



Comune di
MANDURIA
Provincia di Taranto



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 sui PUMS della Regione Puglia, approvate con D.G. n. 193 del 20.02.2018 - rif. BURP n. 36 del 12.03.2018)

COMMITTENTE
SINDACO
RUP

Comune di Manduria (TA)
Dott. Gregorio Pecoraro
Ing. Alessandro Pastore

Redazione a cura di:



Gruppo di progettazione:

Ing. Maurizio Difronzo - Direttore Tecnico
Ing. Rita Alessandra Aquilino
Ing. Germana Pignatelli - Ing. Vito Porrelli
Arch. Giorgia Floro - Arch. Ivan Cosimo Iosca
Ing. Roberta Gentile - Ing. Paola Longo

Timbri ed Approvazioni



ELAB.
LI

LINEE DI INDIRIZZO

REDAZIONE

Ottobre 2023

ADOZIONE

APPROVAZIONE

IL GRUPPO INTERDISCIPLINARE DI LAVORO	5
LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEI PUMS	6
LA CONNESSIONE CON I PIANI SOVRAORDINATI.....	8
PIANIFICAZIONE COMUNALE E PROGETTUALITÀ.....	10
Il Piano Urbanistico Generale e il Piano Comunale delle Coste	10
Il Piano Urbano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche	10
Le progettualità in essere.....	12
Green Communities IONICO – ADRIATICA PNRR M2C1 Investimento 3.2	12
Lavori di manutenzione per il riuso e rifunzionalizzazione di aree pubbliche del centro storico e miglioramento del decoro urbano	12
LA PARTECIPAZIONE.....	14
L' ANALISI DEL QUADRO CONOSCITIVO	16
SWOT	23
OBIETTIVI E STRATEGIE	26
LA VISION DEL PUMS DI MANDURIA.....	28

IL GRUPPO INTERDISCIPLINARE DI LAVORO

L'amministrazione comunale di Manduria ha intrapreso un percorso di riflessione sui temi urbani fondamentali: l'assetto urbanistico, la sostenibilità ambientale, la mobilità. Tra le diverse iniziative in questi termini messe in campo sotto la guida del Sindaco Gregorio Pecoraro, vi è l'avvio dell'iter per la redazione del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile, uno strumento strategico importante per la pianificazione ed il coordinamento degli interventi nell'ambito della mobilità sostenibile.

La partecipazione, nel PUMS, assume un ruolo centrale: non solo perché i contenuti sono il frutto del coinvolgimento di stakeholders, associazioni, studenti e cittadini tutti, ma soprattutto perché è un piano-processo, lo svolgimento del quale può portare con sé l'apertura di un dibattito pubblico e di un cambiamento.

Le scelte del piano risultano così maturate e condivise collettivamente.

Il PUMS costruisce una visione ampia che spazia dalla mobilità dolce al Trasporto Pubblico Locale, dalla gestione della Sosta alle Regolamentazioni per la circolazione: ridurre l'accesso all'auto non deve infatti corrispondere ad una riduzione dell'accessibilità, ma ad una moltiplicazione delle alternative di fruizione degli spazi cittadini.

Essendo il PUMS un Piano Strategico, condizione indispensabile per la sua efficace realizzazione è che sia costruito con il coordinamento di tutti gli uffici dell'amministrazione, che, in modi diversi, ne sono coinvolti e ne possono prendere parte.

E' per questo che il primo step di lavoro è stato, come previsto dalle LG Nazionali per la redazione dei PUMS, la costituzione del "Gruppo di Lavoro" (di seguito GdL), che ha coinvolto oltre a Sindaco e Vicesindaco, anche il Responsabile Unico del Procedimento, Ing. Alessandro Pastore, l'assessore all'Urbanistica Nellina Katia Fusco, l'assessore alle opere pubbliche Piero Raimondo, di concerto con gli assessori tutti, il Comandante e gli uffici della Polizia Locale, gli uffici di urbanistica e istruzione, in un'ottica di cooperazione e multidisciplinarietà.

La parte tecnica è stata affidata alla società Elaborazioni S.r.l., coordinata dall' Ing. Maurizio Difronzo, formata dall' Ing. Alessandra Aquilino, Ing. Germana Pignatelli, Ing. Vito Porrelli. Hanno collaborato alla redazione l'Arch. Giorgia Floro, l'Arch. Ivan Iosca, l'Ing. Roberta Gentile e l'Ing. Paola Longo.

Elaborazioni.org, Srl è una Società d'Ingegneria che propone modelli di intervento destinati allo sviluppo di progettualità che si ispirano ai principi della sostenibilità sociale ed ambientale, con particolare riferimento al settore dei trasporti e mobilità, prediligendo metodologie di lavoro in grado di ottenere un concreto coinvolgimento dei cittadini/destinatari degli interventi.

LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEI PUMS

La Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea, con specifico riguardo all'elaborazione dei PUMS, ha approvato ed adottato nel 2014 ed aggiornato nel 2019, il documento “*Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*”, con lo scopo di delineare i passi principali per la definizione delle politiche di mobilità che permettano di affrontare le problematiche legate ai trasporti nelle aree urbane in maniera più efficiente, attraverso il coinvolgimento attivo degli stakeholders. Esse definiscono come obiettivo principale del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) il miglioramento della qualità e delle prestazioni ambientali nelle aree urbane in modo da assicurare un ambiente di vita più sano, in un complessivo quadro di sostenibilità, assicurando ad ognuno il diritto a muoversi senza gravare sulla collettività in termini

di inquinamento atmosferico, acustico, di congestione e incidentalità. Le linee guida individuano i principi fondamentali che devono guidare la redazione del PUMS:

- *Visione* di lungo periodo;
- *Integrazione* degli strumenti di Piano;
- *Sostenibilità* sociale, ambientale ed economica delle azioni intraprese;
- *Approccio partecipativo* che porta al centro le persone e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità, attraverso il coinvolgimento attivo dei cittadini e degli altri portatori di interesse;
- *Monitoraggio* dello stato di attuazione degli interventi individuati volto alla ricerca di un miglioramento continuo.



L'Italia ha recepito le Linee Guida europee e, con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti n.397 del 4 agosto 2017 definisce le "Linee Guida per la redazione dei PUMS".

Il PUMS viene definito come "strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una nuova visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza" ed ha il fine di coordinare su tutto il territorio nazionale la redazione dei Piani. Il documento in particolare individua anche i macro-obiettivi, gli obiettivi specifici nonché gli indicatori per la verifica degli stessi.

La Regione Puglia ha approvato con DGR n.193/2018 e modificate con DGR n.1645/2018 le "Linee Guida Regionali per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile" (PUMS), introducendo approfondimenti e dati afferenti alle specificità del contesto pugliese. Esse dettagliano il processo di redazione, le fasi principali ed indicano l'iter di approvazione. Alle sette strategie contenute nelle linee guida nazionali individua ulteriori strategie

da tenere in considerazione:

1. Integrazione tra i sistemi di trasporto;
2. Sviluppo della mobilità collettiva;
3. Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica;
4. Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa;
5. Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante;
6. Razionalizzazione della logistica urbana;
7. Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità e alla mobilità sostenibile;
8. Sviluppo strategico dei Sistemi Intelligenti di Trasporto;
9. Sviluppo delle tecniche di Mobility Management;
10. Coinvolgimento attivo del mondo della scuola;
11. Diffusione di sistemi e soluzioni a servizio degli utenti a mobilità ridotta;
12. Sviluppo di soluzioni di trasporto per la mobilità turistica
13. Definizione delle politiche gestionali della sosta e della circolazione
14. Definizione delle politiche di mobilità per le aree interne e i piccoli centri

AREA DI INTERESSE		MACRO - OBIETTIVI
A	Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità	Riduzione del tasso di motorizzazione (R)
		Riequilibrio modale della mobilità (M)
		Riduzione della congestione stradale (M)
		Miglioramento della accessibilità di persone e merci (M)
		Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano (M)
		Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (M)
B	Sostenibilità energetica ed ambientale	Contenimento dei consumi energetici (R)
		Miglioramento della qualità dell'aria (M)
		Riduzione dell'inquinamento acustico (M)
C	Sicurezza della mobilità	Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture (R)
D	Sostenibilità socioeconomica	Miglioramento della qualità della vita (R)
		Miglioramento della inclusione sociale (M)
		Economicità dei trasporti (R)

M = Ministero; R = Regione

LA CONNESSIONE CON I PIANI SOVRAORDINATI

Negli ultimi decenni la mobilità ha assunto un valore non solo come ambito settoriale distinto dagli altri, quanto piuttosto interconnesso ad altre tematiche. Il Green Deal europeo indica il percorso da seguire per concretizzare la trasformazione: tutti i 27 Stati membri hanno assunto l'impegno di rendere l'Unione Europea il primo continente a impatto climatico zero, ambiziosamente entro l'anno 2050. Per raggiungere tale traguardo, gli stessi Stati hanno assunto l'impegno di ridurre le emissioni almeno del 55%, rispetto ai livelli del 1990, entro il 2030.

Lo studio degli strumenti pianificatori e programmatici su diversi livelli, da quello europeo fino a quello locale, consente una prima individuazione degli obiettivi che, in modo diretto o indiretto, sono legati alla pianificazione della mobilità. Questa ricognizione rappresenta infatti una parte della base conoscitiva per la costruzione del Piano. Alcuni strumenti pianificatori e/o legislativi promuovono un tipo di mobilità sostenibile (*Piano Strategico Connettere l'Italia, Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile SNSS, Piano Energetico Ambientale Regionale PEAR, Piano Regionale della Mobilità Ciclistica PRMC*), la promozione della mobilità dolce (*D.lgs. 2/2018, Piano Straordinario della Mobilità Turistica, Piano Regionale dei Trasporti PRT, L.R. 1/2013, Piano Paesaggistico Territoriale Regionale PPTR, Piano Strategico del Turismo 365, PRMC*) Un PUMS infatti promuove l'aumento delle persone che si spostano con mezzi pubblici, a piedi o in bicicletta, a sfavore dell'automobile. Questo porta ad una riduzione delle emissioni inquinanti, coerentemente con quanto delineato dalla *Direttiva Europea 2008/50/CE*, recepita dal *D.lgs.*

155/2010 in coerenza con quanto previsto dall'*Accordo di Parigi (2015)*, con la *Strategia Europea per una mobilità a basse emissioni (2016)*, con il *Piano Nazionale per l'Energia e il Clima*.

Un ulteriore tema è quello di promuovere modalità alternative a basse emissioni diminuendo negli anni la quota delle auto ad alimentazione tradizionale (*Direttiva 2014/94/UE, Piano Energetico Ambientale Regionale*).

Un PUMS mira anche al miglioramento della sicurezza stradale e alla riduzione dell'incidentalità (*Libro Bianco, Agenda 2030, Piano Nazionale Sicurezza Stradale, PRT*). Altri temi sono il potenziamento della rete ferroviaria europea (*Regolamento 4 n. 1315/2013 rete TEN-T; PRT, Piano Regionale delle Merci e della Logistica*); lo sviluppo dell'intermodalità (*Libro Bianco, Libro verde, Regolamento 4 n. 1315/2013 rete TEN-T, Piano Straordinario della Mobilità Turistica, PRT, Piano Regionale delle Merci e della Logistica, POR 2021 – 2027; PPTR, Piano Strategico del Turismo, PRMC*); la riduzione delle emissioni sonore (*Regolamento UE 540/2014*), l'accessibilità (*Piano strategico Connettere l'Italia, Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile, Piano Straordinario della mobilità turistica, PRT, PPTR, Piano Strategico del Turismo Regionale 365, DVR tratturi e PRMC*).

Infine, la partecipazione diventa uno dei temi fondamentali per la costruzione del Piano, infatti è un obiettivo richiamato all'interno di diversi strumenti programmatici (*Libro Bianco, Piani d'azione per la mobilità urbana, Agenda 2030, Piano Strategico Connettere l'Italia, Programmi Operativi Regionali 2021-2027; Piano Regionale della Mobilità Ciclistica*).

Piani e Programmi Europei, Nazionali, Regionali, Metropolitani

Europei (Libro Verde, Libro Bianco, Piani d’Azione per la mobilità urbana, Direttiva Europea 2008/50/CE, Regolamento 4 n.1315/2013 rete TEN-T, Direttiva 2014/94/UE, Regolamento UE 540/2014, Quadro per il Clima e l’Energia, Accordo di Parigi, Green Deal, Strategia europea per una mobilità a basse emissioni, Agenda 2030)

Nazionali: (D. Lgs.155/2010, Piano Nazionale Integrato per l’Energia ed il Clima, Piano Strategico “Connettere l’Italia”, Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile, Piano Nazionale di Sicurezza Stradale, Piano Nazionale della Logistica, D.lgs. 2/2018, Piano straordinario della mobilità turistica)

Regionali e provinciale (Piano Regionale dei Trasporti, Piano Regionale delle Merci e della Logistica, L.R. 1/2013, Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, POR 2021– 2027, Piano Energetico Ambientale Regionale, Piano Strategico del Turismo 365, Piano Regionale della Mobilità Ciclistica; Piano di Area Vasta)

↕ *Coerenza degli obiettivi*

Piano Urbano Mobilità Sostenibile di Manduria

↓ *Coordinamento strategico su vari aspetti legati alla mobilità*



PIANIFICAZIONE COMUNALE E PROGETTUALITÀ

Il Piano Urbanistico Generale e il Piano Comunale delle Coste

Lo strumento urbanistico vigente a Manduria è il Piano Regolatore Generale ma nel 2020, con deliberazione n. 79 del 22 luglio, è stato adottato il Piano Urbanistico Generale.

Il PUG individua le Invarianti Infrastrutturali della Viabilità che costituiscono l'armatura infrastrutturale del territorio, ossia le principali infrastrutture per la mobilità esistenti con le relative fasce di rispetto.

Tra queste sono considerate invarianti le viabilità principali in formazione e quelle programmate a livello sovraordinato:

- in formazione il corridoio Bradanico - Salentino;
- in programmazione Francavilla - Mare e Litoranea interna Taranto Avetrana (ex Regionale 8).

Tra i Piani con cui il PUMS dovrà coordinarsi, anche il Piano Comunale delle Coste di Manduria, adottato il con delibera del commissario ad ACTA n. 1 del 10/06/2021. Il PCC intende sviluppare un progetto ampio di valorizzazione della costa, improntato sulla sostenibilità ambientale, economica e sociale: il ripensamento della sede stradale è pensato in un'ottica di

miglioramento dell'accessibilità al litorale e riqualificazione degli ambiti da destinare sia alla ciclabilità sia ai percorsi pedonali.

Il PUMS recepisce le invarianti della pianificazione esistente, e ne rilegge le previsioni alla luce di nuovi obiettivi di mobilità che la città ha cominciato a costruire già nel percorso del PUG.

Il Piano Urbano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche

Il 28/07/2023 con delibera n 91 il Consiglio Comunale ha approvato il PEBA.

In accordo con le linee programmatiche di governo della città per il quinquennio 2020-2022, l'amministrazione comunale di Manduria ha assunto l'impegno di una crescente attenzione al mondo della disabilità. Con l'abbattimento delle barriere architettoniche, sensoriali, comunicative, relazionali presenti in ambito cittadino e più in generale di ogni tipo di barriera che possa limitare l'inclusione dei cittadini nella comunità, il PEBA lavora alla costruzione di spazi pubblici inclusivi, che minimizzino le difficoltà di fruizione da parte di persone con disabilità.



LEGENDA

— Dividente damianico SID 2019

— Linea di costa SID 2019

UCP Cordoni dunari

Area di interesse turistico-ricreativo

SB, stabilimento balneare

SL, spiaggia libera

SLS, spiaggia libera con servizi

Fasce funzionali

FP1, fascia funzionale 1, di profondità pari a 5 metri e partita dalla linea di costa, destinata al libero transito pedonale

FP2, fascia funzionale 2 destinata alla posa di ombrelloni e sdraio e alla localizzazione delle strutture di servizio

FP3, fascia funzionale 3 intesa come fascia di rispetto della larghezza minima di 3 metri, anche attrezzabile con pedane, destinata alla localizzazione del verde e al libero transito anche ciclabile

Connessioni

Fasce di spiaggia ortogonali al mare (FO) della larghezza di 5 m

Percorso ciclo-pedonale

Le progettualità in essere

Green Communities IONICO – ADRIATICA PNRR M2C1 Investimento 3.2

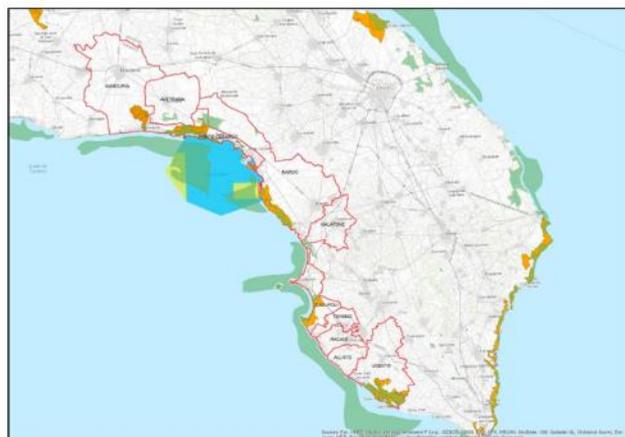
Il 1° giugno 2022 è nata la Green Community Ionico-Adriatica, comprendente 10 Comuni della provincia di Taranto e Lecce: Alliste, Avetrana, Galatone, Gallipoli, Manduria, Nardò, Porto Cesareo, Racale, Taviano, Ugento. Sulla base delle analisi condotte, la Green Community ha individuato tre esigenze prioritarie del territorio:

1. Salvaguardare i valori culturali e naturali del territorio, proteggere i paesaggi di pregio e la biodiversità
2. Ridurre le emissioni di anidride carbonica, l'inquinamento e lo spreco di risorse
3. Contrastare il progressivo indebolimento del ruolo dell'agricoltura locale.

L'ambito di intervento attivato per rispondere all'esigenza 1 è proprio quello dell'integrazione dei servizi di mobilità e dello sviluppo di un turismo sostenibile con il fine di realizzare benefici ambientali, sociali ed economici a vantaggio della comunità locale.

Il Comune di Manduria, nello specifico, propone un intervento di recupero dell'area protetta del fiume Chidro, con l'allestimento di un'area fruibile, anche da soggetti con disabilità, con attrezzature dedicate, pannelli informativi e passerelle eco-compatibili. Un intervento a favore dell'accessibilità è previsto anche all'interno dell'Orto botanico regionale, al fine di permettere alle persone con disabilità fisica e cognitiva di fruire del sito. Il Comune verrà inoltre fornito di una e-bike e prese di ricarica auto da mettere a disposizione dei cittadini residenti e dei turisti.

In maniera trasversale in tutto il territorio della Green Community Ionico – Adriatica, è prevista la mappatura dei percorsi naturalistici e delle ciclovie, la realizzazione di un sito web e app dove visualizzarli con informazioni ITA / ENG, l'installazione di tavole tematiche, la stampa di brochure e attività di promozione.



Lavori di manutenzione per il riuso e rifunzionalizzazione di aree pubbliche del centro storico e miglioramento del decoro urbano

Lo studio di fattibilità mira ad una rigenerazione urbana volta alla riduzione di fenomeni di marginalizzazione e degrado sociale, con interventi mirati per la riqualificazione del centro storico con il fine di:

- rendere maggiormente fruibile la città storica e la zona ambientale immediatamente a ridosso ai suoi cittadini e soprattutto ai turisti che, sempre più numerosi, frequentano tali luoghi, sia in occasioni di manifestazioni civili e religiose ma anche durante gli altri periodi dell'anno;
- disincentivare l'uso della mobilità veicolare e dei parcheggi entro l'area storica.

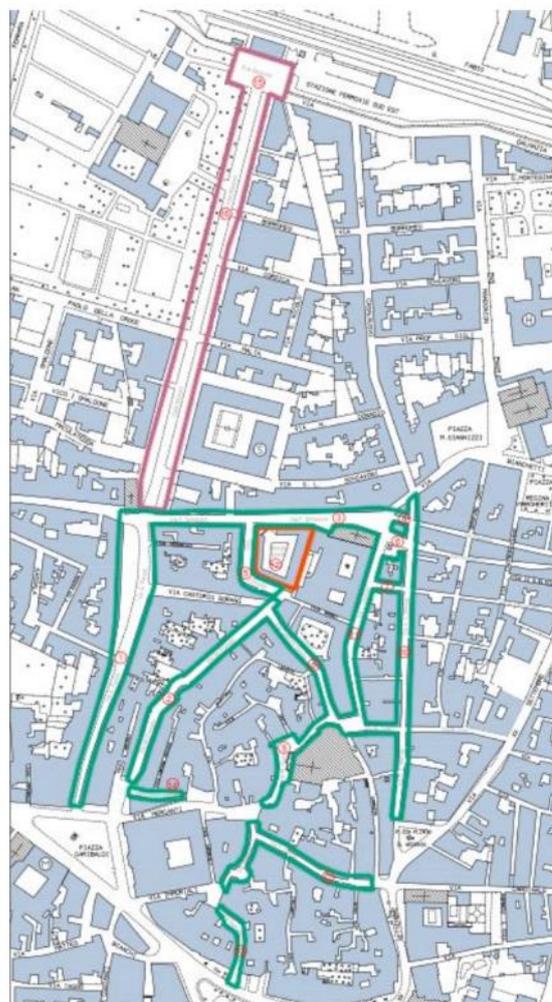
Tali obiettivi generali si dovranno ottenere:

- migliorando la vivibilità dei luoghi centrali degli slarghi, degli ampi marciapiedi di Viale Mancini, del mercato coperto, ridimensionando la funzione di slargo parcheggio e recuperando il ruolo di vera e propria "piazza" civica;
- riqualificando gli spazi pubblici di vie principali, vicoli e piazzette mediante una nuova sistemazione delle pavimentazioni, ricorrendo a materiali della tradizione come lastricati in pietra e acciottolati; nuovi elementi di arredo urbano con nuove sedute, cestini, portabici, fioriere,

dissuasori, e nuove lampade a LED per l'illuminazione scenografica per meglio esaltare le bellezze monumentali;

- migliorando il sistema viabilistico e dei parcheggi, agendo contemporaneamente sulla maggiore fluidità della viabilità e potenziando i parcheggi scambiatori.
- migliorando la percorribilità lenta in grado di meglio assicurare la percezione visiva delle bellezze ambientali e architettoniche e la fruibilità delle attività commerciali ed eno-gastronomiche del centro storico.

Gli interventi prevedono il miglioramento della pavimentazione nel centro storico (rimozione dell'asfalto, ripristino delle basole, ecc.), la realizzazione di un itinerario ciclabile su Via Mancini e il rifacimento del mercato coperto con un parcheggio sotterraneo.



LEGENDA INDIVIDUAZIONE AREE DI STUDIO	
Identificativo	Descrizione
	Strade del centro storico
	Viale Marconi e Piazze Stazione
	Mercato coperto

Stralcio Aerofotogrammetrico con Indicazione delle aree di studio: Ambito I-II-III

LA PARTECIPAZIONE

Il PUMS prevede l'attivazione della partecipazione sin dalle prime fasi della redazione del PUMS: stakeholder e cittadini vengono coinvolti in un dialogo strutturato con l'obiettivo di condividere e mettere a sistema il bagaglio di conoscenza di ciascuno per innescare un processo culturale di riconoscimento delle criticità e delle potenzialità del proprio contesto.

Il percorso partecipativo ha anche l'obiettivo di proiettarsi verso una condizione futura di mobilità e di predisporre all'attuazione del cambiamento.



Per il PUMS è stato definito un logo grafico che reinterpreta lo stemma araldico della città e lo declina, attraverso tre icone, sui temi principali della mobilità sostenibile: pedonalità, ciclabilità e trasporto pubblico. L'acronimo PUMS è scritto con un carattere tipografico in grassetto e senza grazie, che si presta ad essere riconoscibile e leggibile sia in grandi che piccole dimensioni. Infine, i colori selezionati richiamano tanto la cromia dello stemma quanto il contesto paesaggistico della città.

Il primo strumento attivato è quello della comunicazione avvenuta attraverso i canali istituzionali e i comunicati stampa rivolti alle testate giornalistiche principali locali.



Lo strumento utilizzato per la ricognizione delle abitudini di mobilità dei cittadini Manduria e la loro eventuale propensione al cambiamento è stato il questionario online, facilmente raggiungibile attraverso un link riportato sui diversi comunicati.

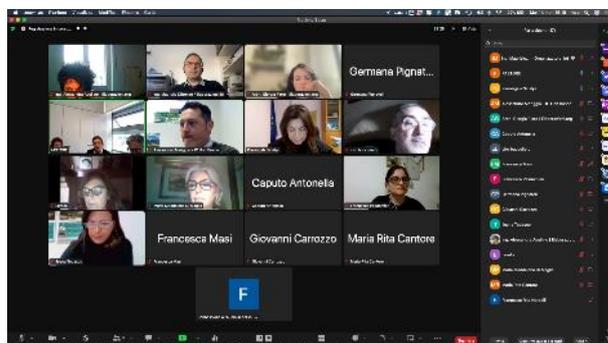
Il questionario è stato declinato in due versioni differenti: una generica indirizzata a tutti i cittadini ed uno declinato per la popolazione studentesca.

I questionari indagano non solo le abitudini di mobilità dei cittadini ma anche le motivazioni che sono alla base delle diverse scelte quotidiane. Vengono raccolte informazioni anche in merito

alle criticità rilevate nello spostarsi all'interno della città stessa o dalla città verso l'esterno e viceversa.

Sono stati organizzati incontri che hanno visto la partecipazione dei diversi stakeholder: alcuni hanno costituito veri e propri focus (incontro con la Polizia Locale, incontro con i rappresentanti degli istituti scolastici) altri hanno avuto un carattere più aperto verso tutta la cittadinanza. Gli appuntamenti, online e in presenza, proseguiranno nelle prossime fasi ai fini della costruzione della proposta di piano.

Gli output raccolti con diversi metodi di interazione nel processo sin qui attuato sono stati elaborati per la costruzione della matrice SWOT e costituiscono la base di partenza per l'elaborazione del presente documento.



Promosso da:



Città di Manduria

Redazione a cura di:



L' ANALISI DEL QUADRO CONOSCITIVO

Dalle analisi condotte emerge che Manduria vive il destino di numerosi comuni pugliesi: una popolazione che invecchia e decresce. Rispetto alla media provinciale, tuttavia, essa mostra una rapidità di contrazione inferiore, da attribuire probabilmente alle dimensioni del Comune e alla presenza di servizi.

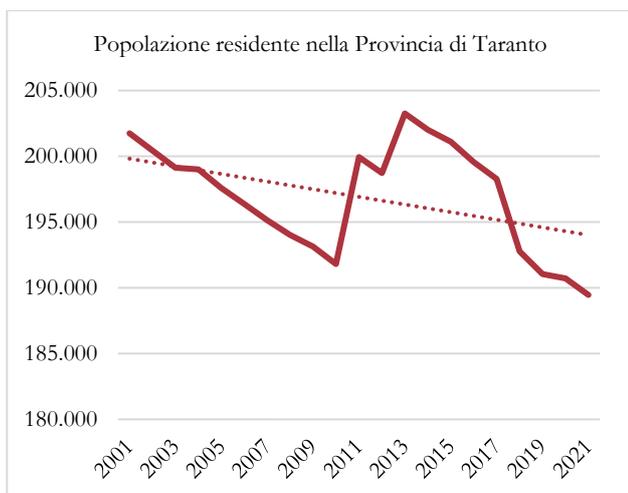


Figura 1 - Popolazione residente Provincia di Taranto (dati tuttitalia.it)

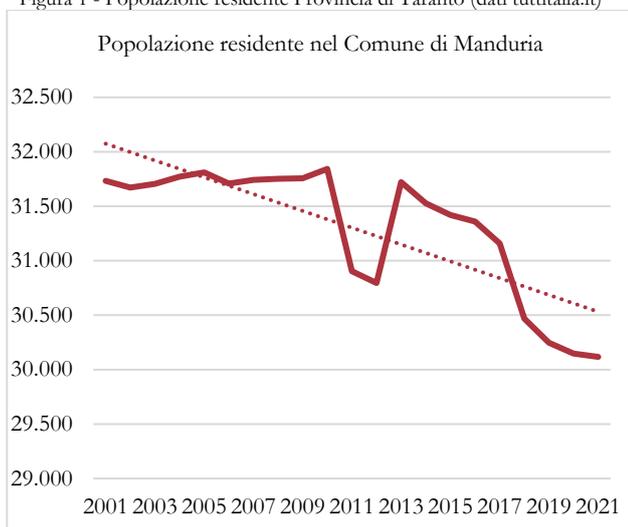


Figura 2 - Popolazione residente provincia di Manduria (dati tuttitalia.it)
La piramide dell'età graficizza l'innalzamento dell'età media della cittadinanza.

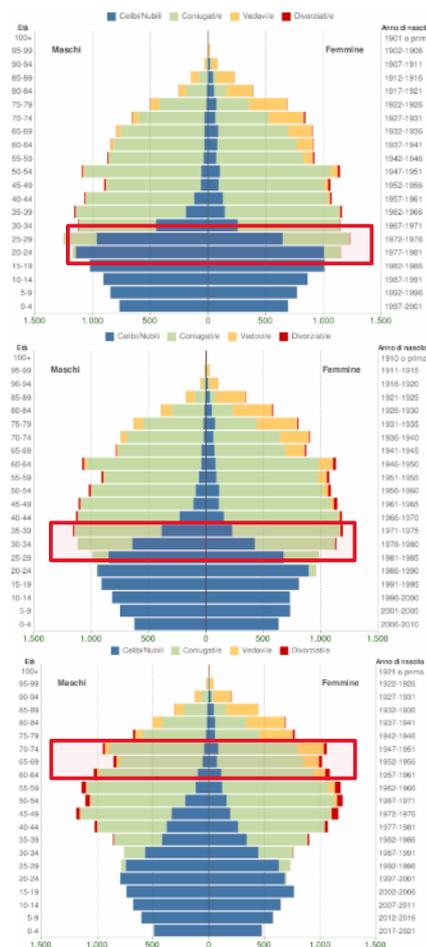


Figura 3 – Popolazione per età, sesso e stato civile – 2002, 2011 e 2022 (dati tuttitalia.it)

A dare nuova vivacità alla città, negli ultimi anni, è stato il trend turistico positivo pugliese e la crescita sempre maggiore per un turismo attento a natura e territorio.

I dati relativi al movimento turistico nel comune di Manduria mostrano una tendenza in linea con quello regionale, che vede un aumento del numero di arrivi e presenze dal 2015 al 2019. Gli ultimi due anni hanno visto il calo dovuto alla pandemia e, tuttavia, un veloce recupero.



Figura 4 - Movimento turistico

Crescono in parallelo anche le attività legate al turismo (servizi di alloggio e ristorazione) che rendono positivo il saldo delle unità locali.

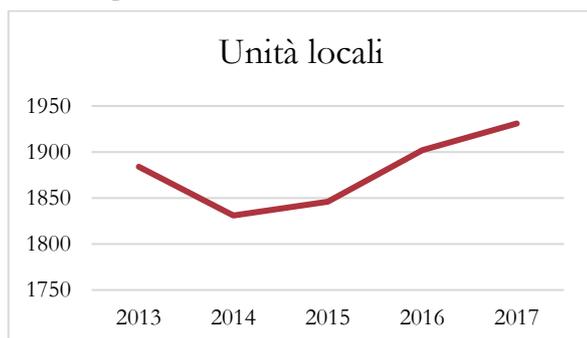


Figura 5 - Variazione del numero di unità locali – Dati ISTAT

Critica l'analisi del parco veicolare: il tasso di motorizzazione cittadino è superiore alla media pugliese e provinciale e il parco veicolare si

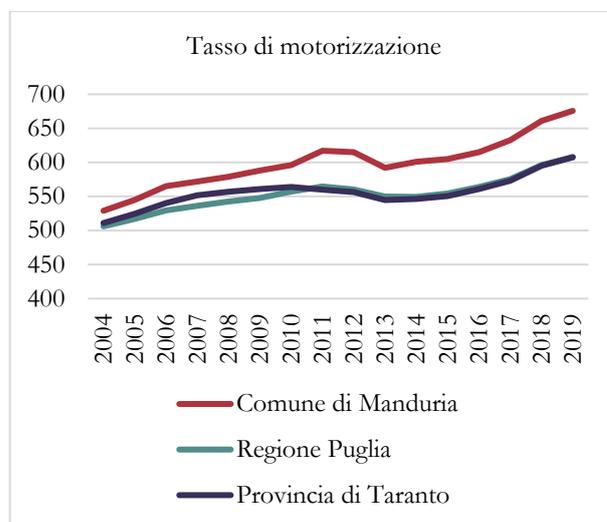


Figura 6 - Analisi del tasso di motorizzazione tra il 2004 ed il 2019 (Fonte dati ACI)

rinnova meno velocemente di quello nazionale e metropolitano.

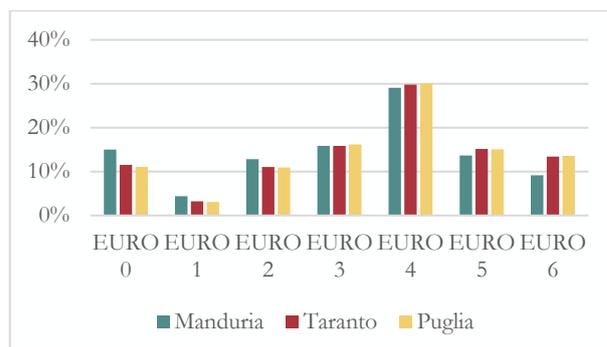


Figura 7 - Distribuzione del parco veicolare di Manduria, della Provincia di Taranto e della Regione Puglia

Il territorio di Manduria è caratterizzato dalla presenza di alcune polarità attrattive, determinate dalla concentrazione di attrattori di interesse con specifiche funzioni pubbliche: ciò è molto evidente nella zona sud interessata dalla presenza di numerosi plessi scolastici e nella zona di maggiore interesse commerciale. Su questi poli convergono la maggior parte degli spostamenti quotidiani dal resto della città, a cui si somma un elevato numero di relazioni con la vicina città di Sava, come viene evidenziato dai grafici di analisi della matrice origine destinazione (linee di desiderio).

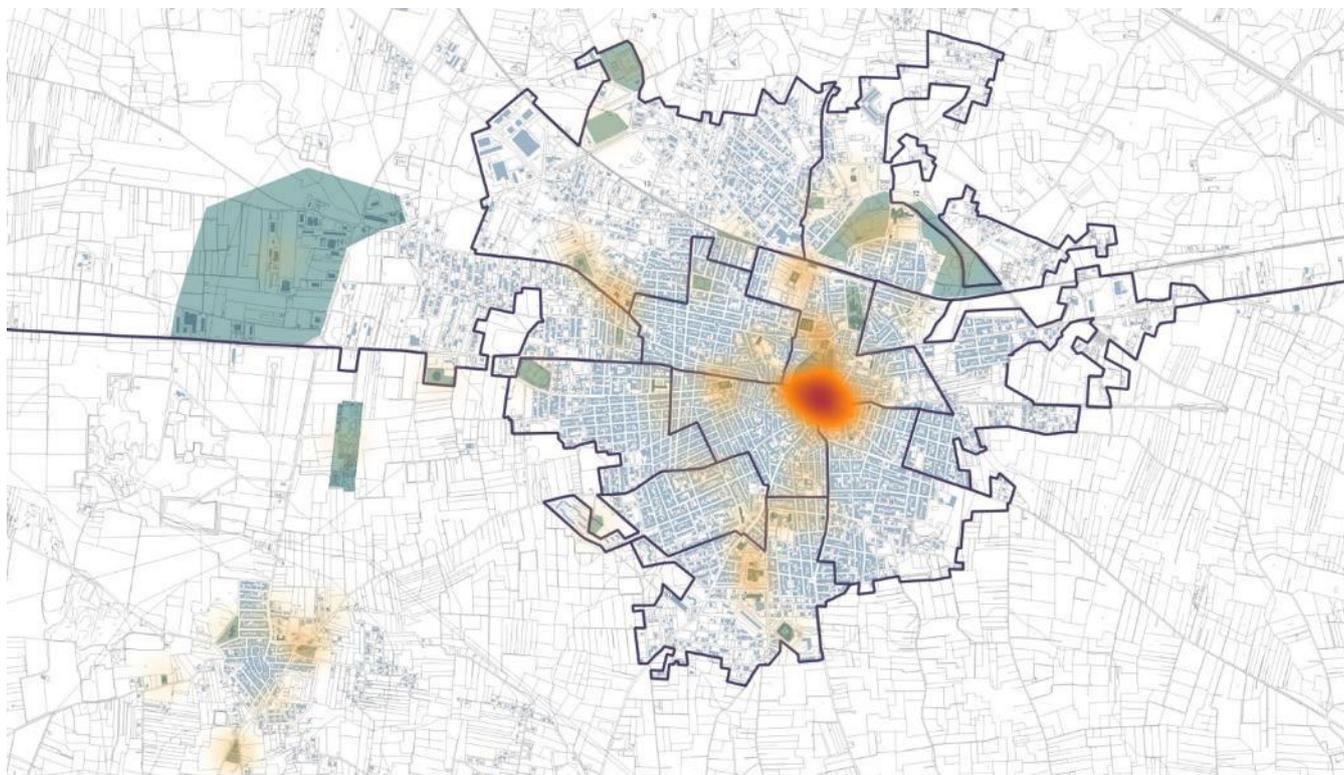


Figura 8 - Concentrazione degli attrattori

In questa dinamica, lo spostamento tra Nord e Sud è per alcuni limitato dalla presenza della striscia ferroviaria, che interferisce con la mobilità cittadina. Costituiscono polarità, con un carattere di stagionalità relativamente invernale ed estiva, anche la frazione di Uggiano e la zona costiera.

Per il resto, il comune presenta un tessuto residenziale omogeneo e denso.

L'analisi dei dati ISTAT, ASSET e dei questionari sottoposti alla cittadinanza ha messo in evidenza lo share modale di questi spostamenti: che si tratti di motivi di lavoro o studio oppure di acquisti e commissioni, l'auto rimane il mezzo maggiormente utilizzato, ad eccezione dello svago, che vede un'inversione della propensione per lo spostamento a piedi e in auto.

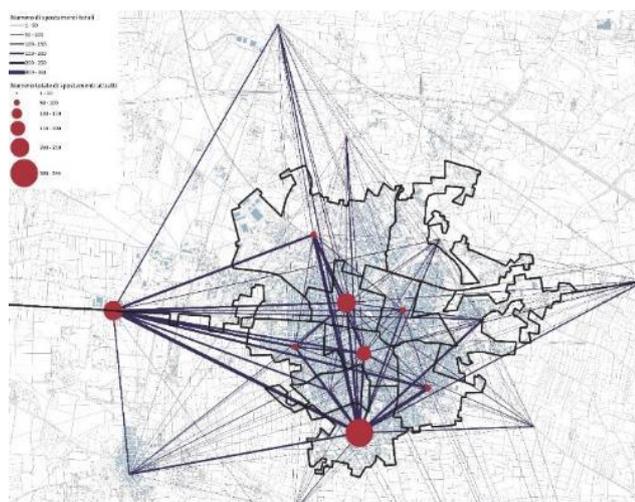


Figura 9 Linee di desiderio e Diagramma di attrazione

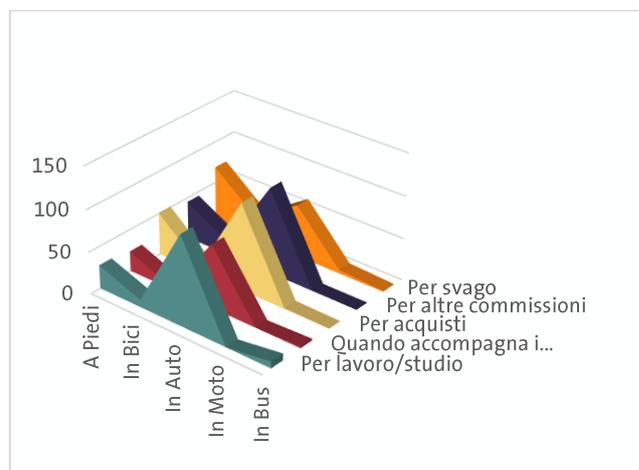


Figura 10 - Mezzo utilizzato e motivo dello spostamento (ASSET)

Anche per gli spostamenti extraurbani da e verso Manduria l'automobile rappresenta il mezzo più utilizzato, in particolare nei fine settimana. La maggior parte degli spostamenti avviene in direzione di Taranto, soprattutto per motivi di lavoro.

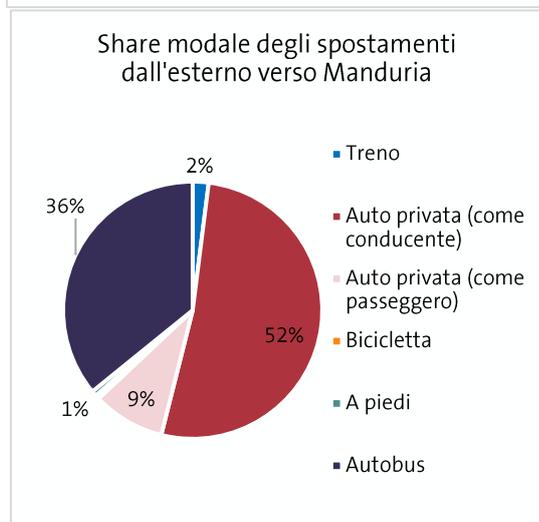
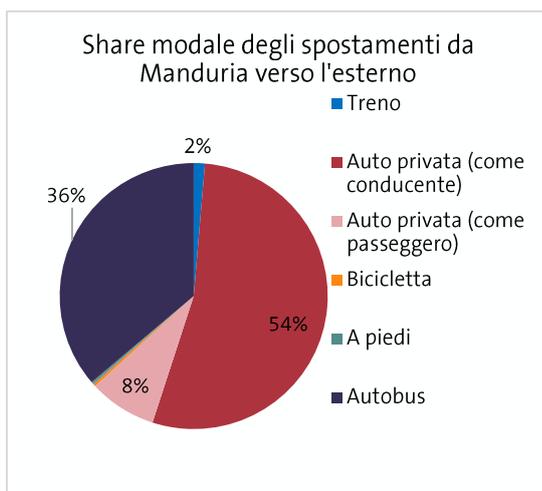


Figura 11 - Mezzo utilizzato per gli spostamenti (elaborazione dati ISTAT)

Nell'ambito del quadro conoscitivo, il PUMS si è occupato di indagare lo stato della rete viaria esistente, analizzando, attraverso la classificazione funzionale, qual è il tipo di arteria su cui si riversa il traffico generato dai movimenti sopradescritti.

Gli itinerari di scorrimento lambiscono a Sus il nucleo storico della città, attraversandone il cuore

commerciale: queste strade soffrono grande stress negli orari di punta in quanto le capacità non sono tali da accogliere la sovrapposizione tra traffico locale, di distribuzione e di attraversamento.

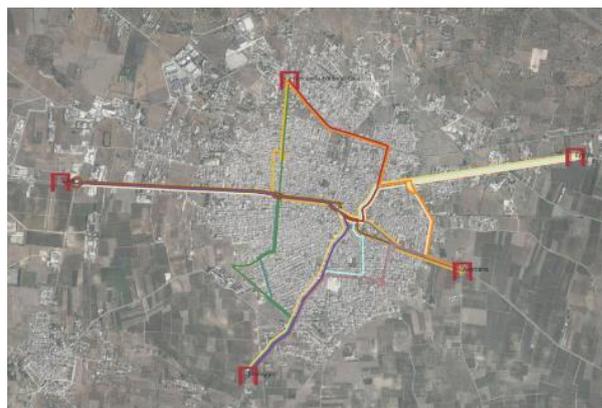


Figura 12 - Itinerari di scorrimento

Nei giorni festivi e nelle ore serali, all'interno dell'area storica (allargata rispetto al solo nucleo antico) è prevista una Ztl che interrompe di fatto i suddetti itinerari, spostando il traffico di attraversamento su una viabilità ancor meno idonea.

I momenti di attivazione della Ztl, inoltre, non coincidono con i momenti di maggiore attrazione per i pedoni (gli esercizi commerciali risultano chiusi), mancando così l'obiettivo di agevolare la domanda di mobilità lenta che, come visto dai grafici più sopra, vede dei picchi proprio per attività di acquisti e svago.

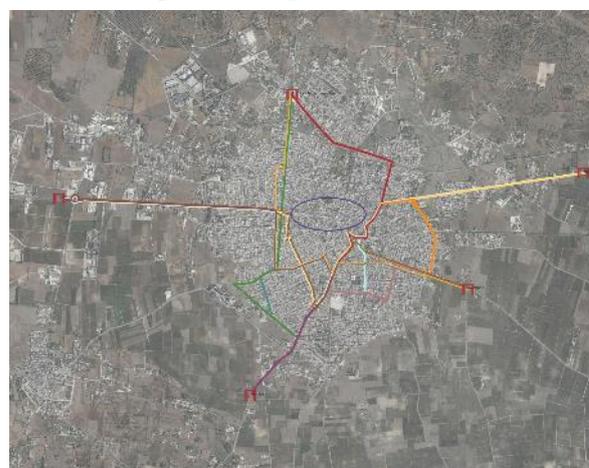


Figura 13 - Itinerari di scorrimento con ZTL attiva

L'analisi dei fenomeni incidentali cittadini rileva la presenza di numerosi sinistri che coinvolgono gli utenti deboli, in alcuni casi in corrispondenza dei plessi scolastici.

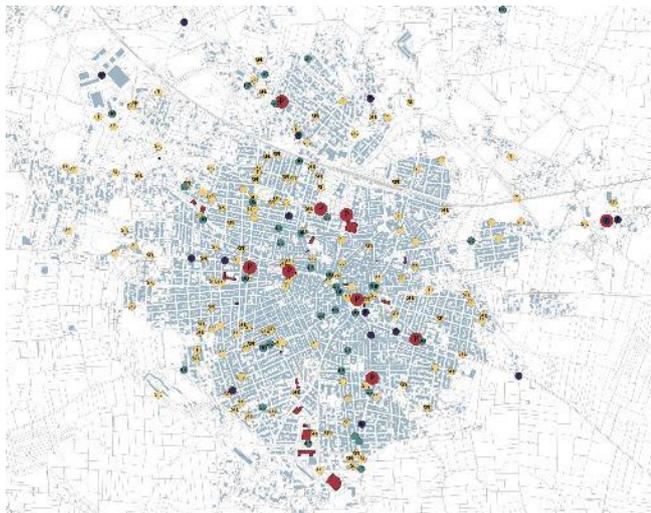


Figura 14 - Analisi dell'incidentalità (Dati ASSET)

Per quanto riguarda lo spazio pubblico, questo è in gran parte destinato alle automobili, in moto o in sosta, mentre sono decisamente inferiori gli spazi destinati alla pedonalità.

I cittadini rilevano scarsa manutenzione dei percorsi e poca illuminazione nelle ore notturne. La propensione a spostarsi a piedi sarebbe agevolata invece, da infrastrutture pedonali continue e più sicure.

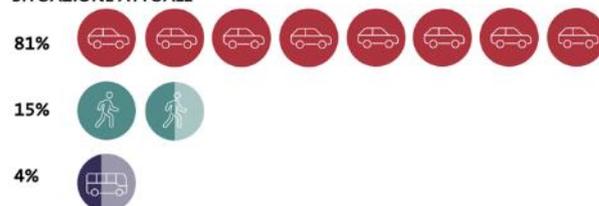


Anche nell'ambito della **mobilità scolastica**, le condizioni del contesto urbano non incentivano le famiglie a preferire gli spostamenti a piedi,

anche quando ci si riferisce a tragitti brevi inferiori al chilometro. Il 73% delle famiglie afferenti alle scuole primarie che hanno risposto ai questionari divulgati ritiene che la zona in cui vive non sia a misura di bambino e che solo con interventi sulla sicurezza dei percorsi e sui comportamenti degli automobilisti potrebbe essere disponibile ad abbandonare l'auto in vista di altri modi.

Lo scenario desiderato, rispetto a quello attuale, si compone dunque di una rosa più ampia di possibilità: a piedi, con il bus, ma anche in bicicletta, un'opzione oggi non presa in considerazione.

SITUAZIONE ATTUALE



PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO



Figura 15 - Elaborazione dati dei questionari rivolti alle scuole primarie

Per quanto riguarda la **ciclabilità**, sono numerosi gli itinerari che attraversano il territorio di Manduria: quelli del GAL – Terre del Primitivo e quelli del PRMC.

I percorsi ciclopedonali possono ricoprire un ruolo importante anche nell'ottica di una ricucitura tra il centro urbano e la costa, nonché tra il centro e le aree più periferiche come Uggiano.

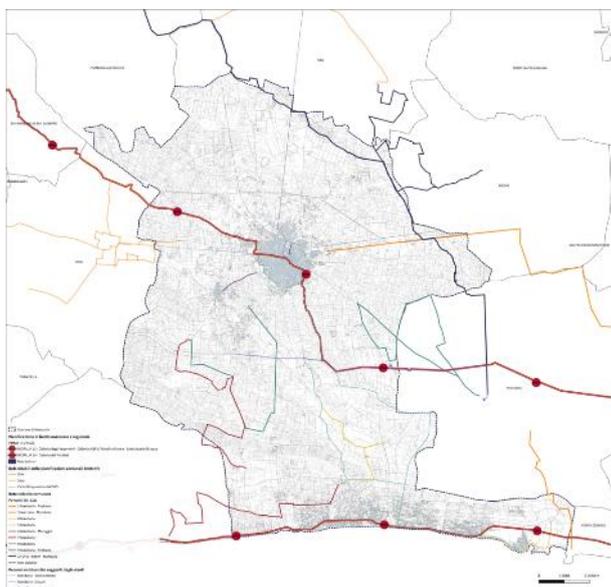


Figura 16 -Percorsi ciclopedonali

Stesso importante ruolo potrebbe avere il **trasporto pubblico locale**, si cui Manduria è dotata. Allo stato attuale, il TPL è molto utilizzato ai fini scolastici e poco in ambito urbano ma, con l'aumentare del fenomeno turistico, esso acquisisce sempre più potenzialità.

I cittadini che hanno risposto al questionario si dichiarano disponibili ad utilizzare il trasporto pubblico a patto di un miglioramento delle condizioni generali, in particolare

- maggiore affidabilità e rispetto degli orari e delle corse
- maggior numero di fermate urbane.

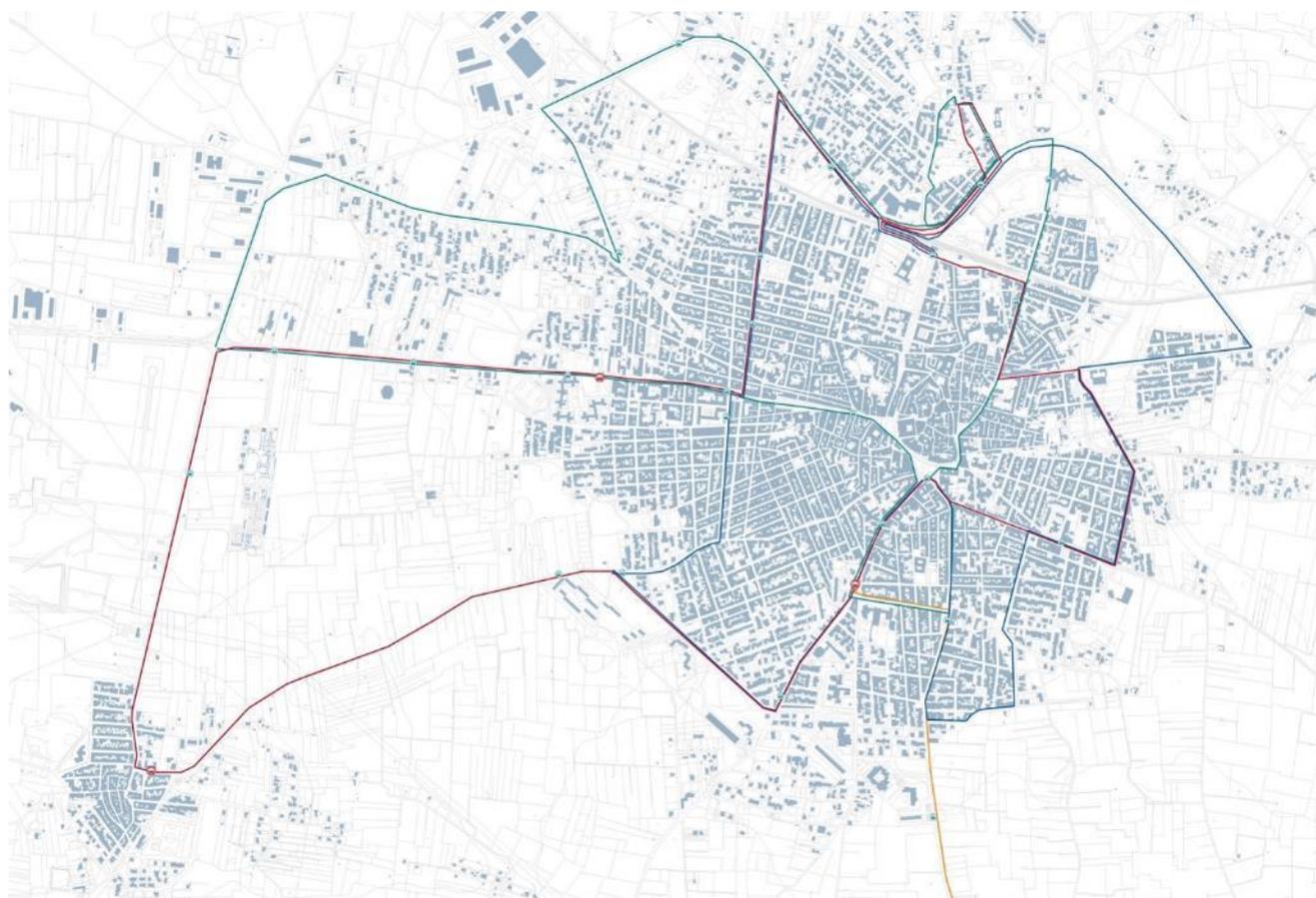


Figura 17 - Linee trasporto urbano

La **zona costiera**, infine, rivela una condizione peculiare all'interno del quadro conoscitivo: la sua forte attrattiva nei mesi estivi comporta forti criticità a livelli di mobilità. Il modo prevalente di raggiungere la costa è, di fatto, l'automobile, che necessita di ampi spazi non solo per il transito ma anche per la sosta, che fino a poco tempo fa non era regolamentata in alcun modo. Nel 2023, l'introduzione della Zsr ha apportato alcuni

benefici, anche se il numero di automobili necessita di interventi strategici più ampi. Buoni margini ha il trasporto pubblico locale, che prevede anche corse serali, piuttosto utilizzate. Da valutare, attraverso il PUMS, come il transito e la sosta del Tpl possa avvenire in armonia con gli importanti flussi pedonali, intercettati dalle Ztl di San Pietro in Bevagna e Torre Colimena, attive solo nei giorni festivi e nelle ore serali.

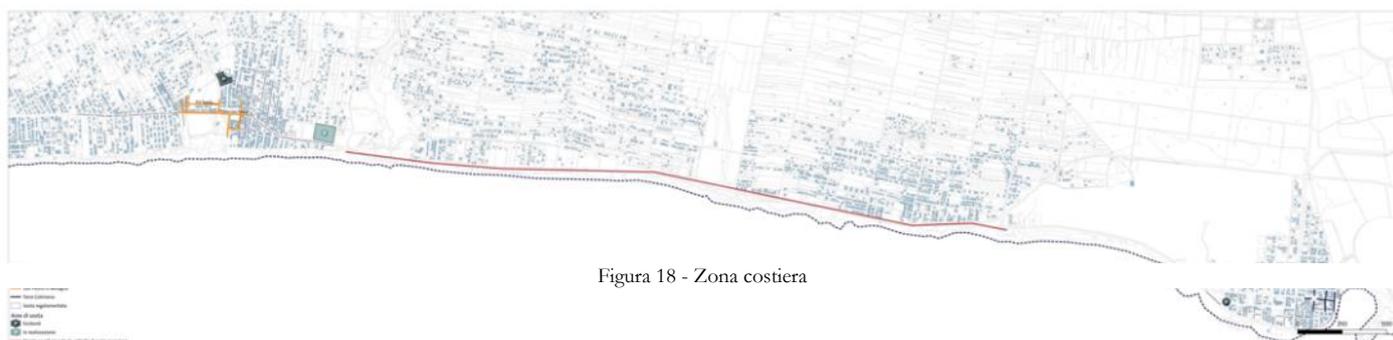


Figura 18 - Zona costiera

SWOT

È sotto questa lente che il PUMS identifica principali punti di forza e debolezza, rispetto ai quali formula gli obiettivi di piano, sintetizzati nella Analisi SWOT.

Tabella 1 - SWOT

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
CARATTERISTICHE GENERALI DELL'INTERO COMUNE	
Previsioni di PRG per l'aggiramento dell'area centrale da parte del traffico di attraversamento.	Marciapiedi molto stretti e ostacoli frequenti (scale, pali, ecc.)
Via Regina Giovanna: allargamento della sede viaria (già cantierizzato)	Il cimitero comunale non è raggiungibile a piedi da Manduria e Uggiano
Esistono aree multifunzionali utilizzabili per il parcheggio di scambio (parco archeologico).	Il fascio dei binari separa il nord della città
	Le aree residenziali periferiche non sono collegate
	Le politiche di restrizione del traffico, così come fino a oggi attuate, sono poco accettate da una parte della popolazione.
	Sui tratturi, nelle campagne, c'è molto traffico: attualmente sono poco percorribili in bicicletta
	A Manduria nel centro abitato molte strade sono a doppio senso con sosta.
	Molte strade hanno sezione stradale ridotta rispetto agli usi attuali
	Si verificano comportamenti di "Sosta selvaggia"
AREA CENTRALE	
È presente la Ztl con varco attivo la sera in Via Mercanti (ingresso centro storico)	Arterie principali congestionate
E' stato approvato il PEBA	Dal centro storico al Comune i collegamenti pedonali sono critici, mancano marciapiedi accessibili
In Corso XX Settembre è stata approvata la Zsr. Varco Ztl attivo nei giorni festivi.	Via XX Settembre - strada a doppio senso di circolazione - sezione stradale troppo stretta
Il palazzo di città in piazza Garibaldi (ex municipio) sarà oggetto di ristrutturazione tornerà ad essere palazzo culturale con sede del Sindaco ed eventi culturali e sede della polizia locale	Intersezione tra via Oria e Via XX Settembre. Via Oria senso unico ad uscire - Via Mazzini senso unico ad entrare. L'intersezione non è regolamentata. C'è molta convergenza su questo tratto.
	Cattive abitudini a parcheggiare sui marciapiedi e a non usare i garage.
Via Roma incrocio via per Oria - inizio ZTL. Isola pedonale nei giorni festivi da qui, fino a piazza Garibaldi.	Centro storico: strade troppo strette.
	La ZTL è attiva la domenica pomeriggio quando i negozi sono chiusi
Progetto di fattibilità PNRR: pista ciclabile di connessione stazione – centro storico (Viale	

Mancini) e ripristino della pavimentazione in basolato.	
MOBILITÀ SCOLASTICA	
I fruitori del reddito di cittadinanza e l'associazione dei "nonni civici" sono coinvolti nel controllo degli ingressi pur in assenza di ordinanze di chiusura insieme ai vigili.	Strada per Istituto agrario: utilizzata dagli studenti a piedi o in bici. Gli studenti spesso raggiungono la sede dell'agrario a piedi questa difficoltà di raggiungere da Manduria la sede disincentiva le iscrizioni
Seppure non sistematizzati a livello cittadino, ci sono esperimenti di scaglionamento degli orari come strategia per risolvere la congestione	Via Sorani - molti istituti scolastici. Il traffico crea disagio e rischi per i ragazzi
Ci sono casi di chiusure al traffico per le scuole (come per il plesso Prudenzano).	Scuola Francesco Prudenzano è nel centro cittadino
	Viale Borsellino (zona scuole): gli studenti del liceo sono nell'ordine del 1100. Dove si trova l'Einaudi c'è una grande congestione mattutina alunni. nella zona arrivano i pullman che accompagnano i ragazzi che si sovrappongono al traffico veicolare.
Pullman arrivano in zona ampia.	Gli spostamenti casa scuola sono realizzati per la maggior parte con l'automobile in tutte le fasce d'età.
Le scuole hanno sperimentato progetti per la mobilità sostenibile.	I progetti di mobilità sostenibili delle scuole sono rimasti delle esperienze puntuali.
Alcune scuole hanno cicloposteggi.	non tutte le scuole hanno cicloposteggi o servizi che favoriscono la ciclabilità.
Una grande percentuale di alunni delle scuole superiori è pendolare e arriva col bus.	Non c'è una pianificazione adeguata dei servizi per chi usufruisce dei bus extraurbani per raggiungere la scuola.
Via Pacelli - viale della stazione progetto di rigenerazione urbana che interessa la zona	L'impedimento principale all'uso quotidiano per la bicicletta per la casa scuola è la percezione di scarsa sicurezza e discomfort.
Next generation labs and classroom	Gli spazi davanti alle scuole non sono pensati per l'afflusso degli studenti (sicurezza e dimensioni).
Ci sono delle esperienze embrionali di park and kiss (parcheggio frati passionisti).	Lo scuolabus è scarsamente utilizzato anche perché esistono dei pregiudizi riguardo l'utilizzo.
	Pochi ragazzi della scuola secondaria di primo grado raggiungono la scuola in autonomia.
LITORANEA E MOBILITÀ ESTIVA	
ZTL sulla litoranea	Sulla litoranea in estate c'è grande richiesta di parcheggio. Parcheggi abusivi e parcheggio sulla litoranea
Il TPL (linea 4) è molto utilizzato da e verso la litoranea sia di giorno che di sera nel periodo estivo.	Sulla litoranea alcune strade sono private ad uso pubblico. Non fanno parte del patrimonio comunale. Servirebbe fare un patto tra i privati per l'uso pubblico. Ci potrebbe essere l'uso pubblico ma al momento non sono state incluse nel piano dei parcheggi.
	Senso unico e traffico
	Sulla litoranea ci sono intersezioni pericolose.

	Sulla litoranea al momento le strade sono a doppio senso
	Sulla litoranea molti incidenti a causa della sosta selvaggia
TPL	
Orari consultabili da sito e app	Fermate in cattivo stato manutentivo
Possibilità di acquistare biglietto da sito e app	Le fermate del TPL sono scarsamente accessibili dalla periferia
Collegamento per la zona archeologica	Le fermate non sono attrezzate per l'informazione all'utente
TPL piuttosto utilizzato dagli studenti	Zona Sant'Antonio, dove è presente la fermata del TPL extraurbano: non è presente il collegamento con TPL urbano
Nel contratto del servizio è prevista la comunicazione periodica dei dati d'utilizzo.	La mobilità stagionale da/verso la costa non permette un adeguato dimensionamento del servizio e si sono verificati episodi di "assalto ai bus" che a loro volta creano disservizio.
	Sulla marina, l'applicazione della ZTL e il percorso dell'autobus confliggono quando la prima è attiva.
OPPORTUNITÀ	RISCHI
Connessione ferroviaria con Taranto (oltre altre città minori) per cui si prevede un rafforzamento e valorizzazione nel PRT	Fattori esterni (es. Covid-19) che portano gli utenti a scegliere mezzi privati piuttosto che pubblici
Puglia Regione turisticamente in crescita	Disinteresse dei gestori dei servizi di trasporto pubblico e privato nel coordinamento con la PA
Trend di crescita di cammini e percorsi naturalistici e del cicloturismo	Mancato raggiungimento dei fondi europei e nazionali per iniziative sulla mobilità sostenibile
Progetto Regionale di Integrazione Tariffaria	
Esistenza di finanziamenti (Europei, Nazionali, Regionali) cui poter attingere sul tema della mobilità sostenibile e della rigenerazione urbana	
Attenzione a livello europeo per le pianificazioni PUMS	

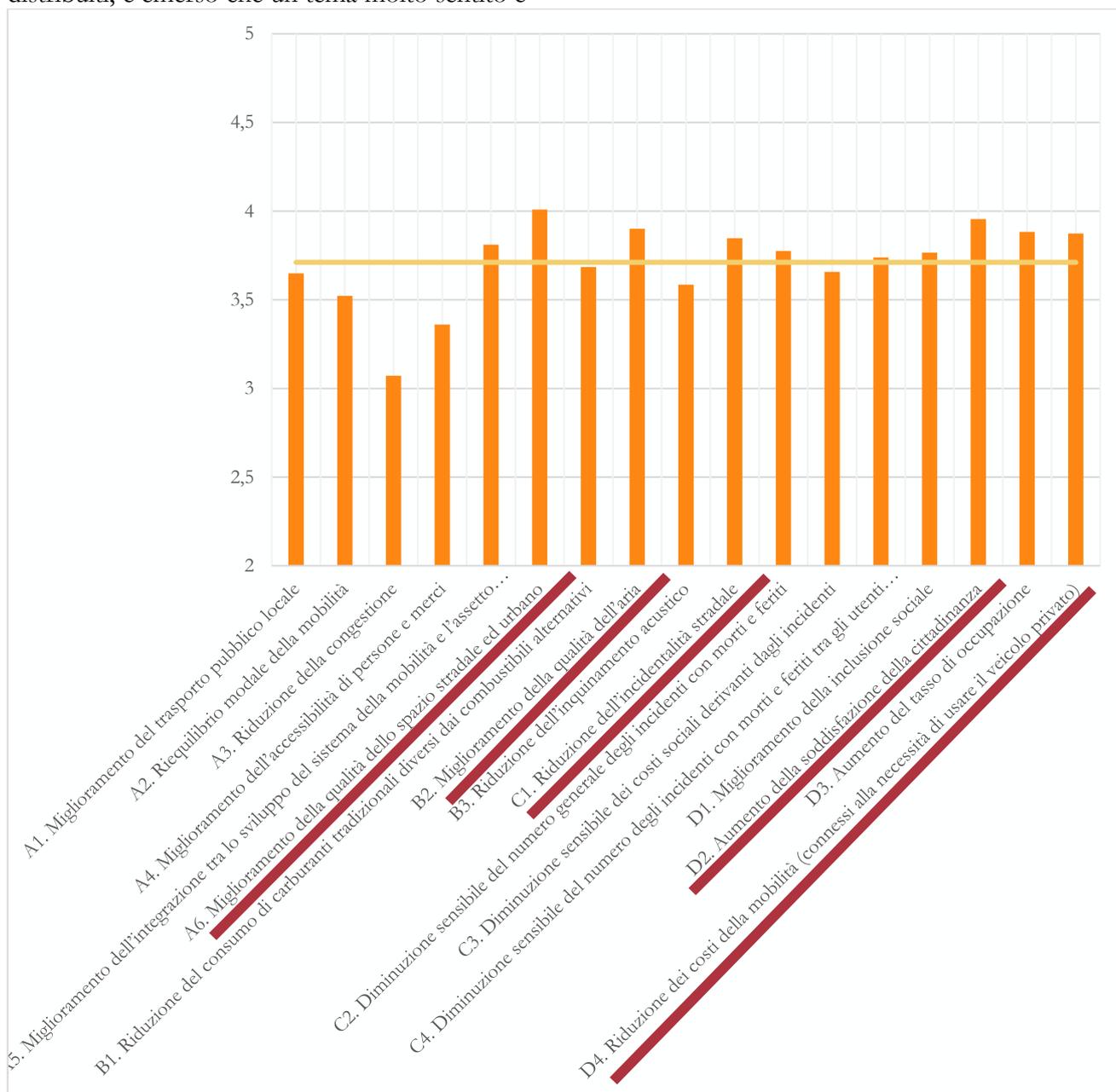
OBIETTIVI E STRATEGIE

Gli obiettivi del PUMS di Manduria scaturiscono dal confronto tra gli obiettivi formulati delle Linee Guida Ministeriali, gli elementi locali significativi del quadro delle conoscenze, le criticità e i punti di forza.

Dal processo partecipativo e dai questionari distribuiti, è emerso che un tema molto sentito è

quello della qualità dello spazio pubblico e dell'aria, che portano con se anche l'attenzione alla soddisfazione della cittadinanza.

La riduzione dell'incidentalità e della lesività degli incidenti sono temi altrettanto valorizzati nel sondaggio quali obiettivi da perseguire.



La sintesi di questi elementi emersa nel confronto con il GdL e la coerenza con la direzione già tracciata da altri piani e progetti in corso, hanno così condotto alla definizione degli obiettivi generali del PUMS del Comune di Manduria.

In particolare, il Piano conferma l'attenzione per l'area centrale e per la costa, per le quali bisognerà migliorare la fruibilità, l'accessibilità sostenibile e agevolare la mobilità lenta, deviando e convogliando in maniera strategica i flussi di traffico oggi presenti e garantendo continuità e sicurezza dei percorsi ciclabili e pedonali.

In aggiunta a questo, pone un particolare accento sulla mobilità scolastica, un fenomeno che impatta quotidianamente sulle dinamiche cittadine e che merita maggiore attenzione in termini non solo di fruibilità e sostenibilità ma anche di sicurezza. Sarà prioritario, infatti, intervenire per ridurre e prevenire i fenomeni di incidentalità stradale nei pressi dei plessi scolastici e lungo gli itinerari di collegamento, aprendo così la strada a maggiori alternative all'auto privata.

Le azioni di limitazione ai veicoli aprono inoltre la strada a nuove possibilità d'uso degli spazi pubblici, dove nuovi interventi di rigenerazione possono implementare la qualità generale e garantire l'accessibilità a tutti i cittadini.

In relazione alla mobilità scolastica e non solo, obiettivo del PUMS sarà anche quello di valorizzare il Trasporto Pubblico Locale, definendo strategie di rilancio e miglioramento indirizzate tanto agli studenti quanto ai turisti che, in numeri sempre più consistenti, visitano il territorio di Manduria.

- Costruire un nuovo assetto per l'area centrale, migliorandone l'accessibilità sostenibile e limitando il traffico di attraversamento.
- Riorganizzare la mobilità scolastica, offrendo maggiori alternative all'auto privata
- Ridurre gli spostamenti in auto sopra un chilometro, anche valorizzando il Trasporto Pubblico Scolastico
- Aumentare i livelli di sicurezza stradale in genere ma soprattutto per ciclisti e pedoni
- Valorizzare la costa migliorandone la raggiungibilità e la fruibilità a piedi o in bici.

LA VISION DEL PUMS DI MANDURIA

La città di Manduria vive un momento di notevole interesse al cambiamento, che ha già avviato nelle sue progettualità ma che deve ancora, per la maggior parte, avvenire.

A contrastare il calo demografico e l'invecchiamento, si pone una vivacità culturale figlia anche della svolta "internazionale" che la Puglia sta iniziando a vivere con il turismo enogastronomico, balneare e storico-culturale.

Una maggiore consapevolezza sull'importanza dei luoghi simbolo per la città, sulla loro fruizione pedonale e ciclistica, sulla qualità dello spazio urbano e sulle connessioni alternative necessarie pone le basi per la costruzione della proposta di Piano.

La presenza degli istituti scolastici di grado superiore, di riferimento nella Provincia, rafforza poi la necessità di lavorare sulla mobilità, ma offre

anche i numeri di base per meglio organizzare servizi pubblici di trasporto a beneficio di tutta la comunità.

Manduria vuole crescere, innovarsi, divenire ancora più bella, e vivibile: il PUMS deve lavorare in questa direzione.

Senza demonizzare le auto, che sono ancora una risorsa per gli spostamenti fuori città, è possibile relegarle ad un ruolo marginale e a spazi dedicati, mentre si libera spazio nei luoghi della socialità, restituendolo alla natura, alla storia, alle persone.

Diventano importanti in quest'ottica gli spazi pubblici e le strade - pensate per accogliere bambini ed anziani, percorribili da tutti, a piedi e in bici – ma anche i servizi - il trasporto pubblico efficiente e accessibile, l'infomobilità diffusa, sistemi di supporto al cicloturismo.

