



Comune di  
RUVO DI PUGLIA  
Città Metropolitana di Bari



# 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 Ruvo di Puglia (BA)  
Prof. Avv. Pasquale Roberto Chieco  
Ing. Gildo Rocco Gramegna

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. Tommaso Passaro - Ing. Roberta Gentile

Timbri ed Approvazioni



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

**ELAB.**  
**RPA**

# RAPPORTO PRELIMINARE AMBIENTALE

**REDAZIONE**

Luglio 2021 / REV 01 – Ottobre 2024

**ADOZIONE**

**APPROVAZIONE**



**Redazione PUMS a cura di:**

**Elaborazioni.org Srl**

Coordinamento ing. Maurizio Difronzo (Direttore Tecnico Elaborazioni.org Srl)



ing. Maurizio Difronzo  
ing. Alessandra Aquilino  
ing. Germana Pignatelli  
ing. Vito Porrelli  
arch. Giorgia Floro  
arch. Ivan Iosca  
ing. Tommaso Passaro  
ing. Roberta Gentile

**Comunicazione a cura di Elaborazioni.org Srl**

Ideazione grafica arch. Ivan Iosca

Promosso da:

Redazione a cura di:





<b>1. PREMESSA .....</b>	<b>3</b>
<b>2. LA VALUTAZIONE AMBIENTALE .....</b>	<b>3</b>
2.1. RIFERIMENTI NORMATIVI .....	4
<b>3. LE LINEE GUIDA REGIONALI PER LA REDAZIONE DEL PUMS .....</b>	<b>5</b>
3.1. ITER PROCEDURALE .....	6
<b>4. LA PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A V.A.S (ART. 8 DELLA L.R. 44/2012) ....</b>	<b>8</b>
4.1. AUTORITÀ COMPETENTE E AUTORITÀ PROCEDENTE .....	8
<b>5. LE CONSULTAZIONI E LA PARTECIPAZIONE .....</b>	<b>10</b>
<b>6. DESCRIZIONE DEI CONTENUTI DEL PIANO ED ASPETTI PROGRAMMATICI .....</b>	<b>16</b>
6.1. IL PUMS .....	16
6.2. SCHEMA DEGLI ELABORATI DI PIANO .....	17
6.3. DESCRIZIONE DEI CONTENUTI DEL PIANO .....	18
<b>7. RISORSE AMBIENTALI .....</b>	<b>22</b>
<b>8. ANALISI DI COERENZA .....</b>	<b>23</b>
8.1. COERENZA ESTERNA .....	23
8.1.1. <i>Piano Regionale dei Trasporti (PRT)</i> .....	24
8.1.2. <i>Piano Regionale della Qualità dell'Aria (PRQA)</i> .....	25
8.1.3. <i>Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR)</i> .....	28
8.1.4. <i>Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)</i> .....	30
8.1.5. <i>Piano Regionale della Mobilità Ciclistica</i> .....	31
8.1.6. <i>Il Piano d'Ambito dell'Autorità Idrica Pugliese</i> .....	31
8.1.7. <i>Il PUMS di Città Metropolitana di Bari</i> .....	32
8.1.8. <i>Il Piano Regolatore Generale ed il Piano Urbanistico Generale</i> .....	33
8.1.9. <i>Il DPRU</i> .....	34
8.1.10. <i>Piano Comunale dei Tratturi</i> .....	34
8.1.11. <i>Piano Comunale della Sosta</i> .....	34
8.1.12. <i>Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale (PMCC)</i> .....	34
8.2. COERENZA INTERNA .....	37

<b>9. ANALISI DEI VINCOLI .....</b>	<b>38</b>
9.1. I VINCOLI DEL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (PPTR) .....	38
9.2. I VINCOLI DEL PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI).....	43
9.3. I VINCOLI DEL PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE (PTA) .....	45
9.1. PIANO DEL PARCO NAZIONALE ALTA MURGIA.....	46
<b>10. INDIVIDUAZIONE PRELIMINARE DEI POSSIBILI IMPATTI SIGNIFICATIVI DERIVANTI DALL'ATTUAZIONE DEL PIANO .....</b>	<b>47</b>
<b>11. I POSSIBILI IMPATTI SUL TERRITORIO.....</b>	<b>48</b>
<b>12. MONITORAGGIO DEL PIANO .....</b>	<b>50</b>
<b>13. PROPOSTA DI ELENCO DEI SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE E DEGLI ENTI TERRITORIALI INTERESSATI DA CONSULTARE.....</b>	<b>52</b>
<b>14. VALUTAZIONI CONCLUSIVE.....</b>	<b>53</b>

## 1. PREMESSA

Il **Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile** è un **piano strategico** con un orizzonte temporale di 10 anni che riguarda il tema della mobilità nell'ottica del raggiungimento di obiettivi in materia di tutela ambientale, contenimento di emissioni inquinanti, si propone di ridurre la congestione stradale e il carico di traffico veicolare favorendo altre forme di mobilità diverse dal trasporto individuale motorizzato.

La stessa Regione Puglia, attraverso le Linee Guida regionali per la redazione dei PUMS scrive:

“è auspicabile che gli enti locali redigano i propri **PUMS** adottando l'approccio integrato per una mobilità intelligente, sostenibile e inclusiva”<sup>1</sup>

e prosegue:

La Regione Puglia intende quindi dare continuità alle politiche di mobilità sostenibile intraprese per perseguire l'obiettivo primario di **miglioramento della qualità della vita** nelle aree urbane e metropolitane, avviano una concreta attività di collaborazione con gli Enti Locali anche attraverso la promozione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile che si propongono “*di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nelle città. Il PUMS integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione*”<sup>2</sup>.

Il Comune di Ruvo di Puglia ha deciso di dotarsi di un PUMS, nonostante non rientri tra i comuni che hanno l'obbligo di redigere il Piano, (ovvero quelli con popolazione superiore a 100.000 abitanti come stabilito dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti del 4 agosto 2017 di approvazione delle Linee Guida Nazionali per la redazione dei PUMS).

Il presente documento rappresenta il Rapporto Preliminare per la Verifica di Assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (**art.8 L.R. 44/2012 ss.mm.ii.**) del PUMS di Ruvo di Puglia.

## 2. LA VALUTAZIONE AMBIENTALE

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è un processo finalizzato a integrare considerazioni di natura ambientale nei piani e nei programmi. Essa viene generalmente definita come: “il **processo** sistematico inteso a **valutare** le conseguenze sul piano ambientale delle azioni proposte, politiche, piani o iniziative nell'ambito di programma ai fini di garantire che tali conseguenze siano incluse a tutti gli effetti e affrontate in modo adeguato fin dalle prime fasi del processo decisionale, sullo stesso piano delle considerazioni di ordine economico e sociale”.

Il processo di valutazione risponde alle indicazioni della Convenzione Internazionale firmata ad Aarhus in Danimarca nel 1998 e fondata su tre pilastri:

- Diritto alla informazione;
- Diritto alla partecipazione alle decisioni;

<sup>1</sup> Linee Guida Regionali per la redazione dei PUMS

<sup>2</sup> LG regionali per la redazione dei PUMS, a sua volta riprese dalla definizione delle Linee Guida ELTIS (“Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan” approvate nel 2014 dalla Direzione generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea).

- Accesso alla giustizia.

La finalità della valutazione è la verifica della rispondenza dei Piani di Sviluppo e dei Programmi Operativi con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile tenendo conto degli effettivi vincoli ambientali e della diretta incidenza dei piani sulla qualità dell'ambiente.

## 2.1. Riferimenti normativi

La **Direttiva 2001/42/CE** del Parlamento Europeo e Del Consiglio concernente la Valutazione degli Effetti di determinati Piani e Programmi sull'Ambiente “ha l'obiettivo **di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente** e di contribuire **all'integrazione di considerazioni ambientali** all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile”<sup>3</sup>

A livello nazionale, la Direttiva Europea è stata recepita formalmente il 1° agosto 2007, con l'entrata in vigore della parte **II del D. Lgs 152/2006** (Testo Unico Ambientale) e successivamente con il più dettagliato **Decreto Legislativo n°4 del 16/1/2008** (Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152, recante norme in materia ambientale).

All'Art.4 co.3 del DL 4/2008 si riporta: “la valutazione ambientale di piani, programmi e progetti ha la finalità di **assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile**, e quindi nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e di un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica. Per mezzo della stessa si affronta la determinazione della valutazione preventiva integrata degli impatti ambientali nello svolgimento delle attività normative e amministrative, di informazione ambientale, di pianificazione e programmazione.”<sup>4</sup>

A livello regionale, la valutazione ambientale strategica è disciplinata dalla **L.R. 14 dicembre 2012, n.44**, in attuazione della direttiva 2001/42/Ce del Parlamento europeo e in coerenza con le disposizioni del D. Lgs 152/06 (Norme in materia ambientale) con specifico riferimento alle procedure di Valutazione Ambientale Strategica (VAS). La valutazione ambientale di piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente, contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di detti piani e programmi; favorire le condizioni per uno sviluppo sostenibile e assicurare che il soddisfacimento dei bisogni delle generazioni attuali non comprometta la qualità della vita e le opportunità delle generazioni future.

<sup>3</sup> Direttiva 2001/42/CE Art.1

<sup>4</sup> Art.4 co 3 D.L. 4/2008

### 3. Le Linee Guida Regionali per la redazione del PUMS

In ausilio a coloro che sono impegnati nello sviluppo e nell’implementazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, la Regione Puglia ha redatto le **Linee Guida Regionali** sulla base ed in continuità delle Linee Guida ELTIS, approvate nel 2014 e dalle Linee Guida Nazionali, introducendo approfondimenti e valutazioni afferenti alla specificità del contesto regionale.

Al punto 4.4. delle Linee Guida Regionali per la redazione dei PUMS (Integrazione della Valutazione Ambientale Strategica nel processo di Pianificazione dei PUMS) si esplicita che “Il PUMS, sulla base dell’analisi delle criticità e del processo partecipativo avviato, individua e definisce la strategia, gli obiettivi da perseguire e le azioni da mettere in campo per il loro raggiungimento. In considerazione delle ricadute di una efficace pianificazione della mobilità su numerosi aspetti/componenti ambientali è necessario che gli **obiettivi posti dal PUMS** riguardino non solo gli aspetti della mobilità ma anche **quegli trasversali** relativi all’ambiente ed al territorio.<sup>5</sup>

A tal riguardo la VAS costituisce un importante strumento di accompagnamento e di indirizzo della pianificazione verso una **maggiore qualità del PUMS** stesso.

Con riferimento all’ambito di applicazione della disciplina VAS nazionale e regionale, in relazione alle caratteristiche ed ai contenuti del Piano, le Linee Guida Regionali identificano:

- I PUMS da sottoporre a Valutazione Ambientale Strategica;
- I PUMS da sottoporre a Verifica di Assoggettabilità a VAS.

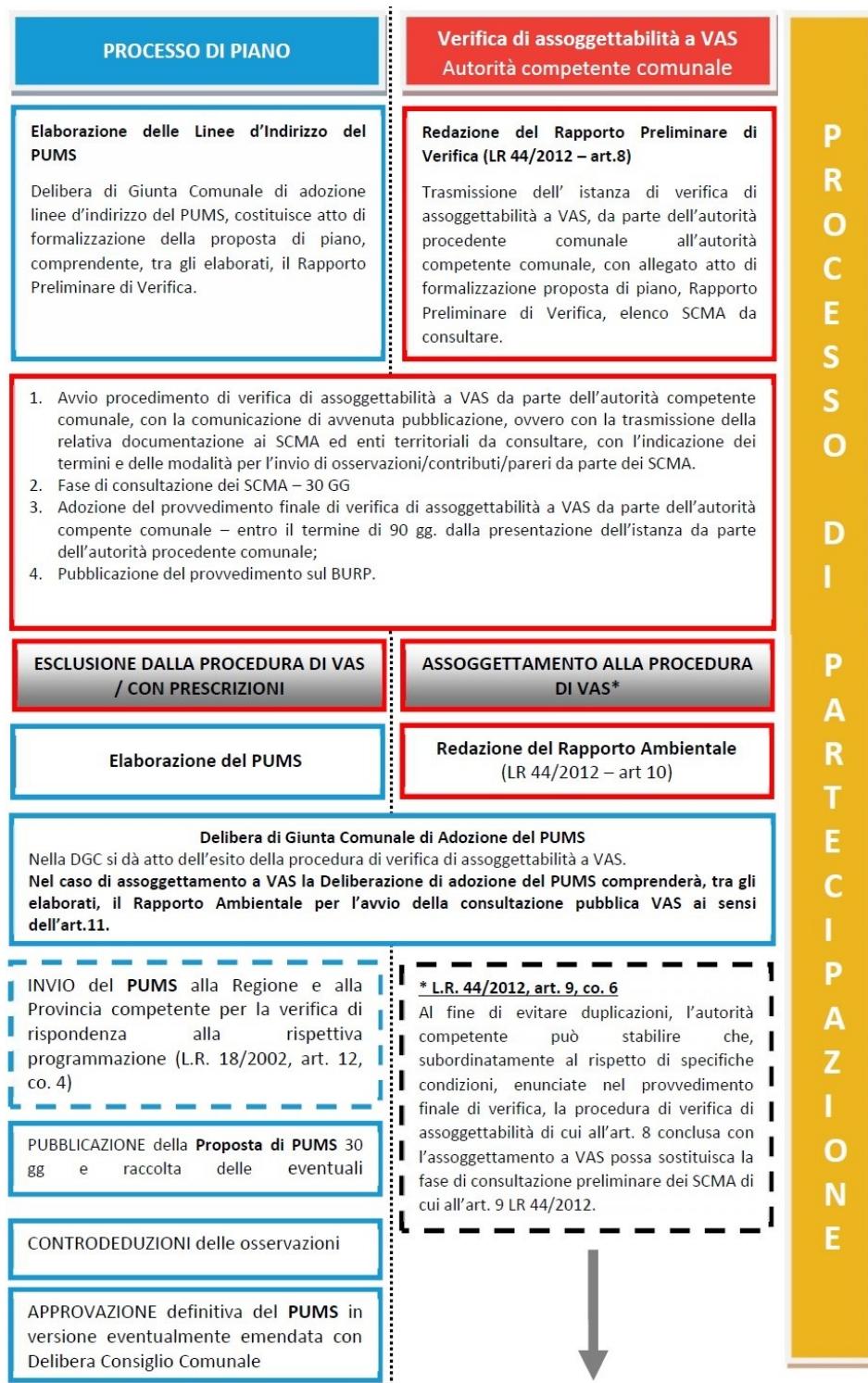
I PUMS da sottoporre direttamente a VAS sono quelli da sottoporre a Valutazione d’Incidenza appropriata ai sensi dell’art.5. D.P.R. 357/1997 ss.mm.ii, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come Zone di Protezione Speciale (ZPS) per la conservazione degli uccelli selvatici e di quelli classificati come Siti di Importanza Comunitaria (SIC) per la protezione degli habitat naturali e della flora e fauna selvatica; ovvero nel caso in cui il PUMS costituisce il quadro di riferimento per l’approvazione, autorizzazione, l’area di localizzazione o la realizzazione di interventi sottoposti dalla vigente normativa statale e regionale alla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

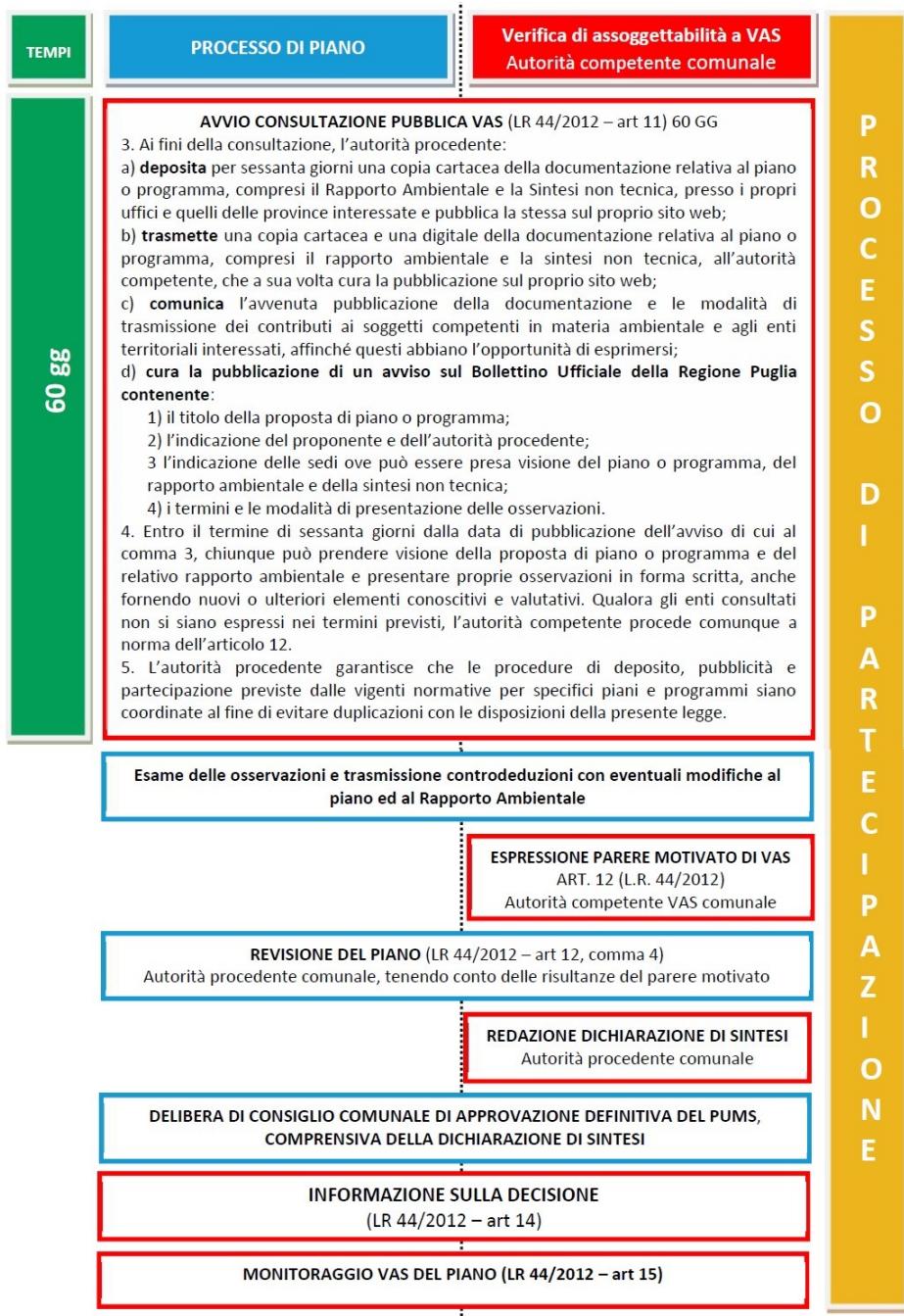
I PUMS sono da sottoporre a Verifica di Assoggettabilità a VAS nel caso in cui il PUMS determina l’uso di piccole aree a livello locale la cui definizione è stata chiarita dalla Corte di Giustizia EU con sentenza 21 dicembre 2016 C.444.15: in particolare **il PUMS di Ruvo di Puglia rientra nei casi di piano adottato da un’autorità locale**.

<sup>5</sup>4.4. L.G. Regionali per la redazione del PUMS.

### 3.1. Iter procedurale

Si riporta la schematizzazione dell'iter procedurale proposta dalle Linee Guida Regionali nel caso di PUMS con autorità competente comunale.





## 4. La Procedura di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S (Art. 8 della L.R. 44/2012)

La verifica di assoggettabilità viene definita come la verifica attivata allo **scopo di valutare**, ove previsto, se **piani, programmi ovvero le loro modifiche, possano avere effetti significativi sull'ambiente** e debbano essere sottoposti alla fase di valutazione secondo le disposizioni della legge regionale, considerato il diverso livello di sensibilità ambientale delle aree interessate.<sup>6</sup>

Il Rapporto, facendo riferimento ai criteri dell'Allegato I alla parte II del Decreto legislativo 152/06, comprende una **descrizione del Piano** con le informazioni e i **dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente**.

Sulla base del rapporto preliminare sui possibili impatti ambientali significativi dell'attuazione del piano, il proponente e/o l'autorità procedente entrano in consultazione con l'autorità competente e con gli altri soggetti competenti in materia ambientale. Il rapporto preliminare risulta quindi essere uno strumento di supporto per lo svolgimento delle consultazioni dei soggetti con competenze ambientali in riferimento alla stesura del Rapporto Ambientale, in caso di assoggettabilità a VAS.

Il rapporto preliminare di verifica costituisce dunque parte integrante del piano e i relativi provvedimenti di adozione e approvazione daranno evidenza dell'iter procedurale e del risultato della verifica, comprese le motivazioni in caso di esclusione della VAS e le modalità di ottemperanza da parte dell'autorità procedente alle prescrizioni impartite dall'autorità competente con il provvedimento di verifica.

### 4.1. Autorità competente e autorità procedente

Ai sensi dell'art.4.3. della L.R. 44/2012 ss.mm.ii. ai Comuni è delegato l'esercizio delle competenze per l'espletamento dei procedimenti di verifica di assoggettabilità a VAS per i piani/programmi da approvarsi in via definitiva dai Comuni, nonché per l'espletamento dei procedimenti di VAS rinvenienti da provvedimenti di assoggettamento a VAS dei suddetti piani/programmi.<sup>7</sup>

Pertanto, trattandosi di un piano da approvarsi in via definitiva da parte del Comune, l'autorità competente all'espletamento della procedura di verifica di assoggettabilità a VAS del PUMS di cui all'art.8 della L.R. 44/2012 è individuata in sede comunale.

L'art. 2 della L.R. 44/2012 definisce:

- **autorità competente**<sup>8</sup>: la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità e l'elaborazione del parere motivato;
- **autorità procedente**<sup>9</sup>: la pubblica amministrazione che elabora il piano o programma soggetto alle disposizioni della presente legge, ovvero, nel caso in cui il soggetto che predispone il piano o programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano o programma.

<sup>6</sup> Art 2 c h) LR 44/2012

<sup>7</sup> Punto 4.4.3. Linee Guida Regionali per la redazione del PUMS

<sup>8</sup> Art.2 c.e) LR 44/2012

<sup>9</sup> Art.2 c.f) LR44/2012

L'art. 10 della L.R. 4/2014 modifica ed integra l'articolo 4 della LR 44/2012, in particolare viene specificato che: "Ai comuni è delegato l'esercizio, anche nelle forme associative disciplinate dal testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, (...), delle competenze per l'espletamento dei procedimenti di verifica di assoggettabilità a VAS di cui all'articolo 8 per i piani o programmi approvati in via definitiva dai comuni, nonché per l'espletamento dei procedimenti di VAS di cui agli articoli 0 e seguenti riferimenti da provvedimenti di assoggettamento di piani e programmi di cui sopra."<sup>10</sup>

Al comma 1 dell'art.4 della L.R. 44/2012 viene specificato che: l'autorità competente per la VAS è individuata nel rispetto dei principi generali stabiliti dalla normativa statale. Essa deve possedere i seguenti requisiti:

- a) separazione dall'autorità precedente, condizione che si intende soddisfatta anche se l'autorità precedente e quella competente sono diversi organi o articolazioni della stessa amministrazione;
- b) adeguato grado di autonomia amministrativa;
- c) opportuna competenza tecnica e amministrativa in materia di tutela, protezione e valorizzazione ambientale.

L'autorità precedente e competente per il **PUMS di Ruvo di Puglia** si individuano in:

1. **Autorità Competente:** Direttore Area 9 – Sviluppo Sostenibile e Governo del Territorio – Ing. Vincenzo D'Ingeo
2. **Autorità Precedente:** Direttore Area 8 – Qualità Urbana e Beni Comuni – Ing. Gildo Rocco Gramegna

<sup>10</sup> Art.10 LR 4/2014

## 5. LE CONSULTAZIONI E LA PARTECIPAZIONE

La **partecipazione** si configura come la chiave fondamentale della strategia amministrativa dell’Ente locale, deve essere considerata come l’elemento fondante, non trasversale dell’iter procedurale di formazione del PUMS che inverte i paradigmi del processo pianificatorio tradizionale. Deve essere, pertanto, intesa come uno **strumento di coinvolgimento** di cittadini e stakeholder da un lato e dall’altro di **comprendere**, per le Amministrazioni Pubbliche, delle esigenze territoriali, alle diverse scale, nonché dell’elaborazione di politiche coerenti e adeguate alle vocazioni e criticità locali. In altri termini, la prospettiva condivisa è orientata a soddisfare la domanda di mobilità di persone e merci in ambito urbano/periurbano e, contestualmente, a intraprendere soluzioni e scelte amministrative strettamente correlate ai concreti bisogni della collettività.<sup>11</sup>

Il percorso di partecipazione, nell’ambito dell’elaborazione di un PUMS, è, quindi, emblematizzato da momenti di **confronto e approfondimento con la cittadinanza**. Partendo quindi, dall’acquisizione di importanti informazioni sulla propensione dei cittadini, mediante apposite indagini, si riesce a stabilire il grado di interesse e l’effettiva disponibilità a contribuire alla sua stesura.

Il ruolo partecipativo degli stakeholder deve, inoltre, acquisire valore e significato anche nella fase successiva all’attuazione delle misure di Piano, in modo da **contribuire alla valutazione degli effetti**, eventualmente prodotti dalle diverse tipologie di intervento in esso previste. Anche in questa fase (monitoraggio) deve dunque innescarsi un percorso di ascolto e partecipazione, per verificare l’effettiva concretezza delle previsioni del Piano.

La natura processuale del PUMS deve, infatti, essere accompagnata, dalla fase di formazione a quella di realizzazione, dell’attività partecipativa dei cittadini per consentire, tra l’altro, la **comprendere in itinere dell’effettiva percezione delle azioni poste in essere** e poter **apportare**, al contempo, in relazione a queste ultime, **eventuali correttivi alle politiche avviate**.<sup>12</sup>

Il processo partecipativo del processo di redazione del PUMS di Ruvo di Puglia include da un lato l’interlocuzione con **l’Amministrazione, assessori e consiglieri** oltre alla **parte tecnica** costituita dagli **uffici competenti** su diversi aspetti della mobilità a livello comunale e della pianificazione e dall’altra il **confronto con i cittadini e i principali stakeholders** attraverso un incontro pubblico con l’utilizzo di strumenti di facilitazione e supporti quali **mappe e bacheca**, unitamente all’intervento di tecnici esperti in processi partecipativi e attraverso strumenti quali i **questionari online**.

Il percorso partecipativo ha coinvolto in maniera diretta:

- L’amministrazione comunale e gli uffici (01/2018; 11/12/2020; 17/12/2020; 02/02/2021; 02/03/2021);
- Rappresentanti degli istituti scolastici (21/09/2018; 24/02/2021, Questionari con scadenza 26 aprile 2021);
- I cittadini (04/07/2018; Questionario con scadenza al 15 febbraio 2021 prorogata al 21 febbraio 2021).

Il processo partecipativo è partito con una prima fase aperta ai cittadini e poco strutturata, nella quale i partecipanti sono stati chiamati a far emergere le proprie istanze in termini di mobilità sostenibile attraverso un lavoro facilitato su mappa. L’obiettivo di questa fase di lavoro è duplice.

<sup>11</sup> 4.3 Linee Guida Regionali per la redazione dei PUMS

<sup>12</sup> Ibidem.

Da una parte, l'analisi partecipativa permette di completare il quadro delle analisi di partenza con istanze di carattere più sociale e qualitativo, utili a fornire un'indicazione relativa anche al contesto sociale nel quale le politiche del PUMS saranno introdotte. D'altra parte, il confronto partecipativo costruirà una visione comune dello sviluppo della mobilità sostenibile nel proprio ambito territoriale, aumentando così la possibilità di efficacia del piano stesso.

I risultati dell'interlocuzione con i partecipanti sono stati annotati direttamente sulle mappe per tutti quegli elementi la cui identificazione territoriale è univoca, oltre che su di una bacheca secondo la clusterizzazione Punti di forza / Punti di debolezza.



Si riportano di seguito alcune considerazioni emerse dal processo partecipativo, suddivise per ambito.

Dato l'elevato numero di piazze e ville presenti a Ruvo di Puglia, i cittadini chiedono più connessioni a piedi e chiusure al traffico veicolare nelle zone adiacenti al centro storico, creando continuità tra la Cattedrale, le Piazze ed i Parchi comunali. Emerge l'esigenza di migliorare lo stato dei marciapiedi ed eliminare le barriere architettoniche, per garantire migliori condizioni di sicurezza per i pedoni.



### Criticità

- VIA ADJACENTE A PIAZZA CAVALLOTTI: PROGETTATA PER ESSERE CHIUSA AL TRAFFICO VEICOLARE MA ATTUALMENTE È CARRABILE
- AREE INTORNO AL RING DEL CENTRO STORICO: PROBLEMA DEI MARCIAPIEDI STRETTI
- ESISTENZA DI UN VECCHIO PROGETTO MAI REALIZZATO DI UN COLLEGAMENTO TRA LA VILLA COMUNALE PIAZZA DANTE E IL CENTRO STORICO PASSANDO DAL RETRO DELLA CATTEDRALE (ATTRAVERSANDO VIA ISABELLA GRIFFI)
- CORSO A. JATTA VERSO IL CIMITERO: PRESENZA DI BARRIERE ARCHITETTONICHE.
- PROBLEMA DIFFUSO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE SOPRATTUTTO NEL CENTRO STORICO E DEI MARCIAPIEDI IN CATTIVO STATO. LE STRADE SCONNESSE RENDONO IL PERCORSO A PIEDI PERICOLOSO E POCO SICURO
- RESISTENZA CULTURALE A MUOVERSI A PIEDI

### Proposte

- CHIUSURA DELLE STRADE: VIA VANINI, VIA ISABELLA GRIFFI (GIA` SPERIMENTATO IN PASSATO), E CONTINUITÀ CON PIAZZA DANTE
- AMPLIARE L'AREA PEDONALE DI PIAZZA DANTE PER CREARE CONTINUITÀ CON IL CENTRO STORICO E CON CORSO CAOUR
- CHIUDERE AL TRAFFICO CORSO CAOUR ALMENO NELLE ORE SERALI (ESPERIENZA GIA` CONSOLIDATA IN PASSATO)
- BUONA PEDONALITÀ SUI CORSI E SULLE STRADE INTORNO AL CENTRO STORICO, E NELLE PIAZZETTE
- VIA PERTINI: LA NUOVA PROGETTUALITÀ DOVREBBE INSERIRE ANCHE LA PEDONALITÀ O LA PROMISCUITÀ CICLOPEDONALE
- RICONGIUNGIMENTO DEL PERCORSO DA VILLA DANTE, LUNGO VIA CAIROLI CON VIA PERTINI (CICLABILE E PEDONALE) E SI CHIEDE L'IMPLEMENTAZIONE DEL VERDE URBANO
- COLLEGAMENTO CICLOPEDONALE DA VIA PERTINI FINO A PARCO MENNEA
- PERCORSO PEDONALE E PANORAMICO LUNGO VIA MONDRAGONE, VIA CARLO MARX, PINETA COMUNALE, VIA UGO LA MALFA, VIA LEVI, PARCO MENNEA
- DA PARCO MENNEA ATTRAVERSO SCUOLA COTUGNO E SCUOLA BOVIO: POSSIBILE PERCORSO VERSO IL CENTRO (PIAZZA MATTEOTTI O PIAZZA CAVALLOTTI)

Figura 1 - Alcune criticità e proposte emerse dagli incontri alla cittadinanza nell'ambito della pedonalità (fonte: report partecipazione PUMS Ruvo di Puglia)

Nell'ambito della ciclabilità, i cittadini utilizzano la bici come mezzo di spostamento. È emersa l'esigenza di luoghi di stazionamento diffusi nella città e la proposta di misure di premialità per incentivare l'uso della bici per gli spostamenti quotidiani. Sono stati individuati i percorsi che i cittadini vorrebbero praticare in bicicletta, in particolare lungo tutta via Pertini, in connessione con le diverse parti della città (est-ovest), con il centro storico e i parchi urbani, e lungo le vie perimetrali. Si propongono alcuni tratti per implementare quelli del Piano di Mobilità Ciclistica e Pedonale (PMCC). Viene richiesto il collegamento con la zona industriale, in quanto molto frequentata per la presenza di attività commerciali, servizi ed aziende.

### Criticità

- MANCANZA DI COLLEGAMENTO CICLABILE IN SEDE PROPRIA CON LA ZONA INDUSTRIALE (VI SONO MOLTI SERVIZI PER CUI È MOLTO FREQUENTATA)
- IN CORRISPONDENZA DELLE ATTIVITÀ COMMERCIALI E DEGLI UFFICI PUBBLICI, MA ANCHE NELLE AREE PUBBLICHE PIAZZE, CORSI, SLARGHI: CARENZA RASTRELLIERE PER LA SOSTA DELLE BICI
- ESIGENZA DI CICLOPOSTEGGI DIFFUSI NELLA CITTA IN LOCALI NON UTILIZZATI O DI PROPRIETÀ COMUNALE
- TRATTO CICLABILE DA IMPLEMENTARE LUNGO VIA A. SCARLATTI
- VIA DUCA DELLA VITTORIA NON È INDICATO DA FARE IN BICI, PERCHÉ TROPPO IN SALITA DIREZIONE CENTRO

### Proposte

- IN VIA PERTINI: LA NUOVA PROGETTUALITÀ DOVREBBE INSERIRE ANCHE LA PEDONALITÀ O LA PROMISCUITÀ CICLOPEDONALE
- RICONGIUNGIMENTO DI VIA CAIROLI E VILLA DANTE CON VIA PERTINI CON CONNESSIONE CICLABILE E PEDONALE, E IMPLEMENTAZIONE DEL VERDE URBANO
- ESIGENZA DI CONNESSIONE CICLOPEDONALE VIA PERTINI FINO A PARCO MENNEA
- PROPOSTA DI UN SISTEMA DI INCENTIVI PER CHI USA LA BICICLETTA NELLA QUOTIDIANITÀ, DA PARTE DI UFFICI, ATTIVITÀ COMMERCIALI
- RICHIESTA DI CICLO POSTEGGI DIFFUSI NELLA CITTA`
- STAZIONI TIPO CICLOUFFICINA O PER SOSTA BICI (VELO STAZIONE) DIFFUSE NELLA CITTA, PER ESEMPIO NEL CENTRO STORICO, SU ESTRAMURALE PERTINI (COMPARTO F), ANCHE A FINE TURISTICO-RICETTIVO
- PASSAGGIO A LIVELLO IN VIA SANTA BARBARA CHE VERRÀ CHIUSO E SI PREVEDE SOVRAPPASSO CICLOPEDONALE
- DA VIA MADONNA DELLE GRAZIE INCROCIO CON FERROVIA E PREVISTO SOVRAPPASSO CICLOPEDONALE
- VIA UGO FOSCOLO, LA CONTINUAZIONE DI CORSO JATTA VERSO IL CIMITERO È GIA' USATA DALLA COMUNITÀ PER RUNNING O PER ANDARE IN BICI AL CIMITERO (CHE HA ANCHE UN VALORE ARCHITETTONICO)
- NECESSITÀ DI CONNESSIONE BICIPLAN CON ZONA INDUSTRIALE E IMPLEMENTAZIONE ZONA 30 NELLE AREE INTERNE ALLA ZONA INDUSTRIALE

Figura 2 - Alcune criticità e proposte emerse dagli incontri alla cittadinanza nell'ambito della ciclabilità (fonte: report partecipazione PUMS Ruvo di Puglia)



Nell'ambito della circolazione, sosta e sicurezza stradale i cittadini hanno segnalato l'assenza di aree a parcheggio per i residenti del centro storico, la presenza di alcune strade trasversali al corso principale poco adatte al traffico veicolare (es: via Modesti); l'intasamento della circolazione sui corsi; la necessità di potenziare il collegamento di alcune aree con il centro storico come via Amendola. Le proposte emerse hanno riguardato proprio la proposta di parcheggi di scambio o a pagamento o aree dedicate nei pressi dell'estramurale.

#### Criticità

- ZONA INDUSTRIALE E AREE LIMITROFE DOVE SONO I SERVIZI: NON È ILLUMINATA ED È POCO SICURA
- PROBLEMA ASSENZA AREE A PARCHEGGIO (ANCHE A PAGAMENTO) PER I RESIDENTI DEL CENTRO STORICO
- È NECESSARIA UNA MIGLIORE DEFINIZIONE DELLE AREE DI SOSTA NELLA ZONA OTTOCENTESCA TRA VIA S. BARBARA E VIA DUCA DELLA VITTORIA
- NELLA STESSA ZONA, NELLE STRADINE STRETTI TRASVERSALI AL CORSO: POCO ADATTE AL TRAFFICO VEICOLARE (ES. VIA MODESTI). DANNEGGIAMENTO EDIFICI STORICI 800ESCHI CAUSA SMOG E PASSAGGIO AUTOMOBILI
- INTASAMENTO DELLA CIRCOLAZIONE SUI CORSI
- VIA AMENDOLA (ZONA RICCA DI UFFICI COMUNALI, CASERMA CARABINIERI) COLLEGATA MALE CON IL CENTRO QUINDI DIFFICILE DA RAGGIUNGERE IN AUTOMOBILE. INOLTRE CI SONO POCHE AREE DI PARCHEGGIO NELLE VICINANZE
- VIA CAIROLI ZONA IN FORTE PENDENZA VERSO IL CENTRO STORICO
- CONGESTIONE DEL TRAFFICO VEICOLARE (SOPRATTUTTO IN ALCUNI ORARI) LA STAZIONE, TUTTI I CORSI, VIA COTUGNO, VIA SANTA BARBARA E I CORSI PERIMETRALI AL CENTRO STORICO
- VIA DUCA DI VITTORIO È UN'ASSE CRUCIALE, A SENSO UNICO VERSO IL CENTRO, DUE FILE DI PARCHEGGI. PRESENTI ATTIVITÀ COMMERCIALI SUI MARCIAPIEDI.
- PERCORRENDO L'ESTRAMURALE LA GENTE DEVIA SU VIA DUCA DELLA VITTORIA, PER ANDARE O VERSO IL CAMPO SPORTIVO (DUNQUE CORATO) O VERSO IL CENTRO

#### Proposte

- CORSO JATTA: PROPOSTA PARCHEGGI A PAGAMENTO
- INCLUDERE ZONA TRA VIA DUCA DELLA VITTORIA, VIA S. BARBARA E CORSO COTUGNO NELLA ZONA 30 PREVISTA
- DAL PMCC PRESENTATO DURANTE L'INCONTRO PROGETTO REALIZZAZIONE DI UN PARCHEGGIO DI SCAMBIO
- POSSIBILE PARCHEGGIO DI SCAMBIO
- ZONA TEATRO: MOLTA GENTE PARCHEGGIA
- SULL'ESTRAMURALE, SAREBBERE INTERESSANTE CREARE NEI PARAGGI DELLE AREE DI PARCHEGGIO DEDICATE

Figura 3 - Alcune criticità e proposte emerse dagli incontri alla cittadinanza nell'ambito della circolazione e sosta (fonte: report partecipazione PUMS Ruvo di Puglia)



Figura 4 - Incontro dedicato alla mobilità scolastica (fonte: report partecipazione PUMS Ruvo di Puglia)

L'interazione viene declinata attraverso i diversi strumenti idonei a facilitare lo scambio di idee e opinioni tra tutti i partecipanti. I primi incontri, avvenuti prima della pandemia da Covid 19, si sono tenuti in presenza e con l'ausilio di supporti grafico-cartacei. La fase successiva, caratterizzata dalle restrizioni anticovid, ha visto un incremento dell'utilizzo degli strumenti digitali online, scelti tra altri per il loro livello di accessibilità e usabilità da parte di tutti.

Lo strumento utilizzato per la ricognizione delle abitudini di mobilità dei cittadini di Ruvo di Puglia e la loro eventuale propensione al cambiamento è il questionario online, declinato in una versione per i cittadini ed una specifica per indagare la mobilità scolastica a sua volta declinata per gli istituti primari, secondari di I grado e secondari di II grado.

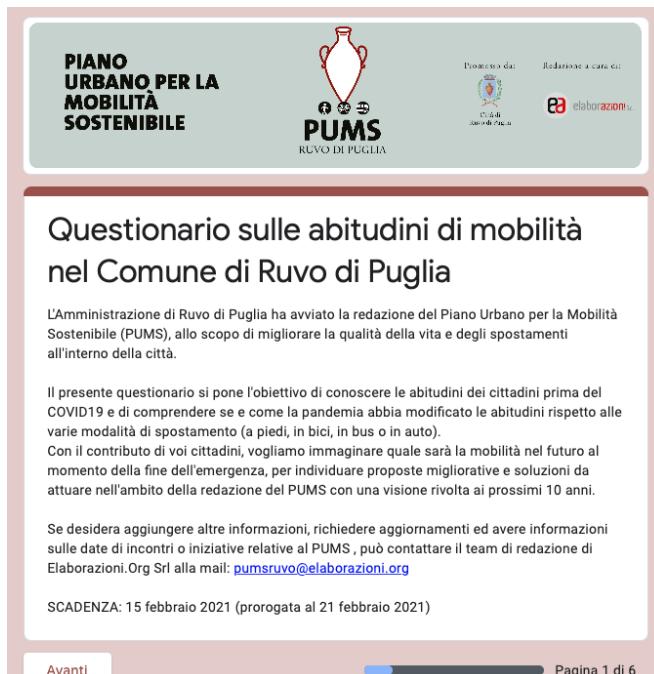


Figura 5 - Questionario sulle abitudini di mobilità nel Comune di Ruvo di Puglia

I risultati del processo partecipativo svoltosi a Ruvo di Puglia hanno registrato 1344 risposte ai questionari (sommendo quelli per i cittadini e per gli istituti scolastici) e 12 ore divise in 8 incontri.

Da quanto emerso dall'analisi delle informazioni emerse nel processo partecipativo, oggi Ruvo è una città ad **alto utilizzo di automobili**: nonostante alcuni cambiamenti siano visibili, la resistenza culturale all'abbandono dell'automobile è ancora alta. Non sono riconosciuti i benefici collettivi di un passaggio alla mobilità sostenibile e la mobilità dolce, il muoversi a piedi o in bicicletta, è collegata agli spostamenti del tempo libero, in particolare durante i weekend. Parallelamente all'adeguamento delle infrastrutture cittadine, un'azione utile potrebbe essere quella di attivare delle campagne di informazione e sensibilizzazione.

Un evidente ostacolo alla mobilità lenta è dovuto alle **caratteristiche altimetriche della città**: per gli utenti più anziani o deboli, gli importanti dislivelli presentano una vera e propria barriera architettonica. Per ridurre questa criticità ed incentivare l'abbandono dell'automobile, si potrebbe individuare una rete di percorsi agevolati più comodi per l'utenza.

Per chi sceglie di muoversi in maniera alternativa, l'utilizzo eccessivo dell'automobile comporta un'elevata **percezione di insicurezza**: un vero e proprio disincentivo, in particolare sui percorsi con sezione più ristretta, dove la compresenza di pedoni, ciclisti e automobili si fa più difficile per una evidente insufficienza di spazi.

Rispetto alla **mobilità scolastica**, anche a Ruvo di Puglia sono presenti le criticità più comuni: numerosi studenti vengono accompagnati in automobile, creando congestione e criticità nei momenti di ingresso e uscita. Il primo circolo didattico Bovio ha sperimentato negli anni passati l'attività di Piedibus, attraverso il progetto regionale "SBAM... a scuola!". Sia in

questa occasione che in altre, in cui l'Amministrazione ha avuto un ruolo più attivo nell'organizzazione del Piedibus, l'iniziativa ha riscosso grande entusiasmo da genitori e bambini. Non sono invece state organizzate attività di Piedibus con la scuola secondaria di I grado, nonostante si tratti di una fascia d'età più autonoma, che potrebbe facilmente muoversi nella città.

Le pratiche di Piedibus sperimentate in passato hanno evidenziato la necessità di individuare percorsi pedonali dedicati e sicuri, lungo i quali intervenire anche attraverso l'eliminazione delle barriere architettoniche. La definizione delle **zone scolastiche** e l'**individuazione di una rete di percorsi pedonali prioritari**, che potrebbero essere attrezzati sia per i bambini, sia per un più facile riconoscimento da parte degli automobilisti potrebbe contribuire, secondo il Piano, ad una maggiore percezione di sicurezza. L'individuazione della rete diviene anche un sistema di razionalizzazione ed efficientamento delle risorse comunali, che vengono così impiegare per raggiungere un risultato immediatamente utile e misurabile.

Per la scuola, in generale, gli ultimi due anni trascorsi sono risultati sicuramente anomali, e numerose iniziative sono state interrotte e rimandate. In questa complessità, tuttavia, si vede la possibilità di promuovere ed incentivare le buone pratiche, facendo leva sull'abitudine riscoperta del muoversi all'aperto e del camminare.

Un ulteriore argomento di confronto è stato **il centro storico della città**: la volontà è quella di salvaguardarlo, impedendo progressivamente l'accesso delle vetture, garantendo però un adeguato livello di accessibilità, soprattutto rispetto alle categorie più deboli. La tecnologia consente di pensare, ad esempio, ad un servizio di trasporto pubblico rapido e intelligente, dotato di sistemi di infomobilità aggiornati tempestivamente, che possa servire il centro storico. Navette elettriche o risciò, mezzi leggeri ma efficienti che **possano fornire i servizi necessari a rendere vivibile, confortevole e senza auto il centro storico**.

La stessa attenzione è stata riservata alla **zona industriale**: poco connessa e poco servita, questa parte di città, seppur molto vicina, appare distante e raggiungibile esclusivamente in auto. Anche in questo caso, delle navette elettriche rapide potrebbero risultare efficaci ed essere più frequentemente utilizzate, cosa che invece al momento non accade. **L'uso del trasporto pubblico non è diffuso tra la popolazione** e la sua eventuale implementazione è da valutare anche sulla base di un rapporto costi / benefici, dopo aver analizzato i dati relativi agli spostamenti in questa area. Un'altra strategia potrebbe essere invece quella di attuare delle **politiche di Mobility management**, attraverso le quali attivare delle pratiche virtuose come il carpooling, ovvero la condivisione del tragitto in auto privata tra più persone che si dirigono nello stesso luogo.

Indubbiamente Ruvo di Puglia ha una dimensione facilmente percorribile a piedi ma, insieme alla pedonalità, l'investimento sul trasporto pubblico garantirebbe un livello di **accessibilità per tutti**, anche per la popolazione più anziana.

## 6. DESCRIZIONE DEI CONTENUTI DEL PIANO ED ASPETTI PROGRAMMATICI

### 6.1. IL PUMS

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile contribuisce in maniera significativa a raggiungere gli obiettivi climatici ed energetici fissati dai leader europei. Per questo motivo i PUMS sono stati promossi dalla Commissione europea, ad esempio con il Piano d'azione sulla mobilità urbana (2009) e con il Libro bianco sui trasporti (2011), come **strumenti di pianificazione di nuova concezione**, in grado di affrontare le sfide poste dai trasporti e le criticità che interessano le aree urbane in un'ottica maggiormente integrata e sostenibile, caratteristiche che fanno prevedere una permanenza stabile e duratura dei PUMS sull'agenda politica della Commissione europea e degli stati membri.

La Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea, ha approvato ed adottato nel 2014 ed aggiornato nel 2019, il documento “*Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*”, comunemente conosciuto come “Linee Guida ELTIS”.

Al contrario di quanto avviene con gli approcci più tradizionali alla pianificazione dei trasporti, il nuovo concetto introdotto dai PUMS pone particolare enfasi sul coinvolgimento dei cittadini e dei portatori di interesse, sul coordinamento delle politiche e degli strumenti di piano tra settori (trasporti, urbanistica, ambiente, attività economiche, servizi sociali, salute, sicurezza, energia, etc.), tra enti, tra livelli diversi al loro interno e sul territorio e tra istituzioni confinanti. I PUMS si basano su una visione di lungo periodo e su un **approccio volto alla “sostenibilità”** in senso lato per un'area urbana, che prenda in considerazione anche costi e benefici sociali, nell'intento di internalizzarli, sottolineando l'importanza di una loro seria valutazione.

Queste linee guida, risultato di una consultazione portata a termine per conto della Commissione europea tra il 2010 e il 2013 con il coinvolgimento di diversi esperti del settore, definiscono il PUMS come “piano strategico volto a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle imprese in ambito urbano e periferico per migliorare la qualità della vita”.

Con la redazione del PUMS, Ruvo di Puglia fa proprio il nuovo paradigma introdotto dalle Linee Guida Europee e recepito da quelle Italiane e regionali: non l'ennesimo piano settoriale, piuttosto un documento strategico che deve comprendere ed integrarsi con gli strumenti esistenti, valorizzando i principi di **integrazione, partecipazione, valutazione e monitoraggio** e guardando a ciò che rende sostenibile la mobilità:

- Opzioni di trasporto disponibili per tutti i cittadini e che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave;
- Migliori condizioni di sicurezza;
- Minore inquinamento atmosferico e acustico, ridotti consumi energetici ed emissioni di gas serra;
- Maggiore efficienza ed economicità dei trasporti di persone e merci;

Un approccio integrato non può poi prescindere dal contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme.

## 6.2. Schema degli elaborati di Piano

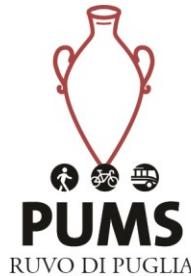
Di seguito si riporta lo schema delle relazioni del PUMS di Ruvo di Puglia inerenti il Quadro Conoscitivo e le Linee di Indirizzo con un breve accenno ai contenuti di ciascun capitolo.

Tabella 1 - Schema della relazione generale del quadro conoscitivo del PUMS di Ruvo di Puglia

NUMERO CAPITOLO	NOME CAPITOLO	BREVE DESCRIZIONE DEI CONTENUTI
1	IL PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE: CORNICE NORMATIVA	Descrizione delle linee guida per la redazione dei PUMS dal livello europeo a quello regionale
2	LA STRATEGIA EUROPEA	Riconoscimento dei piani e norme europee e degli obiettivi inerenti alla mobilità sostenibile e/o trasversali ad essa
3	IL QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE NAZIONALE	Riconoscimento dei piani e norme nazionali e degli obiettivi inerenti alla mobilità sostenibile e/o trasversali ad essa
4	IL QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE REGIONALE	Riconoscimento dei piani e norme regionali e degli obiettivi inerenti alla mobilità sostenibile e/o trasversali ad essa
5	LA PIANIFICAZIONE A LIVELLO METROPOLITANO E LOCALE	Riconoscimento dei piani e progettualità a livello metropolitano e locale vigenti ed in itinere e degli obiettivi inerenti alla mobilità sostenibile e/o trasversali ad essa
6	IL CONTESTO DEMOGRAFICO, INSEDIATIVO E SOCIO-ECONOMICO	Dinamiche demografiche, il sistema insediativo, il sistema economico, il tasso di motorizzazione, elementi per la costruzione del quadro attuale della mobilità: localizzazione degli attrattori sistematici e turistici/occasionali
7	LA PARTECIPAZIONE	Descrizione del processo partecipativo
8	L'OFFERTA DI MOBILITÀ	Il sistema dell'offerta: la rete viaria e la gestione della viabilità, l'incidentalità, la sosta, la pedonalità, l'offerta di infrastrutture e servizi per i ciclisti, la rete ed i servizi di trasporto pubblico locale
9	LA DOMANDA DI MOBILITÀ	Descrizione della domanda di mobilità attraverso i dati ISTAT 2011, ASSET 2018 e l'attualizzazione con i risultati delle indagini aperte ai cittadini ed agli istituti scolastici; elemento di contesto della domanda turistica.
10	LA VALUTAZIONE DEGLI SCENARI ATTUALI	Valutazione dello scenario attuale attraverso il modello Urban Transport Roadmap
11	SINTESI DEL QUADRO CONOSCITIVO	Descrizione sintetica di quanto emerso nel quadro conoscitivo con particolare attenzione alle dinamiche in corso
12	ANALISI SWOT	Punti di forza, di debolezza, minacce e opportunità

Tabella 2 - Schema delle linee di indirizzo del PUMS di Ruvo di Puglia

NUMERO CAPITOLO	NOME CAPITOLO	
1	IL GRUPPO INTERDISCIPLINARE DI LAVORO	Descrizione del Gruppo di Lavoro
2	LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEI PUMS	Indicazioni normative
3	LA CONNESSIONE CON I PIANI SOVRAORDINATI	Sintesi del Quadro programmatico sovralocale
4	LO STATO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE E LE PROGETTUALITÀ IN CORSO	Sintesi del Quadro programmatico locale
5	LA PARTECIPAZIONE	Iter del processo partecipativo
6	DINAMICHE IN CORSO	Highlights delle tendenze emerse dal quadro conoscitivo
7	I DATI PER LA DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI	Derivazione degli obiettivi
8	ANALISI SWOT	Punti di forza, di debolezza, minacce e opportunità
9	SCENARI POSSIBILI	Analisi degli scenari in assenza di Piano
10	OBIETTIVI GENERALI E INDICATORI	Obiettivi target rispetto agli scenari 0 e di riferimento
11	LA VISION	La vision del PUMS



### 6.3. Descrizione dei contenuti del piano

Ruvo di Puglia è un comune dell'entroterra pugliese, situato sul primo costone che apre alle pendenze del Parco dell'Alta Murgia, nel quale ricade gran parte del suo territorio. Confina ad ovest con il Comune di Corato e di Andria, a nord con i comuni costieri di Bisceglie e Molfetta, ad est con Terlizzi, Bitonto, a sud verso la Murgia con Altamura, Gravina in Puglia, Poggiorosini e Spinazzola.

Dista circa 35 km da Bari, capoluogo di regione, con cui è connessa tramite la strada provinciale SP231 che attraversa i comuni di Terlizzi, Bitonto, Modugno. La stessa provinciale collega Ruvo con altri comuni della Puglia a nord quali Corato e Andria. Il territorio di Ruvo è inoltre servito dalla SP234 di Castel del Monte che attraversa le Murge e la SP238 che collega lo stesso con la costa.

Ruvo di Puglia è servita dalla tratta ferroviaria Bari-Barletta, gestita dalla società Ferrotramviaria Spa che permette un rapido collegamento del comune non solo con Bari ma anche con l'aeroporto, che dista solo 27 Km.

La città si presenta ancora oggi piuttosto compatta rispetto al nucleo storico, non avendo subito una significativa espansione nella seconda metà del '900. Distante circa 9 km dal centro urbano e situato a sudovest, nei pressi dell'antico Santuario della Madonna di Calendano, si trova il Borgo di Calendano: un complesso principalmente connesso al centro dalla SP 63. Questo complesso, la cui fortuna è databile agli anni 80 e 90 dello scorso secolo, non è dotato di alcun servizio (posta, uffici comunali, ecc.) e risulta completamente dipendente dalla città.



Figura 6 - Inquadramento territoriale di Ruvo di Puglia (fonte: Openstreetmap)



Il quadro conoscitivo racconta una città particolarmente attiva rispetto al contesto metropolitano, con delle discrete performance (sempre rapportate ai dati provinciali e regionali) dal punto di vista della popolazione che diminuisce e invecchia meno della media dei comuni limitrofi.

Il rapporto dei giovani attivi e non attivi registrato nel 2011 è superiore rispetto alla media regionale e nazionale, mentre la crescita del reddito pro-capite da allora al 2018 è leggermente superiore alla media.

Nonostante un'apparente costanza del numero di addetti e imprese negli ultimi 5 anni, in realtà il mercato è cambiato molto: a fronte di una diminuzione delle attività più tradizionali si è registrato un aumento del numero delle imprese attive nel settore delle attività professionali, scientifiche e tecniche che ha generato un crescente interesse verso le tematiche della ricerca e dell'innovazione. Sia il reddito complessivo che il numero di dichiaranti sono aumentati, denotando una certa vitalità economica della città che ha visto aumentare il rapporto tra spostamenti interni e totali.

Sebbene un buon numero di cittadini si sposti verso l'esterno, la maggior parte dei residenti resta in città e la città accoglie un numero di spostamenti in ingresso dall'area esterna, in particolare dai comuni confinanti di Terlizzi e Corato: dalla prima prevalentemente di tipo scolastico e lavorativo, dalla seconda probabilmente legati a numerose relazioni familiari e al tempo libero.

Il censimento 2011 registrava lo spostamento al mattino di 20416 persone, di cui il 17% diretti all'esterno del comune. La componente lavorativa prevale all'interno con il 54%, mentre verso l'esterno quasi due terzi si spostano per motivi di studio, in particolare verso Bari dove sono situate le sedi Universitarie. A questi spostamenti si sommano quelli di 1995 persone ogni giorno attratte in città.

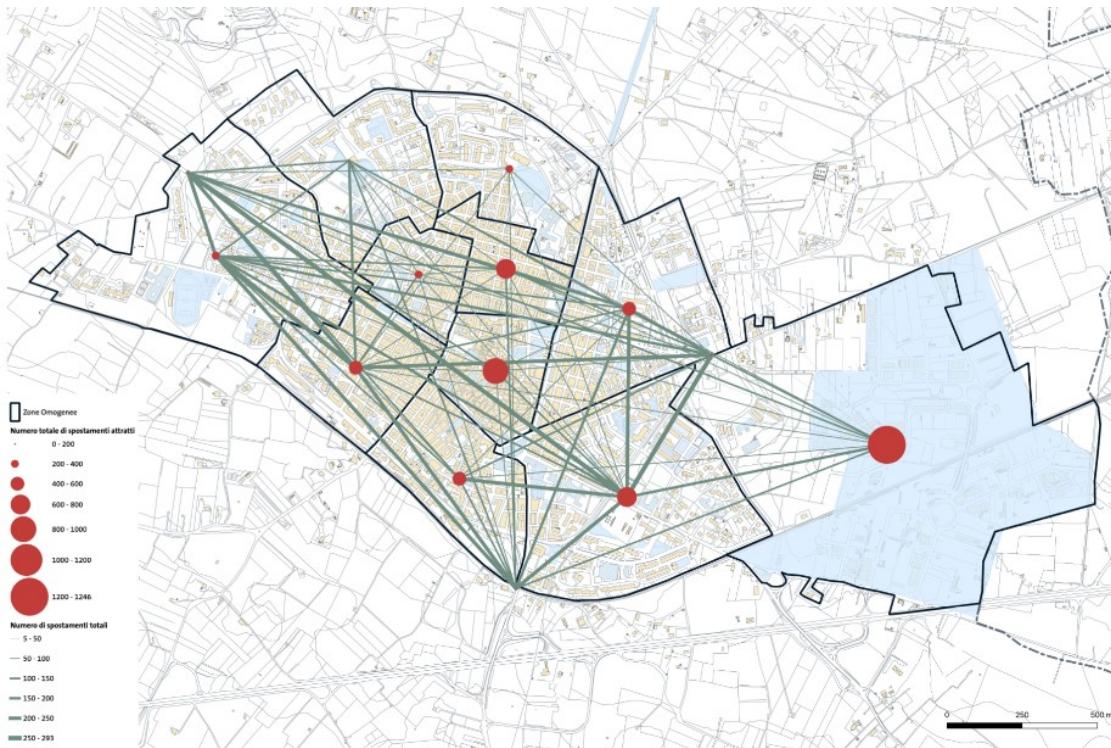


Figura 7 - Linee di desiderio (stralcio Tav.8 PUMS di Ruvo di Puglia)

Le aree cittadine entro le quali si concentrano le destinazioni di questi spostamenti (ora in maniera ancora maggiore che nel 2011) sono, in ordine, quelle individuate dalle Zone denominate Zona Industriale, Centro Storico, Via Imbriani e Via Aldo Moro. La prima corona attorno al centro storico mantiene un carattere prevalentemente attrattivo, mentre nelle aree di più nuova urbanizzazione prevale il carattere generativo.

Un carattere particolare ha la zona denominata Via Aldo Moro che assume caratteristiche ibride rispetto a questi comportamenti, vedendo crescere una componente residenziale in un'area prima originariamente di carattere produttivo.

In una configurazione siffatta, una delle principali problematiche cittadine è quindi caratterizzata dalla pressione delle auto sulle aree centrali non generalizzata, ma nelle ore di picco dei giorni feriali.

Per impedire questo fenomeno, iniziative singole sono state messe in atto come la regolamentazione della sosta e la deviazione del passaggio dei mezzi delTPL Extraurbano dal Centro, senza tuttavia incasellarli in una visione sistematica che compensasse le restrizioni con servizi alternativi.

IlTPL presente in città potrebbe giocare, in questo, un ruolo significativo, ridisegnandone il funzionamento sulla base di necessità specifiche quale, ad esempio, la connessione periferia-centro o la domanda crescente verso la Zona Industriale e l'Area in sviluppo denominata Via Aldo Moro.

Infine, il rafforzamento dell'uso di modalità sostenibili per il raggiungimento della Stazione, visto l'utilizzo mediamente più alto del treno da parte dei cittadini per gli spostamenti sistematici e l'alto numero di spostamenti diretti ai comuni lungo la linea ferroviaria gestita da Ferrotramviaria, può divenire un disincentivo all'uso dell'auto nelle ore di punta.

Il PUMS potrà giovare di una attenzione cittadina alle dinamiche di mobilità generata dalle recenti misure messe in atto, dall'approvazione del PMCC e dalla realizzazione di una delle prime Velostazioni dell'area Metropolitana, costruendo una visione per il sistema di mobilità cittadino che metta a sistema le iniziative virtuose attivate, sfruttando il carattere sperimentale della città e proponga pratiche innovative e tecnologicamente avanzate.

Il PUMS di Ruvo di Puglia declina a livello locale le strategie indicate dalle “Linee guida Nazionali per i PUMS”, (DL 04/08/2017 “Tabella 14 – Strategie e azioni”), assumendo come prioritarie, nell'ordine, quelle di seguito riportate in tabella. Si osserva che le azioni evidenziate in blu, **sono già state proposte all'interno del PMCC di Ruvo di Puglia, che ha già scontato la procedura di valutazione degli impatti.**



Strategia	Azioni
1. Integrazione tra i sistemi di trasporto, che comprendano anche sistemi di trasporto rapido di massa, laddove economicamente e finanziariamente sostenibili;	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. la redistribuzione e la ricomposizione della rete di trasporto in forma gerarchica e sinergica ed il recupero di quote di rete stradale e spazi pubblici integrando con nuovi interventi infrastrutturali, a favore di una loro migliore fruibilità e condivisione da parte di pedoni, ciclisti, utenti del TPL e mobilità privata a basso impatto ambientale; *</li> <li>b. l'individuazione delle possibili forme di integrazione tra i sistemi di trasporto attraverso il corretto funzionamento dei nodi di interscambio esistenti (e/o realizzazione di nuovi nodi) per garantire opportune addizioni alla rete primaria e secondaria;</li> <li>c. rendere possibile il trasporto di biciclette sui mezzi del TPL, sui treni e sui traghetti adeguando opportunamente gli spazi;</li> <li>e. utilizzo dell'ITS e di sistemi di infomobilità per favorire l'integrazione di sistemi di trasporto, per la fornitura di dati sulla rete prioritaria urbana e per lo sviluppo di servizi innovativi di mobilità.</li> <li>f. Attività condotte dal Mobility Manager di area in collaborazione con i singoli Mobility manager aziendali con lo scopo di incentivare la sostenibilità*</li> <li>g. Sviluppare politiche integrate di gestione della domanda * (inclusi parcheggi di scambio)</li> </ul>
2. Sviluppo della mobilità collettiva per migliorare la qualità del servizio ed innalzare la velocità commerciale dei mezzi del trasporto pubblico;	<ul style="list-style-type: none"> <li>d. aumentare l'accessibilità al TPL per i passeggeri con ridotta mobilità, aumentando le vetture attrezzate e realizzando interventi presso i marciapiedi in corrispondenza delle fermate;</li> <li>e. Utilizzo di ITS da parte degli operatori del trasporto pubblico, attraverso l'incremento nella dotazione di veicoli di sistemi per il monitoraggio in tempo reale della localizzazione e del servizio (centrale operativa, AVM- Automatic Vehicle Monitoring, e AVL-Automatic Vehicle Location) finalizzato ad adeguare gli orari del servizio alla domanda effettiva di passeggeri e, a intervenire anche in tempo reale per modifiche dei piani di esercizio;</li> <li>f. la rilevazione del numero di passeggeri a bordo, attraverso l'installazione di dispositivi sui mezzi, con l'avvio di sperimentazioni specifiche per l'utilizzo della telefonia mobile;</li> <li>g. l'utilizzo diffuso dei diversi canali di comunicazione all'utenza: informazioni a bordo e alle fermate; siti web informativi; social network; telefoni cellulari; applicazioni per smartphone; schermi e altoparlanti nelle stazioni e presso le fermate e all'interno delle vetture; schermi e computer touch-screen in luoghi strategici come ospedali, centri commerciali e università; pannelli a messaggio variabile;</li> <li>h. azioni per il miglioramento della qualità del servizio del tpl.</li> </ul>
3. Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica, al fine di considerare gli spostamenti ciclo-pedonali come parte integrante e fondamentale della mobilità urbana e non come quota residuale;	<ul style="list-style-type: none"> <li>b. il miglioramento delle condizioni d'uso della bicicletta attraverso la realizzazione di itinerari ciclabili; *</li> <li>c. il miglioramento dei collegamenti pedonali e ciclistici verso i principali luoghi di interesse pubblico (scuole, uffici pubblici, servizi primari) - bike-sharing dedicati, servizi su gomma, percorsi dedicati (da stazioni a mete di pubblico interesse); *</li> <li>d. l'adozione di soluzioni progettuali per ambiti specifici di particolare interesse e/o particolarmente problematici (quali le zone 30); *</li> <li>e. la diffusione di servizi per i ciclisti, quali: servizi di riparazione e deposito, pompe pubbliche, la realizzazione di posteggi per le biciclette, custoditi ed attrezzati(...), presso le stazioni/fermate del TPL e parcheggi pubblici di scambio;</li> <li>f. creazione di percorsi casa -scuola per le biciclette e a piedi e promozione di forme di mobilità pedonale collettiva; *</li> <li>g. l'implementazione di azioni di promozione, sensibilizzazione e marketing. *</li> </ul>
4. Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa, quali car-sharing, bike-sharing, van-sharing, car-pooling;	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Dotazione presso le stazioni metro/treno, principali fermate di autobus e nodi di scambio di parcheggi dedicati ai fini dello sviluppo della mobilità condivisa nell'ottica del rafforzamento dell'accessibilità al sistema del Trasporto pubblico;</li> <li>b. Utilizzo di ITS e piattaforme software in grado di gestire il trasporto privato condiviso e di integrarlo con il TPL;</li> <li>c. Promozione della mobilità condivisa presso aziende ed enti pubblici;</li> <li>d. politiche tariffarie in favore di car sharing, moto sharing e carpooling;</li> <li>e. agevolazione transito e sosta per i veicoli con mobilità condivisa;</li> </ul>
5. Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica.	<ul style="list-style-type: none"> <li>b. Introduzione di veicoli a basso impatto inquinante nelle flotte aziendali pubbliche e private;</li> <li>c. introduzione veicoli a basso impatto inquinante per la distribuzione urbana delle merci e/o cargo bike; *</li> <li>e. installazione colonnine per la ricarica elettrica e impianti per la distribuzione di combustibili alternativi a basso impatto inquinante;</li> <li>f. il monitoraggio della composizione e dell'età media della flotta del parco mezzi dei trasporti pubblici locali;</li> </ul>
6. Razionalizzazione della logistica urbana, al fine di contenerare le esigenze di approvvigionamento delle merci necessarie per accrescere la vitalità del tessuto economico e sociale dei centri urbani;	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. sviluppo di nuovi modelli di governance per una logistica urbana efficiente, efficace e sostenibile che consenta di ottimizzare il processo di raccolta e distribuzione delle merci in ambito urbano contribuendo alla riduzione del traffico e dell'inquinamento;</li> <li>d. razionalizzazione delle aree per il carico scarico delle merci promuovendo e presidiando, anche attraverso l'ausilio di strumenti elettronici ed informatici, reti di aree (stalli) per il carico/scarico merci.</li> </ul>
7. diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità, con azioni che mirano alla riduzione del rischio di incidente; con azioni di protezione dell'utenza debole ed altre che mirano all'attenuazione delle conseguenze degli incidenti. Diffusione della cultura e della formazione sulla mobilità sostenibile al fine di favorire una maggiore consapevolezza e lo spostamento modale soprattutto per le generazioni future.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. interventi infrastrutturali per la risoluzione di problemi nei punti più a rischio della rete stradale;</li> <li>c. aumentare la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti e degli utenti del TPL ad esempio con la realizzazione e protezione di fermate ad «isolas» e marciapiedi in corrispondenza delle fermate, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili protette, interventi di separazione dei flussi, segnaletica orizzontale e verticale ed attraverso corsie pedonale protette e realizzazione percorsi pedonali protetti casa-scuola; *</li> <li>d. campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale;</li> <li>e. campagne di informazione e coinvolgimento sulla mobilità sostenibile, anche attraverso interventi specifici e diffusi sulle scuole. *</li> </ul>

## 7. RISORSE AMBIENTALI

La strategia di sviluppo sostenibile definisce il quadro di riferimento per le valutazioni ambientali di cui al **D. Lgs 152/2006**. Dette strategie, definite coerentemente ai diversi livelli territoriali, attraverso la partecipazione dei cittadini e delle loro associazioni, in rappresentanza delle diverse istanze, assicurano la dissociazione fra la crescita economica ed il suo impatto sull'ambiente, il rispetto delle condizioni di stabilità ecologica, la salvaguardia della biodiversità ed il soddisfacimento dei requisiti sociali connessi allo sviluppo delle potenzialità individuali quali presupposti necessari per la crescita della competitività e dell'occupazione<sup>13</sup>.

Il presente rapporto preliminare contiene l'individuazione degli obiettivi ambientali specifici per il PUMS in oggetto, che derivano dagli obiettivi generali di sostenibilità ambientale contestualizzati rispetto agli aspetti ambientali interessati dal PUMS stesso e alle caratteristiche del territorio interessato.

Si riporta l'elenco degli obiettivi di sostenibilità suddivisi per tema:

<b>Mobilità e trasporto</b>	Garantire a tutti i cittadini modalità di spostamento che permettano loro di accedere alle destinazioni e ai servizi chiave; migliorare l'efficienza dei trasporti di persone e merci; incoraggiare la scelta della modalità di trasporto più sostenibile; sviluppare alternative alla domanda di mobilità; facilitare gli spostamenti e ridurre i tempi di percorrenza
<b>Qualità dell'aria</b>	Ridurre emissioni di gas climalteranti nel settore dei trasporti; limitare l'esposizione umana a vari inquinanti atmosferici con misure a scala locale-generale; migliorare il profilo ecologico del parco veicolare; ridurre le emissioni di gas serra e ridurre consumi energetici
<b>Inquinamento acustico</b>	Ridurre il rumore ambientale laddove necessario o preservare la qualità acustica dell'ambiente quanto questa è buona
<b>Sicurezza salute e Ambiente urbano</b>	Migliorare le condizioni di sicurezza; limitare l'esposizione umana a vari inquinanti atmosferici con misure a scala locale-generale (DIR. 208/50/CE); incrementare la vivibilità dei territori e delle città decongestionando gli spazi del traffico privato e recuperando aree favorendo la mobilità non motorizzata
<b>Aspetti economici</b>	Contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme; migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci; garantire che le soluzioni adottate facciano un uso il più possibile efficiente dei fondi disponibili

<sup>13</sup> Art.34, comma 5, del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

## 8. ANALISI DI COERENZA

L'analisi di coerenza ha la finalità di verificare l'esistenza di coerenze o incoerenze in relazione alla successiva attuazione del Piano oggetto di valutazione.

L'analisi di coerenza include la coerenza esterna e quella interna.

**L'analisi di coerenza esterna** verifica la compatibilità degli obiettivi e delle strategie generali del Piano rispetto agli obiettivi di sostenibilità ambientale dei Piani e programmi sovraordinati e da quelli desunti da piani programmi locali.

**L'analisi di coerenza interna** serve a rendere chiaro il legame operativo tra azioni ed obiettivi del Piano.

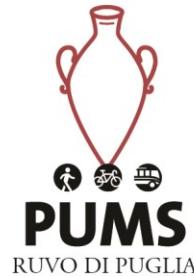
Occorre inoltre valutare la compatibilità dei vincoli presenti all'interno di specifici piani settoriali e la coerenza delle azioni di PUMS con essi, considerando che solo in fase attuativa sarà possibile scendere nell'analisi del dettaglio progettuale.

### 8.1. Coerenza esterna

In questo paragrafo si analizzano gli obiettivi dei Piani territoriali sovraordinati.

Gli indirizzi e le azioni per l'attuazione delle previsioni del PUMS, devono rispettare gli obiettivi definiti dagli strumenti sovraordinati e che definiscono una strategia di sviluppo e trasformazione del territorio di Ruvo di Puglia, tra i quali:

- Il Libro Bianco dei Trasporti della UE; Libro Verde, Piani d'azione per la mobilità urbana;
- La Direttiva Europea 2008/50 CE sulla qualità dell'aria Ambiente Recepita dal D. Lgs 155/2010;
- Piano Nazionale di Sicurezza Stradale;
- Il Piano Nazionale integrato per l'Energia ed il Clima;
- Il Piano Strategico Connettere l'Italia;
- Legge n.2/2018 dell'11 gennaio 2018 (G.U. n. 25 del 31 gennaio 2018),
- Il piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.); Piano Attuativo, Piano triennale dei Servizi;
- L.R. 23/2013 n.1
- Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.);
- Piano Strategico del Turismo;
- Piano Regionale della Mobilità Ciclistica;
- Biciplan Metropolitano;
- Il comune di è dotato di PRG (Piano Regolatore Generale) ed ha adottato un PUG (Piano Urbanistico Generale) con DCC n.17 del 20/04/2016
- Il Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana (DPRU) (G.C. n.102 del 10/04/2017)
- Piano Comunale dei Tratturi (2014)
- Piano della Sosta (2017)
- Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale (approvato con D.C.C. n.53 del 05/09/2018).



### 8.1.1. Piano Regionale dei Trasporti (PRT)

Il Piano Regionale dei Trasporti, la L.R. 16/2008 “Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di piano regionale dei trasporti”, definisce tra gli obiettivi generali all’art.5:

- comma a): “adottare un approccio improntato alla co-modalità nella definizione dell’assetto delle infrastrutture e dell’organizzazione dei servizi per la mobilità delle persone e delle merci, finalizzato a garantire efficienza, sicurezza, sostenibilità e, in generale, riduzione delle esternalità;”
- comma c): “configurare una rete di infrastrutture e servizi sulla base di criteri di selezione delle priorità che garantisca livelli di accessibilità territoriale rispondenti alla valenza sociale, economica e paesaggistico ambientale delle diverse aree della regione nel rispetto dei vincoli di budget imposti a livello nazionale e regionale;”
- comma d): “strutturare un sistema di infrastrutture e servizi di mobilità concepito in modo da garantirne la fruizione da parte di tutte le categorie di utenti/operatori”.

### All'art.6 "Obiettivi specifici"

- comma f): “garantire un’efficiente interconnessione tra le reti di rango sovraregionale e quella regionale” e per quanto attiene la mobilità ciclabile e pedonale,
- comma m), prevedono la promozione di forme di mobilità sostenibile nei centri urbani e nei sistemi territoriali rilevanti per la valorizzazione di ambiti a valenza ambientale strategica.

Il PUMS di Ruvo di Puglia tiene conto di quanto previsto dal PRT, in particolare per quanto concerne l'integrazione con gli interventi sulla mobilità su ferro.

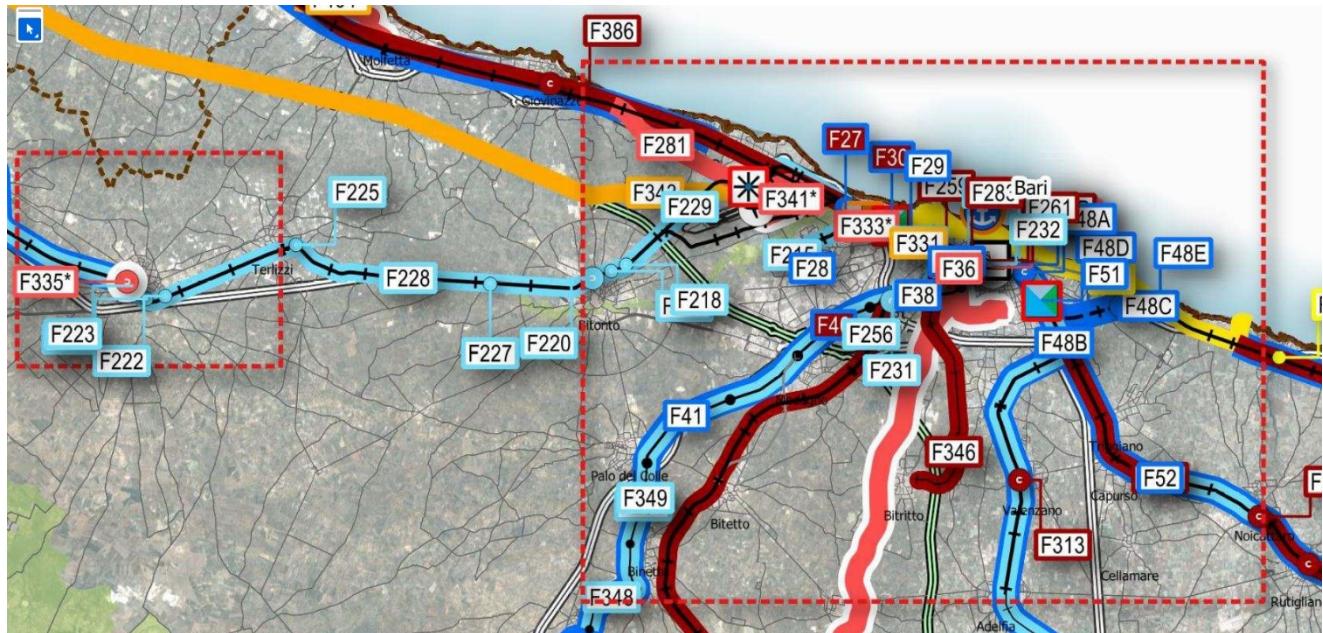


Figura 8 - Trasporto ferroviario, interventi previsti a Ruvo di Puglia (Fonte: Stralcio Tavola 2 PA-PRT Puglia 2021-2030)

### 8.1.2. Piano Regionale della Qualità dell'Aria (PRQA)

Il Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA) è stato redatto con la collaborazione dell'ARPA per ottemperare all'obbligo della Regione Puglia di fornirsi di uno strumento di monitoraggio della **qualità dell'aria** e pianificazione delle azioni per il risanamento delle zone con livelli di concentrazione superiore ai valori limite.

L'obiettivo principale del Piano è il conseguimento del rispetto dei limiti di legge per gli inquinanti – PM10, NO2, ozono - per i quali nel periodo di riferimento sono stati registrati superamenti.

Inoltre il PRQA si pone l'obiettivo di innescare un meccanismo virtuoso che coinvolga i più larghi settori possibili di popolazione e categorie e che permetta un approccio alla problematica dell'inquinamento atmosferico inclusivo, fondato non solo sulla politica del comando e controllo, ma piuttosto sul dialogo, nella certezza che solo un maggiore livello di consapevolezza e responsabilità ambientale possa condurre a risultati positivi e duraturi.<sup>14</sup>

Il sistema della mobilità influenza notevolmente lo stato della qualità dell'aria, tanto che risulta essere una delle quattro linee di intervento generali studiate ed individuate nel Piano. Il Piano mira al:

1. **Miglioramento delle mobilità nelle aree urbane;**
2. Riduzione delle emissioni da impianti industriali;
3. Sviluppo delle politiche di educazione e comunicazione ambientale;
4. Interventi per l'edilizia.

Il territorio regionale è stato suddiviso in 4 zone con l'obiettivo di distinguere i comuni in funzione della tipologia di emissione a cui sono prevalentemente soggetti e delle conseguenti diverse misure di risanamento da applicare.

Ruvo di Puglia ricade in zona D ovvero di mantenimento che comprende tutti i comuni che non mostrano particolari criticità.

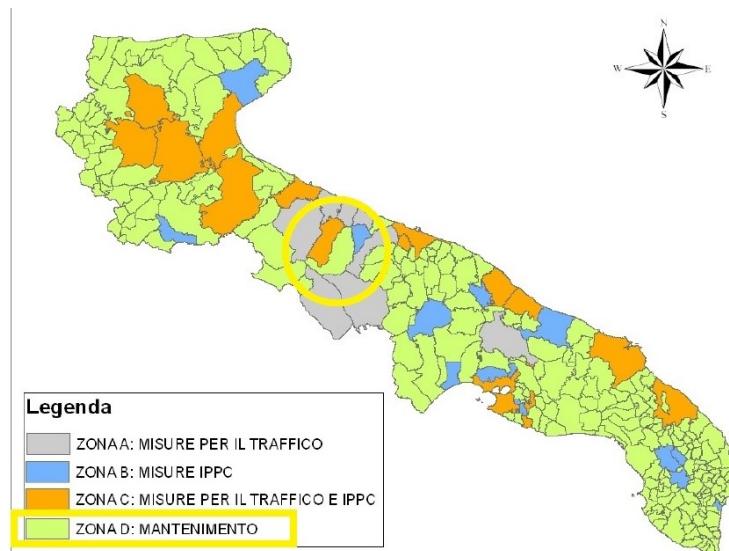


Figura 9 - Zonizzazione del territorio regionale secondo il PRQA (fonte: PRQA)

<sup>14</sup> Piano Regionale della Qualità dell'Aria

Occorre fare alcune considerazioni:

- Il PRQA è stato adottato con Regolamento Regionale n. 6/2008 e redatto sulla base di dati disponibili nel 2005, pertanto occorre tenere in considerazione il gap temporale in corso;
- La metodologia ed i dati disponibili sono limitati. Nello stesso Piano si esplicita che “alla mancanza di uno strumento legislativo di indirizzo<sup>15</sup>, si aggiunge l’oggettiva impossibilità di conoscere i livelli di qualità dell’aria di tutti i comuni della regione, sia per la disomogenea distribuzione territoriale delle cabine, sia per il carattere puntuale delle rilevazioni da stazioni fisse”
- I dati relativi al parco veicolare a Ruvo di Puglia utilizzati (anno 2005) hanno subito un aumento nel tempo, è infatti aumentata a livello regionale, ma anche nello specifico per il comune di Ruvo di Puglia, il tasso di motorizzazione dal 2005 ad oggi, seppur per Ruvo di Puglia il totale è inferiore rispetto alle medie provinciali, regionali e nazionali. Occorre inoltre considerare il cambiamento (in positivo) relativo alla presenza di maggiori veicoli a gas in circolazione rispetto al 2005.

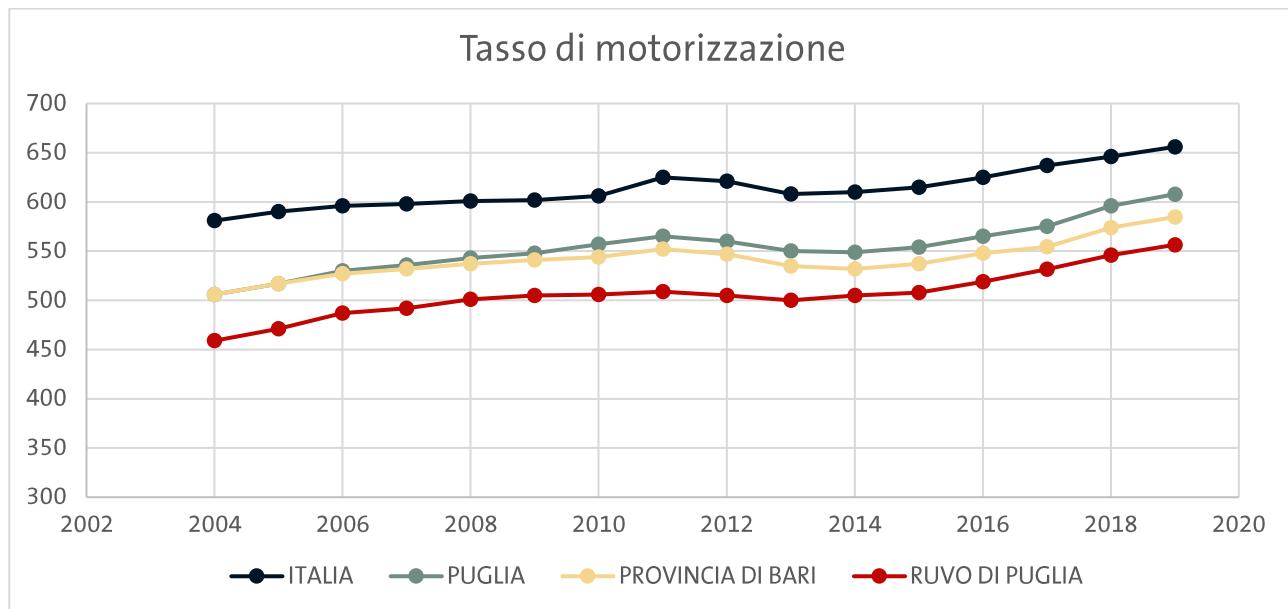


Figura 10 - Tasso di motorizzazione a Ruvo di Puglia, in Provincia di Bari, in Puglia in Italia (fonte: Relazione Generale del PUMS di Ruvo di Puglia).

Si può quindi immaginare che le emissioni inquinanti da traffico siano maggiori rispetto a quelle stimate nel 2005 e il **PUMS di Ruvo di Puglia** è uno strumento che potrebbe produrre dei cambiamenti positivi in termini di riduzione delle emissioni.

Nel PRQA il tema della mobilità è fondamentale: “**Ripensare la mobilità appare oggi un obiettivo prioritario**, da perseguire con tutti gli strumenti normativi e tecnologici a disposizione: città e vie di comunicazione sovraccaricate di mezzi di trasporto provocano, infatti, oltre all’immissione di sostanze inquinanti in atmosfera, un insieme di fenomeni

<sup>15</sup> Il riferimento è al D.gs.351/99 che introduce l’obbligo della zonizzazione per le Regioni ma non ne indica le procedure di realizzazione.

negativi, dall'inquinamento acustico al peggioramento complessivo dei livelli di qualità della vita della popolazione. Le misure per il miglioramento previste dal PRQA hanno l'obiettivo principale di ridurre le emissioni inquinanti da traffico nelle aree urbane. Le misure di carattere finanziario sono volte principalmente allo snellimento del traffico autoveicolare nelle aree urbane, con l'incentivazione del trasporto pubblico e la riduzione del traffico merci.”<sup>16</sup> La tabella seguente sintetizza il settore d'intervento e le misure previste dal PRQA.

Tabella 3 - Misure di risanamento per la mobilità (fonte: PRQA)

SETTORE D'INTERVENTO	MISURA	MOTIVAZIONE	SOGGETTI RESPONSABILI	RISORSE DESTINATE
T.1	TRASPORTO PRIVATO	Introduzione di un sistema generalizzato di verifica periodica dei gas di scarico (bollino blu) dei veicoli ciclomotori e motoveicoli	RIDURRE LE EMISSIONI DA TRAFFICO AUTOVEICOLARE NELLE AREE URBANE	REGIONE/COMUNE Nessun impegno finanziario richiesto
T.2		Estensione delle zone di sosta a pagamento/ incremento della tariffa di pedaggio/ulteriore chiusura dei centri storici		COMUNE Nessun impegno finanziario richiesto
T.3		Introduzione del pedaggio per l'accesso ai centri storici o per l'attraversamento di strade		COMUNE Nessun impegno finanziario richiesto
T.4		Limitazione della circolazione dei motoveicoli immatricolati antecedentemente alla direttiva Euro 1 in ambito urbano		COMUNE Nessun impegno finanziario richiesto
T.5		Introduzione della sosta a pagamento per ciclomotori e motoveicoli		COMUNE Nessun impegno finanziario richiesto
T.6	TRASPORTO PUBBLICO	Acquisto/incremento numero di mezzi pubblici a basso o nullo impatto ambientale	INCREMENTARE LA QUOTA DI TRASPORTO PUBBLICO	REGIONE/COMUNE 2.000.000 €
T.7		Interventi nel settore del trasporto pubblico locale (filtro per particolato, filobus, riqualificazione del trasporto pubblico di taxi tramite conversione a metano etc)		REGIONE/COMUNE 1.500.000 €
T.8		Incremento/introduzione dei parcheggi di scambio mezzi privati-mezzi pubblici		COMUNE 4.000.000 €
T.9	MOBILITÀ SOSTENIBILE	Incremento e sviluppo delle piste ciclabili urbane	FAVORIRE E INCENTIVARE LE POLITICHE DI MOBILITÀ SOSTENIBILE	REGIONE/COMUNE 2.000.000 €
T.10		Introduzione del "car pooling" e del "car sharing"		REGIONE/COMUNE 1.000.000 €
T.11		Sviluppo delle iniziative di Mobility Management		REGIONE/COMUNE Nessun impegno finanziario richiesto
T.12	TRASPORTO DI MERCI	Sviluppo di interventi per la distribuzione merci nei centri storici tramite veicoli a basso o nullo impatto ambientale	ELIMINARE O RIDURRE IL TRAFFICO PESANTE NELLE AREE URBANE	COMUNE 4.000.000 €
T.13		Limitazioni all'accesso dei veicoli pesanti		COMUNE Nessun impegno finanziario richiesto

TABELLA 6.1. MISURE DI RISANAMENTO PER LA MOBILITÀ

<sup>16</sup> Piano Regionale della Qualità dell'Aria, par. 6.1.1. Misure per la mobilità

### 8.1.3. Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR)

Con Delibera della G.R. n. 827 del 08/06/2007 è stato adottato il *Piano Energetico Ambientale Regionale* che contiene indirizzi e obiettivi strategici in campo energetico in un orizzonte temporale di dieci anni.

I consumi energetici finali complessivi in Puglia sono stati stimati, al 2004, pari a 8.937 ktep espressi in energia finale. Nel 1990 erano pari a 7.491 ktep. Come si può notare dal grafico, i consumi in Regione conoscono un trend di crescita sostanzialmente costante. La ripartizione settoriale dei consumi si caratterizza per una prevalenza del settore industriale, seguito da quello dei **trasporti**.

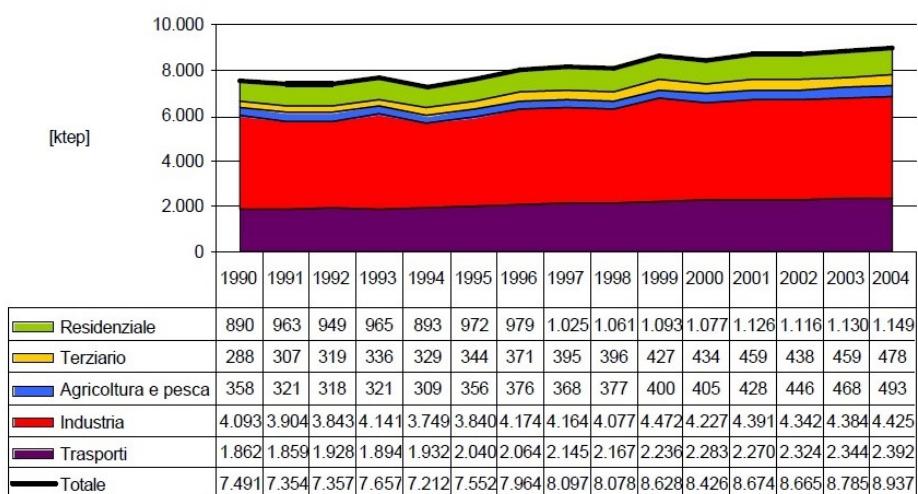


Figura 11 - Consumi energetici per settore dal 1990 al 2004 (fonte: Piano Energetico Ambientale Regionale - Puglia)

I consumi associati al settore dei trasporti sono stati stimati in 2.392 ktep al 2004. La quasi totalità dei consumi è da attribuire alla **benzina e al gasolio**, una piccola parte al GPL e quasi del tutto trascurabili risultano i contributi di gas metano e energia elettrica. Il dato interessante è il considerevole incremento rispetto al 1990, si assiste infatti ad una crescita complessiva del 29%.

Le principali evidenze che hanno caratterizzato l'evoluzione del settore dei trasporti tra gli anni 1990 e 2004 indicano un notevole consumo a livello urbano, dove meno influenti sono i miglioramenti tecnologici dei veicoli e dove, quindi, secondo il PEAR andrebbero indirizzati i principali sforzi di riduzione dei consumi anche per gli effetti ambientali disastrosi che questi comportano. In generale, gli elevati tassi di incremento della mobilità prevalgono sull'evoluzione tecnologica che dovrebbe portare verso motori più efficienti.

Per il settore dei trasporti, il PEAR definisce interventi che riguardano sia le caratteristiche tecniche dei veicoli che le modalità di trasporto. Nello specifico un obiettivo prevede una sensibile **riduzione** (50%) degli incrementi dei **consumi** relativi al trasporto delle merci e che non vi sia un ulteriore incremento derivante dal trasporto di persone; un secondo obiettivo è quello di incrementare dell'1% annuo la quota di impiego di **biocombustibili** rispetto ai combustibili tradizionali.

Gli interventi ipotizzabili per il settore dei trasporti riguardano le caratteristiche dei convertitori energetici finali (parco veicolare circolante) e i modi d'uso dei convertitori (ripartizione modale, coefficienti di occupazione, cicli di marcia, ecc.)

Si definiscono poi le **strategie per il settore dei trasporti** che possono essere perseguiti a livello regionale e locale:

- **trasporto di persone:** per promuovere la mobilità urbana sostenibile attraverso lo spostamento di quote significative di traffico motorizzato privato verso forme di trasporto alternative e sostenibili, è necessario prevedere la predisposizione di programmi, a livello locale, tali da favorire **l'interscambio** tra mezzo privato e mezzo pubblico. I siti di interscambio dovranno essere individuati prevalentemente all'ingresso delle città e presso stazioni e fermate delle linee di trasporto collettivo. Dovranno inoltre essere previste misure di integrazione del trasporto collettivo a vari livelli, a partire dall'interscambio tra i diversi sistemi (ferrovie, autobus urbani ed extraurbani), prevedendo anche una **integrazione delle tariffe**. Si dovrà valutare l'introduzione di forme di tariffazione per l'accesso alle aree urbane per gli autoveicoli, destinando i proventi a misure per la mobilità sostenibile, per i mezzi pubblici, per tariffe sociali. Tali forme di tariffazione potranno basarsi sulle caratteristiche energetico/ambientali dei veicoli. **Si dovranno estendere le aree ciclopedonali, le zone a traffico limitato e le corsie riservate e protette per i mezzi pubblici e per le piste ciclabili.** Dovrà essere promossa l'introduzione di sistemi di **carsharing, carpooling e taxi collettivi**. Si dovrà inoltre rilanciare, a livello cittadino e degli uffici/aziende con più di 300 dipendenti, la figura del **Mobility manager** con poteri reali sull'adozione di misure volte a ridurre l'impatto della mobilità sistematica.
- **trasporto pubblico:** molto importanti sono le azioni nei confronti dei mezzi pubblici, con interventi sulla loro efficienza. È quindi necessario favorire **l'innovazione e il miglioramento** delle caratteristiche energetico-ambientali delle **flotte di trasporto pubblico**, attraverso l'incentivazione all'acquisto dei mezzi ad alimentazione non convenzionale ed a **basso impatto ambientale**, come pure lo svecchiamento del parco autobus circolante. Un altro aspetto da tenere in considerazione è l'analisi dei percorsi. Nella scelta dei percorsi può essere utile introdurre un fattore di consumo specifico che consenta di monitorare i consumi energetici in funzione dei passeggeri trasportati e dei chilometri percorsi. Queste indicazioni consentono di definire una classe di efficienza energetica del tragitto e, di conseguenza, permettono di pianificare i percorsi basando su una analisi collettiva del parco veicoli pubblico. L'incentivazione all'uso del mezzo pubblico può essere raggiunta anche mediante interventi mirati a migliorare la qualità del servizio pubblico percepita rendendolo più competitivo rispetto all'uso del mezzo privato.
- **sistema ferroviario:** un impulso al trasporto su mezzo pubblico potrà essere fornito dal potenziamento del sistema ferroviario attraverso **l'ammmodernamento e l'interconnessione** delle reti regionali e nazionali. Per migliorare l'offerta e l'efficienza del trasporto ferroviario risulta necessario migliorare gli standard operativi, recuperare la capacità della rete ferroviaria locale ed incrementare la qualità del servizio.
- **trasporto merci:** a livello urbano si rende necessario razionalizzare le attività di distribuzione delle merci ottimizzandone gli aspetti ambientali. Ciò può essere fatto incentivando forme di distribuzione effettuate da imprese dotate di un parco veicoli a bassi consumi ed emissioni. A livello extraurbano è necessario incentivare il **trasferimento di quote di traffico delle merci da strada a ferrovia**, mediante il potenziamento della rete ferroviaria, il completamento della rete interportuale e la promozione della **logistica integrata**.

**Il PUMS di Ruvo di Puglia risulta coerente con gli obiettivi di sostenibilità del PEAR in relazione al settore dei trasporti.**

#### 8.1.4. Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)

L'attuazione delle previsioni del PUMS rientra tra gli obiettivi previsti nel progetto territoriale per il paesaggio regionale denominato: “Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce”, definito dal P.P.T.R. poiché favoriscono l'integrazione e interoperabilità delle Infrastrutture di trasporto esistenti con gli itinerari e i percorsi ciclabili di fruizione del paesaggio. Tale progetto fa parte di quelli previsti dal PPTR sul l'intero territorio regionale, interessando tutti gli ambiti paesaggistici come definiti dall'art. 7 comma 4 e individuati all'art. 36, denominati:

- a) La Rete Ecologica regionale
- b) Il Patto città-campagna
- c) Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce**
- d) La valorizzazione integrata dei paesaggi costieri
- e) I sistemi territoriali per la fruizione dei beni culturali e paesaggistici

Gli obiettivi indicati nel Progetto “Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce” sono:

- Salvaguardare e valorizzare le **strade di interesse paesaggistico** costituite dalle reti di città;
- Promuovere ed incentivare una fruizione costiera sostenibile, multimodale e di alta qualità paesaggistica;
- Salvaguardare, riqualificare e **valorizzare le relazioni funzionali**, visive ed ecologiche fra l'infrastruttura e il contesto attraversato;
- Promuovere ed incentivare una **fruizione paesistico percettiva ciclo-pedonale**;
- **Valorizzare e adeguare la rete ferroviaria locale** e il sistema di stazioni minori;
- Valorizzare ed adeguare i collegamenti interno – costa con modalità di **spostamento sostenibili**, multimodali e di alta qualità paesaggistica;
- **Promuovere ed incentivare l'intermodalità** (tariffazione unica, realizzazione di servizi; attuazione di politiche di **Mobility Management** finalizzate a ridurre l'uso individuale dell'auto a vantaggio del trasporto pubblico collettivo, della ciclo pedonalità)

**Il PUMS risulta coerente con gli obiettivi proposti dal PPTR per quanto riguarda il sistema della mobilità dolce e la valorizzazione e connessione delle risorse paesistico – ambientali e storico - culturali, attraverso il ridisegno e la valorizzazione di una nuova “geografia fruitivo-percettiva” del territorio.**

### 8.1.5. Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Regione Puglia (PRMC) assume come obiettivo generale l'impostazione di una rete ciclabile regionale continua ed uniformemente diffusa sul territorio, definendo itinerari di lunga percorrenza che valorizzino quelli già consolidati o programmati e privilegino le strade a basso traffico.

Considerando i tronchi ciclabili già pianificati dalla Regione Puglia nello scorso decennio, il Piano analizza in dettaglio tutti percorsi e le dorsali inserite nelle indicazioni della rete ciclabile europea e nazionale, in modo da ottenere un unico sistema ciclabile che permetta di collegare in modo continuo la Regione.

In questa maniera il PRMC si propone di:

- creare una rete **ciclabile sicura, accessibile e diffusa**;
- aumentare lo share modale ciclistico;
- promuovere e diffondere il **cicloturismo**;
- ridurre le velocità di percorrenza sulle strade secondarie, sia extraurbane che urbane;
- migliorare la **qualità di vita** nel territorio.

**Sul tema della ciclabilità il Comune di Ruvo di Puglia si è dotato di un Piano della Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale PMCC approvato con Delibera di Consiglio Comunale n.53 del 05/09/2018. Il PUMS recepisce quanto previsto dal PMCC e dagli strumenti sovraordinati sul tema della ciclabilità.**

### 8.1.6. Il Piano d'Ambito dell'Autorità Idrica Pugliese

Sebbene il Piano d'Ambito guardi ad obiettivi differenti dall'ambito di applicazione del PUMS, è opportuno considerarne gli interventi previsti ai fini di verificare eventuali interferenze con le azioni di piano.

Obiettivi generali del Piano D'Ambito sono infatti:

- GARANTIRE LA SICUREZZA DELL'APPROVVIGIONAMENTO
- GARANTIRE ADEGUATE DOTAZIONI IDRICHE GIORNALIERE
- LA CONTINUITÀ DELL'APPROVVIGIONAMENTO
- MIGLIORARE LA GESTIONE DEL COMPARTO APPROVVIGIONAMENTO
- MIGLIORARE LA CONOSCENZA DELLE INFRASTRUTTURE (RETI E IMPIANTI)
- MIGLIORARE IL SERVIZIO RESO ALL'UTENZA

**Il PUMS agisce, come detto, con l'obiettivo di ridurre l'inquinamento ambientale derivante da traffico, attuando, dove possibile, anche interventi in ottica di riqualificazione urbana e ambientale. Questo ha effetti positivi, decisamente indiretti, sulla tutela della risorsa idrica e può in generale considerarsi ininfluente.**

**In fase di progettazione sarà importante coordinare l'attuazione del Piano con gli interventi previsti dall'AIP sul territorio di Ruvo anche ai fini di utilizzarne effetti indiretti sulla mobilità.**

### 8.1.7. Il PUMS di Città Metropolitana di Bari

Il PUMS di CMB orienta le politiche della mobilità a livello metropolitano basandosi sui cinque asset principali: accessibilità universale, sostenibilità, vivibilità, sicurezza e tecnologia.

Sono 15 le **strategie** che il Piano vuole attivare:

1. Contribuire all'individuazione e alla definizione delle caratteristiche tecnico-funzionali degli elementi mancanti al completamento della rete Core TEN-T in corrispondenza del nodo di Bari inteso in chiave metropolitana. Ciò si traduce nell'ottimizzazione dell'accessibilità territoriale multimodale al porto, all'aeroporto, all'Interporto, alla stazione di Bari centrale e nell'eliminazione dei colli di bottiglia sulla rete ferroviaria (variante nord di Bari Santo Spirito) e stradale (eliminazione del traffico di puro attraversamento dalla tangenziale di Bari).
2. Programmare la messa in sicurezza della rete stradale extraurbana di interesse metropolitano.
3. Proposta di un modello di esercizio ferroviario che porti a completamento, potenziandolo, il cadenzamento mnemonico degli orari delle linee convergenti su Bari realizzando punti di Rendez -vous tra treni e autobus urbani ed extraurbani in corrispondenza delle stazioni in ambito metropolitano.
4. Proporre, sfruttando l'interoperabilità tra le reti RFI-FNB e FSE, un sistema prevalentemente passante dei servizi su Bari Centrale per incentivare il ricorso alla modalità ferroviaria anche per relazioni che non interessano Bari e alleggerire il traffico pedonale in corrispondenza della stazione di bari centrale connesso alle esigenze di interscambio tra servizi regionali.
5. Migliorare la dotazione di servizi "lato terra" presso tutte le stazioni/fermate ferroviarie per migliorare l'accessibilità pedonale, ciclistica e tramite servizi di trasporto pubblico e di mobilità condivisa.
6. Completare la rete portante di trasporto pubblico convergente su Bari con la previsione di un BRT extraurbano a emissioni 0 (Idrogeno green) sulla direttrice Santeramo, Cassano, Sannicandro, Bari che rappresenta l'unico corridoio ad alta mobilità non servito dalla ferrovia.
7. Realizzare una rete portante di trasporto urbano a Bari fondata su un sistema BRT elettrico strutturato su 4 linee che, in corrispondenza delle stazioni di Lamasinata, Bari Centrale ed Executive, garantiscono il servizio di distribuzione/adduzione a favore della domanda che utilizza i servizi ferroviari metropolitani.
8. Sperimentare servizi navetta legati alla predisposizione dei Piani Spostamenti Casa - Lavoro e Casa - Studio coordinati con i servizi della rete portante di trasporto pubblico per servire la zona industriale di Molfetta, quella di bari Modugno e il polo di Casamassima.
9. Realizzare, d'intesa con la Regione Puglia, un sistema di integrazione tariffaria multimodale inserito in una Mobility Card Metropolitana in cui implementare anche altri servizi di pagamento relativi al sistema della mobilità (bike sharing, car sharing, parcheggi...) in ottica MaaS e sistemi incentivanti di premialità (bonus mobilità).
10. Annoverare i servizi di micromobilità in condivisione tra i servizi complementari alla rete di trasporto pubblico per ridurre l'esigenza di collegamento porta-porta da parte della rete portante di trasporto pubblico urbano in modo da aumentarne velocità commerciale ed efficienza.
11. Realizzare la rete ciclabile metropolitana prevista dal Biciplan metropolitano a partire dagli itinerari funzionali allo sviluppo della mobilità intercomunale casa-Studio e casa – lavoro di corto raggio (< 10Km) sperimentando un primo caso prototipale di "Superpista" tra Modugno e Bari interconnessa con i percorsi previsti dal Biciplan all'intero dell'area industriale e con le reti urbane di Modugno e Bari.
12. Realizzare una rete di Velostazioni per bici che completa la dotazione presso le stazioni ferroviarie, presso i principali attrattori di traffico di rango metropolitano serviti da itinerari ciclabili e collocati a distanze inferiori a 5 Km da stazioni ferroviarie o centri urbani di riferimento.

13. Supportare tutti i comuni nell'Implementazione di interventi infrastrutturali e misure di agevolazione della mobilità ciclopedinale all'interno dei centri urbani di tutti i Comuni (sistemi di Wayfinding, Metrominuto, ZTL, Zone 30, interventi di traffic calming e messa in sicurezza dei punti conflitto, regolamentazione dell'offerta di sosta, revisione della rete di trasporto pubblico urbano e individuazione della viabilità alternativa per il traffico di attraversamento urbano...);
14. Implementare una piattaforma SW e HW per servizi di supporto alla logistica distributiva delle merci in campo urbano fruibile da tutti i Comuni in modo da garantirne l'utilizzo da parte degli operatori della logistica su tutto il territorio metropolitano (servizio di ricerca e prenotazione piazzole di carico e scarico merci, Locker pubblici presso le stazioni e autostazioni della rete portante di trasporto pubblico...).
15. Realizzare un sistema ITS in grado di monitorare, informare, orientare e, ove necessario regolare, il traffico sul sistema tangenziale metropolitano costituito dalle tratte della SS.16, della SP.238., della SS.96 e della SS.100 ricadenti nei territori del comune di Bari e in quelli dei comuni di prima cintura. Il sistema, nelle more e in previsione dei potenziamenti previsti sulla porzione della viabilità extraurbana succitata dovrà consentirne il più efficiente utilizzo, anche in combinazione con l'autostrada, particolarmente da parte del traffico passante di mezzi pesanti.

La realizzazione di questo scenario consentirà di raggiungere i seguenti risultati:

- Incremento del 52 % del traffico passeggeri sulla rete ferroviaria in ambito metropolitano;
- Incremento del 34% dei passeggeri trasportati dalla rete di traporto urbano di Bari;
- Incremento complessivo del 19% dei passeggeri della rete di trasporto pubblico automobilistico urbano ed extraurbano della Città Metropolitana;
- Riduzione del 16% degli spostamenti e del 9,8% delle percorrenze su auto a livello della Città Metropolitana;
- Riduzione del 33% degli spostamenti e del 23% delle percorrenze su auto nel Comune di Bari.

Il territorio di Ruvo di Puglia è interessato da diverse proposte previste dal PUMS metropolitano che sono state integrate nelle previsioni e declinate a livello locale. La calmierazione del traffico, come indicato, ha un ruolo significativo nelle politiche previste, in particolare nei punti di maggiore sensibilità. Grande spazio è stato dato a potenziamento dell'accessibilità ferroviaria e ciclabilità e intermodalità tra i due modi.

### 8.1.8. Il Piano Regolatore Generale ed il Piano Urbanistico Generale

Il PUMS tiene conto il PRG vigente e il PUG adottato con D.C.C. n.17 del 20/04/2016.

All'interno del Regolamento edilizio sono presenti regolamentazioni inerenti alle piste ciclabili, aree di parcheggio, piazze ed aree pedonalizzate, tratturi e percorsi della mobilità dolce. Per quanto concerne il PUG, questo strumento ha tra gli obiettivi quello di favorire la realizzazione di circuiti pedonali e ciclabili, inoltre individua zone a traffico limitato su aree del centro storico. Il PUG mira all'integrazione della città con il suo agro e all'area murgiana dove sorge il Parco Nazionale e punta alla promozione di forme di turismo verde ed alla valorizzazione del patrimonio storico monumentale e ambientale della città.

Il PUMS risulta coerente con quanto previsto dagli strumenti urbanistici vigenti in una visione della mobilità volta a rafforzare i legami tra la città e il territorio rurale e al rafforzamento delle connessioni cittadine.

### 8.1.9. Il DPRU

Ruvo di Puglia si è dotata di un Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana con D.G.C. 102 del 10/04/2017 che individua 9 ambiti prioritari di intervento e persegue gli obiettivi di qualità urbana, urbanistica, architettonica, dello spazio pubblico, sociale, economica, ambientale, energetica, culturale e paesaggistica.

### 8.1.10. Piano Comunale dei Tratturi

Il Comune di Ruvo di Puglia, in recepimento della Legge Regionale n. 29 del 23/12/2003 si è dotato nel 2014 di un proprio Piano comunale dei Tratturi. Il Piano prevede la salvaguardia delle quattro arterie che attraversano il territorio comunale:

- Il tratturo “Barletta-Grumo” (18);
- il tratturello “Canosa-Ruvo di Puglia” (19);
- il tratturello “Corato-Fontanadogna” (68);
- il tratturello della via “Appia-Traiana” (94).

Obiettivi del Piano sono la tutela, salvaguardia e valorizzazione dei tratturi, volti alla conservazione delle caratteristiche fisiche degli stessi e alla loro permanenza sul territorio ed al loro coerente inserimento entro gli aspetti strutturali che compongono le dinamiche socio-culturali di sviluppo delle comunità insediate.

### 8.1.11. Piano Comunale della Sosta

Con delibera n.102/2017 del 15-12-2017 il Comune di Ruvo di Puglia ha approvato “*L’organizzazione del servizio relativo alle aree blu- approvazione della disciplina generale delle tariffe*”. Il documento è volto al riordino della sosta a pagamento nelle aree limitrofe al centro storico e all’introduzione della diversificazione della tariffa, così da indirizzare le scelte dell’utenza e migliorare le condizioni di circolazione. Obiettivo della riorganizzazione è disincentivare l’uso dell’automobile per raggiungere l’area centrale, soprattutto laddove non è necessario, come ad esempio, negli spostamenti brevi o senza particolari vincoli di orario (ad esempio per attività ricreative). In figura seguente si riporta la rappresentazione delle diverse aree di sosta regolamentata identificate.

Il PUMS tiene in considerazione gli obiettivi di tale iniziativa, puntando allo stesso modo, al decongestionamento veicolare del centro di Ruvo. Il cuore di una città deve essere visto come un luogo dove poter liberamente e in sicurezza passeggiare in bici o a piedi godendo delle bellezze artistiche e architettoniche presenti.

### 8.1.12. Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale (PMCC)

Il Comune di Ruvo di Puglia, si è dotato di un Piano della Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale (PMCC), approvato con D.C.C. n.53 del 05/09/2018 che, di fatto, ha anticipato il PUMS sul tema della ciclabilità e ciclo-pedonalità, costruendo una proposta sullo sviluppo delle infrastrutture ciclabili e delle misure immateriali. **Le azioni previste dal PMCC di Ruvo di Puglia sono già state oggetto di valutazione degli impatti, pertanto gli interventi sulla ciclabilità recepiti all’interno del PUMS non saranno oggetto di ulteriore valutazione.**

Il Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale ha perseguito i seguenti obiettivi:

- Aumentare la componente della mobilità dolce per gli spostamenti di tutti i cittadini derivati dalla domanda di servizi;
- Incentivare lo share modale ciclabile (e pedonale) degli spostamenti interni casa-lavoro,
- Incentivare la scelta di pedonalità e ciclabilità per gli spostamenti per motivi di studio e di carattere ricreativo,
- Migliorare i servizi per l'intermodalità treno + bici e treno + tpl su gomma.

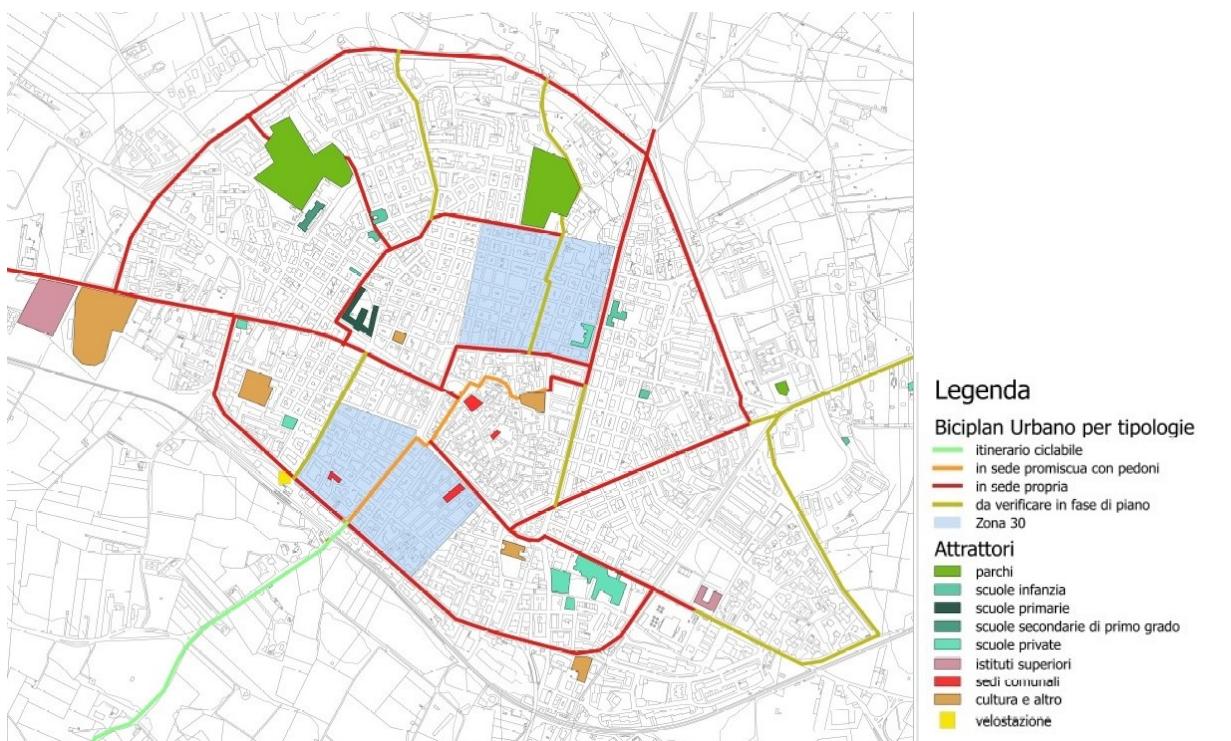


Figura 12 - Caratterizzazione tipologica della rete ciclabile (fonte: Stralcio Tavola PMCC)

La rete del Biciplan è stata costruita a partire dal tessuto viario esistente e dalla pianificazione vigente ed ha considerato le caratteristiche della domanda di mobilità ciclistica e **l'interconnessione degli attrattori**, **l'interconnessione con gli itinerari ciclabili esistenti** (urbani ed extraurbani) e **l'integrazione con i sistemi di trasporto** sostenibile presenti sul territorio (TPL, stazione ferroviaria) e le **caratteristiche geometriche** della sezione stradale e piano – altimetriche della viabilità. La rete pertanto ha individuato le direttive principali di connessione, le caratteristiche generali delle piste realizzabili e la loro gerarchizzazione in termini di priorità.

Oltre alla definizione della rete, il PMCC individua alcune **azioni e politiche** mirate ad **incentivare e sensibilizzare** all'uso della bicicletta, **educare** alla mobilità ciclabile e **formare** i ciclisti sull'uso dei dispositivi di sicurezza. Tra le best practice, quella del **Mobility management d'area** con il compito di ottimizzare la gestione degli spostamenti in funzione della domanda. Altre iniziative interessano invece direttamente l'ambito scolastico, come ad esempio il **Mobility manager scolastico** con competenze in mobilità sostenibile; **Bicibus** e **Piedibus** per permettere agli studenti di praticare spostamenti sostenibili e ridurre la congestione stradale nei pressi delle scuole.

Per invogliare all'uso della bicicletta, il Piano suggerisce di porre particolare attenzione alle fermate del trasporto pubblico locale da intendersi come veri e propri attrattori che dovranno essere inserite in un programma di riprogettazione di design e marketing mirato a rilanciare l'attrattività del servizio.



## 8.2. Coerenza interna

L'analisi di coerenza interna serve ad esplicitare il legame tra le azioni e gli obiettivi del Piano. La seguente matrice incrocia le azioni indicate dalle LGN con gli obiettivi del PUMS: nelle caselle di incrocio si indica se la singola azione è coerente con l'obiettivo, se vi sono interazioni con l'obiettivo ma non è valutabile la coerenza, se l'azione non è coerente con l'obiettivo o se non vi sono interazioni tra azione e obiettivo.

Strategia	Azioni	OBIETTIVI GENERALI			
		SPOSTAMENTI SISTEMATICI		SPOSTAMENTI OCCASIONALI	
		riequilibrare la scelta dei modi di trasporto	aumentare la sicurezza (in particolare per gli utenti deboli)	ridurre inquinamento atmosferico e acustico	aumento della qualità degli spostamenti sostenibili verso i luoghi di lavoro e studio
1. Integrazione tra i sistemi di trasporto	Recupero di quote di rete stradale e spazi pubblici favore di una migliore fruibilità	■	■	■	■
	Realizzazione di nodi di interscambio	■	■	■	■
	Servizio di trasporto biciclette sui mezzi del TPL			■	■
	Uso di ITS e infomobilità			■	
	Mobility Manager di Area			■	
2. Sviluppo della mobilità collettiva	Sviluppo di politiche integrate di gestione della domanda e realizzazione di parcheggi di scambio	■		■	■
	Aumento dell'accessibilità del TPL	■			
	Utilizzo di ITS nel trasporto pubblico e sistemi di monitoraggio automatico	■			
	Installazione di sistemi di rilevazione dei passeggeri a bordo	■			
	Implementazione di informazioni a bordo e alle fermate	■			
3. Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica	Aumento della qualità del servizio del TPL	■			
	Realizzazione di itinerari ciclabili	■		■	■
	Miglioramento dei collegamenti ciclo pedonali verso gli attrattori	■		■	■
	Istituzione di Zone 30	■	■	■	■
	Diffusione di servizi per i ciclisti	■		■	■
4. Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa	Creazione percorsi ciclo pedonali casa scuola, Piedibus e Bicibus	■	■	■	■
	Implementazione di azioni di promozione, sensibilizzazione e marketing	■		■	■
	Realizzazione di parcheggi di scambio	■		■	■
	Utilizzo di ITS per trasporto privato condiviso e integrato con il TPL	■		■	■
	Promozione della mobilità condivisa	■		■	■
5. Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto ambientale ed elevata efficienza energetica	Realizzazione di politiche tariffarie a favore di car sharing, moto sharing e car pooling	■		■	
	Agevolazione del transito e sosta per i veicoli con mobilità condivisa	■		■	
	Introduzione di veicoli a basso impatto ambientale	■		■	
	Introduzione di veicoli a basso impatto ambientale per la distribuzione delle merci e/o cargo bike	■	■	■	
6. Razionalizzazione della logistica urbana	Installazione di colonnine per la ricarica elettrica	■		■	
	Monitoraggio della flotta del TPL	■		■	
	Realizzazione di nuovi modelli di logistica urbana	■		■	
7. Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità; formazione sulla mobilità sostenibile.	razionalizzazione delle aree per il carico scarico merci.	■		■	
	Realizzazione di interventi per la risoluzione dei punti critici	■	■	■	■
	Aumento della sicurezza degli utenti attraverso percorsi protetti	■	■	■	■
	Realizzazione di campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale	■	■	■	■
	Realizzazione di campagne di informazione e coinvolgimento sulla mobilità sostenibile	■	■	■	■

## 9. ANALISI DEI VINCOLI

Gli interventi previsti dal PUMS riguardano essenzialmente **l'ambito urbano** di Ruvo di Puglia e non interessano parti vincolate dal punto di vista ambientale. Il Piano recepisce gli itinerari sovraordinati già previsti da altri piani di livello sovralocale.

**Gli itinerari previsti dal Biciplan nel PMCC di Ruvo di Puglia sono già stati oggetto di valutazione e pertanto esclusi dalla presente.**

### 9.1. I vincoli del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)

Ai sensi dell'articolo 143 co.1 lett. b) e c) del d.lgs. 42/2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio), Il Piano Paesaggistico della Regione Puglia (PPTR) ha condotto la ricognizione sistematica di tutte le aree sottoposte a tutela paesaggistica, oltre ad individuarne, ai sensi dell'art. 143 co. 1 lett. e) del Codice, gli ulteriori contesti che il Piano intende sottoporre a tutela paesaggistica. Le aree sottoposte a tutele dal PPTR si dividono pertanto in:

- Beni paesaggistici, ai sensi dell'art.134 del Codice (BP)
- Ulteriori contesti paesaggistici ai sensi dell'art. 143 co.1 lett. e) del Codice (UCP)

I beni paesaggistici si dividono ulteriormente in due categorie di bene:

- Immobili ed aree di notevole interesse pubblico (ex art. 136 del Codice), ovvero quelle aree per le quali è stato emanato un provvedimento di dichiarazione del notevole interesse pubblico
- Aree tutelate per legge (ex art. 142 del Codice)

L'insieme dei beni paesaggistici e degli ulteriori contesti paesaggistici è organizzato in tre strutture, a loro volta articolate in componenti:

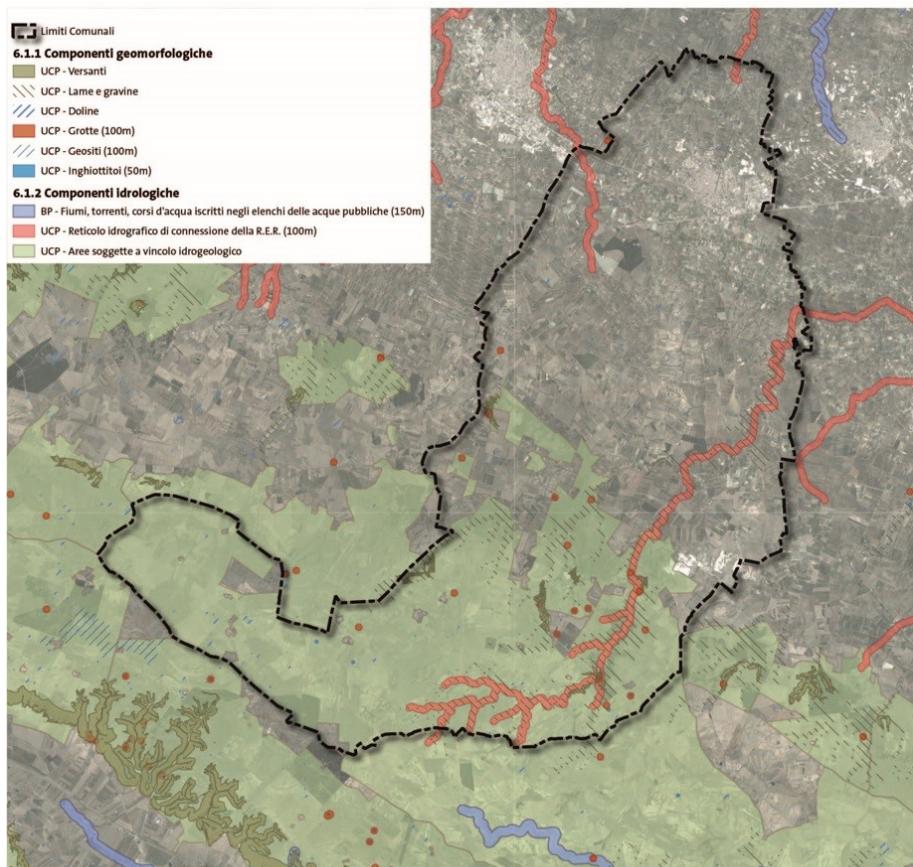
- 6.1. Struttura idro geomorfologica
- 6.2. Struttura eco sistemica e ambientale
- 6.3. Struttura antropica e storico-culturale

#### Struttura idro - geomorfologica

Nel territorio di Ruvo di Puglia, per quanto concerne la struttura idro - geomorfologica definita dal PPTR, sono presenti:

- UCP Versanti
- UCP Lame e Gravine
- UCP Doline
- UCP Grotte
- UCP Inghiottitoi

- UCP Reticolo idrografico di connessione della R.E.R.
- UCP Aree soggette a vincolo idrogeologico



STRUTTURA IDROGEOMORFOLOGICA

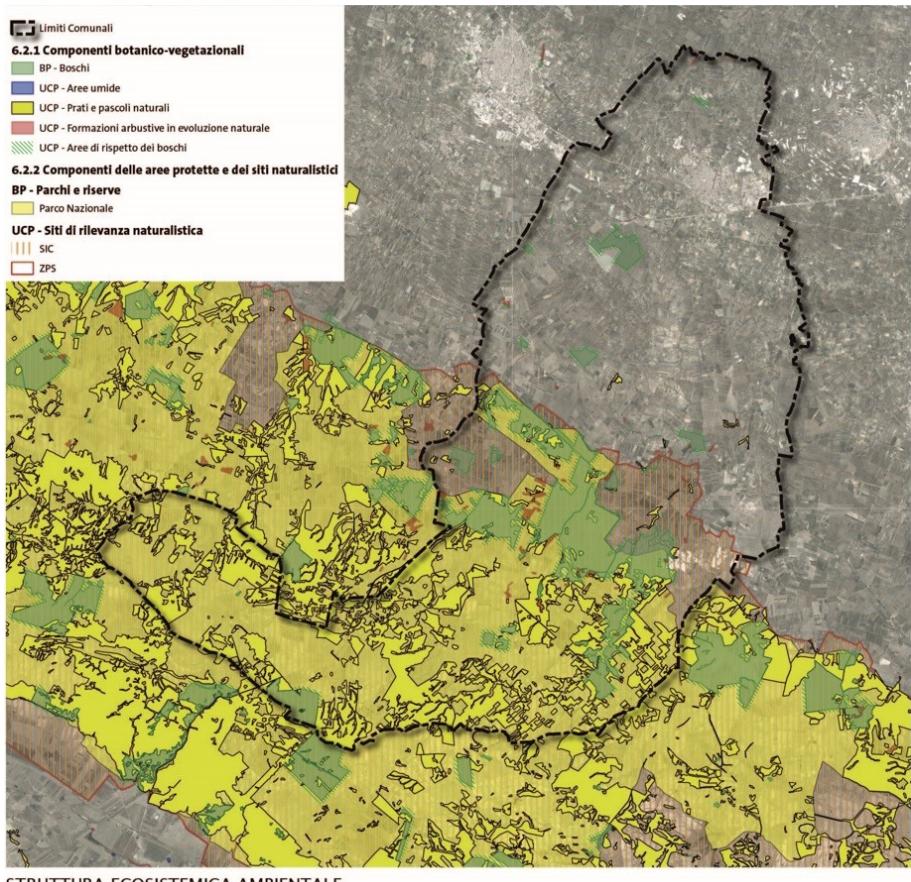
All'Art 43 delle NTA del PPTR "Indirizzi per le componenti idrologiche" al c.1 punto e) si definisce che gli interventi che interessano le componenti idrologiche devono tendere a **garantire l'accessibilità e la fruibilità delle componenti idrologiche, anche attraverso interventi di promozione della mobilità dolce (ciclo-pedonale etc.)**.

All'art 51 "indirizzi per le componenti geomorfologiche" si indica che: gli interventi devono tendere a valorizzare le qualità paesaggistiche assicurando la salvaguardia del territorio sotto il profilo idrogeologico e sismico e prevenirne la pericolosità e rischi nel rispetto delle caratteristiche paesaggistiche dei luoghi. Inoltre l'insieme dei solchi erosivi deve essere oggetto di interventi di riqualificazione ecologico – naturalistica che di ricostruzione delle relazioni tra insediamenti e valori di contesto che ne consentano la ricostruzione delle complesse relazioni ecologiche e paesaggistiche, garantendo **l'accessibilità e la fruibilità esclusivamente attraverso la mobilità dolce (ciclo-pedonale etc.)** con limitato impatto paesaggistico e ambientale.

## Struttura eco sistemica e ambientale

Nel territorio di Ruvo di Puglia ricadono i seguenti vincoli definiti dal PPTR:

- BP Boschi
- UCP Aree umide
- UCP Prati e pascoli naturali
- UCP Formazioni arbustive in evoluzione naturale
- UCP Aree di rispetto dei boschi
- BP – Parchi e riserve (Parco Nazionale Alta Murgia)
- UCP Siti di rilevanza naturalistica (SIC e ZPS Murgia Alta)

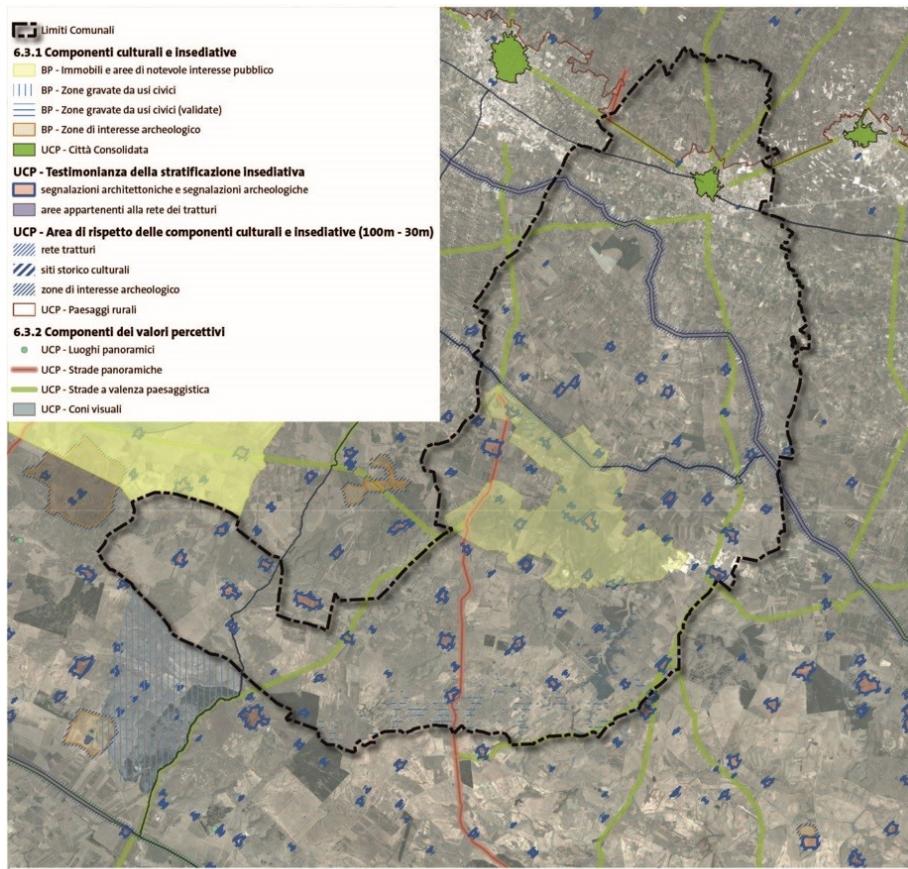


Fermo restando il rispetto delle prescrizioni puntuali previste dalle NTA del PPTR e, nel rispetto delle norme per il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, si auspicano piani, progetti e interventi di realizzazione di percorsi di **mobilità dolce** su viabilità esistente, senza opere di impermeabilizzazione dei suoli e correttamente inserite nel paesaggio.

### Struttura antropica e storico-culturale

Nel territorio di Ruvo di Puglia, sono presenti i seguenti beni paesaggistici e ulteriori contesti paesaggistici relativi alla struttura antropica e storico culturale:

- BP- Immobili e aree di notevole interesse pubblico
- BP Zone gravate da usi civici (validate)
- BP Città consolidata
- UCP Testimonianza della stratificazione insediativa
  - Segnalazioni architettoniche e segnalazioni archeologiche
  - Aree appartenenti alla rete dei tratturi
- UCP Area di rispetto delle componenti culturali e insediative
  - Rete tratturi
  - Siti storico culturali
- UCP Paesaggi rurali
- UCP Strade panoramiche
- UCP Strade a valenza paesaggistica



STRUTTURA ANTROPICA – STORICO CULTURALE

Per quanto concerne i vincoli della struttura antropico e storico culturale, sono ammissibili piani che promuovano attività che consentano la produzione di forme e valori paesaggistici di contesto e **fruizione pubblica del bene paesaggio** o incentivino la fruizione pubblica del bene attraverso la riqualificazione ed il ripristino di percorsi pedonali abbandonati e/o la realizzazione di nuovi percorsi pedonali, garantendo comunque la permeabilità degli stessi.

L'art. 86 "Indirizzi per le componenti dei valori percettivi": gli interventi devono tendere, tra l'altro, a salvaguardare e valorizzare strade, ferrovie e percorsi panoramici e fondare una nuova geografia percettiva legata ad una **fruizione lenta (carrabile, rotabile, ciclopedonale e natabile)** dei paesaggi.

**Per tutti gli interventi che, in fase attuativa, dovessero ricadere all'interno di un vincolo del PPTR, si dovrà provvedere, qualora previsto, alla richiesta della relativa autorizzazione.**

## 9.2. I vincoli del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)

Il Piano di Bacino è lo strumento di governo del bacino idrografico, che si configura quale documento di carattere conoscitivo, normativo e tecnico operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla **conservazione, difesa e valorizzazione del suolo e alla corretta utilizzazione delle acque**, sulla base delle caratteristiche fisiche e ambientali del territorio interessato.

Le finalità del PAI della Regione Puglia sono:

- La sistemazione, la conservazione ed il recupero del suolo nei bacini idrografici, con interventi idrogeologici, idraulici, idraulico- forestali, idraulico- agrari compatibili con i criteri di recupero naturalistico;
- La difesa ed il consolidamento dei versanti e delle aree instabili, nonché la difesa degli abitanti e delle infrastrutture contro i movimenti franosi e gli altri fenomeni di dissesto;
- Il riordino del vincolo idrogeologico;
- La difesa, la sistemazione e la regolazione dei corsi d'acqua;
- Lo svolgimento funzionale dei servizi di polizia idraulica, di piena e di pronto intervento idraulico, nonché la gestione degli impianti.

Le finalità sono perseguiti mediante:

- La definizione del quadro del rischio idraulico ed idrogeologico in relazione ai fenomeni di dissesto evidenziati;
- L'adeguamento degli strumenti urbanistico – territoriali;
- L'apposizione di vincoli, l'indicazione di prescrizioni, l'erogazione di incentivi e l'individuazione delle destinazioni d'uso del suolo più idonee in relazione al diverso grado di rischio,
- L'individuazione di interventi finalizzati al recupero naturalistico ed ambientale, nonché alla tutela ed al recupero dei valori monumentali ed ambientali presenti;
- L'individuazione di interventi su infrastrutture e manufatti di ogni tipo, anche edilizi, che determinano rischi idrogeologici, anche con finalità di rilocalizzazione;
- La sistemazione dei versanti e delle aree instabili a protezione degli abitati e delle infrastrutture con modalità di intervento che privilegino la conservazione ed il recupero delle caratteristiche naturali del terreno;
- La difesa e la regolazione dei corsi d'acqua, con specifica attenzione alla valorizzazione della naturalità dei bacini idrografici;
- Il monitoraggio dello stato dei dissesti.

**Parte del territorio di Ruvo di Puglia ricade in area ad Alta, Media o Bassa pericolosità idraulica e pericolosità frane.**

Tutti gli interventi che dovessero, nella fase attuativa, ricadere all'interno delle aree vincolate dal PAI, **dovranno richiedere il parere favorevole dell'Autorità di Bacino** sulla compatibilità degli stessi con il PAI.



**PUMS**  
RUVO DI PUGLIA

Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile – Comune di Ruvo di Puglia  
RUP: Ing. Gildo Rocco Gramegna  
Rapporto Preliminare per la Verifica di Assoggettabilità  
alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – REV 01 - Ottobre 2024

# PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

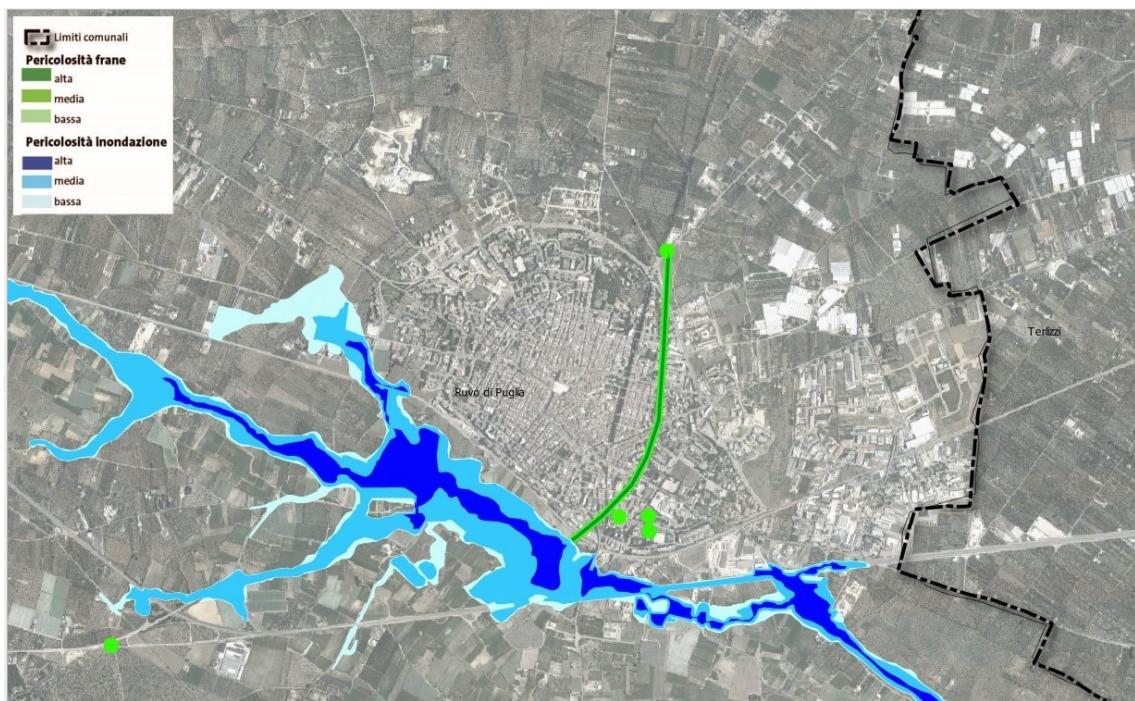
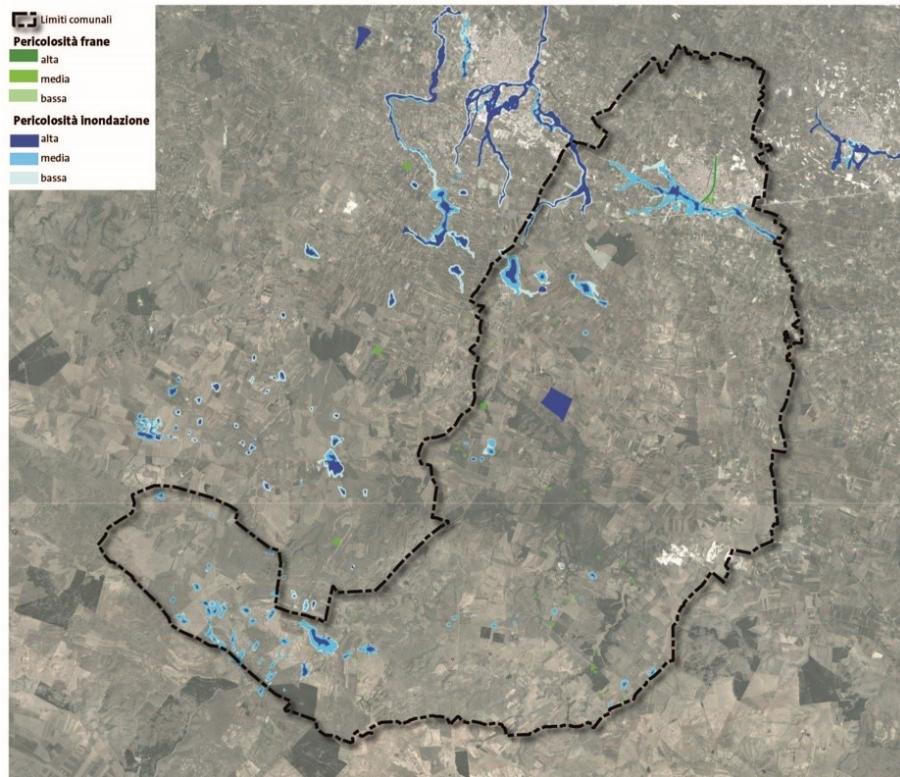


Figura 13 - Vincoli del PAI A Ruvo di Puglia, in alto sull'intero territorio, in basso l'ambito urbano.

Promosso da:

Redazione a cura di:

### 9.3. I vincoli del Piano di Tutela delle Acque (PTA)

Il Piano di Tutela delle Acque (PTA) ha la finalità di tutelare le acque superficiali e sotterranee della Regione Puglia che costituiscono una risorsa da salvaguardare ed utilizzare secondo criteri di solidarietà.

Gli obiettivi del PTA sono quelli di:

- Prevenire e ridurre l'inquinamento e attuare il risanamento dei corpi idrici;
- Conseguire il miglioramento dello stato delle acque;
- Perseguire usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili,
- Mantenere la capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici, nonché la capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate;
- Mitigare gli effetti delle inondazioni e della siccità,
- Impedire un ulteriore deterioramento, proteggere e migliorare lo stato degli ecosistemi acquatici, degli ecosistemi terrestri e delle zone umide direttamente dipendenti dagli ecosistemi acquatici sotto il profilo del fabbisogno idrico.

Il territorio di Ruvo di Puglia ricade in Zone di Protezione Speciale Idrogeologica (ZPSI) individuata dal PTA.

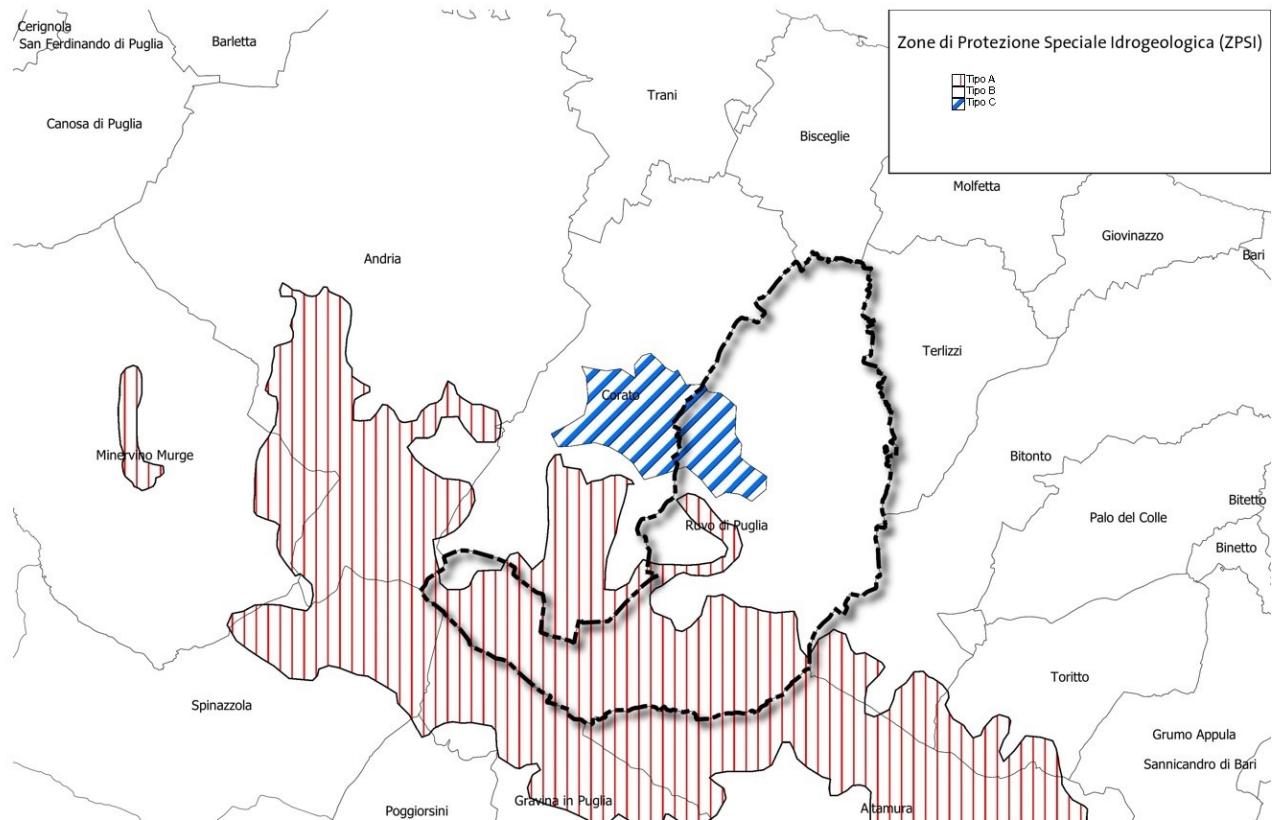


Figura 14 - Vincoli del PTA a Ruvo di Puglia: Le Zone di Protezione Speciale Idrogeologica

**Non vi sono interventi previsti dal PUMS che ricadono nelle ZPSI definite dal PTA.**

## 9.1. Piano del Parco Nazionale Alta Murgia

L'Ente Parco Nazionale dell'Alta Murgia, istituito con D.P.R. 10/03/2004, è regolamentato dalla Legge n. 394/1991 del 06/12/1991 e ss.mm.ii.

Il Piano per il Parco Nazionale dell'Alta Murgia è stato approvato con D.G.R. N. 314 del 22/03/2016, disciplina insieme al Regolamento tutti gli interventi connessi all'utilizzo del territorio, alla conservazione ed alla valorizzazione in forma coordinata del patrimonio di valori naturalistici, ambientali, nonché storici, culturali e antropologici tradizionali, nonché alla presenza ed all'attività dell'uomo.

La classificazione in zone A, B, C, D, è effettuata sulla base della rappresentatività degli ecosistemi più significativi del Parco, del grado di antropizzazione, del valore naturalistico e dell'individuazione dei confini della zonizzazione su elementi certi del terreno.

Sulla base delle disposizioni di cui all'art.12 della L. n. 394/91 il territorio è classificato nelle seguenti zone omogenee:

A - zone di riserva integrale;

B - zone di riserva generale orientata;

C - aree di protezione;

D - aree di promozione economica e sociale.

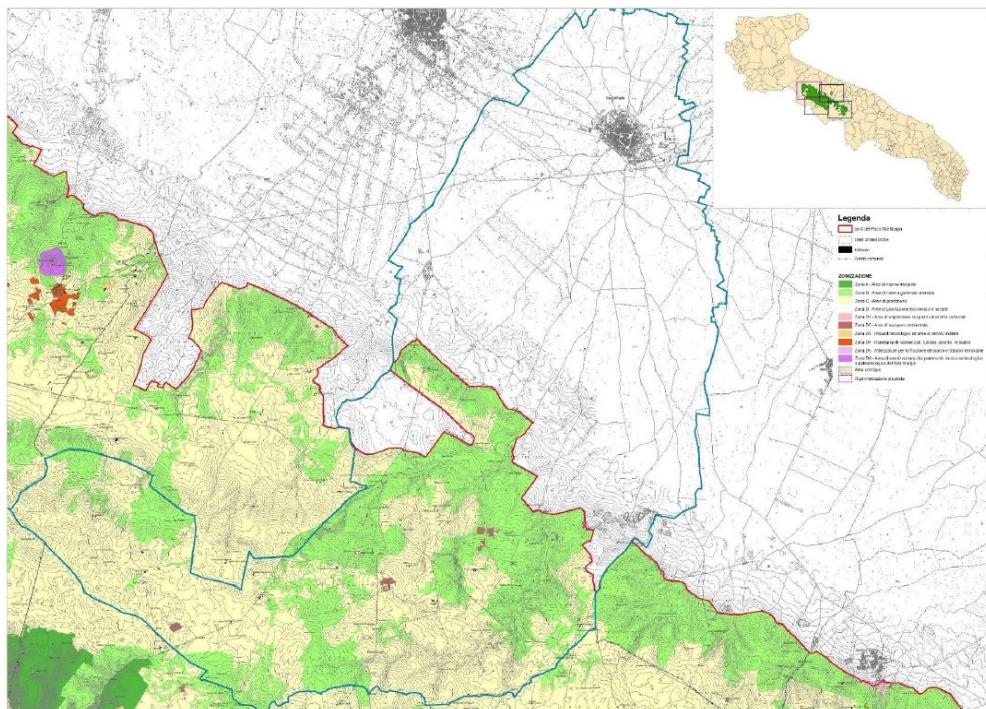


Figura 15 - Zonizzazione del Piano del Parco Nazionale dell'Alta Murgia con evidenza del territorio di Ruvo di Puglia (Fonte: DPRU)

**Non vi sono interventi previsti dal PUMS che interessano l'area del Parco Nazionale dell'Alta Murgia.**

## 10. INDIVIDUAZIONE PRELIMINARE DEI POSSIBILI IMPATTI SIGNIFICATIVI DERIVANTI DALL'ATTUAZIONE DEL PIANO

È possibile suddividere le azioni previste dal PUMS in due macro categorie:

- Regolamentare/gestionale
- Di riqualificazione/infrastrutturale

Le azioni facenti parte della prima categoria non prevedono la realizzazione di opere o infrastrutture fisiche ma riguardano la **regolamentazione della circolazione, il potenziamento dei servizi, le politiche volte all'incremento della mobilità sostenibile e di incentivo** (Mobility Management, Piedibus, Bici bus, ecc.), **comunicazione, sensibilizzazione e informazione**. Le azioni facenti parte di questa categoria generalmente non hanno una localizzazione territoriale specifica e non determinano impatti fisici, seppur contribuiscano a ridurre l'utilizzo delle auto a favore di spostamenti più sostenibili.

Le azioni facenti parte alla seconda categoria, ovvero di adeguamento o riqualificazione di infrastrutture esistenti sono interventi di **risistemazione stradale**, volti ad aumentarne anche qualitativamente lo stato. Il **PUMS di Ruvo di Puglia non prevede la creazione di nuove infrastrutture**, anche se considera gli effetti di quelle, in fase di realizzazione, già previste da altri enti. Inoltre gli interventi previsti dal PMCC di Ruvo di Puglia, recepiti nel PUMS, sono già stati oggetto di valutazione di impatto e pertanto esclusi dal presente rapporto preliminare.

L'insieme delle azioni previste dal Piano, hanno **effetti significativi** sul sistema della mobilità, **perlopiù positivi**: la **riduzione nell'uso delle automobili** a favore di modalità sostenibili di spostamento ha come effetto quello di una **riduzione delle emissioni inquinanti** in atmosfera. La riduzione della velocità e la regolamentazione del traffico **migliora la qualità dell'aria e del rumore**, in particolare nelle aree centrali dove si registrano i maggiori livelli di traffico e nei pressi delle aree scolastiche. Un ulteriore effetto che l'insieme delle regolamentazioni e degli interventi di sistemazione potrebbe avere è **il miglioramento della sicurezza**, in particolar modo per le categorie deboli.

## 11. I POSSIBILI IMPATTI SUL TERRITORIO

Il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile, come evidenziato dalla normativa europea, nazionale e regionale e dai rispettivi documenti di linee guida di indirizzo, produce benefici per la collettività, nel miglioramento della qualità della vita, miglioramento dell'accessibilità e fluidificazione della mobilità, offrire alternative al trasporto veicolare individuale attraverso scelte condivise e partecipate.

La redazione del PUMS ha l'obiettivo di **migliorare la qualità e le prestazioni ambientali nelle aree urbane** in modo da assicurare un ambiente di vita più sano in un complessivo quadro di sostenibilità economica e sociale, facendo sì che il sistema della mobilità urbana assicuri a ciascuno l'esercizio del proprio diritto a muoversi, senza gravare, per quanto possibile, sulla collettività in termini di inquinamento atmosferico, acustico, di congestione e incidentalità.<sup>17</sup> La valutazione dei possibili impatti richiede la descrizione dello stato attuale dell'ambiente e la sua evoluzione possibile con l'attuazione del Piano. Tale valutazione avrà il limite di basarsi solo su dati relativi al Piano, non sono, in questa fase, disponibili dati di maggior dettaglio che attengono alla fase attuativa.

I possibili impatti sulla **qualità dell'aria** potrebbero essere misurabili in termini di concentrazione di emissioni di inquinanti dovute al traffico sia in termini di popolazione esposta a tali inquinanti. A seguito dell'attuazione delle azioni di PUMS lo scenario è migliorativo rispetto a quello attuale: la riduzione dell'uso dell'automobile privata a favore di spostamenti più sostenibili come muoversi a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico riduce in maniera diretta il numero di emissioni inquinanti, determinando un possibile miglioramento della qualità dell'aria.

Per quanto riguarda il **consumo di suolo**, il PUMS di Ruvo di Puglia non prevede la realizzazione di nuove infrastrutture, alcune azioni proposte dal Piano quali la messa in sicurezza di intersezioni o la risistemazione della viabilità sono volte ad aumentare la sicurezza e l'accessibilità di parti della rete che oggi presenta discontinuità e difficoltà in termini di accessibilità, in particolar modo per gli utenti deboli. Inoltre vi è la possibilità di reperire aree da rinaturalizzare eliminando superfici impermeabili.

Riguardo le **emissioni sonore**, il Piano produrrà l'abbattimento delle emissioni generate dal traffico veicolare: sia in termini di minor numero di automobili in circolazione in particolar modo nella zona centrale, sia in termini di minor velocità determinato dalle zone 30.

L'attuazione del Piano contribuirà alla valorizzazione del **paesaggio**, garantendo la fruizione sostenibile dello stesso, con particolar riferimento ai sistemi storico culturali composti da particolari attrattori storici e dagli antichi tratturi oltre alle componenti ambientali presenti nel territorio. La migliore accessibilità agli spazi garantirà la fruizione anche agli utenti deboli. Non si segnalano interferenze negative con aree a valenza ambientale (SIC, ZPS) mentre la riduzione del carico di traffico veicolare contribuirà al miglioramento della fruizione dei beni paesaggistici.

In termini di **sicurezza stradale** l'attuazione del PUMS può creare le condizioni, sia in termini di qualità della viabilità (attraverso la sistemazione delle intersezioni e dei punti critici in ambito urbano e periurbano) che in termini di azioni di regolazione (Zone 30, ZTL, migliore informazione all'utenza, azioni di sensibilizzazione e comunicazione) per la riduzione del numero di incidenti e per la riduzione della gravità degli incidenti.

L'attuazione del PUMS produrrà un aumento della **qualità della vita**, sia restituendo uno spazio stradale qualitativamente migliore rispetto alla situazione attuale che incentivando le persone al movimento (a piedi o in bici) e alla socializzazione.

<sup>17</sup> Linee Guida per la redazione dei PUMS – Regione Puglia, pag 34

La partecipazione dei cittadini nella costruzione del Piano e nel suo monitoraggio contribuisce al suo miglioramento. Il miglioramento della qualità della vita è da intendersi pertanto in termini anche di relazioni sociali, salute e benessere.

Con riguardo a quanto previsto dall' **Allegato I, punto 2 del D.lgs. 152/06** "Criteri per la verifica di assoggettabilità di piani e programmi di cui all'art.12" ed in applicazione della griglia di valutazione degli elementi proposta:

**Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti:** E' possibile suddividere gli interventi previsti dal Piano in tre tipologie: gli interventi di tipo gestionale ovvero azioni che riguardano regolamentazione della circolazione, istituzione zone 30, estensione oraria della zona a traffico limitato, azioni di incentivazione, sensibilizzazione, comunicazione attivazione dell'ufficio di Mobility Management contribuiranno a perseguire gli obiettivi del PUMS e a produrre gli impatti positivi sulla mobilità e sulla qualità di vita della popolazione. Questo tipo di azioni sono completamente reversibili. Una seconda tipologia di azioni è di intervento sull'esistente, ovvero messa in sicurezza di particolari intersezioni o risistemazione della viabilità: trattasi di azioni che hanno carattere migliorativo in termini di manutenzione e accessibilità degli spazi in favore degli utenti deboli. La terza categoria di azioni riguarda interventi infrastrutturali: questa tipologia di azioni riguarda essenzialmente la realizzazione di parcheggi o percorsi ciclabili che, laddove interessino contesti di particolare valore, vanno realizzati con materiali e tecniche atte a minimizzare i possibili impatti che attengono la fase realizzativa (come l'utilizzo di materiali permeabili, ecocompatibili per la realizzazione di piste ciclabili e dei parcheggi di interscambio) questi interventi potrebbero essere migliorativi e portare alla rinaturalizzazione di aree. Con particolare riferimento a questa ultima tipologia, sono da escludere tutti gli interventi (piste ciclabili e servizi per la ciclabilità) già previsti dal PMCC (e quindi già oggetto di valutazione) e recepite dal PUMS.

**Carattere cumulativo degli impatti:** La proposta di Piano genera un impatto cumulativo nullo sul patrimonio edilizio esistente, in quanto si inserisce nell'ambito di un contesto già urbanizzato e consolidato e non andrebbe a sommarsi ad altre tipologie di intervento. Inoltre occorre considerare l'impatto positivo che l'insieme delle politiche del Piano produrrebbe in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e sonore, aumento della sicurezza stradale, miglioramento della qualità della vita.

**Natura transfrontaliera degli impatti:** L'intervento non genera impatti di natura transfrontaliera

**Rischi per la salute umana o per l'ambiente (es. in caso di incidenti):** Le azioni di piano mirano a ridurre i rischi per la salute umana, in particolar modo legati alla mobilità: le azioni infatti sono finalizzate ad ottenere un abbattimento del livello di inquinamento atmosferico ed acustico, ad un risparmio dei consumi energetici, e la riduzione dell'incidentalità. Inoltre l'aumento percentuale di utenti che si sposteranno in modo sostenibile produrrà benessere in termini di salute e qualità di vita.

**Entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate):** La realizzazione delle previsioni di Piano, non prevede un'estensione nello spazio sia per l'area geografica che per le popolazioni potenzialmente interessate, dunque trattasi di impatti di entità nulla.

**Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale, del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo, impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale:** Le azioni di Piano agiscono sull'esistente e non generano consumo di suolo.

## 12. MONITORAGGIO DEL PIANO

L'obiettivo del **monitoraggio** è la valutazione dell'effettivo raggiungimento degli obiettivi e dell'efficacia delle azioni individuate dal Piano. È opportuno che il monitoraggio sia condiviso con i cittadini e gli stakeholders e che siano presenti dei rapporti sullo stato di avanzamento della fase attuativa del PUMS che contengano l'elencazione degli eventuali correttivi da approntare alle strategie e/o alle azioni, da condividere attraverso la partecipazione.

Il sistema di indicatori permette, a partire dalla situazione attuale, di verificare lo stato di un dato in modo da fornire elementi interpretativi ed individuare opportune azioni correttive al Piano. **Anche laddove non vi siano dati disponibili, ad oggi, per la misura di alcuni indicatori, il PUMS può contribuire alla raccolta dei dati che saranno a disposizione per le future analisi sul territorio.** Gli indicatori del sistema di monitoraggio saranno di due tipologie:

- **Indicatori di avanzamento:** raccontano quanto delle azioni previste è stato realizzato. Hanno la caratteristica di essere misurabili oggettivamente sia nello stato attuale che durante l'avanzamento del PUMS, misurando l'entità dello sviluppo delle azioni (Es: mq di zone 30 ecc.), pertanto permettono un confronto diretto ed immediato tra le azioni previste dal piano e quelle effettivamente intraprese.
- **Indicatori degli effetti:** raccontano quali impatti le azioni comportano. Sono indicatori per i quali è possibile effettuare delle misurazioni solo nello stato attuale, mentre nella previsione degli step di piano sono stimati attraverso l'utilizzo di modelli matematici e fisici con delle ipotesi a monte. Il confronto tra i valori attuali e quelli nel corso dello sviluppo del piano determina una misura del raggiungimento degli obiettivi e della bontà delle stime e induce le effettive modificazioni del Piano.

Le tabelle seguenti mostrano gli indicatori per ognuna delle macroaree di intervento (viabilità, sosta, mobilità pedonale, ciclistica, servizi TPL, mobilità scolastica, azioni di comunicazione e sensibilizzazione). Per ognuno di essi è stata indicata l'unità di misura specifica.

Tabella 4 - Indicatori di avanzamento

<i>Categorie di azione</i>	<i>Indicatori di avanzamento</i>	<i>Unità di misura</i>
Viabilità	Interventi di moderazione e limitazione della velocità	Numero
	Riorganizzazione punti critici ambito peri-urbano	Numero
	Riorganizzazione punti critici ambito urbano	Numero
Sosta	Area a parcheggio per la sosta	mq
	Aree a parcheggio nodi intermodali	mq
	Metri lineari di strada con sosta a pagamento	m
Mobilità pedonale	Aree pedonali	Mq
	Corridoi Pedonali	m
	Disponibilità delle Area Pedonale (AP)	Mq per 100 abitanti
Mobilità ciclistica	Lunghezza percorsi ciclabili	Km
	Disponibilità Piste ciclabili	Km per 100 abitanti
	Interconnessione della rete	km di rete reale / km di rete ideale connessa
	Numero ciclopiste/bike box	Numero
Servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL)	Fermate attrezzate con segnaletica e palina e sistemi di infomobilità	Numero
	Bus elettrici o a bassa emissione	Numero
Mobilità scolastica	Numero linee pedibus attive	Numero
	Numero linee bicibus attive	Numero
Mobilità scolastica	Numero Mobility Manager scolastici	numero
	Incontri annuali con associazioni di categoria, portatori di interesse	Numero/anno
	Canali di informazione	Numero
Attuazione, comunicazione e sensibilizzazione	Iniziative una tantum di settore	Numero/anno

Alle macroaree relative gli indicatori di effetto vi si aggiungono quelle **ambientali** e quelle legate alla **sicurezza** infrastrutturale che contengono parametrivolti al monitoraggio degli effetti ambientali in termini di emissioni e parametri che consentono il monitoraggio della sicurezza stradale mediante l'indice di incidentalità.

CATEGORIE DI AZIONE	INDICATORI DI EFFETTO	UNITÀ DI MISURA
Servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL)	Numero abbonamenti annuali al TPL sottoscritti	Numero/anno
	Numero biglietti giornalieri emessi	Numero/anno
	Trasporto a chiamata: Numero km percorsi	Km
	Trasporto a chiamata: Numero di utenti serviti	Numero/anno
Miglioramento della accessibilità di persone e merci	Percentuale di popolazione con accesso adeguato ai servizi di mobilità	%
	Percentuale di esercizi commerciali entro i 50 mt da una piazzola di carico/scarico merci	%
Mobilità scolastica primarie e sec 1 grado	Share modale accompagnamento in auto	%
	Share modale accompagnamento in bici	%
	Share modale accompagnamento a piedi	%
	Numero scuole aderenti ai servizi pedibus	Numero
	Numero scuole con posteggio bici nelle proprie pertinenze	Numero
	Numero scuole aderenti ai servizi bicibus	Numero
Mobilità scolastica istituti superiori	Numero alunni coinvolti in servizi bicibus	Numero
	Share modale arrivo in bici	%
	Share modale accompagnamento/arrivo in auto	%
	Share modale arrivo a piedi	%
Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture	Share modale arrivo in autobus/treno	%
	Indice annuo di incidentalità stradale	n° incidenti/1000 abitanti
	Indice annuo di mortalità stradale	n° morti/anno
Indicatori ambientali	Indice annuo di lesività stradale	n° feriti/anno
	Stima delle emissioni di PM10	g/km PM10
	Stima delle emissioni di CO2	g/km CO2
	Stima delle emissioni di NOx	g/km NOx
Attuazione, comunicazione e sensibilizzazione	Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare	% residenti esposti a > 55/65 dBA
	Foto scattate a Ruvo di Puglia	Numero

Tra gli indicatori di effetto ovvero quelli per i quali non è possibile definire a priori una misura, se non attraverso l'uso di modelli matematici, vi sono tra gli altri riportati: la percentuale di share modale per gli spostamenti scolastici che permette una lettura di confronto tra la situazione antecedente al piano e quella relativa alle opere realizzate; i km percorsi attraverso la linea di trasporto a chiamata ed il numero di utenti serviti; l'indice di incidentalità stradale e l'insieme degli indicatori ambientali di emissioni di CO2, PM10 e NOx e livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare, per i quali sono necessarie indagini specifiche al fine di determinarne il valore. Ad oggi non risultano essere stati effettuati rilievi puntuali per questi indicatori, tuttavia il PUMS può contribuire al loro reperimento.

## 13. PROPOSTA DI ELENCO DEI SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE E DEGLI ENTI TERRITORIALI INTERESSATI DA CONSULTARE

NOME SOGGETTO	PEC
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare	matmm@pec.minambiente.it
Segretariato Regionale del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo per la Puglia	mbac-sr-pug@mailcert.beniculturali.it
Soprintendenza belle arti e paesaggio per le provincie di Bari, Barletta-Andria-Trani e Foggia	mbac-sbeap-ba@mailcert.beniculturali.it
Soprintendenza Archeologia della Puglia	mbac-sar-pug@mailcert.beniculturali.it
Direzione Regionale Musei Puglia	mbac-pm-pug@mailcert.beniculturali.it
Provveditorato OO.PP. Campania-Molise-Puglia-Basilicata	opp.puglia@pec.mit.gov.it
Regione Puglia: Sezione Autorizzazioni ambientali	servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Sezione Tutela e valorizzazione del paesaggio	servizio.assettoterritorio@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale	sezione.mobilitaevigilanza@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale	sezione.mobilitaevigilanza.regione@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Sezione Trasporto Pubblico Locale e Grandi Progetti	servizio.gestionetpl.regione@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Sezione Valorizzazione Territoriale	valorizzazioneteritoriale.regione@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Sezione gestione sostenibile e tutela delle risorse forestali e naturali	protocollo.sezionerisorseostenibili@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Sezione Lavori Pubblici	servizio.lavori@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Sezione risorse idriche	servizio.risorseidriche@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Protezione Civile	servizio.protezionecivile@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Ciclo dei Rifiuti e Bonifiche	serv.rifiuti@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Servizio Parchi e Tutela Biodiversità	ufficioparchi.regione@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Sezione Urbanistica	serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it
Sezione Demanio e Patrimonio	parcotratturi.foggia@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Dipartimento Mobilità, Qualità urbana, Opere pubbliche e Paesaggio	area.mobilitaqualitaurbana@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Assessorato Infrastrutture Strategiche e Mobilità	mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it
Regione Puglia: Ufficio VAS	ufficio.vas@regione.puglia.it
Area di Coordinamento: Politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale e per l'attuazione delle opere pubbliche	direttore.areaambienteoperepubbliche.regione@pec.rupar.puglia.it
Area politiche per la promozione della salute, delle persone e delle pari opportunità. Servizio sistemi informativi e investimenti in sanità Ufficio Sistemi e Flussi informativi	v.pomo@regione.puglia.it
Dipartimento Agricoltura, Sviluppo Rurale ed Ambientale	direttore.areasvilupporurale.regione@pec.rupar.puglia.it
Area Politiche per la riqualificazione, la tutela e la sicurezza ambientale e per l'attuazione delle opere pubbliche	servizioll.pp.ucst.ba.fg@pec.rupar.puglia.it
Dipartimento Sviluppo Economico, Innovazione, Istruzione, Formazione e Lavoro	areaeconomia@pec.rupar.puglia.it
Dipartimento Turismo, economia della cultura e valorizzazione del territorio	direttore.areasvilupporurale.regione@pec.rupar.puglia.it
Acquedotto Pugliese S.P.A.	acquedotto.pugliese@pec.aqp.it
Autorità Idrica Pugliese	protocollo@pec.aip.gov.it
Segretario Generale Città Metropolitana di Bari	segretariogenerale.provincia.bari@pec.rupar.puglia.it
Pianificazione Territoriale Generale - Viabilità - Trasporti	r.dipierro@cittametropolitana.ba.it
Sezione Territorio	viabilitatrasporti.provincia.bari@pec.rupar.puglia.it
ARPA Puglia - URP	info.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it
ARPA Puglia - Direzione scientifica	dir.scientifica.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it
Prefettura - Ufficio Territoriale del Governo di Bari	prefettura.prefba@pec.interno.it
Camera di Commercio di Bari	cciaa@ba.legamail.camcom.it
Autorità Idrica Pugliese	segreteria@pec.aip.gov.it
Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale Sede Puglia	segreteria@pec.adb.puglia.it
ASSET Puglia	asset@pec.rupar.puglia.it
Corpo forestale	cp.bari@pec.corpoforestale.it
ANAS - struttura territoriale Puglia	anas.puglia@postacert.stradeanas.it
Azienda Sanitaria Locale della Provincia di Bari	protocollo.asl.bari@pec.rupar.puglia.it
Comune di Bisceglie - Ufficio Pianificazione	urbanistica.edilizia@cert.comune.bisceglie.bt.it
Comune di Terlizzi - Ufficio Urbanistica - Ambiente	urbanistica@comune.terlizzi.ba.it
Comune di Bitonto - Servizi per il Territorio	protocollo.comunebitonto@pec.rupar.puglia.it
Comune di Altamura	protocollo.generale@pec.comune.altamura.ba.it
Comune di Gravina in Puglia	protocollo.gravinainpuglia@pec.rupar.puglia.it
Comune di Spinazzola - Servizio Tecnico	resptecnico@comune.spinazzola.bt.it
Comune di Andria - Servizio Pianificazione Urbanistica Generale ed Attuativa, Rigenerazione Urbana	pianificazionestrategica@cert.comune.andria.bt.it
Comune di Corato	protocollo@pec.comune.corato.ba.it

## 14. VALUTAZIONI CONCLUSIVE

Il PUMS è uno strumento strategico volto al miglioramento della mobilità proprio in termini sostenibili, con un particolare focus sulle persone piuttosto che sul traffico e creato da un processo partecipativo che considera i cittadini attori attivi nella costruzione del piano e nel suo monitoraggio.

La pianificazione della mobilità in chiave sostenibile proposta nel PUMS, si propone di raggiungere obiettivi di sostenibilità, attraverso una pianificazione strategica della mobilità divisa in breve, medio e lungo termine.

La natura degli interventi proposti dal Piano, come esplicitati all'interno della relazione e del presente rapporto preliminare porta a concludere circa la complessiva positività di tutte le azioni proposte dal Piano e circa la sostanziale insussistenza di impatti negativi complessivi.

Il PUMS di Ruvo di Puglia punta a riqualificare gli spazi stradali aumentandone la sicurezza e la qualità e incentivare il cambio delle abitudini di mobilità in senso sostenibile, favorire la pedonalità per gli spostamenti, in particolare nel centro cittadino, ridurre le emissioni inquinanti e sonore, creare un sistema di parcheggi di scambio intermodali per contribuire a ridurre il traffico veicolare nell'area centrale ed aumentare, in generale, l'accessibilità, la fruizione e la qualità della vita.

Tale approccio è in sinergia con quello del PMCC, di cui il PUMS acquisisce numerose previsioni relativamente all'ambito infrastrutturale, e che ha già scontato la procedura di verifica di assoggettabilità a VAS con esito negativo.

Le azioni di piano puntano a tutelare l'ambiente e la popolazione garantendo e promuovendo un tipo di mobilità sostenibile rispettosa dell'ambiente.

Il PUMS è coerente con le previsioni dei Piani sia locali che sovraordinati.