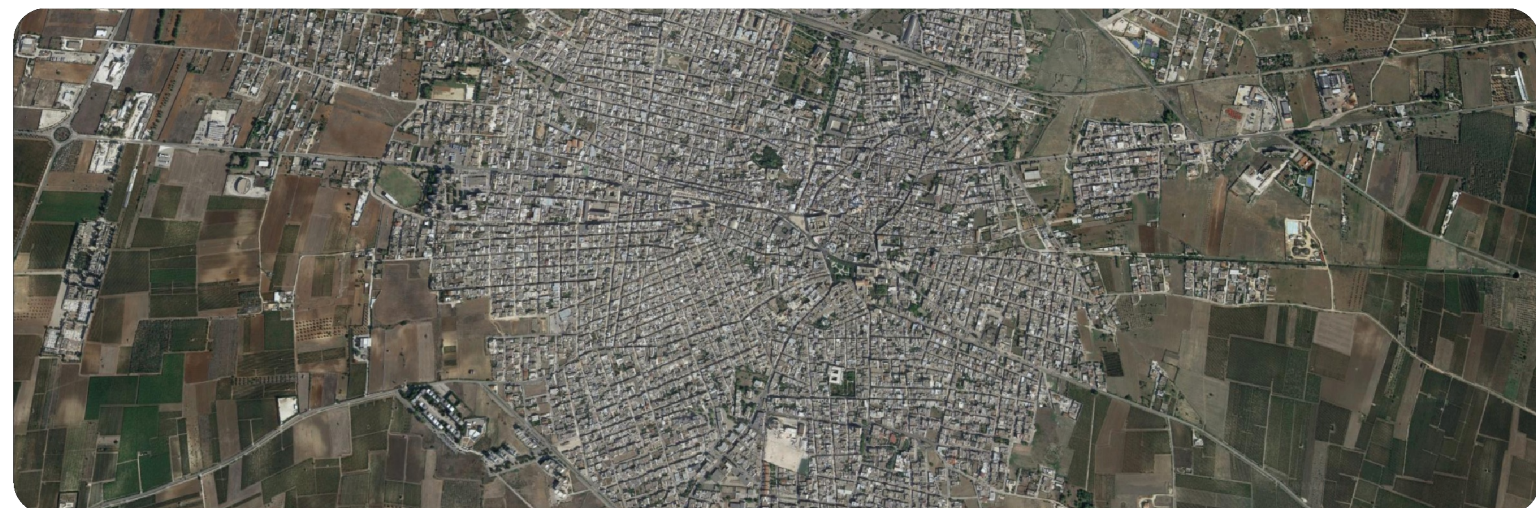




Comune di  
**MANDURIA**  
Provincia di Taranto



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

**Redazione a cura di:** **Timbri ed Approvazioni**



**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



**Elaborazioni S.r.l.**  
Via Marco Partipilo, 4 - 70124 BARI  
C.F. - P. IVA 06674880726

**ELAB. TAV PO** **Strategia di Piano**

Proposta di Piano

**REDAZIONE** Marzo 2024

**ADOZIONE**

**APPROVAZIONE**

**REFERIMENTO RELAZIONE:**  
4.2 Strategie e azioni

L'analisi del quadro conoscitivo e le considerazioni emerse all'interno della prima fase del processo partecipativo, confrontate con gli obiettivi dei PUMS espressi dalle Linee Guida Nazionali, hanno permesso la definizione degli obiettivi specifici per la città 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 1 km 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

**OBIETTIVI DEL PUMS**



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



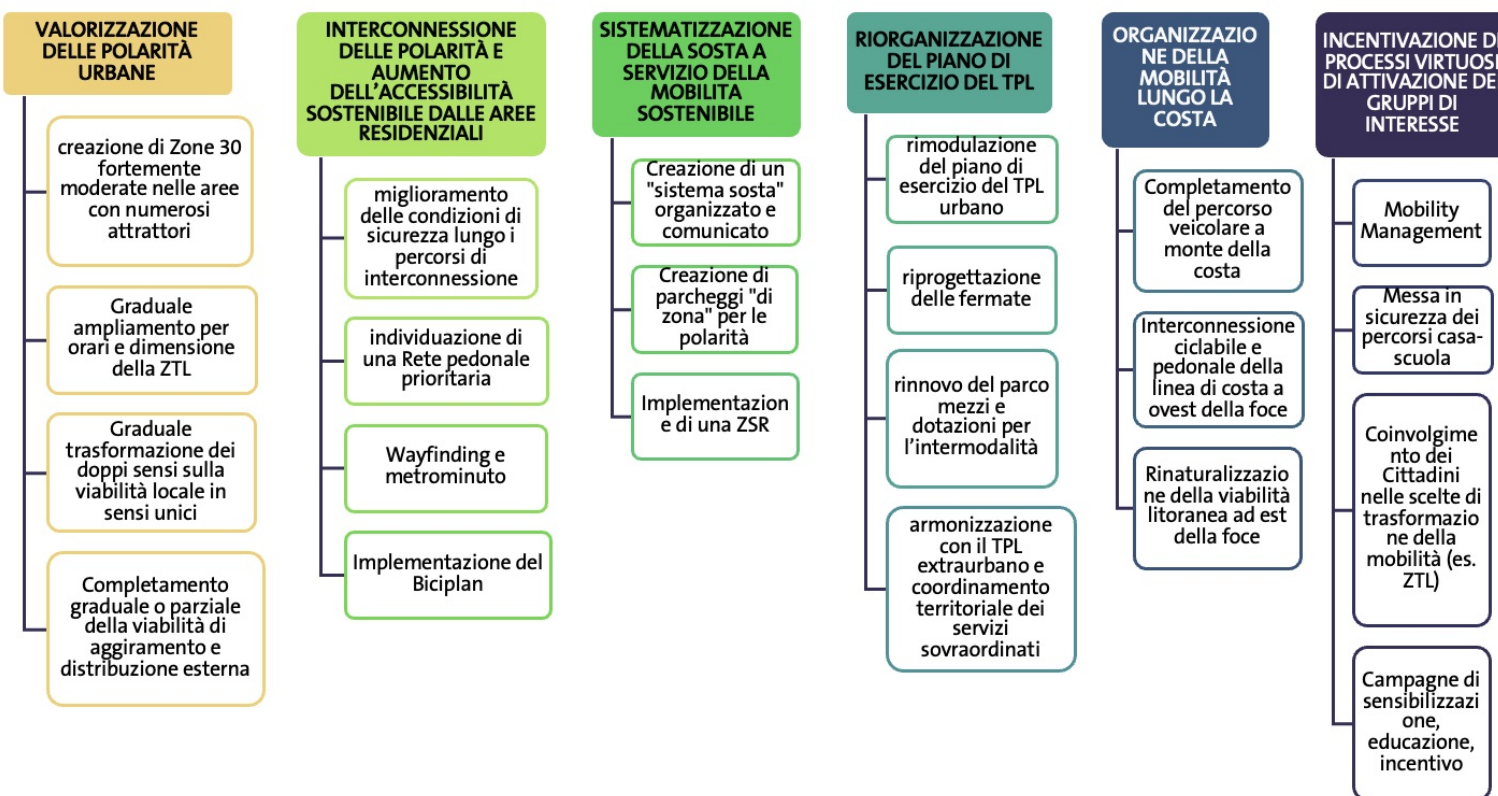
Ridurre gli spostamenti in auto sopra 1 km anche valorizzando il Trasporto Pubblico Scolastico



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 definizione delle strategie per perseguire tali obiettivi è partita dalla constatazione che esistono zone della città apparse da subito significative per i suoi abitanti: qui attrattori di grande interesse o peculiarità locali concentrano origine e destinazione degli spostamenti cittadini, individuando delle polarità significative. Tale lettura è stata confermata da più livelli di analisi tra quelli ricostruiti.

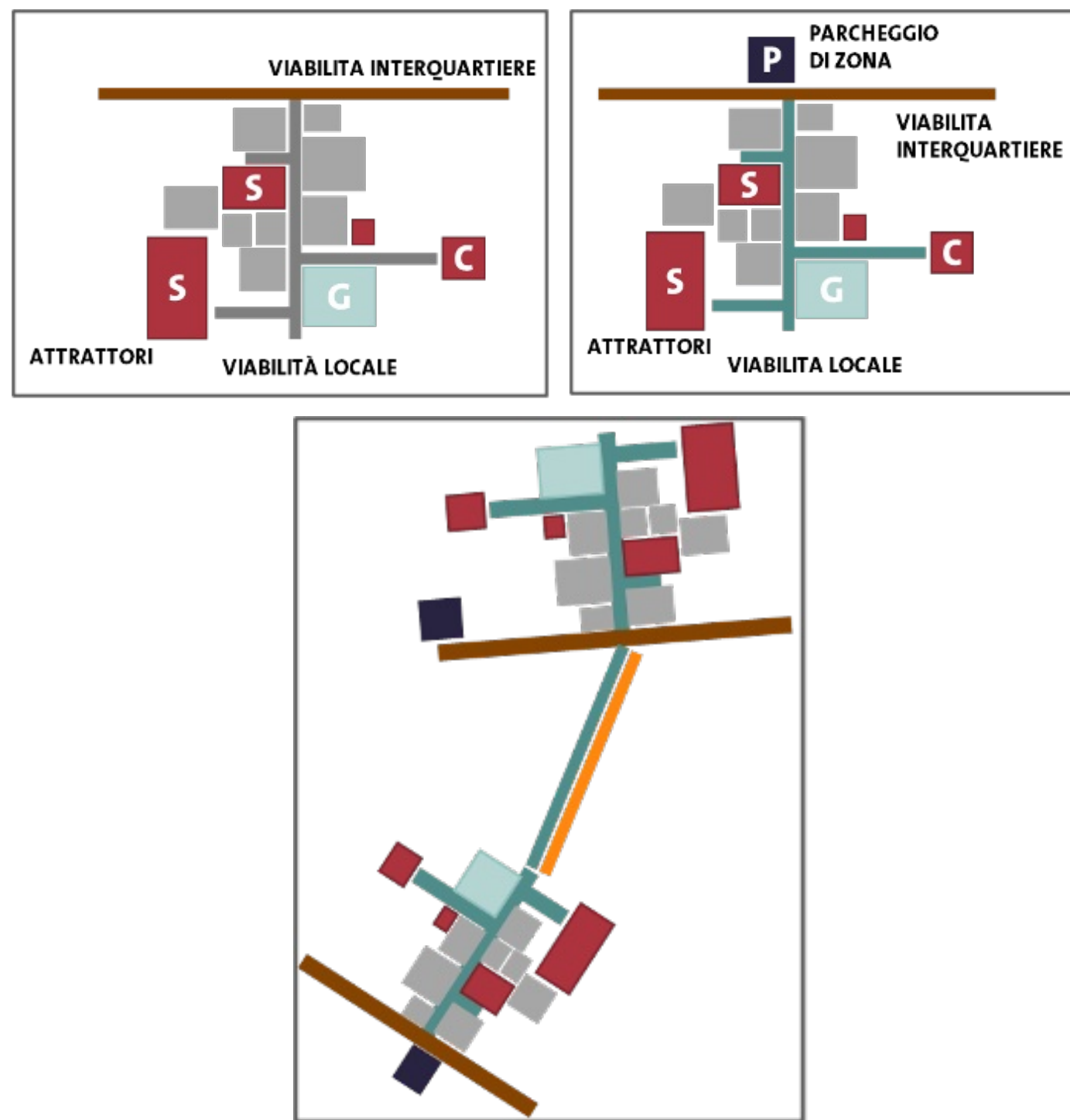
Queste zone devono potenziare la loro accessibilità "dolce" spingendo quanto più possibile alla loro fruizione a piedi e in bici. La loro interconnessione può poi rappresentare un ulteriore sviluppo di una rete per la mobilità dolce, che individui corridoi per pedoni e ciclisti in cui lo spazio è progettato per migliorare la percezione di sicurezza e continuità di chi li percorre.

Per fare questo, il PUMS parte dalla classificazione funzionale della rete come presentata nel quadro conoscitivo (TAV A) individuandone il ruolo all'interno delle dinamiche di mobilità e le modalità di intervento su ciascuna in funzione della tipologia.

Rispetto alle aree "polo" identifica le strade di pertinenza nelle quali, attraverso la moderazione e la riqualificazione dello spazio stradale, sarà importante creare una continuità percettiva, eliminando il predominio dell'auto sulla strada in favore di strade che diano maggiore importanza all'utenza cosiddetta "debole" (ciclisti, bambini, anziani, mamme con il passeggino e pedoni in genere).

In queste aree disincentiva fortemente l'accesso in auto, collocando lungo i margini delle stesse zone convenienti per la sosta e lo scambio con la modalità pedonale, valutando un raggio pedonale entro la walking distance.

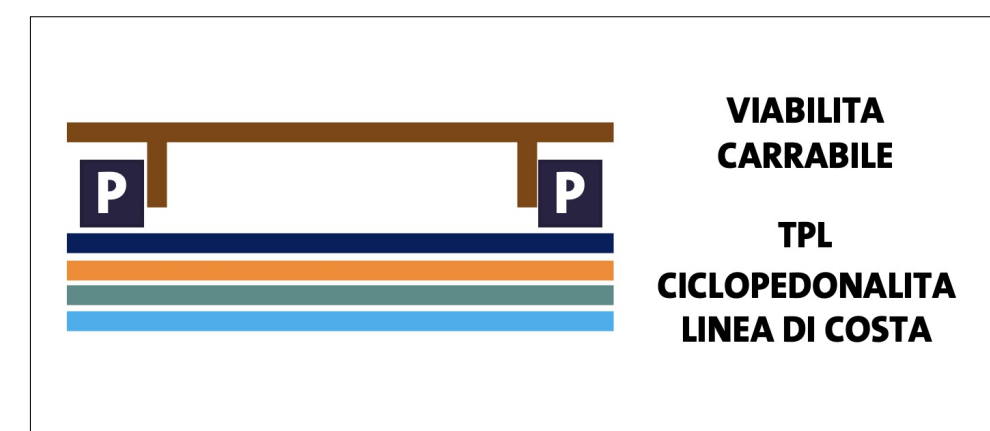
Tra le polarità così individuate, costruisce dei corridoi sicuri e continui, che rappresentano percorsi lungo il quale il cittadino si senta innanzi tutto sicuro e il turista venga intuitivamente "guidato".



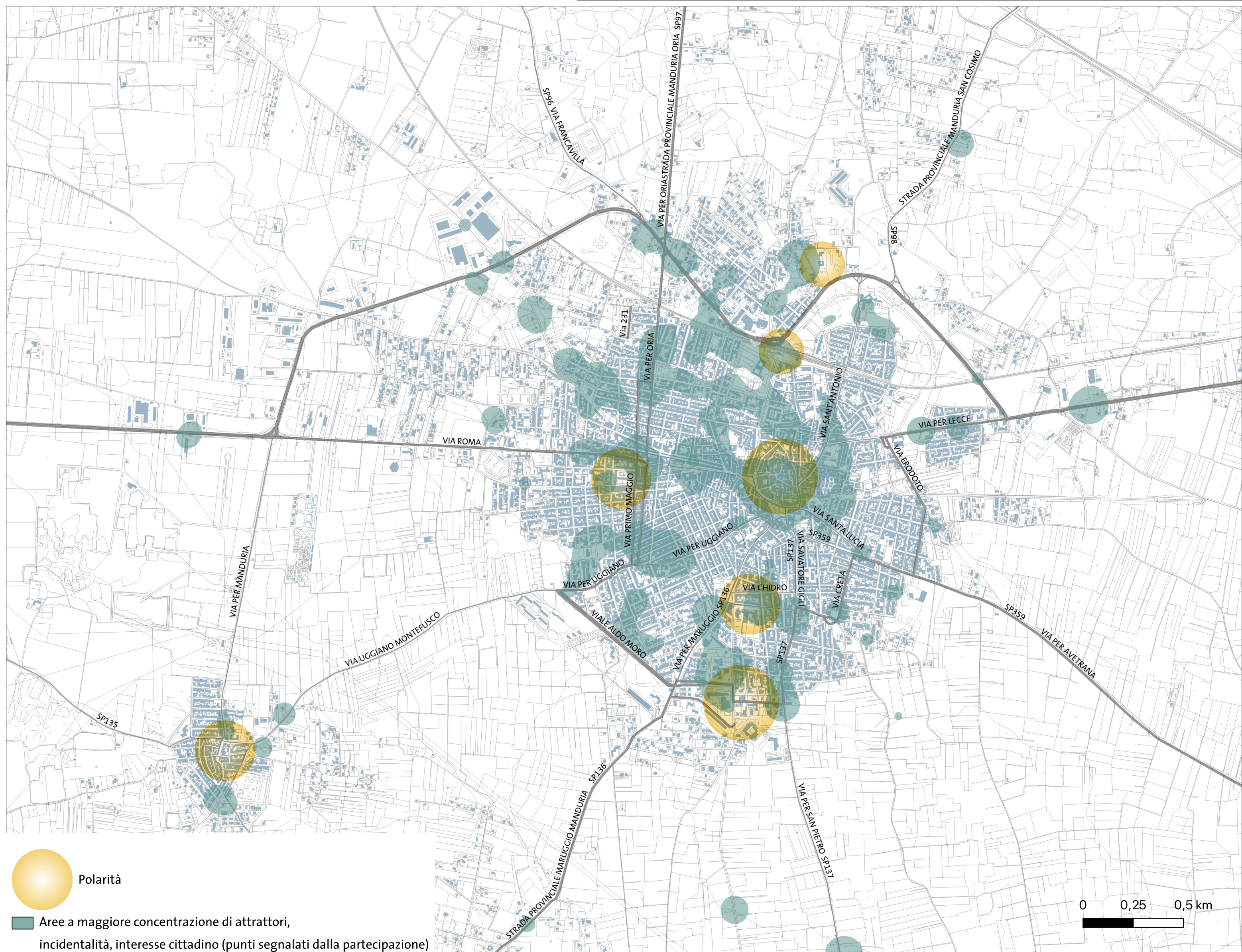
Insieme a queste aree, ma con connotazione spiccatamente stagionale, il PUMS ha identificato la costa come una ulteriore priorità territoriale lungo la quale è opportuno intervenire con un approccio sistemico alla gestione della mobilità.

Qui, infatti, nel periodo estivo, la forte concentrazione di domanda veicolare crea problematiche di congestione e sosta sregolata, limitando le possibilità di fruizione sostenibile del territorio, che pure, più di altri, deve essere oggetto di tutela.

Per questo il Piano individua una strategia specifica, che mira a dividere i percorsi di fruizione veicolare, ciclabile e pedonale, allontanando le auto dal fronte mare e restituendo lo stesso a forme di mobilità dolce e meno invasive.



AZIONI DEL PUMS DI MANDURIA			
	BREVE PERIODO	MEDIO PERIODO	LUNGO PERIODO
<b>SCENARIO DI RIFERIMENTO</b>	REALIZZAZIONE DEL SOTTOPASSO PEDONALE		
<b>CIRCOLAZIONE</b>	Introduzione del limite dei 30 km nelle zone ad alta priorità (Campus scolastico e Scuola Maruj)	Introduzione del limite dei 30 km nelle zone a media priorità	Introduzione del limite dei 30 km nelle zone a bassa priorità
	Realizzazione degli interventi di moderazione del traffico nelle zone 30 rinforzate ad alta priorità	Realizzazione degli interventi di moderazione del traffico nelle zone a media priorità	Realizzazione degli interventi di moderazione del traffico nelle zone a bassa priorità
	Chiusura al traffico delle zone scolastiche - Campus cittadino	Monitoraggio e istituzione di Zone Scolastiche con chiusure al traffico temporanee	Monitoraggio e implementazione delle Zone Scolastiche con chiusure al traffico
	Piano Urbano del Traffico	Applicazione dei sensi unici di marcia sulla viabilità locale	Monitoraggio e implementazione dell'applicazione dei sensi unici di marcia sulla viabilità locale
	Revisione di funzionamento della ZTL	Progettazione e attivazione di varchi elettronici, estensione della ZTL	Monitoraggio
<b>MOBILITÀ PEDONALE</b>	Individuazione dei finanziamenti per il completamento della maglia di aggiramento prevista da PRG e PUG e progettazione del tratto sud ovest (alta priorità)	Realizzazione del tratto sud ovest e sud est di aggiramento previsto da PRG e PUG	Completamento della maglia come previsto da PRG
	Messa in sicurezza degli itinerari pedonali ad alta priorità	Messa in sicurezza degli itinerari pedonali a media priorità	Messa in sicurezza degli itinerari pedonali a bassa priorità
<b>SOSTA</b>	Installazione della segnaletica	Monitoraggio e implementazione segnaletica	
	Infrastrutturazione dei parcheggi esistenti, realizzazione dei parcheggi di sosta principali per grandi manifestazioni ed eventi	Realizzazione dei parcheggi di zona a servizio delle polarità cittadine	Monitoraggio e implementazione delle aree di sosta
<b>MOBILITÀ CICLISTICA</b>	Regolamentazione delle aree di sosta in funzione della mobilità scolastica	Monitoraggio e implementazione	Monitoraggio e implementazione
	Individuazione di Zona a Rilevanza Urbanistica con annessi parcheggi per i residenti	Revisione ed estensione della sosta regolamentata	Monitoraggio e implementazione della regolamentazione della sosta
<b>TPL</b>	Realizzazione dei tratti ad alta priorità	Messa in sicurezza degli itinerari pedonali a media priorità	Realizzazione dei tratti a bassa priorità
	Progettazione di un servizio di sharing	Installazione di servizi di sharing	Monitoraggio
<b>ATTIVITÀ DI GESTIONE E COMUNICAZIONE DELLA MOBILITÀ</b>	Installazione di segnaletica e cicloposteggi in corrispondenza dei plessi scolastici cittadini	Velostazione	Implementazione di cicloposteggi e segnaletica
	Riprogettazione delle fermate e realizzazione delle fermate ad alta priorità	Realizzazione delle fermate a media e bassa priorità	Monitoraggio
<b>ATTIVITÀ DI GESTIONE E COMUNICAZIONE DELLA MOBILITÀ</b>	Implementazione di sistemi per l'intermodalità - possibilità di trasporto biciclette	Monitoraggio del servizio e modifica degli itinerari e/o delle fermate	Monitoraggio del servizio e modifica degli itinerari e/o delle fermate
	Implementazione di sistemi per l'intermodalità - tariffazione integrata	Implementazione di sistemi per l'intermodalità - tariffazione integrata	Monitoraggio
<b>ATTIVITÀ DI GESTIONE E COMUNICAZIONE DELLA MOBILITÀ</b>	Attivazione di bonus mobilità per pendolari (bike to work)	Attivazione bonus mobilità per pendolari (bike to work)	Attivazione bonus mobilità per pendolari (bike to work)
	Attività di Mobility Management scolastico (Bicibus, Piedibus, etc.)	Attività di Mobility Management scolastico (Bicibus, Piedibus, etc.)	Attività di Mobility Management scolastico (Bicibus, Piedibus, etc.)
<b>ATTIVITÀ DI GESTIONE E COMUNICAZIONE DELLA MOBILITÀ</b>	Progettazione app urbana della mobilità	Monitoraggio e implementazione app urbana	Monitoraggio e implementazione app urbana



SCHEMA STRATEGICO