



# 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: **Timbri ed Approvazioni**

elaborazioni  
Gruppo di progettazione:  
Ing. Maurizio Difronzo - Direttore Tecnico  
Ing. Rita Alessandra Aquilino  
Ing. Germana Pignatelli - Ing. Vito Porrelli  
Arch. Giorgia Floro - Arch. Ivan Cosimo Iossa  
Ing. Roberta Gentile - Ing. Paola Longo

**ELAB. TAV P2**  
**Mobilità pedonale**  
Proposta di Piano  
REDAZIONE Marzo 2024  
ADOZIONE  
APPROVAZIONE

**RIFERIMENTO RELAZIONE:**  
Cap. 5.2.2 Rete pedonale prioritaria  
Cap. 5.2.3 Wayfinding e metrominuto

Il PUMS prevede diversi interventi volti a migliorare l'accessibilità e la qualità della fruizione pedonale.  
SCENARIO DI PIANO  
Gli interventi che accompagnano l'introduzione del limite 30, l'estensione della ZTL e l'introduzione di più sensi unici sulla viabilità locale sono:  
1) Moderazione intensiva di alcune strade  
2) Creazione di una rete pedonale di interconnessione con particolare attenzione alle intersezioni  
3) Wayfinding e metrominuto

**Mobilità pedonale**

**Rete pedonale - priorità**

- In realizzazione
- Alta
- Media
- Bassa

**Strade a maggiore qualità pedonale**

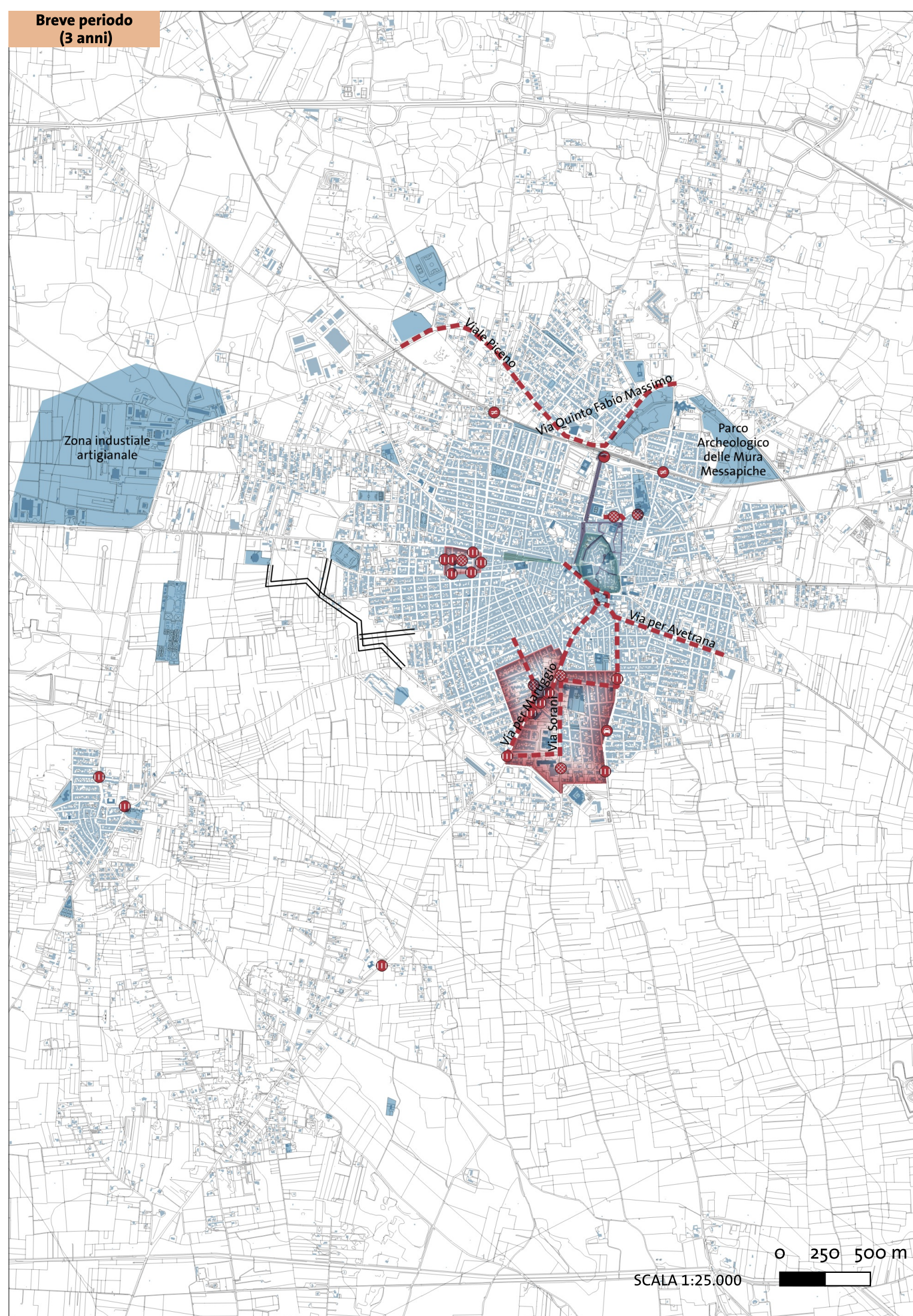
- Esistenti
- In realizzazione
- Previste dal PUMS

**Interventi puntuali**

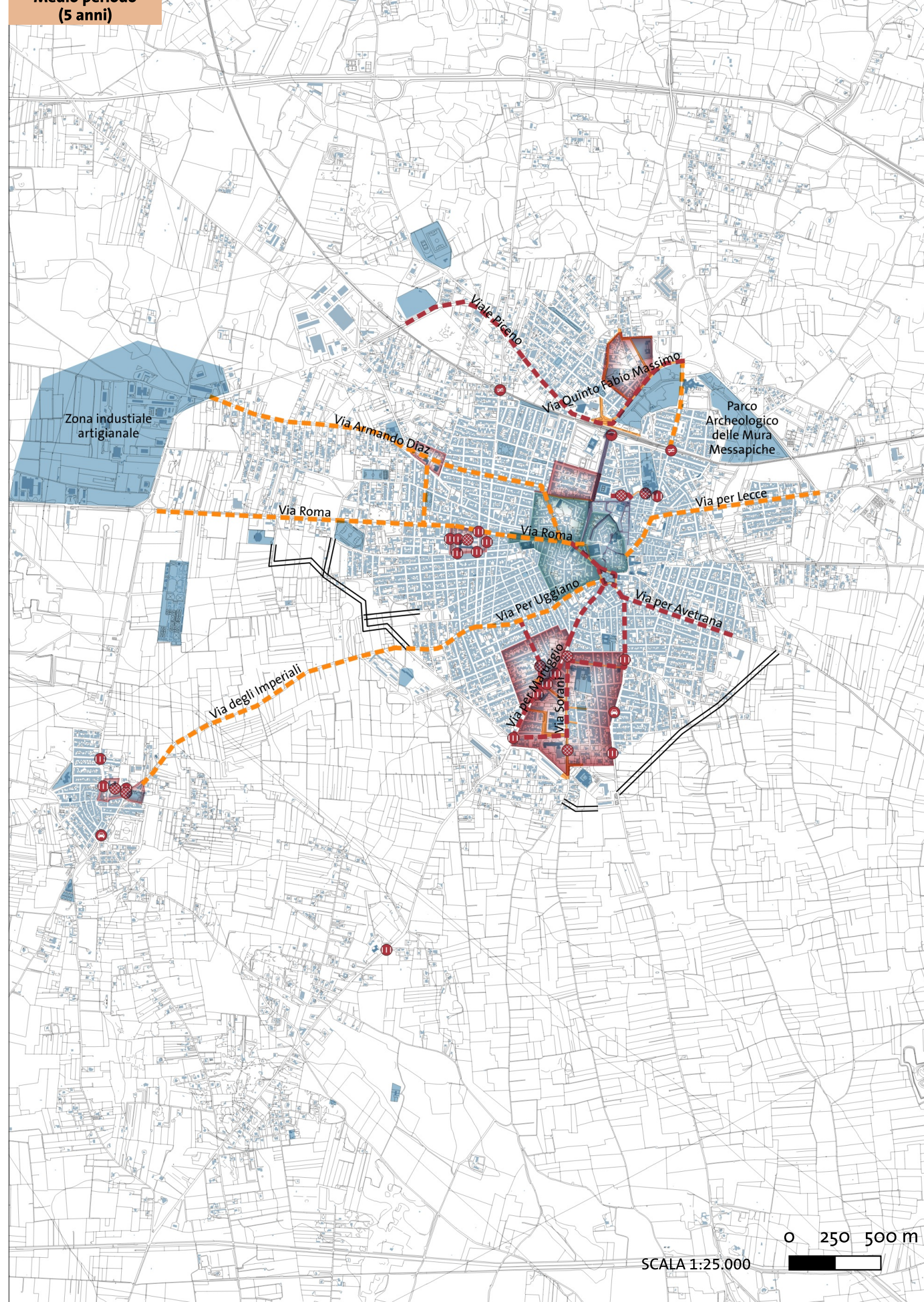
- Attraversamenti rialzati
- Pavimentazione della carreggiata
- Interventi di moderazione della velocità
- Eliminazione dei passaggi a livello
- Passaggio ciclopedonale

**Circolazione**

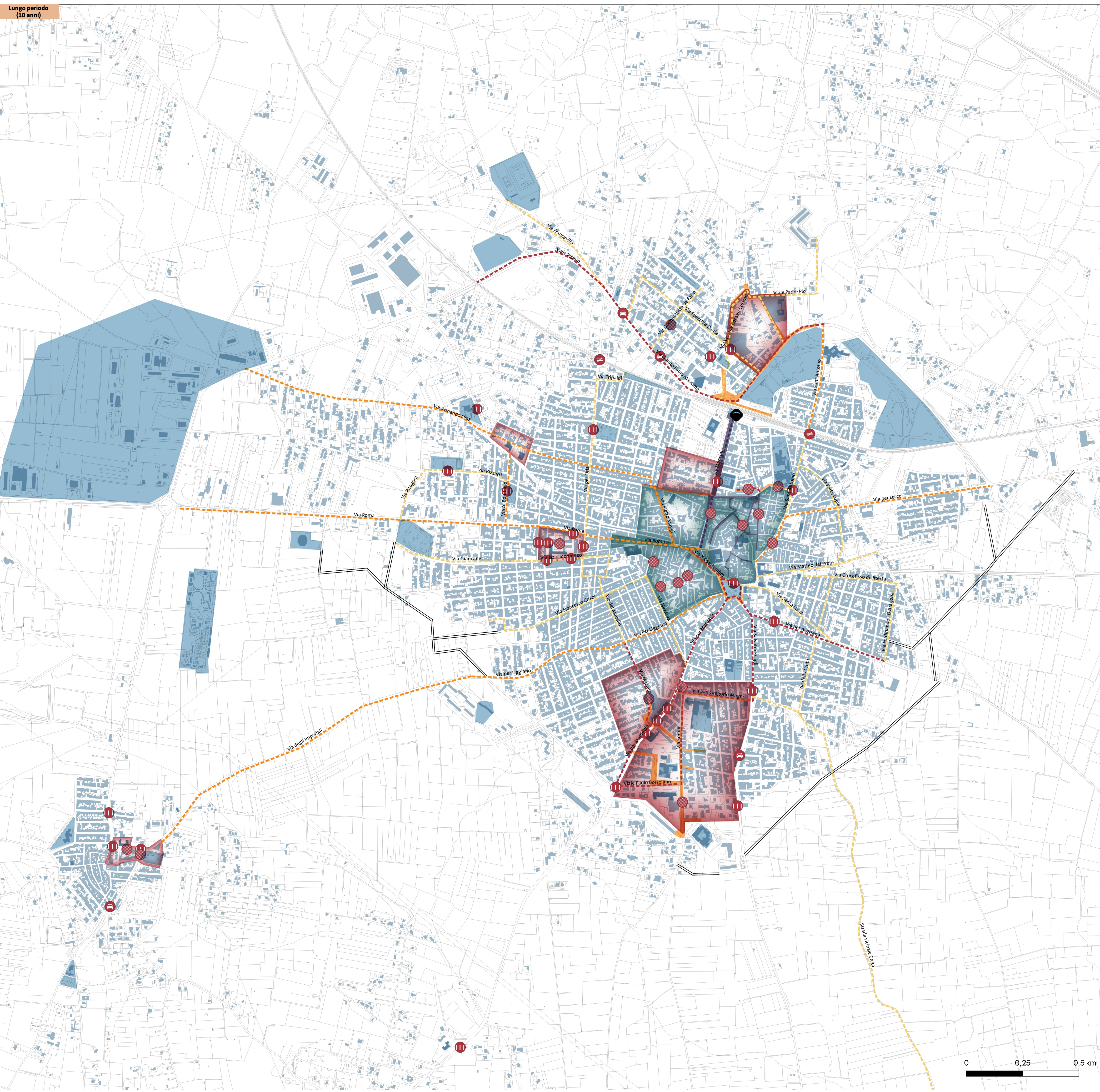
- Zone 30 rinforzate
- Ztl
- Nuova viabilità da PRG
- Attrattori



Tali interventi si concentrano nelle polarità più significative (CENTRO E SCUOLE) e lungo alcuni rami principali di interconnessione.



La rete si completa con l'interconnessione tra le zone residenziali e le aree polo di maggiore interesse per la cittadinanza, fino al completamento nel lungo periodo nei collegamenti trasversali.



**RETE PEDONALE PRIORITARIA**  
La rete pedonale prioritaria è un sistema di percorsi cittadini che connettono, in maniera diretta, i principali attrattori cittadini come scuole, uffici, giardini, ecc. La definizione della rete non implica l'esclusione degli altri itinerari urbani dagli interventi di miglioramento della qualità urbana e della sicurezza, ma sta ad individuare un sistema di priorità, in virtù della domanda rilevata. Lungo la rete pedonale è opportuno intervenire con una serie di interventi che, in maniera parallela, agiscono sulla moderazione della velocità del traffico veicolare e sulla qualità dello spazio pubblico.  
Si rappresenta di seguito un catalogo indicativo e non esaustivo di interventi consigliati.

**RESTRINGIMENTO DELLE CORSIE**  
Le corsie strette riducono le velocità e minimizzano le collisioni nelle strade urbane riducendo la carreggiata e rendendo i conducenti più prudenti. Usare lo spazio aggiuntivo per zone pedonali, infrastrutture ciclabili e infrastruttura verde.

**RAGGI DI CURVATURA**  
Ridurre i raggi di curvatura riduce le velocità di svolta dei veicoli così come le distanze di attraversamento pedonale. Minimizzare la dimensione di un raggio di curvatura è essenziale per creare intersezioni sicure e compatte.

**EDIFICI E ALBERI**  
Gli edifici che si affacciano sulla sede stradale con finestre e facciate articolate indicano che la strada si trova all'interno di un contesto urbano.

**PORTALI (GATEWAY)**  
I portali avvertono i conducenti dell'accesso in un'area a velocità ridotta. Un intervento può includere segnaletica, piattaforme di rallentamento, attraversamenti rialzati e avanzamenti dei marciapiedi.

**RESTRINGIMENTI E STRETTOIE**  
Le strettoie riducono la carreggiata in un punto a metà isolato. Possono essere combinate con piattaforme di rallentamento per creare attraversamenti pedonali sicuri. Possono inoltre essere impiegate in strade a doppio senso a basso volume di traffico che richiedono ai veicoli di dar la precedenza a chi proviene in direzione opposta.

**CHICANE E DISASSAMENTI**  
Chicane e disassamenti prevedono soste alternate, avanzamenti dei marciapiedi o isole salvagente a bordo strada per formare un percorso a S che riduce la velocità.

**SPARTITRAFFICO E ISOLE SALVAGENTI**  
Spartitraffico centrali e isole salvagente pedonali possono essere usati per ridurre la larghezza delle corsie di marcia anche in strade relativamente strette. Possono essere inoltre impiegati per organizzare i flussi di traffico alle intersezioni o impedire l'accesso veicolare in punti strategici della rete stradale.

**WAYFINDING E METROMINUTO**  
La segnaletica stradale per gli utenti deboli è un elemento che aggiunge valore nel ridisegno degli spazi urbani e nel sistema della mobilità. La presenza di elementi atti a facilitare il senso d'orientamento aumenta l'attrattiva delle reti pedonali evitando ai pedoni giri inutili e consentendo alle persone non del luogo (anche semplicemente di un altro quartiere) di reperire più facilmente punti di riferimento. Le misure riportate qui di seguito possono aiutare i pedoni a orientarsi meglio:  
• uso di elementi riconoscibili (p. es. illuminazione, rivestimenti, arredo urbano, fermate dei mezzi pubblici);  
• presenza sulla segnaletica di informazioni rivolte specificamente ai pedoni (p. es. la possibilità di proseguire a piedi alla fine di un vicolo cieco).  
Il Wayfinding può essere utilizzato in combinazione con sistemi come il "Metrominuto" o tecnologie di realtà aumentata, che incoraggiano gli individui a camminare o prendere i mezzi pubblici offrendo un'informazione che adotta la prospettiva del pedone. L'indirizzamento insieme ad altri segnali visivi aiuta le persone a orientarsi, aumentando la propensione delle persone a scegliere di camminare.

