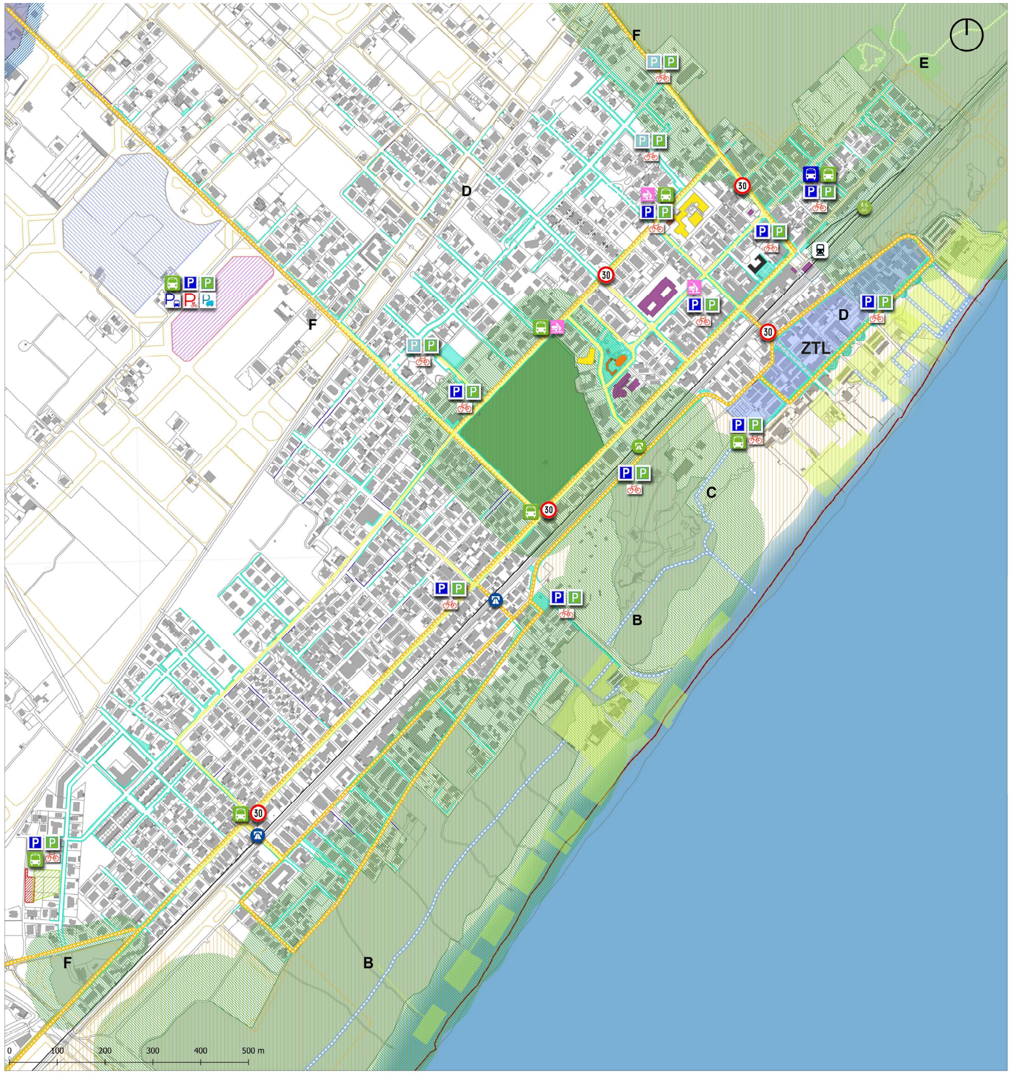


LEGENDA

PERCORSI SICURI
- Percorsi pedonali
- Percorsi pedonali sicuri di progetto
- Area pedonale di previsione

VIABILITA' CICLABILE
- Viabilità ciclabile esistente e di progetto

OFFERTA DI SOSTA
- Parcheggi a pagamento
- Parcheggi gratuiti regolamentati
- Parcheggi per auto elettriche
- Rastrelliere per biciclette
- Velostazione
- Kiss and go

TRASPORTO PUBBLICO
- Terminal bus
- Fermata bus di linea
- Fermata navetta elettrica

ZONE 30
- Zone 30

CITYPORTO
- Cityporto: area di distribuzione merci in città con mezzi ecologici

INFRASTRUTTURE
- Sottopasso esistente
- Sottopasso di previsione
- Stazione ferroviaria RFI

INFRASTRUTTURA PEDONALE
- Area pedonale di previsione
- Sovrappasso di previsione

ZTL
- Area ZTL

SISTEMA DEGLI ATTRATTORI
LUOGHI SACRI E DI CULTO
- Chiese
- Edifici annessi a chiese
- Cimitero
- Area di pertinenza cimiteriale

ISTRUZIONE
- Istituti scolastici

PARCHI E GIARDINI PUBBLICI
- Parchi, giardini e verde attrezzato
- Piazze

ATTREZZATURE SPORTIVE
- Impianti sportivi

ALTRI ATTRATTORI
- Municipio
- Altri attrattori

PREVISIONE PRG
- Verde pubblico parcheggi
- Attrezzature di interesse comune
- Area Ferrovia
- Previsioni viabilità PRG

RICOGNIZIONE PATRIMONIALE
- Patrimonio comunale

PROGRAMMAZIONE MARINA DI GINOSA
- A - Recupero e valorizzazione del sito di Torre Mattoni P.O.R. PUGLIA 2000 - 2006
- B- Riqualificazione dei paesaggi costieri P.O.R. PUGLIA 2014-2020
- C - URBAN UP TRA PINETA E MARE
- D - Progetto di riqualificazione Waterfront P.O.R. PUGLIA 2000 - 2016
- E - PINETA REGINA PSR 2007-2013
- F - P.O.R. Puglia FESR –FSE 2014-2020 – Asse IV

PPTR
PPTR - Componenti dei valori percettivi
- UCP_strade valenza paesaggistica
- UCP_strade panoramiche

PPTR - Componenti culturali e insediative
- BP_142_M - Zone di interesse archeologico
- segnalazioni architettoniche e segnalazioni archeologiche
- aree appartenenti alla rete dei tratturi
- UCP_area_rispetto_siti storico culturali
- UCP_area_rispetto_rete tratturi

PPTR- Componenti delle aree protette e dei siti naturalistici
BP_142_F
- Parco Naturale Regionale
- Riserva Naturale Statale Biogenetica

UCP_rilevanza naturalistica
- SIC
- SIC MARE
- ZPS

PPTR - Componenti botanico-vegetazionali
- BP_142_G
- UCP_rispetto boschi

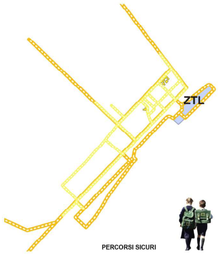
PPTR- COMPONENTI IDROGEOMORFOLOGICHE
- Lame e gravine

PIANO DELLA MOBILITA' SCOLASTICA

Uno degli obiettivi del Piano della Mobilità Urbana Sostenibile lavorare alla costruzione di un PUMS per la mobilità scolastica sostenibile è una opportunità per generare il cambiamento culturale necessario ad avvicinare la città di Marina di Ginosa a quelle più avanzate su queste politiche.

L'impatto della mobilità scolastica motorizzata sulla scala urbana

La mobilità scolastica motorizzata ha conseguenze sull'intero sistema dei trasporti: causa congestioni locali attorno alle sedi scolastiche, aumenta il rischio di incidenti stradali, peggiora la qualità dell'aria che respiriamo, ha ricadute sul benessere psico-fisico dei ragazzi. Per dieci mesi all'anno una scuola è un elemento catalizzatore di mobilità quotidiana. Infatti, due volte al giorno, a orari definiti, vi si recano quattro gruppi di utenti: docenti, personale non docente, allievi e genitori che, almeno nel 50% dei casi, rientrano immediatamente a casa. Per questo è necessario investire sul cambiamento delle abitudini promovendo una mobilità scolastica più sostenibile



PERCORSI SICURI

OBIETTIVI PER L'ELABORAZIONE DI UN PUMS:
- Porre in sicurezza i percorsi casa-scuola e le fermate dei mezzi pubblici, individuando interventi fisici da realizzare sulle strade e attorno alle scuole a beneficio dei bambini e di altri utenti deboli;
- Programmare interventi e politiche educative e/o di sensibilizzazione al tema, promuovere e incentivare la comunità scolastica a compiere scelte di mobilità dolce e, in generale, più sostenibile;

Gli interventi fisici possono essere distinti in:
- Low-cost: attuabili subito e con la partecipazione attiva della comunità scolastica;
- High-cost: attuabili nel medio lungo periodo attraverso l'inserimento nella programmazione delle opere pubbliche dell'amministrazione comunale.

MISURE PER I PERCORSI CASA SCUOLA
- Ittuzione di zone calme, definite isole felici, dove progettare spazi a misura di bambino
- Realizzazione di apposite misure di moderazione del traffico, volte a conferire continuità, sicurezza e attrattività ai percorsi pedonali (l'introduzione di elementi verticali in prossimità delle strisce pedonali aumenta l'attenzione del conducente);
- Contenimento e la limitazione fisica all'accesso delle auto alla scuola
- la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali esistenti e/o la progettazione di quelli necessari (nel rispetto dei regolamenti)
- Realizzazione di aree attrezzate a supporto della mobilità lenta attorno alla scuola come parcheggi (coperti) per biciclette, aree di sosta e gioco,
- Collegamenti sicuri e pratici ai mezzi di trasporto pubblico locali
- Introduzione del limite di 30 km/h in prossimità delle scuole;
- Riduzione della sezione stradale. Un miglioramento delle condizioni di sicurezza agli attraversamenti pedonali interessati da percorsi casa-scuola, può avvenire attraverso la semplice riduzione della sezione stradale, le auto vanno più piano se la strada è più stretta;
- Estensione immediata a tutte le scuole dell'approccio car free
- Promuovere la politica del car sharing
- Promuovere azioni di sensibilizzazione (educazione alla mobilità, sorveglianti volontari, pedibus, bicibus, eventi, manifestazioni, giornate senz'auto…)
- Aprire i cortili, e giardini delle scuole in orari extrascolastici, preziosi luoghi pubblici spesso poco utilizzati, ad attività dedicate all'infanzia e alla famiglia. La riprogettazione di questi luoghi, attraverso interventi sostenibili sia socialmente che economicamente insieme al loro uso pubblico e continuato nel tempo, permetterebbe di restituire spazi sicuri e adeguati ai bambini e aree di socializzazione per i genitori.

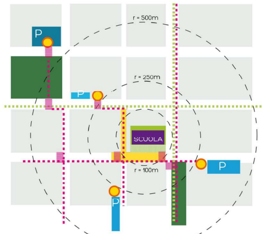
AVVIO	PROGETTAZIONE	REALIZZAZIONE	MONITORAGGIO
	Lancio Analisi Progettazione Approvazione	Realizzazione degli interventi "low cost" "hight cost"	Monitoraggio Premiazione
I Fase	II Fase	III Fase	IV Fase

MOBILITY MANAGER SCOLASTICO

Il 2 febbraio è entrata in vigore la Legge 221 del 28 dicembre 2015 recante "disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali" (allegata) che contiene misure per la green economy. La legge prevede la figura del mobility manager scolastico che ha lo scopo di organizzare e coordinare gli spostamenti di studenti e personale scolastico con l'obiettivo di migliorare le loro condizioni di vita rispettando i criteri di eco-sostenibilità. Il mobility manager, in base a quanto disposto, deve essere una figura scelta su base volontaria tra i docenti e per la quale non è prevista alcuna retribuzione aggiuntiva.

Compiti del mobility manager scolastico sono i seguenti:
- organizzare e coordinare gli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;
- mantenere i collegamenti con le strutture comunali e le aziende di trasporto;
- coordinarsi con gli altri istituti scolastici presenti nel medesimo comune;
- verificare soluzioni, con il supporto delle aziende che gestiscono i servizi di trasporto locale, su - gomma e su ferro, per il miglioramento dei servizi e l'integrazione degli stessi:
- garantire l'intermodalità e l'interscambio;
- favorire l'utilizzo della bicicletta e di servizi di noleggio di veicoli elettrici o a basso impatto ambientale;
- segnalare all'ufficio scolastico regionale eventuali problemi legati al trasporto dei disabili.

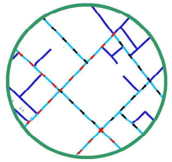
SCHEMA RAPPRESENTATIVO DELLE DOTAZIONI MINIME PER UNA SCUOLA ACCESSIBILE



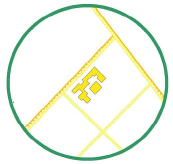
- Parcheggi Kiss & Go
- Parcheggi scambiatori
- Meeting point
- Percorsi pedonali sicuri
- Percorsi ciclabili sicuri
- School Zone 0-100 m
- Zona di attesa sicura
- Giardini e parchi pubblici

MAPPA DEL TERRITORIO E DELLE STRADE

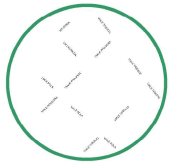
MAPPA DEGLI EDIFICI



MAPPA DEI SENSI DI MARCIA



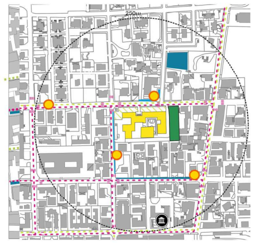
MAPPA DEI PERCORSI SICURI



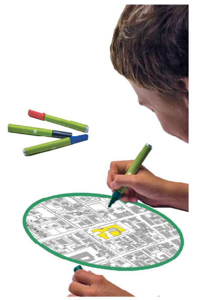
MAPPA CON I NOMI DELLE VIE

PERCORSI SICURI

1. PERCORSI CASA-SCUOLA : MAPPE PER LA LETTURA STRATIFICATA DEL TERRITORIO



- Parcheggi Kiss & Go
- Parcheggi scambiatori
- Meeting point
- Percorsi pedonali sicuri
- Percorsi ciclabili sicuri
- Zona di attesa sicura
- Giardini e parchi pubblici
- Palazzo di città



DOTAZIONI MINIME PER UNA SCUOLA ACCESSIBILE E SICURA

Lo spazio di attesa

Lo spazio di attesa deve essere in grado di ospitare tutti gli alunni, con i loro zaini, e il genitore che li accompagna. La dimensione minima deve essere pari a mq.0,70 per alunno. In un tessuto urbano esistente, tale area si può ricavare:
- destinando una parte del cortile scolastico a tale scopo;
- pedonalizzando un'area antistante la scuola (usando un'area stradale di risulta o un'area a verde, aprendo un nuovo accesso alla scuola diverso da quello veicolare, oppure chiudendo al traffico la strada con barriere fisiche poichè i cartelli con divieti a fasce orarie non vengono rispettati)

I percorsi pedonali

I marciapiedi devono garantire il raggiungimento della scuola dalle principali direttrici in modo sicuro. Per questo devono essere:
- di larghezza pari ad almeno m.1,80 protetti sul lato strada da elementi fisici (aiuole, paletti, differenza di quota) per evitare che le auto possano salirvi;
- privi di ostacoli e/o restringimenti dovuti ad elementi di arredo e di armadi impiantistici;
- allargati in corrispondenza delle fermate dei mezzi di trasporto pubblico e degli attraversamenti pedonali, e complanari a questi ultimi;
- collegati agli altri percorsi pedonali da attraversamenti stradali segnalati (con semaforo, se in prossimità di incroci pericolosi), brevi (con isole di traffico, se maggiori di 7m.), privi di ostacoli (impedimento della sosta veicolare almeno 5 metri prima, rimozione di ostacoli visivi quali elementi di arredo o isole ecologiche);
- collegati ai parchi pubblici esistenti in prossimità della scuola.

Le piste ciclabili

Le piste ciclabili devono garantire il raggiungimento della scuola dalle principali direttrici in modo sicuro. Pertanto si deve garantire:
- collegamento alla rete ciclabile principale, mediante attraversamenti segnalati e privi di ostacoli;
- utilizzo in sede propria, separata dai flussi pedonali;
- accesso al cortile scolastico, differenziato da quello carrabile;
- dotazione minima per la sosta delle biciclette pari ad almeno il 25% del numero degli alunni, possibilmente ricavata all'interno del cortile scolastico.

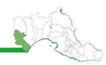
La sosta auto

La sosta delle auto genera situazioni di pericolo in prossimità delle scuole. Per questo si devono:
- individuare aree adeguate per la sosta temporanea a una certa distanza (almeno 200 metri, equivalenti a 3 minuti a piedi) dall'ingresso pedonale e ciclabile alla scuola;
- vietare sosta e circolazione delle auto in prossimità dell'ingresso pedonale e ciclabile alla scuola, anche mediante deterrenti fisici (introdurre un semplice divieto di transito o di sosta a fasce orarie non è sufficiente, sono più opportuni restringimenti fisici della sezione, specifici deterrenti da individuare caso per caso);
- differenziare le vie di transito e accesso all'eventuale parcheggio di servizio, interno alla scuola, dalla viabilità utilizzata dagli alunni, altrimenti tale parcheggio non sarà usufruibile come tale.

Il trasporto pubblico

Il servizio di trasporto pubblico o scolastico non deve generare pericolose interferenze con l'ingresso e l'uscita degli alunni da scuola. Si devono quindi:
- individuare aree adeguate per l'ingresso, l'uscita e la sosta temporanea degli scuolabus, compatibili con la sicurezza di pedoni e cicli (devono essere evitate le manovre) e ricavate all'esterno dell'area di attesa, onde evitare che le auto dei genitori possano utilizzare l'accesso e la fermata dello scuolabus;
- collocare le fermate degli autobus del servizio pubblico al di fuori dell'area di attesa (di
- cui al primo punto), provviste di pensilina di copertura e collegate alla rete dei percorsi pedonali senza ostacoli.

Circolazione stradale

Il limite di velocità veicolare nelle zone scolastiche dovrà essere compatibile con la presenza dei bambini. Pertanto si deve:
- individuare il tessuto delle strade secondarie, all'interno del raggio di interesse scolastico, su cui intervenire attraverso la riduzione del limite di velocità a 30Km/ora ed altri sistemi di moderazione della velocità.

Tratto da
"Eppure i bambini si muovono", Commissione Europea 2002.
Linee Guida per un Piano Partecipato di Mobilità Scolastica Sostenibile, Regione Veneto e Comune di Venezia