



Comune di
RUVO DI PUGLIA
Città Metropolitana di Bari



PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

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

COMMITTENTE
SINDACO
RUP

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

Redazione a cura di:



Gruppo di progettazione:

Ing. Maurizio Difronzo - Direttore Tecnico
Ing. Rita Alessandra Aquilino
Ing. Germana Pignatelli - Ing. Vito Porrelli
Arch. Giorgia Floro - Arch. Ivan Cosimo Losca
Ing. Tommaso Passaro - Ing. Roberta Gentile

ELAB.
TAV A4

Infrastrutture per la mobilità pedonale
Analisi dell'offerta

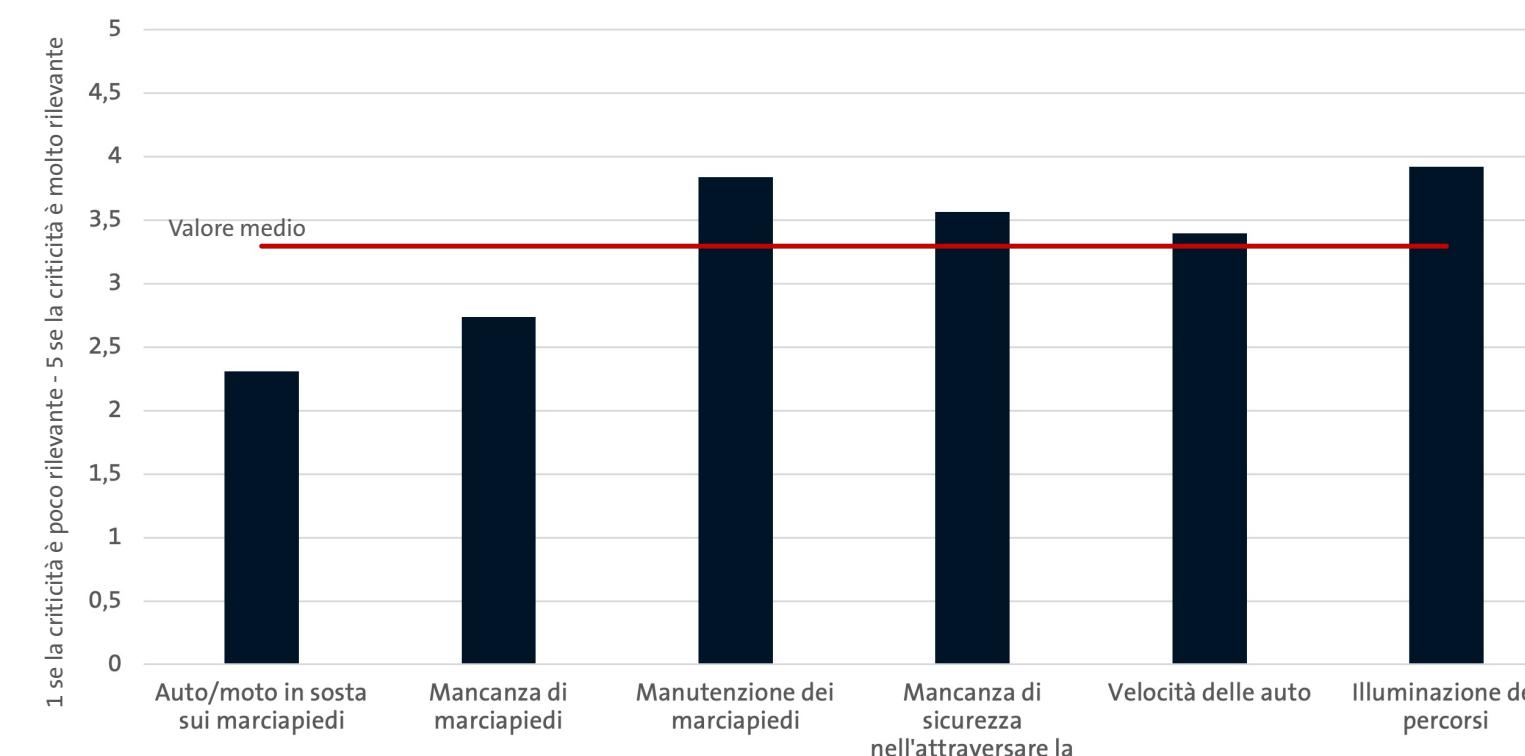
Maggio 2021

REDAZIONE

ADOZIONE

APPROVAZIONE

PRINCIPALI CRITICITÀ RISCONTRATE NELLO SPOSTARSI A PIEDI IN CITTÀ



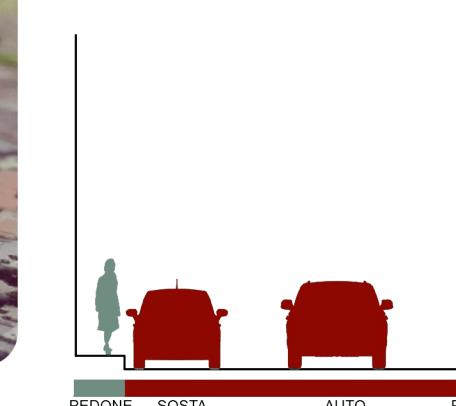
RISULTATO DEI QUESTIONARI ALLA POPOLAZIONE

La maggiore criticità indicata dai cittadini ruvesi è quella dell'illuminazione dei percorsi, seguita dalla manutenzione dei marciapiedi e dalla mancanza di sicurezza negli attraversamenti pedonali.

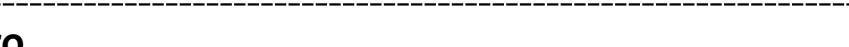
L'indagine effettuata all'interno del Piano per l'eliminazione delle Barriere Architettoniche, riportata nello spazio a destra, si è occupata di approfondire il tema dell'accessibilità dei percorsi della rete pedonale prioritaria.

STRADE RESIDENZIALI CITTÀ COMPATTA

Nelle strade residenziali della città compatta, la sezione stradale dedicata al pedone è notevolmente inferiore e lo spazio è lasciato per la maggior parte all'automobile. Nei grafici a destra si legge come le criticità più frequenti appartengano alla categoria dei dislivelli, ma anche alla pavimentazione e alla presenza di ostacoli fisici, comportando un grado di accessibilità media.



A - CORSO PIAVE



B - VIA S. BARBARA



VIA S. BARBARA

PERIMETRALE CENTRO STORICO

I corsi principali di Ruvo di Puglia presentano una sezione stradale ampia, con due marciapiedi alberati dell'ampiezza di circa 10 metri. La dimensione dello spazio si presenta dunque idonea alla mobilità dolce. In queste strade, le criticità maggiormente riscontrate sono relative ai dislivelli e alla condizione della pavimentazione, ma anche alle carenze legate alla segnaletica, come indicato nei grafici sulla destra. A causa dell'incidenza di questi fattori, lo stato di accessibilità dei Corsi Carafa, Gramsci e Jatta risulta piuttosto basso.



C - CORSO CARAFA

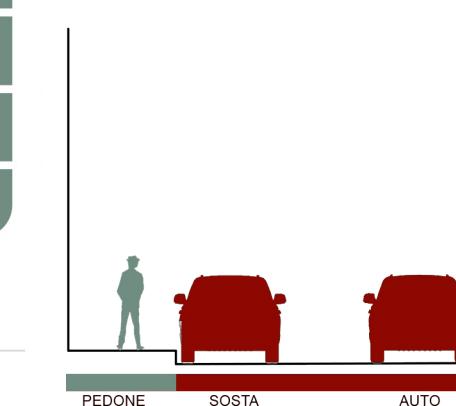


CORSO CARAFA

STRADE PERIFERICHE RESIDENZIALI (ZONA SUD)

Anche nelle strade periferiche residenziali della zona Sud e negli assi di penetrazione residenziale, la maggior parte dello spazio stradale è dedicato all'automobile, sia in transito che in sosta.

Anche in questo caso, sono i dislivelli e la pavimentazione a costituire il maggiore ostacolo all'accessibilità, con un'ulteriore aggiunta di ostacoli fisici nel caso di Via A. Volta. Lo stato di accessibilità è medio.



D - VIA VALLE NOÈ



E - VIA A. VOLTA



VIA VALLE NOÈ

PIUMS

<p