



COMUNE DI PULSANO

Provincia di Taranto

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE N. 164 del 13/06/2025

OGGETTO: Approvazione Piano di Viabilità per Marina di Pulsano_ intervento su Viale Micenei nel tratto compreso tra Viale di Geranei e Viale Monteparasco.

L'anno duemilaventicinque, addì tredici, del mese di Giugno alle ore 09:00, presso la sede municipale, si è riunita la Giunta Comunale sotto la presidenza di Il Sindaco D'ALFONSO AVV. PIETRO e con l'intervento degli assessori:

CARICA	COGNOME E NOME	PRESENTE
Il Sindaco	D'ALFONSO AVV. PIETRO	Si
Il Vice Sindaco	LIPPOLIS ANTONELLA	Si
L'Assessore	ANNESE SERGIO	Si
L'Assessore	LUONGO PIERO FRANCESCO	Si
L'Assessore	NUNZELLA EMILIA	Si
L'Assessore	BOLOGNINO COSIMA	Si

Presenti n° 6 Assenti n° 0

Partecipa Il Segretario Generale Dott. CUZZOLINI ROSARIO.

Assume la Presidenza Il Sindaco D'ALFONSO AVV. PIETRO, il quale, riconosciuto legale il numero degli intervenuti, dichiara aperta la seduta e/o la discussione.

Pareri ex art 49 D.Lgs. 267/2000	
PARERE DI REGOLARITA' TECNICA Parere: POSITIVO Data: 11/06/2025. Il Comandante della P.L. LORE' LUIGI	PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE Parere: POSITIVO Data: 11/06/2025. Il Responsabile di Servizio LUDOVICO PASQUALE

LA GIUNTA COMUNALE

Premesso che:

l'Amministrazione Comunale si è prefissa l'obiettivo di migliorare la qualità della vita lungo la Litoranea Salentina e nelle aree limitrofe, sempre più meta di presenze turistiche, rafforzando la sua destinazione di luogo di sviluppo sociale e commerciale della cittadinanza Pulsanese, occupandosi anche delle condizioni di viabilità;

con D.G.M. n. 59 del 18/03/2024, esecutiva, questa A.C. ha istituito il senso unico di marcia su Viale dei Micenei, nel tratto compreso tra Via del Mare e Via Serrone, nel periodo compreso tra il **10/06/2024 ed il 31/08/2024**;

Considerato che:

- è intenzione di questa A.C., a seguito dell'istituzione del predetto senso unico di marcia sulla litoranea salentina, in considerazione di quanto emerso nella passata stagione estiva e nella prospettiva di confermare detto indirizzo anche per l'estate 2025, intervenire sull'efficientamento della viabilità nella zona marina interessata dall'istituzione del senso unico sopra menzionato;

- in tale ottica, con Deliberazione n. 94 del 26/03/2025, la G. M. dava indirizzo al Comandante della P. L. affinché conferisse incarico ad un esperto di comprovata competenza per l'efficientamento della viabilità nella zona Marina;

- per l'effetto, con successiva Determinazione Dirigenziale n. 46 del 4/04/2025, il Responsabile del III Settore Polizia Locale, Viabilità e Randagismo, incaricava la ditta AESEI s.r.l., con sede legale in Martina Franca (Ta), alla Via Giovanni Pascoli, perché provvedesse alla redazione di un apposito piano della viabilità riguardante la sola zona marina;

- con comunicazione del 27/05/2025, acclarata al protocollo dell'Ente al n. 12348, la società incaricata inviava il "Piano della viabilità per Marina di Pulsano", a firma degli Ingegneri Marcello Carrieri e Giovanni Carriero con il quale venivano, al momento, previsti interventi su Viale dei Micenei nel tratto compreso tra Viale dei Gerani e Viale Monteparasco;

- con relazione tecnica inviata l'11/06/2025, acclarata al protocollo dell'Ente al n. 13527, in ragione della cospicua mole di dati da elaborare con relativa verifica mediante rilievi sul campo, la società incaricata AESEI s.r.l. comunicava il completamento dell'elaborazione definitiva del piano entro il 31/08/2025.

Ritenuto doveroso salvaguardare le esigenze di percorribilità, traffico, sosta e l'incolumità pubblica degli utenti della strada;

Richiamata la Delibera di Giunta n°94 del 26/03/2025 avente ad oggetto: Atto di indirizzo per affidamento incarico di redazione piano di pianificazione del traffico;

Richiamata la Determina del settore Polizia Locale n° 46 del 04/04/2025 avente ad oggetto: Affidamento incarico per la redazione del Piano di Pianificazione del traffico per la zona Marina di Pulsano (TA);

Preso atto del "Piano della viabilità per Marina di Pulsano" a firma degli Ingegneri Marcello Carrieri e Giovanni Carriero, acclarato al protocollo dell'Ente al n. 12348 del 27/05/2025;

Preso atto della relazione tecnica inviata del 11/06/2025, acclarata al protocollo dell'Ente al n. 13527 ;

Visto lo statuto comunale;

Visto il D.Lgs. 267/2000;

A voti unanimi, legalmente resi e verificati,

DELIBERA

per quanto in premessa che qui si intende integralmente riportato e trascritto:

di approvare l'allegato "Piano della viabilità per Marina di Pulsano" redatto dall' Ing. Giovanni Carriero Tecnico esperto di viabilità, acquisito al protocollo dell'Ente al n°12348 del 27/05/2025;

di demandare al Comandante della Polizia Locale l'assunzione di tutti gli atti consequenziali relativi al presente atto di indirizzo;

di dare atto:

- che in applicazione del piano triennale 2025-2027 di prevenzione della corruzione e dell'illegalità (confluita nel PIAO), approvato con deliberazione di Giunta Municipale n. 87 del 26/03/2025, con la sottoscrizione del presente atto e del relativo verbale, il Segretario generale e la giunta comunale dichiarano, ciascuno nei propri confronti, che non sussistono conflitti di interesse, anche potenziali, in relazione all'oggetto della presente deliberazione;

- che il presente provvedimento verrà pubblicato all'albo Pretorio, per estratto sul sito istituzionale dell'Ente in "Amministrazione Trasparente", ai sensi del decreto legislativo n.33/2013;

di dichiarare - con separata ed unanime votazione - nell'interesse del Comune, la presente deliberazione immediatamente eseguibile in considerazione dell'urgenza di provvedere in merito, a norma dell'art. 134 D.Lgs. 267/2000.

LETTO APPROVATO E SOTTOSCRITTO

Il Sindaco
D'ALFONSO AVV. PIETRO

Il Segretario Generale
Dott. CUZZOLINI ROSARIO

Il documento è firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i. e norme collegate e sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa.



COMUNE DI PULSANO

Provincia di Taranto

NOTA DI PUBBLICAZIONE N. 1196

Il 13/06/2025 viene pubblicata all'Albo Pretorio la DELIBERAZIONE DI GIUNTA N.ro 164 del 13/06/2025 con oggetto: Approvazione Piano di Viabilità per Marina di Pulsano_ intervento su Viale Micenei nel tratto compreso tra Viale di Geranei e Viale Monteparasco..

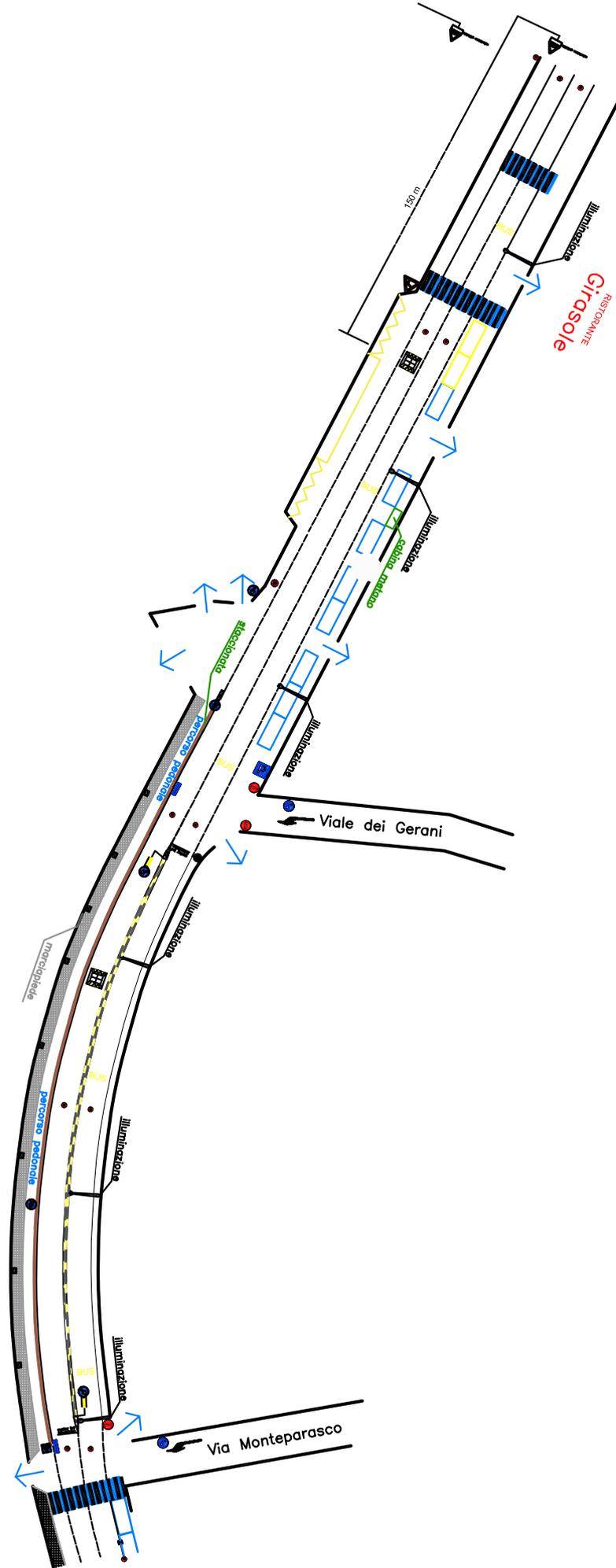
Resterà affissa per giorni 15 ai sensi dell'art 124 del T.U. 267/2000.

Esecutiva ai sensi delle vigenti disposizioni di legge.

Pulsano, lì 13/06/2025

Il Responsabile della Pubblicazione
LIBERA ARCANGELO

Situazione di progetto





pulsano
città turistica

COMUNE DI PULSANO

(Provincia di Taranto)

Piano della Viabilità

per Marina di Pulsano

Gruppo interistituzionale

Sindaco: Avv. Pietro D'ALFONSO

Assessore ai lavori pubblici Avv. Piero Francesco LUONGO

Comandante della Polizia Locale: Dott. Luigi LORE'

Gruppo interdisciplinare

Prof.ssa Ing. Domenica COSTANTINO: Amministratore unico



aesei s.r.l.

architectural & engineering survey of environment and infrastructures
spin-off del Politecnico di Bari

Ing. Marcello CARRIERI

Ing. Giovanni CARRIERO

Maggio 2025

SEGNALETICA INEGRATIVA PER VIALE MICENEI-VIALE DEI GERANI-VIALE MONTEPARASCO

n.	SEGNALETICA	Descrizione	Dimensioni e riferimenti
1	Doppio cordolo giallo-nero		L = 80,0 m
2	n. 2 Cuscini berlinesi		L = 1,70 m
3	n. 2 segnali di obbligo dx	Fig. II 82/b art. 122	$\phi = 40$ cm
4	n.2 segnali senso unico parallelo	Fig. II 345/b art.135	L = 90 cm
	n. 2 segnali di preavviso obbligo a sinistra	Fig. II 80/e art.122	$\phi = 60$ cm
5	n. 2 segnali complementari delineatore speciale di ostacolo	Classe I Fig. 472	L = 20 cm
6	n. 2 marker led fotovoltaici catarifrangenti		L = 10-12 cm
7	n. 1 segnale di pericolo	Fig. II 2 art. 85	L = 90 cm
8	n. 1 segnale integrativo	Rallentatore artificiale	L = 90 cm
9	n. 2 delineatore modulare	Freccia bianco-nera	Come i presenti
10	n. 2 attraversamento pedonale	Fig. II 303 art. 135	L = 60 cm
11	n. 2 segnali di divieto 30 Km/h	Fig. II 50 art 116	$\phi = 60$ cm
12	n. 1 segnale di divieto di fermata	Fig. II 75 art. 120	$\phi = 60$ cm
13	Pannelli integrativi per i divieti di transito	Eccetto Fig. II 141 art. 125	L = 60 cm
14	n. 8 Limite di velocità di 30 km/h Segnaletica orizzontale		$\phi = 60$ cm
15	n. 2 zebraure di preavviso ai cordoli		S = 2 mq
16	n. 2 linee continue cordoli e banchina	—————	L = 240 m
17	n. 1 linea discontinua	-----	L = 110 m
18	n. 2 frecce direzionali a sinistra	Fig. II 438/B art 147 per strade di tipo E ed F	S = 10 mq
19	n. 5 scritte gialle	BUS	160 x 162

SEGNALETICA DA ELIMINARE

n.	SEGNALETICA	Descrizione	Dimensioni e riferimenti
1	Cordolo giallo-nero		L = 9.50 m
2	Fittone metallico giallo-nero		H = 1.00 m
3	Linea continua (prima di Viale dei Gerani)		L = 9,70 m

SEGNALETICA DA SOSTITUIRE

n.	SEGNALETICA	Descrizione	Dimensioni e riferimenti
1	Limite di velocità 50	Limite velocità 30	In prossimità della barchetta



pulsano
città turistica

COMUNE DI PULSANO

(Provincia di Taranto)

Piano della Viabilità

per Marina di Pulsano

Gruppo interistituzionale

Sindaco: Avv. Pietro D'ALFONSO

Assessore ai lavori pubblici Avv. Piero Francesco LUONGO

Comandante della Polizia Locale: Dott. Luigi LORE'

Gruppo interdisciplinare

Prof.ssa Ing. Domenica COSTANTINO: Amministratore unico



aesei s.r.l.

*architectural & engineering survey of environment and infrastructures
spin-off del Politecnico di Bari*

Ing. Marcello CARRIERI

Ing. Giovanni CARRIERO

Maggio 2025

RELAZIONE TECNICA

La presente relazione si inquadra all'interno degli interventi di miglioramento delle condizioni di viabilità su Viale Micenei della Marina di Pulsano.

La possibilità di reintrodurre il senso unico su Viale Micenei nel periodo estivo dell'anno 2025, ed eventualmente di poterlo confermare in maniera definitiva, si è valutata all'interno del Piano di Viabilità che il Comune di Pulsano sta redigendo.

La valutazione tecnica è stata accompagnata da un processo di partecipazione pubblica avviato con l'amministrazione, i tecnici comunali e gli stakeholder locali protesa alla necessità di costruire una prospettiva partecipata di sviluppo della mobilità sostenibile del territorio ponendosi l'obiettivo di definire strategie che rispondano alla variegata domanda di mobilità dei cittadini e dei turisti, puntando al miglioramento della qualità della vita anche in termini sociali ed economici.

Tra gli svariati interventi che possono prevedersi per migliorare le condizioni di circolazione protesi alla moderazione del traffico urbano, vi sono le zone 30. Queste hanno la funzione di garantire maggiore sicurezza agli utenti deboli della strada, ridurre il numero di incidenti, diminuire l'inquinamento.

Notevole è la differenza tra il rumore generato da un veicolo a 50 km/h e quello generato da un veicolo che viaggia a 30 km/h per il contributo dovuto alle accelerazioni di rotolamento degli pneumatici. Esso è determinato dalle deformazioni che subiscono gli pneumatici nel rotolamento. È direttamente proporzionale alla velocità oltre che alla tessitura e alla porosità del manto stradale.

Esiste anche un rumore di tipo aerodinamico. Esso è determinato dallo spostamento dell'aria causato dal movimento del veicolo, ma che in ambito urbano è trascurabile (è rilevante solo per velocità superiori a 130 km/h).

Diminuire i livelli di rumore di 3 dB corrisponde a un dimezzamento del disturbo, come se il numero dei veicoli fosse la metà.

Limitando la velocità dei veicoli a 30 km/h si riduce anche il rumore del traffico del 40%, una differenza importante, specie in contesti come Marina di Pulsano.

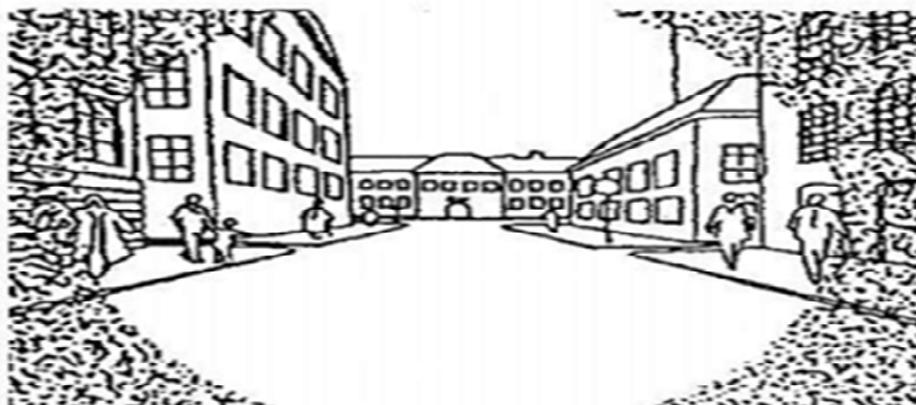
E' necessario sfatare una errata convinzione e cioè che: "diminuendo la velocità, i tempi di percorrenza aumentano molto". Questo non è vero, specie in ambito urbano.

Di contro, aumentando la velocità aumenta anche la distanza tra i veicoli (ingombro cinetico dello spazio). In una strada cittadina, con incroci, posteggi, passaggi pedonali, veicoli lenti e veloci, elevata presenza di attività ricettive, il flusso veicolare diventa sempre più irregolare con l'aumento della velocità. Questo accade anche per la litoranea ionica ed in particolare su Viale Micenei.

La velocità ottimale sulla maggior parte delle strade urbane è tra i 20 e i 40 km/h. Significativa è la percezione del campo visivo al variare della velocità.



campo visivo del pedone



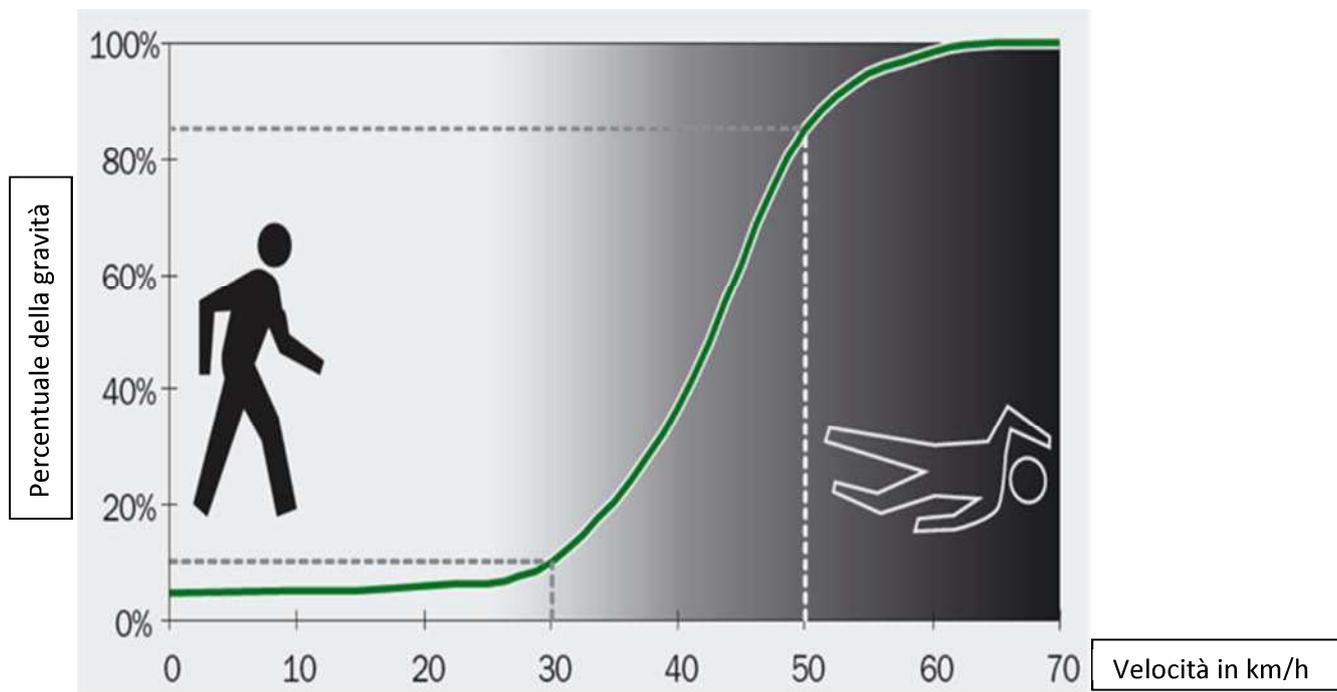
*campo visivo dell'automobilista
a 30 Km/h*



*campo visivo dell'automobilista
a 50 Km/h*

Queste considerazioni si riflettono direttamente sulla determinazione della "distanza di arresto". Uno dei fattori rilevanti nell'adozione delle zone 30 è la distanza di arresto. A 30 km/h lo spazio di arresto è mediamente (con coefficiente di attrito di 0,4) di 8,84 m, a 50 km/h è di 24,58 m, mentre a 80 km/h è di 62,92 m. Un impatto tra auto e pedone a 50 km/h, come cadere dal 3° piano, ha la probabilità dell' 80% di essere fatale.

Il grafico seguente rappresenta l'andamento della gravità delle lesioni al variare della velocità. Notare come non esistano evidenti variazioni sino a 30km/h (circa il 10%), la curva poi si impenna drasticamente fino ad avere, a 40km/h, anche il quadruplo della lesività e a 50 km/h, circa l'85%.



Complessivamente, si coglie il vantaggio di avere più Zone 30 di piccole dimensioni piuttosto che poche zone 30 di grandi dimensioni. L'effetto riguarda i costi (minore segnaletica e minori interventi puntuali), il vantaggio di una facilità di riconoscimento e, da ultimo, la disincentivazione ad accelerare quando si esce dalla zona. Pertanto:



Per la molteplicità delle considerazioni espresse, nonché per la necessità di perseguire obiettivi riguardanti una transizione ecologica più equilibrata e giusta (vedi dichiarazione di Stoccolma del 2030), si ritiene doveroso istituire anche per diverse strade interne di Marina di Pulsano e per Viale Micenei tra via del Mare e viale del Serrone, una **ZONA 30**.

L'intervento di riqualificazione viaria, oltre ad essere proteso al miglioramento delle condizioni di sicurezza, che possono conseguirsi attraverso un rigoroso rispetto di quanto previsto dal nuovo sistema, abbatterebbero anche i costi riguardanti le modifiche periodiche alla segnaletica consentendo di renderle definitive.

Le caratteristiche dell'intervento, riportate anche negli allegati, prevedono tra l'altro, l'istituzione di un senso unico con la possibilità di destinare ai mezzi pubblici una "corsia riservata" (per ambito urbano) nel senso di marcia in direzione est-ovest.

Nel tratto compreso tra viale dei Gerani e via Monteparasco si prevede l'inserimento di un doppio cordolo di separazione delle corsie ($L_{min} = 40 \text{ cm}$), opportunamente segnalato ed avente la finalità di garantire maggiori condizioni di sicurezza attesa la precarietà delle visuali libere nel tratto curvilineo di Viale Micenei.

Tale possibilità può realizzarsi recuperando una adeguata dimensione (almeno 2,75m) di corsia per senso di marcia, riducendo l'entità della banchina laterale ad 1,00 m.

Una ulteriore sistema di moderazione del traffico è costituito dalla presenza di due "cuscini berlinesi", da disporre nella corsia destinata al senso unico di tutti i veicoli.



L'esigenza di installazione dei cuscini berlinesi discende dalla necessità di rallentamento della velocità delle automobili senza paralizzare la circolazione dei veicoli pesanti ed in particolare quelli adibiti al trasporto pubblico locale, dei mezzi di soccorso e delle biciclette. Non interessando l'intera larghezza della corsia assolvono egregiamente una funzione selettiva di rallentamento.

Da un punto di vista normativo i "cuscini berlinesi" non sono espressamente previsti nel Regolamento di esecuzione e di Attuazione del Codice della Strada (D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495), ma è possibile un loro impiego in via sperimentale a seguito di rilascio della relativa autorizzazione all'installazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Essi si inquadrano pertanto come rallentatori di velocità venendo ricompresi tra la segnaletica complementare di cui all'art. 42 "Segnali complementari" e del Codice della Strada.

Per le molteplici manovre delle traiettorie dei veicoli nelle diverse componenti di traffico è

necessario che i cuscini berlinesi vengano segnalati con segnale di Fig. II 2 "Dosso"  e con

medesimo sostegno, con il segnale di limite di velocità di 30 km/h di cui alla Fig. II 50 .

In generale si prescrive l'utilizzo di "cuscini berlinesi" prefabbricati, in gomma UV resistente, di colorazione nero-giallo, in analogia con quanto previsto per i rallentatori di velocità all'art.179, c 4 del Regolamento.

L'autorizzazione, in via sperimentale, ai dispositivi di moderazione della velocità, denominati "cuscini berlinesi", sono ricompresi tra la segnaletica complementare di cui all'art. 42 "Segnali complementari", c 2 del Codice della Strada (D.Lgs. 30 Aprile 1992 n 285); forma, dimensioni,

colori, simboli, caratteristiche costruttive e modalità di impiego e di apposizione sono stabilite dal connesso art. 179 "Rallentatori di velocità " del Regolamento.

In particolare, i commi dal 4 a 9 del medesimo art. 179, disciplinano i dossi artificiali che, anche se non esplicitamente stabilito, di norma interessano l'intera larghezza della corsia o della carreggiata. I cuscini berlinesi, che sono stati concepiti come elementi in rilievo rispetto al piano stradale con funzione di rallentamento della velocità dei veicoli, sebbene non espressamente previsti nel Regolamento, ai fini di un loro impiego in via sperimentale, possono essere assimilati ai dossi artificiali. Tuttavia, i "cuscini berlinesi", non interessando l'intera larghezza della corsia o della carreggiata, assolvono la funzione selettiva di rallentamento, ovvero solo di alcune categorie di veicoli, non risultando di conseguenza rispondenti, per le rimanenti categorie, alle stesse finalità dell'impiego. Inoltre, le dimensioni dei cuscini, ed in particolare la loro larghezza, risultano determinanti per la loro efficacia, in funzione della tipologia e delle caratteristiche geometriche della strada in cui è prevista l'eventuale installazione.

Si evidenzia inoltre la criticità legata alla variazione delle traiettorie delle diverse componenti di traffico a seguito dell'inserimento dei cuscini berlinesi che richiede una attenta valutazione della loro collocazione in funzione dell'organizzazione della piattaforma stradale, dell'eventuale presenza della sosta laterale, nonché, in senso longitudinale, della prossimità degli eventuali cuscini ad intersezioni o attraversamenti pedonali.

Per tali motivi si ritiene che l'installazione dei cuscini berlinesi possa giustificarsi solamente in strade con limite di velocità di 30 km/h, privilegiando strade monodirezionali e prevedendo un'adeguata analisi anche delle criticità derivanti dalla presenza della sosta.

Attualmente nessun dispositivo di tipo prefabbricato è stato approvato ai sensi dell'art. 179, c. 9 del Regolamento e pertanto la verifica della rispondenza delle caratteristiche costruttive di tali dispositivi, nonché la loro effettiva capacità di sopportare in modo adeguato e durevole i carichi di esercizio, è da attribuirsi alla piena responsabilità del progettista e dell'ente proprietario e/o gestore della strada.

In particolare si forniscono alcune indicazioni di carattere generale sul dimensionamento consigliato dei cuscini berlinesi:

- Larghezza: 170 cm;
- Lunghezza : 170-250 cm;
- Altezza: 75 mm;
- Pendenza frontale: 15%;
- Pendenza laterale: 25%.
-

Si allegano:

1. una planimetria dello stato di progetto dei luoghi;
2. la segnaletica verticale ed orizzontale degli interventi da realizzare ad integrazione di quella già utilizzata nell'anno 2024, che si conferma.



pulsano
città turistica

COMUNE DI PULSANO

(Provincia di Taranto)

Piano della Viabilità

per Marina di Pulsano

Gruppo interistituzionale

Sindaco: Avv. Pietro D'ALFONSO

Assessore ai lavori pubblici Avv. Piero Francesco LUONGO

Comandante della Polizia Locale: Dott. Luigi LORE'

Gruppo interdisciplinare

Prof.ssa Ing. Domenica COSTANTINO: Amministratore unico



aesei s.r.l.

*architectural & engineering survey of environment and infrastructures
spin-off del Politecnico di Bari*

Ing. Marcello CARRIERI

Ing. Giovanni CARRIERO

Maggio 2025

RELAZIONE TECNICA

Con determina dirigenziale n. 46 del 04/04/2025 il Comune di Pulsano, III settore: Polizia Locale, Viabilità e Randagismo, incaricava la ditta AESEI S.r.l. con sede legale in Martina Franca (TA), di redigere uno studio riguardante la pianificazione del traffico per la zona di Marina di Pulsano.

Lo strumento di pianificazione, consiste in una verifica degli schemi di circolazione e delle consequenziali condizioni attuali e future di segnalamento che si renderà necessario adottare. Lo studio dello stato dei luoghi e dell'impatto che la mobilità turistica genera, si sta avvalendo, oltre che del rilievo diretto delle condizioni in situ, anche del supporto e delle analisi dei volumi di traffico condotte attraverso l'acquisizione dei dati storici nelle diverse configurazioni.

Con determina dirigenziale n. 50 del 11/04/2025 il Comune di Pulsano, III Settore Polizia Locale, Viabilità e Randagismo, procedeva alla fornitura per la licenza annuale al portale TomTom con pacchetto da 500 km da utilizzare per l'estrazione di dati storici e di quelli che si genereranno nell'estate 2025.

Le informazioni relative alla mobilità di Marina di Pulsano, vengono acquisite attraverso il Portale MOVE3 di TomTom® utilizzando i seguenti moduli:

1. **Traffic Stats** che fornisce un'analisi dei dati storici del traffico (velocità, tempi di viaggio, ritardi) di una rete o di un percorso, per un periodo temporale personalizzato;
2. **O/D Analysis** che fornisce analisi di matrici Origine/Destinazione basati sui dati storici di traffico e analisi di percorso "Select Link".

Il modulo Traffic Stats è una soluzione cloud-based disponibile attraverso il portale web self-service (TomTom Move). Da questo strumento è possibile specificare una query personalizzata per la rete stradale, utilizzando una semplice serie di parametri di input:

- La rete o il percorso da analizzare;
- La disaggregazione del dato (intervallo orario o 15 min,...);

All'interno del prodotto Traffic Stats sono disponibili tre tipi di analisi:

Area Analysis: ottiene velocità medie, tempi di viaggio medi e dimensioni del campione (numero di veicoli che hanno attraversato un segmento) per ogni segmento;

Densità del traffico: analisi focalizzata solo sulla dimensione del campione, escludendo tutti i parametri di velocità e tempo di viaggio;

Route Analysis: permette agli utenti di definire un percorso specifico e genera la velocità media, i tempi di viaggio medi e la dimensione del campione.

Gli output generati da ogni analisi sono numerosi, alcuni dei quali si intende utilizzarli da subito:

- Lunghezza di ogni segmento;
- Classe funzionale di ogni segmento;
- Tempo di viaggio medio;
- Velocità media (aritmetica);
- Dimensione del campione (hits);
- Nome della strada;

- Limite di velocità.

TomTom O/D Analysis fornisce indagini sui viaggi basati sulla raccolta in tempo reale dei Floating Car Data (FCD) e combinando le misurazioni delle infrastrutture esistenti con i segnali provenienti da dispositivi GPS TomTom (connessi) anonimi, auto connesse e telefoni cellulari anonimi dotati di GPS.

Oltre alla creazione di Matrici OD tradizionali, questo modulo può creare delle analisi di percorso tramite lo strumento Select Link Analysis. Questo tipo di analisi è in grado di calcolare la distribuzione degli spostamenti (sia in entrata che in uscita) sui segmenti stradali consecutivi.

I dati osservati sono stati associati ad una serie di consultazioni riguardanti 500 km di strade, opportunamente selezionate e significative per la comprensione della entità, della natura e della geografia degli spostamenti.

Di questo modello, il cui campione sarà monitorato anche durante l'estate 2025, si potranno confrontare le condizioni di funzionamento, rilevandone: criticità, automatismi e potenziali benefici indotti dagli interventi che via via saranno predisposti.

Attesa la notevole mole di dati che ci si riserva di verificare sul campo con quelli rilevabili dai sistemi (FCD), si evidenzia la necessità di completamento del piano entro il 31 agosto 2025 al fine di ottenere uno strumento completo per tutte le implicazioni che comporterà.

Per ciò che concerne l'intervento da prevedere su Viale dei Micenei nel tratto compreso tra Viale dei Gerani e Viale Monteparasco, volendo da subito perseguire la finalità di garantire maggiori condizioni di sicurezza attese la precarietà delle visuali libere nel tratto curvilineo di Viale Micenei, ci si riserva a breve di fornire tutti i dettagli progettuali necessari per la sua realizzazione.

Questo approccio scientifico di valutazione delle condizioni di regolazione del "sistema mobilità", consentirà, attraverso software specifici quali: ArchGis, QuantumGis, ecc... e SIT, di predisporre dei database in grado di gestire l'intero universo di informazioni (anche cartografiche) collezionandole in termini quali-quantitativi.

L'esigenza di affrontare le problematiche riguardanti la mobilità, in una ottica di "processo dinamico" del sistema delle conoscenze, impone un monitoraggio continuo delle trasformazioni che il territorio genera e, pertanto, si pone come strumento di effettiva riqualificazione ambientale.

Pulsano, 10.06.2025

Prof. Ing. Domenica COSTANTINO

