



PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

(ai sensi del D.M. 04.08.2017 - G.U. n.233 del 05.10.2017 - del D.Lgs n. 257 del 16.12.2016 e delle Linee Guida sui PUMS della Regione Puglia, approvate con D.G. n. 193 del 20.02.2018 - rif. BURP n. 36 del 12.03.2018)

COMMITTENTE
SINDACO
RUP

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

Redazione a cura di:
elaborazioni

Timbri ed Approvazioni

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

ElaborAzioni S.r.l.
Via Marco Partipilo, 4 - 70424 BARI
C.F. - P. IVA 06674860726

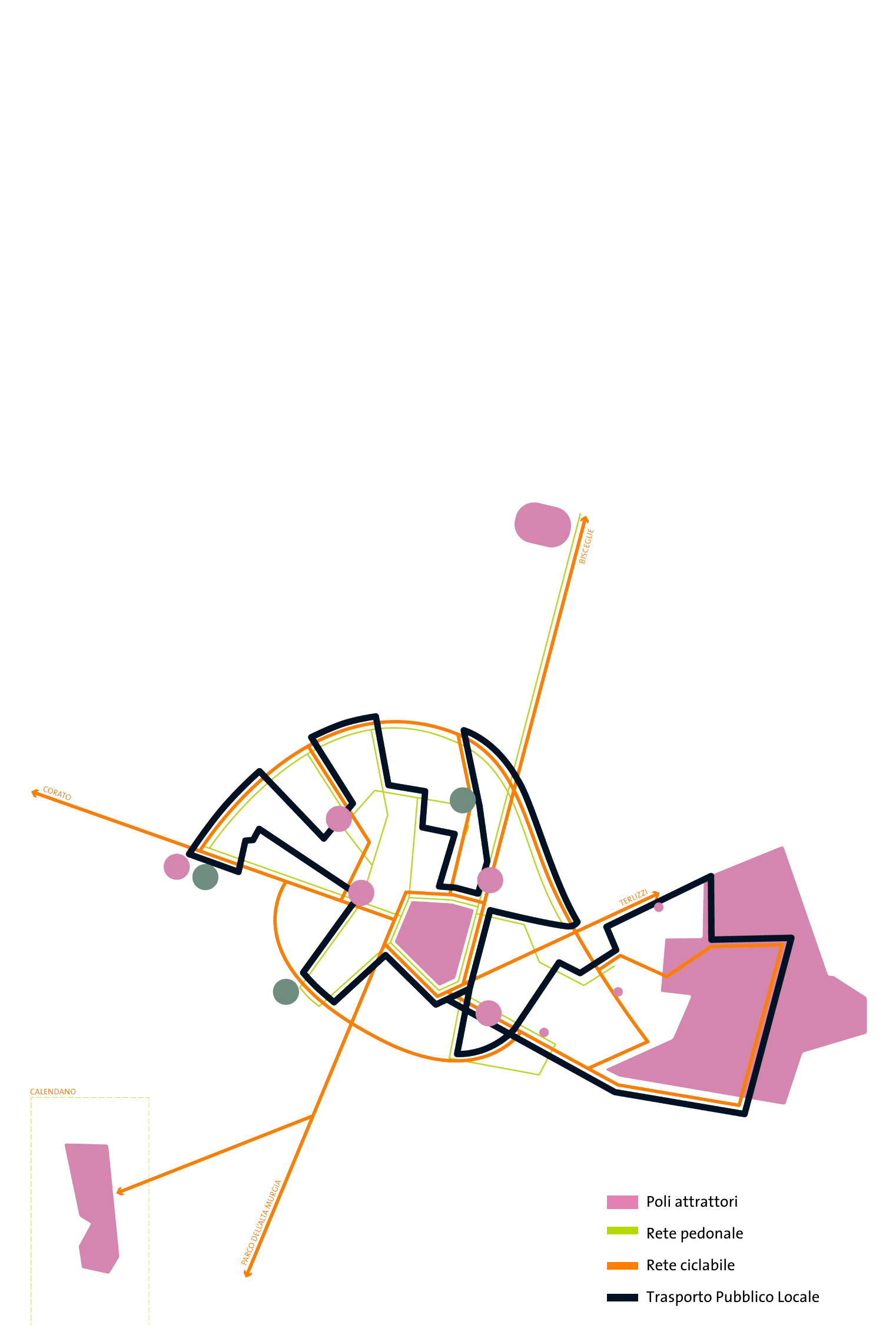
ELAB.
TAV PO

Strategia di Piano
Proposta di Piano

REDAZIONE
Maggio 2024

ADOZIONE

APPROVAZIONE

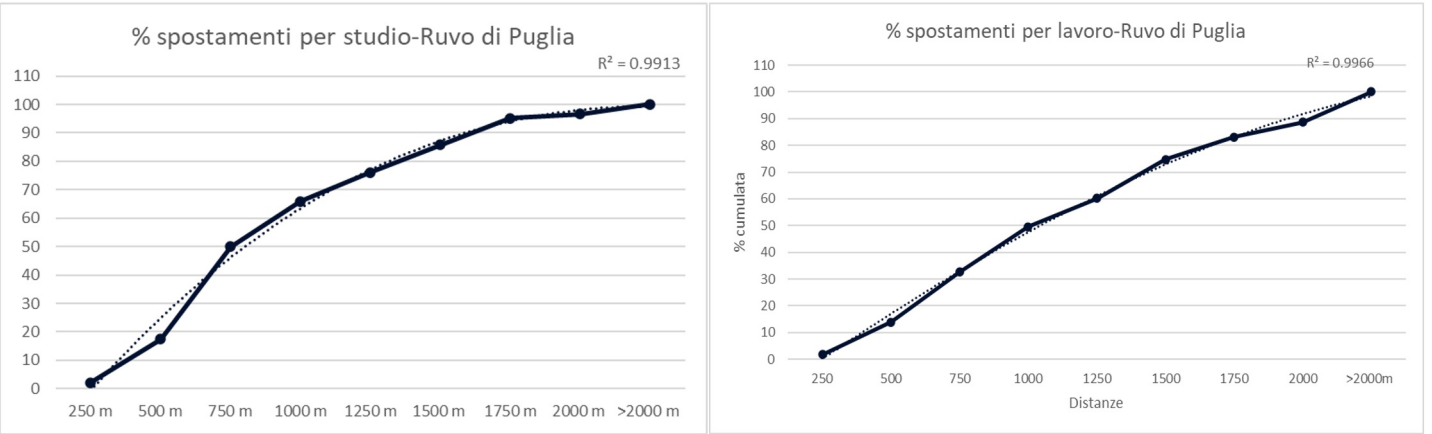


1. Il PUMS di Ruvo di Puglia: la mobilità a servizio della socialità

La città di Ruvo è oggi in continuo mutamento, per effetto di numerose progettualità, anche nel campo della mobilità (realizzazione di piste, la velostazione, l'introduzione delle ZSR in centro), che hanno determinato una trasformazione dei luoghi e, spesso, un dibattito sul tema.

Tale confronto interno rappresenta un importante spazio di dialogo sui temi della città, al centro del cui cambiamento devono spesso essere i cittadini.

Non a caso, nell'ambito della mobilità, molta attenzione si pone sulle abitudini a Ruvo di Puglia: le potenzialità di trasferimento degli spostamenti di studio e di lavoro sulle modalità pedonale e ciclabile sono davvero elevate. Valutando le percentuali di distanza entro le quali si verificano gli spostamenti per studio e per lavoro, emerge come il 50% degli spostamenti per studio avviene entro i 750m e per lavoro entro i 1000m. La percentuale si porta all'85% considerando gli spostamenti rispettivamente entro i 1500m e 1750m.



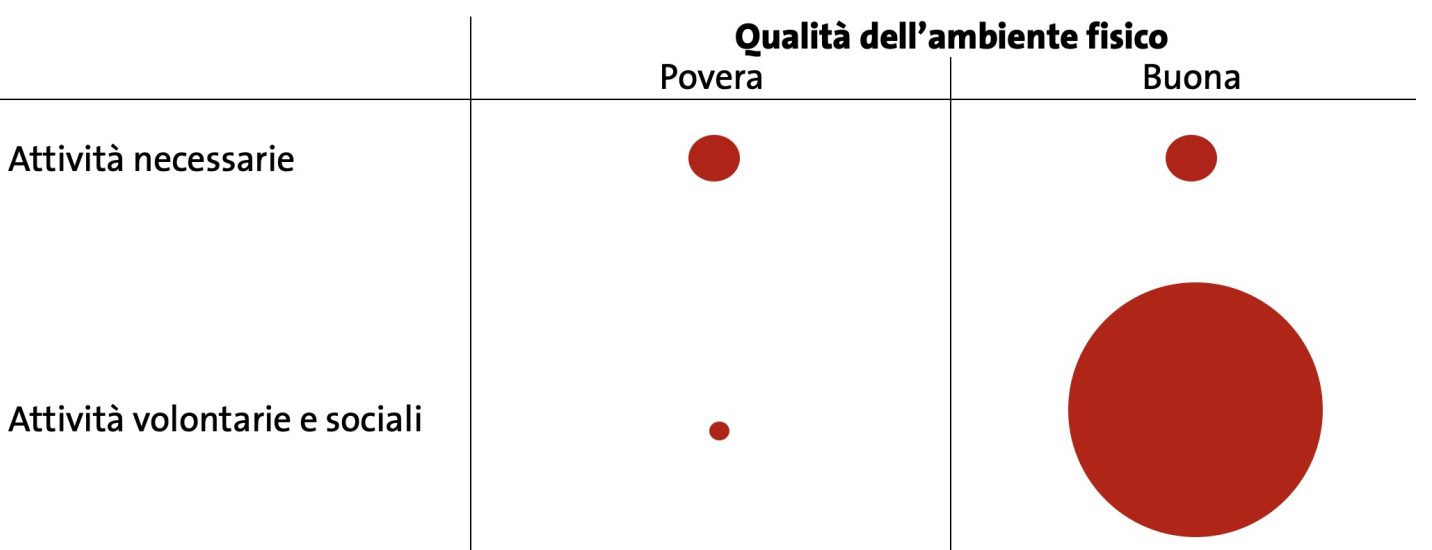
Una città che vive spostandosi entro queste distanze, pur con alcune difficoltà legate all'orografia, può e deve lavorare in favore delle forme attive di mobilità, che releghino l'auto ad un ruolo marginale, affidino al trasporto pubblico tutti gli spostamenti intercettabili oltre tali distanze e puntino su pedonalità e ciclabilità a un ruolo centrale.

Tale potenzialità è confermata anche dall'aumento dello share modale di ciclabilità e pedonalità per motivazioni di svago: esiste una predisposizione a tali spostamenti e, probabilmente, la necessità di renderli compatibili con studio e lavoro aumentandone continuità, affidabilità, sicurezza.

Le due tipologie di spostamenti si caratterizzano infatti per necessità diverse tra loro: l'esigenza di svolgere attività necessarie oppure attività volontarie o sociali, determina un diverso rapporto della cittadinanza con gli spazi e il movimento negli stessi.

Le attività necessarie, che determinano gli spostamenti sistematici, sono infatti azioni più o meno indispensabili o obbligatorie, come il recarsi a scuola o al lavoro, fare la spesa, ecc.: sono attività che, in un modo o nell'altro, le persone sono interessate o tenute a compiere, spesso con vincoli sulla destinazione, sul percorso e sugli orari. Il loro carattere di azioni necessarie fa sì che il contesto ambientale influisca solo minimamente sulla possibilità di accadere, mentre il modo in cui queste vengono svolte (ovvero se in auto, a piedi o in altro modo) è fortemente determinato dalla comparazione dei tempi, dal comfort e dalla percezione di sicurezza.

Differenti sono invece le attività volontarie e sociali, alle quali ci si dedica soltanto se lo si desidera e se il tempo e il luogo lo consentono. Sono attività volontarie il fare acquisti, la passeggiata all'aria aperta, il fermarsi in un punto per riposarsi o ripararsi, lo stare seduti al sole, ecc. Queste attività si rendono possibili esclusivamente quando le condizioni esterne sono ottimali, quando l'ambiente è invitante.



Quando lo spazio pubblico risulta di qualità scadente, esso finisce per ospitare solamente le attività strettamente necessarie e compiute nel modo più rapido possibile. Se viceversa si dimostra di qualità elevata, le attività necessarie vi si svolgeranno con la stessa frequenza ma con la tendenza a prolungarsi nel tempo e, in aggiunta a queste, si svilupperà anche una vasta gamma di attività volontarie, proprio perché il luogo e la situazione esterna invoglieranno le persone a soffermarsi, a sedere, a mangiare e via di seguito. Ampliando lo sguardo, ci rendiamo conto di come le diverse attività risultano strettamente connesse tra loro: le attività funzionali, ricreative e sociali si intrecciano e si sovrappongono in ogni possibile combinazione. La vita nel tessuto urbano non è solamente una questione di movimento: essa coinvolge tutto lo spettro di attività che, combinate tra loro, rendono significativi e attraenti gli spazi pubblici della città.

È evidente che strade di cattiva qualità non incoraggiano che il minimo di attività: la gente ha semplicemente fretta di andarsene, di tornarsene a casa, mentre un ambiente ospitale e sicuro stimola e rende possibile una serie molto più ampia e variata di azioni e di interazioni umane. Nel PUMS e nella sua applicazione si ritrova dunque una grande possibilità di miglioramento della qualità della vita cittadina, non solo in termini di sicurezza, comfort, inquinamento, ma anche e soprattutto dal punto di vista sociale.

2. Il progetto integrato per la mobilità di Ruvo 2030

La strategia di mobilità urbana per la città di Ruvo di Puglia si opererà, con interventi integrati, sulle due grandi macroaree di mobilità che la caratterizzano: quella relativa agli spostamenti sistematici, ovvero agli spostamenti dettati da motivi di studio o di lavoro effettuati nei giorni feriali da una popolazione prevalentemente residente; e quella degli spostamenti occasionali, ovvero quella mobilità determinata da altre motivazioni, come acquisti, sport, uscite di piacere, ecc. già oggi caratterizzata da una tendenza alla scelta di modi attivi di spostamento.

Per favorire la mobilità sostenibile nella città di Ruvo di Puglia, la strategia del PUMS definisce un percorso progressivo di allontanamento delle auto dal centro della città e un disincentivo all'utilizzo in tutto l'abitato. Questo processo, integrato da azioni nell'ambito della pedonalità, ciclabilità e trasporto pubblico, persegue l'obiettivo di incrementare e garantire l'accessibilità alle aree centrali, più dense di servizi, alla popolazione più anziana o caratterizzata da disabilità permanenti o temporanee, nonché di creare le condizioni fondamentali per una città a misura di bambini e ragazzi.

A partire dal nucleo antico, protetto dal passaggio delle auto ma servito da un più efficiente trasporto pubblico, gli itinerari pedonali o ciclopedonali si diramano a connettere le aree più esterne della città, individuando percorsi preferenziali per la mobilità dolce, nonché isole sicure in corrispondenza di attrattori particolarmente sensibili, come gli istituti scolastici.

Da un lato dunque, il PUMS lavora per ridurre i falsi vantaggi oggi percepiti nell'utilizzo dell'automobile, come velocità e costo, riducendo la velocità di transito consentita nell'abitato e ampliando le zone a sosta regolamentata. Dall'altro migliora e amplia gli spazi dedicati alla mobilità lenta, lavorando sull'accessibilità e sulla qualità dei percorsi, nonché su pratiche di incentivo.

Il ridisegno del servizio di trasporto pubblico completa questo scenario, intensificando il servizio dove più necessario e fornendo di fatto un'alternativa valida all'automobile.

A corredo di questi interventi si affiancano le azioni immateriali di gestione e comunicazione della mobilità: incentivi all'acquisto di biciclette tradizionali o elettriche, sviluppo di pratiche di mobility management per istituti scolastici o gruppi di imprese, in particolare nella zona industriale e nel centro storico, nonché di sviluppo di forme di comunicazione in grado di agire sui preconcetti ancora legati alla mobilità sostenibile e dunque sulle azioni quotidiane dei cittadini.

Questo capitolo di azioni, seppure apparentemente di carattere effimero, può aprire la strada all'attivazione di pratiche e servizi di mobilità "dal basso" e di comunità, con ricadute interessanti anche sull'occupazione dei cittadini ruvesi che eventualmente si attiveranno.

		OBIETTIVI GENERALI PUMS DI RUVO DI PUGLIA								
		SPOSTAMENTI SISTEMATICI				SPOSTAMENTI OCCASIONALI				
		0.6.1	0.6.2	0.6.3	0.6.4	0.6.1	0.6.2	0.6.3	0.6.4	
CATEGORIA	Sintesi Azioni	Riequilibrare la scelta dei modi di trasporto								
		Aumentare la sicurezza (in particolare per gli utenti deboli)								
		Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico								
		Aumento della qualità degli spostamenti a piedi e in bici								
		Incoraggiare la tendenza agli spostamenti a piedi e in bici								
		Aumentare la sicurezza (in particolare per gli utenti deboli)								
		Aumentare l'accessibilità sostenibile ai luoghi dedicati a cultura, sport e tempo libero								
		Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità								
		Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità								
		Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità								
Sotto e scambio intermodale	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
Mobilità Ciclistica	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
TPK	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
Mobilità solistica	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
Attività di comunicazione e gestione della mobilità	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									
	Interventi sulle rete stradale in favore della pedonalità									