



Comune di
RUVO DI PUGLIA
Città Metropolitana di Bari



PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

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

COMMITTENTE
SINDACO
RUP

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

Redazione a cura di:



Timbri ed Approvazioni

Gruppo di progettazione:

Ing. Maurizio Difronzo - Direttore Tecnico

Ing. Rita Alessandra Aquino

Ing. Germana Pignatelli - Ing. Vito Porrelli

Arch. Giorgia Floro - Arch. Ivan Cosimo Iosca

Ing. Tommaso Passaro - Ing. Roberta Gentile

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

ELAB.
TAV PO
REDAZIONE
ADOZIONE
APPROVAZIONE

Strategia di Piano
Proposta di Piano
Maggio 2024

Qualità dell'ambiente fisico

Poverta Buona

Attività necessarie

Attività volontarie e sociali

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 attrattivi gli spazi pubblici della città.

È evidente che le 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 in disincentivo all'utilizzo in tutto l'abitato. Questo processo, integrato da azioni nell'ambito della pedonalità, ciclabilità e trasporti pubblici, 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 ciclopedinali si diramano a connettere le aree più esterne della città, individuando percorsi preferenziali per la mobilità dolce, nonché isolati sicuri 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 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.

OBETTIVI GENERALI PUMS DI RUVO DI PUGLIA						
SPOTAMENTI SISTEMATICI			POSTAMENTI OCCASIONALI			
O.G.1	O.G.2	O.G.3	O.G.4	O.G.1	O.G.2	O.G.3
Riequilibrare la scelta dei modi di trasporto						
Riportare per i utenti deboli	Aumentare la sicurezza (in particolare per i utenti deboli)	Ridurre il rumore acustico	Aumentare della qualità degli spostamenti	Ridurre la durata dei viaggi di lavoro/studi	Ricongiungere la strada agli spostamenti	Aumentare l'accessibilità a cultura, sport e tempo libero
Individuazione e regolamentazione delle zone scolastiche	Stabilizzazione del divieto di circolazione nel centro storico, salvo per chi possiede un garage e per operazioni di carico scarico con controllo elettronico degli accessi	Estensione progressiva della Zona 30 nelle parti abitate ad eccezione della viabilità di scorrenza	Individuazione e regolamentazione delle zone scolastiche	Graduale ristabilimento della rete di traffico in forma gerarchica a seguito della chiusura di parte di via Madonna delle Grazie, in particolare lungo la Valle Noè, via Fornaci, via Pantano e via le Croci	Graduale chiusura di barriere architettoniche nel centro storico e lungo gli itinerari pedonali principali (PEBA)	Messa in sicurezza della rete pedonale principale (congiungente i principali poli attrattori e parcheggi) affinché sia continua e interconnessa
Stabilizzazione dei divieti di parcheggio nel centro storico con controllo elettronico degli accessi	ZSR: individuazione di aree parcheggio/stalli riservati ai residenti del centro storico lungo i Corsi principali: Corso Giovanni Jatta, Corso Carafa, via Cavour, via Gramsci, via Griffi	Ampliamento graduale della ZSR nelle aree limitrofe al centro storico con agevolazioni per i residenti	Sviluppo di un sistema informatico integrato con postazioni interattive fisiche localizzate in stazioni e punti strategici (parcheggi di scambio e luoghi di interesse) con possibilità di accedere via app ai servizi di implementazione dei servizi nelle aree di sosta esistenti per realizzare parcheggi di scambio	Realizzazione di una Rete ciclabile continua e interconnessa (PMCC)	Progettazione e realizzazione della segnaletica informativa per i distretti di servizio per lo sviluppo della mobilità ciclistica	Messa in sicurezza di collegamenti ciclabili tra la zona industriale e alle zone periferiche
Rimodulazione dell'itinerario della Linea A con l'arricchimento dei parcheggi dall'area centrale verso le periferie, con le ore di punta della zona industriale della Linea C	Incremento della frequenza delle corse per la linea D	Dotazione dei mezzi di sistema ITS e riconoscimento passeggeri utili ai fini del monitoraggio, bigliettazione informatica e infomobilità	Attivazione di un processo di coinvolgimento con gli enti sovraordinati per l'integrazione di trasporto urbano ed extraurbano	Riportoggettazione delle fermate (riconoscibilità e informazione) e aumento dell'accessibilità al TPL per i passeggeri di ridotta mobilità	Graduale sostituzione del Parco mezzi (minori consumi, comfort, monitoraggio, monitoraggio per interoperabilità, trasporto bidirezionale)	Individuazione e regolamentazione delle zone scolastiche
Individuazione e regolamentazione delle zone scolastiche	Campagne/iniziativa per la mobilità scolastica sostenibile (Pediibus, Bidibus, Mobility Manager Scolastico...)	Miglioramento formata TPL extraurbana e messa in sicurezza del percorso di collegamento all'istituto scolastico	Incentivi, eventi e azioni di promozione per la diffusione di cablabilità, pedonalità e uso dei TPL per gli spostamenti quotidiani e occasionali	Individuazione di un officio o responsabile di piano e mobility manager di area (focus zona industriale) e monitoraggio e periodico	Ridefinizione del servizio di trasporto pubblico in termini di comunicazione e appeal con attività di marketing (Grafica, materiali informativi, rete di commercianti, punti vendita di affissi, biglietti/corse gratuite)	Promozione degli itinerari didattici e di forme del turismo lento

