



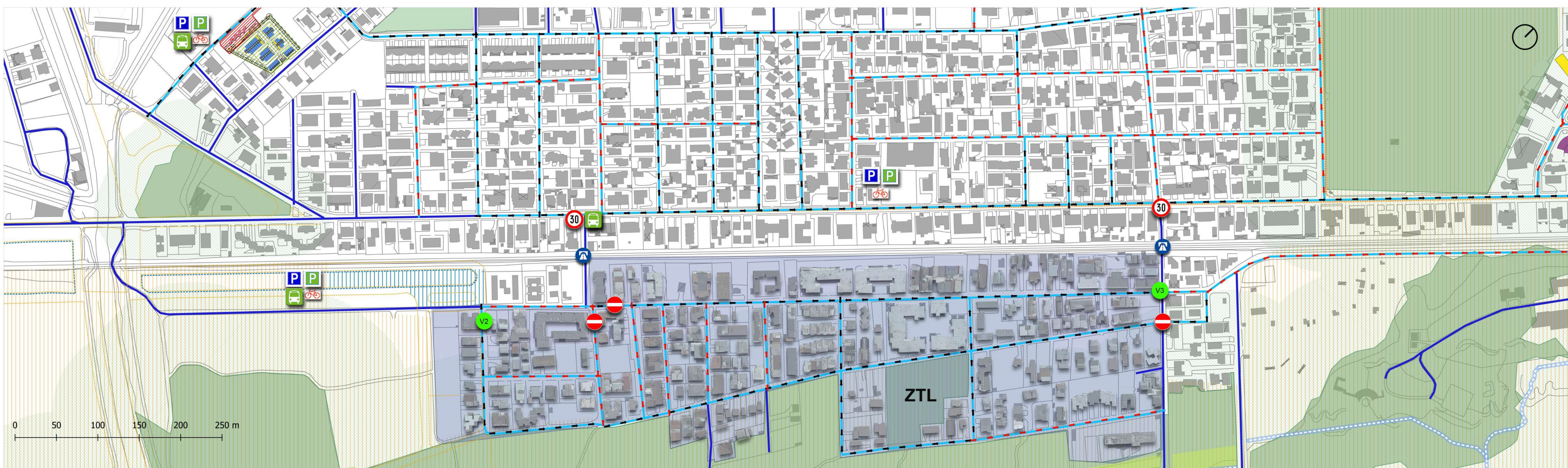
MARINA DI GINOSA - ZONA A TRAFFICO LIMITATO E NODI DI SCAMBIO



MARINA DI GINOSA - ZTL - SISTEMA DELLA SOSTA AREA CENTRALE



MARINA DI GINOSA - ZTL E ASSI DI SCORRIMENTO PRINCIPALI E SECONDARI



MARINA DI GINOSA - ESTENSIONE ZTL (SECONDA FASE) E ASSI DI SCORRIMENTO PRINCIPALI E SECONDARI

**LEGENDA**

ZTL  
Area ZTL  
Area ZTL - Estensione - Seconda fase  
Area pedonale di previsione  
Varco  
Divieto di accesso

**SENSE DI MARCIA**  
Doppio senso di marcia  
Senso unico di marcia  
Direzione di marcia di progetto  
Senso di marcia esistente

**OFFERTA DI SOSTA**  
Sosta a pagamento  
Sosta disabili  
Sosta libera regolamentata  
Sosta riservata a bus  
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

**ISTRUZIONE**  
Area di pertinenza cimiteriale

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

**PARCHI E GIARDINI PUBBLICI**  
Parchi, giardini e verde attrezzato  
Piazza  
Attrezzature sportive  
Impianti sportivi  
Altri attrattori  
Municipio  
Viali storici

**PROGRAMMAZIONE MARINA DI GINOSA**  
A - Recupero e valorizzazione del sito di Torre Matroni  
B - Riqualificazione dei paesaggi costieri  
C - URBANUP TRA TERRA E MARE  
D - Progetto di riqualificazione Waterfront  
E - PIAZZA REGINA FSR 2007-2013  
F - P.O.R. Puglia FSR - FSE 2014-2020 - Asse IV

**PREVISIONE PRG**  
Verde pubblico parcheggi  
Attrezzature di interesse comune  
Area Fervoria  
Previsioni visibilità PRG  
RICOGNIZIONE PATRIMONIALE  
Patrimonio comunale

**PPTR - Componenti dei valori percettivi**  
UCP\_strade valenza paesaggistica  
UCP\_strade panoramiche  
PPTR - Componenti culturali e insediative  
BP\_142\_M - Zone di interesse archeologico  
aree appartenenti alla rete dei tratti  
UCP\_ave\_rispetto alle strutture  
UCP\_ave\_rispetto alle strutture  
PPTR - Componenti della area protetta 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\_ave\_rispetto alle strutture  
PPTR - COMPONENTI IDROGEOMORFOLOGICHE  
Lame e gravine

**Zona a Traffico Limitato (ZTL) e ampliamento delle Aree Pedonali (AP)**

La pedonalizzazione di alcuni ambiti storici e centrali della città, permette di riqualificare il tessuto urbano, restituendolo ai cittadini ed ai visitatori, senza necessariamente apportare modifiche e stravolgimenti alla viabilità e alla circolazione viaria.

L'istituzione della ZTL nell'ambito del centro storico e centrale della città o di alcune situazioni stagionali, permette di riqualificare il tessuto urbano, restituendolo in parte ai cittadini ed ai visitatori, facilitando gli spostamenti con mezzi sostenibili ed interrompendo alcuni itinerari di attraversamento. Lo scenario di piano prevede l'estensione della ZTL a tutto il centro storico, la regolamentazione della sosta e dei parcheggi attorno ad esso. Le zone a traffico limitato e le zone pedonali saranno sorvegliate da un sistema di controllo vigile elettronico o sistema dei varchi.

**Smart ZTL & Parking control-Azioni previste:**

- Realizzazione ZTL centro antico
- Attivazione di un sistema per il monitoraggio della sosta in particolare quella riservata ai soggetti disabili

L'implementazione di un sistema elettronico per il controllo accessi alla Zona a Traffico Limitato (ZTL) avrà molteplici obiettivi quali quelli di tutelare il centro storico della città migliorandone la qualità della vita e la vivibilità, di ottimizzare l'azione di controllo del traffico veicolare riducendo l'inquinamento acustico ed atmosferico impiegando un minor numero di risorse umane, di rilevare in maniera puntuale le infrazioni e di alleggerire le procedure di rilascio e controllo dei permessi di accesso. Il progetto dovrà prevedere la realizzazione di un Centro di Controllo, sito presso il Comando della Polizia Locale e un sistema di varchi elettronici: Varco 1 - Via Pola, Varco 2 - Viale Mar dei Caraibi, Varco 3 - Viale Stella Maris. La formazione del personale comunale addebitato alla gestione del sistema di controllo accessi alla ZTL. Il sistema automatico dovrà garantire il controllo degli accessi dei veicoli in corrispondenza dei punti d'ingresso alla ZTL, permettendo il libero accesso ai veicoli in possesso di regolare autorizzazione e generando una segnalazione automatizzata composta da dati ed immagine relativa in caso di passaggio di veicoli non autorizzati. Si prevede un sistema di monitoraggio degli stalli per un'area di sosta con 480 stalli e identificazione di 100 disabili/residenti

**Le aree pedonali in via Pola e Lungomare Strada**

**1. ISOLA AMBIENTALE**  
Un'isola ambientale (per esempio una piazza triangolare) può utilizzare una porzione di strada laddove la carreggiata si allarga eccessivamente, eventualmente che si verifica facilmente nelle aree in cui la maglia rettangolare viene rotta dalla presenza di angoli obliqui. Una porzione di strada può essere chiusa e concessa allo spazio "ad isola" residuale per creare un nuovo spazio pubblico. Città come New York e San Francisco hanno recentemente creato delle iniziative "Pavement to Plaza" e "Pavement to Parks" il cui obiettivo è quello di trasformare gli spazi residui per la gente. Queste città hanno riqualificato questi spazi di risulta usando pittura, vasi di fiori e materiali poco costosi. Tali progetti hanno avuto un successo tanto grande da condurre a soluzioni di design permanente per queste aree.

**2. STREET PARK**  
Uno "Street Park" è una trasformazione permanente di una strada non principale in uno spazio adibito a parco. Uno "Street Park" chiude permanentemente alla circolazione veicolare una porzione di strada e utilizza questo spazio per nuovi usi, ad esempio per il gioco, per orti urbani, per assemblee comunitarie. Questa strategia di trasformazione delle strade funziona bene in tranquille strade residenziali e può essere adatto per strade simili a quelle che a Seattle sono state classificate come "neighbourhood greenways" (strade verdi di quartiere). Uno "Street Park" può essere utilizzato per fornire delle connessioni sicure per percorsi ciclabili o per dirottare il traffico veicolare al di fuori delle strade interessate.

**ZONE A TRAFFICO MODERATO/ISOLA AMBIENTALE**  
Zone a traffico moderato (ZTM), cioè zone urbane caratterizzate da esclusive funzioni abitative nelle quali si intende scoraggiare il traffico di attraversamento urbano e il traffico locale per riqualificare la strada come luogo non più solo deputato alla circolazione e alla sosta dei veicoli ma per consentire un uso sociale.

**Isola ambientale.**  
Il principio di gerarchia vede al primo posto il pedone e la mobilità lenta. Si passa dalla separazione all'integrazione e convivenza "specifica" delle diverse componenti di traffico. Nell'isola ambientale deve essere impedito l'effetto By-Pass al traffico veicolare.

da Adaptive streets,  
strategies for transforming the urban right of way  
di Jordan Lewis, Mike Shwinnell