



Comune di  
**SAN VITO DEI NORMANNI**  
Provincia di Brindisi



**PUMS**

## PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

(ai sensi del D.M. 04.08.2017 - G.U. n.233 del 05.10.2017 - del D.lgs n. 257 del 16.12.2016 e delle Linee Guida sul PUMS della Regione Puglia, approvate con D.G. n. 193 del 20.02.2018 - rif. BURP n. 36 del 12.03.2018)

**COMMITTENTE RUP** Comune di San Vito dei Normanni (BR)  
Assessorato alla Mobilità, Arch. Vincenzo Sardelli  
ing. Giuseppe Olivieri

**Area Tecnica Progettisti** **Timbri ed Approvazioni**



ing. Maurizio Difronzo, Direttore Tecnico  
ing. Germana Pignatelli  
ing. Rita Alessandra Aquilino  
ing. Vito Parrelli  
ing. Stefano Marino  
arch. Giorgia Floro  
ing. Ivan Losca  
ing. Tommaso Passaro



**Elaborazioni S.r.l.**  
Via Marco Partipilo, 4 - 70124 FARI  
C.F. - P. IVA 06674860726

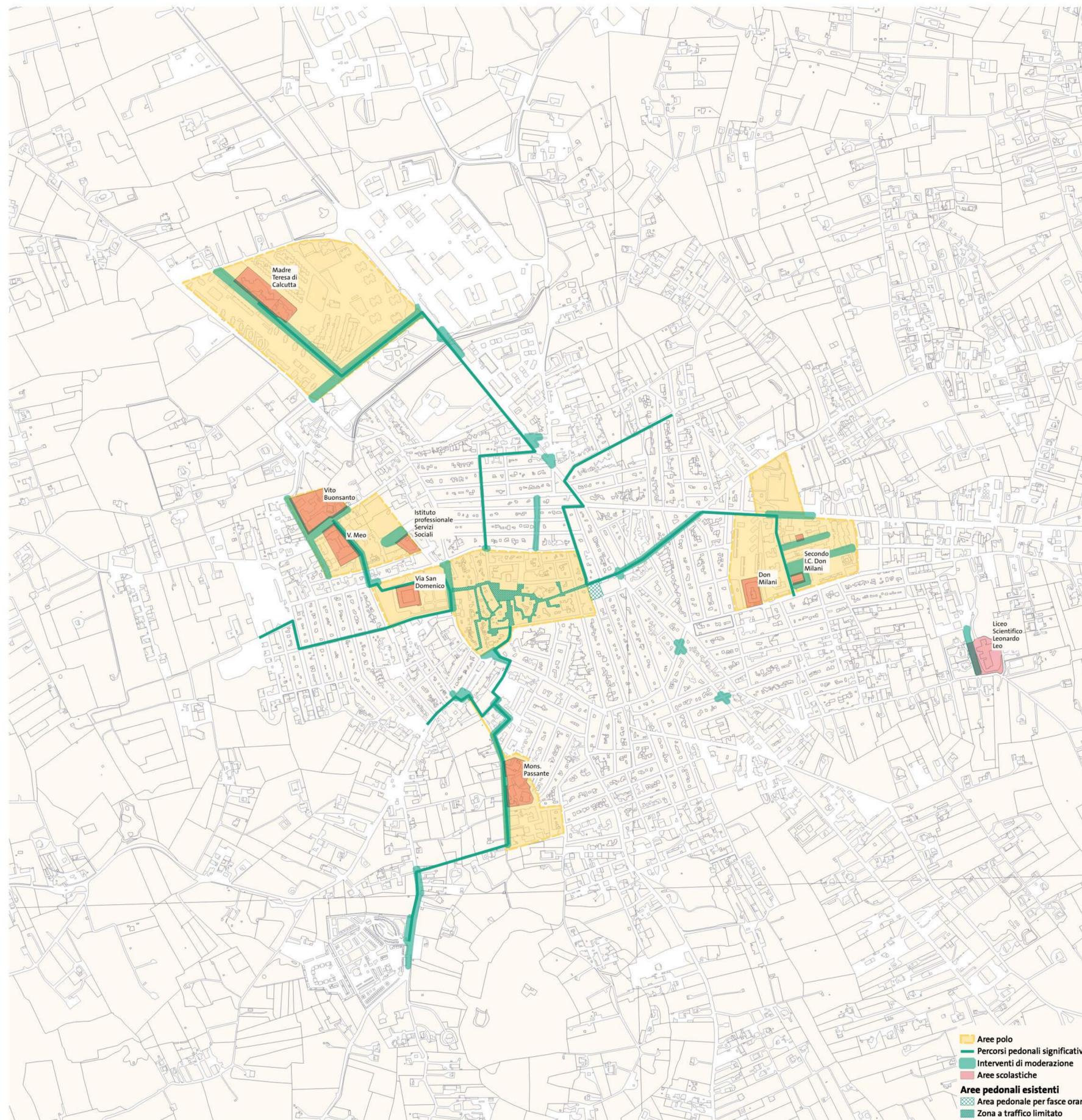
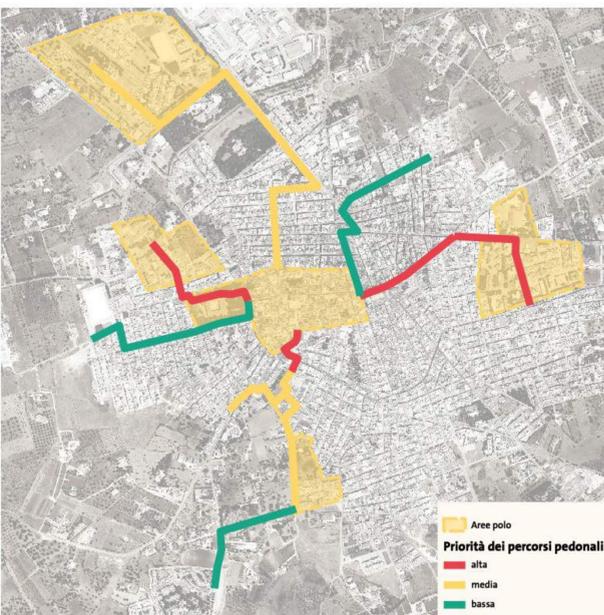
**ELAB./TAV. Pedonalità e Mobilità scolastica**

**TAV P4** Proposta di piano (PEBA)

**REDAZIONE** Luglio 2020

**ADOZIONE**

**APPROVAZIONE**



AREE PEDONALI E ATTRATTORI | SCALA 1:5.000

## PEDONALITÀ E QUALITÀ DELLO SPAZIO

### Zona 30

Gli interventi di moderazione del traffico necessitano di un'accurata progettazione e assumono maggiore priorità laddove siano presenti attrattori sensibili, come ad esempio le scuole.

Vi sono due definizioni che, se opportunamente combinate, possono adeguarsi al modello di "zona 30": quella di "isola ambientale" e quella di "zona residenziale". Mentre per le "isole ambientali" vige il criterio di limitazione, questo non sussiste per le zone residenziali, che possono essere identificate come area di piano della zona 30.



ATTRAVERSAMENTO PEDONALE RIALZATO



PIATTAFORMA RIALZATA



RESTRINGIMENTO DI CARREGGIATA



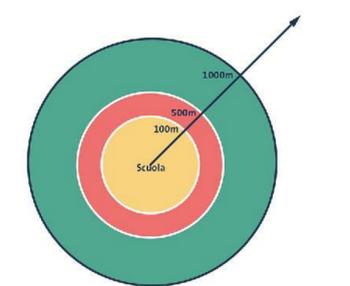
RESTRINGIMENTO DI CARREGGIATA

### Mobilità scolastica

Circa 5000 bambini in età scolare muovono le loro famiglie per recarsi nelle scuole primarie e dall'analisi effettuata è emerso che la maggior parte raggiunge la scuola accompagnato in automobile, per lo più da un genitore. La bicicletta è completamente assente dalle risposte. Nell'ambito del piano scolastico è invece auspicabile che gli spostamenti a piedi coinvolgano almeno i residenti entro la distanza percorribile a piedi da un bambino in funzione del grado scolastico, oggi evincibile dalla tabella riportata all'art. 4 del DM 18 dicembre 1975.

La Legge 221 del 28 Dicembre 2015 (legge da cui deriva la misura del "Collegato Ambientale") dispone poi che anche gli istituti scolastici di ogni ordine e grado si dotino di Mobility Manager Scolastico, scelto su base volontaria e senza riduzione del carico didattico, tra gli insegnanti e il personale scolastico. Egli ha il compito di organizzare e coordinare gli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni, mantenere le relazioni con le strutture comunali e le aziende di trasporto, coordinarsi con gli altri istituti scolastici presenti nel comune, garantire l'intermodalità e l'interscambio, segnalare all'ufficio scolastico regionale eventuali problemi legati al trasporto dei disabili, favorire l'utilizzo della bicicletta e di servizi di noleggio di veicoli elettrici o a basso impatto ambientale, 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.

Piedibus e Bicibus sono, attualmente, tra i sistemi di mobilità collettiva e sostenibile maggiormente praticati nelle scuole primarie e secondarie inferiori, poiché influiscono sia sulla riduzione della congestione veicolare nei pressi delle scuole, che sulla educazione e salute psico-fisica dei bambini. Entrambi sono degli "scuolabus umani" formati da un gruppo di studenti diretti da casa a scuola e ritorno lungo percorsi definiti e protetti.



### PEBA

Sul fronte pedonalità si rende necessario avviare una pianificazione specifica attraverso il Piano per l'Eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA), che consenta di dimensionare il fabbisogno complessivo, articolare il relativo piano finanziario ed individuare le priorità di intervento relativamente alla fruibilità dello spazio pubblico per soggetti con differenti disabilità (fisiche ma anche percettive di diversa natura (es. daltonismo, dislessia, ecc...)). Il PEBA è di fatto un piano attuativo specifico che approfondisce la mappatura delle criticità e costruisce degli abachi di intervento, quantificando il fabbisogno economico e lo sviluppo temporale preciso: azioni di mappatura partecipata sono auspicabili per costruire insieme alla popolazione la consapevolezza sui percorsi pedonali urbani.

I criteri generali della progettazione accessibile per percorsi e pavimentazioni così come le specifiche tecniche sono delineati da:

- Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503. Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici;
- Decreto Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236.

Riguardo al superamento delle barriere percettive e in particolare alla progettazione di segnalazioni tattili nei percorsi per l'orientamento e l'informazione di persone con deficit visivo questi stessi articoli non offrono ai progettisti indicazioni altrettanto precise.

In generale è possibile definire che la sezione dei percorsi pedonali (in particolare quelli prioritari) non dovrebbe essere inferiore a 4,5 metri, da elevarsi ad almeno 3 m nel caso di percorsi alberati, ferme restando minori ampiezze nei tratti condizionati da edifici preesistenti. Tale larghezza ordinaria può ridursi fino al minimo di 0,9 m solo in corrispondenza di punti singolari, quali ostacoli, sporgenze o manufatti di arredo urbano o di servizio urbano (pali, segnali, panchine, cabine, contenitori per rifiuti, ecc.). In caso di successiva apposizione di ulteriori manufatti di servizio urbano o di arredo urbano, si deve comunque rispettare in qualsiasi punto la dimensione minima di 0,9 metri.

I percorsi pedonali, qualora siano affiancati a carreggiate stradali, dovranno essere separati da queste da elementi fisici in rilievo o da un dislivello maggiore di 15 cm. In questa seconda eventualità, i percorsi dovranno essere adeguatamente racconciati nei punti di attraversamento e in corrispondenza delle aree di sosta e di fermata, al fine di evitare barriere architettoniche. L'innesto sulla strada delle rampe d'accesso ai marciapiedi non deve costituire un gradino superiore a 2,5 cm.

