



COMUNE DI RUVO DI PUGLIA

PUMS Ruvo di Puglia

Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile

Percorso partecipativo per la redazione del PUMS di Ruvo di Puglia

REPORT DELL'INCONTRO

4 luglio 2018

Casa del DUC, Via M. Modesti, Ruvo di Puglia





Che cos'è un PUMS

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile?

Un Piano Urbano della Mobilità (PUMS) è un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e periurbane per migliorare la qualità della vita nelle città.

Il PUMS integra gli altri strumenti di piano esistenti.

Esso segue principi di:

1. Integrazione

Di politiche e di pratiche nei diversi settori (trasporti, uso del suolo, sviluppo economico, inclusione sociale, ecc.), tra differenti livelli di autorità (Municipi, Comuni, Regioni, ecc.), tra differenti soggetti (Enti locali, Autorità territoriali, ecc.).



2. Partecipazione

Coinvolgendo cittadini e stakeholder nel processo decisionale, costruendo la capacità di affrontare istanze complesse e pianificare, nel rispetto dei principi di equità e condivisione.

3. Monitoraggio

Considerando obiettivi di breve termine e target di progetto misurabili, tali che le scelte siano comunque allineate a strategie di sviluppo sostenibile sovralocali e di più lungo periodo.

4. Valutazione

Attraverso un approccio che consente di: identificare lo scenario di partenza; definire obiettivi, visione e target, selezionare politiche e misure; assegnare responsabilità e risorse; definire un sistema di indicatori di monitoraggio e valutazione.



Gli obiettivi

Un PUMS mira a creare un sistema urbano dei trasporti che persegua alcuni obiettivi di base, non di natura meramente quantitativa ma sostanzialmente legati al tema della vivibilità della città.

Gli obiettivi possono essere così sintetizzati:



1. Contribuire a migliorare l'attrattività del territorio e la qualità dell'ambiente urbano e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme.



2. Migliorare l'efficienza e l'economicità dei trasporti di persone e merci.



3. Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici.



4. Migliorare le condizioni di sicurezza.



5. Garantire ai cittadini opzioni di trasporto che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave.

Con questo presupposto, il PUMS implica un cambio di approccio alla pianificazione a favore di un sistema che metta al centro le persone, per offrire loro una gamma di soluzioni integrate, efficaci ed economiche per raggiungere servizi e funzioni all'interno delle città.

Alla base c'è un'analisi dei flussi di spostamento quotidiano casa – lavoro e un gruppo multidisciplinare di esperti in grado di considerare gli aspetti tecnici della pianificazione ma anche le istanze di carattere sociale ed economico.

Il PUMS rappresenta un documento di pianificazione di settore coerente e coordinato con documenti di piano di aree correlate (urbanistica e utilizzo del suolo, servizi sociali, salute, pianificazione e implementazione delle politiche cittadine, ecc.).





La partecipazione nella redazione del PUMS

Alla base del processo partecipativo di supporto alla redazione del PUMS vi è la definizione 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 sarà utile 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.

In particolare, nel corso del primo incontro, svoltosi nell'atrio della Casa del DUC in via M.Modesti, il giorno 4 luglio, il lavoro si è così articolato:

- una prima fase di lavoro è stata dedicata alla presentazione di analisi sulle modalità di spostamento da e verso la città di Ruvo, per motivi di studio o lavoro;
- è stato successivamente presentato il Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale (PMCC) di Ruvo di Puglia con la mappa dei percorsi proposti: uno studio sui temi della ciclabilità, come primo step di pianificazione da integrare e sviluppare tra i temi del PUMS;
- in seguito i partecipanti hanno avuto la possibilità di esprimersi su una mappa in riferimento a tre aree tematiche specifiche: pedonalità, ciclabilità e trasporto pubblico locale, coincidenti con i macro ambiti di lavoro del PUMS. In particolare, è stato chiesto loro di indicare le istanze ritenute prioritarie allo stato attuale, sia generali che riconducibili ad un ambito territoriale specifico (individuato in mappa), ma anche di esprimersi in merito a possibili soluzioni e desiderata;
- sulla mappa i partecipanti hanno potuto rispondere alla domanda "Quali sono le connessioni

principali (attuali o da realizzarsi) tra i diversi ambiti territoriali specifici e/o servizi del Comune di Ruvo? Quale sarebbe una modalità ideale (tra pedonalità, ciclabilità e trasporto pubblico) di connessione?

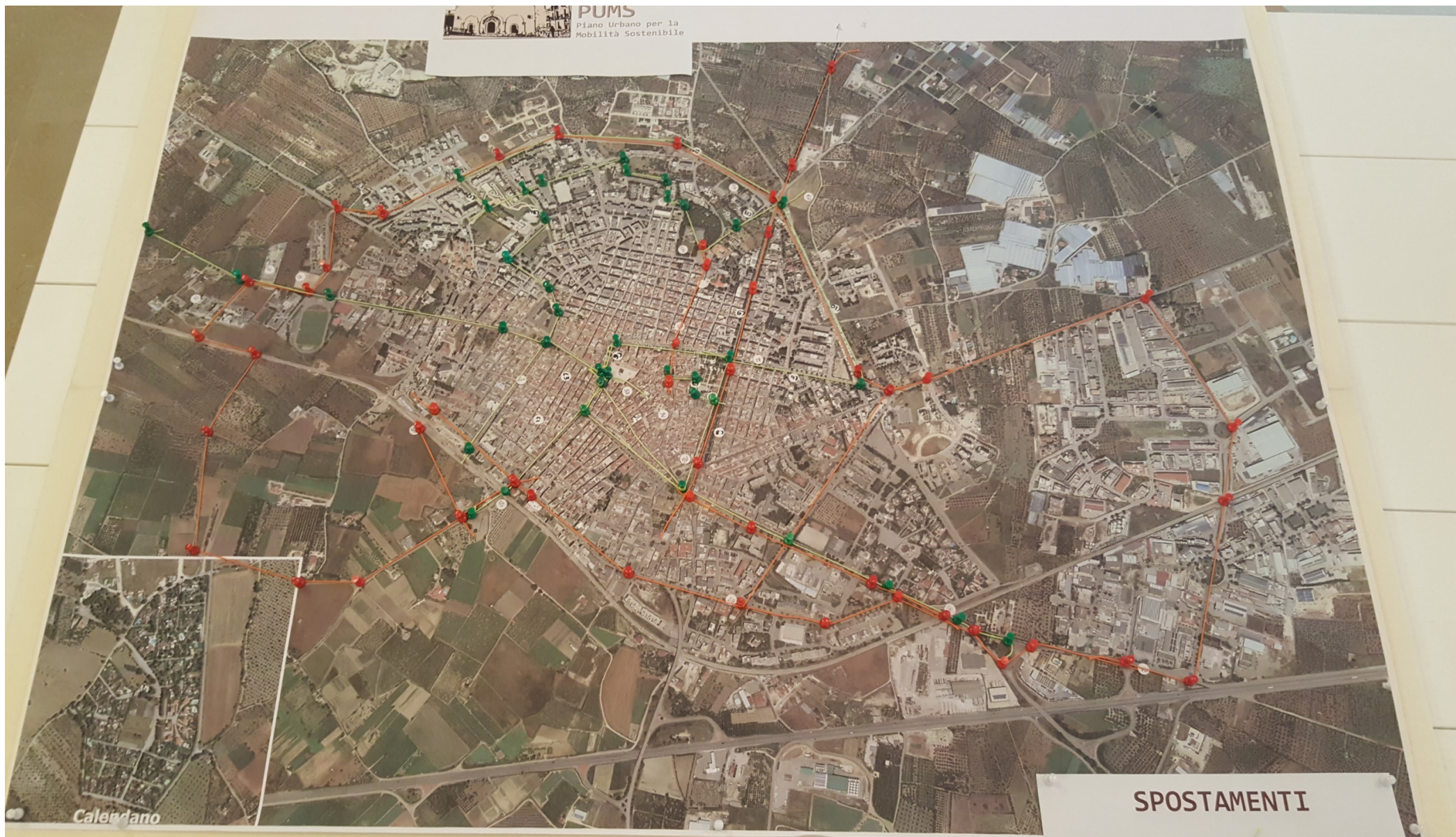
I risultati dell'interlocuzione con i partecipanti sono stati annotati direttamente sulle mappe per tutti quegli elementi la cui identificazione territoriale è univoca, oltre che su di una bacheca secondo la clusterizzazione Punti di forza / Punti di debolezza.

I risultati del lavoro dello spazio aperto sono riportati di seguito, scindendo i punti di carattere generale da quelli più direttamente riferibili al singolo ambito territoriale.

Il report rappresenta unicamente la restituzione di quanto emerso dall'incontro e costituisce un documento di lavoro interno al processo e non esaustivo.

I dati raccolti verranno messi a sistema con ciò che emergerà dalle analisi di tipo tecnico e con i risultati di tutti gli incontri svolti sul territorio, aperti o con soggetti specifici. Le informazioni, messe a confronto, verificate ed analizzate nello specifico, saranno il punto di partenza per la redazione del piano ma anche lo strumento per costruire i meccanismi di implementazione, monitoraggio e valutazione dello stesso.







Pedonalità

Questioni di carattere generale

Di seguito vengono riportate alcune osservazioni e proposte di carattere generale emerse durante l'incontro.

La mappa della pagina precedente riporta in maniera grafica i riferimenti territoriali utili per comprendere al meglio le indicazioni fornite dai partecipanti.

- Dato l'elevato numero di piazze e ville presenti a Ruvo di Puglia, i cittadini chiedono più connessioni a piedi (e quindi chiusure al traffico veicolare) nelle zone adiacenti al centro storico, e di creare

continuità ed aree pedonali tra la Cattedrale, le Piazze, la Villa ed il Parco Comunale;

- emerge l'esigenza di migliorare lo stato dei marciapiedi ed eliminare le barriere architettoniche, per garantire migliori condizioni di sicurezza per i pedoni.

Di seguito, invece, è riportato il dettaglio delle osservazioni e proposte emerse per singolo ambito tematico. Le osservazioni fornite hanno una corrispondente indicazione nella cartografia riportata in foto e frutto dell'interazione con i partecipanti all'incontro.



PUNTI DI FORZA

- Si propone la chiusura delle strade: via Vanini, via Isabella Griffi (già sperimentato in passato), e creare continuità con la Villa Comunale (Piazza Dante) (cod. C5)
- Proposta di ampliare l'area pedonale della villa comunale Piazza Dante per creare continuità con il centro storico e con Corso Cavour (cod. C7)
- Proposta di chiudere al traffico Corso Cavour almeno nelle ore serali (esperienza già consolidata in passato) (cod. C8)
- Buona pedonalità sui Corsi e sulle strade intorno al centro storico, e nelle piazzette
- Via Pertini: la nuova progettualità dovrebbe inserire anche la pedonalità o la promiscuità ciclopeditone (cod. C10)
- È necessario il ricongiungimento del percorso da Villa Dante, lungo Via Cairoli con via Pertini (ciclabile e pedonale) e si chiede l'implementazione del verde urbano (cod. C11)
- Possibile collegamento ciclopeditone da Via Pertini fino a Parco Mennea (cod. C12)
- Percorso pedonale e panoramico lungo via Mondragone, via Carlo Marx, pineta comunale, via Ugo La Malfa, via Levi, Parco Mennea (cod. C13)
- Da Parco Mennea attraverso Scuola Cotugno e Scuola Bovio: possibile percorso verso il centro (Piazza Matteotti o Piazza Cavallotti) (cod. C14)

PUNTI DI DEBOLEZZA

- Via adiacente a Piazza Cavallotti: progettata per essere chiusa al traffico veicolare ma attualmente è carrabile
- Aree intorno al ring del centro storico: problema dei marciapiedi stretti (cod. C6)
- Esistenza di un vecchio progetto mai realizzato di un collegamento tra la villa comunale Piazza Dante e il centro storico passando dal retro della cattedrale (attraversando via Isabella Griffi) (cod. C7)
- Corso A. Jatta verso il cimitero: presenza di barriere architettoniche, esistenza di un progetto di rifacimento dei marciapiedi (cod. C9)
- Problema diffuso delle barriere architettoniche soprattutto nel centro storico e dei marciapiedi in cattivo stato, le strade sconnesse rendono il percorso a piedi pericoloso e poco sicuro
- Resistenza culturale a muoversi a piedi





Ciclabilità

Questioni di carattere generale

Durante l'incontro in generale è emerso che allo stato attuale i cittadini di Ruvo di Puglia sono attenti al tema della ciclabilità e usano la bicicletta per i loro spostamenti.

È emersa l'esigenza di luoghi di stationamento (come velostazioni) diffuse nella città, ed anche misure di premialità per incentivare l'uso della bici per gli spostamenti quotidiani.

Sulla mappa, con il filo arancione, viene riportato un percorso in bici che i cittadini vorrebbero praticare, in particolare lungo tutta via Pertini, in connessione con le diverse parti della città (est-ovest), con il centro storico ed i parchi urbani, e lungo le vie perimetrali.

Si propongono alcuni tratti per implementare quelli del Piano di Mobilità Ciclistica e Pedonale (PMCC) presentato durante il primo incontro con i cittadini "Spazio Aperto"

Viene richiesto il collegamento con la zona industriale, in quanto molto frequentata per la presenza di attività commerciali, servizi ed aziende.

A seguire, si riportano le osservazioni emerse durante il primo incontro, divise tra proposte e criticità, sul tema della ciclabilità.



PUNTI DI FORZA

- In via Pertini: la nuova progettualità dovrebbe inserire anche la pedonalità o la promiscuità ciclopedonale (cod. C10)
- Ricongiungimento di via Cairoli e Villa Dante con via Pertini con connessione ciclabile e pedonale, e implementazione del verde urbano (cod. C11)
- Esigenza di connessione ciclopedonale via Pertini fino a Parco Mennea (cod. C12)
- Proposta di un sistema di incentivi per chi usa la bicicletta nella quotidianità, da parte di uffici, attività commerciali
- Richiesta di ciclo posteggi diffusi nella città
- Stazioni tipo ciclofficina o per sosta bici (velo stazione) diffuse nella città, per esempio nel centro storico, su estramurale Pertini (comparto F), anche a fine turistico-ricettivo
- Passaggio a livello in via Santa Barbara che verrà chiuso e si prevede sovrappasso ciclopedonale (cod. S5)
- Da via Madonna delle Grazie incrocio con ferrovia è previsto sovrappasso ciclopedonale (cod. S6)
- Via Ugo Foscolo, la continuazione di Corso Jatta verso il cimitero è già usata dalla comunità per running o per andare in bici al cimitero (che ha anche un valore artistico) (cod. S11)
- Necessità di connessione biciplan con zona industriale e implementazione zona 30 nelle aree interne alla zona industriale (cod. M1 e M2)

PUNTI DI DEBOLEZZA

- Mancanza di collegamento ciclabile in sede propria con la zona industriale (vi sono molti servizi per cui è molto frequentata)
- In corrispondenza delle attività commerciali e degli uffici pubblici, ma anche nelle aree pubbliche, piazze, corsi, slarghi: carenza rastrelliere per la sosta delle bici
- Esigenza di cicloposteggi diffusi nella città in locali non utilizzati, per esempio dal comune (cod. M3/M4/M/M6)
- Tratto ciclabile da implementare lungo via A. Scarlatti
- Via Duca della Vittoria non è indicato da fare in bici, perché troppo in salita direzione centro (cod. C4 e S10)



- Area ADM (Comparti): aree attrezzate per bici, per chi viene dall'esterno (per es. i turisti) (cod. M7)
- Strada Fontanelle: sovrappasso (da progetto) e poi si segue strada interpoderale parallela alla stazione. per evitare il passaggio sull'extra comunale dove ci sono le sezioni per la pista ciclabile; poi si segue la strada provinciale per Calendano e poi si rientra a Ruvo (cod. S2)





Trasporto Pubblico Locale (TPL)

Questioni di carattere generale

Per il trasporto pubblico locale vengono riportate le istanze emerse circa il servizio.

Il servizio urbano del TPL per il Comune di Ruvo di Puglia, fornito dalla compagnia Scoppio, è presente ma, allo stato attuale è poco utilizzato dai cittadini.

In generale il servizio è considerato accettabile, alcuni cittadini riportano che sul sito web sono reperibili informazioni circa orari e fermate, ma mancano indicazioni sui percorsi effettuati, mentre altri meno abituati all'uso delle piattaforme

informatiche, denunciano scarsa infomobilità (percorsi, orari, brochure, biglietterie), e una scarsa visibilità delle fermate

Si riporta la richiesta di un servizio navetta, di connessione tra i parcheggi di scambio perimetrali al centro urbano, ed il centro città.

Bus STP (linee extraurbane) ed altre linee: fermate lontane dal centro (per es. in via Scarlatta) per via della nuova pavimentazione nel centro città.



Circolazione, sosta e sicurezza stradale

Si riportano qui di seguito considerazioni di carattere generale inerenti la circolazione, la sosta e la sicurezza stradale; questi temi rientrano tra quelli per la redazione del PUMS, per garantire i servizi e la messa in sicurezza della rete complessiva della mobilità urbana.

PUNTI DI FORZA

- Corso Jatta: proposta parcheggi a pagamento
- Includere zona tra Via Duca della Vittoria, via S.Barbara e Corso Cotugno nella zona 30 prevista dal PMCC presentato durante l'incontro
- Progetto realizzazione di un parcheggio di scambio (cod. S4, S7, S8 area mercatale)
- Possibile parcheggio di scambio (cod.S 12)
- Zona teatro: molta gente parcheggia sull'estramurale, sarebbe interessante creare nei paraggi delle aree di parcheggio dedicate (cod. S13)

PUNTI DI DEBOLEZZA

- Zona industriale e aree limitrofe dove sono i servizi: non è illuminata ed è poco sicura
- Problema assenza aree a parcheggio (anche a pagamento) per i residenti del centro storico
- È necessaria una migliore definizione delle aree di sosta nella zona ottocentesca tra via S. Barbara e via Duca della Vittoria (cod. C1)
- Nella stessa zona, nelle stradine strette trasversali al corso: poco adatte al traffico veicolare (es. via Modesti), danneggiamento edifici storici 800eschi causa smog e passaggio automobili
- Intasamento della circolazione sui corsi
- Via Amendola (zona ricca di uffici comunali, caserma carabinieri) collegata male con il centro quindi difficile da raggiungere in automobile, inoltre ci sono poche aree di parcheggio nelle vicinanze (cod. S1)
- Via Cairoli zona in forte pendenza verso il centro storico (cod. S9)
- Congestione del traffico veicolare (soprattutto in alcuni orari) la stazione, tutti i corsi, via Cotugno,





via Santa Barbara e i corsi perimetrali al centro storico

- Via Duca di Vittorio è un'asse cruciale, a senso unico verso il centro, due file di parcheggi. Presenti attività commerciali sui marciapiedi.
- Percorrendo l'estramurale la gente devia su via Duca di Vittorio, per andare o verso il campo sportivo (dunque Corato) o verso il centro



Redazione PUMS, Facilitazione
e Report a cura di:



Elaborazioni.org Srl

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

