



Comune di  
MANDURIA  
Provincia di Taranto





PIANO  
URBANO PER LA  
MOBILITÀ  
SOSTENIBILE  
PUMS

(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. 195 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:  
 elaborazioni srl

Timbri ed Approvazioni  


INGEGNERE  
MAURIZIO  
DIFRONZO  
SEZ. A 1/5000  
PROV. DI MANDURIA  
ElaborAzioni S.r.l.  
Via Marco Partipilo, 4 - 70424 BARI  
C.F. - P. IVA 06674880726

ELAB.  
TAV P1

Circolazione e interventi  
di moderazione del traffico  
Proposta di Piano

REDAZIONE

Marzo 2024

ADOZIONE

APPROVAZIONE

RIFERIMENTO RELAZIONE:  
5.1 Valorizzazione delle polarità urbane  
5.2 Interconnessione delle polarità a aumento  
dell'accessibilità sostenibile dalle aree residenziali

Breve periodo  
(5 anni)

Le aree urbane più attrattive sono senza dubbio la zona che si sviluppa attorno al centro storico e a Via Roma e l'area di concentrazione delle scuole a sud. Qui è opportuno agire per migliorare la fruibilità pedonale, intervenendo anche localmente sui principali percorsi di interconnessione.

SCALA 1:25.000

Medio periodo  
(5 anni)

Allo scopo di migliorare l'appel degli spostamenti a piedi e in bici è importante dare valore alla qualità dello spostamento dolce, in primis nelle aree più attrattive ma contestualmente anche lungo corridoi di interconnessione tra le stesse e con le aree più densamente popolate.

SCENARIO DI PIANO - CIRCOLAZIONE  
Interventi atti a variare le condizioni di circolazione possono favorire tali strategie, nello specifico:  
1) creazione di Zone 30 fortemente moderate nelle aree di concentrazione degli attrattori che costituiscono polarità urbana  
- POLO SCOLASTICO «CAMPUS»  
- CENTRO STORICO E SCUOLE  
- UGGIANO  
- AREA RESIDENZIALE A NORD  
2) miglioramento delle condizioni di sicurezza lungo i percorsi di interconnessione attraverso interventi di moderazione applicati in funzione della categoria stradale e del grado di sicurezza dell'intersezione  
3) graduale trasformazione dei doppi sensi sulla viabilità locale in sensi unici, così da "liberare" spazio stradale a favore di mobilità dolce e, in alcuni casi, sosta e ridurre i punti di conflitto alle intersezioni  
4) introduzione del limite 30 su tutta viabilità locale e graduale ampliamento per orari e dimensione della ZTL al fine di migliorare la qualità dello spazio pubblico nel nucleo storico e nella città consolidata  
5) completamento graduale o parziale della viabilità di aggiramento e distribuzione esterna, già previste nel PRG e in parte confermate nel PUG adottato, rispetto alle quali il PUMS esprime delle priorità.

**CIRCOLAZIONE**  
Interventi puntuali  
11 Attraversamenti rialzati  
● Pavimentazione della carreggiata  
+ Gestione dell'intersezione  
11 Porte urbane  
30 Porte Zona 30  
24 Interventi di moderazione della velocità  
22 Eliminazione dei passaggi a livello  
Regolamentazione della circolazione  
Zone 30  
Zone 30 rinforzate  
Ztl - nuova regolamentazione ed estensione  
Viabilità  
Viabilità di interesse regionale  
Viabilità di interesse provinciale  
Viabilità di interesse intercomunale  
Nuova viabilità prevista da PRG - Scenario di Piano  
Nuova viabilità prevista da PRG - oltre lo Scenario di Piano  
Sezione stradale tipo  
Attrattori

SCALA 1:25.000

A seguire, risulta fondamentale l'intervento a favore della raggiungibilità in sicurezza (in particolare in bici) della frazione di Uggiano e l'attivazione dell'area moderata subito a nord della ferrovia che, nello stesso periodo, ci si attende essere collegata alla città attraverso l'apertura di un nuovo fronte stazione con sottopasso pedonale. Altri interventi localizzati sono previsti in base alle caratteristiche dell'incidentalità analizzata.

Lungo periodo  
(10 anni)

SCENARIO DI PUMS | SCALA 1:8.000

**ZONA A TRAFFICO LIMITATO**  
Nell'ottica di "liberare spazio" da offrire ai pedoni e alle attività commerciali, di rendere più belle e fruibili le strade della città vecchia, nonché di aumentare la sicurezza del passaggio pedonale, il PUMS prevede la variazione del regolamento della ZTL secondo le indicazioni di seguito:  
• Passaggio nell'area permesso ai soli residenti (o autorizzati) o 24, ovvero durante tutto il giorno  
• Divieto di sosta su tutta l'area individuata dalla ZTL  
• Sistema di accreditamento come residenti per ospiti di b&b e altre categorie.  
Rispetto all'attuale delimitazione della ZTL, il PUMS propone di valutare all'interno del processo di coinvolgimento degli stakeholder, l'estensione a due zone a Nord e Sud di Via Roma, notevolmente frequentate da bambini e anziani per la presenza di istituti scolastici e altri uffici.  
In quest'area è possibile procedere secondo i seguenti step:  
1) Istituzione della ZTL con transito permesso ai residenti e alle categorie concordate e conversione dei parcheggi attualmente presenti in stalli riservati ai residenti  
2) Rimozione graduale dell'asfalto e ripavimentazione delle strade, eliminazione della sosta ma transito ancora consentito ai residenti e alle categorie concordate.

GRADUALE TRASFORMAZIONE DEI DOPPI SENSI SULLA VIABILITÀ LOCALE IN SENSI UNICI

VIA ALESSANDRO LOPICCOLI - sezione tipo

Nell'attuale conformazione stradale, lo spazio destinato ai pedoni ha dimensione ridotta ed è spesso caratterizzato da uno scarso livello di accessibilità, come evidenziato in fase di analisi.  
Allo scopo di aumentare lo spazio pedonale, l'azione più idonea alle caratteristiche del tessuto viario locale e al tipo di mobilità cittadina è quella dell'introduzione del senso unico di marcia sulle strade locali attualmente a doppio senso, azione che permetterebbe l'aumento dello spazio per la mobilità dolce compatibilmente con la funzione della sosta. In alcuni casi, la stessa sosta potrebbe essere utilizzata per la creazione di chicanes per la moderazione del traffico.

Stato di fatto  
Ipotesi 1: senso di marcia unico e sosta  
Ipotesi 2: doppio senso di marcia senza sosta

L'introduzione dei sensi unici sulla viabilità locale porta con sé l'ulteriore vantaggio della riduzione dei punti di conflitto alle intersezioni (essendo, tra l'altro, numerose quelle regolate dalla semplice precedenza a destra). Lo studio dettagliato della circolazione e della modifica dei sensi di marcia può essere realizzato ad un livello attuativo dal Piano Urbano del Traffico.

INTERSEZIONI REGOLATE CON PRECEDENZA

● DIVERSIONE  
● IMMISSIONE  
● ATTRAVERSAMENTO

DUE STRADE A DOPPIO SENSO  
DUE STRADE A SENSO UNICO  
DUE STRADE A DOPPIO SENSO  
UNA DELLE DUE STRADE A SENSO UNICO

**Stato attuale**

Bidirezionali  
Monodirezionali

**Scenario di Piano**

Bidirezionali  
Monodirezionali

APPLICAZIONE DEI SENSI UNICI DI MARCIA