NAZIONALE

**Introduzione.** Il Nuovo Codice della Strada (art. 36) fa obbligo della redazione del *Piano Urbano del Traffico* (PUT) ai comuni con popolazione residente superiore ai 30 000 abitanti o con rilevanti problemi di traffico. Il PUT è uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, finalizzato al miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, alla riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico e al contenimento dei consumi energetici.

**Piano del Traffico, Piano dei Trasporti e Piano della Mobilità.** Il PUT deve pertanto essere inteso come "piano di immediata realizzabilità" (*arco temporale biennale*) con l'obiettivo di contenere al massimo, mediante interventi di modesto onere economico, le criticità della circolazione; tali criticità potranno infatti essere interamente rimosse solo attraverso adeguati potenziamenti dell'offerta di infrastrutture e di servizi del trasporto pubblico collettivo, che costituiscono l'oggetto principale del *Piano dei Trasporti*, realizzabile nel lungo periodo (*arco temporale decennale*). Il Piano Generale dei Trasporti Nazionali (PGT) prevede la realizzazione del Piano Urbano della Mobilità (PUM), fondato su un insieme di investimenti e di innovazioni organizzativo-gestionali su reti intermodali e interconnesse da attuarsi in un arco temporale non superiore a 10 anni.

**Livelli di progettazione.** In funzione del grado di affinamento delle proposte di intervento, i contenuti del PUT vengono distinti su 3 livelli di progettazione.

- Primo livello: *Piano Generale del Traffico Urbano* (PGTU), inteso quale progetto preliminare o piano quadro del PUT, relativo all'intero centro abitato e indicante sia la politica intermodale adottata, sia la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locale destinati esclusivamente ai pedoni nonché il rispettivo regolamento viario, sia il dimensionamento preliminare degli interventi previsti, sia il loro programma generale di esecuzione (fig. A).
- Secondo livello: *Piani Particolareggiati del Traffico Urbano*, intesi quali progetti di massima per l'attuazione del PGTU, relativi ad ambiti territoriali più ristretti di quelli dell'intero centro abitato (circoscrizioni, settori urbani, quartieri).
- Terzo livello: *Piani Esecutivi del Traffico Urbano*. La progettazione esecutiva riguarda o l'intero complesso degli interventi di un singolo Piano Particolareggiato, o singoli lotti funzionali della viabilità principale o dell'intera rete viaria di specifiche zone urbane, facenti parte di un Piano Particolareggiato.

**Modalità procedurali.** I comuni interessati all'attuazione del PUT hanno l'obbligo di: a) adottare il Piano Generale del Traffico Urbano; b) portarlo completamente in attuazione nei due anni successivi, attraverso la redazione dei Piani Particolareggiati e Piani Esecutivi (fatte salve le deroghe previste per i comuni con popolazione superiore ai 300 000 abitanti); c) provvedere all'aggiornamento del PUT per ciascuno dei bienni successivi, con un anno di tempo per l'adozione delle sue varianti e l'anno successivo per l'attuazione dei relativi interventi. Il PGTU viene adottato dalla giunta comunale e viene poi depositato per trenta giorni in visione del pubblico. Per i Piani di Dettaglio (Piani Particolareggiati e Piani Esecutivi) devono adottarsi procedure semplificate relativamente alle loro fasi di controllo e approvazione, in modo da rispettare la loro qualificazione prettamente tecnica. Per essi non è prevista la fase di approvazione da parte del consiglio comunale ma diviene invece ancora più essenziale la fase di presentazione pubblica. Per l'aggiornamento biennale del PUT si seguono procedure analoghe a quelle dei Piani di Dettaglio.

