

## Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale

**Committente** Comune di Ruvo di Puglia  
**Rup** Ing. Gildo Gramegna

---

### Area Tecnica Progettisti



Ing. Maurizio Difronzo  
Ing. Rita Alessandra Aquilino  
Ing. Stefano Marino  
Ing. Claudia Castellana  
Ing. Germana Pignatelli

### Timbri ed Approvazioni



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

---

## Relazione tecnica

**Luglio 2018**







## Indice

1	PREMESSA .....	5
2	ANALISI DEGLI STRUMENTI NORMATIVI VIGENTI.....	7
2.1	Il Libro Bianco Dei Trasporti Della Unione Europea .....	7
2.2	Direttiva Europea 2008/50/CE sulla qualità dell'aria recepita dal D.Lgs.155/2010...	8
2.3	Le linee Guida Nazionali per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile .....	10
2.4	Piano Regionale dei Trasporti.....	11
2.5	Piano Paesaggistico Territoriale Regionale.....	14
2.6	IL Biciplan dell'Area Metropolitana di Bari .....	15
2.7	Il Piano Urbanistico Generale .....	16
2.8	Il DPRU.....	17
2.9	Il Piano comunale dei Tratturi .....	18
2.10	Il Piano della Sosta.....	19
3	QUADRO CONOSCITIVO .....	21
3.1	Focus sulle reti di mobilità sostenibile previste a livello sovralocale e locale .....	22
3.1.1	Piano Attuativo 2015-2019 del P.R.T.....	22
3.1.2	Mobilità Ferroviaria.....	23
3.1.3	Rete CY.RO.N.MED .....	24
3.1.4	Le Strade Storiche .....	25
3.1.5	Gli itinerari del Biciplan Metropolitano .....	28
3.1.6	I Percorsi del Parco Nazionale dell'Alta Murgia .....	29
3.2	Analisi degli spostamenti e dello share modale attraverso lo studio dei dati ISTAT.	32
3.2.1	Entità di distribuzione della domanda di mobilità a Ruvo di Puglia .....	32
3.2.2	Composizione della domanda di spostamento: Destinazione e share modale ..	35
3.2.3	Composizione della domanda di spostamento: Origine e Share Modale .....	38
3.2.4	Composizione della domanda di spostamento all'interno di Ruvo di Puglia .....	41
4	INDAGINE CONOSCITIVA PARTECIPATA .....	46
4.1	Incontro Zero: Costruire un Biciplan per Ruvo di Puglia .....	46
4.2	I Incontro: Spazio aperto partecipato con i cittadini .....	48
5	IL PIANO DI MOBILITÀ CICLISTICA E CICLO-PEDONALE .....	50
5.1	Obiettivi generali.....	51



5.2	La rete ciclabile urbana: il Biciplan.....	51
5.2.1	Caratterizzazione della domanda di mobilità ciclabile.....	52
5.2.2	Interconnessione con piste ed itinerari ciclabili esistenti.....	54
5.2.3	Caratteristiche delle sezioni stradali (sezione e plano-altimetria) .....	55
5.3	Azioni “Soft” e Best Practice .....	60
6	INTEGRAZIONE CON GLI ALTRI SISTEMI DI MOBILITA – INTERMODALITA’ .....	62
7	CONCLUSIONI .....	65
8	ITER PROCEDURALE .....	65
	ALLEGATI .....	66



# 1 PREMESSA

---

Sono ormai un po' di anni che, a fronte, in particolar modo, della Direttiva Europea sui "SUMP" del 2014, l'Europa ha spostato l'attenzione dall'analisi quasi esclusiva dei flussi di traffico all'analisi della domanda di mobilità delle persone, con particolare attenzione ai pedoni, ai ciclista ed ai fruitori del Trasporto Pubblico Locale (TPL).

In particolare la mobilità ciclistica rappresenta una soluzione che si iscrive perfettamente in una politica generale di rivalorizzazione dell'ambiente urbano e di miglioramento della qualità della città e richiede comparativamente pochi mezzi finanziari, pur non essendo l'unica risposta ai problemi ambientali e del traffico in città.

Una analisi del "Sole 24ore" fa, ad esempio, riferimento ai risultati di studi internazionali che dimostrano che ogni euro investito in questo settore ne restituisce 4 o 5 alla collettività in meno di tre anni. Un altro dato in favore dell'investimento nella creazione di piste ciclabili, secondo un recente studio condotto della University of Carolina sulla mobilità sostenibile, ha dimostrato come esista una correlazione tra la diminuzione del peso corporeo, l'abbassamento dei rischi cardiaci e l'abitudine a recarsi al lavoro a piedi o in bicicletta.

Il rapporto 'EU Cycling Economy' realizzato da **ECF-European Cyclists' Federation** ha **dimostrato come la mobilità ciclistica in Europa vale 513 miliardi di euro all'anno**. Lo studio evidenzia i benefici diretti e indiretti della mobilità ciclistica in relazione all'attuale utilizzo della bicicletta nei paesi dell'Unione. L'edizione aggiornata dei dati disponibili tiene in considerazione, alcuni casi, di metodologie di calcolo che valorizzano i feedback ricevuti.

Lo studio dimostra che i benefici della mobilità ciclistica non riguardano unicamente settori quali i trasporti o le politiche ambientali, ma coinvolgono molte altre aree in cui la UE ha competenze specifiche come, ad esempio, la politica industriale, l'occupazione, la salute e le politiche sociali. I vantaggi della mobilità ciclistica si estendono anche ad ambiti sociali come l'integrazione dei rifugiati, l'accesso alla mobilità, l'impiego, ecc. La somma dei benefici calcolati e stimati in relazione alla mobilità ciclistica è stata così ripartita nei vari settori indicati in figura.



Ambiente & Clima 15,5 mrd €	Economia 63 mrd €	Affari Sociali 50 mrd €
Energia & Risorse 3 mrd €	Tecnologia & Design 20 mrd €	Mobilità 30 mrd €
Salute 191 mrd €	Qualità Spazio-Tempo 131 mrd €	Mediazione culturale 10 mrd €

Figura 1 - Ritorni degli investimenti in ciclabilità nei diversi settori (fonte: rapporto 'EU Cycling Economy')

Accanto ai costi, l'investimento sulla ciclabilità comporta un notevole vantaggio dal punto di vista sociale e in termini di allungamento della prospettiva di vita<sup>1</sup>

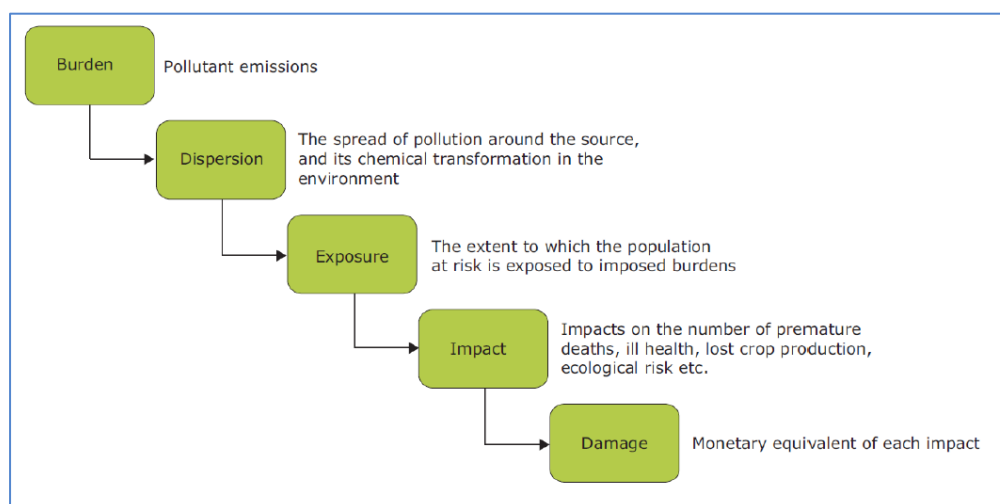


Figura 2 - Impact Pathway Approach, European Environment Agency 2011

Per questo, il presente Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopeditoneale (PMCC) che intende anticipare i contenuti di un prossimo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, relativamente alla ciclabilità, formulando una ipotesi di biciplan urbano, quale primo passo per l'implementazione di politiche comunali di sostenibilità e miglioramento della qualità della vita in città.

<sup>1</sup> Update of the Handbook on External Costs of Transport, Final Report, Report for the European Commission, DG



## 2 ANALISI DEGLI STRUMENTI NORMATIVI VIGENTI

Gli indirizzi e le azioni per l'attuazione delle previsioni del presente piano, secondo quanto anticipato in merito all'inquadramento normativo, devono rispettare gli obiettivi definiti dagli strumenti sovraordinati quali:

- Il Libro Bianco Dei Trasporti Della Ue;
- La Direttiva Europea 2008/50/Ce Sulla Qualità Dell'aria Ambiente Recepita dal D.Lgs.155/2010;
- il Piano Regionale dei trasporti (P.R.T.);
- il Piano Triennale dei Servizi;
- il Piano Attuativo del Piano regionale dei Trasporti 2015-2019;
- il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.);
- Il Piano della Mobilità Ciclistica dell'Area Metropolitana di Bari (Biciplan Metropolitano);
- il Piano Urbanistico Generale (PUG);
- Documento Programmatico per la Rigenerazione Urbana (DPRU);
- Piano Comunale dei Tratturi;
- Piano della Sosta;

Di seguito la disamina per ciascuno strumento della coerenza delle azioni di piano con gli obiettivi previsti e l'inquadramento territoriale nelle reti ciclabili previste.

### 2.1 Il Libro Bianco Dei Trasporti Della Unione Europea

La "Tabella di marcia per uno spazio europeo unico dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" è definita dal Libro Bianco dei Trasporti, pubblicato nel marzo 2011 dalla Commissione europea. Esso individua 10 obiettivi chiave, 40 campi d'azione e 130 iniziative, formulando una visione integrale su come il trasporto dovrebbe apparire nel 2050; illustra inoltre diversi obiettivi intermedi, alcuni per l'anno 2020 ed altri al 2030, anno orizzonte per il presente PMCC.

I dieci obiettivi "per un sistema dei trasporti competitivo ed efficiente sul piano delle risorse" sono definiti in tre macroaree:

*Mettere a punto e utilizzare carburanti e sistemi di propulsione innovativi e sostenibili*

1. nelle città dimezzare entro il 2030 l'uso delle auto ad alimentazione convenzionale ed eliminarle del tutto entro il 2050. Conseguire nelle principali città sistemi di logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030;
2. nel trasporto aereo aumentare l'uso di carburanti a basse emissioni fino a raggiungere il 40% entro il 2050. Nel trasporto marittimo ridurre del 40-50% le emissioni di CO2 derivate dagli oli combustibili entro il 2050;



*Ottimizzare l'efficacia delle catene logistiche multimodali, incrementando tra l'altro l'uso di modi di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico*

3. il 30% del trasporto delle merci superiore a 300 km deve passare entro il 2030 verso ferrovia e trasporto via mare. Questa quota dovrebbe raggiungere il 50% entro il 2050;
4. entro il 2050 la maggior parte del trasporto di medie distanze dei passeggeri deve avvenire mediante ferrovia, di cui va completata la rete ad Alta Velocità a livello europeo;
5. completare entro il 2030 la rete infrastrutturale TEN-T;
6. collegare tra di loro le reti ferroviarie, aeroportuali, marittime e fluviali;

*Migliorare l'efficienza dei trasporti e dell'uso delle infrastrutture mediante sistemi d'informazione e incentivi di mercato*

7. completare il sistema unico di gestione del traffico aereo (Sesar) e lo spazio aereo unico europeo entro il 2020. Applicare sistemi di gestione del traffico al trasporto terrestre e marittimo, nonché il sistema di globale di navigazione satellitare (Galileo);
8. definire entro il 2020 un quadro per un sistema europeo di informazione, gestione e pagamento nel settore dei trasporti multimodali;
9. per la sicurezza stradale entro il 2020 dimezzare gli incidenti ed entro il 2050 avvicinarsi all'obiettivo "zero vittime". Aumentare la sicurezza in tutti i modi di trasporto nella UE;
10. arrivare alla piena applicazione dei principi "chi usa paga" e "chi inquina paga" facendo in modo di eliminare le distorsioni e i sussidi dannosi e generando entrate e finanziamenti per investimenti nei trasporti.

**Le proposte del Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale contribuiranno in particolare al perseguimento degli obiettivi perseguibili a livello locale: nelle città dimezzare entro il 2030 l'uso delle auto ad alimentazione convenzionale ed eliminarle del tutto entro il 2050; spostare entro il 2050 la maggior parte del trasporto di medie distanze dei passeggeri su ferrovia; Conseguire nelle principali città sistemi di logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030; Aumentare la sicurezza in tutti i modi di trasporto nella UE.**

## **2.2 Direttiva Europea 2008/50/CE sulla qualità dell'aria recepita dal D.Lgs.155/2010**

La Direttiva Europea pone in capo agli stati membri l'obbligo di valutare la qualità dell'aria ambiente e, di conseguenza, di adottare le misure finalizzate a mantenere la qualità laddove è





buona e migliorarla negli altri casi. La normativa nazionale ha recepito la suddetta Direttiva con il D. Lgs. 155/2010 che attribuisce alla Regioni e alla Province autonome le funzioni di valutazione e gestione della qualità dell'aria nel proprio territorio di competenza e, in particolare, assegna loro il compito di adottare piani e misure per il raggiungimento dei valori limite e dei livelli critici, per il perseguimento dei valori obiettivo e per il mantenimento del relativo rispetto.

**Il PMCC dovrà essere coerente con gli obiettivi legati al miglioramento della qualità dell'aria, espresso in particolare al punto d) del D. Lgs. 155/2010, ossia "mantenere la qualità dell'aria ambiente, laddove buona, e migliorarla negli altri casi", in quanto finalizzato all'aumento della componente degli spostamenti in bicicletta dello share modale.**

A medio e lungo termine gli interventi apporteranno benefici grazie allo sviluppo di una mobilità sostenibile e alternativa all'utilizzo di veicoli privati a motore, con conseguente riduzione delle emissioni nocive in atmosfera e dei consumi energetici.

Una delle principali cause dell'inquinamento atmosferico nei centri urbani è infatti il traffico veicolare che si traduce nell'accumulo in atmosfera di sostanze aereodisperse, pericolose perché tossiche e in alcuni casi cancerogene, prodotte come conseguenza della combustione di idrocarburi.

Una classe di inquinanti atmosferici di particolare interesse per il monitoraggio della qualità dell'aria in ambienti urbani è quella degli ossidi di azoto, in particolare NO e NO<sub>2</sub>. Questi composti si formano in seguito alla reazione tra O<sub>2</sub> e N<sub>2</sub> ad elevate temperature e giocano un ruolo importante nella chimica dell'atmosfera in quanto sono protagonisti dei principali fenomeni di inquinamento: smog fotochimico, deposizioni acide, etc... In aree urbane le principali sorgenti di ossidi di azoto sono le emissioni da traffico autoveicolare, le emissioni da attività industriali che producono energia ed in piccole quantità tutte le attività che operano processi di combustione.

Molto importante è inoltre il monitoraggio dei COV (Composti Organici Volatili) con particolare riferimento alla famiglia dei composti monoaromatici (BTEX - Benzene, Toluene, Etilbenzene e Xileni totali), in quanto, questa famiglia di inquinanti è direttamente correlabile alle emissioni dovute al traffico automobilistico.

La bicicletta può vantaggiosamente sostituire l'automobile per una parte importante della domanda e contribuire così direttamente a ridurre la congestione veicolare. In Europa, 30% dei tragitti effettuati in automobile coprono distanze di meno di 3 km ed il 50% è inferiore a 5 km.

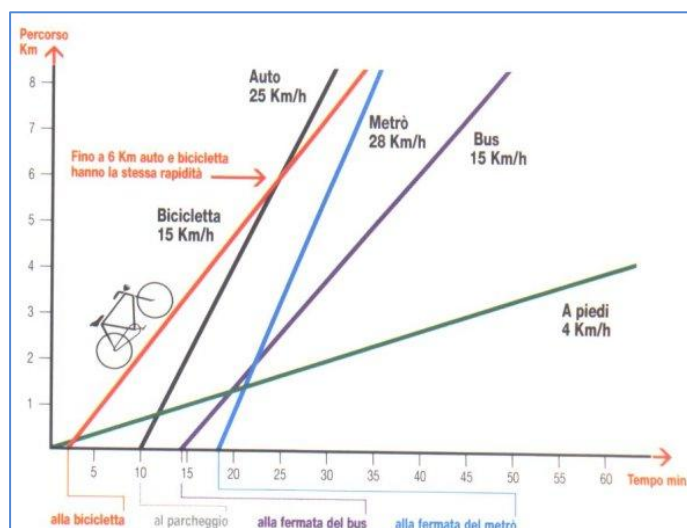


Figura 3 - Esempio di rapporto tempo/spazio di percorrenza per le diverse modalità di trasporto

## 2.3 Le linee Guida Nazionali per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile

Le linee guida per la redazione dei PUMS su tutto il territorio nazionale - secondo quanto previsto dall'art. 3, comma 7, del Decreto legislativo n. 257 del 16 dicembre 2016 - sono emanate con il decreto del 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 233 del 5 ottobre 2017.

Tale documento delinea:

- a) una procedura uniforme per la redazione ed approvazione dei PUMS;
- b) gli obiettivi macro e specifici di un siffatto piano, le strategie di riferimento e le azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle stesse, nonché degli indicatori da utilizzare per il monitoraggio delle previsioni di piano.

Le aree di interesse e i relativi macro obiettivi definiti nel testo sono riportati in tabella 1.

Tabella 1 - Macro Obiettivi del PUMS secondo le Linee Guida Nazionali

Aree di interesse	Macro obiettivi
<b>A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità</b>	A1. Miglioramento del trasporto pubblico locale;
	A2. Riequilibrio modale della mobilità;
	A3. Riduzione della congestione;
	A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci;
	A5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio;
	A6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano.
<b>B.</b>	B1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili



<b>Sostenibilità energetica ed ambientale</b>	alternativi; B2. Miglioramento della qualità dell'aria; B3. Riduzione dell'inquinamento acustico.
<b>C. Sicurezza della mobilità stradale</b>	C1. Riduzione dell'incidentalità stradale; C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti; C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti; C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli.
<b>D. Sostenibilità socio-economica</b>	D1. Miglioramento della inclusione sociale; D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza; D3. Aumento del tasso di occupazione; D4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato).

Questi macro obiettivi, per ciascuno dei quali sono identificati degli indicatori di monitoraggio, sono perseguiti attraverso obiettivi specifici, strategie e azioni che vi contribuiscono in maniera integrata.

Il piano redigendo, sebbene non sia un PUMS ma costituendone uno stralcio tematico, tiene conto di queste e ne recepisce obiettivi e strategie con riferimento all'ambito della mobilità ciclistica e ciclopedonale.

## 2.4 Piano Regionale dei Trasporti

Nella L.R. 16/2008, Il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) e i suoi piani attuativi costituiscono il riferimento per la stesura dello schema di cui alla lettera c) del comma 3 dell'articolo 4 della legge regionale 27 luglio 2001, n. 20 (Norme generali di governo e uso del territorio), per quanto attiene l'assetto delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità a livello regionale. Gli obiettivi generali sono definiti all'art.5

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;

b) contribuire alla creazione di una rete sovraregionale di infrastrutture e servizi per il trasporto di persone, merci e per la logistica – in connessione con il Corridoio VIII e il Corridoio I – che veda la Puglia protagonista tra le regioni del Mezzogiorno e nel "Sistema mediterraneo" a supporto dello sviluppo di relazioni e integrazioni di natura culturale, economica e sociale;





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;

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;

e) garantire tempi certi di attuazione degli interventi programmati dai piani attuativi attraverso il coinvolgimento degli enti locali nei processi di pianificazione e attraverso forme di partecipazione e concertazione con i soggetti economici e sociali interessati dai processi stessi;

f) garantire l'efficacia degli interventi programmati dai piani attuativi, la coerenza della pianificazione sviluppata dai diversi settori e livelli amministrativi e il corretto funzionamento del sistema della mobilità nel suo complesso promuovendo forme di co-pianificazione intersettoriale (in primis trasporti-territorio) e indirizzando la pianificazione sott'ordinata;

g) contribuire a raggiungere gli obiettivi dei piani di riassetto urbanistico e territoriale e dei piani di sviluppo economico e sociale attraverso un'adeguata interpretazione delle istanze che nascono dal sistema insediativo e da quello economico sociale.

Relativamente al trasporto di persone, il presente PMCC concorre alle seguenti strategie tra quelle esplicitate all'art. 7:

a) assicurare la continuità fisico-funzionale tra la rete delle infrastrutture e dei servizi di livello sovraregionale e quella regionale, con particolare riferimento all'accesso ai principali nodi di trasporto passeggeri presenti sul territorio regionale eliminando deficit infrastrutturali e inefficienze funzionali;

b) migliorare la capacità intermodale dei principali nodi di trasporto passeggeri di valenza sovraregionale presenti sul territorio regionale e potenziarne le dotazioni infrastrutturali e funzionali;

c) realizzare l'integrazione fisico-funzionale delle reti di trasporto pubblico ferroviario e automobilistico in ambito regionale, promuovendo la co-modalità e la cooperazione tra operatori e assegnando alla ferrovia il ruolo di sistema portante;

e) promuovere forme innovative, flessibili e sostenibili di mobilità alternativa all'auto privata; f) rafforzare la potenzialità e la competitività del sistema aeroportuale pugliese attraverso la specializzazione e la complementarietà tra gli scali;

j) promuovere l'orientamento della domanda attraverso incentivi e disincentivi basati su leve tariffarie, regolamentazione d'uso delle infrastrutture e dei servizi, pianificazione di tempi e orari della città.



Il Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti, prevede un Piano di mobilità ciclistica articolato secondo una rete di percorsi ciclabili che connettono, sul territorio regionale, punti di interesse strategico e si integrano alle reti (di progetto e realizzate) di livello nazionale quale ad esempio le reti Cyronmed e Bicalia<sup>2</sup>.

**Il PMCC, sotto questo punto di vista, valorizza la connessione della Città di Ruvo con l'entroterra murgiano e il Parco, verso sud, e con la costa (attraverso la connessione con il tessuto ciclabile Biscegliese) verso Nord.** Inoltre prevede il miglioramento di percorsi pedonali e ciclabili di **connessione dei principali luoghi e servizi di interesse pubblico tra loro e con le fermate del trasporto pubblico locale**, provvedendo alla eliminazione delle barriere architettoniche verso le diverse categorie di utenti. Il Piano è dunque coerente con gli obiettivi e le modalità di attuazione del Piano attuativo del PRT 2015-19.

**Il PMCC, considerando la connessione Città – Stazione, lavora anche al raggiungimento degli obiettivi relativi alla mobilità ferroviaria h), j) e p)**

*h) potenziare e integrare l'offerta di collegamenti sovraregionali di trasporto passeggeri a supporto della competitività del sistema economico pugliese;*

*j) riconoscere alla modalità ferroviaria il ruolo di sistema portante della rete regionale di trasporto pubblico locale;*

*p) contribuire a realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per il libero accesso e la circolazione sulla rete ferroviaria regionale finalizzati alla piena valorizzazione del patrimonio infrastrutturale, alla massimizzazione della capacità ferroviaria e dei benefici derivanti da tutti gli investimenti settoriali."*

**Infine il Piano concorre anche a**

*"f) garantire un'efficiente interconnessione tra le reti di rango sovraregionale e quella regionale;*

*g) migliorare l'accessibilità interna alla regione a supporto della coesione territoriale e dell'inclusione sociale, dello sviluppo locale e della valorizzazione di ambiti a valenza strategica".*

---

<sup>2</sup> BICITALIA è un network nazionale che considera gli ambiti di collegamento di grande respiro, proponendo itinerari ad uso della bicicletta di dimensione sovraregionale o di collegamento con i Paesi confinanti (fonte: [www.bicitalia.org](http://www.bicitalia.org))

## 2.5 Piano Paesaggistico Territoriale Regionale

L'avvio di un processo realizzazione di una rete di mobilità ciclabile locale, rientra appieno in quanto previsto dagli obiettivi del progetto territoriale per il paesaggio regionale denominato: "Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce", definito dal P.P.T.R., poiché favorisce l'integrazione e interoperabilità delle infrastrutture di trasporto esistenti con gli itinerari e i percorsi ciclabili di fruizione del paesaggio. Infatti la finalità principale del suddetto scenario strategico è *"connettere e mettere a sistema le risorse paesistico-ambientali e storico-culturali attraverso il ridisegno e la valorizzazione di una nuova "geografia fruitivo-percettiva"* e uno dei progetti per attuare tale finalità è la rete ciclo-pedonale: un sistema integrato di percorsi ciclopeditoni su strade a basso traffico e tratturi ancora percepibili.

Infine, nel 2009 dall'Assessorato ai Trasporti e Vie di comunicazione della Regione Puglia ha emanato delle raccomandazioni per l'attuazione degli indirizzi regionali e leggi nazionali in materia di mobilità ciclistica, secondo cui a livello locale e sovracomunale possono svilupparsi azioni di sviluppo di reti ciclabili interconnesse con le altre reti trasportistiche per favorire forme di modalità sostenibili a supporto della domanda pendolare metropolitana e di Area Vasta, e lo sviluppo di azioni locali per garantire un uso quotidiano delle reti ciclabili sia per gli spostamenti interni ai centri urbani, che per lo sviluppo del turismo in bicicletta.

Il Piano infatti costruisce le connessioni sostenibili tra la stazione della Ferrotramviaria, la Porta del Parco dell'Alta Murgia e le aree di territorio ad alto valore paesaggistico.

Per l'area ruvese il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce prevede l'appartenenza al circuito multimodale della Terra di Bari, l'Asse multimodale costiero e il progetto di rete ciclopeditoneale regionale come mostrato in figura 4.



Figura 4 - Stralcio del sistema infrastrutturale per la mobilità dolce nell'area di interesse



## 2.6 IL Biciplan dell'Area Metropolitana di Bari

Il PMCC è elaborato in coerenza con obiettivi ed azioni previste dal Piano della Mobilità Ciclistica di Città Metropolitana di Bari, denominato "Biciplan Metropolitano" ed adottato con Decreto nr. 197 del 24 luglio 2017.

In particolare, il Biciplan Metropolitano si pone come obiettivo strategico la promozione della mobilità sostenibile urbana su tutto il territorio metropolitano in linea con gli strumenti di programmazione regionale POR Puglia 2014-2020 nonché nazionale ed europeo, che attribuiscono particolare rilevanza agli interventi che mirano ad incrementare la mobilità sostenibile nelle aree urbane e suburbane.

L'azione sinergica dei singoli territori è mirata ad una riconversione modale degli spostamenti in ambito urbano e suburbano verso modalità di trasporto a basso impatto ambientale o ad emissioni zero con particolare riferimento alla mobilità ciclopeditoneale negli spostamenti a breve-medio-lungo raggio. Tale azione non sarà unicamente un'occasione di sviluppo per il territorio derivante dall'intercettare flussi di cicloturismo nazionale ed Internazionale, ma servirà a raggiungere l'obiettivo di promuovere spostamenti quotidiani in bicicletta, con conseguente riduzione dell'utilizzo di mezzi motorizzati privati e pubblici, principali produttori di CO2 e PM10.

Infine, una pianificazione di ambito esteso permette la reale integrazione della mobilità ciclistica con altri sistemi di trasporto pubblico e le connessioni con i principali hub logistici dell'area metropolitana (aeroporto, stazioni ferroviarie e parcheggi di scambio) con conseguente disincentivazione dell'uso del mezzo privato.

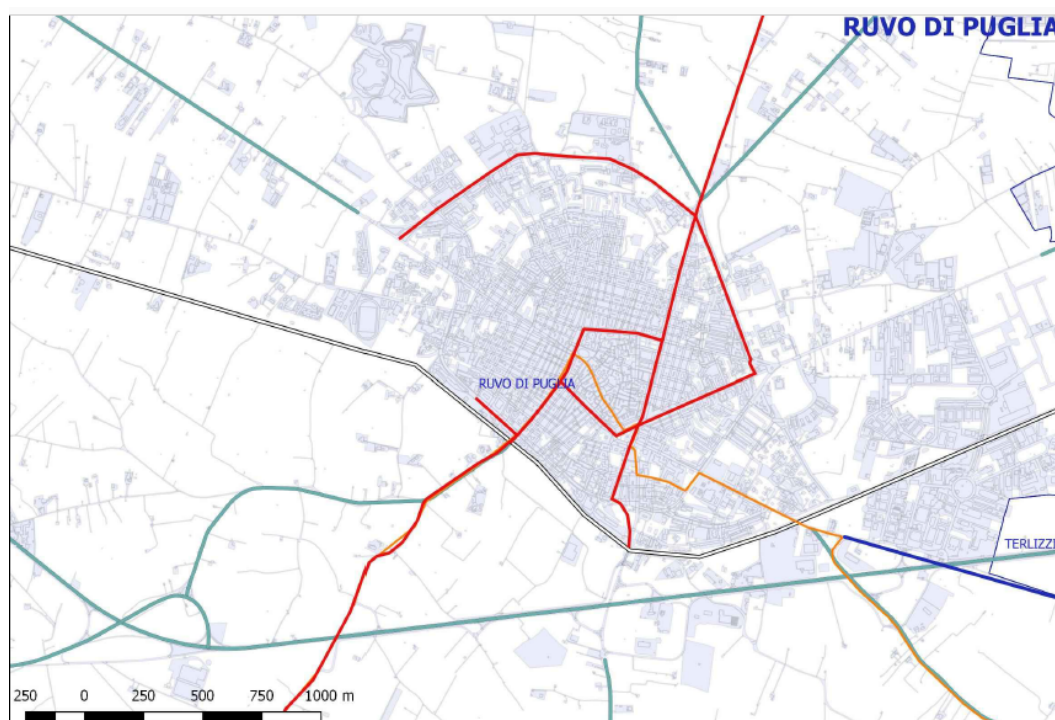


Figura 5 - Il Biciplan della Città Metropolitana di Bari



Già precedentemente all'approvazione con delibera di Città Metropolitana n. 88 del 2017 del Biciplan Metropolitano, il PUM di Area Vasta della Città Metropolitana di Bari proponeva, nell'ambito dei sistemi a favore della mobilità sostenibile ed in merito agli interventi su ambiente, natura e mobilità lenta, lo sviluppo di una rete lunga di mobilità lenta di vie nel verde urbano ed extraurbano con punti di sbarco attrezzati e integrata con le altre reti trasportistiche, al fine di garantire un alto livello di intermodalità con la duplice valenza strategica di favorire l'uso della bicicletta sia per il trasporto pendolare, che per il tempo libero e il turismo.

## 2.7 Il Piano Urbanistico Generale

Il PMCC è elaborato facendo propri obiettivi e le esigenze di collegamento ciclabile emerse in fase di confronto partecipato (centro, stazione, sito archeologico), in particolare durante la fase di redazione del PUG, adottato con Deliberazione di Consiglio Comunale n.17 del 20.04.2016.

Tra gli indirizzi dello stesso si legge infatti come:

- Il PUG, leggendo e interpretando in modo accorto il tradizionale dualismo tra aree urbane e rurali del territorio di Ruvo di Puglia, dovrà potenziare quel rapporto, integrando meglio la città al suo agro e all'area murgiana dove sorge il Parco Nazionale. Inoltre, dovrà definire modalità e forme di governo del territorio agricolo, da non intendersi quale realtà immutabile, tanto nelle aree periurbane quanto nelle aree interne in grado di sviluppare economie di tipo integrato, che possano rendere complementari le tradizionali attività primarie (agricoltura e allevamento) con nuove pratiche di "turismo verde", secondo quanto previsto dagli Assi del nuovo Piano di Sviluppo Rurale della Regione Puglia per il 2007/2013.
- IL PUG dovrà pertanto mirare a potenziare il ruolo di Ruvo di Puglia come centro dinamico che, valorizzando il suo patrimonio storico-monumentale, ambientale e il vantaggio competitivo di tipo posizionale, assuma il ruolo di centro strategico nell'area vasta murgiana, che ponga così la città in posizione ricettiva di flussi, investimenti e scambi materiali e immateriali.

In questa direzione ha elaborato una strategia che comprende una visione della mobilità rivolta a rafforzare tanto i legami tra città e territorio rurale, quanto a rafforzare intrinsecamente le connessioni cittadine.

Il PMCC sarà realizzato in coerenza con tali indirizzi e da un lato connette due periferie con il centro storico, includendo la stazione, da un altro guarda all'esterno connettendosi ai percorsi cicloturistici verso la costa e il parco.



Figura 6 – Stralcio della viabilità prevista da PUG

## 2.8 II DPRU

Il DPRU (condiviso con deliberazione di G.C. n. 102 del 10/04/2017) persegue, negli interventi di rigenerazione urbana, il quadro dei macro-obiettivi di qualità riportati nella "Carta AUDIS della Rigenerazione Urbana":

- *la qualità urbana: rapporto dinamico tutti gli elementi legati alla riqualificazione di un'area con quelli più ampi del contesto nel quale essa insiste;*
- *la qualità urbanistica: Ogni progetto di rigenerazione deve essere inquadrato in una logica definita a monte dagli strumenti di pianificazione e programmazione strategica di ampia scala;*
- *la qualità architettonica: riferita sia ai manufatti progettati ex-novo che a quelli riqualificati;*
- *la qualità dello spazio pubblico: ha una funzione di rilievo per riavviare i necessari processi di identificazione e integrazione sociale e per la riconoscibilità del luogo;*
- *la qualità sociale: benessere per gli abitanti (residenti e city users), sia come individui che come collettività;*



- *la qualità economica: che risiede essenzialmente nella capacità di produrre occasioni di sviluppo auto propulsivo duraturo nel tempo e crescita economica dell'area urbana in cui si inserisce e nel bilanciamento tra qualità tecnica, tempi, efficienza attuativa e costo globale per evitare diseconomie nelle fasi di progettazione e realizzazione dell'opera, nonché nella sua gestione e manutenzione;*
- *la qualità ambientale: la valutazione delle condizioni ambientali delle aree, accompagnata da studi sugli impatti determinati dalla bonifica dei siti potenzialmente contaminati, costituisce un passaggio imprescindibile;*
- *la qualità energetica: L'obiettivo dichiarato sono le eco-città, caratterizzate dal contenimento dei consumi energetici;*
- *la qualità culturale: progettare trasformazioni che siano in continuità con le evoluzioni storicoculturali del luogo, o in necessaria e costruttiva rottura, sulla base della consapevolezza del portato della storia fisica, economica e sociale dell'area in questione e della città;*
- *la qualità paesaggistica: deriva dall'insieme delle qualità raggiunte negli ambiti già citati, nei casi in cui la loro composizione crea un rinnovato "senso del luogo".*

Le azioni per il raggiungimento di tali obiettivi sono prioritariamente realizzate nei 9 Ambiti Prioritari di Rigenerazione Urbana riportati di seguito:

- APRU.00 - Ambito Prioritario di Rigenerazione Urbana "Centro urbano";
- APRU.01 - Ambito Prioritario di Rigenerazione Urbana "Via Scarlatti";
- APRU.02 - Ambito Prioritario di Rigenerazione Urbana "Extramurale Pertini";
- APRU.03 - Ambito Prioritario di Rigenerazione Urbana "Via Mons. Taccone";
- APRU.04 - Ambito Prioritario di Rigenerazione Urbana "Via Terlizzi";
- APRU.05 - Ambito Prioritario di Rigenerazione Urbana "Via Corato";
- APRU.06 - Ambito Prioritario di Rigenerazione Urbana "Via A. Volta";
- APRU.07 - Ambito Prioritario di Rigenerazione Urbana "Via Foscolo";
- APRU.08 - Ambito Prioritario di Rigenerazione Urbana "Zone produttive".

Nella definizione del Biciplan si dovrà tener conto di tali indirizzi in particolare nell'inserimento delle infrastrutture per la ciclabilità. La interconnessione tra le stesse attraverso piste o connessioni ciclabili è intrinsecamente coerente con gli obiettivi di qualità dello spazio pubblico, energetica e ambientale prioritariamente.

## 2.9 Il 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”;
- il tratturello “Canosa-Ruvo di Puglia”;
- il tratturello “Corato-Fontanadogna”;
- il tratturello della via “Appia-Traiana”, il più evocato dalla storiografia locale, che attraversava il centro di Ruvo di Puglia.

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.

Obiettivi raggiunti attraverso la conservazione e salvaguardia dell'integrità fisica e/o ricostruzione dei tronchi tratturali che hanno conservato la loro originaria struttura per la fruizione dei beni, recupero di situazioni compromesse attraverso l'eliminazione dei detrattori, interventi di mitigazione degli effetti negativi generati da precedenti trasformazioni, progetti ed interventi di trasformazione dell'assetto attuale coerentemente integrati con le previsioni programmatiche strutturali della pianificazione vigente.

Il PMCC sarà redatto in coerenza con gli interventi previsti dallo stesso, prevedendo l'interconnessione del sistema città con l'ambito rurale.

## 2.10 Il Piano 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 7 si riporta la rappresentazione delle diverse aree di sosta regolamentata identificate.



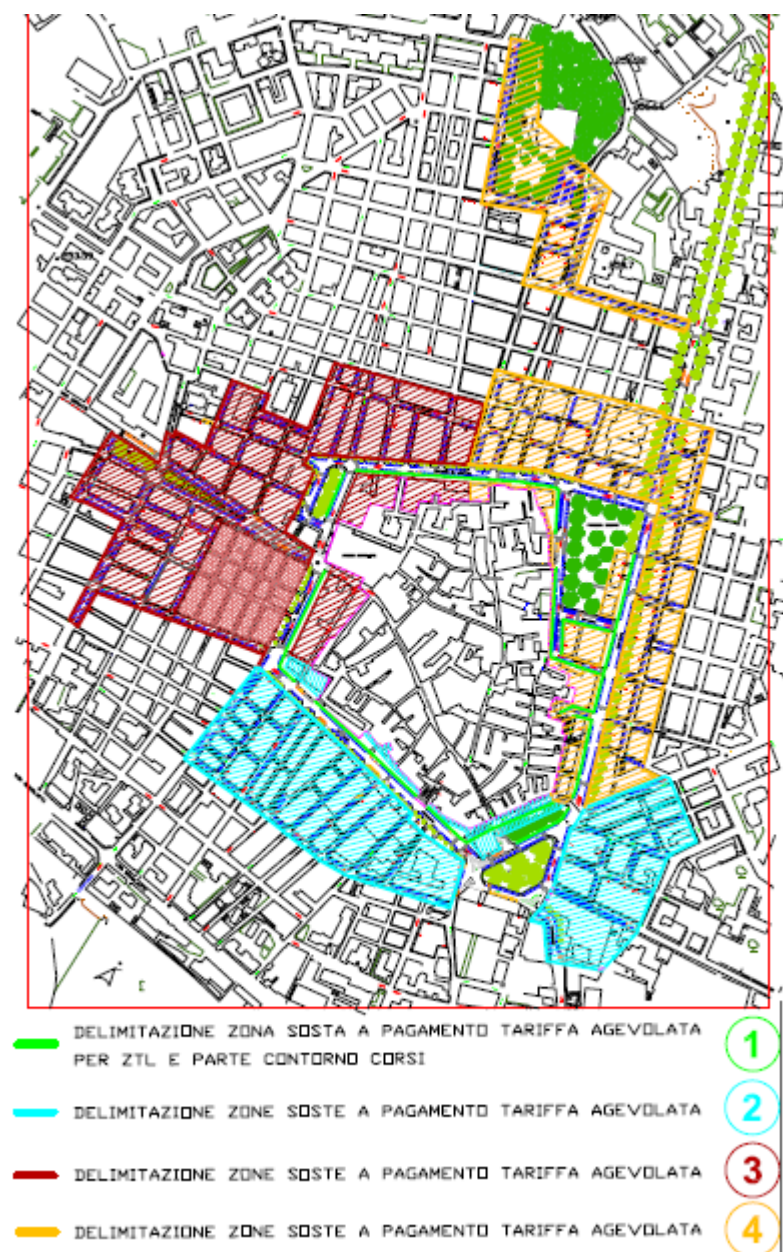


Figura 7 – Stralcio Piano della Sosta del Comune di Ruvo di Puglia

Il PMCC è realizzato in coerenza con gli obiettivi di tale iniziativa, puntando allo stesso modo, al decongestionamento 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.

Non solo si terrà conto della presenza degli stalli a pagamento nella definizione degli itinerari ciclabili, per non sottrarre eccessivi spazi di sosta ai residenti, ma si definirà una rete che, collegando capillarmente periferia e centro, contribuirà all'accessibilità alternativa al centro storico e dunque a limitare fenomeni di sosta irregolare.

### 3 QUADRO CONOSCITIVO

Il comune di Ruvo di Puglia fa parte del Parco Nazionale dell'Alta Murgia, è sito tra i comuni di Corato e Terlizzi dista non più di 35 Km da Bari, il capoluogo di regione. L'esteso territorio confina con i comuni dell'entroterra quali, oltre i già citati Terlizzi e Corato, Bitonto, Andria, Gravina in Puglia, Andria, Altamura Spinazzola e verso la costa con il comune di Bisceglie.

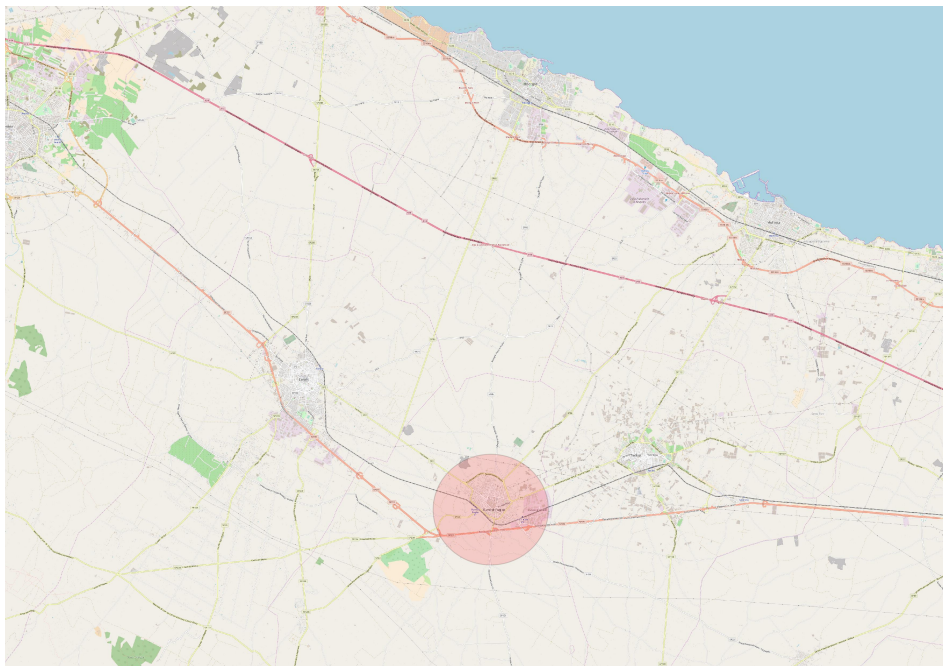


Figura 8 - Inquadramento territoriale (Openstreetmap)

Ruvo di Puglia è collegato a Bari, capoluogo di regione, tramite la strada provinciale SP231 che giunge sino a Modugno per poi condurre sino al centro di Bari. La stessa provinciale collega Ruvo con altri comuni della Puglia quali Terlizzi, Bitonto Corato ed 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.

Un ruolo importante per Ruvo di Puglia è ricoperto dalla stazione, questa non distante dal centro cittadino è posta sulla tratta Bari-Barletta gestita dalla società Ferrotramviaria Spa e permette un rapido collegamento del comune non solo con il Capoluogo di regione, ma anche con l'aeroporto che dista solo 27 Km, come mostrato nella Figura 9.










Figura 9 - Rete Ferrotramviaria da Bari a Barletta

### 3.1 Focus sulle reti di mobilità sostenibile previste a livello sovralocale e locale

Il territorio comunale, data la sua vastità, la sua valenza storica, l'eterogeneità orografica e del paesaggio, presenta allo stato attuale una serie di percorsi cicloturistici e di sentieri percorribili a piedi o in bicicletta. La rete locale ben si integra con gli itinerari di rilevanza europea che attraversano il territorio.

#### 3.1.1 Piano Attuativo 2015-2019 del P.R.T.

Nel piano attuativo si riportano gli interventi che concorrono a definire l'assetto del sistema dei trasporti al termine del periodo di validità. Per ciascuno di essi si è definito un orizzonte temporale di attuazione come indicato in tabella.

	Interventi contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013	Interventi NON contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013	Interventi finanziati/in corso di realizzazione - completamento previsto entro il 2020	Interventi prioritari da assoggettare a Studio di fattibilità/ progettazione - attuazione prevista entro il 2020	Interventi in corso di progettazione/ realizzazione - completamento previsto oltre il 2020	Interventi da assoggettare a Studio di fattibilità/ progettazione preliminare - attuazione prevista oltre il 2020
	X		X			
	X				X	
	X			X		
	X					X
		X	X			
		X		X		
		X				X

Per quanto riguarda le reti ciclabili sovralocali, la rete da Piano si dovrà interconnettere con la rete CY.RO.N.MED., con l'itinerario n. 10 di BicItalia chiamato la Via dei Borboni, che corre da Napoli a Bari, passando da Salerno, Avellino, Potenza, Castel del Monte e attraversa il territorio di Ruvo per circa 20 km, come mostrato in figura:





Figura 10 - La Ciclovie dei Borboni, N.10, e itinerario Cy.ro.n.med rispetto al Progetto e al PRT – PA 15-19

Tra gli obiettivi del **P.A. del PRT 15/19** rientra quello di rispondere in maniera ecosostenibile alle esigenze di mobilità di persone e merci espresse dal territorio regionale, per questo tra le azioni materiali è prevista la realizzazione infrastrutture a supporto della mobilità ciclistica in corrispondenza delle stazioni/fermate principali delle reti di competenza regionale. A Ruvo di Puglia il Piano dovrà connettere in un primo tratto i principali attrattori e generatori di interesse, quali la Stazione, il centro urbano ed il cimitero, al fine di perseguire la visione di incentivazione del sistema BICI + TRENO, ma anche BICI + BUS per gli spostamenti di lavoro e turistici.

### 3.1.2 Mobilità Ferroviaria

Gli interventi infrastrutturali da prevedere sul sistema ferroviario e la migliore utilizzazione di quelli già programmati sono esaminati nel PA con l'esplicito obiettivo di mettere a punto un modello di esercizio del trasporto ferroviario regionale, coerente con la gerarchizzazione prevista dall'art. 17 della L.R. e, così differenziato dal punto vista delle proprie caratteristiche:

- **veloce**, in grado di collegare tra loro le principali realtà della regione e i principali nodi del trasporto ivi compresi gli aeroporti e, indirettamente, anche i porti più importanti; il Piano Attuativo prevede di norma fermate ogni 30 Km circa (per mantenere elevate velocità commerciali) in corrispondenza delle quali potenziare l'interscambio con i servizi ferroviari gerarchicamente sott'ordinati e con le altre modalità di trasporto pubblico e privato;
- **capillare**, all'interno di un ambito territoriale omogeneo e che pertanto, a prescindere dalle competenze amministrative, in taluni casi assume i caratteri di un vero e proprio servizio metropolitano territoriale;
- **di carattere metropolitano** di tipo suburbano per l'area barese ottenuto tramite l'integrazione dei servizi delle diverse imprese ferroviarie.

La stazione di Ruvo di Puglia si trova sulla linea della Ferrotramviaria che collega il comune a sud con Bari e a nord principalmente con Andria e Corato. Inoltre tale servizio permette un

rapido collegamento con l'aeroporto di Bari sito a Palese, come si può evincere dalla mappa sottostante. Inoltre il tratto che interessa la linea Ruvo Barletta sarà interessata dal raddoppio del binario per migliorare la capacità e la sicurezza della linea.

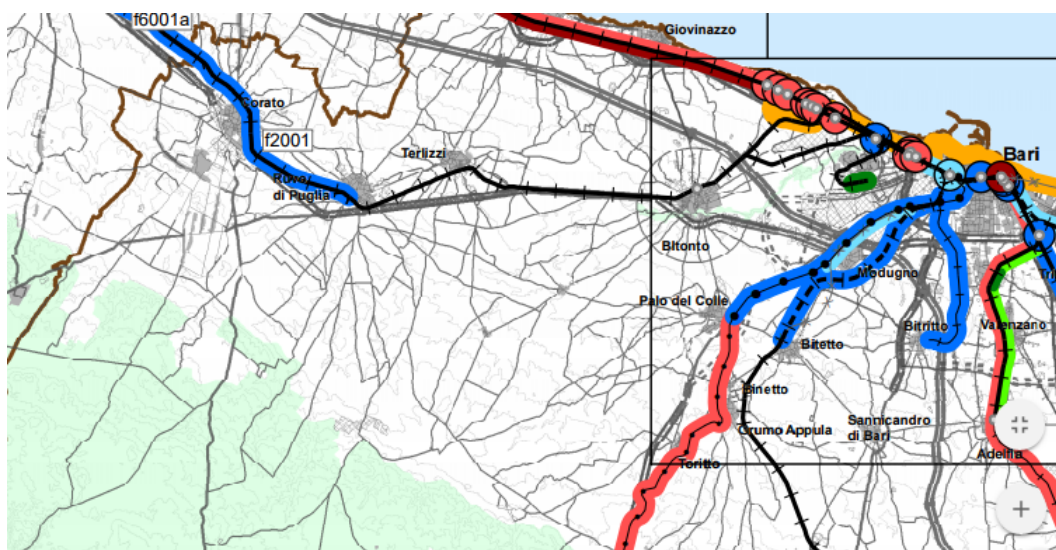


Figura 11 - Stralcio per l'area di Ruvo di Puglia del Piano di Mobilità Ferroviaria del Piano Attuativo

### 3.1.3 Rete CY.RO.N.MED

La Rete "CY.RO.N.MED" - *Cycle Route Network of the Mediterranean*, prende vita dall'omonimo progetto di cooperazione transnazionale, promosso dalla Regione Puglia, per la realizzazione di una Rete Ciclabile del Mediterraneo, il cui studio di fattibilità preliminare è stato finanziato con i fondi del Programma Interreg IIIB ArchiMed. Con questo progetto la Regione Puglia ha compiuto un importante passo verso la "promozione e diffusione di modelli di sistemi di trasporto durevoli e sostenibili transnazionali, coerentemente con i principi del "Libro bianco" sui Trasporti della Commissione europea che sottolinea l'importanza delle reti di trasporto alternative, sostenibili e intermodali e dei collegamenti secondari"<sup>3</sup>, creando una rete con Campania, Calabria e Basilicata e con Malta, Grecia e Cipro.

La suddetta rete include gli itinerari n. 5, 7, 8 e 11 della *Rete Ciclabile Europea "EuroVelo"* e i n. 6, 10 e 14 della *Rete Ciclabile Nazionale "Bicitalia"* e, a seguito di uno studio di livello regionale sui percorsi ciclabili e della pubblicazione di un manuale tecnico per la realizzazione della rete, ha l'obiettivo di definire un sistema di corridoi verdi ciclabili, connessi alle infrastrutture di trasporto tradizionale, che sfruttino e valorizzino le risorse esistenti sul territorio come le strade rurali e di servizio, i tratturi, gli argini, le ferrovie dismesse e le linee di adduzione dell'acquedotto.

<sup>3</sup> Studio di Fattibilità – Rete Ciclabile del Mediterraneo, Itinerari Pugliesi (Dicembre 2007)

In particolare, il progetto CY.RO.N.MED ha individuato un percorso che attraversa il Comune di Ruvo di Puglia, compreso nel Piano Attuativo del PRT 15-19: l'itinerario denominato "Ciclovía dei Borboni", il quale collega Napoli a Bari. Il tratto pugliese è costituito da un fitto reticolo di strada secondarie asfaltate, rurali e comunali, spesso in buono stato, che permettono di avere a disposizione un percorso quasi privo di traffico motorizzato. Infine il tratto della ciclovía dei Borboni che si estende a Nord in direzione Napoli, attraversa il caratteristico paesaggio del Parco dell'Alta Murgia.

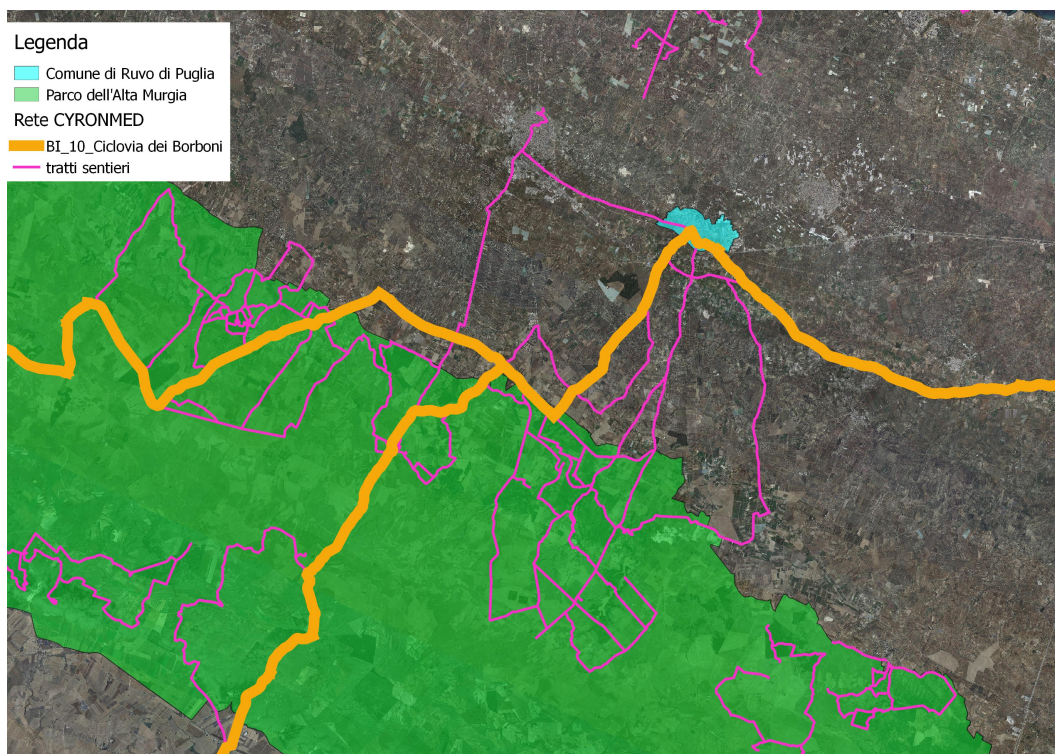


Figura 12 - Percorsi della Rete Cyronmed

### 3.1.4 Le Strade Storiche

A partire da storici tracciati, numerosi enti pubblici e privati hanno lavorato allo sviluppo di itinerari per il cicloturismo o l'escursionismo, capaci di promuovere un rapporto equilibrato con l'ambiente e favorire lo sviluppo del turismo sostenibile.

La centralità storica di queste strade, infatti fa sì che lungo le stesse si ritrovino spesso beni culturali, archeologia o altri siti di interesse. I tracciati sono poi spesso facili da percorrere poiché originariamente scelti proprio quali vie più facili per il movimento lento naturale degli uomini.

Accanto a queste vie principali, le strade secondarie, le strade comunali, i tratturi, ed i sentieri sono percorsi ideali per il turismo lento. Questi itinerari permettono di valorizzare il territorio pugliese e la sua natura e salvaguardare le sue peculiarità, portando con sé benefici di tipo ecologico, ricreativo e storico-culturale ed economico.



Tra le vie storiche della Puglia e, in particolare, del territorio vi sono la Via Traiana e le Vie Francigene.

La costruzione della via Traiana risale agli inizi del II secolo d.C., quando quell'antica arteria venne resa monumentale. L'antico percorso della Via è riportato in figura. La costruzione della via Traiana risale agli inizi del II secolo d.C., quando l'arteria venne resa monumentale.



Figura 13 - La Via Appia Traiana

Partendo da Benevento, la strada arrivava in Puglia a Troia attraversando l'intera piana del tavoliere. Superato l'Ofanto raggiungeva Canosa di Puglia e quindi **Ruvo di Puglia**, Modugno, Ceglie del Campo, Conversano e Monopoli. Un percorso litoraneo parallelo si staccava da Ruvo verso Bari, attraverso il territorio di Bitonto. Le varianti si ricongiungevano ad Egnathia e la strada proseguiva poi fino a Brindisi.

Lungo il percorso della Traiana tra Ruvo e Bari, corre il Regio Tratturello n. 94 del Demanio Armentizio della Regione Puglia, rientrato anche tra gli itinerari turistici del GAL "Murgia Più".



Figura 14 - Il percorso della Via Traiana a Ruvo di Puglia

A Ruvo, per un tratto, si sovrappone ad essa una delle vie della rete delle Vie Francigene, ovvero il percorso dei viandanti che nel medioevo si mettevano in cammino per la Terra Santa da Canterbury a Roma e poi ai porti della Puglia.





Figura 15 - La linea portante della rete delle vie Francigena

Sempre ripercorrendo i tracciati storicamente battuti da pastori e pellegrini, è stato sviluppato a livello regionale il "Catasto della Rete Escursionistica (REP)" istituito con la art. 4 della L.R. 21 del 2003 "Disciplina delle attività escursionistiche e reti escursionistiche della Puglia". A Ruvo questi itinerari sono presenti a sud, diretti verso il Parco, come mostrato in figura 16.



Figura 16 - Sentieri lungo vie storiche e Tratturi

### 3.1.5 Gli itinerari del Bicilplan Metropolitano

Il Bicilplan Metropolitano<sup>4</sup> mette a sistema gli itinerari cicloturistici esistenti con il sistema di ciclovie nazionali ed internazionali presenti sul territorio della Città Metropolitana di Bari. Lavora dunque a migliorare l'interconnessione tra il livello locale e il livello sovraordinato, individuando percorsi continui sulle strade provinciali che si interlacciano con i suddetti.

Esso prevede la realizzazione di 3 sistemi di ciclovie: del Waterfront, dell'Alta Murgia e delle Lame, ovvero una rete di percorsi inquadrati all'interno della rete ciclabile di previsione prioritaria al di fuori del tessuto urbano. Ruvo per quanto concerne l'ambito intercomunale, di connessione con le reti ciclabili sovraordinate, rientra nei percorsi del sistema di "Ciclovie del Waterfront". Questo è composto da percorsi che, partendo da Molfetta e attraversando i territori di Giovinazzo, Bari, Bitonto, Terlizzi, Ruvo Di Puglia, Bitetto, Conversano, Polignano A Mare, Monopoli, Mola Di Bari, Rutigliano, Noicattaro, Cellamare, Capurso, Triggiano, Valenzano e Modugno, collegano tra loro le varie emergenze storico-architettoniche-naturalistiche presenti nei diversi territori della fascia più prossima alla costa.

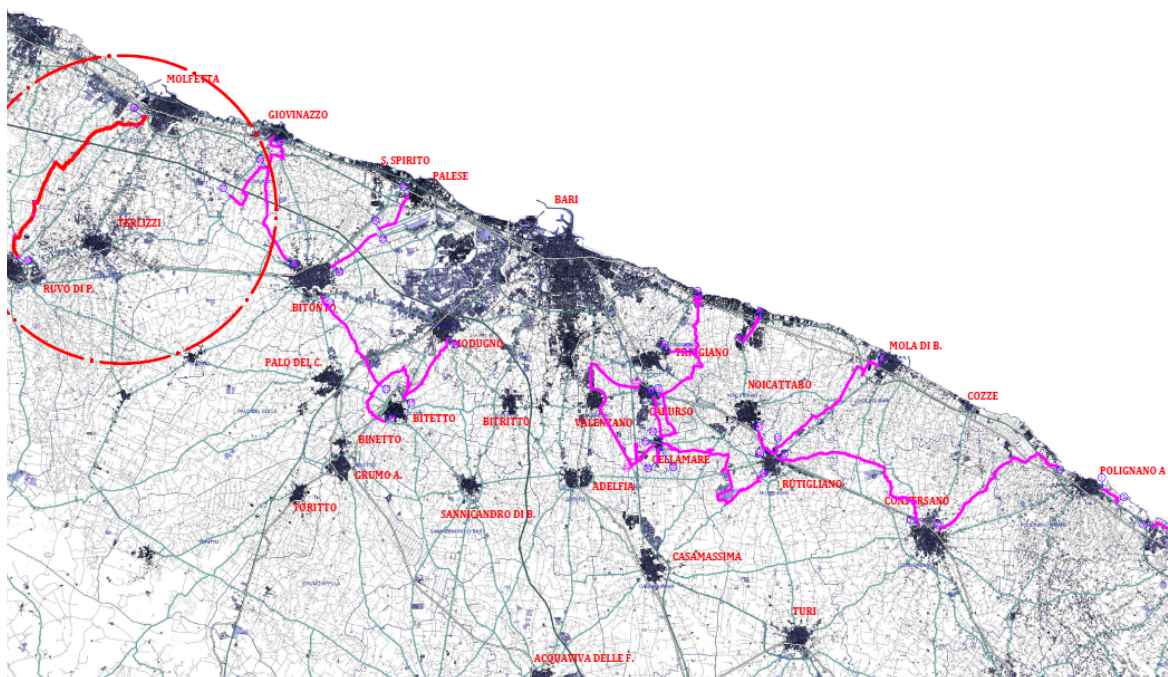


Figura 17- Bicilplan Metropolitano: stralcio planimetria del sistema delle ciclovie del Waterfront

Ruvo è direttamente riguardato dal più ad ovest di questi percorsi, per cui è stato realizzato un primo studio di fattibilità tecnico-economica: il tratto denominato "Molfetta – Ruvo di Puglia" che Gravina-Poggiorsini che corre parallelo alla S.P.230 detta "Delle Murge". Lo studio prevede la realizzazione di un itinerario ciclabile in sede promiscua con veicoli o in sede propria su sterrato, come si può vedere da uno stralcio degli elaborati progettuali in figura 18.

<sup>4</sup> Piano di Programma per la mobilità ciclistica di livello metropolitano cd. "Bicilplan Metropolitano" adottato con D.S.M. n 197 del 24/07/2017

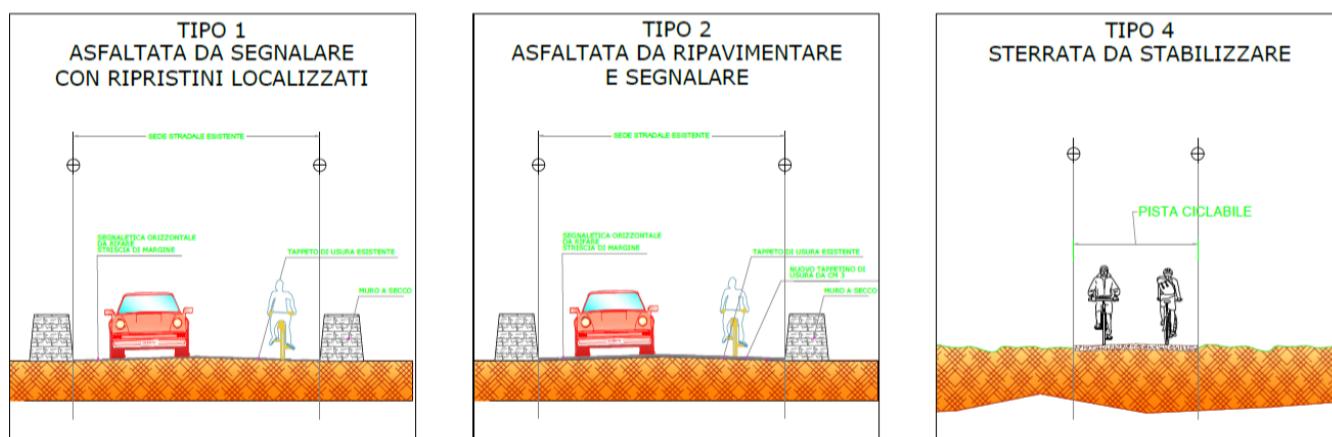


Figura 18 - Stralcio dello Studio di Fattibilità tecnico-economica del percorso Molfetta-Ruvo di Puglia

### 3.1.6 I Percorsi del Parco Nazionale dell'Alta Murgia

Il Parco Nazionale dell'Alta Murgia all'interno del percorso per la Carta Europea per il Turismo Sostenibile si è impegnato nella promozione di un turismo fondato sulla mobilità dolce. Pertanto, sfruttando il cofinanziamento dell'Unione Europea derivante dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale PO FESR 2007/2013 – ASSE 4 – LINEA DI INTERVENTO 4.4 AZIONE 4.4.1 – ATTIVITA' C, per il progetto dell'Allestimento dei percorsi ciclo-pedonali "JAZZO ROSSO- SAN MAGNO – CASTEL DEL MONTE", l'ente ha realizzato un sistema di percorsi ciclopeditoni per favorire la fruizione del territorio per mezzo di sistemi di mobilità lenta, compatibili con la natura dei luoghi.

La rete di percorsi si compone di sette itinerari:

- A. "Stazione di Ruvo di Puglia – Tratturello Regio";
- B. "Tratturello Regio– Centro Visita Torre dei Guardiani";
- C. "Centro Visita Torre dei Guardiani – Le Quite del Canale del Pidocchio";
- D. "Stazione di Corato – Necropoli di S. Magno";
- E. "Tratturello Regio– Necropoli di S. Magno";
- F. "Chiesetta Neviera di S. Magno – Serra Cecibizzo";
- G. "Serra Cecibizzo – Castel del Monte";
- H. "Andria, Chiesa S. Lucia – Castel del Monte".

Questi, attraversando gran parte del territorio del Parco consentono di osservare i numerosi siti di valore presenti, con un'estensione di oltre 65 km di percorsi che ricalcando in parte i tratturi e i tracciati sterrati esistenti, sono interamente percorribili in mountain bike e in alcuni tratti accessibile a piedi, con biciclette da turismo e a cavallo.

I percorsi A e D partono rispettivamente dalle stazioni ferroviarie di Ruvo e Corato e sono collegati, a loro volta, con gli altri tracciati. Inoltre, per ciascun itinerario, su mappa e su di una



app sono disponibili tutte le informazioni tecniche necessarie per programmare accuratamente i percorsi e vengono indicati: difficoltà, tempo di percorrenza, distanza, dislivello totale, pendenze massime, periodo ideale, luogo di partenza e indicazioni stradali per raggiungerlo, tipologia di strada da percorrere e percentuale di sterrato.

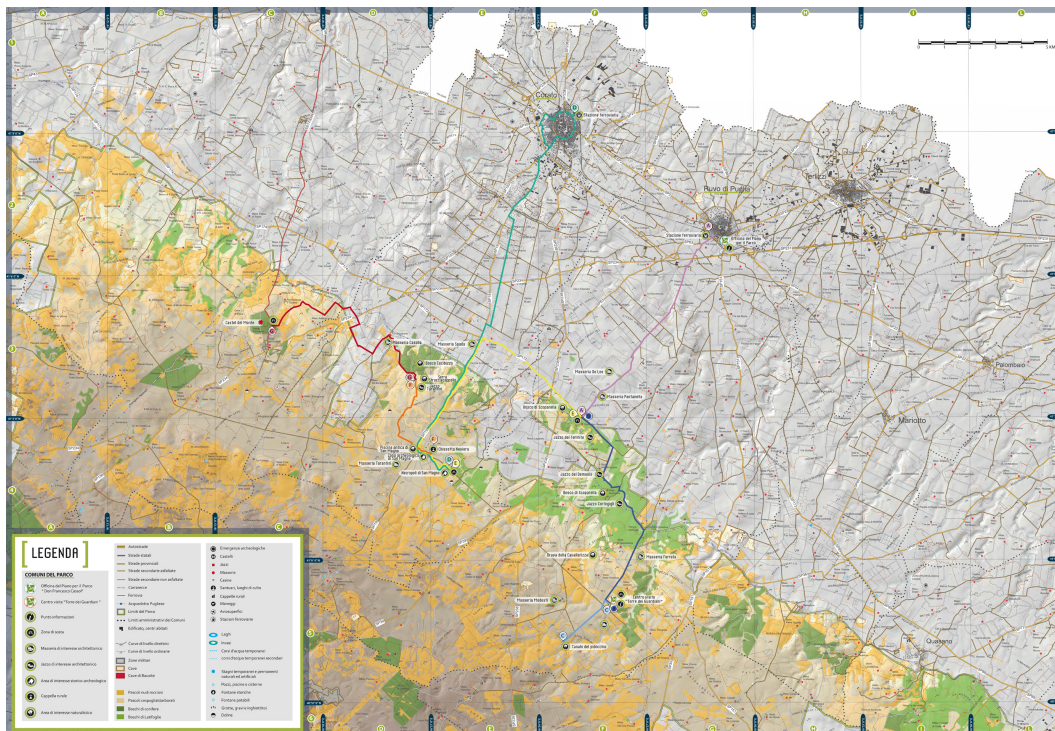


Figura 19 - Mappa dei percorsi del Parco dell'Alta Murgia (Fonte: [www.ciclovie.parcoaltamurgia.it](http://www.ciclovie.parcoaltamurgia.it))

Il territorio di Ruvo è coinvolto da numerosi percorsi del Parco, di diverse tipologie, come mostrato in figura 20.



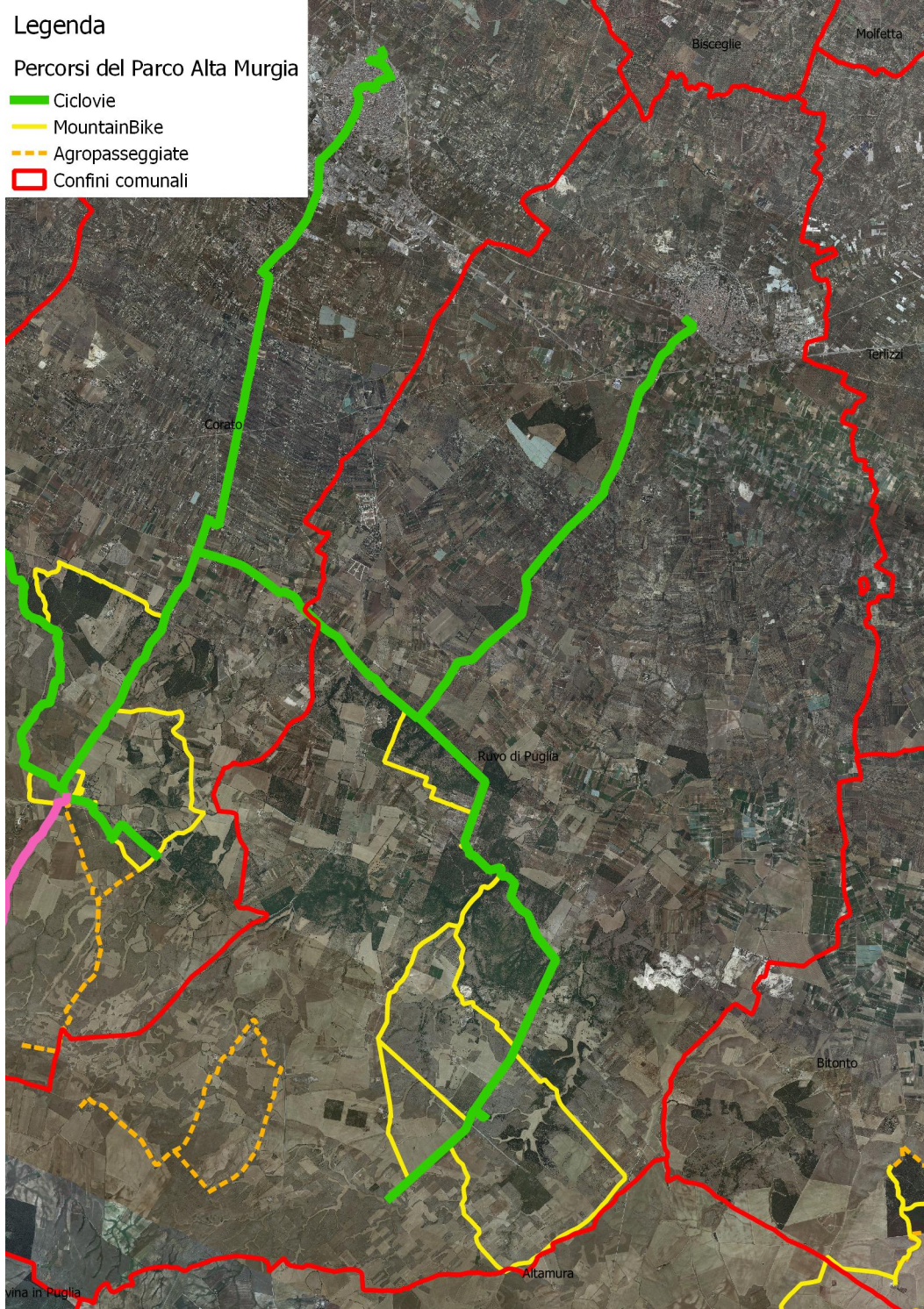


Figura 20 - Percorsi del Parco dell'Alta Murgia



## 3.2 Analisi degli spostamenti e dello share modale attraverso lo studio dei dati ISTAT

### 3.2.1 Entità di distribuzione della domanda di mobilità a Ruvo di Puglia

Nella pianificazione è fondamentale l'analisi preliminare dei comportamenti di mobilità sia di coloro che risiedono a Ruvo di Puglia, che di coloro i quali vi si recano per lavoro, studio o altro. Per farlo, si è fatto ricorso all'analisi e alla rielaborazione dei dati relativi all'ultimo censimento ISTAT alle famiglie (9 ottobre 2011).

In particolare, uno degli strumenti di analisi a cui si è fatto riferimento è la matrice origine-destinazione degli spostamenti per motivi di lavoro o di studio, d'ora in poi denominata matrice del pendolarismo, che "si riferisce alla popolazione residente in famiglia o in convivenza e fotografa gli spostamenti di coloro i quali hanno dichiarato di recarsi giornalmente al luogo abituale di studio o di lavoro partendo dall'alloggio di residenza e di rientrare giornalmente nello stesso". Al momento il documento del censimento ISTAT 2011 rappresenta la fonte di dati di riferimento ufficiale per questo tipo di analisi e per questo è utilizzato dalle amministrazioni e dai centri di statistica, per analisi a livello comunale.

Nonostante non siano particolarmente recenti, i dati restano il principale riferimento ad oggi poiché, come emerso dall'analisi delle variazioni di alcuni degli indicatori utili ai fini delle analisi di questo documento, negli anni dal 2011 ad oggi (al dato più attuale, effettivamente), esse si mostrano poco significative.

Si riportano di seguito le variazioni, sulla base dei dati ISTAT, relative al numero di residenti nel Comune di Ruvo di Puglia dal 2011 ad oggi da cui si osserva che la popolazione residente è in leggera diminuzione circa lo **-0.72%**.

Tabella 2 – Popolazione residente a Ruvo di Puglia dal 1° Gennaio 2011 al 2016

Popolazione residente al 1° gennaio a Ruvo di Puglia						
Anno	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ruvo di Puglia	25644	25594	25650	25574	25334	25457
Variazione rispetto al 2011		-50	+6	-70	-310	-207

Di seguito si è analizzato, sulla base del file delle sezioni di censimento, il numero di residenti per ognuna al fine di valutare le zone maggiormente abitate. Dalla mappa in figura emerge che il centro storico e le zone limitrofe della città compatta, hanno numero di residenti inferiori a quelli della fascia periurbana, dove si concentra il maggior numero di residenti e diverse sezioni di censimento superano le 400 unità. Questo rende conto di un fenomeno in aumento in numerosi comuni, ossia lo spopolamento dei centri storici a fronte di una crescente urbanizzazione delle periferie.



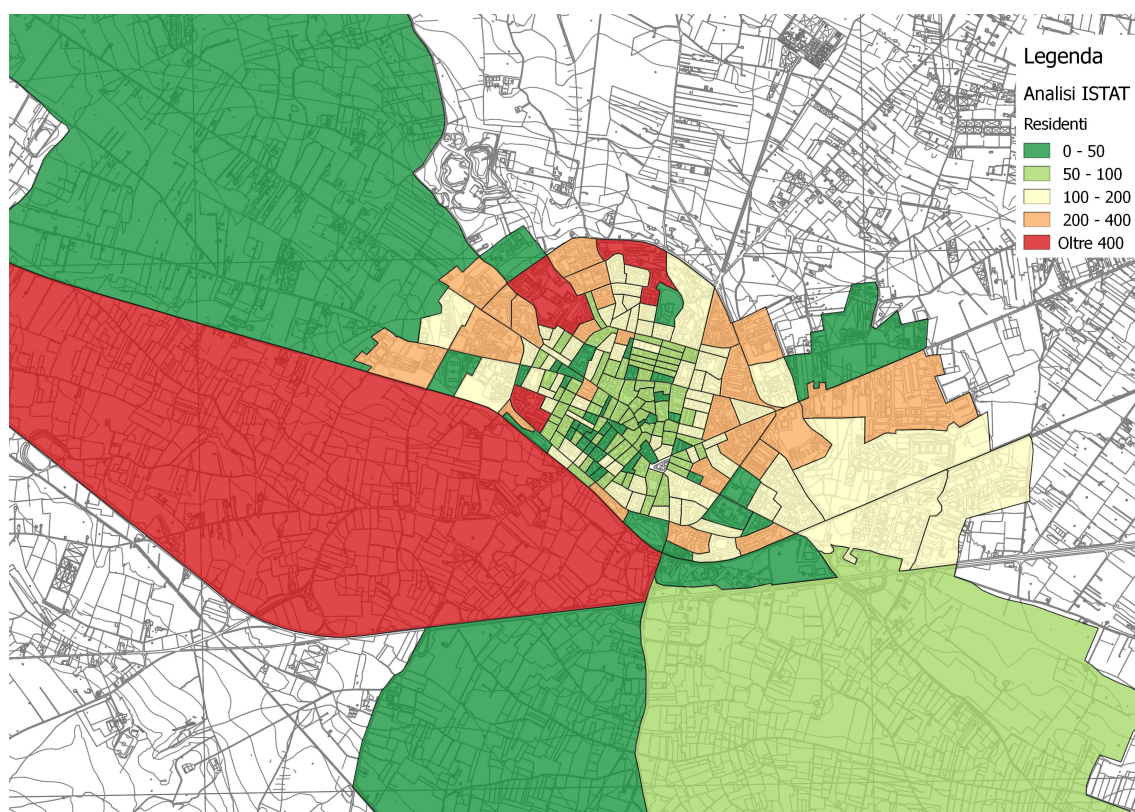


Figura 21. Densità abitativa per sezione di censimento (base dati censimento ISTAT 2011)

Lo step successivo riguarda l'analisi degli spostamenti riguardanti il comune al fine di studiare le modalità di spostamento (mezzo utilizzato) ed i tempi di percorrenza, con riferimento ai percorsi sistematici casa-lavoro. Per questo il campione statistico del censimento ISTAT 2011 ci fornisce informazioni relative alla mobilità sistematica, distinguendo la domanda di spostamento tra quella interna al comune, quella verso l'esterno, e quella dall'esterno verso Ruvo di Puglia.

La percentuale di popolazione attiva a Ruvo è molto elevata: per motivi di studio o lavoro ogni giorno si spostano 20417 persone (ovvero il 79,6% della popolazione). Di questi, l'82,3% resta in città e il restante 17,7% si sposta da Ruvo verso altri paesi, con una netta prevalenza di coloro che si muovono dalla città per motivi di lavoro.

Il numero di persone che ogni giorno entrano in città (1995) è inferiore rispetto a coloro che si muovono dalla stessa verso altri comuni (3614). Le figure di seguito illustrano la classificazione delle zone di censimento in funzione del numero di soggetti che si spostano quotidianamente dalle stesse per motivi di lavoro o studio. In questo caso si può notare come i maggiori spostamenti abbiano origine nelle zone periurbane del comune di Ruvo di Puglia, un dato che,



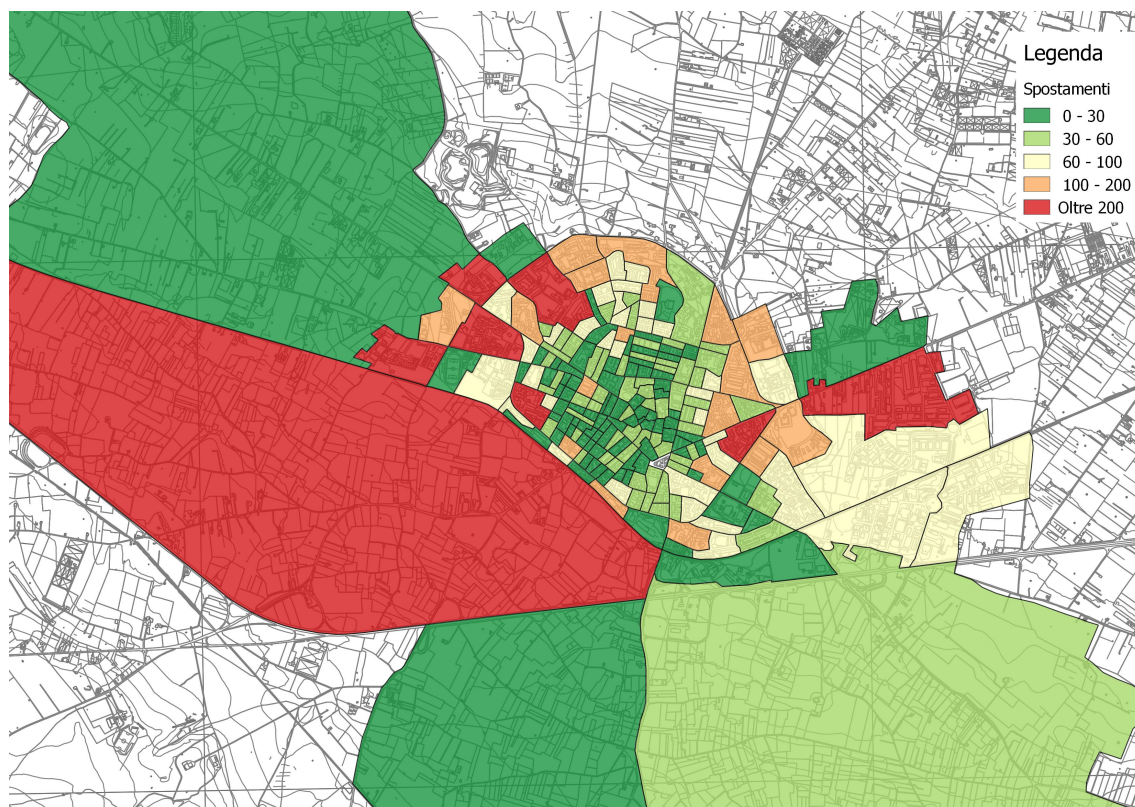


Figura 22. Numero di persone che si spostano per motivi di lavoro o studio per sezione di censimento (base dati censimento ISTAT 2011)

È coerente anche sulla base delle analisi effettuate sul numero dei residenti.

Si è ritenuto utile valutare il numero di Addetti, che sulla base dei dati ISTAT 2011 si riferisce alla somma di 'addetti dipendenti', 'altro personale retribuito' e 'volontari', al fine di individuare quali sono le zone che hanno il maggior peso attrattivo, ossia in grado di richiamare utenti dallo stesso comune oppure da quelli limitrofi. In particolare si nota che questo ruolo spetta all'area della zona industriale, nella quale osserviamo zone di censimento che superano le 200 unità. Quanto detto è sintetizzato nell'immagine n.23.

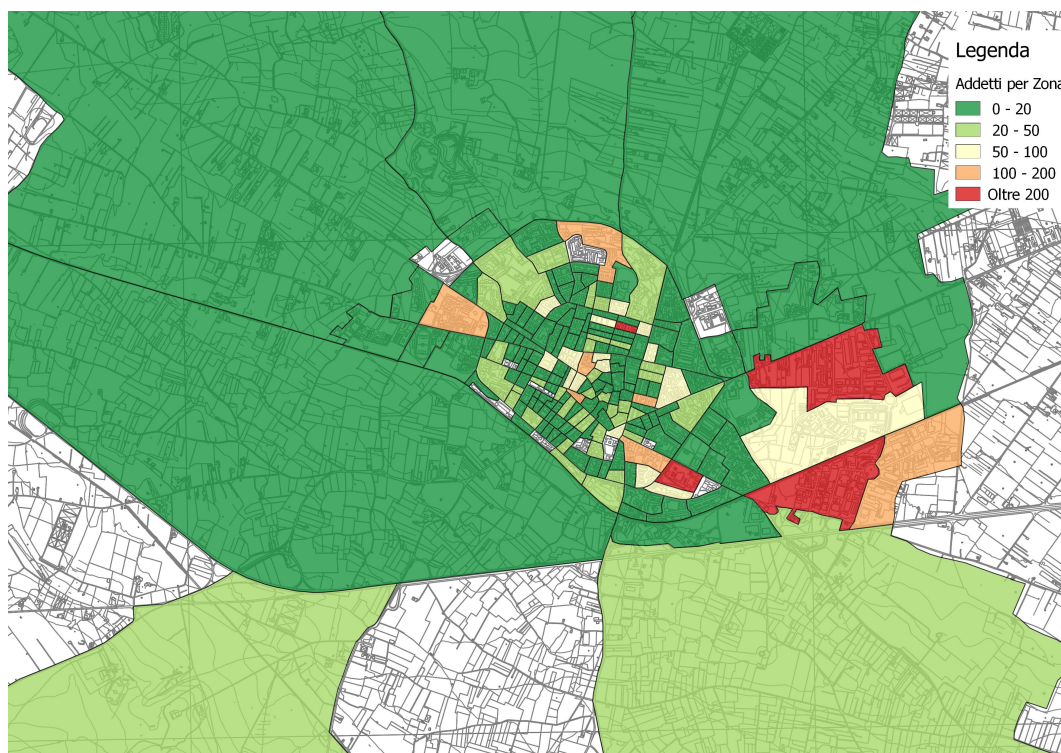


Figura 23 - Mappa dell'attrazione: numero di addetti per ogni sezione di censimento (base dati censimento ISTAT 2011)

### 3.2.2 Composizione della domanda di spostamento: Destinazione e share modale

Per quanto riguarda gli spostamenti verso l'esterno è importante, comprenderne anche la destinazione. I dati mostrano un'importante interazione con i comuni confinanti, in particolare il maggior numero di spostamenti avviene nei confronti del capoluogo di Regione, Bari, verso il quale si spostano 1131 unità, ripartite quasi equamente tra coloro che si spostano per motivi di lavoro e chi per studio. Gli altri poli attrattori sono rappresentati (come si evince dalla tabella) dai comuni di Corato, Andria, Molfetta e Terlizzi. Di seguito l'immagine che sintetizza graficamente questa situazione

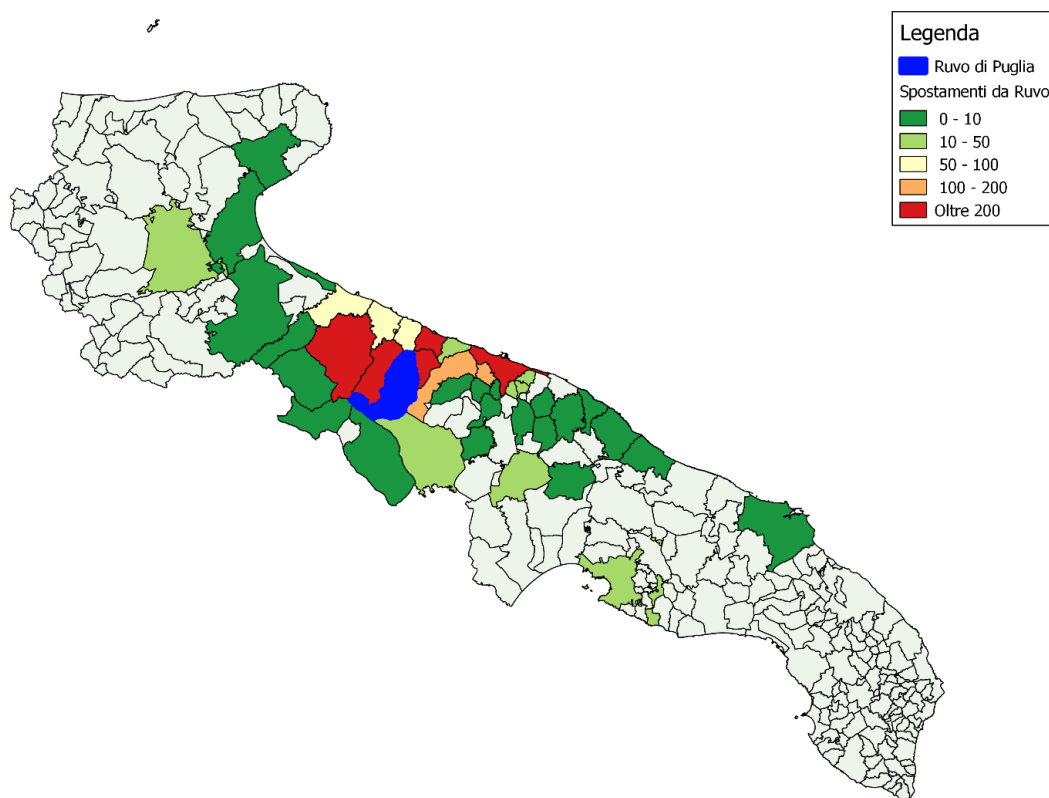


Figura 24 – Rappresentazione del numero degli spostamenti da Ruvo verso i comuni limitrofi

Destinazione	Studio	Lavoro	Totale
Bari	481,72	649,32	1131,04
Corato	176,2	451,35	627,55
Molfetta	283,75	269,89	553,64
Terlizzi	179,43	224,61	404,04
Andria	25,58	184,32	209,9
Modugno	0	129,11	129,11
Bitonto	21,81	84,57	106,38
Barletta	0	83,68	83,68
Bisceglie	2,62	74,05	76,67
Trani	3,94	65,09	69,03

Tabella 3 – Dati sul numero di spostamenti verso i comuni limitrofi

L'analisi dello share modale degli spostamenti per studio o lavoro ( grafico in figura ) da ruvo di Puglia verso l'esterno, mostra che la maggior parte degli spostamenti avviene in automobile, come conducente (49,6%) o come passeggero (7,3%). Circa il 19,4% della popolazione utilizza il Trasporto Pubblico Locale.

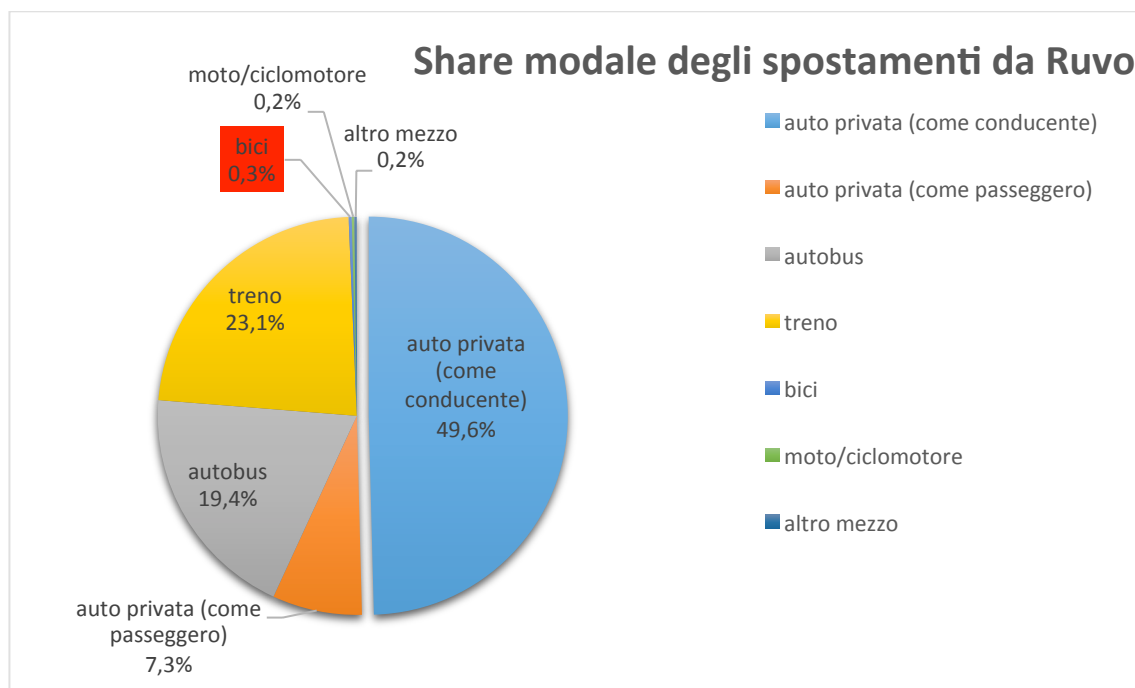


Figura 25 – Share modale degli spostamenti per studio o lavoro da Ruvo di Puglia

Una prima analisi quindi evidenzia che l'uso dell'automobile privata è il mezzo preferito dalla popolazione residente per spostarsi, nonostante ad esempio la stazione ha un ruolo centrale rispetto al tessuto urbano di Ruvo. Approfondendo le analisi, si può notare come la popolazione studentesca ha una maggiore predisposizione all'uso dei mezzi pubblici (autobus e treni) per necessità o per diverse esigenze di orario.

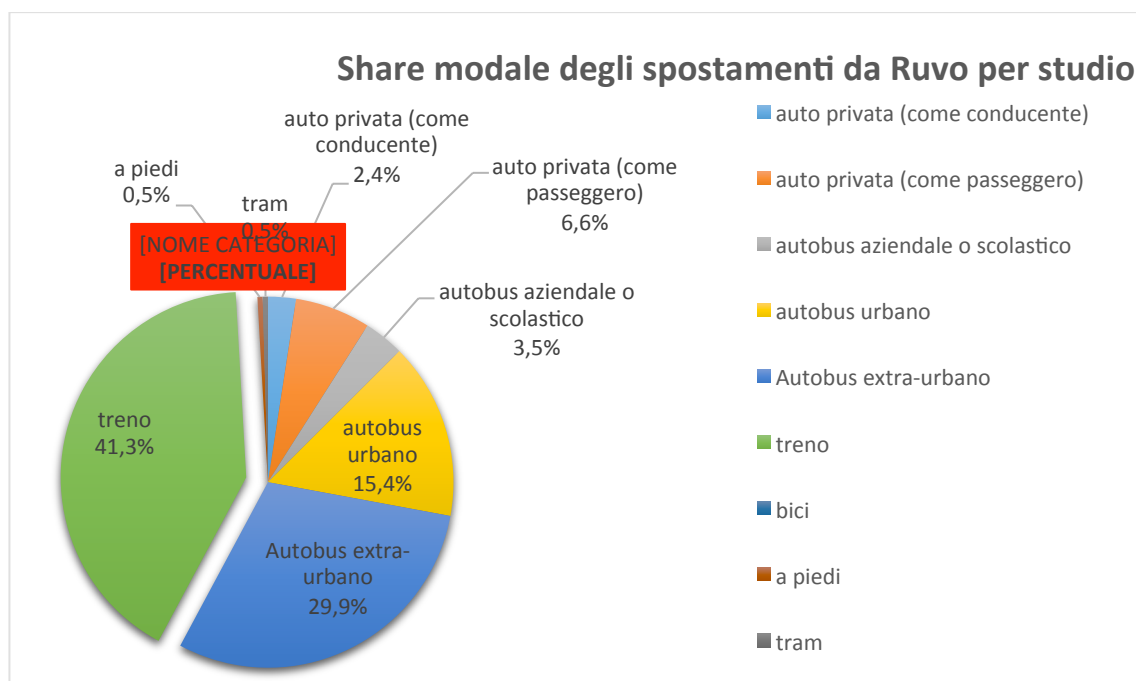


Figura 26 – Share modale degli spostamenti per studio da Ruvo di Puglia

In merito agli spostamenti quotidiani verso Ruvo di Puglia, aumenta nettamente la

### 3.2.3 Composizione della domanda di spostamento: Origine e Share Modale

In merito agli spostamenti dei comuni Pugliesi verso Ruvo di Puglia, come si nota dalla figura n.25 Le origini con più spostamenti sono principalmente Terlizzi e Corato.

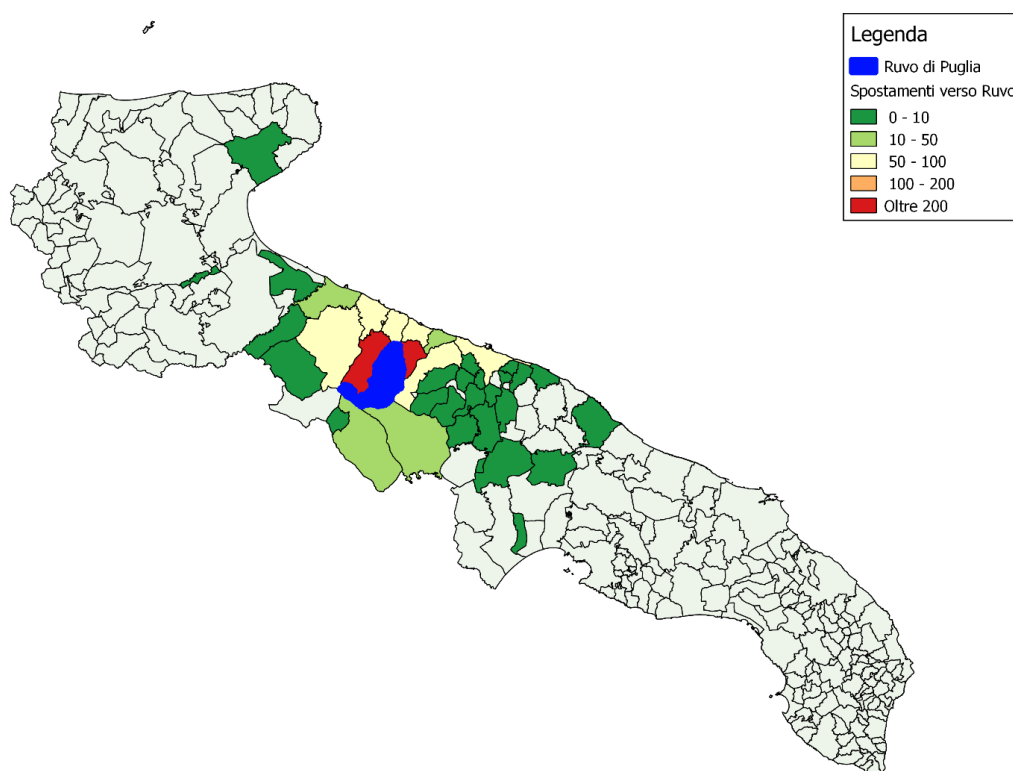


Figura 27 - Rappresentazione del numero degli spostamenti verso Ruvo da i comuni limitrofi

Origine	Studio	Lavoro	Totale
<b>Terlizzi</b>	462,1	293,9	756
<b>Corato</b>	354,51	294,52	649,03
<b>Molfetta</b>	6,63	79,44	86,07
<b>Bari</b>	3,3	82,1	85,4
<b>Andria</b>	11,85	65,29	77,14
<b>Bitonto</b>	4,5	68,49	72,99
<b>Trani</b>	0	59,87	59,87
<b>Bisceglie</b>	1,9	53,5	55,4
<b>Giovinazzo</b>	0	33,82	33,82
<b>Gravina in Puglia</b>	0	19,55	19,55

Tabella 4 - Dati sul numero di spostamenti da i comuni limitrofi



In generale, si evince che come per la maggior parte dei comuni italiani, gli spostamenti per lavoro, interessano aree anche distanti dal comune di origine, che riguardano spesso anche l'intera provincia, mentre gli spostamenti per studio, avviene verso i comuni più prossimi.

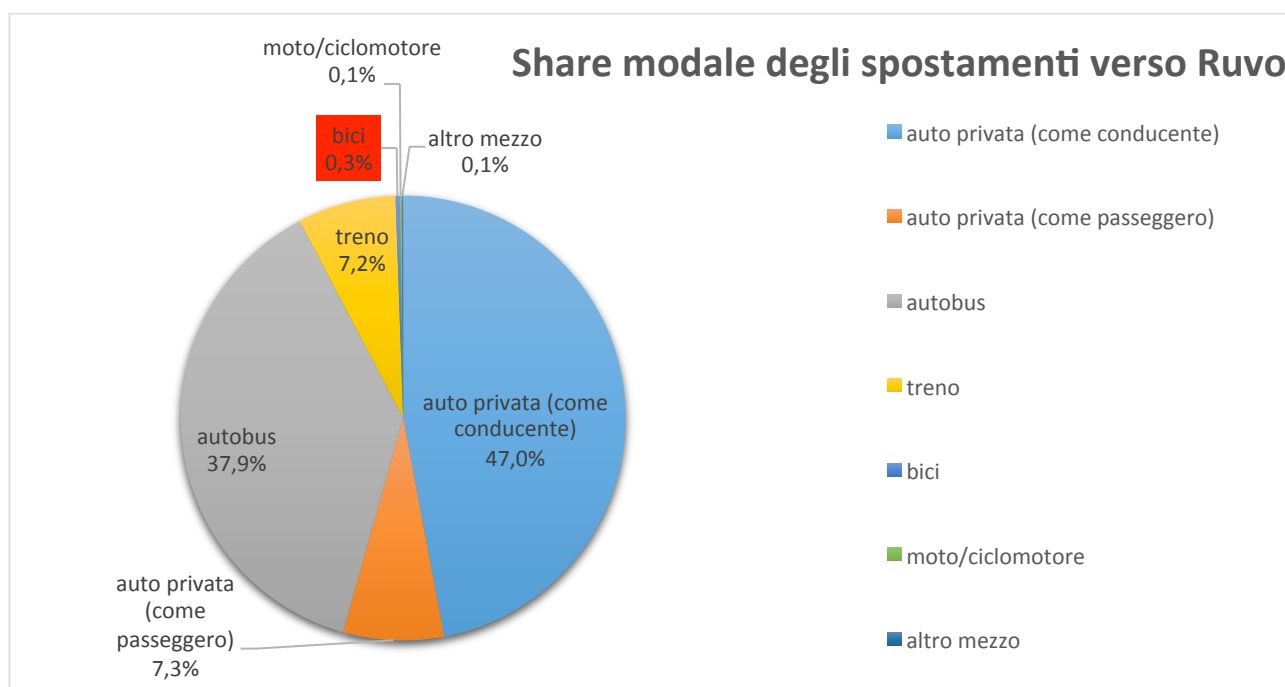


Figura 28 - Share modale degli spostamenti verso Ruvo di Puglia per studio o lavoro (ISTAT 2011)

Analizzando i dati di coloro che si spostano verso Ruvo di Puglia per studio o lavoro, si può osservare come la maggioranza di questi lo faccia con l'uso del mezzo privato (come conducente o come passeggero) per una percentuale complessiva del 54,3%. Altri giungono nel comune attraverso l'utilizzo dei mezzi pubblici, principalmente con il bus (37,9%) o con il treno 7,2%. Sono trascurabili le percentuali di chi giunge a Ruvo in bicicletta (0,3%) o con altro mezzo.

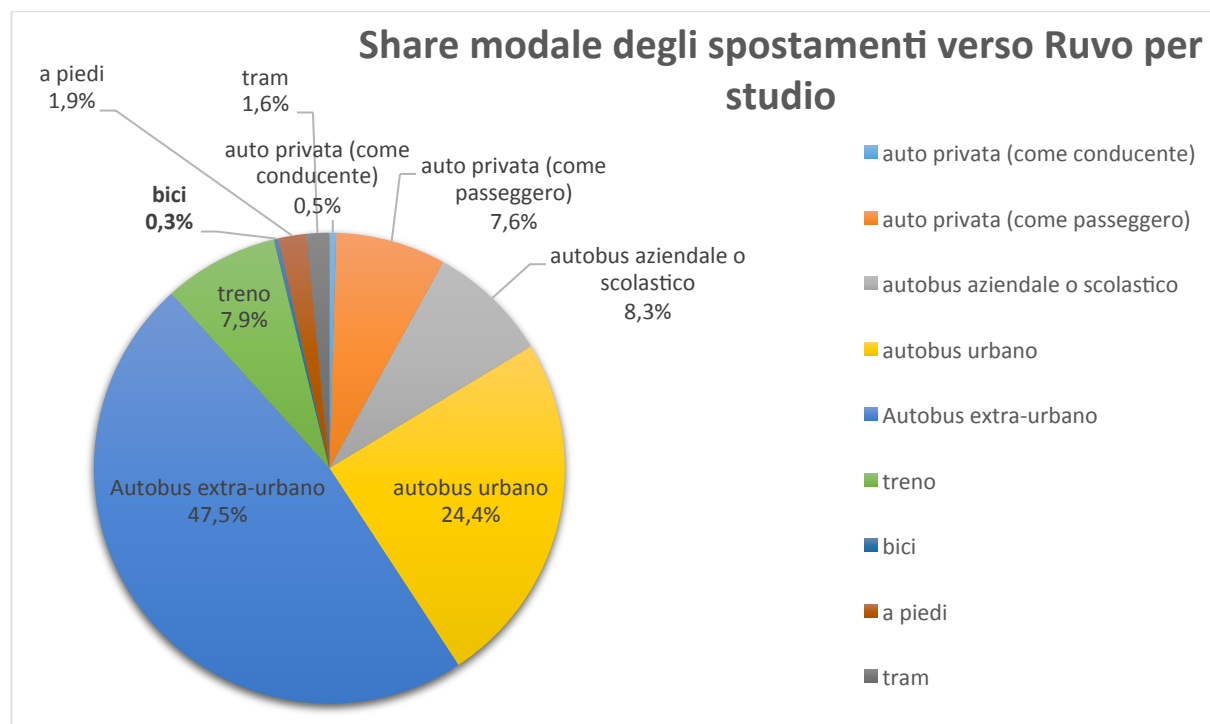


Figura 29 –Share modale degli spostamenti verso Ruvo di Puglia per studio (ISTAT 2011)

Analisi più accurate permettono di mettere in luce un risultato interessante quanto preventivabile; coloro che si spostano per motivi di studio (fig.29) verso Ruvo di Puglia lo fa principalmente utilizzando mezzi pubblici, ben l'80,2% si muove con i bus (aziendali o scolastici, urbani o extraurbani), il 7,9% con il treno. Solo l'8% circa giunge a Ruvo con l'auto privata.

La situazione si capovolge radicalmente se analizziamo le modalità di spostamento di coloro che giungono a Ruvo di Puglia per motivi di lavoro. In questo caso (si veda fig.30) ben **l'88,4%** degli spostamenti avvengo con l'automobile. Questo è un dato quanto mai critico che mostra quanto si possa e si deve fare per migliorare i servizi di trasporto pubblico anche per i lavoratori.



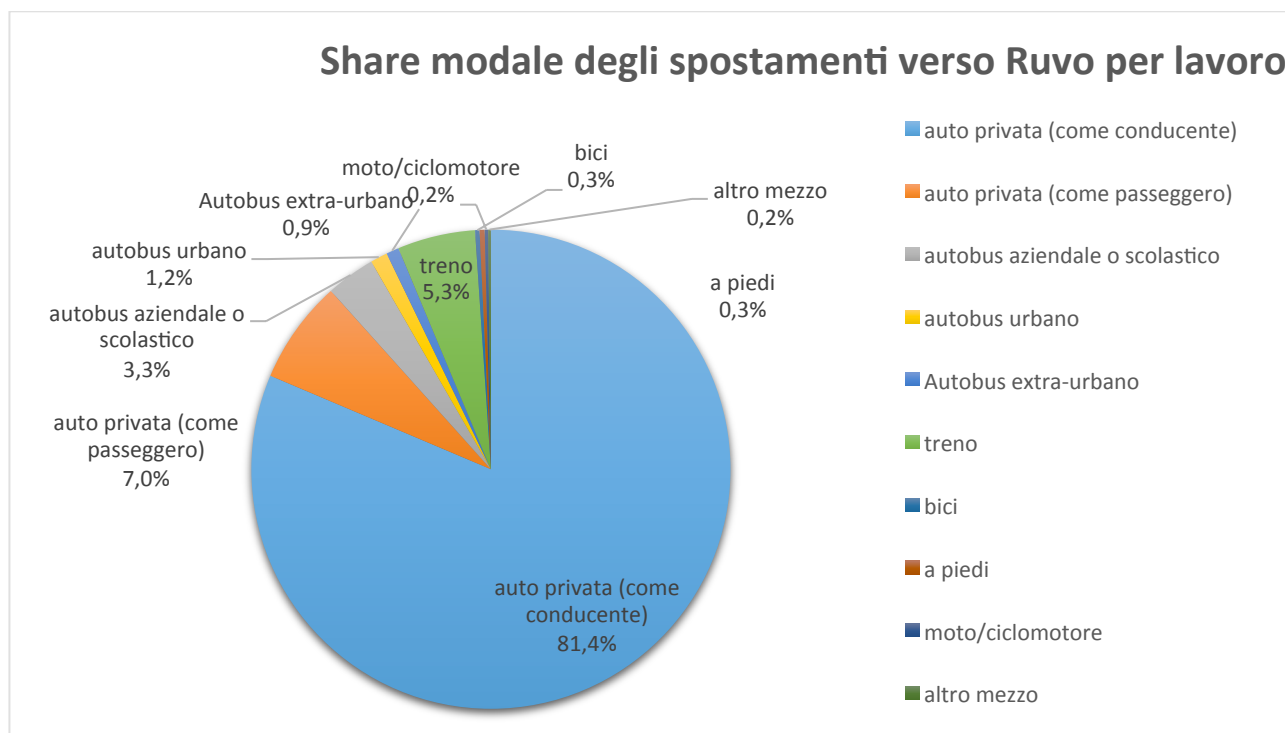


Figura 30 – Share modale degli spostamenti verso Ruvo di Puglia per lavoro (ISTAT 2011)

Le analisi sino ad ora effettuate, sono utili per avere un quadro della situazione degli spostamenti da e verso Ruvo di Puglia. Per indirizzare le nostre scelte future, è utile caratterizzare la domanda di spostamento sulla base dello share modale, ovvero alla percentuale di ciascuna tipologia di mezzo utilizzato per soddisfare il bisogno di mobilità.

### 3.2.4 Composizione della domanda di spostamento all'interno di Ruvo di Puglia

Le analisi sino ad ora effettuate, sono utili per avere un quadro della situazione degli spostamenti da e verso Ruvo di Puglia. Per indirizzare le nostre scelte future, è utile caratterizzare la domanda di spostamento sulla base dello share modale, ovvero alla percentuale di ciascuna tipologia di mezzo utilizzato per soddisfare il bisogno di mobilità.

Analizzando lo share modale degli spostamenti quotidiani interni a Ruvo di Puglia si mostra come la dimensione cittadina rende possibile oggi comunque la prevalenza degli spostamenti a piedi. L'auto è comunque il mezzo prevalentemente utilizzato dai conducenti (33,7%) o da passeggero (22,0%). Gli spostamenti in bicicletta non superano l'1%, denotando la necessità di interventi per incentivare l'uso della bici.

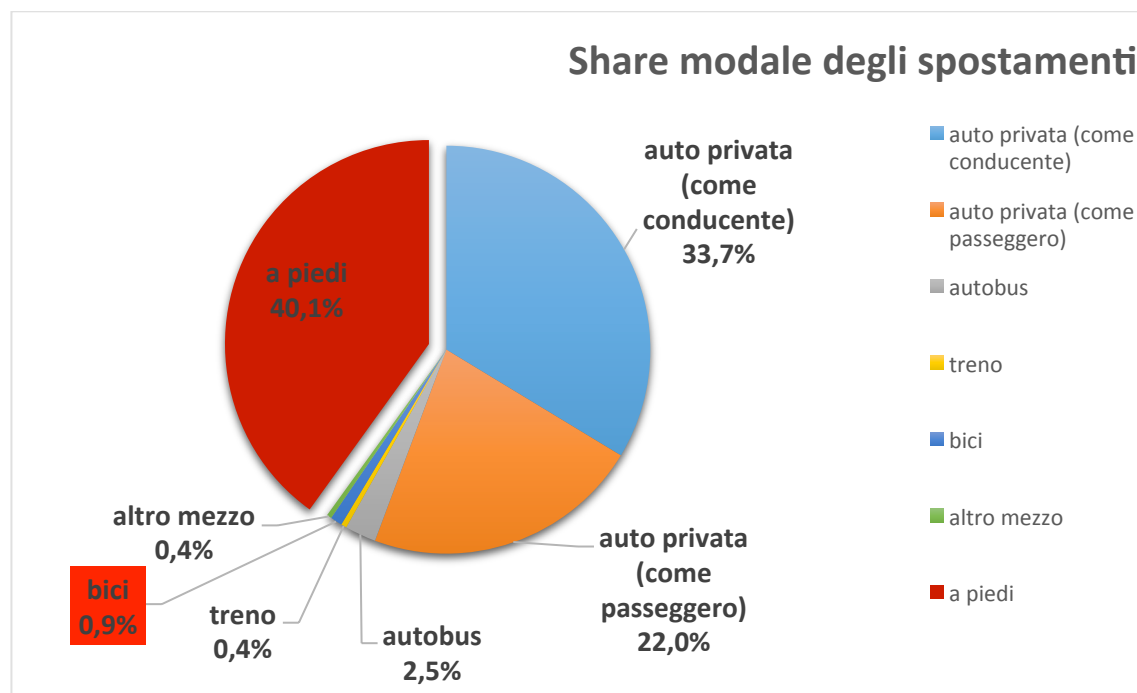


Figura 31 - Share Modale degli spostamenti quotidiani all'interno di Ruvo di Puglia per studio o lavoro (ISTAT)

Tuttavia per comprendere meglio chi e per quali motivi sceglie di muoversi a piedi o con l'auto, è importante separare le due componenti casa-scuola e casa-lavoro.

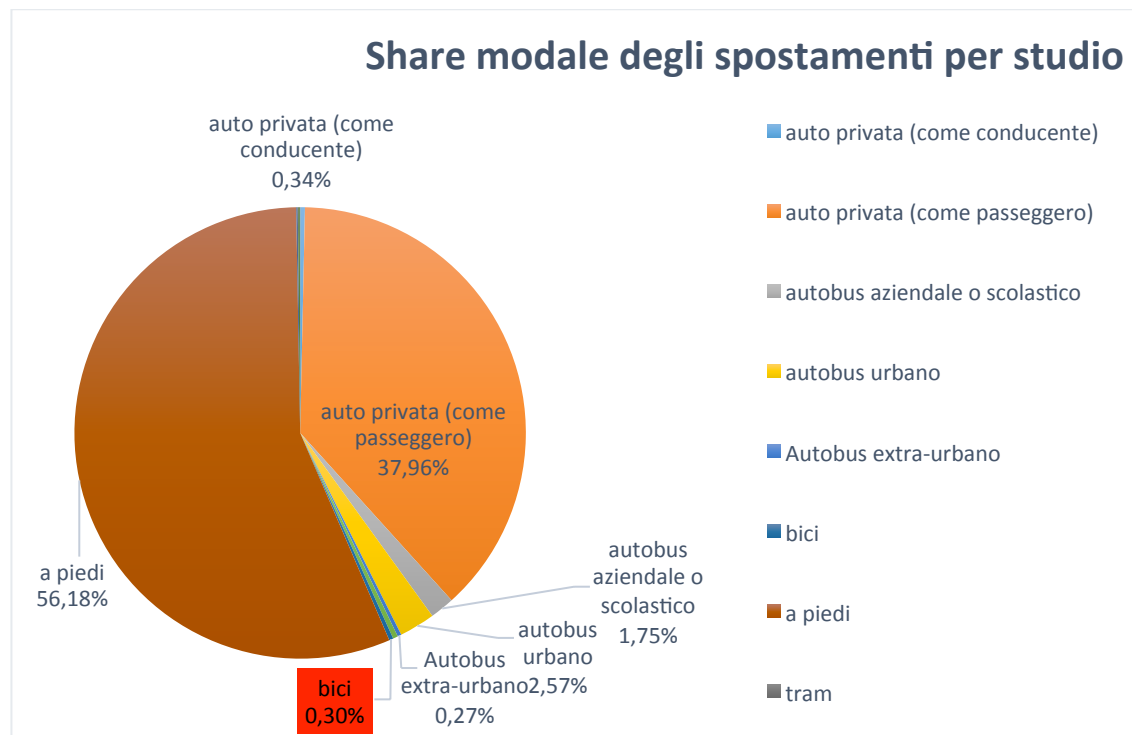


Figura 32. Share modale in percentuale per gli spostamenti quotidiani per motivi di studio all'interno di Ruvo di Puglia (base dati censimento ISTAT 2011)

Considerando che chi si sposta per motivi di studio è prevalentemente compreso in una fascia d'età inferiore ai 18 anni e pertanto impossibilitato a guidare un veicolo privato proprio, la percentuale di spostamenti a piedi sale al 56,18%. Tuttavia vediamo come, al secondo posto, vi sia l'auto privata come passeggero. Questo indica chiaramente come il 37,96 % degli alunni viene accompagnato a scuola in auto.

Restano molto bassi i valori relativi a coloro i quali si spostano con il trasporto pubblico urbano (4,59%) e pressoché nulli quelli degli spostamenti in bicicletta.

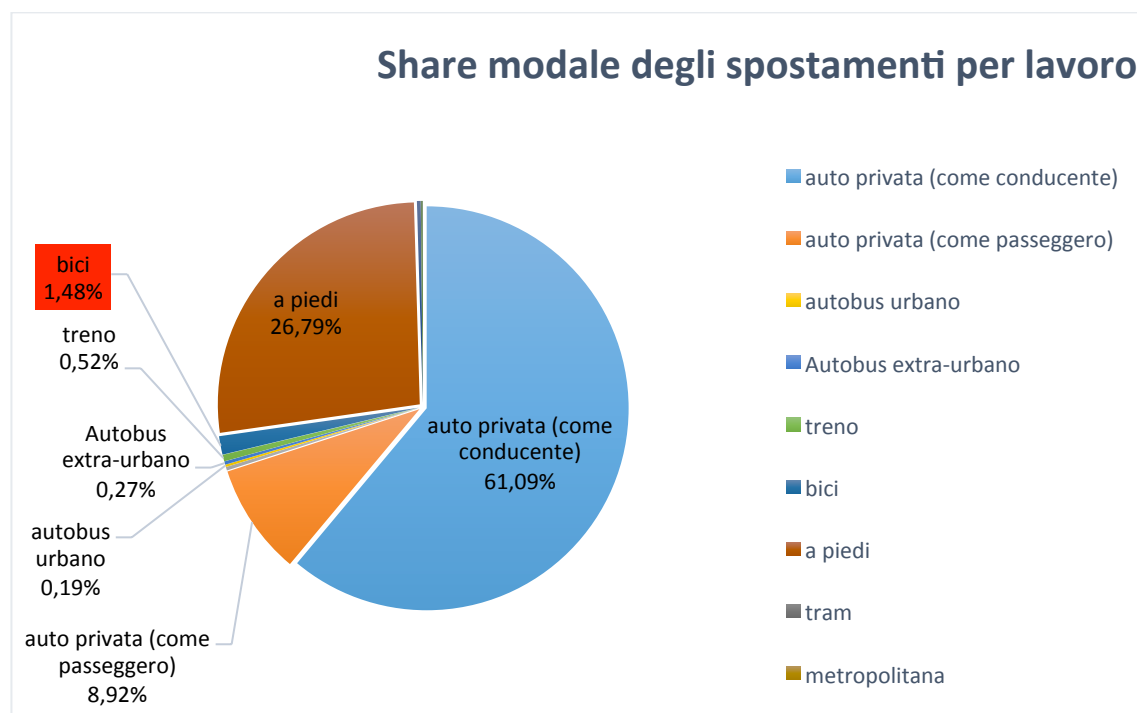


Figura 33. Share modale degli spostamenti quotidiani per motivi di lavoro all'interno di Ruvo di Puglia (ISTAT 2011)

Osservando quindi chi si sposta per motivi di lavoro all'interno di Ruvo di Puglia e di questi solo l' 8,92% lo fa come passeggero. Tra coloro i quali non scelgono l'auto privata per muoversi, il 26.79% lo fa a piedi, solo lo 0.74% si sposta con il trasporto pubblico urbano e poco significativa è la percentuale di coloro che si spostano usando la bicicletta l'1,48%.

Per comprendere, infine, come gli spostamenti derivati appena analizzati si distribuiscono in città è stato elaborato, sempre con l'ausilio dei dati del censimento ISTAT 2011, il diagramma generazione/attrazione. Effettuata una divisione in zone della città, si sono osservati il comportamento attrattivo e generativo di ciascuna zona attraverso l'osservazione di due indicatori: rispettivamente il numero di persone che quotidianamente si spostano per studio o lavoro da ciascuna zona ed il numero di addetti richiamato da ciascuna zona.

Le zone omogenee si sono costruite attraverso il raggruppamento delle sezioni di censimento con simile tipologia dell'insediamento urbano e tali da ottenere un numero di abitanti complessivo comparabile con le altre. Il risultato della zonizzazione è mostrato di seguito.

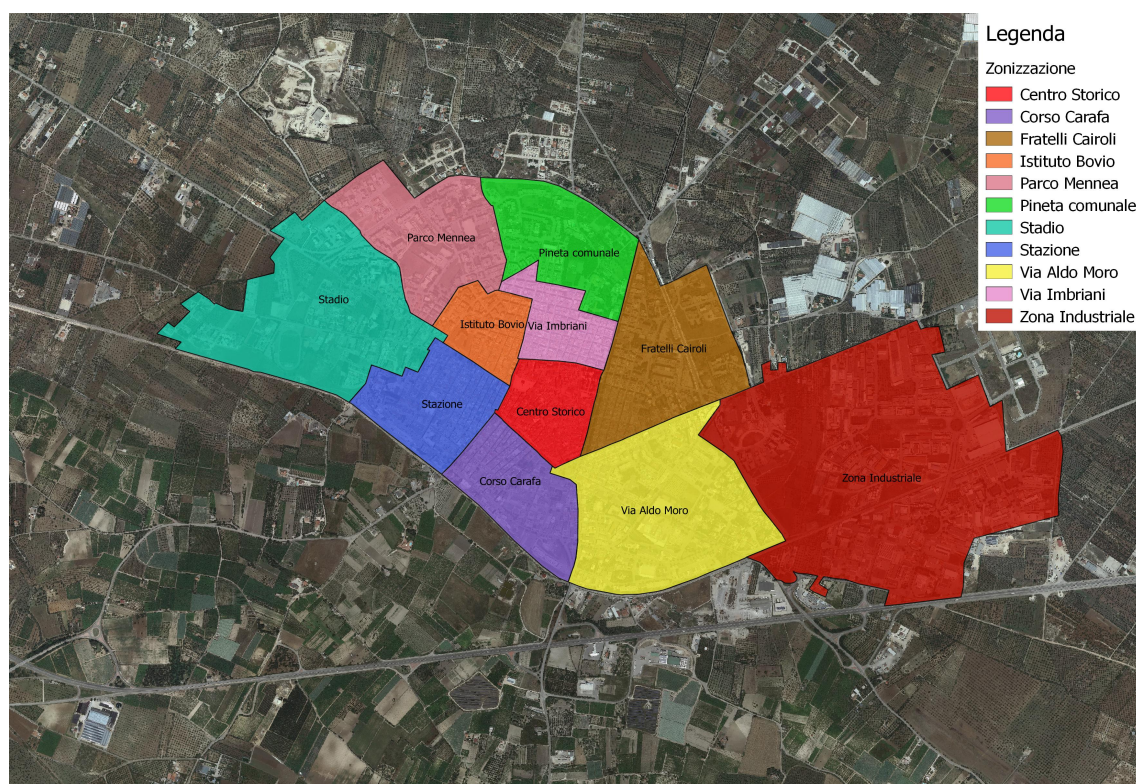


Figura 34. Zone omogenee definite per il Comune di Ruvo di Puglia

In Tabella, per ciascuna zona omogenea definita, viene indicata la domanda generata, ovvero la somma delle persone che quotidianamente da ciascuna zona si muovono verso altre zone interne a Ruvo di Puglia o verso l'esterno, e il numero di addetti, ovvero il numero di persone impiegate in ciascuna zona come dipendenti o a titolo volontario e che quindi quotidianamente vi si recano provenendo da Ruvo o dai comuni limitrofi.

Zona	Popolazione	Generazione	Attrazione
Centro Storico	1668	696	887
Fratelli Cairoli	2698	1191	467
Zona industriale	983	570	1246
Via Aldo Moro	3279	1472	758
Corso Carafa	2369	1037	436
Stazione	3327	1400	542
Stadio	2783	1423	349
Via Imbriani	1800	709	719
Pineta comunale	1484	605	260
Istituto Bovio	1572	601	277
Parco Mennea	1921	945	149

Tabella 5. Numero di spostamenti attratti e generati e di residenti per ciascuna zona omogenea del Comune di Ruvo di Puglia



L'analisi attrazione/generazione, in base al raffronto tra attrattività e capacità generativa di ciascuna zona, ci fornisce indicazioni sulla natura dell'area e sulla tipologia di spostamenti da e verso la stessa a causa della differente presenza di servizi e attrezzature o della popolosità per effetto della prevalente natura residenziale della stessa. Si può notare come gli spostamenti siano distribuiti in maniera non omogenea, in alcune zone è prevalente la generazione (Via Zoo, Corso Vittorio Emanuele, Quartiere Ebraico e Cimitero), il centro Storico ha principalmente una capacità attrattiva, mentre in altre zone quali Via Roma, Licei, Stadio, e Zona industriale è comparabile il potere attrattivo e generativo.

Il diagramma mostra come le frazioni hanno un comportamento di mobilità completamente diverso tra loro. Pezze di Greco e Montalbano hanno un potere di generativo relativamente maggiore di tutte le altre, poiché popolate e abitate tutto l'anno. Le località costiere (Torre Canne e Savelletri) e, in misura minore, la Selva, invece, per la loro natura prevalentemente turistica, contribuiscono poco nella generazione di spostamenti e sono deboli centri attrattori per la maggior parte dell'anno.

Le altre frazioni, infine, sono più piccole per estensione e meno popolate.

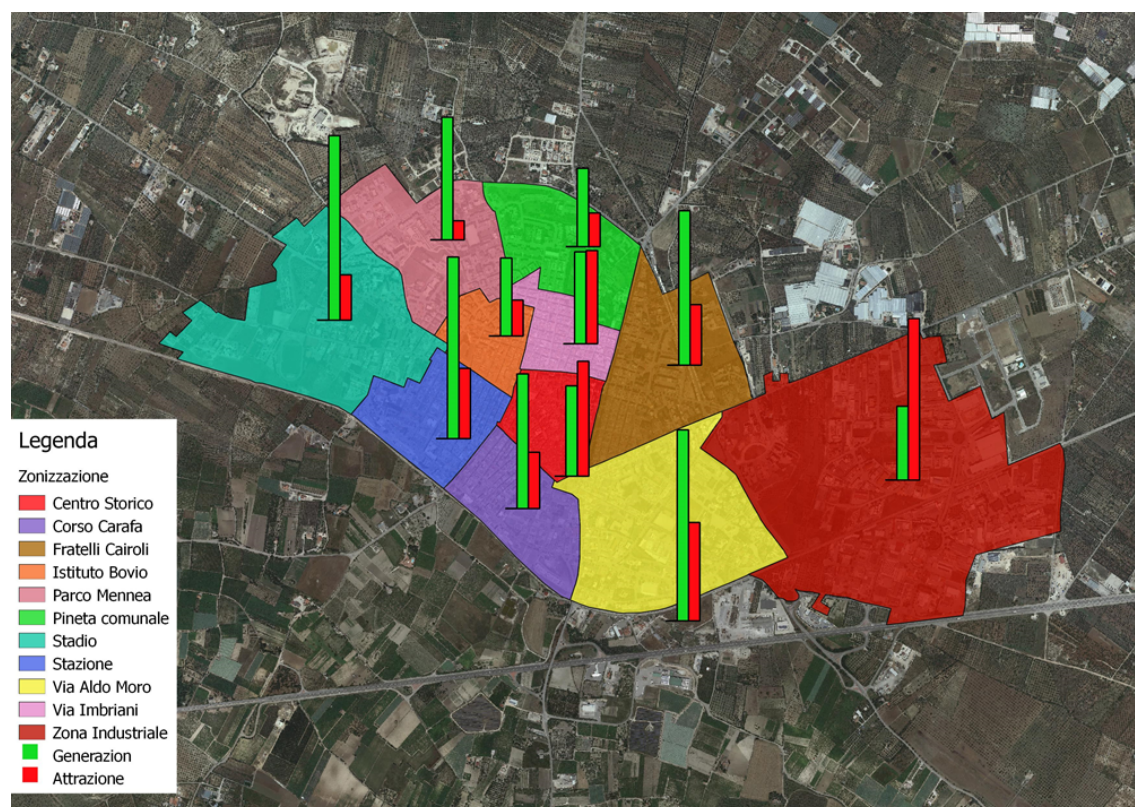


Figura 35 – Diagramma ATTRAZIONE/GENERAZIONE per il comune di Ruvo di Puglia

## 4 INDAGINE CONOSCITIVA PARTECIPATA

### 4.1 Incontro Zero: Costruire un Biciplan per Ruvo di Puglia

In questa prima fase di lavoro per la realizzazione del Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale, è stato importante un momento di condivisione e scambio con i principali stakeholder specifici, ossia rappresentanti di associazioni di ciclismo e cicloturismo, tecnici di settore, tecnici della Polizia Municipale e punti di riferimento locali per la ciclabilità.

L'incontro, svoltosi il **30 gennaio 2018** presso la sede della Polizia Locale del Comune di Ruvo di Puglia, è stato facilitato dagli esperti della società consulente Elaborazioni Srl, con l'ausilio di una mappa della città su cui, a partire dagli attrattori si è riportata una prima proposta di biciplan (Figure 20-21). Le proposte e le indicazioni sono state quindi raccolte per formulare in queste linee guida una prima proposta già improntata sulle modalità partecipate che caratterizzeranno le successive fasi di Piano.

Obiettivo dell'incontro è stato quindi iniziare a strutturare a Ruvo di Puglia una rete di percorsi ciclabili e pedonali, funzionale alle esigenze degli utenti al fine di migliorare la qualità della mobilità.







Figura 36 – Incontro con gli stakeholder

Il risultato è stato sintetizzato in Figura 22, dove si indica la proposta iniziale e le indicazioni giunte dai presenti. Il Piano prevedrà anche delle aree in cui modificare la regolamentazione della circolazione ai fini della migliore fruibilità ciclabile, soprattutto dove la rete stradale non permette la separazione dei flussi veicolare e ciclabile. In queste aree sono prevalentemente proposte Zone 30, ossia aree a velocità limitata a 30 km/h dove la moderazione del traffico migliora la convivenza tra automobilisti ed utenti “deboli” della strada.

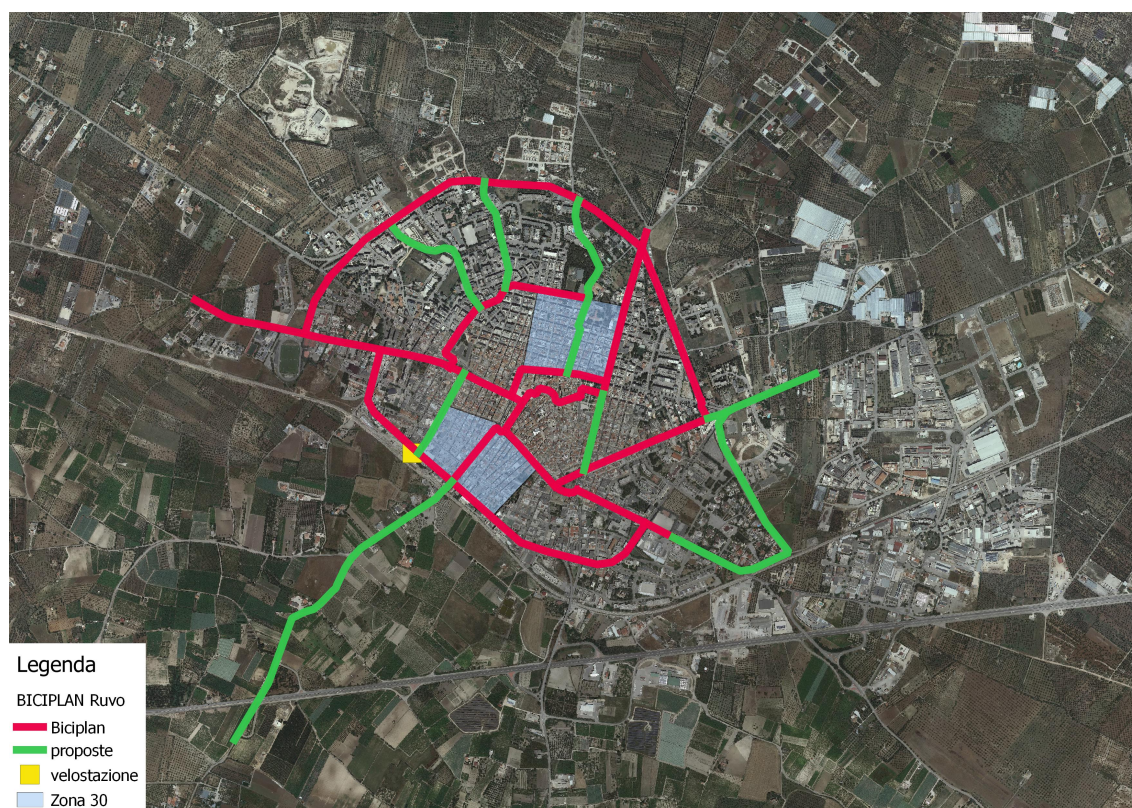


Figura 37- Biciplan: proposte per lo sviluppo della rete ciclabile

L'incontro al quale hanno partecipato portatori di interesse locali (membri di associazioni di ciclisti, esponenti del Comando dei Vigili Urbani, esperti del settore, semplici cittadini) è stato



solo il primo di una serie di attività partecipate che saranno organizzate e rivolte all'intera comunità ruvese che si svolgeranno in una seconda fase di lavoro nell'ottica di realizzare il **PUMS** (Piano Urbano di Mobilità Sostenibile) per il comune di Ruvo di Puglia.

## 4.2 I Incontro: Spazio aperto partecipato con i cittadini

Alla base del processo partecipativo di supporto alla redazione del PUMS, vi è la definizione, come già suddetto, di attori chiave e stakeholder, da coinvolgere al fine di determinare gli obiettivi del piano, ma anche i possibili elementi di conflitto che lo stesso dovrà affrontare per lo sviluppo di sistemi di mobilità sostenibile.

È importante creare una cooperazione duratura tra tutti i gruppi di stakeholder individuati e preparare la base di conoscenza e capacità che risulteranno fondamentali nell'implementazione vera e propria del piano. Attraverso l'approccio partecipativo è possibile indagare lo stato di fatto della mobilità cittadina (punti di forza e debolezza, criticità rilevanti, risorse a disposizione, ecc.) e i possibili scenari di sviluppo.

L'obiettivo di questa fase di lavoro è duplice.

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.

Il processo partecipativo per la redazione del PUMS di Ruvo di Puglia parte con una prima fase aperta ai cittadini e poco strutturata, nella quale i partecipanti sono chiamati a far emergere le proprie istanze in termini di mobilità sostenibile attraverso un lavoro facilitato su mappa (come si vede nell'immagine n.).

Tale incontro, pensato come primo incontro aperto sul PUMS, svolto il **4 luglio 2018** nell'atrio della piazzetta antistante la "Casa del DUC", è stato cruciale anche per la stesura del PMCC, le cui indicazioni verranno accolte dal futuro PUMS. I temi della ciclabilità e della pedonalità sono fondamentali nell'ottica della mobilità sostenibile di un territorio, si è dunque ritenuto necessario avere una fase partecipativa già in questa fase dei lavori al fine di raccogliere quanto prima e soprattutto, il maggior numero di informazioni e indicazioni possibili sugli argomenti. In allegato (Allegato n.1) al presente Piano, si lascia il Report redatto a seguito dell'incontro Partecipativo.





Figura 38 – Momento di condivisione di idee e suggerimenti su mappa



## 5 IL PIANO DI MOBILITÀ CICLISTICA E CICLO-PEDONALE

Ruvo di Puglia vive quotidianamente una serie di criticità legate alla congestione veicolare e all'organizzazione della sosta. Tuttavia manca di fatto uno strumento di pianificazione che chiarisca indirizzi e azioni che la città intende darsi nel breve-medio periodo, quali il Piano Urbano del Traffico <sup>5</sup> (PUT), il Piano Urbano di Mobilità (PUM) o la sua nuova accezione suggerita dall'UE, il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) <sup>6</sup>

La pianificazione della Mobilità è invece strategica nelle prospettive di sviluppo di una città, in particolare, quando ad esso si associa il concetto di sostenibilità, poichè risponde al principio di equità dello sviluppo significa garantire livelli di accessibilità al territorio da parte di tutti e rispondere alle sfide ambientali, economiche e sociali del settore del trasporto di persone e merci.

E' per questo che si è inteso avviare la redazione del **Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS)**, partendo da un **primo stralcio dedicato alla mobilità ciclistica e ciclo-pedonale**, che miri a migliorare l'uso dello spazio stradale e dunque la qualità della vita nel territorio di Ruvo di Puglia.

**La ciclabilità è infatti ritenuta un modo di spostamento prioritario per le caratteristiche della città:** le brevi distanze che separano la periferia dal centro e tra loro i vari servizi di pubblica utilità sono ideali per l'uso della bici (la cui convenienza entro i 5 km è dimostrata in diversi studi) negli spostamenti quotidiani; la vocazione turistica crescente della città, votata ad un turismo lento e sensibile alla valorizzazione delle peculiarità locali, ben si concilia con le caratteristiche del cicloturismo.

Il redigendo "**Piano di Mobilità Ciclistica**" dovrà dunque anticipare il PUMS sul tema della ciclabilità e ciclo-pedonalità, costruendo una proposta di sviluppo delle infrastrutture ciclabili e delle misure immateriali, volte a favorire l'incremento della componente ciclistica degli spostamenti.

---

<sup>5</sup> Piano Urbano del Traffico come previsto dal decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 "Nuovo codice della strada"

<sup>6</sup> Il PUMS (Piano Urbano di Mobilità Sostenibile) è uno strumento volontario rispetto al PUT (Piano Urbano del Traffico) che è obbligatorio; esso è a disposizione dei comuni per definire adeguati progetti relativamente al sistema territorio-trasporti. Esso si pone generalmente su un periodo di riferimento di 10 anni, e contempla le ipotesi di investimenti in infrastrutture ed innovazioni gestionali da attuarsi nel medio periodo, sia su scala urbana che su scala metropolitana e sovra-comunale.



## 5.1 Obiettivi generali

Il Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopeditoneale dovrà dunque mirare a:

1. **aumentare la componente della mobilità dolce per gli spostamenti di tutti i cittadini derivati dalla domanda di servizi** migliorando la fruibilità ciclabile e ciclopeditoneale delle connessioni tra le zone residenziali e le aree a vocazione commerciale ed amministrativa.
2. **Incentivare lo share modale ciclabile (e pedonale) degli spostamenti interni casa-lavoro**, migliorando prevedendo connessioni ciclabili sicure e rapidamente percorribili tra le zone residenziali e le aree a vocazione commerciale, amministrativa ed industriale; promuovendo il mobility management aziendale; incentivando in diverse forme la scelta della bicicletta per andare a lavoro, oltre che di altre forme di trasporto sostenibili (car-pooling, TPL, bicicletta, a piedi).
3. **Incentivare la scelta di pedonalità e ciclabilità per gli spostamenti per motivi di studio e di carattere ricreativo**, realizzando corridoi ciclopeditoni sicuri e protetti diretti ai poli attrattori degli spostamenti giovanili e attivando iniziative di formazione e sensibilizzazione nelle scuole.
4. **Migliorare i servizi per l'intermodalità TRENO+BICI e TRENO+TPL su gomma**, in particolare, sulla tratta Ruvo-Bari, guardando oltre che alla creazione di connessioni ciclabili e pedonali sicure, ai servizi dedicati a cittadini e turisti.

## 5.2 La rete ciclabile urbana: il Biciplan

Già nel 1997 il progetto di ricerca *Walcyng* finanziato dall'UE<sup>7</sup>, mostrava come esista una elevata percentuale di spostamenti quotidiani in automobile su breve distanza che potrebbero essere effettuati in un altro modo senza modificare in maniera significativa i tempi dello spostamento da porta a porta. I miglioramenti tecnici hanno oggi reso le biciclette moderne ancora più efficienti e comode.

Studi recenti hanno rivelato che la scelta di un tipo di trasporto come la bicicletta dipende sia da fattori soggettivi — immagine di marca, accettabilità sociale, sensazione di insicurezza, riconoscimento della bicicletta come mezzo di trasporto per gli adulti ecc. — sia da fattori oggettivi — rapidità, topografia, clima, sicurezza, aspetti pratici.

Fra i fattori oggettivi sfavorevoli all'uso della bicicletta, solo la presenza di forti pendenze (oltre il 6-8 % su molte decine di metri), la persistenza di vento, pioggia o forte calore hanno una funzione dissuasiva.

---

<sup>7</sup> Walcyng, progetto di ricerca del quarto programma quadro dell'UE, DG VII, 1997.



Nel caso di Ruvo di Puglia, eccetto alcuni tratti, le condizioni sfavorevoli sono per lo più di carattere stagionale e climatico, per cui è assolutamente fattibile pensare al raggiungimento di un tasso di uso della bicicletta del 5%, certamente alla portata dei suoi cittadini. Auspicabile sul lunghissimo periodo puntare sin anche al 10% dello share modale.

Per favorire la mobilità ciclistica è però necessario pianificare una adeguata rete ciclabile: i ciclisti infatti preferiscono strade dove non ci siano parcheggi lungo la carreggiata poiché impediscono una visuale completa e sono di intralcio ai movimenti<sup>8</sup>, preferiscono infrastrutture ciclabili continue, specialmente nei lunghi percorsi ed in prossimità delle intersezioni<sup>9</sup>, quelli esperti e sistematici, che circolano sulle carreggiate stradali, preferiscono archi caratterizzati da media velocità di percorrenza del flusso veicolare rispetto a quelli a bassa velocità<sup>10</sup>.

A partire dal tessuto viario esistente e dalla pianificazione vigente la rete dovrà considerare

- La caratterizzazione della domanda di mobilità ciclistica e l'interconnessione degli attrattori di maggiore domanda ciclistica
- L'interconnessione con itinerari ciclabili esistenti (urbani ed extraurbani) e l'integrazione con i sistemi di trasporto sostenibile presenti sul territorio (TPL, Stazione ferroviaria)
- Le caratteristiche geometriche della sezione stradale e plano-altimetriche della viabilità

Il presente documento formula dunque una proposta di indirizzo che individua le direttrici principali della connessione, le caratteristiche generali delle piste realizzabili e la loro gerarchizzazione in termini di priorità. Tale proposta dovrà costituire la base per il Piano di Mobilità Ciclistica e ciclopeditoneale e in esso dovrà essere approfondita e rielaborata.

### 5.2.1 Caratterizzazione della domanda di mobilità ciclabile

Secondo i dati dell'Euro-barometro 2014 la media europea dell'uso della bicicletta si attesta oggi introno all'8% ma vede un trend crescente. È tuttavia significativo sottolineare come la media più alta (13%) si registra tra i giovani con età compresa tra i 15 e i 24 anni, mentre per le diverse fasce oltre i 25 ci si attesta attorno al 7/8%.

I punti a maggiore domanda potenziale di ciclabilità sono dunque individuabili in tutti quei poli con maggiore attrattiva per i giovani, in particolare quelle strutture o aree con finalità ricreative o sportive. Nello specifico a Ruvo di Puglia si individuano le scuole (di ogni ordine e

---

<sup>8</sup> Sener, I. et al. (2007), The Effects of On-Street Parking on Cyclist Route Choice and the Operational Behaviour of Cyclists and Motorists, Centre for Transportation Research, Department of transportation, Texas

<sup>9</sup> Kevin J. Krizek et alii (2006), Guidelines for Analysis of Investment in Bicycle Facilities, Transportation Research Board, Washington D.C.

<sup>10</sup> Sener, Ipek N. et al. (2007), An Analysis of Bicycle Choice Preference in Texas, U.S., Austin University, Department of Civil, Architectural & Environment Engineering, Texas e Forester, J. (1996), How to Make Biking a Real Alternative, Transportation and Environment 21, pp. 59 – 61



grado), i parchi cittadini e le attrezzature sportive, quali il Campo Sportivo e le Piscine Comunali

Accanto a questi non possono mancare i principali attrattori di domanda quali, ad esempio, gli uffici pubblici e altri servizi di pubblica utilità (compresi i nodi del TPL). In figura si riporta la mappa dei centri di interesse.



Figura 39 - Attrattori Ruvo di Puglia

Tutti questi punti costituiscono i nodi di interesse per la definizione della rete ciclabile urbana e rappresentano i punti prioritari per l'installazione di ciclopoteggi.

Dal livello di attrattività della zona deriva poi il numero di spostamenti e da esso è derivabile la domanda potenziale dell'itinerario<sup>11</sup>. A questi livelli di priorità (Alta, Media e Bassa), definiti sulla base di domanda potenziale e ruolo nella rete, corrispondono delle tempistiche di attuazione, che considerano l'obbligo per il Comune della programmazione triennale e annuale.

In figura si riporta il Biciplan secondo le priorità, i dettagli sono apprezzabili nella relativa tavola.

<sup>11</sup> Landis e Toole, modello LDG: GIS based Latent Demand Score, 1996



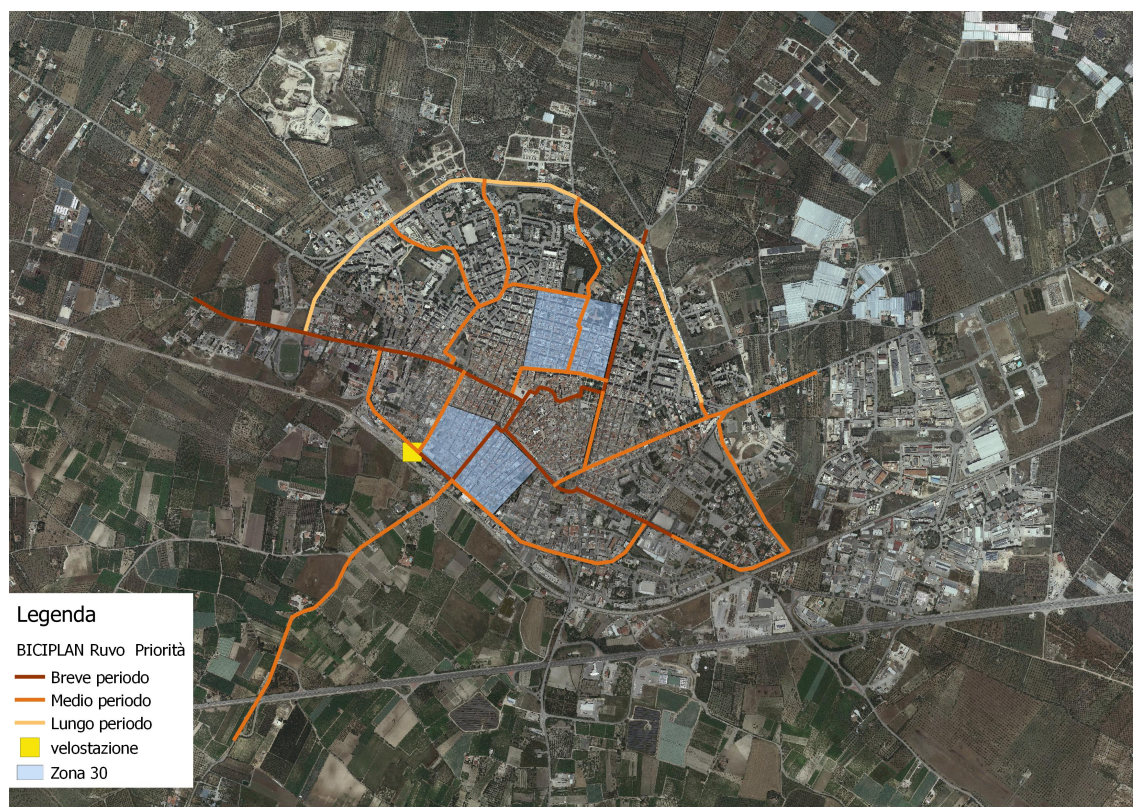


Figura 40 - Biciplan: priorità di attuazione

### 5.2.2 Interconnessione con piste ed itinerari ciclabili esistenti

Come detto, un buon margine di crescita della componente ciclabile si prevede altresì per e per gli spostamenti diversi da quelli casa-scuola o casa-lavoro, ovvero quelli di carattere ricreativo e quelli turistici. La creazione di itinerari ciclabili turistici sicuri rappresenta una opportunità di crescita economica sostenibile, che pur favorendo l'aumento dei visitatori, non deturpa l'ambiente naturale di cui si alimenta (se si pensa, ad esempio al turismo legato al Parco dell'Alta Murgia).

Per questo il biciplan dovrà raccordarsi con il sistema di Itinerari ciclabili extraurbani di interesse naturalistico e culturale, esistenti o in previsione, e con la Rete Ciclabile Regionale prevista dal Piano Attuativo 15-19 del Piano regionale dei Trasporti descritte nei paragrafi precedenti.

In figura è riportato il Biciplan mostrandone le connessioni con il sistema di ciclabilità esistente. I dettagli sono meglio delineati nella TAVOLA corrispondente.



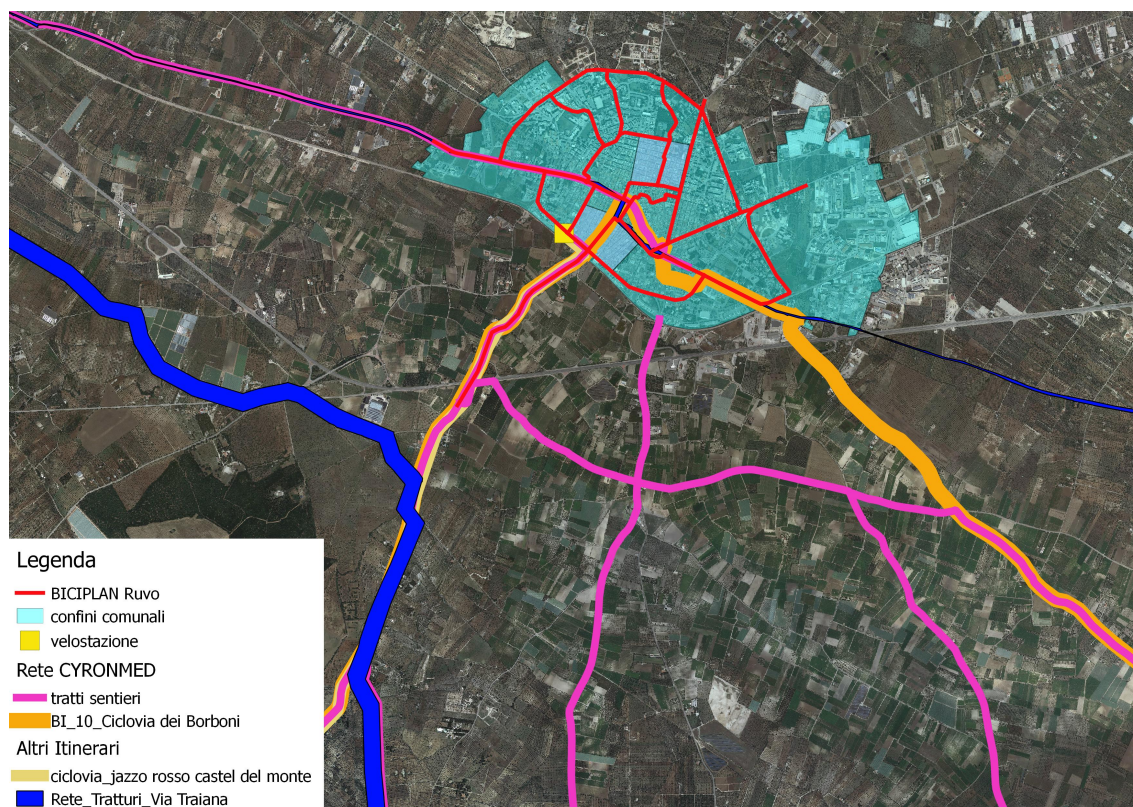


Figura 41 – Biciplan: Inquadramento nei sistemi di ciclabilità esistenti

### 5.2.3 Caratteristiche delle sezioni stradali (sezione e plano-altimetria)

I percorsi inseriti nel Biciplan considereranno le norme tecniche e di sicurezza per la loro realizzazione oltre che i vincoli progettuali vigenti. Per ciascuna connessione si è individuata la tipologia sulla base delle caratteristiche geometriche e plano-altimetriche delle piste ciclabili dettate dal D.M. 557 del 30/11/1999 .

Questo distingue innanzitutto tra **piste in sede propria** - fisicamente separate da quelle per i veicoli a motore ed i pedoni tramite idonei spartitraffico longitudinali rialzati - e **piste in sede riservata** qualora l'elemento di separazione sia valicabile e costituito da una striscia di demarcazione longitudinale. Le prime possono essere sia ad unico che a doppio senso di marcia, mentre le seconde possono essere esclusivamente ad unico senso concorde a quello della contigua corsia per i veicoli.

Per quanto concerne le **piste in sede propria**, il D.M. n.557 del 30/11/1999, le definisce come piste "ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili". Sulla base di quanto prescritto dal suddetto Decreto, per questa tipologia il progetto prevede che venga realizzata una singola corsia con una sezione minima di 1,50 m se ad un unico senso di marcia e di 2,50 m se a doppio senso di marcia, salvo casi eccezionali per cui -garantendo il rispetto delle condizioni di sicurezza e per tratti limitati- la larghezza della singola corsia può essere ridotta a 1,00 m. La stessa è previsto che sia alla medesima quota delle corsie per i veicoli a motore e separata fisicamente da questi mediante

cordolo in rilievo. Infine è previsto che oltre alla segnaletica verticale e orizzontale, il manto sia caratterizzato da una particolare colorazione.

La larghezza dello spartitraffico invalicabile tra una pista in sede propria ed una strada a scorrimento non deve essere inferiore a 50 cm. per consentire anche l'apposizione degli opportuni cartelli stradali. Per le piste su corsia riservata la segnaletica orizzontale di margine, eventualmente maggiorata, assume il significato di spartitraffico invalicabile.

Sulla base di queste considerazioni sono state considerate per l'inserimento delle piste le sole strade che permettono il rispetto delle caratteristiche geometriche minime.

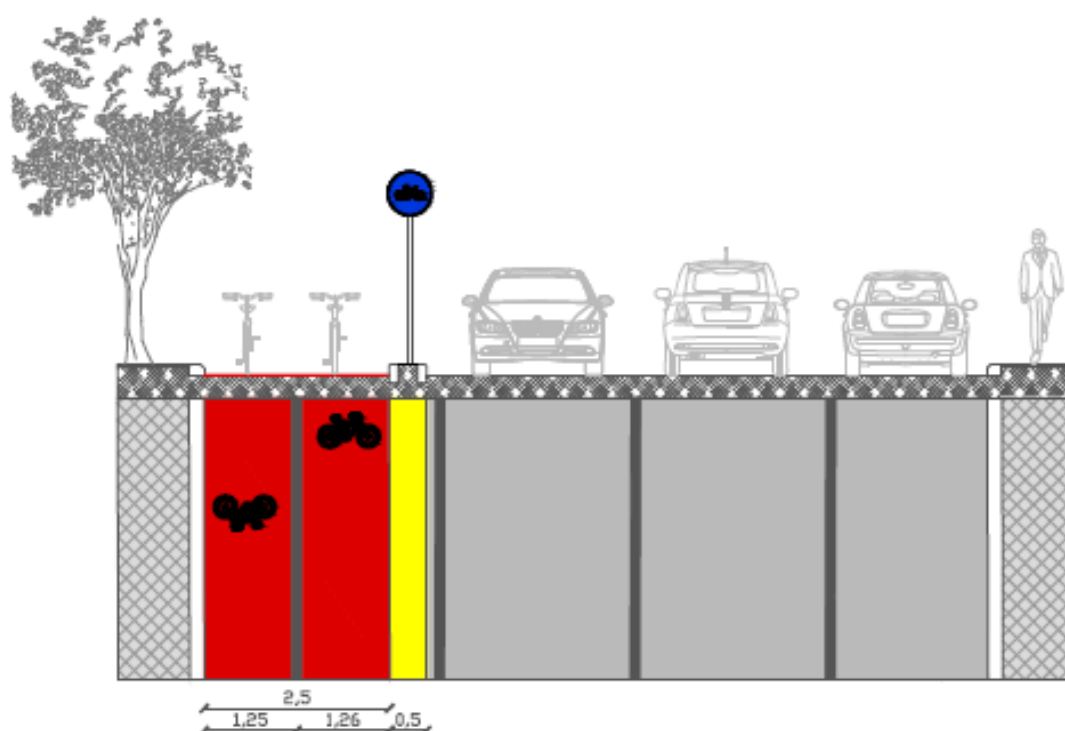


Figura 42 – Tipologia: pista in sede propria

Su strade a con elevato traffico può essere opportuno, soprattutto per ridurre la percezione del rischio da parte dell'utente, **prevedere la pista in sede propria in uno spazio esterno alla carreggiata**. Queste tipologie sono nominate nelle "Istruzioni Tecniche Per La Progettazione Delle Reti Ciclabili", formulate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e oggi ancora in bozza.

In esse si trovano indicazioni legate in particolare all'elemento separatore longitudinale che, invalicabile e di tipo discontinuo, deve creare una separazione spaziale dalla strada di almeno 50 cm. Il posizionamento trasversale dell'elemento separatore deve essere effettuato in modo tale che la proiezione verticale di qualunque parte sporgente risulti arretrata di almeno 10 cm rispetto al margine esterno dell'isola di traffico, sia verso la pista ciclabile sia verso la carreggiata veicolare, pertanto la larghezza dell'elemento discontinuo deve essere inferiore



almeno di 20 cm rispetto a quella dell'isola stessa, risultando variabile in relazione alla larghezza prevista per la separazione tra il flusso ciclabile e il flusso veicolare.

Il posizionamento longitudinale dell'elemento separatore di tipo discontinuo, con particolare riferimento allo spazio netto tra i diversi elementi puntuali, deve essere adeguatamente analizzato, in relazione al tipo di strada ed al suo contesto urbanistico, in modo tale che sia evitata l'invasione della pista ciclabile da parte dei veicoli a motore e nel contempo consentito agevolmente l'attraversamento della carreggiata stradale da parte dei pedoni.

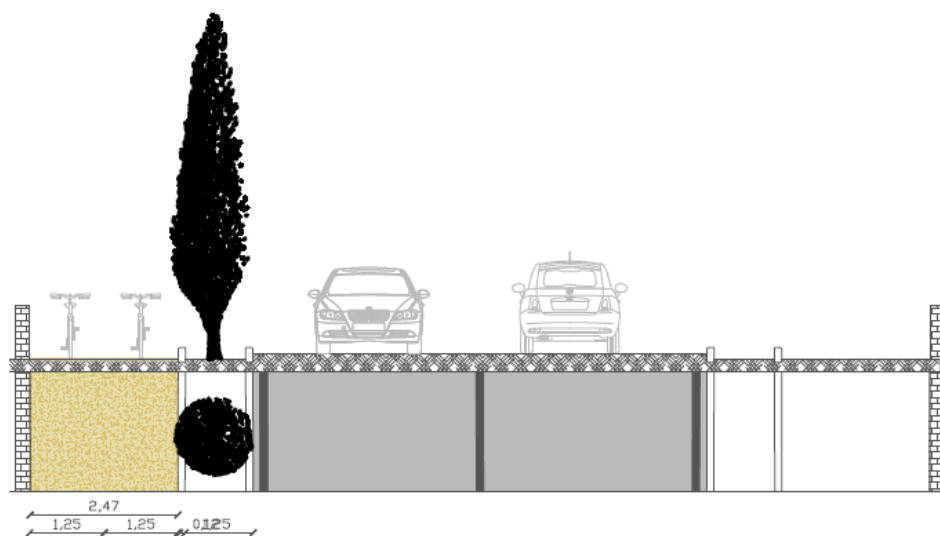


Figura 43 - Pista in sede esterna alla carreggiata

Le **piste in corsia riservata su strada** invece vengono definite dal D.M. n.557 del 30/11/1999 come pista "ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia". Secondo quanto prescritto dal Decreto i tratti di pista di questo tipo saranno caratterizzati da corsie distinte per senso di marcia aventi larghezza non inferiore a 1,50 m, con senso concorde a quello della corsia per i veicoli a motore contigua. Non essendo delimitate fisicamente dalla corsia per i veicoli a motore, esse sono in quota con il resto della carreggiata e distinte per mezzo della segnaletica orizzontale, per questo è opportuno che siano caratterizzate da una colorazione differente del manto stradale.

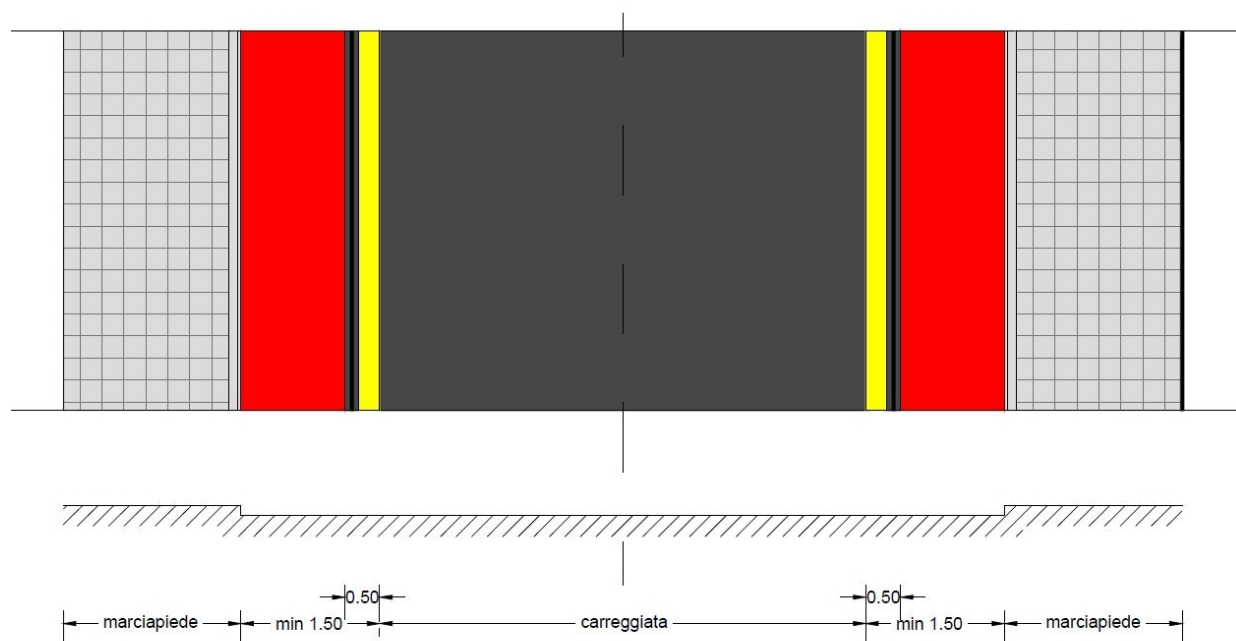


Figura 44 – Tipologia: pista in corsia riservata su strada

Le **piste ciclabili su corsia ricavata dal marciapiede (dunque su sede promiscua con i pedoni)** sono consentite se la larghezza del marciapiede esistente lo consente, ovvero se supera i 3m, e se i flussi pedonale e ciclabile sono compatibili. Si può decidere di realizzare una pista promiscua anche laddove la sezione della strada è tale da non consentire la sua realizzazione sulla corsia riservata ai veicoli a motore, ovvero nel caso di larghezza della parte riservata ai veicoli a motore inferiore a 5.25 m (ad un unico senso di marcia) e a 8.00 m (a doppio senso di marcia).

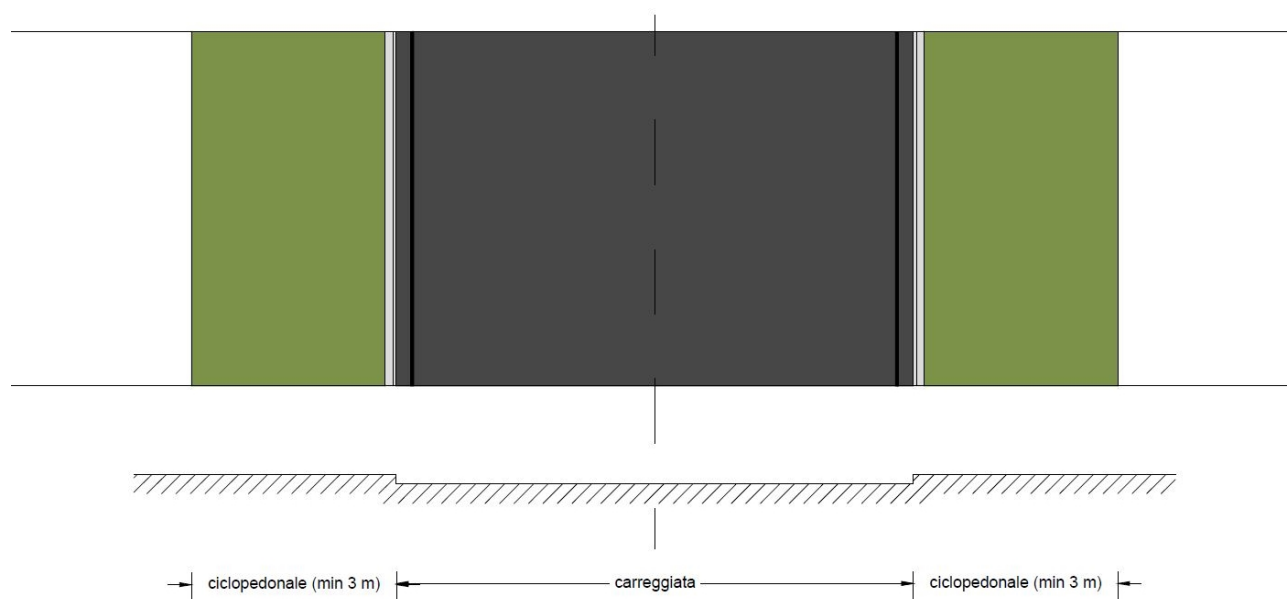


Figura 45 - Tipologia: pista in sede promiscua con i pedoni

Rispetto alle pendenze longitudinali, lo stesso D.M. 557/99 definisce che “Nel caso di realizzazione di piste ciclabili in sede propria, indipendenti dalle sedi viarie destinate ad altri tipi di utenza stradale, la pendenza longitudinale delle singole livellette non può generalmente superare il 5%, fatta eccezione per le rampe degli attraversamenti ciclabili a livelli sfalsati, per i quali può adottarsi una pendenza massima fino al 10%. Ai fini dell'ampia fruibilità delle piste ciclabili da parte della relativa utenza, la pendenza longitudinale media delle piste medesime, valutata su basi chilometriche, non deve superare il 2% salvo deroghe documentate da parte del progettista e purchè sia in ogni caso garantita la piena fruibilità da parte dell'utenza prevista”.

Per quanto riguarda **le strade che prevedono ridotti flussi veicolari** ( sotto i 50 veicoli/giorno), è possibile prevedere itinerari ciclabili che prevedono promiscuità tra ciclisti e veicoli, lungo i quali devono essere garantite le condizioni di sicurezza e fruibilità per i ciclisti. Questo si ottiene facendo sì che segnaletica verticale e orizzontale garantiscano l'informazione sia rivolta ai ciclisti che agli automobilisti sulla presenza reciproca e sulle possibili interferenze causa di rischio e progettando adeguatamente le intersezioni dell'itinerario con altre infrastrutture viarie.

Infine, **nelle zone chiuse al traffico**, laddove la velocità dei velocipedi può essere limitata, si possono prevedere configurazioni promiscue del tipo shared space. Sulla base di queste considerazioni le piste ciclabili sono state considerate sole strade che permettono il rispetto delle caratteristiche geometriche minime.

In figura si riporta il Biciplan classificato per tipologie. Si rimanda alla TAVOLA 1.

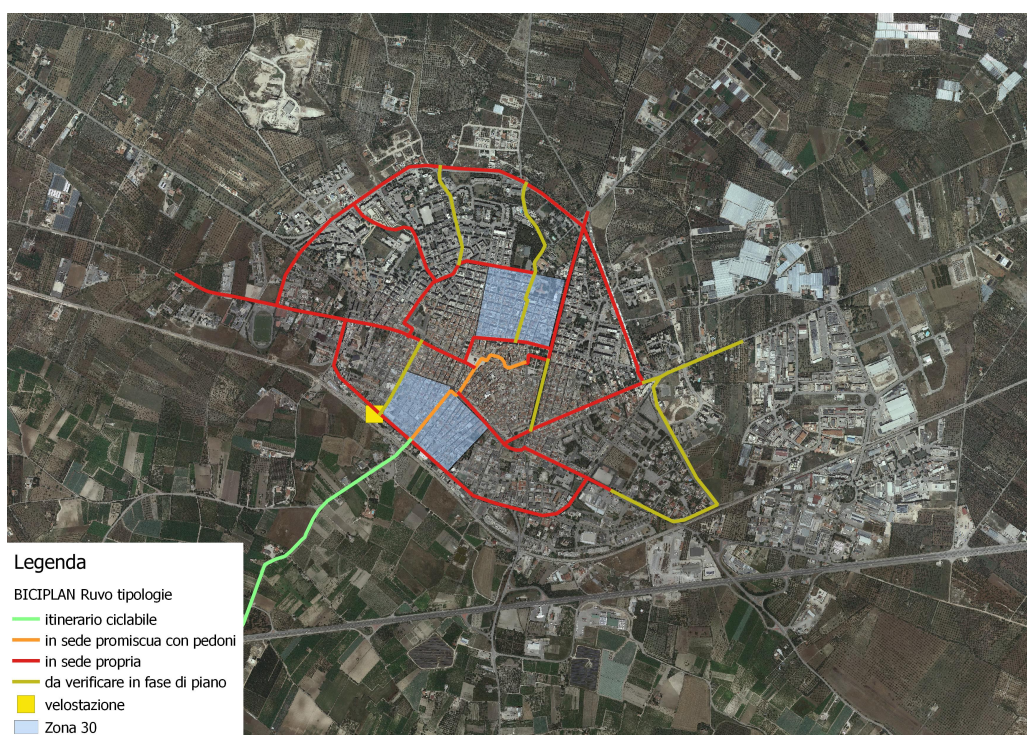




Figura 46- Biciplan: tipologie di pista

### 5.3 Azioni “Soft” e Best Practice

Il successo di un sistema di trasporto su bici, integrato nella rete viaria, necessita anche di una importante opera di educazione e sensibilizzazione racchiusa nelle cosiddette “3E”: Education, Encouragement, Enforcement.

Il PMCC dovrà dunque individuare delle azioni e delle politiche mirate a:

1. Incentivare e sensibilizzare all'uso della bicicletta facendo leva sulla promozione dei benefici che può comportare un uso regolare della bicicletta sia sul singolo individuo che sull'intera comunità;
2. Educare alla mobilità ciclabile, lavorando al miglioramento della capacità dei ciclisti a muoversi in sicurezza nel traffico cittadino e alla sensibilizzazione dei guidatori verso una guida più rispettosa nei confronti dell'utenza debole;
3. Formare i ciclisti per sull'uso di dispositivi di sicurezza attiva e passiva (casco, giubbotti fluorescenti, luci anteriori e posteriori fisse, catadiottri su ruote e pedali).

E' importante che tutti i cittadini (ciclisti esperti, occasionali e potenziali, italiani e stranieri) accedano all'informazione più ampia possibile sulle opportunità di scelta del percorso a propria disposizione per cui il Piano dovrà suggerire forme di informazione dell'utenza diversificate, fornendo le mappe degli itinerari ciclabili urbani e cicloturistici da riproporre in brochures e siti web.

Azioni come lo stop o la limitazione della circolazione delle auto private in alcune aree cittadine o in alcuni periodi potranno essere suggerite poiché efficaci al fine di creare un ambiente favorevole alla mobilità ciclabile.

Tra le best practice da introdurre, il Piano dovrà annoverare le modalità di implementazione del mobility management d'area. In Italia il concetto di Mobility Management è stato introdotto con il Decreto del Ministero dell'Ambiente del 27 Marzo 1998, che prevede per le imprese e gli enti pubblici con più di 300 dipendenti la nomina di un responsabile della mobilità aziendale che lavori alla “riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico”. Compito del Mobility manager è ottimizzare la gestione degli spostamenti in funzione della domanda, pertanto egli deve essere in grado di mettere in campo una serie di azioni finalizzate a modificare i comportamenti dei soggetti ed orientarli verso l'uso ottimale dei sistemi di spostamento esistenti, per questo è fondamentale che egli abbia un'approfondita conoscenza del tipo di domanda, dell'offerta esistente e delle modalità con cui abitualmente viene soddisfatta la domanda di mobilità.

La Legge 221 del 28 Dicembre 2015 (legge da cui deriva la misura del “Collegato Ambientale”) dispone poi che anche gli istituti scolastici di ogni ordine e grado si dotino





di Mobility Manager Scolastico, scelto su base volontaria e senza riduzione del carico didattico, tra gli insegnanti e il personale scolastico. Nella legge non si fa riferimento al possesso di competenze specifiche, tuttavia per svolgere al meglio i compiti che gli spettano è opportuno che egli abbia competenze di base sulla mobilità sostenibile e buone capacità di gestione delle relazioni sia all'interno della scuola, che tra la scuola e gli altri attori influenti sulla domanda di mobilità per gli spostamenti casa-scuola.

Bicibus e Piedibus sono attualmente tra i sistemi di mobilità collettiva e sostenibile maggiormente praticati nelle scuole primarie e secondarie inferiori, poichè possono essere svolti senza grossi investimenti e influiscono sia sulla riduzione della congestione veicolare nei pressi delle scuole, che sulla educazione e salute psico-fisica dei bambini. Entrambi sono degli "scuolabus umani" formati da un gruppo di studenti diretti da casa a scuola e ritorno lungo percorsi definiti e protetti. A seconda del grado scolastico, gli studenti possono o meno essere accompagnati da due adulti, un "autista" (colui che guida i bambini lungo il percorso) ed un "controllore" (che chiude la fila). Esistono diverse linee (percorsi) ciascuna delle quali ha un capolinea e delle fermate predefinite, in questo modo ciascuno studente può, agli orari previsti, unirsi al Bicibus o Piedibus in corrispondenza dei capolinea o delle fermate, generalmente caratterizzati da appositi segnali (Capolinea e fermate). I partecipanti al sono tenuti al rispetto di regole ben definite e condivise da tutti e ad indossare un abbigliamento (solitamente pettorine rifrangenti di due diversi colori) che li rende riconoscibili.

Prima dell'avvio dell'iniziativa, sia i bambini che gli insegnanti e i genitori, seguono dei laboratori di mobilità sostenibile e sicurezza stradale pensati ad hoc per la loro tipologia di utenza e l'attività che si accingono ad intraprendere.

## 6 INTEGRAZIONE CON GLI ALTRI SISTEMI DI MOBILITÀ – INTERMODALITÀ'

Dovendo puntare ad una riduzione degli spostamenti in auto in favore di quelli in bicicletta, non si può trascurare la componente di spostamenti medio-lunghi legati sia alle attività turistico-ricreative, che a quelle quotidiane di studio e lavoro. Ridurre la componente veicolare negli spostamenti sistematici contribuirebbe notevolmente sia a ridurre la congestione veicolare durante le ore di punta che a liberare spazio pubblico destinato alle auto in sosta.

Per questo risulta fondamentale l'interconnessione modale delle reti di trasporto sostenibile presenti sul territorio, in particolare con la dotazione dei servizi di trasporto pubblico su ferro o su gomma di infrastrutture che consentono il trasporto della bicicletta e/o i nodi di scambio della possibilità di parcheggiare la propria bici o noleggiarne una.

In quest'ottica la rete ciclabile e ciclopeditoneale (intermodalità BICI + BUS) non può non tangere le principali fermate del trasporto pubblico extraurbano su gomma e prevedere l'attivazione di un dialogo con le aziende del trasporto per la dotazione dei mezzi di sistemi di trasporto delle bici.



Figura 29 – Bus con supporto per il trasporto biciclette

Le fermate, che divengono dei veri e propri attrattori (per di più di un utenza concentrata nella fascia al di sotto dei 30 anni) lavorando sui quali è possibile incentivare l'intermodalità sostenibile, oltre ai cicloposteggi dovranno essere inserite in un programma di riprogettazione di design e marketing mirato a rilanciare l'attrattività del servizio (cfr. figura).



Figura 47 - Esempi di riqualificazione delle fermate del TPL

La rete dovrà inoltre intercettare il punto nodale rappresentato dalla stazione centrale.

Quest'ultima costituisce infatti una importante risorsa anche perché, come già detto nel paragrafo riguardante il Piano Regionale dei Trasporti, presso la stazione di Ruvo è stato individuato uno dei punti dove collocare un delle 29 velostazioni previste dallo stesso piano, per il sistema infrastrutturale legato alla realizzazione della rete ciclabile regionale.



Figura 48 - Immagini della Velostazione della stazione di Bari Centrale e altre tipologie

La connessione al sistema di trasporto extraurbano diverrà così connessione ai principali poli logistici regionali anche allo scopo di rilanciare l'attrattività turistica del comune.



Anche in questo caso, oltre alla velostazione, convenzioni con l'ente gestore del trasporto ferroviario potranno essere attivate allo scopo di facilitare il trasporto delle biciclette sia dal punto di vista fisico che dal punto di vista tariffario



Figura 49 - Trasporto di biciclette in treno





## 7 CONCLUSIONI

---

Le presenti linee guida del “**Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale – Primo stralcio di PUMS**”, rappresentano gli indirizzi sui quali costruire il sistema della Mobilità Ciclistica a Ruvo di Puglia. A partire dalla coerenza con gli strumenti sovraordinati e l’integrazione con le reti a scala superiore, il Piano dovrà condurre un approfondimento relativamente agli step di dimensionamento degli interventi rispetto alla domanda, alle priorità e alla fattibilità delle misure previste e alla creazione di uno scenario complessivo da costruire con l’orizzonte del 2030.

Le dimensioni cittadine, infatti, spingono ad immaginare un aumento delle componenti ciclistica degli spostamenti, ma è necessario definire una rete di percorsi sicuri ciclabili e individuare le azioni per l’integrazione dei modi nei nodi di scambio.

In linea con quanto indicato dalle linee guida Europee e Nazionali sui PUMS, un percorso di visione che conduca infine a questo strumento complessivo, non può prescindere da un processo partecipativo ampio e diffuso che coinvolga tutti i cittadini interessati a prendervi parte, che si auspica produca nuove proposte e altre visioni nell’ambito della ciclabilità e della mobilità tutta.

Il cammino, quindi, è solo iniziato.

## 8 ITER PROCEDURALE

---

Ai sensi della normativa di riferimento (cap.1), delle norme in vigore in tema di pianificazione urbana (assimilabile ai “piani urbanistici comunali”) e della L.R. n.1 del 23 Gennaio 2013, “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”, il PMCC, dovrà seguire indicativamente il seguente iter, sino alla sua approvazione:

- Verifica di Assoggettabilità a procedura di VAS;
- Eventuale fase di osservazioni pubbliche da parte dei cittadini (a discrezione della pubblica amministrazione);
- Approvazione del PMCC in Consiglio Comunale, inclusi i relativi preliminari passaggi necessari.



## ALLEGATI

---

Si allegano al seguente piano:

- Tavole di Piano:
  - TAV.1 Inquadramento nelle reti sovralocali
  - TAV.2 Il Biciplan urbano e le reti sovralocali
  - TAV.3.1 Il Biciplan urbano: Tipologie
  - TAV.3.2 Dettaglio percorsi e tipologie
  - TAV.4 Il Biciplan urbano: Priorità
- **Allegato 1:** Percorso partecipativo per la redazione del PUMS di Ruvo di Puglia  
**“REPORT dell’incontro del 4 Luglio 2018”**