Comune di
RUVO DI PUGLIA
Città Metropolitana di Bari

PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

PUMS

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

Redazione a cura di:

elaborazioni S.r.l.

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

Timbri ed Approvazioni

ORDINE DEGLI INGEGNERI PROVINCIA DI BARI
INGEGNERE MAURIZIO DIFRONZO
SEZ. A - 8360
CIVILE E AMBIENTALE

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

ELAB.
RGP

RELAZIONE GENERALE DI PIANO

MAGGIO 2021

REDAZIONE	Rev_1
ADOZIONE	
APPROVAZIONE	

Redazione PUMS a cura di:
Elaborazioni.org Srl
Coordinamento ing. Maurizio Difronzo (Direttore Tecnico Elaborazioni.org Srl)

ing. Maurizio Difronzo
ing. Alessandra Aquilino
ing. Germana Pignatelli
ing. Vito Porrelli
arch. Giorgia Floro
arch. Ivan Iosca
ing. Tommaso Passaro
ing. Roberta Gentile

Comunicazione a cura di Elaborazioni.org Srl
Ideazione grafica arch. Ivan Iosca

1. IL PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE: CORNICE NORMATIVA 9

1.1. LE LINEE GUIDA ELTIS 9

1.2. LE LINEE GUIDA NAZIONALI PER I PUMS - PIANI URBANI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE 11

1.3. LE LINEE GUIDA REGIONALI PER I PUMS 12

2. LA STRATEGIA EUROPEA 14

2.1. LIBRO VERDE, LIBRO BIANCO, PIANI D'AZIONE PER LA MOBILITÀ URBANA 14

2.2. LA D.E. 2008/50/CE SULLA QUALITÀ DELL'ARIA RECEPITA DAL D. LGS. 155/2010 15

2.3. IL REGOLAMENTO 4 (UE) N. 1315/2013 RETE TEN-T 17

2.4. LA DIRETTIVA 2014/94/UE VOLTA A PROMUOVERE L'UTILIZZO DI COMBUSTIBILI ALTERNATIVI 18

2.5. IL REGOLAMENTO UE 540/2014 RELATIVO AL LIVELLO SONORO DEI VEICOLI A MOTORE 18

2.6. QUADRO PER IL CLIMA E L'ENERGIA 2030 18

2.7. L'ACCORDO DI PARIGI – COP 21 (2015) 18

2.8. STRATEGIA EUROPEA PER UNA MOBILITÀ A BASSE EMISSIONI 19

2.9. AGENDA 2030 19

3. IL QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE NAZIONALE 21

3.1. PIANO NAZIONALE INTEGRATO PER L'ENERGIA ED IL CLIMA 21

3.2. PIANO STRATEGICO "CONNETTERE L'ITALIA" 21

3.3. STRATEGIA NAZIONALE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE" (SNSVS) 22

3.4. PIANO NAZIONALE DI SICUREZZA STRADALE (PNSS) – ORIZZONTE 2020 22

3.5. PIANO NAZIONALE DELLA LOGISTICA 2012-2020 23

3.6. LA LEGGE N. 2/2018 DELL'11 GENNAIO 2018 23

3.7. PIANO STRAORDINARIO DELLA MOBILITÀ TURISTICA 2017-2022 23

3.8. LA NORMATIVA PER LA PROGETTAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE DI MOBILITÀ 25

4. IL QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE REGIONALE 26

4.1. PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI 2015-2019 (PRT) 26

4.1.1. Il Piano Attuativo del P.R.T 2015-2019 27

4.1.2. Il Piano Triennale dei Servizi di trasporto pubblico regionale e locale 2015-2017 32

4.1.3. Il Piano Regionale delle merci e della logistica 2019 34

4.2. LA LEGGE REGIONALE 1/2013, INTERVENTI PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA 36

4.3. IL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (PPTR) ... 37
4.4. IL PROGRAMMA OPERATIVO REGIONALE (POR) 2014-2020 ... 40
4.5. IL PIANO ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE ... 42
4.6. IL PIANO STRATEGICO DEL TURISMO ... 44
4.7. IL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA ... 45
4.8. LE LINEE GUIDA REGIONALI PER LA REDAZIONE DEI PIANI DELLA MOBILITÀ CICLISTICA DEGLI ENTI LOCALI ... 49

5. LA PIANIFICAZIONE A LIVELLO METROPOLITANO E LOCALE ... 50

5.1. IL BICIPLAN DELL'AREA METROPOLITANA DI BARI ... 50
5.2. IL PIANO REGOLATORE GENERALE ED IL PIANO URBANISTICO GENERALE ... 52
5.3. IL DPRU ... 55
5.4. IL PIANO COMUNALE DEI TRATTURI ... 57
5.5. IL PIANO DELLA SOSTA ... 60
5.6. IL PMCC ... 61
5.7. PROGRAMMI E PROGETTI IN CORSO ... 63
5.7.1. Progetto di pista ciclabile in via Pertini ... 63
5.7.2. Progetto di percorso ciclo-pedonale nel centro abitato di Ruvo di Puglia ... 64
5.7.3. Progetto di riqualificazione del sistema dei corsi denominati "A.Gramsci" e "E.Carafa" ... 65
5.7.4. Progetto per la realizzazione di un percorso turistico ciclopedonale lungo il tratto della via Traiana che attraversa il centro urbano di Ruvo di Puglia e riqualificazione di p.zza bovio ad area attrezzata per la sosta ... 66
5.7.5. Infrastrutturazione e rigenerazione del verde tesa all'implementazione della mobilità sostenibile e della valorizzazione degli spazi pubblici – Corso Iatta ... 67
5.7.6. Inervento di miglioramento della qualità dell'abitare a Rione Caprera in Ruvo di Puglia ... 68
5.7.7. Il "Grande Progetto" di Ferrotramviaria ... 69
5.7.8. Progetto "Velocity" per la realizzazione di una Velostazione ... 70

6. IL CONTESTO DEMOGRAFICO, INSEDIATIVO E SOCIO-ECONOMICO ... 72

6.1. DEMOGRAFIA: EVOLUZIONE E DATI ATTUALI ... 73
6.2. SISTEMA INSEDIATIVO ... 82
6.3. SISTEMA ECONOMICO ... 86
6.3.1. Partecipazione al mercato del lavoro ... 86

6.3.1. Analisi delle attività economiche ... *88*
6.4. IL TASSO DI MOTORIZZAZIONE ... 93
6.5. ELEMENTI PER LA COSTRUZIONE DEL QUADRO ATTUALE DELLA MOBILITÀ: LOCALIZZAZIONE DEI POLI DI ATTRAZIONE ... 95
6.5.1. Gli attrattori degli spostamenti per lavoro ... *96*
6.5.1. Gli istituti scolastici ... *98*
6.5.1. Rete commerciale ... *99*
6.5.2. Gli attrattori di spostamenti "occasionali" ... *102*
6.5.3. Poli di interesse della domanda turistica ... *102*
7. LA PARTECIPAZIONE ... 104
8. L'OFFERTA DI MOBILITÀ ... 107
8.1. LA RETE VIARIA E GESTIONE DELLA VIABILITÀ ... 107
8.1.1. La classificazione funzionale ... *108*
8.1.2. Le regolamentazioni speciali ... *113*
8.2. INCIDENTALITÀ ... 115
8.3. LA SOSTA ... 119
8.4. LA PEDONALITÀ ... 124
8.5. L'OFFERTA DI INFRASTRUTTURE E SERVIZI PER I CICLISTI ... 129
8.5.1. Il Biciplan ... *129*
8.5.2. Le ciclabili esistenti o di progetto ... *130*
8.5.3. Servizi alla ciclabilità: la velostazione ... *131*
8.5.4. Gli itinerari del Parco dell'Alta Murgia ... *132*
8.6. LA RETE ED I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE ... 134
8.6.1. Il servizio urbano ... *134*
8.6.2. Il servizio extraurbano ... *139*
8.6.3. Il servizio scolastico ... *151*
9. LA DOMANDA DI MOBILITÀ ... 153
9.1. COMPOSIZIONE DELLA DOMANDA: ORIGINE, DESTINAZIONE E SHARE MODALE ATTRAVERSO LO STUDIO DEI DATI ISTAT (2011) ... 154

9.1.1. La domanda all'interno di Ruvo di Puglia *154*
9.1.2. La domanda verso l'esterno *159*
9.1.3. La domanda verso Ruvo *161*
9.1.4. La matrice origine destinazione 2011 ..... *164*
9.2. ANALISI DEI DATI ASSET 2018 167
9.3. L'INDAGINE APERTA AI CITTADINI 175
9.3.1. Abitudini di mobilità Pre-Covid *176*
9.3.2. Abitudini di mobilità Post-Covid *179*
9.3.3. La mobilità futura *181*
9.4. FOCUS SULLA DOMANDA SCOLASTICA 184
9.4.1. L'indagine agli istituti primari *184*
9.4.2. L'indagine agli istituti secondari di primo grado *190*
9.4.3. L'indagine agli istituti secondari di secondo grado *195*
9.5. ELEMENTI DI CONTESTO SULLA DOMANDA TURISTICA 204
10. LA VALUTAZIONE DEGLI SCENARI ATTUALI 213
10.1. IL MODELLO URBAN TRANSPORT ROADMAPS 213
10.2. LO SCENARIO 0 E LO SCENARIO DI RIFERIMENTO A RUVO DI PUGLIA 215
11. SINTESI DEL QUADRO CONOSCITIVO ANALISI SWOT 218
12. ANALISI SWOT 221

1. IL PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE: CORNICE NORMATIVA

1.1. Le Linee Guida ELTIS

La Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea con specifico riguardo all'elaborazione dei PUMS, ha approvato ed adottato nel 2014 ed aggiornato nel 2019, il documento "*Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*", comunemente conosciuto come "Linee Guida ELTIS". Il progetto di consultazione portato a termine per conto della Commissione Europea aveva come scopo quello di delineare i passi principali per la definizione di politiche di mobilità che permettano di affrontare le problematiche legate ai trasporti nelle aree urbane in maniera più efficiente, attraverso il coinvolgimento attivo dei principali stakeholder. Esse definiscono come obiettivo principale di un PUMS il miglioramento della qualità e delle prestazioni ambientali delle aree urbane in modo da assicurare un ambiente di vita più sano, in un complessivo quadro di sostenibilità economica e sociale, assicurando ad ognuno il diritto a muoversi e senza gravare sulla collettività in termini di inquinamento atmosferico, acustico, di congestione e incidentalità.
Le linee guida introducono il concetto generale ed i benefici legati al PUMS, descrivono i passi e le attività essenziali per sviluppare ed implementare un PUMS, forniscono riferimenti a strumenti e risorse per l'approfondimento dei temi trattati ed esempi pratici di sviluppo ed implementazione delle singole fasi ed attività realizzate a livello europeo.
Il processo di preparazione di un PUMS indicato dalle linee guida si articola in undici fasi principali, a loro volta suddivise in un totale di 32 attività. È importante sottolineare la ciclicità di tale processo dalla fase di pianificazione fino all'attuazione del Piano, facendo leva sui principi fondamentali che sono stati individuati per la redazione del PUMS:

- *visione* di lungo periodo;
- *integrazione* degli strumenti di Piano, delle procedure in essere e delle modalità di trasporto;
- *sostenibilità* sociale, ambientale ed economica delle azioni intraprese;
- *approccio partecipativo* che pone al centro le persone e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilita, attraverso il coinvolgimento attivo dei cittadini e degli altri portatori di interesse;
- *monitoraggio* dello stato di attuazione degli interventi individuati volto alla ricerca di un miglioramento continuo.

Nel 2019 l'iniziativa europea Eltis ha pubblicato la seconda edizione delle suddette Linee Guida, introducendo, in particolare:

- Un Ciclo di Piano completamente aggiornato
- la chiara separazione della fase di pianificazione strategica (1° e 2° fase) e di quella operativa (3° e 4° fase) in cui gli obiettivi strategici hanno un orizzonte temporale di medio-lungo periodo, mentre le misure possono essere aggiornate più frequentemente
- una suddivisione del ciclo Pums in quattro fasi con tre step ciascuna, che terminano sempre con il raggiungimento di una milestone
- un ulteriore focus su settori di particolare interesse (accessibilità, salute, inclusione sociale, sicurezza stradale), corredati da numerosi esempi di città e vari approfondimenti.

Il nuovo Ciclo Pums prevede 4 fasi consecutive che dovranno caratterizzare l'intero sviluppo del piano:

- Fase 1. Preparazione e analisi: durante la quale si definiscono i limiti geografici di intervento tenendo conto dell'area di influenza, si procede con la ricognizione degli strumenti di pianificazione da considerare, si verificano i dati a disposizione e quelli necessari alla ricostruzione dello stato di fatto.
- Fase 2. Sviluppo delle strategie: sulla base della ricostruzione del quadro conoscitivo e dell'analisi delle criticità, si definiscono la visione, le strategie, gli obiettivi, i target e gli indicatori per il monitoraggio del piano.
- Fase 3. Pianificazione delle azioni di piano: una volta definita la visione, le strategie e gli obiettivi, si esplorano le possibili misure che saranno valutate e finalizzate nel piano.
- Fase 4. Implementazione e monitoraggio: questa fase è la vera novità e prevede la gestione dell'implementazione del piano, cioè l'effettiva realizzazione delle azioni di Piano, dal procurement delle misure al monitoraggio e revisione del Piano stesso in funzione dei risultati ottenuti.

Figura 1 - Il Ciclo del PUMS rieditato nel 2019

1.2. Le Linee Guida Nazionali per i PUMS - Piani Urbani di Mobilità Sostenibile

Tra i documenti di indirizzo, occupa un ruolo di primo piano il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 397 del 4 agosto 2017, che definisce le *"Linee Guida per la redazione dei PUMS"*. Nel documento il PUMS è considerato come uno strumento che permette di integrare gli obiettivi degli indirizzi normativi e programmatici sovraordinati in ottica di mobilità urbana, con il fine di promuoverne e realizzarne un'applicazione omogenea e coordinata su tutto il territorio nazionale. In particolare, il PUMS viene definito come uno "*strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una nuova visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza*".

Il documento individua una serie di principi guida da adottare per la definizione e l'adozione del PUMS, tra i quali, l'integrazione tra i sistemi di trasporto, il miglioramento della mobilità collettiva e riequilibrio modale degli spostamenti, lo sviluppo di sistemi di mobilità a basse emissioni (alimentazione alternativa) e/o non inquinanti (pedonale e ciclistica); la razionalizzazione della logistica urbana, l'aumento della sicurezza della mobilità, l'aumento della soddisfazione degli utenti.

Il documento normativo non si limita a definire una procedura uniforme per la redazione ed approvazione dei PUMS, esso individua anche i macro-obiettivi, gli obiettivi specifici e le azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie, nonché gli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi stessi. Ampia importanza è attribuita al monitoraggio del PUMS, con una frequenza minima di due anni e al suo aggiornamento con cadenza almeno quinquennale. Il Decreto Ministeriale n. 396 del 28 Agosto 2019 ha modificato il D.M. 397/2017. Si riporta di seguito la tabella con indicazione delle aree di interesse e macro-obiettivi aggiornati al 2019.

Tabella 1 - Aree di interesse e Macro-obiettivi definiti dalle linee guida PUMS del MIT (D.M. 396/2019)

Area di interesse	Macro - obiettivo definito dalle linee guida PUMS del MIT (D.M. 396/2019)
A) Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	a.1. Miglioramento del TPL
	a.2. Riequilibrio modale della mobilità
	a.3. Riduzione della congestione
	a.4. Miglioramento della accessibilità di persone e merci
	a.5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)
	a.6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano
B) Sostenibilità energetica e ambientale	b.1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi
	b.2. Miglioramento della qualità dell'aria
	b.3. Riduzione dell'inquinamento acustico
C) Sicurezza della mobilità stradale	c.1. Riduzione dell'incidentalità stradale
	c.2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti
	c.3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti
	c.4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)
D) Sostenibilità socio economica	d.1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico - ergonomica)
	d.2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza
	d.3. Aumento del tasso di occupazione
	d.4. Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)

1.3. Le Linee Guida Regionali per i PUMS

Le linee Guida Regionali per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS) sono state approvate dalla DGR n. 193 del 20 febbraio 2018 e modificate con deliberazione della Giunta Regionale n. 1645 del 20 settembre 2018.

Sono state redatte sulla base delle Linee Guida ELTIS ("Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan" approvate nel 2015 dalla Direzione Generale per la Mobilità e di Trasporto della Commissione Europea e sulla base delle Linee Guida Nazionali per la redazione dei PUMS approvate con il Decreto del MIT in data 4 agosto 2017. Le linee guida regionali si pongono in continuità con il modello europeo e nazionale introducendo approfondimenti e dati conoscitivi afferenti alle specificità del contesto pugliese.

Nello specifico le Linee Guida regionali:

- Forniscono un quadro di riferimento programmatico e normativo relativo al territorio regionale pugliese;
- Propongono ulteriori Strategie e Azioni definite sulla base di alcune tematiche relative alla mobilità, emerse in fase di redazione (per esempio: turismo, aree interne e piccoli centri)
- Dettagliano il processo di redazione di un PUMS, individuando le fasi principali e le relative specifiche attività necessarie per affrontare il processo di pianificazione e partecipazione;
- Esplicitano i contenuti del Piano, precisando l'iter procedurale ai fini dell'approvazione del Piano in coerenza con la normativa regionale di riferimento;
- Forniscono esempi di buone prassi e strumenti per supportare le Amministrazioni e i professionisti esperti nello sviluppo e nell'attuazione di un PUMS;
- Delineano un quadro generale dei principali programmi di finanziamento europei e nazionali sulla mobilità sostenibile.

L'attuazione del Piano si articola nelle seguenti fasi:

- Fase 1: definizione del quadro conoscitivo: comprende l'analisi del territorio e la disamina degli strumenti di pianificazione esistenti. La partecipazione è uno strumento essenziale nel processo di redazione del Piano e si attua mediante incontri ed interviste, questionari ed indagini specifiche volte a conoscere le abitudini di mobilità dei residenti e non; e raccogliere informazioni sulle criticità del sistema dei trasporti nelle sue componenti.
- Fase 2: definizione della proposta di Piano: individuazione degli interventi ed azioni e valutazione delle alternative. Questa fase comprende la partecipazione e il confronto e la redazione del documento di PUMS.
- Fase 3: analisi delle osservazioni e controdeduzioni che rappresenta un ulteriore momento partecipativo della durata di 30 giorni prima di procedere alla redazione del documento definitivo.
- Fase 4: monitoraggio di interventi ed azioni nel tempo, quindi continuo aggiornamento mediante opportuni indicatori.

Le Linee guida Regionali hanno ripreso quelle Nazionali introducendo alcuni elementi di innovazione dettati dalle specificità del territorio pugliese. Sono indicati come obiettivi prioritari la "riduzione del tasso di motorizzazione" e il "riequilibrio modale" ovvero lo sviluppo di un sistema di trasporti integrato e sostenibile.

Tabella 2 –Aree di interesse e macro obiettivi definiti nelle Linee Guida Regionali del PUMS

	AREE DI INTERESSE	MACRO - OBIETTIVI
A	**Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità**	Riduzione tasso di motorizzazione (R)
		Riequilibrio modale della mobilità (M)
		Riduzione della congestione stradale (M)
		Miglioramento della accessibilità di persone e merci (M)
		Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano (M)
		Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici) (M)
B	**Sostenibilità energetica ed ambientale**	Contenimento dei consumi energetici (R)
		Miglioramento della qualità dell'aria (M)
		Riduzione dell'inquinamento acustico (M)
C	**Sicurezza della mobilità**	Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture (R)
D	**Sostenibilità socio-economica**	Miglioramento della qualità della vita [20](R)
		Miglioramento della inclusione sociale (M)
		Economicità dei trasporti (R)
M = Ministero R = Regione		

Dal punto di vista delle azioni e strategie, le Linee Guida Regionali hanno recepito le sette strategie contenute nelle linee guida nazionali sui PUMS e ne ha individuato ulteriori strategie funzionali per tener in considerazione le peculiarità e specificità del territorio pugliese:

1. **Integrazione tra i sistemi di trasporto**
2. **Sviluppo della mobilità collettiva**
3. **Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica**
4. **Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa**
5. **Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante**
6. **Razionalizzazione della logistica urbana**
7. **Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità e alla mobilità sostenibile**
8. **Sviluppo strategico dei Sistemi Intelligenti di Trasporto**
9. **Sviluppo delle tecniche di Mobility Management**
10. **Coinvolgimento attivo del mondo della scuola**
11. **Diffusione di sistemi e soluzione a servizio degli utenti a mobilità ridotta**
12. **Sviluppo di soluzioni di trasporto per la mobilità turistica**
13. **Definizione delle politiche gestionali della sosta e della circolazione**
14. **Definizione delle politiche di mobilità per le aree interne e i piccoli centri**

Per ognuna delle strategie, da selezionare in base alla specificità, è possibile definire determinate azioni emerse dagli incontri partecipativi e dalle analisi conoscitive del territorio.

2. LA STRATEGIA EUROPEA

2.1. Libro Verde, Libro Bianco, Piani d'azione per la mobilità urbana

Nel settembre 2007 la Commissione Europea ha inteso stimolare la riflessione sulle problematiche tipiche dei trasporti urbani e sulle possibili soluzioni da adottare con il *Libro Verde "Verso una nuova cultura della mobilità urbana"*. Esso disegna un approccio globale per ripensare la mobilità urbana attraverso l'ottimizzazione dell'uso di tutte le modalità di trasporto e l'organizzazione della co-modalità tra i diversi modi di trasporto pubblico e privato.

Nel settembre 2009, la stessa Commissione Europea, con il *Piano d'azione sulla mobilità urbana*, invita le autorità locali, regionali e nazionali ad unirsi in partenariati per cooperare in settori di interesse reciproco e chiunque ne fosse interessato, cittadini ed imprese, a creare sinergie per approcciare, di maniera integrata e proattiva, le esigenze in materia di mobilità dei gruppi più vulnerabili.

Una pianificazione efficiente dei trasporti non può che avere tra le sue priorità la riduzione delle autovetture private a favore dei trasporti pubblici che, pertanto, devono diventare più attrattivi e accessibili per gli utilizzatori finali.

Nel marzo 2011, con il *Libro Bianco dei trasporti*, è formulata una "Tabella di marcia per uno spazio europeo unico dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile", con 10 obiettivi chiave (di seguito elencati), 40 campi d'azione e 130 iniziative:

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;
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;
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 terreste 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.

Il documento formula 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.

Il PUMS si inserisce in questo macro-quadro, lavorando in coerenza con gli obiettivi perseguibili a livello locale quali il rinnovo del parco auto tutto entro il 2050, la gestione dell'ultimo miglio per agevolare la scelta multimodale con il trasporto ferroviario, la riorganizzazione sostenibile della logistica urbana e l'aumento della sicurezza.

2.2. La D.E. 2008/50/CE sulla qualità dell'aria recepita dal D. Lgs. 155/2010

Nel 2017, in Italia, i trasporti sono responsabili del 29,7% delle emissioni di CO_2 attribuite al settore energetico (Figura 2). Il trasporto stradale, di passeggeri e di merci, contribuisce alle emissioni di CO_2 in quantità del 93,6%%.

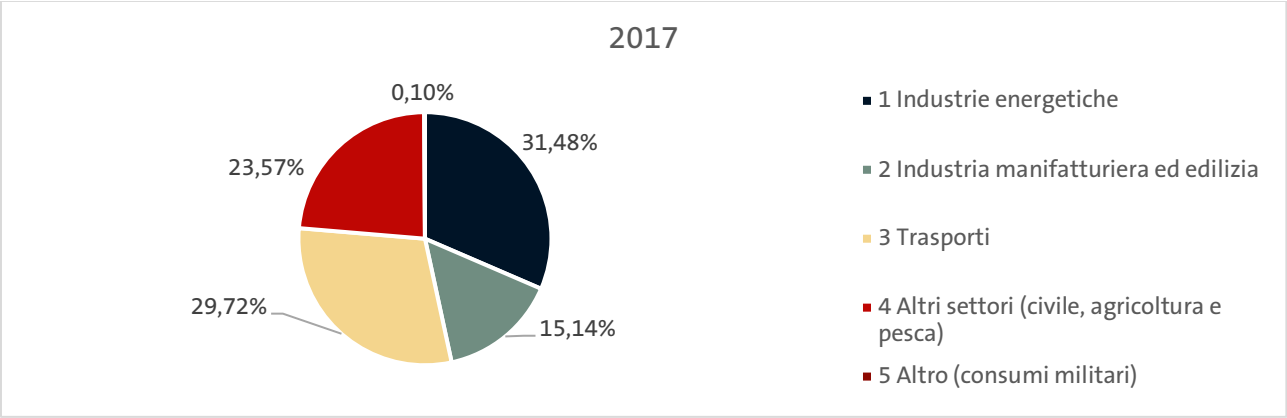


Figura 2 - Emissioni nazionali di anidride carbonica, per settore (settore energetico) (ISPRA REPORT 2017)

Tabella 3 - Contributo emissioni di CO2 per tipologia di trasporto (ISPRA REPORT 2017)

	1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
	%											
Tipo di traffico												
Passeggeri	62,5	65,2	64,3	62,7	62,8	61,9	62,9	64,8	66,2	67,9	69,5	70,3
Merci	37,5	34,8	35,7	37,3	37,2	38,1	37,1	35,2	33,8	32,1	30,5	29,7
TOTALE	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
Modalità di trasporto												
Trasporto stradale	92,4	93,4	92,5	93,2	92,6	93,0	93,3	93,6	94,0	94,1	94,0	93,6
Altre modalità (trasporto nazionale)	7,6	6,6	7,5	6,8	7,4	7,0	6,7	6,4	6,0	5,9	6,0	6,4
TOTALE	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
Fonte: ISPRA												

Questa percentuale si differenzia da regione a regione, come mostrato in Figura 3

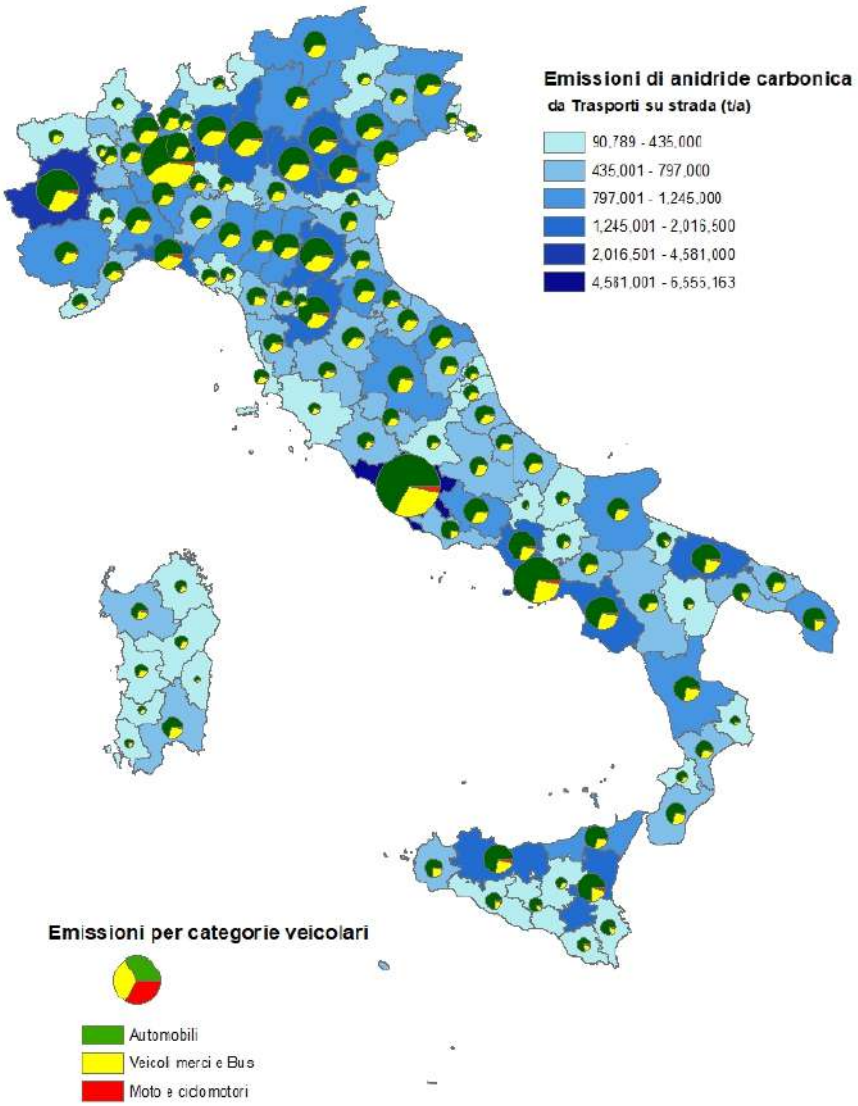


Figura 3 - Emissioni di CO_2 legate al trasporto stradale per regione e tipologia di mezzo (2017)

È per questo che il PUMS lavora in coerenza con quanto stabilito dalla Direttiva Europea, recepita in Italia con il *D. Lgs. 155/2010* che attribuisce alle Regioni e alle 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 DL istituisce un quadro normativo unitario in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria e dell'ambiente finalizzato a:

a) individuare obiettivi di qualità dell'aria ambiente volti a evitare, prevenire o ridurre effetti nocivi per la salute umana e per l'ambiente nel suo complesso;

b) valutare la qualità dell'aria ambiente sulla base di metodi e criteri comuni su tutto il territorio nazionale;

c) ottenere informazioni sulla qualità dell'aria ambiente come base per individuare le misure da adottare per contrastare l'inquinamento e gli effetti nocivi dell'inquinamento sulla salute umana e sull'ambiente e per monitorare le tendenze a lungo termine, nonché i miglioramenti dovuti alle misure adottate;

d) mantenere la qualità dell'aria ambiente, laddove buona, e migliorarla negli altri casi;

e) garantire al pubblico le informazioni sulla qualità dell'aria ambiente;

f) realizzare una migliore cooperazione tra gli Stati dell'Unione europea in materia di inquinamento atmosferico.

Stabilisce quindi i valori limite, i livelli critici e le soglie di allarme per le concentrazioni nell'aria ambiente di biossido di zolfo, biossido di azoto, benzene, monossido di carbonio, piombo, PM10, PM2,5 e i valori obiettivo per le concentrazioni nell'aria ambiente di arsenico, cadmio, nichel e benzo(a)pirene.

2.3. Il Regolamento 4 (UE) n. 1315/2013 rete TEN-T

Il *Regolamento (UE) n. 1315/2013* del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 denominato "Sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE", ha definito una revisione della struttura della rete TEN-T con l'obiettivo di realizzare un'unica rete transeuropea multimodale, che colleghi tutti gli stati membri dell'UE in maniera intermodale e interoperabile e che favorisca il completamento del mercato unico e rafforzi la coesione economica e sociale. Per realizzare questo obiettivo sono previsti interventi volti a:

- Migliorare la pianificazione della rete a livello UE
- Rafforzare la cooperazione tra stati membri
- Garantire la configurazione ottimale della rete ai fini dell'assegnazione dei finanziamenti UE
- Favorire lo sviluppo di tutte le modalità di trasporto e promuovere servizi di trasporto innovativi o nuove combinazioni di quelli esistenti
- Migliorare la sicurezza e la sostenibilità del trasporto
- Promuovere le sinergie con le reti transeuropee di telecomunicazioni ed energia
- Fornire servizi di trasporto efficienti sotto il profilo delle risorse e promuovere modalità alternative ed a basso indice di emissioni
- Migliorare la resistenza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici ed alle catastrofi naturali o antropiche

La rete è articolata in due livelli: una rete globale che dovrebbe essere completata entro il 2050, ed una rete centrale europea (Core Network) strutturata su nove "Corridoi" (due corridoi nord-sud, tre corridoi est-ovest e quattro corridoi diagonali) da realizzarsi entro il 2030. I corridoi dovranno includere almeno tre modalità di trasporto differenti, attraversare almeno tre stati membri e prevedere l'accesso ai porti marittimi. La priorità a livello europeo è quella di assicurare l'interoperabilità e la continuità dei corridoi, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando i collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, eliminando i colli di bottiglia esistenti. Il Corridoio longitudinale Scandinavo-Mediterraneo terrestre entra in Italia dal valico del Brennero e collega Trento, Verona, Bologna, Firenze e Livorno ai principali centri urbani del Sud come Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo. Per rafforzare la coesione economica e sociale, i cittadini europei e le imprese, secondo i target indicati, dovrebbero raggiungere la rete centrale al massimo in 30 minuti.

2.4. La Direttiva 2014/94/UE volta a promuovere l'utilizzo di combustibili alternativi

La *Direttiva 2014/94/UE* stabilisce un quadro comune di misure per la realizzazione dell'infrastruttura che permetta di minimizzare la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti. Obiettivo della direttiva è lo sviluppo di un ampio mercato di combustibili alternativi per il trasporto, che sono individuati in: elettricità, gas naturale e idrogeno. La disposizione si limita a stabilire ciò che è necessario fare per conseguire tale obiettivo, tra cui una stima del numero di veicoli che utilizzano combustibili alternativi previsti entro il 2020, 2025 e 2030. Essa stabilisce:

- I requisiti minimi per la costruzione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, inclusi i punti di ricarica per i veicoli elettrici e i punti di rifornimento di gas naturale e idrogeno
- Le specifiche tecniche comuni per tali punti di ricarica e di rifornimento, e i requisiti concernenti le informazioni agli utenti

La Direttiva in questione è stata recepita in Italia dal decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, nota anche come DAFI (o AFID Alternative Fuels Infrastructure Directive).

2.5. Il Regolamento UE 540/2014 relativo al livello sonoro dei veicoli a motore

Il *Regolamento UE 540/2014* relativo al livello sonoro dei veicoli a motore e dei dispositivi silenziatori di sostituzione, entrerà interamente in vigore a partire dal 1° luglio 2027, quando abrogherà la Direttiva 70/157/CEE che definisce il metodo di prova per le emissioni acustiche e che mira a ridurre le emissioni sonore generate da tutti i nuovi tipi di autovetture, furgoni, autobus, pullman, autocarri leggeri e pesanti. Inoltre modifica gli allegati IV, VI e XI della Direttiva 2007/46/CE, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore.
Il Regolamento definisce i requisiti amministrativi e tecnici per l'omologazione di tutti i nuovi veicoli a motore, per quanto riguarda il loro livello sonoro e dei dispositivi silenziatori di sostituzione, e loro componenti, al fine di semplificarne l'immatricolazione, la vendita e la circolazione all'interno dell'UE.

2.6. Quadro per il Clima e l'Energia 2030

Il *Quadro per il Clima e l'Energia 2030*, adottato dal Consiglio europeo nel 2014, fissa tre obiettivi chiave da conseguire entro il 2030:

- una riduzione almeno del 40% delle emissioni di gas a effetto serra (rispetto ai livelli del 1990), per progredire verso un'economia climaticamente neutra.
- una quota almeno del 32% di energia rinnovabile (compresa una clausola di revisione entro il 2023, per una revisione a rialzo dell'obiettivo). L'obiettivo iniziale di almeno il 27% è stato rivisto al rialzo nel 2018.
- un miglioramento almeno del 32,5% dell'efficienza energetica (con una clausola di revisione entro il 2023). L'obiettivo iniziale di almeno il 27% è stato rivisto al rialzo nel 2018.

2.7. L'Accordo di Parigi – COP 21 (2015)

L'*Accordo di Parigi* – COP 21 (2015) – con cui la Conferenza delle Nazioni Unite ha stabilito i target e le scadenze da rispettare a tutela dell'ambiente per ridurre gli effetti negativi del cambiamento climatico. L'obiettivo espresso dai 195 Paesi partecipanti è quello di contenere l'aumento della temperatura media globale "ben al di sotto dei 2°C" rispetto ai livelli preindustriali, con l'impegno a portare avanti sforzi per limitare l'aumento a 1.5°C, arrivando a zero

emissioni di gas serra entro il 2050. Tramite l'Accordo i Paesi hanno concordato di riunirsi ogni cinque anni per stabilire obiettivi più ambiziosi in base alle conoscenze scientifiche.

2.8. Strategia europea per una mobilità a basse emissioni

La *Strategia europea per una mobilità a basse emissioni*, pubblicata dalla Commissione europea a Luglio 2016, pone l'obiettivo di arrivare, entro il 2050, ad un livello di emissioni di gas a effetto serra provenienti dai trasporti inferiore di almeno il 60% rispetto al 1990, aumentando progressivamente la quota di veicoli a basse e zero emissioni, in linea con l'impegno assunto con l'Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici e con l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile. Gli elementi principali della strategia sono:

- Aumentare l'efficienza dei sistemi di trasporto, sfruttando al massimo le tecnologie digitali ed incoraggiando ulteriormente il passaggio a modalità di trasporto a basse emissioni
- Accelerare la diffusione di fonti di energia alternative, come biocarburanti ed elettricità
- Accelerare la transizione verso veicoli a basse e zero emissioni

La strategia ribadisce inoltre l'impegno dell'Europa nel perseguire gli sforzi globali per controllare le emissioni del trasporto aereo e marittimo internazionale.

2.9. Agenda 2030

L'agenda 2030 è un programma d'azione che parte dalla ricognizione dell'insostenibilità dello sviluppo attuale e punta al più ampio sviluppo sostenibile, dal punto di vista non solo ambientale ma anche economico e sociale, in modo integrato.

Essa si basa su 5 concetti chiave: garantire dignità ed uguaglianza alle persone; garantire vite prospere; promuovere società pacifiche, giuste ed inclusive, implementare l'agenda attraverso solide partnership; proteggere le risorse naturali ed il clima per le generazioni future.

Figura 4 - Le chiavi d'azione dell'agenda 2030. (Fonte: *https://asvis.it/l-agenda-2030-dell-onu-per-lo-sviluppo-sostenibile/*)

L'agenda è costituita da 17 obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile a loro volta parte di un programma formato da 169 target o traguardi ad essi associati da raggiungere entro il 2030.

Gli obiettivi sono interconnessi tra di loro e mirano a garantire l'equilibrio tra le dimensioni dello sviluppo sostenibile. Tra essi, l'obiettivo 11 "Città e comunità sostenibili" contiene una serie di target che sono in linea con la vision del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile: ad esempio, **entro il 2030**, fornire **l'accesso** ai **sistemi di trasporto sicuri, sostenibili e convenienti** per tutti, **migliorare la sicurezza stradale**, in particolare ampliando i mezzi pubblici, con particolare **attenzione alle esigenze di chi è in situazioni vulnerabili**, alle donne, ai bambini, alle persone con disabilità e agli anziani.

Figura 5 - I 17 obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile (Agenda 2030)

3. IL QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE NAZIONALE

3.1. Piano Nazionale Integrato per l'Energia ed il Clima

Il 31 dicembre 2018 è stato presentato dal Ministero dello Sviluppo Economico congiuntamente al Ministero dell'Ambiente e delle Infrastrutture dei Trasporti la prima proposta di *Piano Nazionale Integrato per l'Energia ed il Clima*. Il documento è stato presentato ufficialmente alla Commissione Europea nel gennaio 2019, ed a gennaio 2020 è stato pubblicato il testo ufficiale. Il Piano fissa gli obiettivi vincolanti al 2030 sull'efficienza energetica, sulle fonti rinnovabili e sulla riduzione delle emissioni di CO_2. Si struttura in cinque linee di intervento che si svilupperanno in maniera integrata: decarbonizzazione; efficienza energetica; sicurezza energetica; sviluppo del mercato interno dell'energia; ricerca, innovazione e competitività con l'obiettivo di realizzare una nuova politica energetica che assicuri la piena sostenibilità ambientale, sociale ed economica del territorio nazionale ed accompagni tale transizione. Ampio risalto hanno le politiche relative ai trasporti per la riduzione degli impatti negativi sull'ambiente anche attraverso la comparazione dei risultati generati dal raggiungimento dei target 2020 e 2030 nei due scenari di riferimento: 1) scenario BASE definito dall'evoluzione del sistema energetico nazionale con politiche e misure correnti; 2) scenario PNEC definito dal raggiungimento degli obiettivi strategici del piano attraverso l'implementazione delle misure elencate nella tabella che segue.

Tabella 4 - Obiettivi strategici del Piano Nazionale integrato per l'Energia ed il Clima

FER trasporti	Incentivi al biometano e altri biocarburanti avanzati	Economico
	Obbligo biocarburanti e altre FER in recepimento della RED II	Regolatorio
	Riduzione emissioni GHG dei carburanti del 6% al 2020	Regolatorio
	Certificazione della sostenibilità dei biocarburanti	Regolatorio
Efficienza trasporti	Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli alimentati a energia Elettrica - PNIRE	Programmatico
	Potenziamento infrastrutture (trasporto ferroviario regionale)	Programmatico
	Potenziamento infrastrutture (sistemi di trasporto rapido di massa)	Economico
	Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile - PUMS	Programmatico
	Rinnovo veicoli pubblici per trasporto persone (rinnovo del parco adibito al trasporto pubblico locale)	Economico
	Rinnovo veicoli pubblici per trasporto persone (rinnovo convogli ferroviari)	Economico
	Rinnovo veicoli pubblici per il trasporto persone (obbligo di acquisto di veicoli a combustibili alternativi per la PA)	Regolatorio
	Rinnovo veicoli privati per trasporto persone (misure regolatorie)	Regolatorio
	Rinnovo veicoli privati per il trasporto persone (punti di rifornimento di combustibili alternativi - DAFI)	Programmatico
	Rinnovo veicoli privati per trasporto persone (incentivi all'acquisto di veicoli più efficienti e a minori emissioni climalteranti)	Economico
	Shift modale nell'ambito del trasporto delle persone (misure per il mobility management)	Programmatico
	Shift modale nell'ambito del trasporto delle merci	Programmatico
	Shift modale nell'ambito del trasporto delle merci (Marebonus)	Economico
	Shift modale nell'ambito del trasporto delle merci (Ferrobonus)	Economico
	Rinnovo veicoli per trasporto merci	Programmatico

3.2. Piano strategico "Connettere l'Italia"

Il quadro strategico entro cui si muovono, in Italia, gli strumenti di pianificazione e programmazione nel settore dei trasporti, è stato definito nell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) 2016: "*Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica*". Le linee guida per lo sviluppo delle politiche dei trasporti dell'Allegato 2016 sono state riprese dal documento strategico approvato ad aprile 2017 ed è denominato *"Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture"*, che può essere considerato allo stato attuale il masterplan della mobilità italiana per gli anni a venire.

Gli indirizzi definiti nel 2016 e ripresi nel 2017, sono stati confermati ed aggiornati dall'Allegato Infrastrutture al DEF 2018: *"Connettere l'Italia: lo stato di attuazione dei programmi per le infrastrutture di trasporto e la logistica"*. Quest'ultimo

documento si pone come resoconto delle strategie, delle opere e degli investimenti realizzati negli anni precedenti, illustrandone i risultati raggiunti. Inoltre, vengono aggiornati gli stati di avanzamento della programmazione e progettazione delle iniziative in campo nei diversi settori, guardando ad una pianificazione fino al 2030.
Il piano strategico ha come obiettivo generale quello di assicurare la piena mobilità di cittadini e merci sul territorio nazionale, rendendo l'Italia un paese accessibile per i mercati internazionali.
In esso vengono individuate 4 categorie di obiettivi coerenti con la strategia UE, associando ad ognuna di essa i relativi target:

- Accessibilità ai territori, all'Europa ed al Mediterraneo: +30% della popolazione servita dall'Alta Velocità entro il 2030, massimo 2 ore per accedere a porti ed aeroporti della rete "Core" e +50% di trasporto merci ferroviario entro il 2021.
- Qualità della vita e competitività delle aree urbane: +20% di dotazione infrastrutturale in termini di km tram e metro per abitante in aree urbane entro il 2030.
- Mobilità sostenibile e sicura: +30% di mobilita dolce nella ripartizione modale degli spostamenti e +40% dell'uso del trasporto pubblico.
- Sostegno alle politiche industriali di filiera.

Nel documento vengono individuate anche le strategie su cui fare leva per perseguire efficacemente gli obiettivi prefissati: creazione/rinnovamento di infrastrutture utili, snelle e condivise; integrazione modale e intermodale dei trasporti italiani; valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente e sviluppo urbano sostenibile.

3.3. Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile" (SNSvS)

In ottica di mobilità sostenibile è importante considerare la "*Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile*" (*SNSvS*) approvata dal Consiglio dei Ministri il 2 ottobre 2017 e successivamente dal CIPE con la delibera 22 dicembre 2017, n. 108. La strategia si configura come lo strumento principale per la creazione di un nuovo modello economico circolare. Il documento intende rappresentare un quadro di riferimento comune al Paese su una visione di sviluppo orientata alla sostenibilità, individuando cinque aree di intervento, corrispondenti alle "5P" dello sviluppo sostenibile proposte dall'Agenda 2030: Persone, Pianeta, Prosperità, Pace, Partnership. Ogni area si compone di un sistema di scelte strategiche (ordinate con numeri romani) declinate in obiettivi strategici nazionali (ordinati con numeri arabi) specifici per la realtà italiana e complementari ai target dell'Agenda 2030. Lo scopo è di declinare e calibrare gli obiettivi dell'Agenda 2030 nel contesto nazionale di riferimento, in particolare gli obiettivi del piano che risentono maggiormente delle politiche dei trasporti sono:

- "Area Pianeta - III.3 Rigenerare le città, garantire l'accessibilità e assicurare la sostenibilità delle connessioni;
- Area Prosperità - IV.1 Incrementare l'efficienza energetica e la produzione di energia da fonti rinnovabili evitando o riducendo gli impatti sui beni culturali e il paesaggio;
- Area Prosperità - IV.2 Aumentare la mobilità sostenibile di persone e merci;
- Area Prosperità - IV.3 Abbattere le emissioni climalteranti nei settori non-ETS.

3.4. Piano Nazionale di Sicurezza Stradale (PNSS) – Orizzonte 2020

In ottica di sicurezza della mobilità sono state definite le linee strategiche da seguire, gli obiettivi e le priorità con il *Piano Nazionale di Sicurezza Stradale (PNSS) – Orizzonte 2020*, che riprende le indicazioni della Commissione Europea. Il piano prevede due livelli di obiettivi:

- Obiettivi generali: riferiti al livello di sicurezza dell'intero sistema stradale e rappresentanti l'obiettivo finale che ci si prefigge di raggiungere in termini di riduzione del numero di morti. Per tutte le componenti principali del sistema stradale sono state individuate dodici linee strategiche, definite "generali".
- Obiettivi specifici: definiti per le categorie di utenza che hanno evidenziato maggiori livelli di rischio, in termini di riduzione del numero di morti per ciascuna categoria. Per tali categorie il Piano definisce nove linee strategiche "specifiche".

È fissato come obiettivo generale del Piano la riduzione del 50% delle vittime sulle strade entro il 2020 (rispetto al valore registrato nel 2010). Al fine di aumentare l'efficacia delle azioni di contrasto da implementare, sono state individuate le categorie di utenza a maggior rischio e per quest'ultime sono stati fissati i seguenti target:

- riduzione del 60% dei decessi su strada per i pedoni e i ciclisti rispetto al 2010;
- riduzione del 50% dei decessi su strada per gli utenti delle 2 ruote e dei decessi dovuti a incidenti in itinere rispetto al 2010;
- azzeramento dei bambini morti su strada rispetto al 2010.

3.5. Piano Nazionale della Logistica 2012-2020

Nella costruzione di un piano di mobilità è importante tener conto del trasporto merci che gioca un ruolo cruciale per l'efficienza di tutto il sistema. In questo ambito, lo strumento normativo vigente è il *Piano Nazionale della Logistica 2012-2020*, presentato nel 2012. Il Piano è stato definito attraverso dieci linee strategiche di intervento caratterizzate da 51 azioni che interessano i diversi settori dei trasporti e della logistica nonché le norme, le regole e le valutazioni degli effetti degli interventi che saranno realizzati.
Obiettivo principale del Piano è la creazione di un sistema infrastrutturale e logistico efficiente, con la prospettiva di rendere l'Italia l'hub logistico del Mediterraneo. Il documento anticipa alcuni degli indirizzi per lo sviluppo della logistica urbana indicando la necessità, sia nella pianificazione di lungo periodo (PUMS) che di breve (PUT), di trattare il tema della distribuzione urbana delle merci eventualmente rinviando ad ulteriori approfondimenti e dettagli all'interno di specifici Piani Distribuzione Urbana (PDU).

3.6. La Legge n. 2/2018 dell'11 gennaio 2018

La Legge n. 2/2018 dell'11 gennaio 2018 (G.U. n. 25 del 31 gennaio 2018), denominata "*Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica*", è stata approvata con l'obiettivo di favorire la promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto per le esigenze quotidiane e per le attività turistiche.

All'Art. 6 si introduce lo strumento di livello comunale quale il Piano urbano della mobilità ciclistica, denominato "Biciplan" inteso come piano di settore del PUMS e con cui stabilisce una stretta correlazione.

Il PUMS riconosce alla modalità ciclistica il contributo a migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelando il patrimonio naturale ed ambientale, riducendo gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute, al consumo di suolo, valorizzando il territorio ed i beni culturali.

3.7. Piano straordinario della mobilità turistica 2017-2022

Il *Piano straordinario della mobilità turistica 2017-2022* è approvato con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo dopo l'intesa in Conferenza Stato – Regioni.

Il Piano fa parte della strategia complessiva di programmazione dello sviluppo infrastrutturale e dei trasporti "Connettere l'Italia" e identifica gli asset strategici per lo sviluppo del Paese, le città e i poli turistici, al pari dei poli manifatturieri industriali.

Il documento disegna un modello basato sulle Porte di Accesso del turismo in Italia: porti, aeroporti e stazioni ferroviarie, particolarmente rilevanti per il turismo internazionale ed interconnesse alle reti locali e nazionali, sovrapponendo le reti di mobilità ai principali siti turistici (UNESCO, EDEN, etc.).

Tra gli obiettivi delineati nel Piano quello di creare le condizioni per un tipo di turismo:

- più accessibile, riducendo i tempi di connessione tra le porte d'accesso e i siti turistici ed adeguando infrastrutture e mobilità nei distretti turistici in un'ottica di intermodalità e integrazione tra servizi;
- che valorizza le infrastrutture, promuovendo il recupero delle infrastrutture di trasporto dismesse e valorizzando il potenziale turistico e culturale dei sistemi di trasporto, in un'ottica che vede le infrastrutture come luoghi di scambio sociale e culturale;
- digitale, promuovendo lo sviluppo di piattaforme big e open data per la raccolta di dati sulla mobilità turistica e l'upgrading tecnologico delle infrastrutture di trasporto con soluzioni per l'offerta di servizi digitali integrati lungo tutta l'esperienza di viaggio del turista;
- sicuro e sostenibile, sviluppando reti infrastrutturali per la mobilità ciclo-pedonale (ad es. ciclovie) con finalità turistiche, integrate con il trasporto convenzionale (ad es. bici in treno), sicure per i viaggiatori che si spostano a piedi e in bicicletta.

3.8. La normativa per la progettazione delle infrastrutture di mobilità

Per la definizione degli interventi infrastrutturali e normativi previsti dal PUMS del Comune di Ruvo di Puglia, si terrà conto delle prescrizioni normative vigenti per la progettazione di strade, intersezioni, percorsi pedonali e vie ciclabili:

- Legge 28/06/1991, n. 208 *"Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane"*;
- D.lgs. 30/4/1992, n. 285 e s.m.i. *"Il Nuovo Codice della Strada"*;
- *"Direttive Ministeriali per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico"* (di cui all'art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo Codice della Strada);
- D.P.R. 503/96 *"Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici"*;
- DM - Ministero dei Lavori Pubblici 14 giugno 1989, n. 236;
- Circolare Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici - 21 luglio 1997, n. 3816 - *"Direttive per l'individuazione dei comuni che possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, al pagamento di una somma, nonché per le modalità di riscossione della tariffa e per le categorie dei veicoli a motore esentati."*;
- Legge 19/10/1998, n. 366 *"Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica"*;
- D.M. 557/99 *"Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili"*;
- Legge 214/2003 *"Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto Legge 27 giugno 2003, n. 151, recante modifiche ed integrazioni al codice della strada";*
- Direttiva Ministeriale del 20/07/2017, (Allegato 4 del Decreto Interministeriale - 29/11/2018 - Ciclovie turistiche), *"Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del sistema nazionale delle ciclovie turistiche"*.

4. IL QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE REGIONALE

4.1. Piano Regionale dei Trasporti 2015-2019 (PRT)

Il *Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia*, approvato dal Consiglio Regionale il 23/06/2008 con L.R. n.16, rappresenta il documento programmatico settoriale volto a realizzare sul territorio regionale, in armonia con gli indirizzi comunitari in materia di trasporti, con gli obiettivi del Piano generale dei trasporti e delle linee guida del piano generale della mobilità e con le proposte programmatiche concertate in sede di Conferenza delle regioni e Coordinamento delle regioni del Mezzogiorno, un sistema di trasporto delle persone e delle merci globalmente efficiente, sicuro, sostenibile e coerente con i piani di assetto territoriale e di sviluppo socio-economico regionali e sovraregionali.

Come specificato nel documento del PRT, la Regione Puglia attua le politiche-azioni in tema di mobilità e trasporti mediante strumenti di pianificazione/programmazione tra loro integrati tra cui, in particolare:

- il Piano attuativo del Piano Regionale dei Trasporti che per legge ha durata quinquennale, è oggi in vigore quello 2015-2019 e in corso di redazione quello per il quinquennio successivo;
- il Piano Triennale dei Servizi (PTS);
- Piano Regionale delle Merci e della Logistica.

Il processo viene infine completato dallo strumento degli Studi di Fattibilità, primo stadio della progettazione, elaborati su specifici temi e interventi previsti dal PRT e/o dai Piani Attuativi.

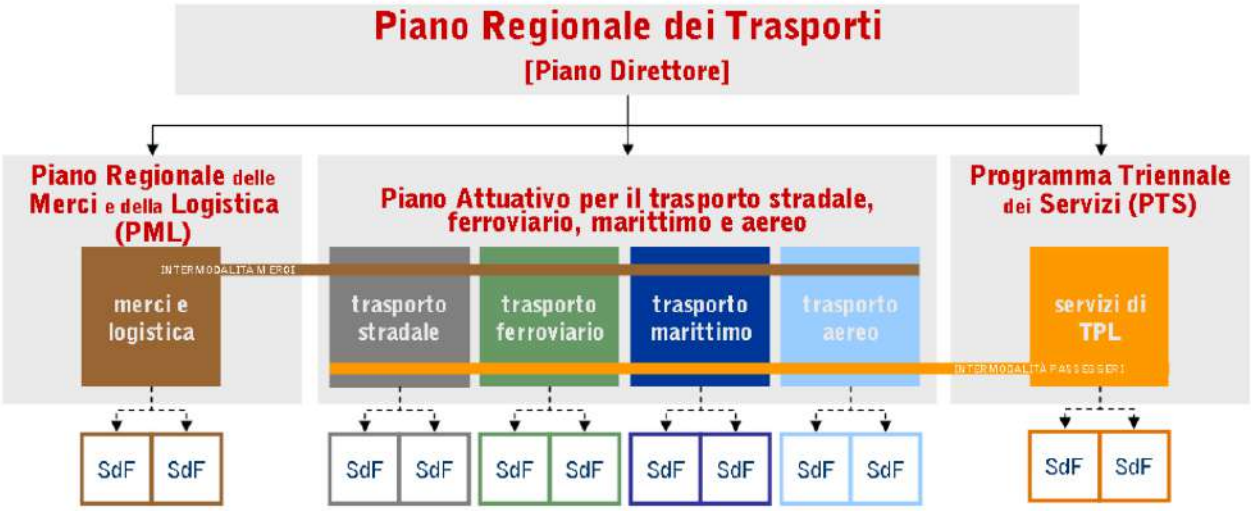


Figura 6 - Schema del processo di pianificazione regionale dei trasporti (Fonte: PA-PRT Puglia 2015-2019)

A questi strumenti si è oggi affiancato il Piano Regionale delle Mobilità Ciclistica.

4.1.1. Il Piano Attuativo del P.R.T 2015-2019

Il *Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti* individua infrastrutture e politiche correlate finalizzate ad attuare gli obiettivi e le strategie definite nel PRT e ritenute prioritarie per il periodo di riferimento.

Il Piano Attuativo, in accordo con il Programma Operativo dell'Asse Trasporti 2014-2020, ha individuato una serie di obiettivi tematici e le relative strategie/linee di intervento di cui la tabella seguente ne riassume macro obiettivi e obiettivi specifici. Nelle tabelle riportate all'interno del piano vengono passati in rassegna gli obiettivi e le linee di intervento di riferimento per la costruzione del P.A. 2015-2019, organizzati per scala territoriale e per modalità di trasporto prevalenti.

Tabella 5 - Obiettivi generali e specifici del Piano Attuativo del PRT Puglia 2015 - 2019

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI		
	Obiettivo generale	Obiettivi specifici
MACRO Obiettivo 1	Valorizzare il ruolo della regione nello spazio Euromediterraneo con particolare riferimento all'area Adriatico-Ionica e potenziare i collegamenti con gli elementi della rete TEN-T	Migliorare l'accessibilità e i servizi complementari
		Promuovere l'uso di modalità di trasporto ecocompatibili
		Potenziare i collegamenti con la rete TEN.T
MACRO Obiettivo 2	Promuovere le relazioni con le regioni meridionali peninsulari per sostenere lo sviluppo socioeconomico	Potenziare e rendere più efficienti i collegamenti interregionali
MACRO Obiettivo 3	Rispondere in maniera ecosostenibile alle esigenze di mobilità di persone e merci espresse dal territorio regionale per garantirne uno sviluppo armonico, sinergico e integrato con le risorse ambientali e paesaggistiche, anche al fine di contrastare la marginalizzazione delle aree interne.	Migliorare l'accessibilità dalle e verso le aree "interne" oltre che verso le risorse territoriali: parchi, siti di interesse naturalistico, grandi attrezzature sociali, ecc…
		Potenziare i collegamenti tra i nodi della rete regionale e con i principali poli urbani
		Potenziare l'offerta di trasporto pubblico e migliorare il servizio in termini di sicurezza, tempi di percorrenza e qualità
		Aumentare la competitività del sistema portuale regionale

Il Piano Attuativo, per il **trasporto ferroviario** contiene le scelte progettuali di dettaglio che l'Amministrazione regionale ha formulato a partire da obiettivi, strategie e linee di intervento definite dal PRT nella Legge Regionale 16 del 23 giugno 2008.

Per quanto riguarda la mobilità delle persone (Art. 19) tramite il trasporto ferroviario si vuole, tra le altre azioni: promuovere **sinergie tra gestori delle infrastrutture e servizi ferroviari**, progettare un modello di **integrazione tariffaria**, realizzare interventi di velocizzazione delle linee, realizzare interventi di completamento e integrazione della rete, **attrezzare per l'interscambio le stazioni** di valenza regionale e territoriale del servizio ferroviario, promuovere soluzioni di integrazione tra i sistemi Light Rapid Transit (LRT) e sistemi ferroviari tradizionali che prevedono l'uso promiscuo dell'infrastruttura da parte di materiale ferroviario e veicoli di tipo tranviario (es Treno – Tram) da applicare sia in ambito urbano sia in ambiti a particolare valenza ambientale e/o da valorizzare sotto il

profilo turistico. Il PRT stabilisce che la progettazione di tali sistemi, che dovrà essere oggetto di approfondimento attraverso specifici Studi di Fattibilità, sia sviluppata e recepita, per le rispettive competenze, negli strumenti di programmazione gerarchicamente sottordinati al PRT relativi al livello territoriale interessato (Piani Provinciali di Bacino, PUM, PGTU).

Invece per quanto riguarda la **mobilità delle merci** (Art. 20) tramite il trasporto ferroviario si vuole, tra le altre azioni, realizzare gli interventi dell'"ultimo miglio" in accesso ai principali nodi logistici e di trasporto strategici per lo sviluppo del **trasporto combinato** ferro-mare, ferro-strada e strada-rotaia.

Sul versante del **trasporto dei passeggeri e delle merci di lunga percorrenza**, il Piano Attuativo individua come intervento di priorità strategica per la Regione Puglia il completamento dei raccordi e degli impianti per l'intermodalità mare-ferro-strada che, attraverso il naturale coordinamento tra gli hub di Taranto-Brindisi e Bari, consentirà di gestire al meglio la capacità ferroviaria disponibile sulla linea Adriatica.

Per quanto concerne **i nodi di interscambio e l'integrazione con le altre modalità di trasporto**, il Piano raccomanda, ove possibile, l'interscambio a marciapiede ed il progressivo abbattimento delle barriere architettoniche eventualmente presenti; per lo scambio Treno – Bus si dovranno prevedere adeguati spazi di fermata, per lo scambio Treno – Auto privata in tutti i nodi in cui è prevista una rilevante domanda di scambio con il traporto privato dovranno essere individuate aree da destinare a **parcheggi di scambio**, che dovranno essere definiti sulla base di valutazioni sia trasportistiche che urbanistiche, in accordo con gli strumenti a livello provinciale e comunale. Il Piano riconosce al trasporto intermodale **bici – treno** un ruolo di rilievo per favorire la diversione dell'auto privata verso il trasporto pubblico. Il **Piano propone lo sviluppo di una diffusa rete di velostazioni** presso i nodi di interscambio, ma anche in corrispondenza di alcune delle stazioni minori della rete ferroviaria che intersecano la rete degli itinerari ciclistici europei.

La stazione di Ruvo di Puglia si trova sulla linea della Ferrotramviara che collega il comune a sud con Bari e a nord principalmente con Andria e Corato. Tale servizio permette un rapido collegamento con l'aeroporto di Bari sito a Palese. Tra gli interventi che interessano il territorio di Ruvo nell'ambito del trasporto ferroviario è indicato il Raddoppio Ruvo – Corato lungo la linea Bari Ruvo Corato Andria Barletta (Intervento contenuto nel Piano Attuativo 2009 – 2013), Interventi per l'adeguamento dei sistemi di sicurezza tra Barletta Ruvo sulla linea Bari Ruvo Corato Andria Barletta (Interventi non contenuti nel P.A., prioritari da assoggettare a Studio di Fattibilità/progettazione), Interventi per l'adeguamento dei sistemi di sicurezza tratta Bitonto Ruvo sulla linea Bari Ruvo Corato Andria Barletta (Interventi non contenuti nel PA 2009 2013, finanziati/in corso di realizzazione - completamento).

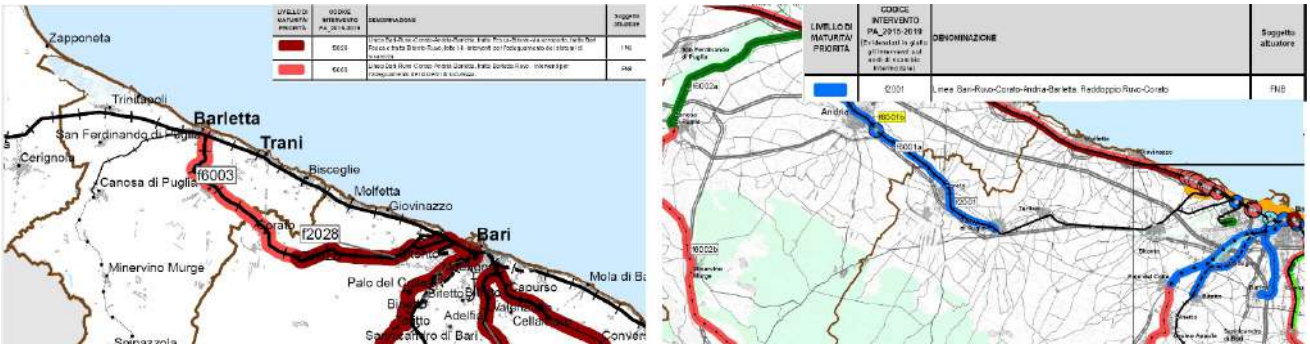


Figura 7 - Trasporto ferroviario, interventi previsti a Ruvo di Puglia (Fonte: Stralcio Tavola 1 PA-PRT Puglia 2015-2019)

Per assicurare la piena comprensione del Piano Attuativo del PRT, le linee di intervento per il **trasporto stradale**, oggetto del Titolo III della LR16/2008, vengono riportate distinguendole per mobilità delle persone (Art. 13) e mobilità delle merci (Art. 14).

Per quanto riguarda **la mobilità delle persone** (Art. 13) tramite trasporto stradale si vuole, tra le altre azioni, accordare le fasi di attuazione del PRT con i programmi predisposti dall'Assessorato regionale alle Opere Pubbliche, promuovere e verificare la congruenza dell'assetto della viabilità provinciale previsto dai Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP) e dai Piani del Traffico della Viabilità Extraurbana (PTVE), promuovere un accordo di programma tra tutti gli enti coinvolti per la redazione di un piano di adeguamento della segnaletica di itinerario e indicazione su tutta la viabilità di interesse regionale, **mettere in sicurezza itinerari e punti neri** sulla viabilità di interesse regionale di cui sia rilevata la sistematica pericolosità, adeguare le caratteristiche geometrico funzionali della rete in rapporto ai livelli di traffico attesi e sulla base della gerarchia attribuita, co-finanziare adeguamenti nei punti di raccordo tra la viabilità di collegamento regionale/nazionale e le reti urbane, realizzare la **continuità fisico funzionale degli itinerari** di accesso alle stazioni ferroviarie principali, realizzare **parcheggi di interscambio** presso le fermate del trasporto pubblico e/o ferro strategiche per l'accesso ai grandi attrattori urbani o turistici, realizzare una rete integrata e sicura per la mobilità ciclistica, promuovere l'implementazione di servizi di mobilità alternativa su strada (car sharing), adeguare la viabilità sulla quale sono esercitati i servizi portanti del TPL su gomma, garantire l'operatività del C.Re.M.S.S. per l'attività di monitoraggio e studi sull'incidentalità, **promuovere servizi di infomobilità** per assistere gli utenti della rete stradale nella scelta degli itinerari di accesso ai nodi di trasporto, poli funzionali e aree di interesse turistico, promuovere la diffusione di forme di mobilità alternativa attraverso **l'istituzione e la formazione di mobility manager** d'area e aziendali.

Invece per quanto riguarda **la mobilità delle merci (Art. 14) tramite trasporto stradale** si vuole, tra le altre azioni, promuovere verifiche di congruenza con Province, Comuni, Consorzi ASI per un'efficiente connessione alla viabilità di interesse regionale dei principali centri merci esistenti sul territorio regionale al fine della localizzazione di attività e servizi avanzati per la logistica di filiera e in campo urbano, quali ad esempio piastre logistiche e Centri di Distribuzione Urbana (CDU); **realizzare gli interventi dell'"ultimo miglio"** in accesso ai principali nodi per lo sviluppo del trasporto combinato, con priorità per quelli finalizzati a risolvere specifiche criticità, riscontrate allo stato attuale o di previsione, relative a sicurezza e congestione del traffico; attivare, attraverso il coinvolgimento di Comuni e Province, misure di accompagnamento (**incentivi finanziari, formazione**, …) per le imprese e gli operatori commerciali da un lato, **politiche di regolamentazione del trasporto merci in ambito urbano** (finestre temporali di accesso, ammissibilità di mezzi a basso impatto ambientale, pedaggiamento degli ingressi, …) dall'altro, al fine della crescita e dell'organizzazione della domanda di servizi logistici avanzati; promuovere l'implementazione

di servizi informativi avanzati disponibili via web a supporto della circolazione e dell'accesso a centri merci (percorsi, orari, tele-prenotazione parcheggi e procedure burocratiche, ecc.); realizzare gli interventi infrastrutturali funzionali alla massima sicurezza e alla piena accessibilità da tutto il territorio regionale degli itinerari di conferimento dei rifiuti ai siti presso cui sia prevista la realizzazione di termovalorizzatori.

Non vi sono interventi previsti nel territorio di Ruvo di Puglia per quanto concerne il trasporto stradale.

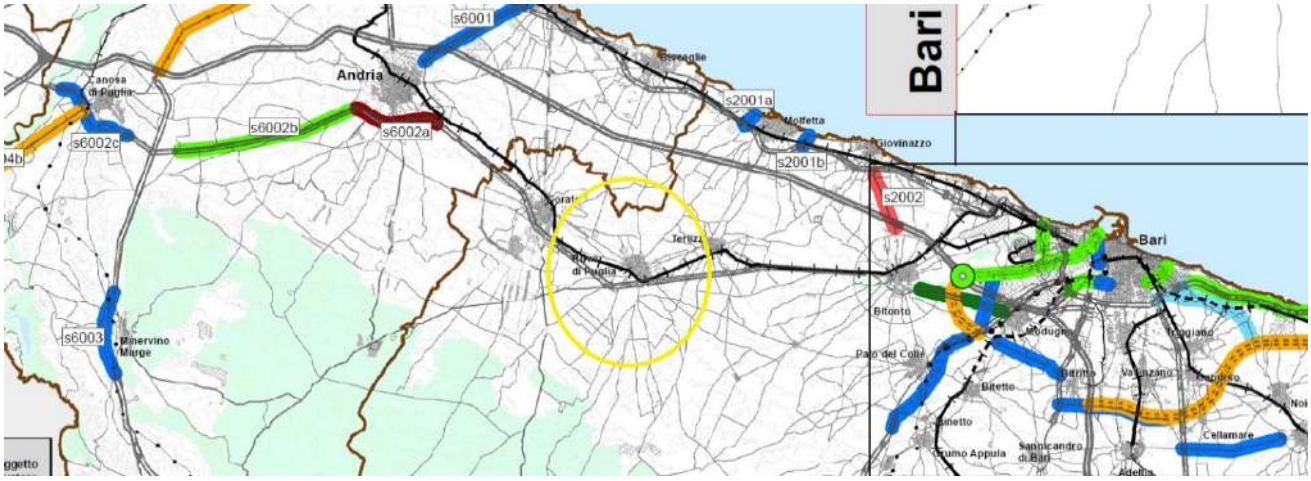


Figura 8 - Trasporto stradale, interventi previsti a Ruvo di Puglia (Fonte: Stralcio Tavola 2 PA-PRT Puglia 2015-2019)

All'art. 13 ("Azioni del piano in materia di trasporto stradale per la mobilità delle persone") la citata L.R. n. 16/2008, come già riportato nel precedente Piano Attuativo (2009-2013), ha previsto tra le linee di intervento la realizzazione di una rete integrata e sicura per la **mobilità ciclistica** attraverso interventi di adeguamento, messa in sicurezza e segnaletica su assi strategici appartenenti ai sistemi stradali di accessibilità regionale. In particolare il PRT ha assunto i risultati del progetto CY.RO.N.MED. (Cycle Route Network of the Mediterranean – Rete ciclabile del Mediterraneo), finanziato con fondi Interreg IIIB ArchiMed 2000-2006, con cui sono stati individuati, quali dorsali della rete ciclabile regionale, le tratte regionali degli itinerari ciclabili nazionali della rete Bicitalia e di quelle transeuropee EuroVelo, che attraversano il territorio regionale.

I risultati di CYRONMED, quale ad esempio l'eliminazione del biglietto "supplemento bici" e l'introduzione del trasporto gratuito delle bici sui treni, hanno contribuito all'elaborazione della legge regionale 23 gennaio 2013 n. 1 recante "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica" (BURP n. 14 del 25 gennaio 2013). Con tale legge il trasporto ciclistico entra a pieno titolo negli strumenti di pianificazione e programmazione di tutti i livelli di governo, interessando trasversalmente tutti i settori di intervento: trasporti, urbanistica, assetto del territorio, intermodalità, edilizia, lavori pubblici, turismo, parchi e aree naturali, sviluppo rurale, salute, cultura, istruzione, comunicazione, formazione. La Regione provvede a:

- realizzare una rete ciclabile regionale integrata con tutte le altre reti delle infrastrutture per la mobilità, di cui: stazioni, porti e aeroporti, adeguatamente attrezzati, diventano nodi essenziali di trasporto integrato;
- elaborare il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica che individua, tra gli altri, il sistema ciclabile regionale le cui dorsali principali comprendono gli itinerari ciclabili nazionali della rete "Bicitalia" e transeuropea della rete "EuroVelo", già individuati e fatti propri dal Piano Regionale dei Trasporti e dal Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, a seguito del progetto regionale CYRONMED;

- promuovere accordi con i gestori del TPL e delle relative infrastrutture per attuare il trasporto combinato bici e mezzi pubblici e collettivi (art. 3 comma 4), con riferimento alla eliminazione di ostacoli per la movimentazione delle bici e l'accessibilità nelle stazioni fino ai treni, realizzazione di velostazioni nelle aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie e di spazi attrezzati per il trasporto bici a bordo treno (art. 9 comma 2, e);
- favorire l'utilizzo della bicicletta negli spostamenti casa-lavoro per i propri dipendenti e per quelli degli enti, istituti, agenzie, aziende o società dipendenti, controllate, vigilate o partecipate dalla Regione e incentiva le iniziative delle imprese volte a incrementare l'utilizzo della bici tra i lavoratori (art. 3 comma 8).

Inoltre, tutte le nuove strade e quelle esistenti assoggettate a manutenzione straordinaria dovranno essere ciclabili, inclusi sottopassi, sovrappassi e rotatorie, pena la revoca dei finanziamenti.

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:
Il Piano prevede la realizzazione di una Velostazione a Ruvo di Puglia

Figura 9 - La Ciclovia dei Borboni, N.10, e itinerario Cy.ro.n.med rispetto al Progetto e al PRT – PA 15-19

Il PRT ha stabilito che il Piano Attuativo si ponesse come obiettivo la definizione del sistema integrato aeroportuale regionale, assumendo a riferimento il Piano di sviluppo del sistema aeroportuale denominato "Diffusione e Specializzazione" definito dal Master Plan degli Aeroporti Pugliesi (cfr. Art. 29), e individuasse questa come azione propedeutica alla definizione di dettaglio e all'attuazione di tutte le altre linee di intervento previste (cfr. Artt. 30 e 31). Le azioni individuate dal PRT, sulla base delle quali il Piano Attuativo 2015-2019 ha declinato le proprie scelte progettuali, sono state poi definite distinguendole per mobilità delle persone e mobilità delle merci.

Per quanto riguarda la mobilità delle persone (Art. 30) tramite **trasporto aereo** si vuole realizzare gli interventi infrastrutturali per garantire l'accessibilità multimodale agli scali di Bari e Brindisi, promuovere la redazione di Piani per l'organizzazione dei servizi di accesso ai quattro scali aeroportuali pugliesi a partire dai rispettivi bacini di traffico, promuovere **l'attivazione di servizi finalizzati a garantire l'accesso al sistema aeroportuale** pugliese da parte di territori delle regioni limitrofe, promuovere l'acquisizione e riconversione delle aree militari adiacenti agli scali di Bari e Brindisi; completare la rete eliportuale regionale in tutte le sue componenti impiantistiche e gestionali, a partire dalla pluriennale esperienza maturata a livello regionale attraverso la sperimentazione nell'ambito della provincia di

Foggia. La rete eliportuale e l'offerta ad essa connessa sono finalizzate a garantire prioritariamente l'effettuazione delle tipologie di servizi quali **elisoccorso**, **protezione civile**, **trasporto passeggeri**.

Invece per quanto riguarda la mobilità delle merci (Art. 31) tramite trasporto aereo si vuole valorizzare la potenzialità degli scali cargo di Bari, Brindisi e Grottaglie secondo una visione sinergica; realizzare interventi di adeguamento o potenziamento degli assi stradali di connessione all'aeroporto di Grottaglie, promuovere misure di attrazione e incentivazione alla localizzazione in Puglia di grandi operatori logistici e spedizionieri intercontinentali.

La rete aeroportuale pugliese mantiene la sua articolazione sui quattro aeroporti esistenti, con tendenza a sviluppare prevalentemente le vocazioni principali di ciascuno di essi, per il raggiungimento di adeguati livelli di servizio, nell'ambito delle specializzazioni funzionali di ciascun aeroporto.

Tabella 6 - Interventi infrastrutturali del Piano Attuativo che interessano il Comune di Ruvo di Puglia per modalità di trasporto (Fonte: PA-PRT Puglia 2015-2019)

Modalità di trasporto	Interventi infrastrutturali del Piano Attuativo che interessano il Comune di Ruvo di Puglia
Trasporto ferroviario	Raddoppio Ruvo – Corato lungo la linea Bari Ruvo Corato Andria Barletta (Intervento contenuto nel Piano Attuativo 2009 – 2013), Interventi per l'adeguamento dei sistemi di sicurezza tra Barletta Ruvo sulla Linea Bari Ruvo Corato Andria Barletta (Interventi non contenuti nel P.A., prioritari da assoggettare a Studio di Fattibilità/progettazione), Interventi per l'adeguamento dei sistemi di sicurezza tratta Bitonto Ruvo sulla linea Bari Ruvo Corato Andria Barletta (Interventi non contenuti nel PA 2009 2013, finanziati/in corso di realizzazione - completamento).
Trasporto stradale	Interventi NON previsti
Mobilità ciclistica	Interventi NON contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013 e Interventi da assoggettare a Studio di fattibilità/progettazione preliminare - attuazione prevista oltre il 2020. Velostazione in previsione
Trasporto aereo e elicotteristico	Interventi NON previsti
Trasporto marittimo	Interventi NON previsti

4.1.2. Il Piano Triennale dei Servizi di trasporto pubblico regionale e locale 2015-2017

Il Piano Triennale dei Servizi attua gli obiettivi e le strategie di intervento relative ai servizi di trasporto pubblico regionale locale individuate dal PRT e ritenute prioritarie. La modalità ferroviaria, nella visione del PRT, rappresenta la struttura portante della rete di trasporto pubblico regionale, rispetto alla quale vanno ridisegnati e ricalibrati i servizi svolti da tutte le altre modalità di trasporto potenzialmente integrabili. Per massimizzare la sua efficienza, il sistema ferroviario necessita di essere integrato con gli altri sistemi di trasporto sulle relazioni o sulle tratte parziali che la ferrovia non è in grado di servire. Per tale motivo, il Piano attuativo formula delle proposte in merito all'integrazione del Servizio ferroviario con altre modalità di trasporto. Pertanto, il Piano Attuativo ha individuato la rete dei **nodi di interscambio** di TPRL: treno-treno, treno-aereo, treno-bus, treno-auto privata, treno-bici. In

corrispondenza di questi nodi il Piano prevede di impostare gli "orologi" del rendez-vous tra servizi ferroviari e con i servizi automobilistici.

Il PTS fa presente gli obiettivi di efficientamento e i criteri di verifica del loro raggiungimento stabiliti rispettivamente dal Decreto-Legge 6 luglio 2012, n. 95 (convertito con modificazioni dalla Legge 7 agosto 2012, n. 135, così come sostituito dall'art. 1, comma 301 della legge 24 dicembre2012, n. 228) e dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 marzo 2013, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n.148 del 26 giugno 2013.

Tabella 7 - Obiettivi di efficientamento e realizzazione, criteri di verifica e quote di riparto (Fonte: PTS Puglia 2015-2017)

Comma 3, art. 16-bis DL 95/2012	Art. 1 DPCM 11/3/2013	Art. 3 DPCM 11/3/2013
OBIETTIVI DI EFFICIENTAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE	**CRITERI DI VERIFICA DEL SODDISFACIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI EFFICIENTAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE**	**RIPARTO DELLA QUOTA DI RISORSE STANZIATE SUL FONDO SUBORDINATA AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI (10%)**
a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico; c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;	Incremento annuale del "load factor" calcolato su base regionale nella misura che sarà determinata in sede di revisione triennale del D.P.C.M. **Nel primo triennio di applicazione: incremento del 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio.***	30%
b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;	Incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori. Tali valori saranno rideterminati in sede di revisione triennale del presente DPCM.*	60%
d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;	Mantenimento o incremento dei livelli occupazionali di settore, ovvero, se necessario, riduzione degli stessi attuata con il blocco del *turn over* per le figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio e/o con processi di mobilità del personale verso aziende dello stesso o di altri settori ovvero altre misure equivalenti che potranno essere successivamente definite.	10%
e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.*	Trasmissione all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale e alle Regioni dei dati richiesti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti anche ai fini delle verifiche di cui ai punti precedenti.	**Qualora la Regione non trasmetta** all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale **i dati richiesti** dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini delle verifiche di cui all'art. 1, **la quota non viene assegnata.**
* Gli obiettivi si considerano raggiunti anche mediando il risultato annuale con i risultati del biennio precedente.		

Nel PTS della Regione Puglia si evidenzia la necessità non più rinviabile del sistema trasportistico pugliese quale la creazione di un quadro di riferimento per accelerare e coordinare la diffusione e l'utilizzo dei sistemi di trasporto

intelligenti applicati principalmente al trasporto stradale, ivi comprese le interfacce con altri modi di trasporto (ITS). I risultati che si attendono dell'utilizzo degli ITS nel sistema pugliese dei trasporti sono:

- riduzione dei tempi di spostamento (oltre che di quelli di viaggio);
- sfruttamento ottimale della capacità della rete;
- riduzione del numero di incidenti;
- riduzione dei livelli di congestione della rete;
- riduzione delle emissioni inquinanti;
- riduzione dei costi del servizio;
- miglioramento delle capacità di monitoraggio dei servizi e dell'efficacia della spesa.

Si ritengono prioritari i seguenti quattro ambiti d'azione che descrivono il quadro minimale di riferimento relativo allo sviluppo degli ITS nel sistema pugliese dei trasporti:

- azione 1: prevedere un sistema di monitoraggio delle flotte dei veicoli destinati ai servizi di trasporto pubblico;
- azione 2: garantire la disponibilità di sistemi e servizi per la bigliettazione elettronica e per il contrasto dell'evasione;
- azione 3: costruzione e continuo aggiornamento delle banche dati relative alla gestione delle infrastrutture e dei servizi di trasporto pubblico;
- azione 4: possibilità di pianificazione dinamica dei viaggi multimodali.

4.1.3. Il Piano Regionale delle merci e della logistica 2019

Del Piano Regionale delle Merci e della Logistica si ha a disposizione una bozza pubblicata nel Luglio 2019 in cui vi sono riportati gli indirizzi strategici individuati come segue:

- Rafforzare le connessioni dei nodi secondari e terziari delle "aree interne" e di quelle dove sono localizzati significativi distretti di produzione agricola e agro-industriale con i principali assi viari e ferroviari della rete TEN-T;
- Promuovere lo sviluppo del trasporto combinato strada-mare, incluse le autostrade del mare, e ferro-mare integrando a rete e specializzando per funzioni i terminal portuali, le aree retroportuali, i poli logistici, i terminal ferroviari e le funzioni aeroportuali di trasporto delle merci;
- Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali di interesse regionale, ivi inclusi il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi e potenziare l'integrazione dei porti con le aree retro portuali (infrastrutture e tecnologie della rete globale/locale);
- Aumentare la competitività del sistema portuale e interportuale;
- Accrescere l'utilizzo della rete ferroviaria per la mobilità delle merci attraverso il completamento dell'interoperabilità delle cinque ferrovie regionali, adeguando il materiale rotabile e l'infrastruttura ai migliori standard tecnici;
- Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete;

- Valorizzare le potenzialità degli scali aerei cargo di Bari, Brindisi e di quello intercontinentale di Grottaglie per il trasporto di merci ad elevato valore unitario e/o alta deperibilità, secondo una visione sinergica della Piattaforma logistica multimodale.
- Istituzione delle Zone Economiche Speciali.

Il Comune di Ruvo di Puglia fa parte dei centri minori con assetti produttivi consolidati ove si trasformano materie prime agricole, si lavorano prodotti zootecnici o si costruiscono autoveicoli isotermici per il trasporto merci, compattatori, macchine olearie, contenitori per il packaging, arredi domestico, cartotecnica, radiofarmaci.

Il sistema trasportistico pugliese presenta caratteristiche tali per cui i servizi resi non sempre consentono di raggiungere situazioni di efficienza. Tra gli elementi da considerare vi sono le infrastrutture esistenti; i servizi erogati; la frammentazione gestionale dei servizi di trasporto e di quelli logistici. Questi sono gli elementi imprescindibili rispetto ai quali è necessario delineare una politica del trasporto e della logistica che abbia obiettivi chiari da perseguire, contrariamente l'azione operativa dei vari soggetti coinvolti risulterebbe vana. Pertanto le priorità da porsi sono le seguenti:

- delineare una politica industriale della logistica e del trasporto delle merci sostenibile;
- attuare una politica capace di fare sistema tra tutti gli operatori della logistica;
- superare il problema delle interconnessioni tra le reti/infrastrutture;
- migliorare i servizi di trasporto;
- attuare una cycle logistics/cargo bike;
- superare le inefficienze legate ai sussidi erogati in passato;
- supportare le Z.E.S.

La concretizzazione delle priorità appena elencate consentirà di superare una serie di criticità che attualmente caratterizzano la Puglia, quali:

- la sovrapposizione delle competenze territoriali;
- l'assenza di necessarie reti minori;
- l'assenza di adeguati nodi urbani;
- l'inefficienza delle infrastrutture esistenti;
- l'inadeguata mobilità delle merci a vari livelli territoriali.

Date le criticità e le priorità individuate, il piano regionale delle merci e della logistica intende intervenire su due fronti specifici con i seguenti obiettivi:

- graduazione degli interventi infrastrutturali mediante i modelli di assetto territoriale e l'integrazione delle logiche di sviluppo economico e della crescita territoriale;
- definizione di una politica industriale basata sull'erogazione di finanziamenti finalizzati all'efficienza e orientati alla domanda, e quindi alle merci, in modo da cogliere il vantaggio dello switch modale in favore delle modalità e mezzi di trasporto più adeguati, opportuni e sostenibili sia da un punto di vista economico sia da un punto di vista ambientale.

Per i due ambiti, trasporto merci e logistica, le infrastrutture individuate (la componente hard degli interventi) sono estremamente numerose e in linea con gli indirizzi strategici regionali. Infatti le infrastrutture individuate soddisfano

esattamente quelle che sono le attuali esigenze sia degli operatori dei trasporti e della logistica, sia le necessità della domanda. Inoltre coprono le esigenze modali e geografiche variamente rappresentate dai due segmenti del mercato. Nello specifico si punta a:

- realizzare le condizioni strutturali per lo **sviluppo della logistica e dell'intermodalità** nel trasporto merci da parte delle imprese del sistema produttivo pugliese, anche assicurando continuità fisico-funzionale tra la rete delle infrastrutture stradali di livello sovraregionale e quella regionale, con particolare riferimento **all'accesso ai principali nodi** e centri merci presenti sul territorio pugliese;
- **riequilibrare** il sistema di trasporto delle merci sviluppando il trasporto ferroviario, sia intermodale che tradizionale, in linea con gli orientamenti internazionali ed europei e nell'ottica della sostenibilità ambientale;
- adottare misure per incentivare la **ricerca, lo sviluppo e l'innovazione** tecnologica nella portualità;
- potenziare le connessioni porto-ferro;
- potenziare le connessioni porto-strade;
- realizzare la più efficace **integrazione** infrastrutturale, gestionale e informativa nei tratti iniziali e terminali del trasporto merci;
- adottare misure per l'efficientamento dei servizi portuali;
- **potenziare l'offerta ferroviaria** e il miglioramento dei servizi di trasporto pubblico regionale e interregionale.

Il PRML pone particolare interesse sul potenziale contributo della **Cycle - Logistic** nella distribuzione delle merci nelle città. Nell'ambito della city logistics un ruolo importante può giocare anche in Puglia la cycle logistics, vale a dire la distribuzione delle merci in bicicletta con cargo-bike e trikes, a trazione muscolare e pedalata assistita. Lo sviluppo della cycle logistics inoltre ha una funzione importante in fase di redazione e di attuazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) e dei piani di mobility management legati per esempio alle attività commerciali. I motivi per cui puntare sulla cycle logistics (per gli operatori) sono legati a minori costi di acquisto rispetto ad un normale mezzo a motore; minori costi di gestione (assenza di tasse, bollo, assicurazione); nessuna spesa per carburante; nessuna spesa per il parcheggio; ottimizzazione dei tempi di consegna in quanto le biciclette sono molto meno colpite dal traffico e dagli ingorghi cittadini; minore impatto ambientale.

4.2. La Legge Regionale 1/2013, Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica

Con la L.R. n. 1 del 23 gennaio 2013 la Regione Puglia definisce gli obiettivi per la mobilità ciclistica urbana ed extraurbana e indica le linee d'azione con cui perseguirli. Il PUMS contribuisce agli obiettivi strategici per la mobilità ciclistica urbana:

- la formazione di una **rete ciclabile e ciclopedonale continua e interconnessa**, anche tramite la realizzazione di aree pedonali o a traffico limitato (Z.T.L.) e provvedimenti dì moderazione del traffico previsti dalle buone pratiche in materia;
- il completamento e la **messa in sicurezza** di reti e percorsi ciclabili esistenti, anche con la riconversione di strade a bassa densità di traffico motorizzato;
- la **connessione** con il sistema della mobilità collettiva quali stazioni, porti e aeroporti e con le **reti ciclabili intercomunali**.

Rispetto agli Obiettivi strategici per la mobilità ciclistica extraurbana il PUMS dovrà contribuire alla "formazione di una rete interconnessa, sicura e dedicata di ciclovie turistiche attraverso località di valore ambientale, paesaggistico e culturale, i cui itinerari principali coincidono con le ciclovie delle reti Bicltalia ed EuroVelo e la realizzazione di infrastrutture a esse connesse".

La stessa norma, sempre all'art. 2, stabilisce che:

"La Regione Puglia elabora il Piano regionale della mobilità ciclistica (PRMC) in coerenza con le indicazioni del Piano regionale dei trasporti (PRT), del Piano paesaggistico territoriale regionale (PPTR), del Documento regionale di assetto generale (DRAG), della legge 28 giugno 1991, n. 208 (Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane) e della legge 19 ottobre 1998, n. 366 (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica), allo scopo di perseguire la migliore fruizione del territorio mediante la diffusione in sicurezza dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano ed extraurbano anche in combinazione con i mezzi pubblici e collettivi.

4.3. Il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)

Il *Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.)* è stato redatto ai sensi degli articoli 135 e 143 del codice dei Beni Culturali ed è stato approvato con D.G.R. 176 del 16.02.2015 (BURP n. 39 del 23.03.2015).

Tale strumento è finalizzato ad assicurare la tutela e la conservazione dei valori ambientali e dell'identità sociale e culturale, nonché alla promozione e realizzazione di forme di sviluppo sostenibile del territorio regionale, in attuazione del Codice dei beni culturali e del paesaggio e conformemente ai principi espressi nell'articolo 9 della Costituzione, nella Convenzione Europea relativa al Paesaggio, firmata a Firenze il 20/10/2000, ratificata ai sensi della legge 9 gennaio 2006, n. 14 e nell'articolo 2 dello Statuto regionale.

Le disposizioni normative del Piano regionale individuano i livelli minimi di tutela dei paesaggi della Regione. Il Piano persegue, in particolare, la promozione e la realizzazione di uno sviluppo socio-economico auto-sostenibile e durevole e di un uso consapevole del territorio regionale, anche attraverso la conservazione ed il recupero degli aspetti e dei caratteri peculiari della identità sociale, culturale e ambientale del territorio regionale, il riconoscimento del ruolo della biodiversità, la realizzazione di nuovi valori paesaggistici integrati e coerenti, rispondenti a criteri di qualità e sostenibilità. Per questo il Piano suddivide il territorio regionale in 11 **"ambiti di paesaggio"**, in coerenza con il Codice dei beni culturali e del paesaggio (art. 135, comma 2); essi costituiscono sistemi territoriali e paesaggistici individuati alla scala sub regionale, caratterizzati da particolari relazioni tra le componenti fisico-ambientali, storico-insediative e culturali che ne connotano l'identità di lunga durata. Ogni ambito di paesaggio è articolato poi in **figure territoriali e paesaggistiche** che rappresentano le unità minime in cui si scompone a livello analitico e progettuale la regione, definite per le finalità del PPTR.

Il territorio di Ruvo di Puglia rientra per il 51% nell'Ambito di Paesaggio denominato 5 "**Puglia Centrale**" (nella Figura Territoriale denominata "La piana olivicola del nord barese") e per il 49% nell'ambito 6 "**Alta Murgia**" (nello specifico nella Figura Territoriale denominata "L'altopiano murgiano"). Il primo ambito è caratterizzato dalla prevalenza di una matrice olivetata che si spinge fino ai piedi dell'altopiano murgiano; il secondo è caratterizzato dal rilievo morfologico dell'altopiano e dalla prevalenza di vaste superfici a pascolo e a seminativo.

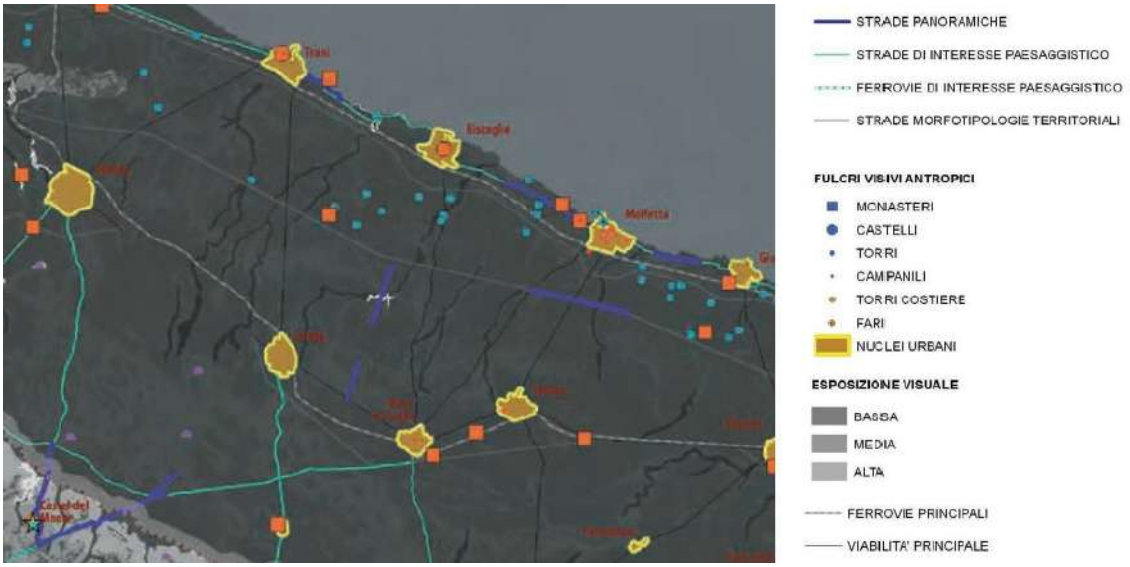


Figura 10 - La Struttura Percettiva (fonte: Stralcio Elaborato 3.2.4.12.1 PPTR)

Il territorio di Ruvo di Puglia si caratterizzato dalla presenza di un'area individuata dal PPTR come parco agricolo multifunzionale di valorizzazione a nord del tessuto urbano, a sud è caratterizzato da un'area definita campagna profonda ed ovest dell'edificato da un'area definita parco agricolo multifunzionale da riqualificare.

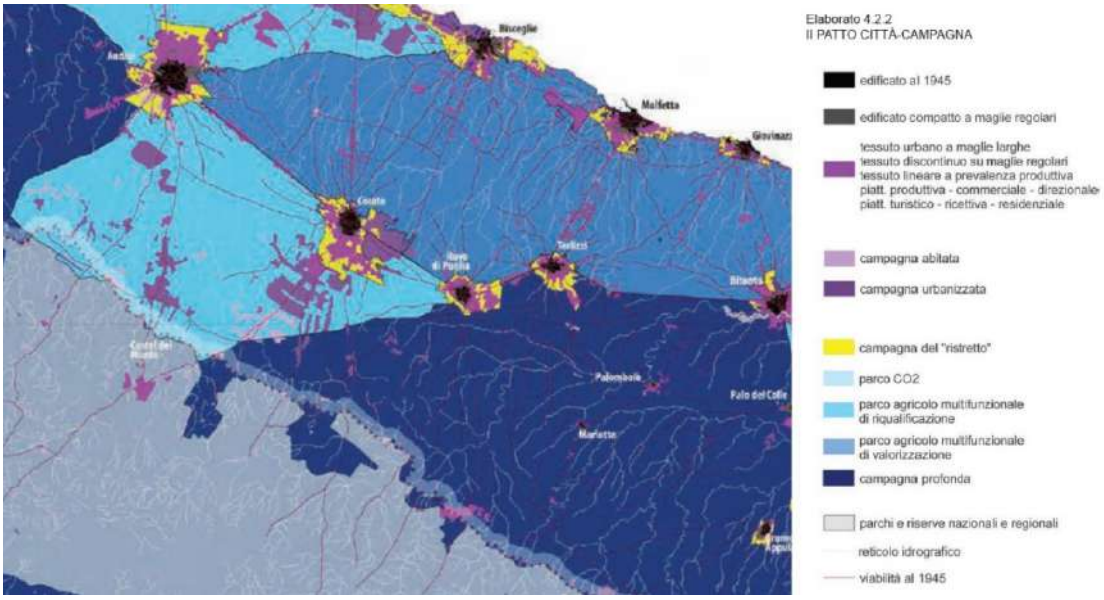


Figura 11 - Il Patto Città – Campagna (fonte: stralcio elaborato 4.2.2. PPTR)

Le indicazioni che emergono dal PPTR sono incentrate sulla valorizzazione dei paesaggi e del patrimonio culturale insediativo e sulla riqualificazione dei paesaggi degradati. Il Piano promuove, tra le altre, per gli ambiti che il territorio intercetta, i seguenti obiettivi e strategie:

- Migliorare la qualità ambientale del territorio valorizzando le funzioni di **connessione ecologica** delle fasce di rispetto dei percorsi ciclopedonali e dei tratturi;
- **Favorire la fruizione lenta dei paesaggi** promuovendo ed incentivando una fruizione paesistico percettiva **ciclo – pedonale**;
- Salvaguardare e **valorizzare le strade, le ferrovie e i percorsi panoramici** di interesse paesistico – ambientale;
- Salvaguardare, riqualificare e valorizzare gli **assi storici di accesso** alla città e le corrispettive visuali verso le "**porte**" urbane.

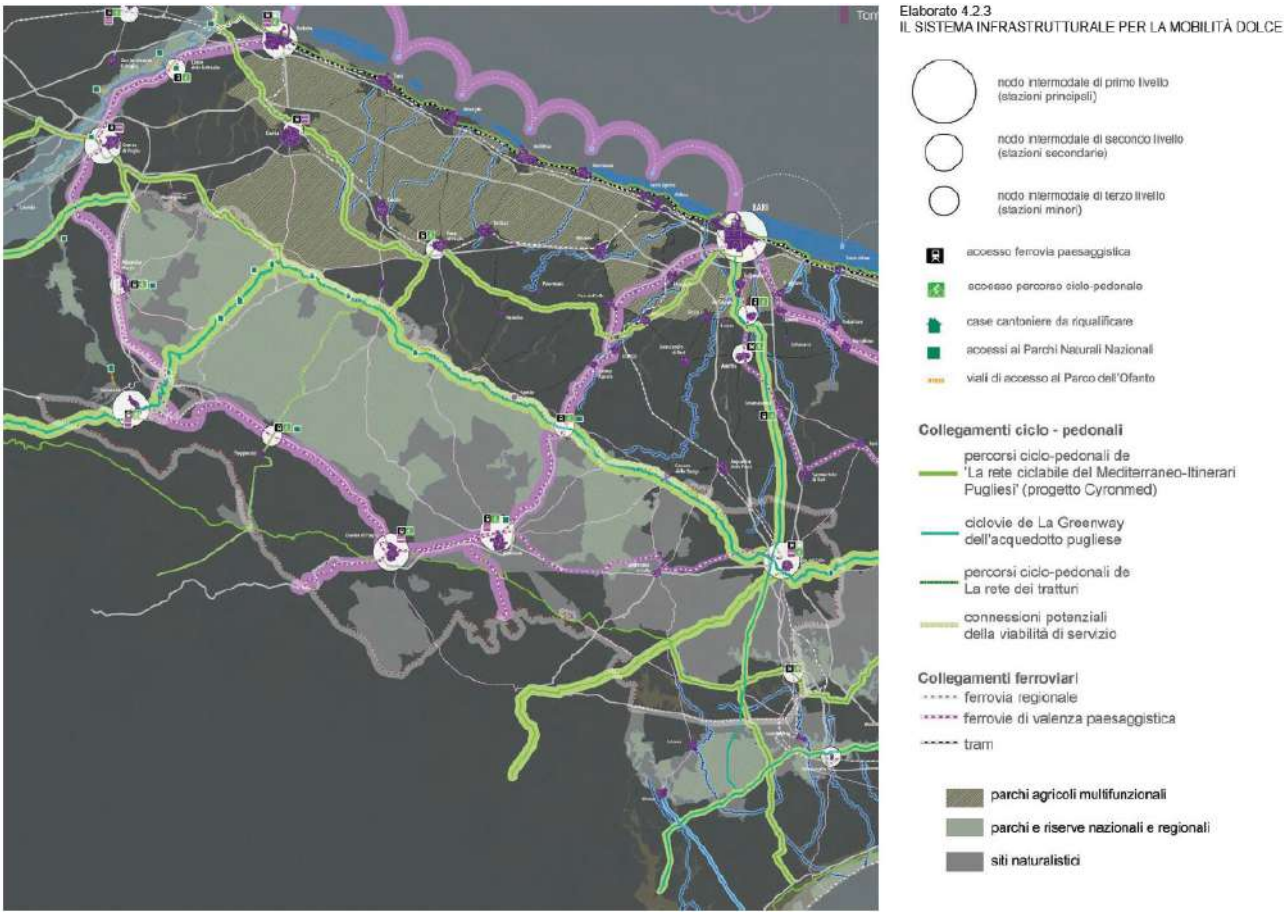


Figura 12 - Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce (fonte: stralcio elaborato 4.2.3 PPTR)

4.4. Il Programma Operativo Regionale (POR) 2014-2020

Nel *Programma Operativo Regionale 2014-2020* la Puglia assume come proprie le direttive suggerite da Europa 2020 che riguardano una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva ed il conseguimento di una coesione economica, sociale e territoriale. Tra gli ambiti di intervento del Programma vi è il miglioramento dei servizi ai cittadini con specifico riferimento alla sostenibilità ambientale. In questa direzione si collocano gli investimenti connessi al miglioramento della mobilità, a livello regionale, sia dei residenti (percorsi casa-lavoro, casa-studio ecc.) che dei fruitori occasionali del territorio (pendolari, turisti ecc.). Tale miglioramento deve essere incentrato sulla riduzione degli impatti ambientali attraverso la promozione dell'utilizzo del trasporto pubblico e sulla riduzione delle emissioni climalteranti in linea con il Piano Regionale dei Trasporti, il suo Piano attuativo quinquennale, il Piano Triennale dei Servizi ed il Piano per la qualità dell'aria.

La definizione degli interventi da finanziare deve avvenire attraverso un modello di intervento basato sulla cooperazione tra soggetti istituzionali (Regione e Comuni) e sulla partecipazione della cittadinanza.

Nell'asse prioritario IV, che riguarda energia sostenibile e qualità della vita, troviamo tra gli obiettivi specifici l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane. La Regione intende attuare politiche che puntino alla promozione di modalità di trasporto innovative ed a basse emissioni che possano attrarre domanda inespressa o spostare quote di utenti, che attualmente utilizzano il trasporto privato, verso la modalità pubblica.

Nello specifico, le attività proposte dovranno essere incluse all'interno degli strumenti di pianificazione della mobilità delle aree urbane e si concentreranno sul concetto di **sostenibilità** al fine di **ridurre l'emissione di gas climalteranti**, in coerenza con gli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria contenuti nei piani regionali dei trasporti (piano attuativo quinquennale e piano triennale dei servizi) redatti ai sensi della Direttiva 2008/50/CE.

Le attività da realizzare sono le seguenti:

- Realizzazione di **infrastrutture e nodi di interscambio** finalizzati **all'incremento della mobilità collettiva** e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto;
- **Interventi di mobilità sostenibile urbana e suburbana** anche promuovendo l'utilizzo di **sistemi di trasporto a basso impatto ambientale;**
- Introduzione di **sistemi infrastrutturali e tecnologici (ITS) di gestione del traffico** e per **l'integrazione tariffaria**;
- Sviluppo delle infrastrutture necessarie all'utilizzo del **mezzo a basso impatto ambientale** anche attraverso iniziative di charginghub**.**

Il programma sostiene la realizzazione di interventi pubblici in infrastrutture ed impianti tecnologici finalizzati a ridurre il numero di veicoli pubblici e privati inquinanti ed incrementare modalità alternative a basso impatto ambientale. Gli interventi riguardano: la realizzazione di una rete di percorsi ciclabili e/o ciclo pedonale sia sulla scala micro-locale che di medio o lungo raggio, anche attraverso interventi di messa in sicurezza e/o segnalamento; interventi di moderazione del traffico, configurazione delle isole ambientali, creazione e/o riqualificazione e messa in sicurezza di aree e percorsi pedonali; l'attrezzamento di aree urbane che consentano la ricarica dei mezzi elettrici pubblici e privati.

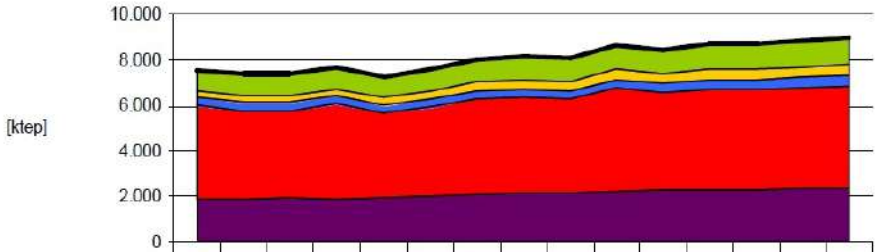
L'asse prioritario VII riguarda direttamente i sistemi di trasporto e le infrastrutture di rete e prevede i seguenti obiettivi specifici:

- Potenziare l'offerta ferroviaria e migliorare il servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza con lo scopo di attrarre domanda di persone e merci facendo crescere la componente ferroviaria del traffico regionale. Gli interventi previsti sono mirati al completamento dell'interoperabilità delle cinque ferrovie regionali e sono finalizzati alla crescita dell'efficienza della rete, alla crescita del numero di passeggeri che utilizza la rete ferroviaria con la conseguente riduzione del traffico privato su gomma ed a favorire lo scambio modale (gomma-ferro, bicicletta-ferro).
- Rafforzare le connessioni dei nodi secondari e terziari alla rete TEN-T. Rafforzare il sistema dell'accessibilità delle comunità delle aree interne alle reti regionali è uno degli obiettivi principali che la Regione Puglia ha tracciato in relazione al tema della mobilità e dei trasporti. Si ritiene perciò necessario garantire un servizio di trasporto collettivo di qualità elevata, orientato a ridurre i tempi di accesso ai servizi e alle città capoluogo di provincia. In questo modo si punta anche ad un ripopolamento delle aree interne ed a migliorare la mobilità dei turisti su tutto il territorio pugliese. In particolare si vuole investire su sistemi innovativi di trasporto collettivo (taxi collettivi, bus a chiamata) e sulla realizzazione di parcheggi di interscambio presso le fermate del trasporto pubblico su gomma e/o del ferro. Inoltre si punta sul rafforzamento delle direttrici di penetrazione dalle aree interne ai principali poli attrattori urbani e non, per migliorarne la capacità, anche con la realizzazione di corsie dedicate a sistemi di trasporto con capacità e frequenza adeguata a favorire lo squilibrio modale verso il trasporto collettivo.
- Potenziare il sistema ferroviario regionale, l'integrazione modale e il miglioramento dei collegamenti multimodali con i principali nodi urbani produttivi e logistici e la rete centrale, globale e locale. Si tratta di riorganizzare il sistema ferroviario sulle direttrici a maggiore saturazione, attraverso i necessari ammodernamenti dell'infrastruttura, e di riqualificare gli spazi urbani dedicati alla mobilità e al trasporto pubblico locale, con lo scopo di ridurre la congestione e le emissioni acustiche e climalteranti. Gli interventi previsti riguardano in particolare l'ammodernamento ed efficientamento della rete esistente e dei principali nodi di interscambio e il rinnovo del materiale rotabile in un'ottica di miglioramento dell'interoperabilità e di promozione dell'integrazione tariffaria.
- Aumentare la competitività del sistema portuale e interportuale. L'obiettivo è quello di aumentare l'attrattività di porti ed interporti pugliesi nel panorama nazionale ed internazionale. Gli interventi da attuare riguardano il potenziamento delle dotazioni infrastrutturali e delle attrezzature, la riqualificazione delle aree di banchina e retroportuali promuovendo inoltre l'accessibilità dei porti/interporti attraverso forme di mobilità sostenibile.

4.5. Il Piano Energetico Ambientale Regionale

Con Delibera della G.R. n. 827 del 08/06/2007 è stato adottato il *Piano Energetico Ambientale Regionale* che contiene indirizzi e obiettivi strategici in campo energetico in un orizzonte temporale di dieci anni.

I consumi energetici finali complessivi in Puglia sono stati stimati, al 2004, pari a 8.937 ktep espressi in energia finale. Nel 1990 erano pari a 7.491 ktep. Come si può notare dal grafico, i consumi in Regione conoscono un trend di crescita sostanzialmente costante. La ripartizione settoriale dei consumi si caratterizza per una prevalenza del settore industriale, seguito da quello dei trasporti.



	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Residenziale	890	963	949	965	893	972	979	1.025	1.061	1.093	1.077	1.126	1.116	1.130	1.149
Terziario	288	307	319	336	329	344	371	395	396	427	434	459	438	459	478
Agricoltura e pesca	358	321	318	321	309	356	376	368	377	400	405	428	446	468	493
Industria	4.093	3.904	3.843	4.141	3.749	3.840	4.174	4.164	4.077	4.472	4.227	4.391	4.342	4.384	4.425
Trasporti	1.862	1.859	1.928	1.894	1.932	2.040	2.064	2.145	2.167	2.236	2.283	2.270	2.324	2.344	2.392
Totale	7.491	7.354	7.357	7.657	7.212	7.552	7.964	8.097	8.078	8.628	8.426	8.674	8.665	8.785	8.937

Figura 13 - Consumi energetici per settore dal 1990 al 2004 (fonte: Piano Energetico Ambientale Regionale - Puglia)

I consumi associati al settore dei trasporti sono stati stimati in 2.392 ktep al 2004. La quasi totalità dei consumi è da attribuire alla benzina e al gasolio, una piccola parte al GPL e quasi del tutto trascurabili risultano i contributi di gas metano e energia elettrica. Il dato interessante è il considerevole incremento rispetto al 1990, si assiste infatti ad una crescita complessiva del 29%.

Le principali evidenze che hanno caratterizzato l'evoluzione del settore dei trasporti tra gli anni 1990 e 2004 indicano un notevole consumo a livello urbano, dove meno influenti sono i miglioramenti tecnologici dei veicoli e dove, quindi, secondo il PEAR andrebbero indirizzati i principali sforzi di riduzione dei consumi anche per gli effetti ambientali disastrosi che questi comportano. In generale, gli elevati tassi di incremento della mobilità prevalgono sull'evoluzione tecnologica che dovrebbe portare verso motori più efficienti.

Per il settore dei trasporti, il PEAR definisce interventi che riguardano sia le caratteristiche tecniche dei veicoli che le modalità di trasporto. Nello specifico un obiettivo prevede una sensibile **riduzione** (50%) degli incrementi dei **consumi** relativi al trasporto delle merci e che non vi sia un ulteriore incremento derivante dal trasporto di persone; un secondo obiettivo è quello di incrementare dell'1% annuo la quota di impiego di **biocombustibili** rispetto ai combustibili tradizionali.

Gli interventi ipotizzabili per il settore dei trasporti riguardano le caratteristiche dei convertitori energetici finali (parco veicolare circolante) e i modi d'uso dei convertitori (ripartizione modale, coefficienti di occupazione, cicli di marcia, ecc.)

Si definiscono poi le **strategie per il settore dei trasporti** che possono essere perseguite a livello regionale e locale:

- **TRASPORTO DI PERSONE**: per promuovere la mobilità urbana sostenibile attraverso lo spostamento di quote significative di traffico motorizzato privato verso forme di trasporto alternative e sostenibili, è necessario prevedere la predisposizione di programmi, a livello locale, tali da favorire **l'interscambio** tra mezzo privato e mezzo pubblico. I siti di interscambio dovranno essere individuati prevalentemente all'ingresso delle città e presso stazioni e fermate delle linee di trasporto collettivo. Dovranno inoltre essere previste misure di integrazione del trasporto collettivo a vari livelli, a partire dall'interscambio tra i diversi sistemi (ferrovie, autobus urbani ed extraurbani), prevedendo anche una **integrazione delle tariffe**. Si dovrà valutare l'introduzione di forme di tariffazione per l'accesso alle aree urbane per gli autoveicoli, destinando i proventi a misure per la mobilità sostenibile, per i mezzi pubblici, per tariffe sociali. Tali forme di tariffazione potranno basarsi sulle caratteristiche energetico/ambientali dei veicoli. **Si dovranno estendere le aree ciclopedonali, le zone a traffico limitato e le corsie riservate e protette per i mezzi pubblici e per le piste ciclabili**. Dovrà essere promossa l'introduzione di sistemi di **carsharing, carpooling e taxi collettivi**. Si dovrà inoltre rilanciare, a livello cittadino e degli uffici/aziende con più di 300 dipendenti, la figura del **mobility manager** con poteri reali sull'adozione di misure volte a ridurre l'impatto della mobilità sistematica.
- **TRASPORTO PUBBLICO**: molto importanti sono le azioni nei confronti dei mezzi pubblici, con interventi sulla loro efficienza. È quindi necessario favorire **l'innovazione e il miglioramento** delle caratteristiche energetico-ambientali delle **flotte di trasporto pubblico**, attraverso l'incentivazione all'acquisto dei mezzi ad alimentazione non convenzionale ed a **basso impatto ambientale**, come pure lo svecchiamento del parco autobus circolante. Un altro aspetto da tenere in considerazione è l'analisi dei percorsi. Nella scelta dei percorsi può essere utile introdurre un fattore di consumo specifico che consenta di monitorare i consumi energetici in funzione dei passeggeri trasportati e dei chilometri percorsi. Queste indicazioni consentono di definire una classe di efficienza energetica del tragitto e, di conseguenza, permettono di pianificare i percorsi basando su una analisi collettiva del parco veicoli pubblico. L'incentivazione all'uso del mezzo pubblico può essere raggiunta anche mediante interventi mirati a migliorare la qualità del servizio pubblico percepita rendendolo più competitivo rispetto all'uso del mezzo privato.
- **SISTEMA FERROVIARIO:** un impulso al trasporto su mezzo pubblico potrà essere fornito dal potenziamento del sistema ferroviario attraverso **l'ammodernamento e l'interconnessione** delle reti regionali e nazionali. Per migliorare l'offerta e l'efficienza del trasporto ferroviario risulta necessario migliorare gli standard operativi, recuperare la capacità della rete ferroviaria locale ed incrementare la qualità del servizio.
- **TRASPORTO MERCI**: a livello urbano si rende necessario razionalizzare le attività di distribuzione delle merci ottimizzandone gli aspetti ambientali. Ciò può essere fatto incentivando forme di distribuzione effettuate da imprese dotate di un parco veicoli a bassi consumi ed emissioni. A livello extraurbano è necessario incentivare il **trasferimento di quote di traffico delle merci da strada a ferrovia**, mediante il potenziamento della rete ferroviaria, il completamento della rete interportuale e la promozione della **logistica integrata.**

4.6. Il Piano Strategico del Turismo

Il *Piano Strategico del Turismo* della Regione Puglia deve contribuire alla strategia delineata in Puglia 365 ovvero persegue l'obiettivo di rendere la regione sempre più attrattiva per i turisti attraverso interventi di valorizzazione del territorio e destagionalizzazione turistica. Le azioni del piano strategico si dividono in sei assi: formazione, promozione, prodotto, innovazione, infrastrutture, accoglienza.

In ambito infrastrutturale è emersa come strategica la dimensione legata al bike tourism, alla **mobilità lenta** e al nuovo emergere dei "cammini" **come prodotto turistico**. In particolare su questo ambito sono previsti investimenti europei, nazionali e regionali e la Puglia è regione capofila in due progetti di "cammini" e si propone di incentivare le politiche urbane verso una progressiva **pedonalizzazione dei centri storici**.

La strategia che Puglia365 mette in campo per rafforzare l'attrattività delle destinazioni e la loro distintività poggia sulla diversificazione, sullo sviluppo di molteplici prodotti turistici (turismo rurale, enogastronomico, grandi eventi, mobilità dolce) sulla creazione di valore su scale diverse (valorizzazione di prodotti di alto valore e basso prezzo), e ovviamente su una offerta di servizi in grado di garantire la migliore esperienza possibile. Com'è noto tuttavia, l'attrattività turistica di un luogo si basa non soltanto sulla presenza e la dotazione di risorse naturali e culturali, ma anche sulla esistenza di un vasto insieme di reti e servizi integrati in grado di qualificare l'offerta complessiva, e sulla percezione, da parte dei turisti, della sua accessibilità nel momento della scelta della vacanza. La capacità, l'efficienza e la connettività del trasporto, pertanto, svolgono un ruolo essenziale per lo sviluppo di una destinazione, influenzando la mobilità dei visitatori e la connettività di esperienze.

Attraverso il sondaggio "Service Quality" condotto dall'Osservatorio di Pugliapromozione e somministrato ai partecipanti dei 18 incontri (nel 2016) Puglia 365 è stato chiesto agli intervistati di indicare priorità e principali aree di intervento, nonché di esprimere il proprio grado di soddisfazione riguardo temi specifici. I risultati indicano come a detta del 26,1% gli interventi infrastrutturali rappresentino la priorità della prossima programmazione e, al contempo, la qualità delle infrastrutture regionali registri la soddisfazione più bassa (indice dell'1,9) a fronte di risultati positivi raggiunti negli anni soprattutto nell'ambito della promozione turistica (soddisfazione del 2,5).

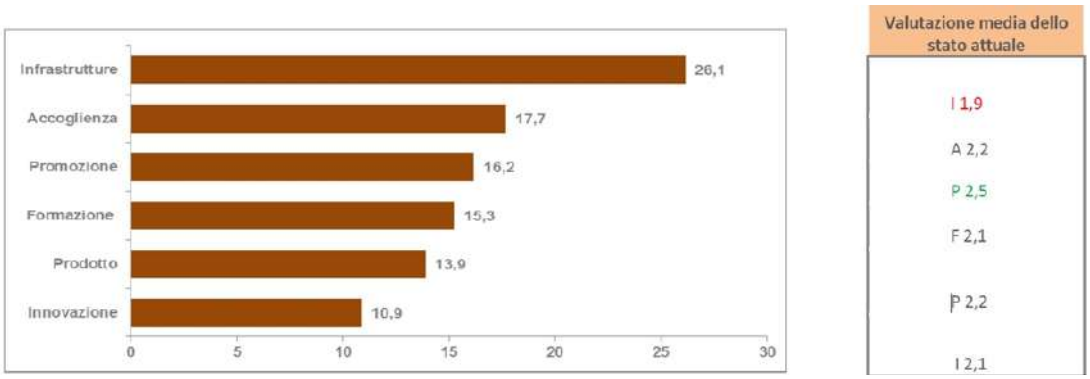


Figura 14 - Grafico con percentuale sul totale del settore di intervento ritenuto altamente prioritario e valutazione media dello stato attuale del settore (1=basso; 4 = alto) (Fonte: elaborazione Osservatorio PugliaPromozione, 2016)

In questo quadro, la qualità e l'efficienza del sistema delle infrastrutture e dei trasporti diviene un elemento cruciale dell'esperienza del turista. La scelta di una destinazione dipende principalmente dalla sua attrattività (ad esempio naturale, culturale, e le risorse locali), ma è anche fortemente dipendente dai costi e dai tempi di raggiungimento. Il

funzionamento efficiente dei sistemi di trasporto riduce direttamente i costi e apre nuove opportunità. Il trasporto determina la qualità di un'esperienza, collega i diversi mercati delle regioni turistiche, è generatore esso stesso di destinazioni e facilita la circolazione interna dei visitatori. La capacità, l'efficienza e la connettività del trasporto, pertanto, svolgono un ruolo essenziale per lo sviluppo di una destinazione, influenzando la mobilità dei visitatori e la connettività di esperienze. Il principale sforzo, nei prossimi anni, dovrà essere orientato alla costruzione di reti integrate di trasporto senza soluzione di continuità al fine di garantire la mobilità dei visitatori grazie a diversi mezzi (**interoperabilità**). Un ruolo di primo piano spetta alla **mobilità dolce** e una attenzione sempre crescente dovrà essere destinata ai viaggiatori a mobilità limitata (turisti più anziani o con disabilità).

Non necessariamente nuove infrastrutture, ma la messa in rete di quelle esistenti attraverso l'integrazione tra i diversi sistemi di trasporto per raggiungere **una migliore accessibilità e una maggiore fruibilità** della rete grazie all'utilizzo delle nuove tecnologie: **biglietteria integrata, informazioni e segnaletica multilingue**, opzioni di trasferimento bagagli e di deposito, **facilità di accesso per i viaggiatori con mobilità limitata** sono oggi elementi critici per i visitatori; barriere che andranno risolte con soluzioni idonee.

4.7. Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

Con Delibera di Giunta Regionale n. 177 del 18 febbraio 2020, la Regione Puglia ha adottato la proposta di ***Piano regionale della Mobilità Ciclistica*** **(PRMC)**, pianificazione prevista nella Legge Regionale n. 1 del 2013 e nella Legge Nazionale n. 2 del 2018.

L'obiettivo generale del PRMC consiste nell'impostazione di una rete ciclabile regionale continua ed uniformemente diffusa sul territorio definendo itinerari di lunga percorrenza che valorizzino quelli già consolidati o programmati e privilegino le strade ad altro traffico. Il Piano si pone l'obiettivo di diffondere la cultura della mobilità sostenibile promuovendo l'uso della bicicletta sia in ambito urbano che extraurbano, sia per scopi turistico relazionali che per gli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola.

Nello specifico gli obiettivi che si vogliono raggiungere sono i seguenti:

- Sviluppare il cicloturismo in Puglia;
- Individuare, con esattezza, i percorsi delle dorsali ciclabili regionali;
- Individuare i criteri progettuali per la realizzazione delle ciclovie;
- Diffondere la cultura della ciclabilità multilivello;
- Incentivare la mobilità ciclistica non solo a scopo ricreazionale ma anche per gli spostamenti sistematici (casa-scuola e casa-lavoro);
- Concertare in collaborazione con gli altri enti proprietari di infrastrutture lineari nel territorio, obiettivi, strumenti e prospettive per la mobilità ciclistica a medio e lungo termine.

Nella redazione del PRMC ha assunto particolare importanza la ricognizione degli strumenti di pianificazione europei, nazionali e regionali nonché delle opere ciclabili pianificate e progettate nella Regione. I Comuni dovranno quindi attuare una corretta pianificazione dei percorsi ciclabili in coerenza con gli strumenti sovraordinati. In questo contesto il PUMS ha un ruolo strategico nel sintetizzare gli strumenti ed operare delle scelte.

Le ciclovie individuate dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica sono quindici, comprese le varianti ai percorsi principali. Il territorio di Ruvo di Puglia è interessato da 2 percorsi ciclabili:

- **RP 04 - BICITALIA 10 - CICLOVIA DEI BORBONI**: la Ciclovia dei Borboni collega Napoli e Bari passando attraverso altri comuni tra cui Ruvo di Puglia (16,02 Km). Il percorso relativo alla Regione Puglia, transita per Bari, Bitetto, Ruvo di Puglia, Castel del Monte e Minervino Murge, prosegue poi in Basilicata fino in Campania.

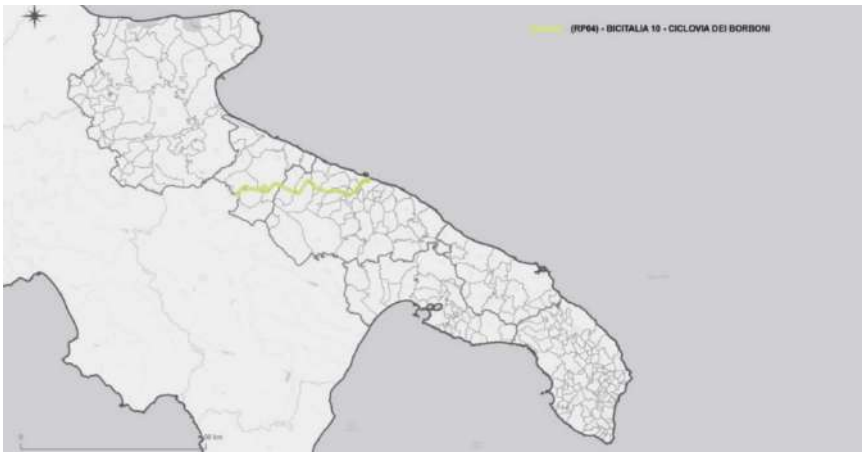


Figura 15 - RP 04 – BICITALIA 10 – CICLOVIA DEI BORBONI; (fonte: PRMC)

- **RP 03 - BICITALIA 11 - CICLOVIA DEGLI APPENNINI E DELL'ACQUEDOTTO PUGLIESE:** itinerario di oltre 400 km di interesse storico e naturalistico. Attraversa Campania, Basilicata e Puglia e connette l'Alta Irpinia con l'Alta Murgia, la Valle d'Itria e l'entroterra del Salento. Passa dal territorio di Ruvo di Puglia per circa 12,74 km

Figura 16 - RP 03 - BICITALIA 11 - CICLOVIA DEGLI APPENNINI E DELL'ACQUEDOTTO PUGLIESE; (fonte: PRMC)

Il Piano propone indicazioni progettuali diversificate in relazione alla tipologia di percorso, alla loro funzione ed al traffico veicolare che le caratterizza ed interventi puntuali per la messa in sicurezza delle intersezioni ciclabili in ambito extraurbano ed urbano.

Tabella 8 - Tipologia di interventi lineari da realizzare sulle dorsali regionali (fonte: PRMC)

Tipologia di strada interessata dalla ciclovia	Tipologia di soluzione	Tipologia di intervento prevalente	Tipologia dei materiali di finitura
Strade con divieto di accesso a mezzi non autorizzati o in zona protetta	Ciclovia naturalistica - Greenway (veicoli motorizzati autorizzati: Enti gestori, Forze dell'ordine ed Emergenza, Biciclette)	Rifacimento pavimentazione / segnaletica turistica	Inerti naturali / conglomerati drenanti cementizi o resinosi
Strade ad una carreggiata e a traffico nullo	Ciclovia in sede promiscua con i veicoli autorizzati (frontisti, biciclette)	Opere di segnaletica e di pavimentazione / segnaletica / controllo delle velocità veicolari	Conglomerato bituminoso
Strade ad una carreggiata e a basso traffico	Ciclovia in sede promiscua	Opere di segnaletica / Opere di traffic calming / controllo delle velocità veicolari	Conglomerato bituminoso
Strade ad una carreggiata e a traffico moderato (V<50 km/h)	Ciclovia su corsia riservata (Vreale < 50 km/h) / Ciclovia in sede promiscua	Opere di segnaletica / Opere di traffic calming / controllo delle velocità veicolari	Conglomerato bituminoso
Strade ad una carreggiata e a traffico moderato (V>50 km/h)	Ciclovia in sede propria	Opere stradali / espropri / segnaletica	Conglomerato bituminoso
Strade ad una carreggiata e a traffico elevato	Ciclovia in sede propria	Opere stradali / espropri / segnaletica	Conglomerato bituminoso
Strade a due carreggiate	Ciclovia in sede propria, a tergo del solido stradale	Opere stradali / espropri / segnaletica	Conglomerato bituminoso

Per quanto riguarda le intersezioni, il Piano riporta delle matrici differenziate per ambito extraurbano ed urbano da intendersi come indicazione per la fase di progettazione.

Tabella 9 - Matrice delle soluzioni delle intersezioni ciclabili in ambito urbano (fonte: PRMC)

		Tipologia della strada intersecata			
		Strada a basso traffico	Strada a medio traffico	Strada ad alto traffico	Strada a doppia carreggiata
Tipologia del percorso ciclabile	Su strada a basso traffico	Segnaletica	Segnaletica potenziata/ interventi di moderazione delle velocità	Segnaletica potenziata/interventi di moderazione delle velocità/impianto semaforico a chiamata/rotatoria	Segnaletica potenziata/interventi di moderazione delle velocità/impianto semaforico a chiamata/ attraversamento in due tempi
	Su strada a medio traffico		Segnaletica potenziata/ interventi di moderazione delle velocità	Segnaletica potenziata/interventi di moderazione delle velocità/impianto semaforico a chiamata/rotatoria	Segnaletica potenziata/interventi di moderazione delle velocità/impianto semaforico a chiamata/ attraversamento in due tempi
	Su strada ad alto traffico			Segnaletica potenziata/interventi di moderazione delle velocità/impianto semaforico a chiamata/rotatoria	Segnaletica potenziata/interventi di moderazione delle velocità/impianto semaforico a chiamata/ attraversamento in due tempi
	Su strada a doppia carreggiata				Segnaletica potenziata/interventi di moderazione delle velocità/impianto semaforico a chiamata/ attraversamento in due tempi

Tabella 10 - Matrice delle soluzioni delle intersezioni ciclabili in ambito extraurbano (fonte: PRMC)

		Tipologia della strada intersecata					
		Percorso naturalistico - Greenway	Strada locale a traffico nullo	Strada locale a basso traffico	Strada locale ad alto traffico	Strada provinciale/ statale a singola carreggiata	Strada provinciale/ statale a doppia carreggiata
Tipologia del percorso ciclabile	Percorso naturalistico - Greenway	Segnaletica	Segnaletica	Segnaletica potenziata	Segnaletica potenziata/interventi di moderazione delle velocità/ottimizzazione della visibilità/impianto semaforico a chiamata/rotatoria	Segnaletica potenziata/interventi di moderazione delle velocità/ottimizzazione della visibilità/impianto semaforico a chiamata/rotatoria	Intersezione a livelli sfalsati
	Su strada locale a traffico nullo		Segnaletica	Segnaletica potenziata	Segnaletica potenziata/interventi di moderazione delle velocità/ottimizzazione della visibilità/impianto semaforico a chiamata/rotatoria	Segnaletica potenziata/interventi di moderazione delle velocità/ottimizzazione della visibilità/impianto semaforico a chiamata/rotatoria	Intersezione a livelli sfalsati
	Su strada locale a basso traffico			Segnaletica potenziata/ interventi di moderazione delle velocità	Segnaletica potenziata/interventi di moderazione delle velocità/ottimizzazione della visibilità/impianto semaforico a chiamata/rotatoria	Segnaletica potenziata/interventi di moderazione delle velocità/ottimizzazione della visibilità/impianto semaforico a chiamata/rotatoria	Intersezione a livelli sfalsati
	Su strada locale ad alto traffico				Segnaletica potenziata/interventi di moderazione delle velocità/ottimizzazione della visibilità/impianto semaforico a chiamata/eventuali espropri/rotatoria	Segnaletica potenziata/interventi di moderazione delle velocità/ottimizzazione della visibilità/impianto semaforico a chiamata/eventuali espropri/rotatoria	Intersezione a livelli sfalsati
	Su strada provinciale/ statale a singola carreggiata					Segnaletica potenziata/interventi di moderazione delle velocità/ottimizzazione della visibilità/impianto semaforico a chiamata/eventuali espropri/rotatoria	Intersezione a livelli sfalsati
	Su strada provinciale/ statale a doppia carreggiata						Intersezione a livelli sfalsati

Il Piano indica inoltre i principali interventi di moderazione del traffico quali:

- Dispositivi di moderazione verticali (quali ad esempio dossi artificiali, speed table, cuscino berlinese o bande sonore)
- Dispositivi di moderazione orizzontali (ad esempio chicanes o estensioni dei marciapiedi in corrispondenza delle intersezioni o di rettilinei stradali)

Oltre agli interventi fisici, il PRMC evidenzia la necessità di prevedere servizi in favore della ciclabilità, quali strumenti fondamentali per lo sviluppo della mobilità ciclistica. Tra i servizi che contribuiscono alla promozione della mobilità sostenibile vi sono:

- L'intermodalità con le altre modalità di trasporto
- L'accessibilità ai nodi di trasporto
- Le velostazioni
- I servizi per la sosta
- Il Bike sharing
- Gli Albergabici

4.8. Le Linee Guida regionali per la redazione dei Piani della Mobilità Ciclistica degli enti locali

A seguito della sempre maggior attenzione della Regione Puglia a occuparsi della mobilità ciclistica nel territorio Pugliese, la Regione ha approvato con D.G.R. n.1504 del 10/09/2020, pubblicata sul BURP n.135 del 29/09/2020 le "*Linee Guida regionali per la redazione dei Piani della Mobilità Ciclistica degli enti locali*" quale supporto tecnico affinché venga ripensata la mobilità delle città in un'ottica di sostenibilità ambientale, coinvolgendo e sensibilizzando le comunità locali all'uso della bicicletta.

I Piani Urbani di Mobilità Ciclistica, che rappresentano uno dei Piani di settore del PUMS sono finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie a promuovere ed intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni. L'obiettivo principale del PMC è quello di incrementare l'aliquota di share modale relativa agli spostamenti in bicicletta e proporre tutte le strategie e azioni che concorrono alla diffusione della cultura della bicicletta, commisurata al proprio territorio di competenza, alle pianificazioni sovraordinate ed alle risorse disponibili[1].

All'interno delle Linee Guida, viene specificato che un Piano della Mobilità Ciclistica deve tendere a:

- **Promuovere la mobilità ciclistica** per gli spostamenti sistematici e quelli occasionali o turistici;
- **Riorganizzare/rifunzionalizzare lo spazio stradale** in relazione alle utenze delle specifiche infrastrutture, privilegiando la mobilità ciclistica lungo gli itinerari ciclabili individuati ed eliminando, in generale, le barriere architettoniche, gli ostacoli e tutti gli elementi ostativi alla diffusione dell'uso della bicicletta;
- Garantire l'**intermodalità** tra la mobilità ciclistica ed i servizi di trasporto pubblico;
- **Innalzare il livello di sicurezza** stradale lungo gli itinerari ciclabili o nelle zone di afferenza, diversificando gli interventi in base alle condizioni al contorno ed alle utenze
- **Ridurre le emissioni** atmosferiche ed **aumentare la vivibilità degli spazi urbani**;
- Assicurare la **valorizzazione del patrimonio paesaggistico e culturale** con l'implementazione di itinerari ciclo-turistici, anche extraurbani, che interconnettano il tessuto urbano con le aree naturali o di interesse storico e architettonico.

Inoltre le LG forniscono uno schema sintetico dell'iter procedurale e metodologico per la redazione di un PMC, indicandone le fasi:

- Fase 1 – Analisi della pianificazione sovraordinata;
- Fase 2 – Analisi del contesto territoriale;
- Fase 3 – Definizione della rete ciclabile;
- Fase 4 – Intermodalità e servizi in favore della ciclabilità;
- Fase 5 – Valutazione e fattibilità ambientale;
- Fase 6 – Implementazione e monitoraggio.

[1] *Linee Guida per la redazione dei Piani di Mobilità Ciclistica*

5. LA PIANIFICAZIONE A LIVELLO METROPOLITANO E LOCALE

5.1. IL Biciplan dell'Area Metropolitana di Bari

Il PUMS recepisce gli obiettivi individuati 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.

Tale obiettivo strategico si traduce all'interno del piano nei seguenti obiettivi specifici:

- **Potenziare e integrare l'offerta per la mobilità ciclistica**, attraverso una rete ben connessa, riqualificandone se necessario la pavimentazione, segnaletica, realizzando nuovi percorsi ciclabili protetti, realizzando estendendo e disciplinando le cosiddette "Zone 30", incrementando e valorizzando i percorsi di tipo naturalistico. A completamento dell'offerta vanno inoltre realizzati/potenziate le infrastrutture complementari (rastrelliere, parcheggi custoditi …)
- **Sviluppare il cicloturismo per la valorizzazione del paesaggio metropolitano**, attraverso la realizzazione di un'adeguata rete infrastrutturale ma anche con servizi necessari al cicloturista, oltre che avviare una mirata azione di marketing territoriale coinvolgendo gli operatori di settore.
- **Ridurre l'incidentalità**, attraverso interventi e politiche atte a ridurre il numero di incidenti che riguardano i ciclisti (interventi di moderazione del traffico, Zone 30, campagne di sensibilizzazione/comunicazione specifica).

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 ciclopedonale 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.

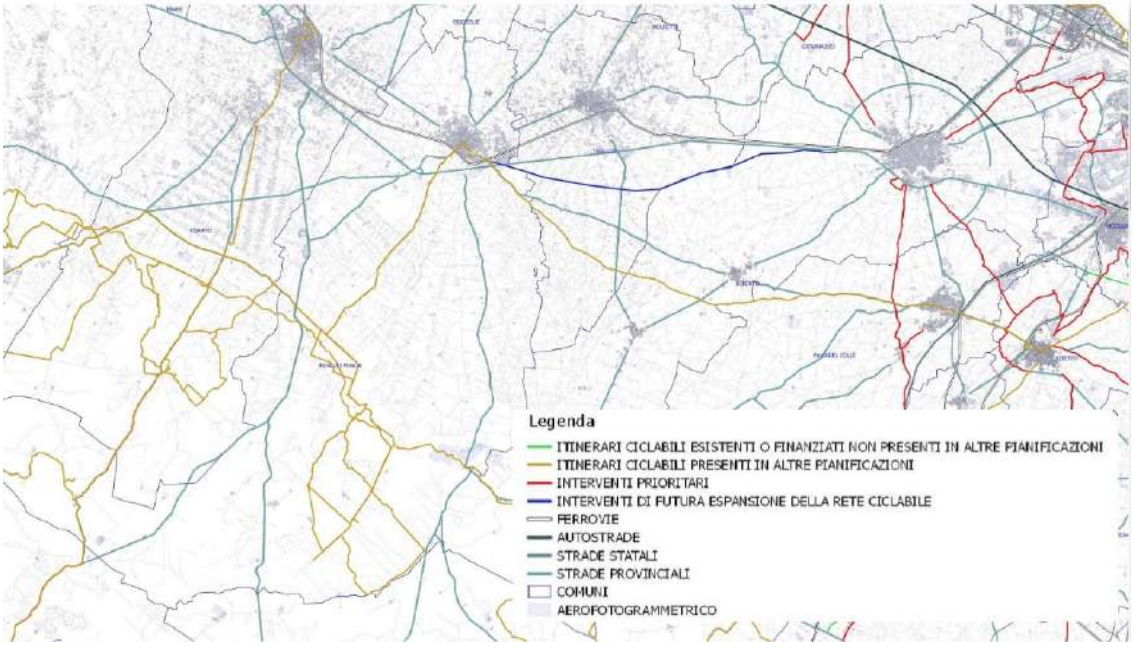


Figura 17 - Stralcio Tavola P.5 (fonte: Biciplan Metropolitano)

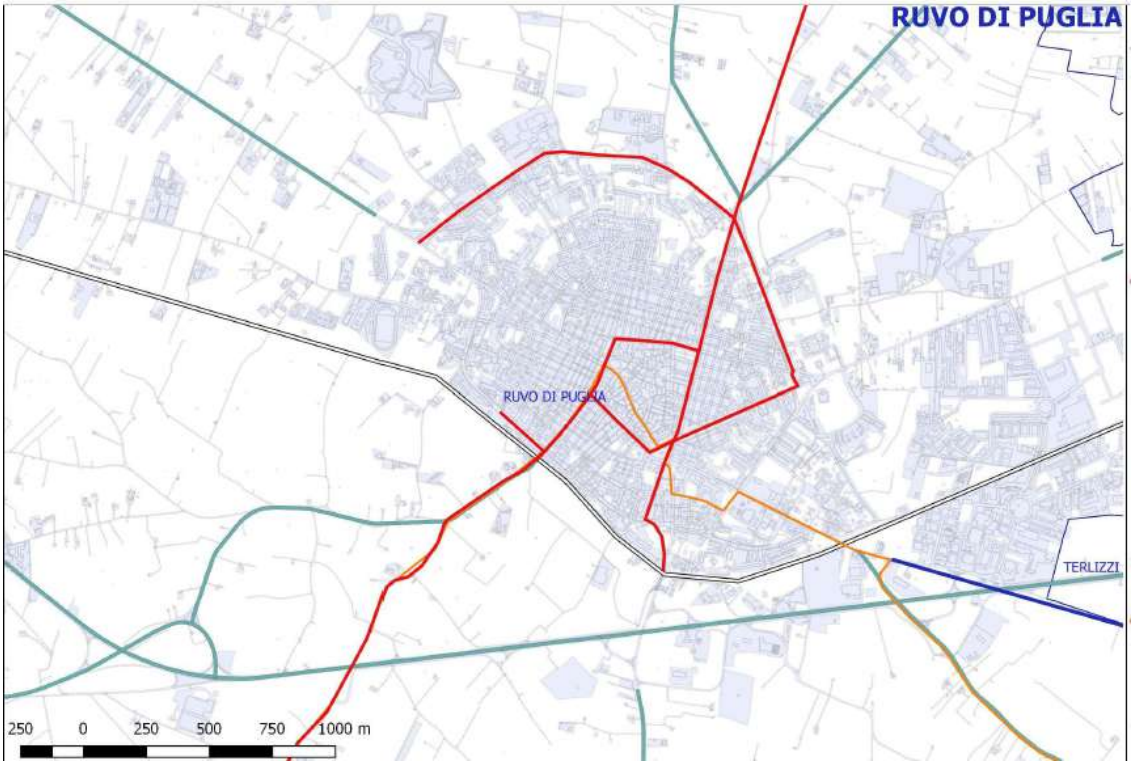


Figura 18 – Stralcio Ruvo di Puglia all'interno del Biciplan della Città Metropolitana di Bari (fonte: Allegato P.8. "Planimetrie di dettaglio delle priorità all'interno dei tessuti urbani")

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.

5.2. Il Piano Regolatore Generale ed il Piano Urbanistico Generale

Il PUMS sarà redatto in coerenza con obiettivi riportati all'interno del PUG, adottato con Deliberazione di Consiglio Comunale n.17 del 20.04.2016. Fino alla data di approvazione definitiva del PUG di Ruvo di Puglia, resta in vigore il Piano Regolatore Generale (PRG) e Varianti approvate. Il PUMS considererà quanto riportato all'interno del PRG. All'intero del Regolamento Edilizio, approvato con D.C.C. n.83/2018 sono riportate delle regolamentazioni specifiche sul sistema della mobilità sostenibile:

- all'Art.38 "**Piste ciclabili**" si legge: "in sede di redazione degli strumenti urbanistici esecutivi è obbligatorio individuare tracciati per connessioni viarie ciclabili. … . Per le piste ciclabili in area urbana va perseguita la **continuità della rete** e la sua integrazione con strade e sistemi di trasporto pubblico. Per le piste ciclabili in area extraurbana, allo scopo di **favorire l'attività di cicloturismo e ricreazione**, occorre che esse diventino elemento di qualificazione e strumento di fruizione dello spazio agricolo. Negli interventi di nuova costruzione e di riqualificazione di tracciati esistenti, la progettazione e la realizzazione devono garantire la **separazione degli altri flussi** quando la pista è affiancata ai principali assi stradali extraurbani, essere definite con apposito segno grafico, diversificazione della pavimentazione e, ove possibile, con cordoli o altri elementi di separazione e protezione per i ciclisti, individuare itinerari significativi anche utilizzando strade poderali, argini di torrenti e canali, sentieri o tracciati dismessi, prevedere ove possibile **spazi attrezzati per la sosta e il ristoro**."
- All'Art.39 "**Aree per parcheggio**" si legge: "La realizzazione di parcheggi pubblici e le aree di sosta deve perseguire **l'obiettivo di attenuazione dell'inquinamento visivo – ambientale**"
- All'Art. 40 "**Piazze e aree pedonalizzat**e" si legge: "Le piazze, i percorsi e le aree urbane ad esclusivo o prevalente uso pedonale devono garantire il passeggio, la sosta e l'incontro delle persone senza intralci con veicoli di qualsiasi genere: può essere consentito il solo utilizzo di biciclette. A tale scopo devono essere previste apposite **separazioni con i percorsi veicolari**." Art.41 "**Passaggi pedonali e marciapiedi**": nel centro abitato, tutte le vie di nuova formazione e, per quanto possibile, quelle esistenti devono essere munite di marciapiede o comune di passaggio pedonale pubblico o di uso pubblico, realizzati in conformità alle norme di legge **sull'eliminazione delle barriere architettoniche**."
- Art 51 "**Tratturi e percorsi della mobilità dolce**": "I tratturi costituiscono testimonianza della stratificazione insediativa in quanto monumento della storia economica e locale del territorio pugliese interessato dalle migrazioni stagionali degli armenti e testimonianza archeologica di insediamenti di varia epoca. Si rinvia al **Piano Comunale dei Tratturi** approvato con delibera di Consiglio Comunale n.28 del 05.06.2014 e s.m.i."

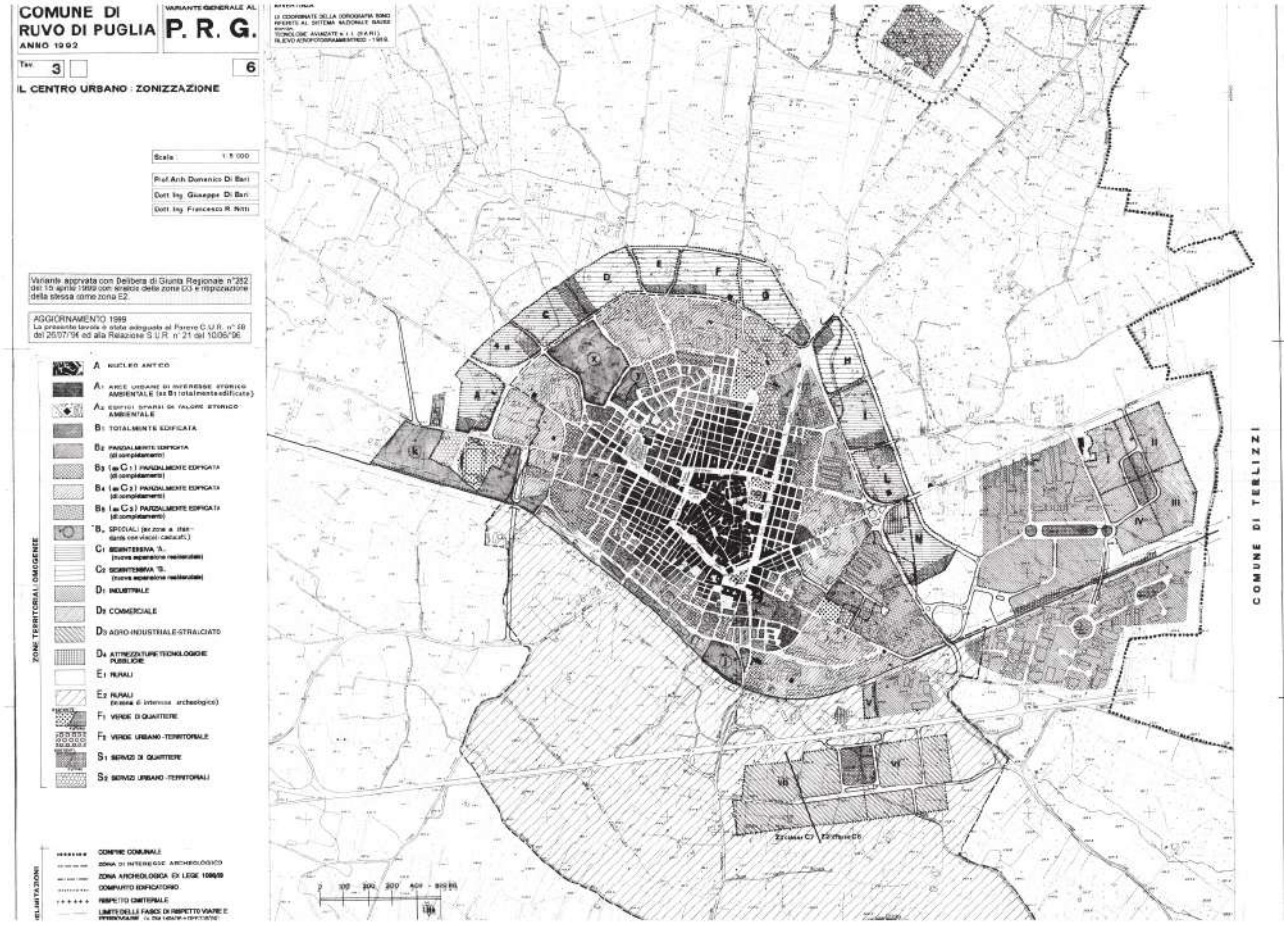


Figura 19 - Zonizzazione da PRG nel centro urbano a Ruvo di Puglia (fonte: Piano Regolatore Generale di Ruvo di Puglia)

Il PUG adottato contiene alcune indicazioni sulla mobilità sostenibile che saranno prese in considerazione nel redigendo piano. In particolare "il PUG/S prevede, in forma indicativa, l'ampliamento di strade esistenti, la **realizzazione di percorsi e piste ciclabili**, la sistemazione a verde." All'interno delle NTA, il PUG ha tra gli obiettivi quelli di **favorire la realizzazione di circuiti pedonali e ciclabili** lungo gli itinerari di visita del centro storico (Art.41/S) e ne riporta le tipologie ammesse (art. 84/P – Percorsi ciclabili) e (art 85/P – Percorsi ciclopedonali).

Il PUG indica che si potrà prevedere una percorribilità ciclabile lungo strada per i collegamenti territoriali all'Alta Murgia e dei punti di sosta attrezzati che possano funzionale da nodi di interscambio con percorsi pedonali che da lì partono verso il parco (Art 118/P).

Individua inoltre **zone a traffico limitato le aree del centro storico** che appartengono al contesto urbano storico da tutela ed al contesto urbano consolidato da conservare (Art. 119)

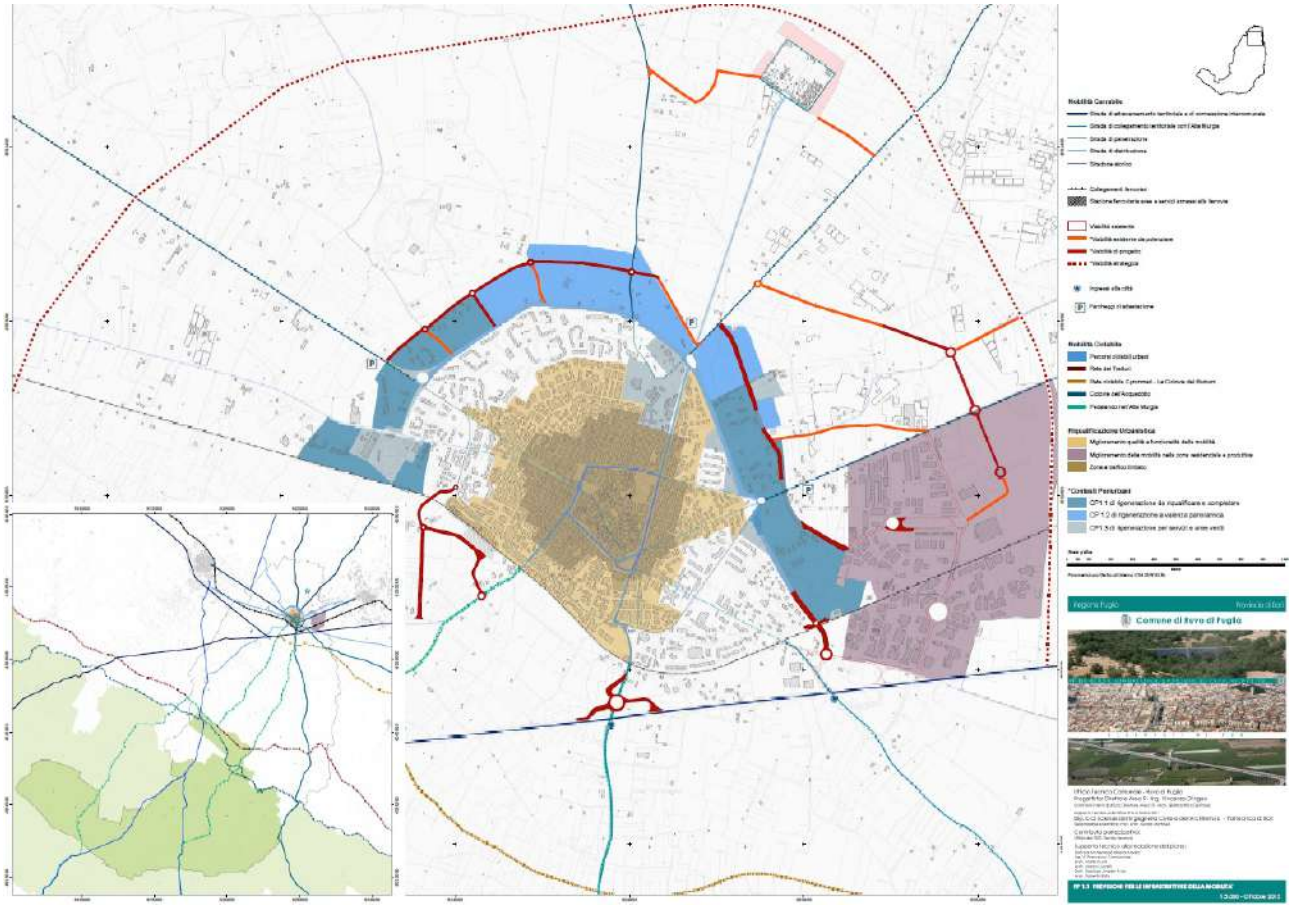


Figura 20 - Previsione per le infrastrutture di mobilità (fonte: Tavola PUG Ruvo di Puglia)

Tra gli indirizzi del PUG inoltre si legge 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.

Figura 21 – Stralcio della viabilità prevista da PUG

5.3. Il 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 Piano 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.

5.4. 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" (18);
- il tratturello "Canosa-Ruvo di Puglia" (19);
- il tratturello "Corato-Fontanadogna" (68);
- il tratturello della via "Appia-Traiana" (94).

Quest'ultimo è senz'altro il più evocato dalla storiografia locale e attraversava il centro di Ruvo di Puglia.

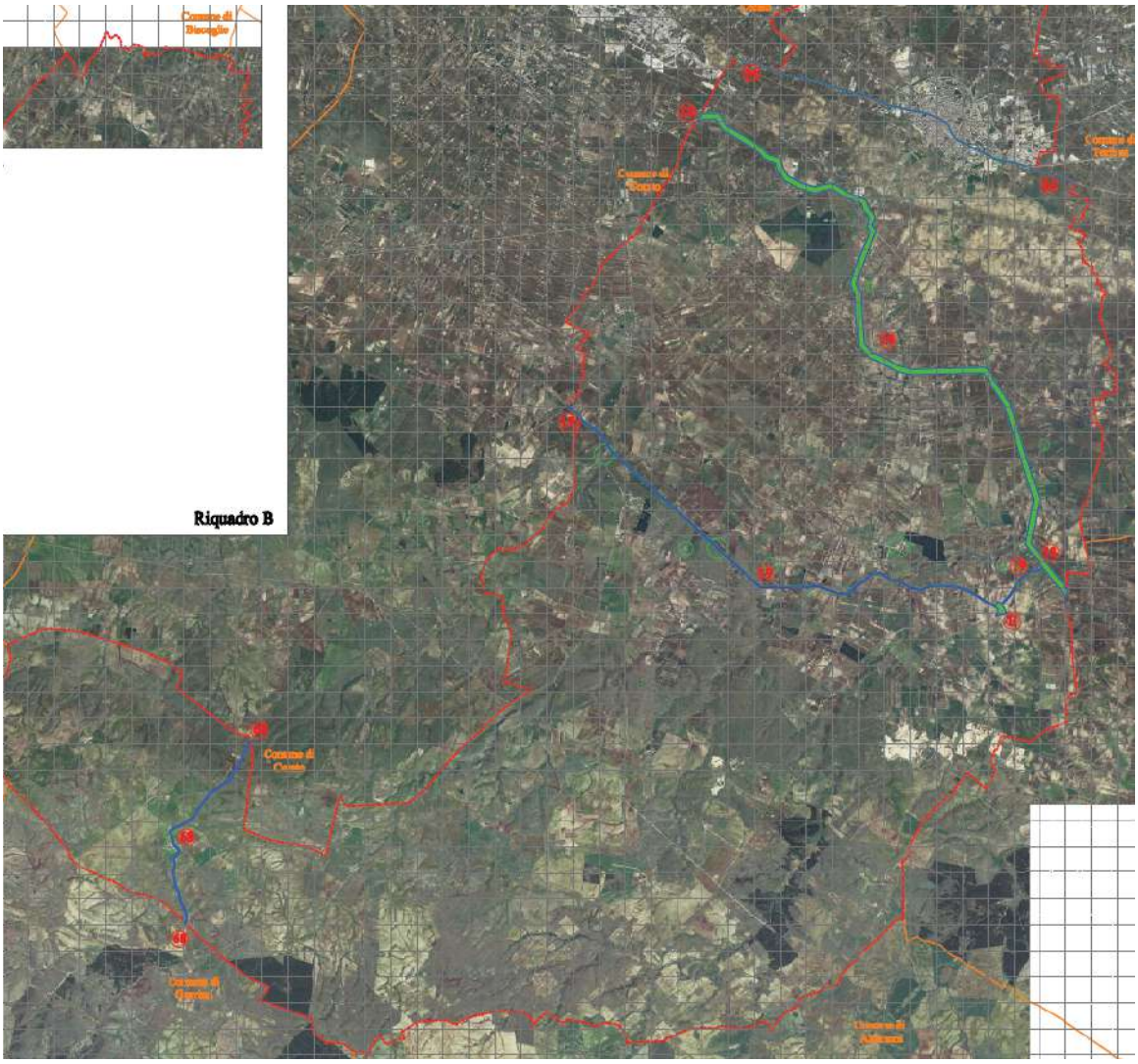


Figura 22 - Tratturi sul Territorio di Ruvo (fonte: tavola del Piano Comunale dei Tratturi)

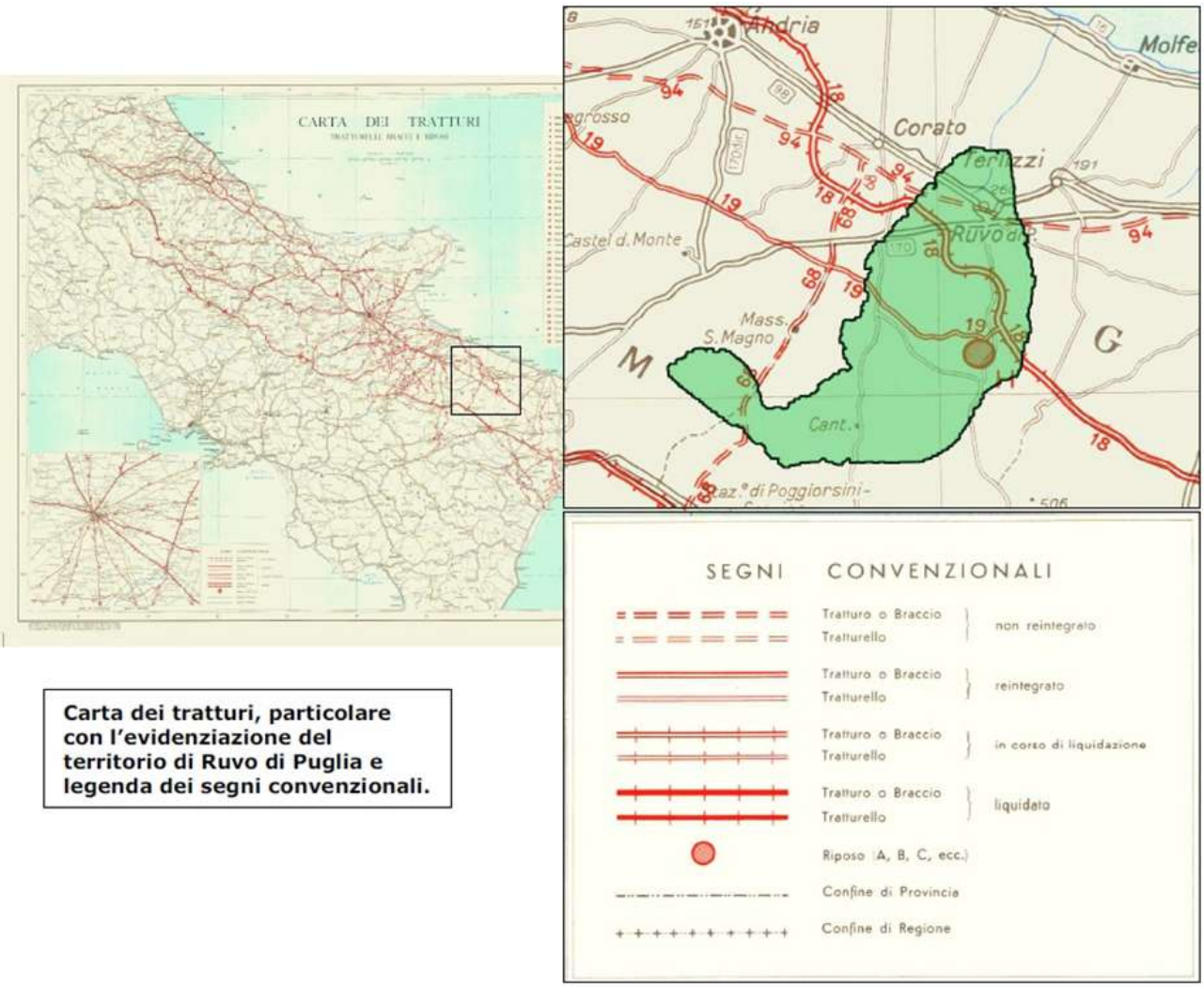
Obiettivi del Piano sono la tutela, salvaguardia e valorizzazione dei tratturi, volti alla conservazione delle caratteristiche fisiche degli stessi e alla loro permanenza sul territorio ed al loro coerente inserimento entro gli aspetti strutturali che compongono le dinamiche socio-culturali di sviluppo 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 Piano mira a indicare possibili itinerari turistici tematici e/o equestri-**pedo-ciclabili**, ricreando quella necessaria "ragione" di utilizzo e quindi di continuità fisica del percorso dei tratturi, **coerente con i caratteri storico – culturali di questi antichi tracciati viari**.[2] Nello stesso articolo, il Piano esplicita che "un intervento significativo di ricostruzione della continuità della Via Traiana nel territorio di Ruvo di Puglia, può essere perseguita materialmente con la realizzazione di un ponte ciclo – pedonale sulla S.P.231 con ulteriore sovrappasso pedonale in corrispondenza della linea ferroviaria più ad ovest. L'attraversamento pedonale all'altezza dell'attuale passaggio a livello presso il Santuario Madonna delle Grazie (previsto a chiudersi da parte della Ferrotramviaria spa) dovrà realizzarsi in modo da non interferire con le prospettive della Via Traiana ed il Santuario, dovrà essere coordinato funzionalmente (abbattimento barriere architettoniche)".

Viene inoltre sottolineato che il **collegamento diretto con i territori di Terlizzi e Corato** è tra gli obiettivi strategici del PCT. Inoltre un ulteriore tassello alla valorizzazione potrà essere raggiunto con la realizzazione di un'area di sosta attrezzabile presso Riposo Colapazzo.

[2] Art. 8 NTA Piano Comunale dei Tratturi



Carta dei tratturi, particolare con l'evidenziazione del territorio di Ruvo di Puglia e legenda dei segni convenzionali.

Figura 23 - - I tratturi a Ruvo di Puglia (fonte: Relazione Generale Piano Comunale dei Tratturi)

All'interno del paragrafo inerente alle prescrizioni, è esplicitato che sono autorizzabili piano e/o progetti e interventi comportino la formazione/identificazione di percorsi pedonali, ciclabili e/o equestri con fondo strada permeabile esternamente a nastri stradali già diversamente pavimentati. Le delimitazioni di tali percorsi saranno realizzate con cordoli/bordi lapidei con minimo risalto sul suolo salvo non comportino incidenza/alterazione di habitat naturale ovvero di presenze florovegetative rare e/o di importanza naturalistica né comportino incidenza ambientale sul sito. Sono inoltre autorizzabili interventi di limitazione sulla viabilità pubblica della velocità max dei veicoli a 30 k/h con transito ai mezzi pesanti solo se per specifiche temporanee esigenze.

Il PUMS terrà in considerazione quanto esplicitato dal PCT relativamente i percorsi di mobilità lenta in coerenza con gli interventi previsti dallo stesso, perseguendo l'obiettivo di fruizione sostenibile e valorizzazione del territorio.

5.5. 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 seguente si riporta la rappresentazione delle diverse aree di sosta regolamentata identificate.

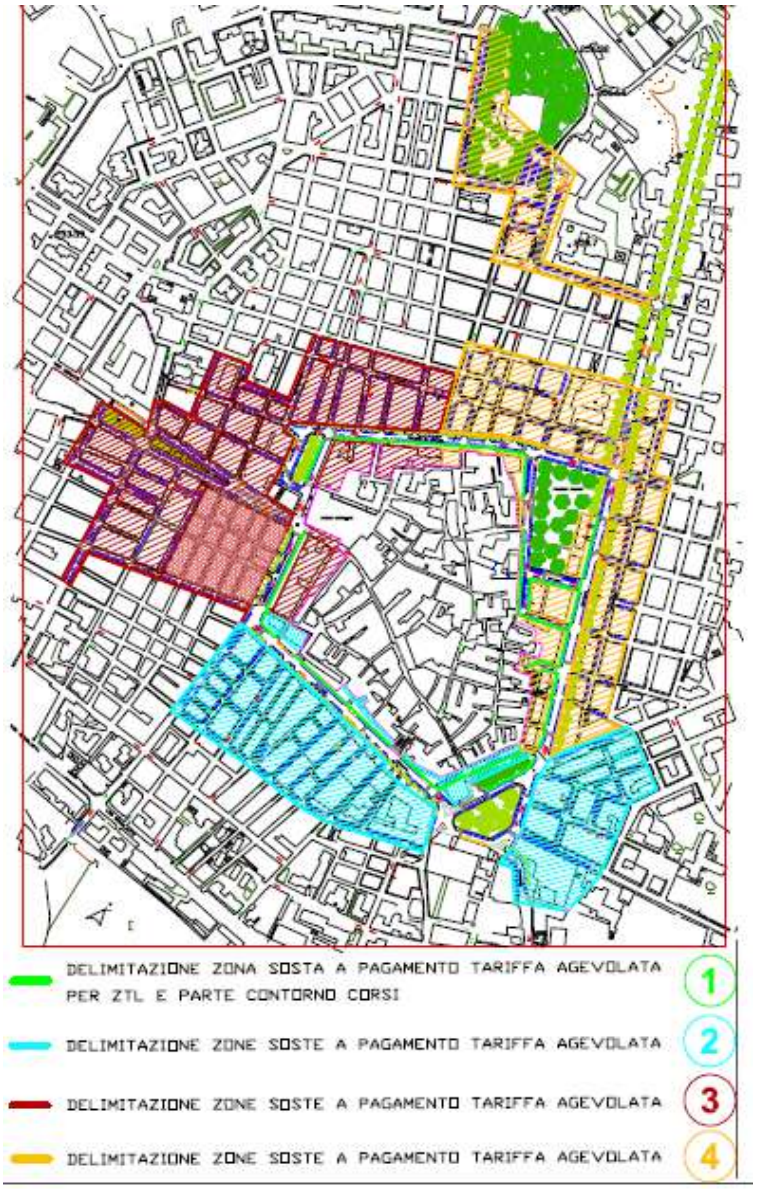


Figura 24 – La delimitazione delle aree di sosta regolamentate (fonte: Stralcio Piano della Sosta del Comune di Ruvo di Puglia)

Il PUMS terrà in considerazione gli obiettivi di tale iniziativa, puntando allo stesso modo, al decongestionamento veicolare 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.

5.6. Il PMCC

Il Comune di Ruvo di Puglia, si è dotato di un Piano della Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale (PMCC), approvato con D.C.C. n.53 del 05/09/2018 che, di fatto, ha anticipato il PUMS sul tema della ciclabilità e ciclo-pedonalità, costruendo una proposta sullo sviluppo delle infrastrutture ciclabili e delle misure immateriali.

Il Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale ha perseguito i seguenti obiettivi:

- Aumentare la componente della mobilità dolce per gli spostamenti di tutti i cittadini derivati dalla domanda di servizi;
- Incentivare lo share modale ciclabile (e pedonale) degli spostamenti interni casa-lavoro,
- Incentivare la scelta di pedonalità e ciclabilità per gli spostamenti per motivi di studio e di carattere ricreativo,
- Migliorare i servizi per l'intermodalità treno + bici e treno + tpl su gomma

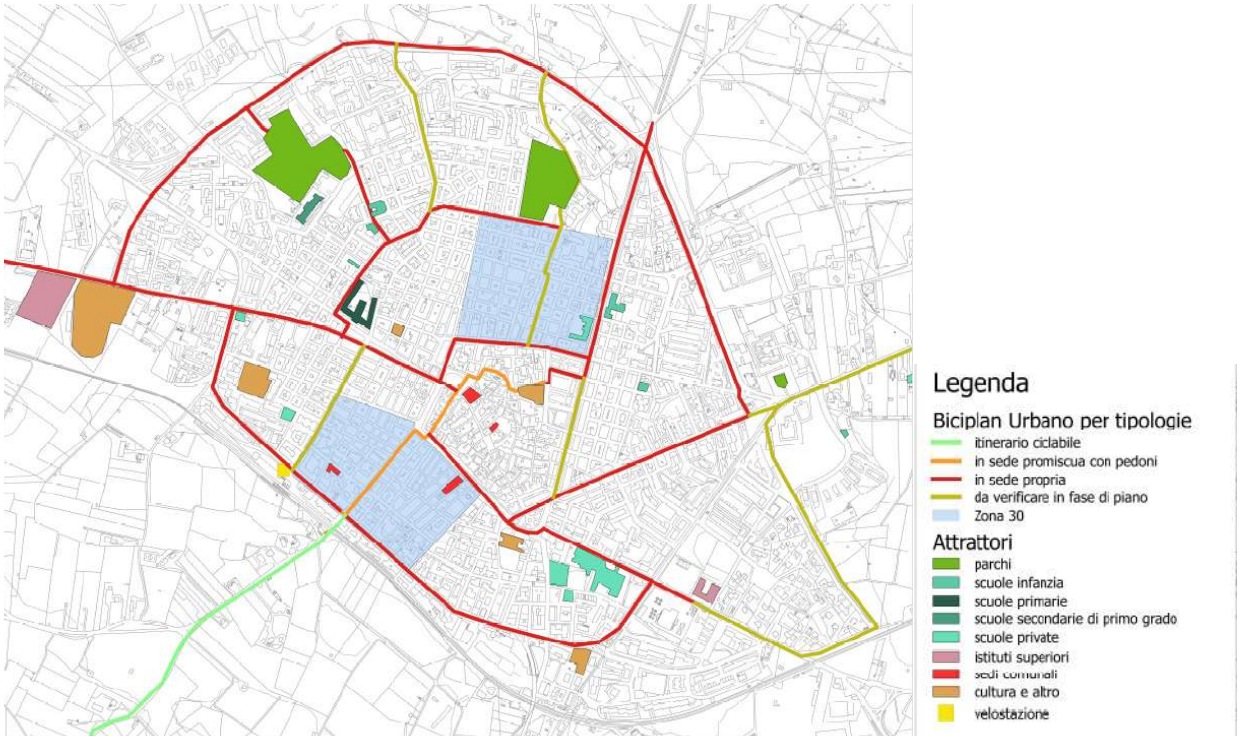


Figura 25 - Caratterizzazione tipologica della rete ciclabile (fonte: Stralcio Tavola PMCC)

La rete del Biciplan è stata costruita a partire dal tessuto viario esistente e dalla pianificazione vigente ed ha considerato le caratteristiche della domanda di mobilità ciclistica e **l'interconnessione degli attrattori**, **l'interconnessione con gli itinerari ciclabili esistenti** (urbani ed extraurbani) e **l'integrazione con i sistemi di trasporto** sostenibile presenti sul territorio (TPL, stazione ferroviaria) e le **caratteristiche geometriche** della sezione stradale e plano – altimetriche della viabilità. La rete pertanto ha individuato le direttrici principali di connessione, le caratteristiche generali delle piste realizzabili e la loro gerarchizzazione in termini di priorità.

Oltre alla definizione della rete, il PMCC individua alcune **azioni e politiche** mirate ad **incentivare e sensibilizzare** all'uso della bicicletta, **educare** alla mobilità ciclabile e **formare** i ciclisti sull'uso dei dispositivi di sicurezza. Tra le best practice, quella del **mobility management d'area** con il compito di ottimizzare la gestione degli spostamenti in funzione della domanda. Altre iniziative interessano invece direttamente l'ambito scolastico, come ad esempio il **mobility manager scolastico** con competenze in mobilità sostenibile; **Bicibus e Piedibus** per permettere agli studenti di praticare spostamenti sostenibili e ridurre la congestione stradale nei pressi delle scuole.

Per invogliare all'uso della bicicletta, il Piano suggerisce di porre particolare attenzione alle fermate del trasporto pubblico locale da intendersi come veri e propri attrattori che dovranno essere inserite in un programma di riprogettazione di design e marketing mirato a rilanciare l'attrattività del servizio.

5.7. Programmi e progetti in corso

5.7.1. Progetto di pista ciclabile in via Pertini

Nel gennaio 2019 il Comune di Ruvo di Puglia si è dotato di un progetto definitivo per la realizzazione di piste ciclabili al fine di candidarsi al bando regionale per l'individuazione e la selezione di Aree urbane da ammettere a finanziamento per l'attuazione dell'ASSE PRIORITARIO XII "Sviluppo Urbano Sostenibile" - Azione 12.1 "Rigenerazione urbana sostenibile" del P.O.R. FESR- FSE 2014-2020.

Il percorso ciclabile percorre il tratto di Via Pertiti tra l'intersezione con Corso Jatta e la SP2 e prosegue per un tratto lungo quest'ultima, fino all'intersezione con Via Martiri delle Foibe. Tale tratto è previsto nel Biciplan.

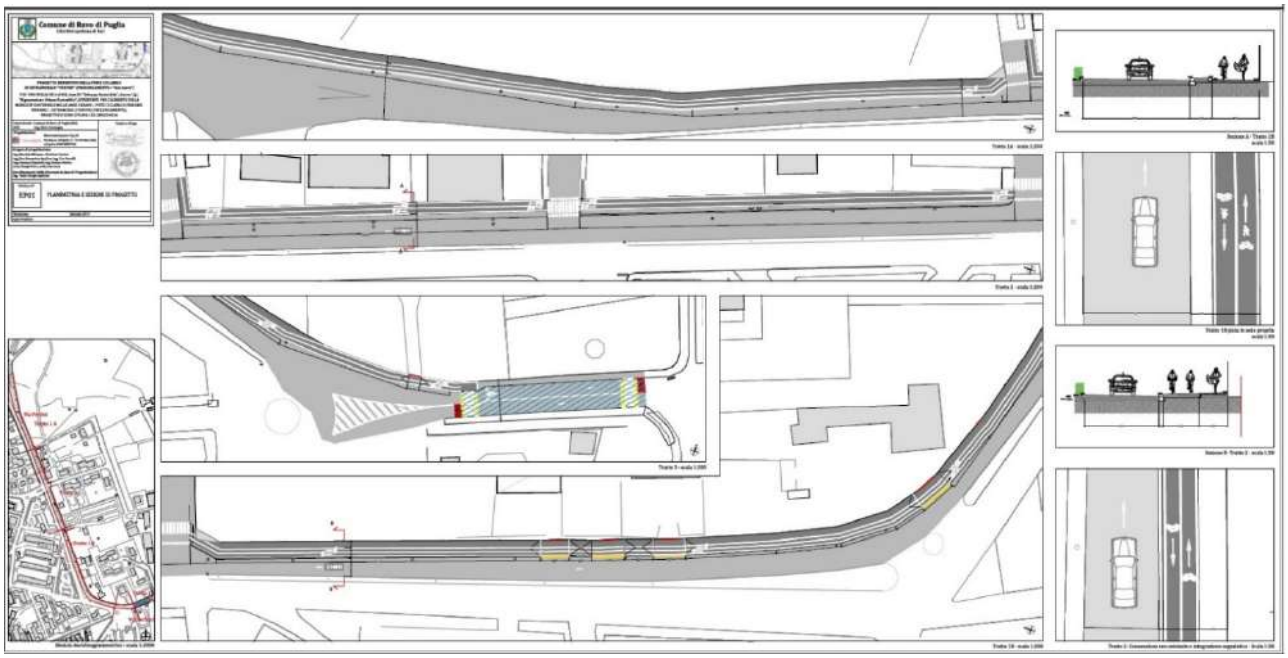


Figura 26 - Progetto definitivo della pista ciclabile su estramurale "Pertini" (fonte: Tavola EP01)

Nello specifico, il progetto prevede la realizzazione di una pista in corsia riservata su marciapiede, lungo il lato della carreggiata rivolto all'esterno della città. Il progetto è suddiviso in tre tratti,in cui si prevede:

- la realizzazione ex novo di pista in sede riservata su marciapiede estendendo il marciapiede esistente (lungo il tratto 1° e 1b)
- L'integrazione della segnaletica orizzontale e verticale sul tronco realizzato in una recente lottizzazione (lungo il tratto 2) e connessione dello stesso con la pista di progetto;
- Messa in sicurezza per ciclista e pedone di un percorso promiscuo con veicoli in strada con istituzione del limite 30 km/h (lungo il tratto 3)

Nel febbraio 2020 è stato presentato il progetto esecutivo.

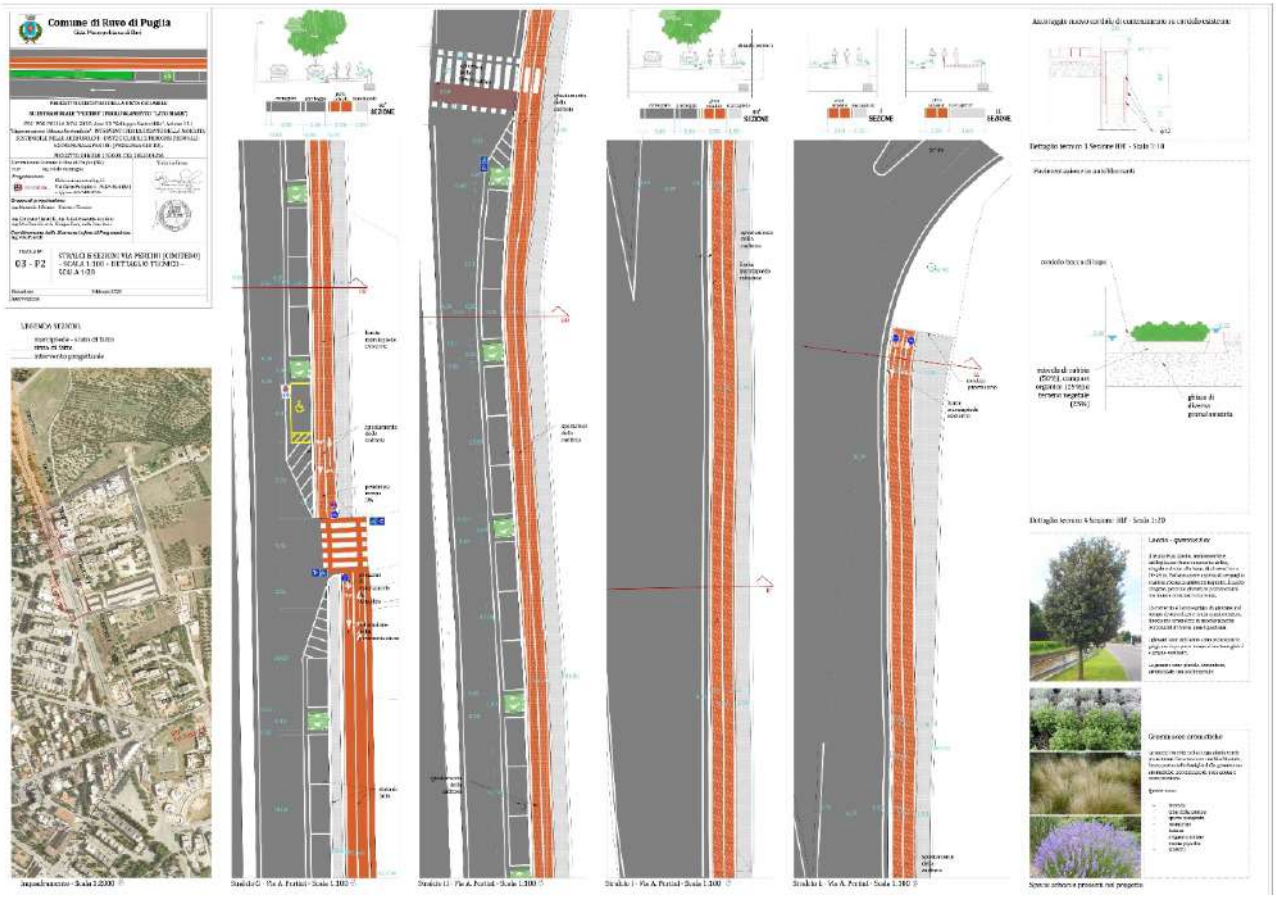


Figura 27 - Stralcio progetto esecutivo di Pista Ciclabile in via Pertini (fonte: tavola di Progetto)

5.7.2. Progetto di percorso ciclo-pedonale nel centro abitato di Ruvo di Puglia

Nel luglio 2019 è stato presentato il progetto definitivo finalizzato alla realizzazione di un percorso ciclabile e ciclopedonale nel centro abitato di Ruvo di Puglia che collega la velostazione ai punti strategici e turistici, al fine di partecipare all'avviso pubblico per la selezione di interventi finalizzati alla realizzazione di reti e percorsi ciclabili e/o ciclopedonali in aree urbane e sub-urbane – POR PUGLIA 2014 – 2020 – ASSE IV "ENERGIA SOSTENIBILE E QUALITÀ DELLA VITA" – Azione 4.4 " interventi per l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane e suburbane".

Il progetto è compreso all'interno della rete di percorsi previsti dal Biciplan Metropolitano e del Biciplan urbano e connette la stazione della Ferrotranviaria ed il relativo scalo intermodale della Velostazione con il centro amministrativo, economico e culturale della città.

Il progetto prevede:

- L'inserimento di una zona 30 all'interno dell'area del centro storico già oggetto di ZTL;
- Le misure di moderazione quali Porte, segnaletica.

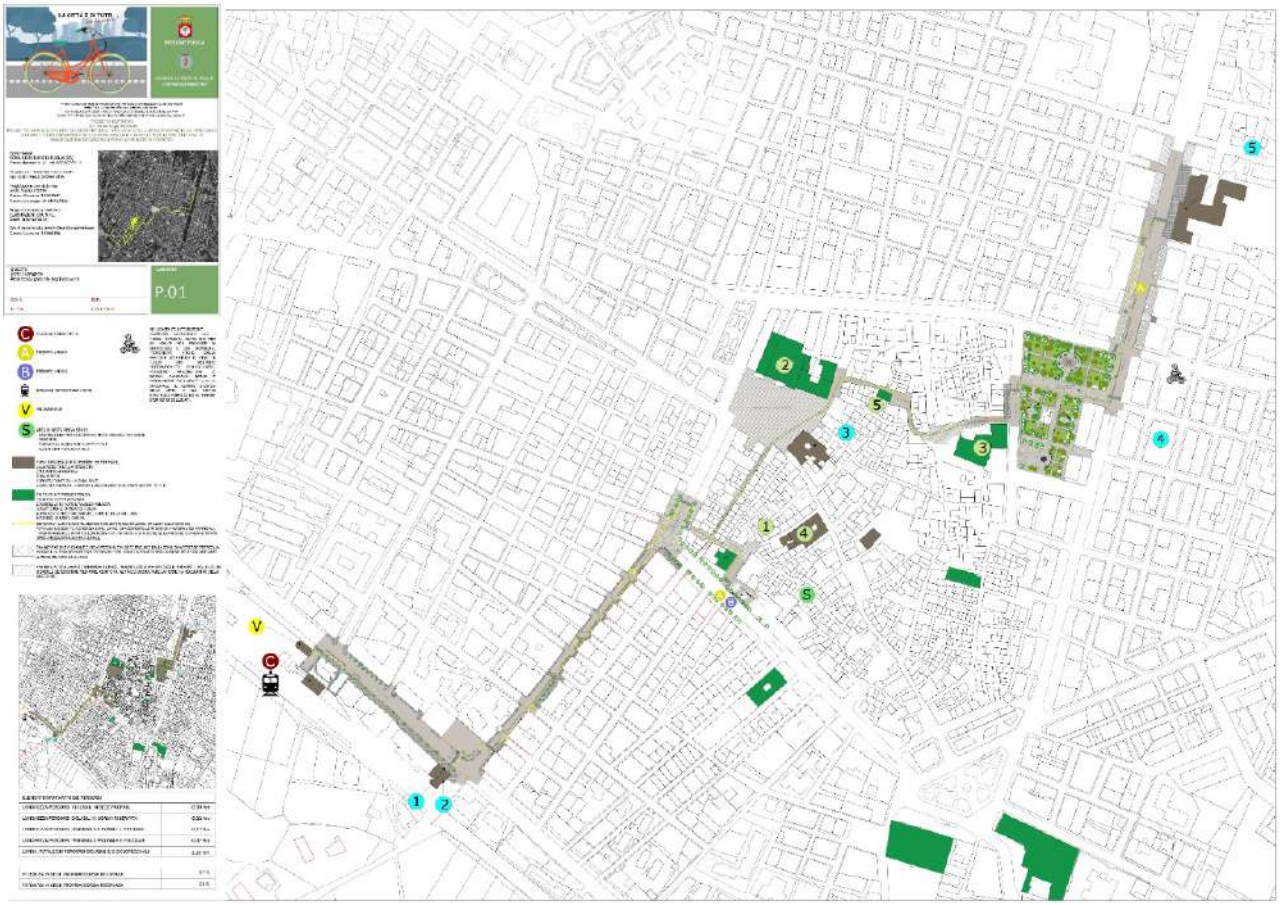


Figura 28 - Progetto definitivo per la realizzazione di un percorso ciclabile e ciclopedonale nel centro abitato di Ruvo di Puglia (fonte: Elaborato P.01)

Il Comune ha ottenuto un finanziamento di 800.000 euro per la realizzazione del progetto nell'ambito dell'Avviso Pubblico Regionale.

5.7.3. Progetto di riqualificazione del sistema dei corsi denominati "A.Gramsci" e "E.Carafa"

Con Determinazione n. 33 del 29.01.2019 è stato approvato il progetto esecutivo per la riqualificazione del sistema di corsi denominati "A.Gramsci" ed " E.Carafa" di accesso agli attrattori turistici del centro storico del Comune di Ruvo di Puglia, in conformità con i criteri di ammissibilità formale dell' Avviso pubblico per la selezione di interventi strategici per la fruizione di aree ed infrastrutture, finalizzati prioritariamente al miglioramento della qualità dei sistemi e dei servizi di accoglienza nel settore turistico.

Tra gli interventi inerenti la mobilità sostenibile all'interno della proposta progettuale vi sono quelli di adeguamento della viabilità favorendo l'integrazione della rete di collegamento tra velostazione ed i principali attrattori turistici, adeguamento del marciapiede lato adiacente al centro antico alla viabilità promiscua pedonale e ciclabile,

pedonalizzazione di L.go San Giacomo e L.go San Giovanni, l'abbattimento delle barriere architettoniche a tutti gli attraversamenti pedonali e l'incremento dei parcheggi riservati all'utenza debole, realizzazione di varchi di accesso riservati ad autorimesse, merci e mezzi soccorso alle zone pedonalizzate. Il progetto prevede inoltre la realizzazione di bike charging e soste attrezzate per ciclisti e l'installazione di illuminazione intelligente per le aree pedonalizzate.

Figura 29 - Planimetria generale degli interventi – Progetto di riqualificazione dei corsi "A.Gramsci" e "E.Carafa" (fonte: Tavola P.01)

5.7.4. Progetto per la realizzazione di un percorso turistico ciclopedonale lungo il tratto della via Traiana che attraversa il centro urbano di Ruvo di Puglia e riqualificazione di p.zza bovio ad area attrezzata per la sosta

A Novembre 2020 è stato presentato il progetto definitivo per l'intervento di realizzazione di percorso turistico ciclo – pedonale lungo il tratto della via Traiana che attraversa il centro urbano di Ruvo di Puglia. Il progetto è candidato al bando del GAL Murgia Più – Avviso pubblico per la presentazione delle domande di sostegno – Programma di Sviluppo Rurale della Regione Puglia 2014 - 2020 Azione 1 – Intervento 1.2 "sostegno a investimenti per la

realizzazione di infrastrutture turistiche su piccola scala di fruizione pubblica". Allo stato attuale è stata affidata la progettazione esecutiva.

Figura 30 - Progetto percorso turistico ciclo-pedonale lungo la via Traiana

5.7.5. Infrastrutturazione e rigenerazione del verde tesa all'implementazione della mobilità sostenibile e della valorizzazione degli spazi pubblici – Corso Iatta.

Con delibera di Giunta Comunale n.189 del 06.06.2018 è stato approvato il progetto definitivo di Infrastrutturazione e rigenerazione del verde tesa all'implementazione della mobilità sostenibile e della valorizzazione degli spazi pubblici: riqualificazione del carattere paesaggistico – ecologico dello storico viale di accesso al centro abitato denominato "Corso Antonio Iatta" per la partecipazione al POR Puglia 2014 – 2020 asse VI " Tutela dell'ambiente e promozione delle risorse naturali e colturali" – Az 6-.6- sub az. 6.6.a " Interventi per la tutela e la valorizzazione di aree di attrazione naturale".

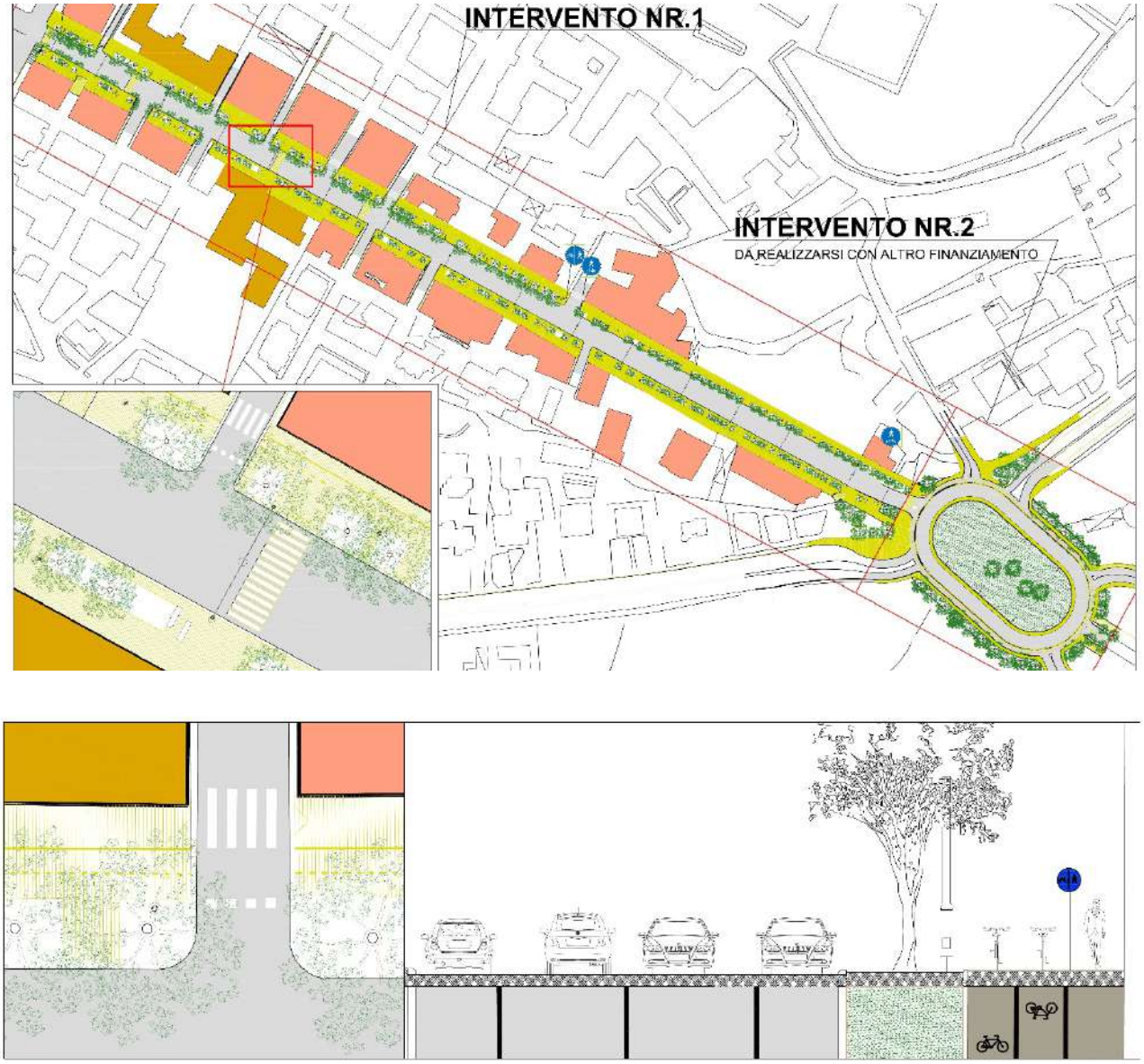


Figura 31 – Progettazione su via Iatta (fonte: Stralcio tavola di progetto di infrastrutture verdi su via Iatta)

5.7.6. Inervento di miglioramento della qualità dell'abitare a Rione Caprera in Ruvo di Puglia.

Un progetto di riqualificazione del Rione Caprera è stato candidato ad un avviso della Città Metropolitana di Bari. Uno dei criteri progettuali richiesto è stato quello di inserire azioni di mobilità sostenibile, pertanto sono stati individuati all'interno dell'area candidata, alcuni percorsi pedonali e ciclabili oltre ad un'area parcheggio.

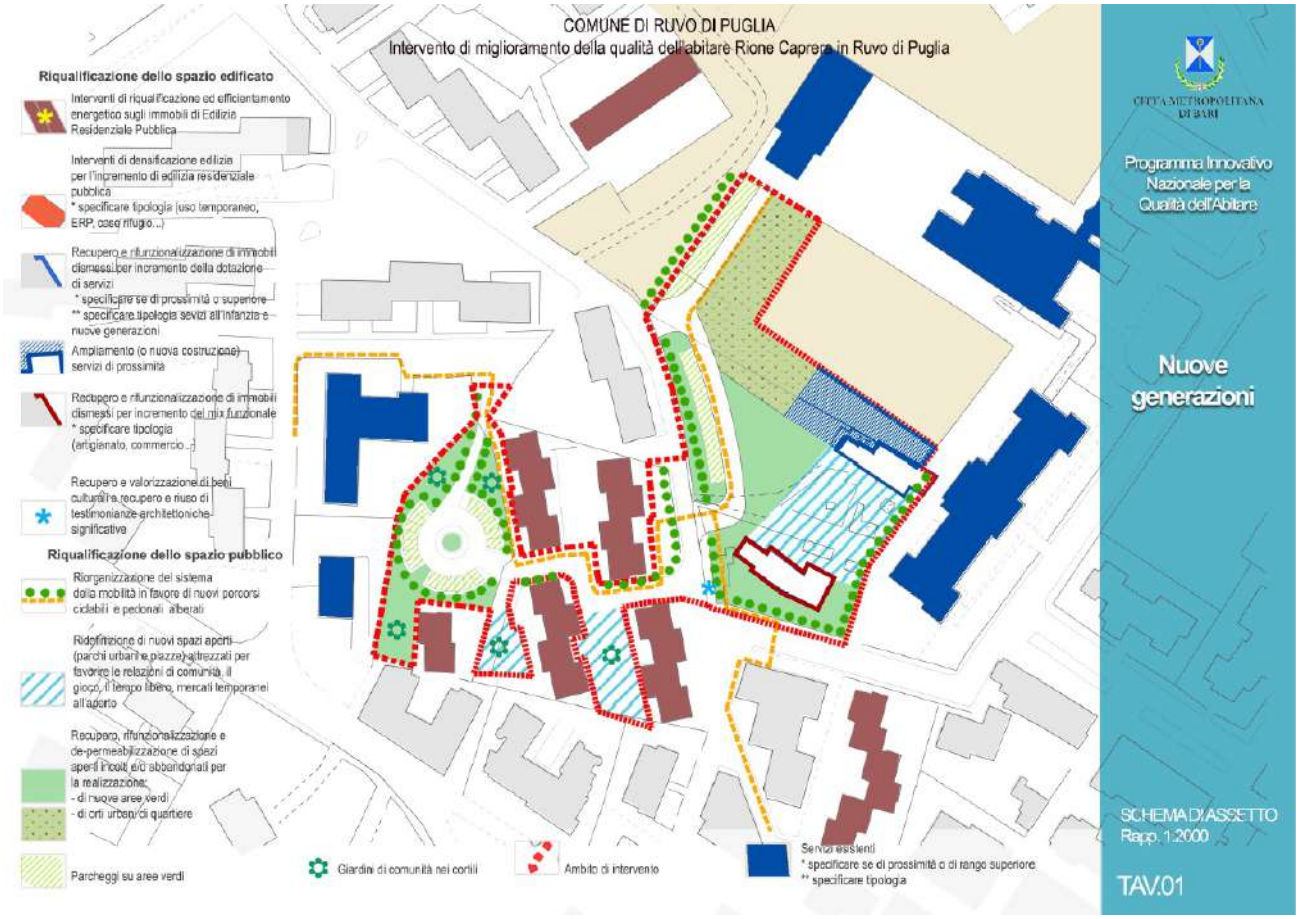


Figura 32 - Intervento di miglioramento della qualità dell'abitare - Rione Caprera (fonte: Stralcio Tav.01)

5.7.7. Il "Grande Progetto" di Ferrotramviaria

Ferrotramviaria ha presentato un progetto per l'adeguamento e potenziamento delle ferrovie locali, nei comuni di Bari Bitonto, Terlizzi, Ruvo di Puglia, Corato, Andria e Barletta.

In particolare per Ruvo di Puglia si prevede la realizzazione di un parcheggio di scambio di n°170 posti auto nel versante Est ed un piazzale ad Ovest attrezzato con 4 piazzole per autobus extraurbani e taxi. Il parcheggio si sviluppa su due terrazzamenti delimitati con muretti a secco e raccordati da rampe carrabili e scale pedonali. Gli stalli delle auto sono realizzati con blocchetti autobloccanti che permettono di mantenere la permeabilità.

Altri interventi previsti a Ruvo sono la realizzazione di sottopasso e riorganizzazione viaria per la soppressione del PL al Km 34+916, riorganizzazione viaria per la soppressione del PL al Km 35+635, realizzazione sottopasso e riorganizzazione viaria per la soppressione dei PL al Km 36+316 e al Km 36+779. I progetti non risultano essere stati completati a dicembre 2020.

Figura 33 - Progetto di riorganizzazione viaria e realizzazione parcheggio (fonte: Grande Progetto - Ferrotramviaria)

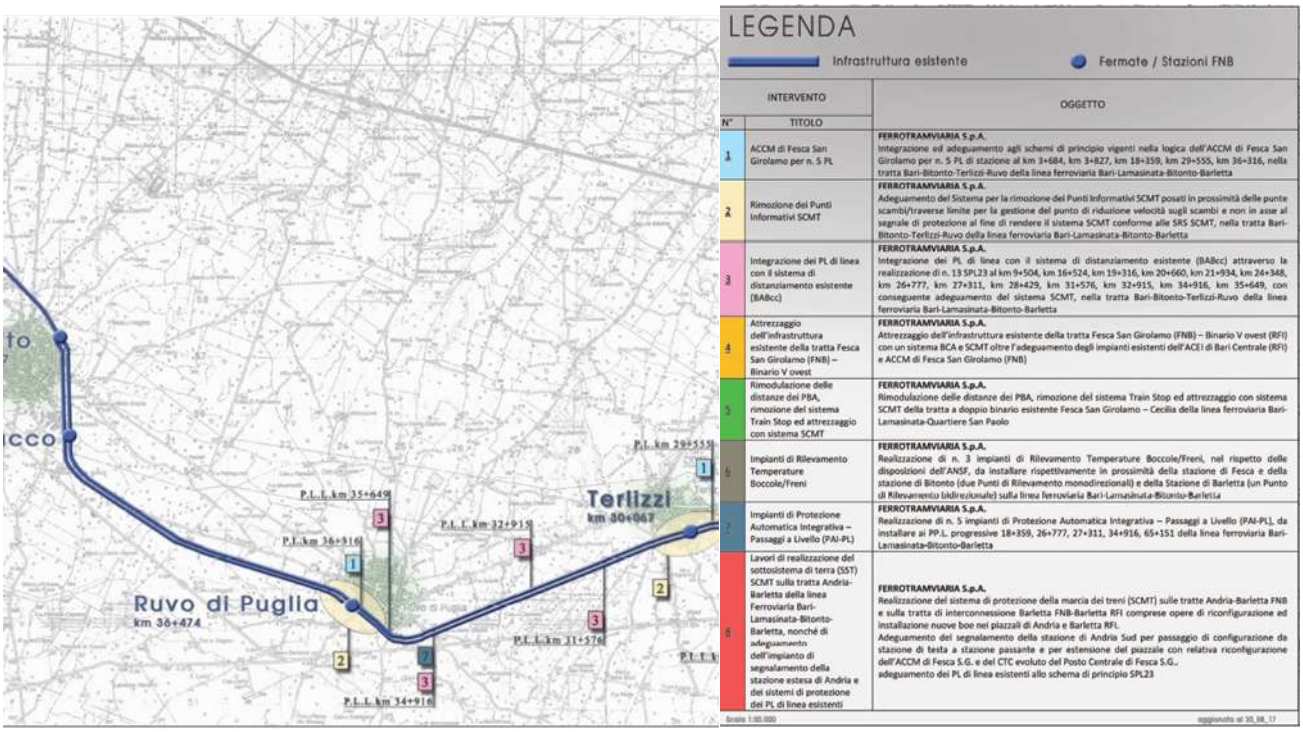


Figura 34 - - Interventi previsti da Ferrotramviaria per Ruvo di Puglia (fonte: Grande Progetto - Ferrotramviaria)

5.7.8. Progetto "Velocity" per la realizzazione di una Velostazione

Il Comune di Ruvo di Puglia ha candidato un progetto per la realizzazione di una velostazione al fine di partecipare all'avviso pubblico Regione Puglia per "interventi per la realizzazione di velostazioni all'interno o in prossimità di stazioni ferroviarie" – POR PUGLIA 2014 – 2020 Asse IV "Energia sostenibile e qualità della vita" – Azione 4.4 "Interventi per l'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane e sub urbane". Il progetto è risultato vincitore del finanziamento di 200.000 euro a cui il Comune ha aggiunto una somma di 36.000 euro per la realizzazione della velostazione.

La velostazione, di pianta rettangolare, ha dimensioni 5 x 12 metri ed un'altezza complessiva di 3,3 metri e garantisce una capienza di 56 posti per biciclette. È realizzata nei pressi della stazione di Ruvo a seguito della riqualificazione di un'area in disuso nelle vicinanze.

Figura 35 - Immagine della velostazione realizzata a Ruvo di Puglia

6. IL CONTESTO DEMOGRAFICO, INSEDIATIVO E SOCIO-ECONOMICO

Ruvo di Puglia è un comune dell'entroterra pugliese, situato sul primo costone che apre alle pendenze del Parco dell'Alta Murgia, nel quale ricade gran parte del suo territorio.

Confina ad ovest con il Comune di Corato e di Andria, a nord con i comuni costieri di Bisceglie e Molfetta, ad est con Terlizzi, Bitonto, a sud verso la Murgia con Altamura, Gravina in Puglia, Poggiorsini e Spinazzola.

Dista circa 35 km da Bari, capoluogo di regione, con cui è connessa tramite la strada provinciale SP231 che tocca i comuni di Terlizzi, Bitonto, Modugno. La stessa provinciale collega Ruvo con altri comuni della Puglia a nord quali Corato e 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.

Ruvo di Puglia è servita dalla tratta ferroviaria Bari-Barletta, gestista dalla società Ferrotramviaria Spa che permette un rapido collegamento del comune non solo con Bari ma anche con l'aeroporto, che dista solo 27 Km.

La città si presenta ancora oggi piuttosto compatta rispetto al nucleo storico, non avendo subito una significativa espansione nella seconda metà del '900. Distante circa 9 km dal centro urbano e situato a sudovest, nei pressi dell'antico Santuario della Madonna di Calendano o Calentano, si trova il Borgo di Calendano: un complesso di ville mono o bifamiliari recintate, spesso dotate di ampi giardini, principalmente connesso al centro dalla SP 63. Questo complesso, la cui fortuna è databile agli anni 80 e 90 dello scorso secolo, non è dotato di alcun servizio (posta, uffici comunali, ecc.) e risulta completamente dipendente dalla città.

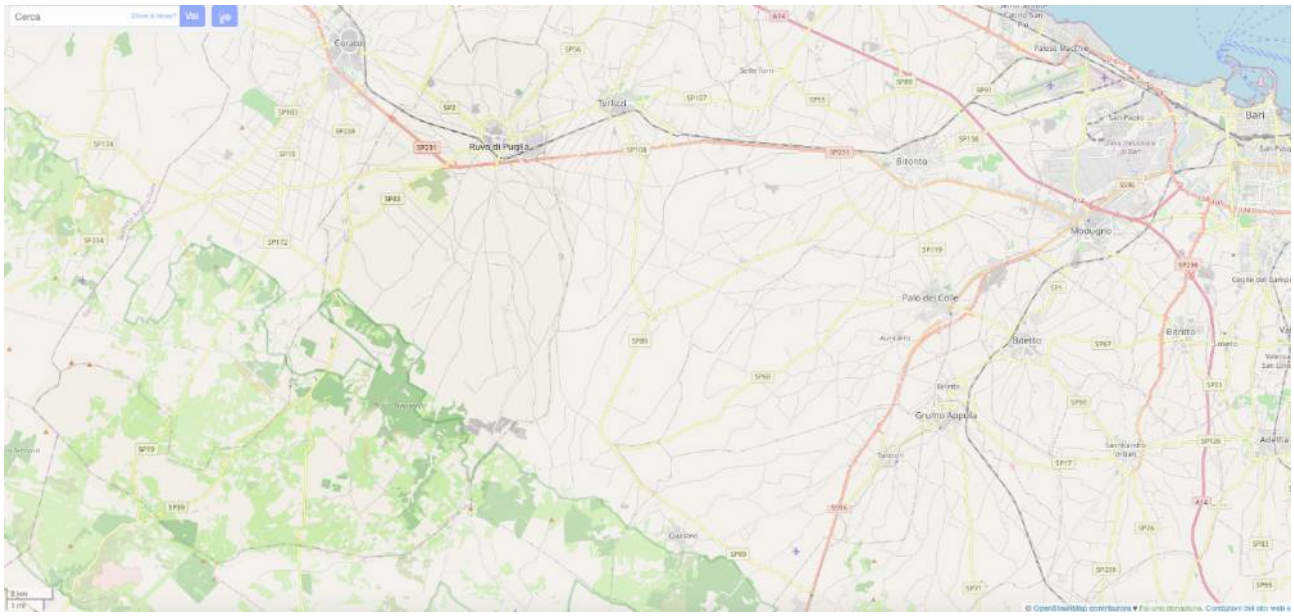


Figura 36 - - Inquadramento territoriale (fonte: Openstreetmap)

6.1. Demografia: evoluzione e dati attuali

La curva rappresentante la popolazione residente nella Città Metropolitana di Bari, di cui Ruvo di Puglia fa parte, presenta un andamento molto irregolare: dal 2001 al 2010 presenta un incremento pressoché costante, per poi subire una decrescita fino al 2012. Dal 2012 al 2017 si registra il numero massimo di residenti nella Città Metropolitana di Bari, per poi decrescere e raggiungere il valore minimo registrato nel 2019.

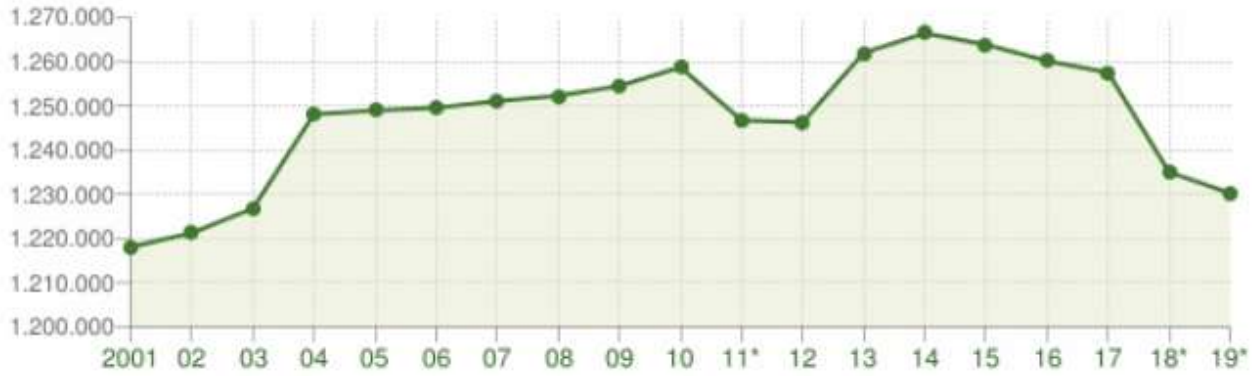


Figura 37 – Andamento popolazione residente nella Città Metropolitana di Bari (fonte: TUTTITALIA.IT)

La curva rappresentante la popolazione residente nel comune di Ruvo di Puglia presenta un andamento più costante: dal 2001 al 2007 si registra un leggero aumento della popolazione residente, per poi subire una costante decrescita fino al 2019.

Figura 38 – Andamento popolazione residente nel comune di Ruvo di Puglia (fonte: TUTTITALIA.IT)

Al 31 dicembre 2019 la popolazione residente è pari a 24.918 abitanti, dato più basso registrato dal 2001; volendo analizzare la variazione registrata al 31 dicembre di ogni anno risulta:

Tabella 11 - Variazione della popolazione residente nel comune di Ruvo di Puglia (fonte: TUTTITALIA.IT)

Anno	Data rilevamento	Popolazione residente	Variazione assoluta	Variazione percentuale	Numero Famiglie	Media componenti per famiglia
2001	31 dicembre	25.739	-	-	-	-
2002	31 dicembre	25.770	+31	+0,12%	-	-
2003	31 dicembre	25.859	+89	+0,35%	9.226	2,80
2004	31 dicembre	25.924	+65	+0,25%	9.294	2,78
2005	31 dicembre	25.900	-24	-0,09%	9.337	2,77
2006	31 dicembre	25.922	+22	+0,08%	9.400	2,75
2007	31 dicembre	25.973	+51	+0,20%	9.460	2,74
2008	31 dicembre	25.809	-164	-0,63%	9.493	2,71
2009	31 dicembre	25.803	-6	-0,02%	9.552	2,69
2010	31 dicembre	25.786	-17	-0,07%	9.614	2,68
2011 (1)	8 ottobre	25.782	-4	-0,02%	9.711	2,65
2011 (2)	9 ottobre	25.662	-120	-0,47%	-	-
2011 (3)	31 dicembre	25.644	-142	-0,55%	9.653	2,65
2012	31 dicembre	25.594	-50	-0,19%	9.696	2,64
2013	31 dicembre	25.650	+56	+0,22%	9.814	2,61
2014	31 dicembre	25.574	-76	-0,30%	9.866	2,59
2015	31 dicembre	25.534	-40	-0,16%	9.883	2,58
2016	31 dicembre	25.457	-77	-0,30%	9.933	2,56
2017	31 dicembre	25.328	-129	-0,51%	9.911	2,55
2018*	31 dicembre	25.055	-273	-1,08%	(v)	(v)
2019*	31 dicembre	24.918	-137	-0,55%	(v)	(v)

Il Comune di Ruvo di Puglia mostra, secondo gli ultimi dati ISTAT reperibili (2019), una densità demografica pari a 111,33 ab/km², valore che risulta nettamente inferiore alla media provinciale (318,47 ab/Km2) e regionale (205,1 ab/Km2).

Tabella 12 – Densità demografica Territorio

	Superficie in km²	Abitanti	Densità demografica
Comune di Ruvo di Puglia	223,83 km²	24.918 abitanti	111,33 ab./km²
Città Metropolitana di Bari	3.862,88 km²	1.230.205 abitanti	318,47 ab./km²
Regione di Puglia	19.540,49 km²	4.008.296 abitanti	205,1 ab./km²

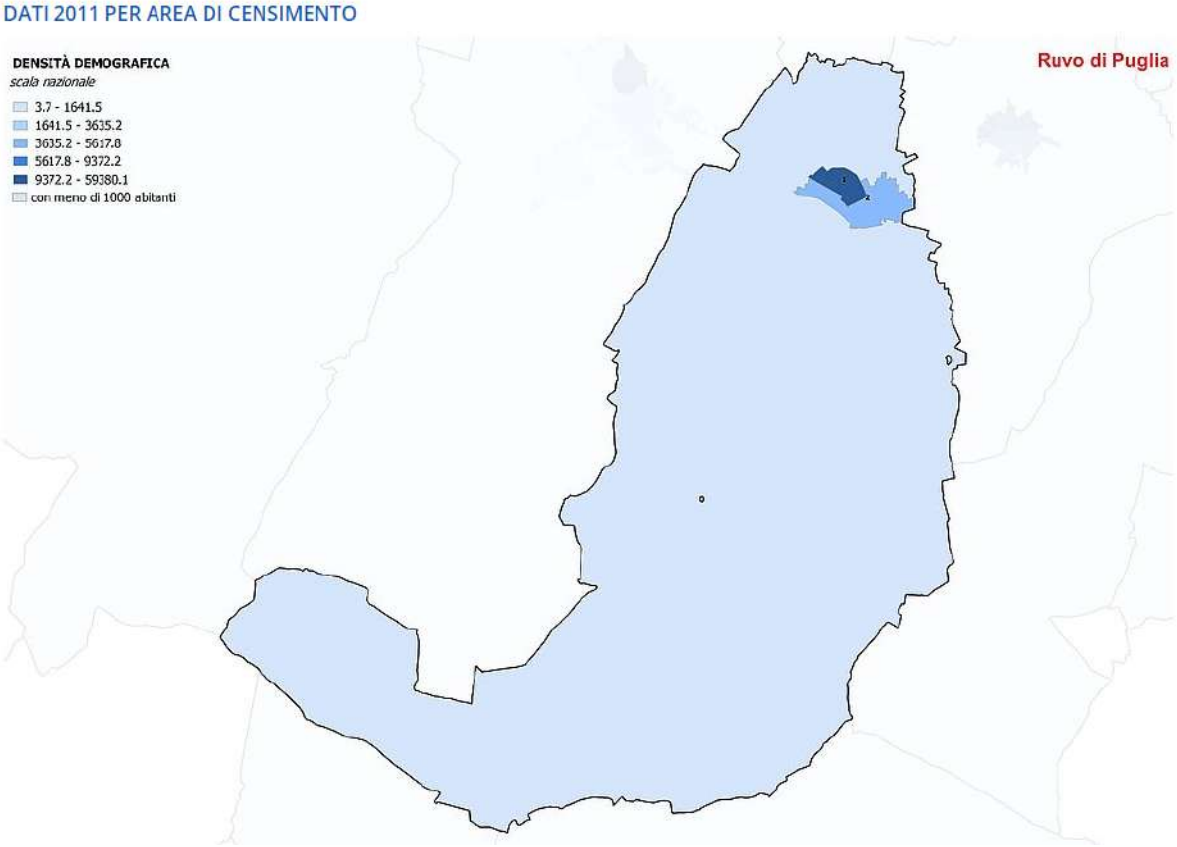


Figura 39 -Densità demografica (fonte: Elaborazione 8milacensus)

Nel grafico seguente è riportata la variazione percentuale della popolazione del comune di Ruvo di Puglia tra il 2002 ed il 2019, rapportata alle variazioni della Città Metropolitana di Bari e della Regione Puglia. Dall'analisi si evince che l'andamento dell'istogramma segue quello della Città Metropolitana di Bari e della Regione Puglia, ad esclusione dell'anno 2008 e dell'anno 2014, durante i quali si registra un notevole decremento percentuale della popolazione residente nel comune di Ruvo di Puglia.

Figura 40 – Variazione percentuale della popolazione (fonte: TUTTITALIA.IT)

Distribuendo e confrontando la popolazione per fasce d'età, negli anni 2002, 2010 e 2020, si ottengono le seguenti "piramidi dell'età" dalle quali si evince un progressivo assottigliamento della base della piramide. Resta, invece, pressoché costante la popolazione di età compresa tra i 40 e i 44 anni.

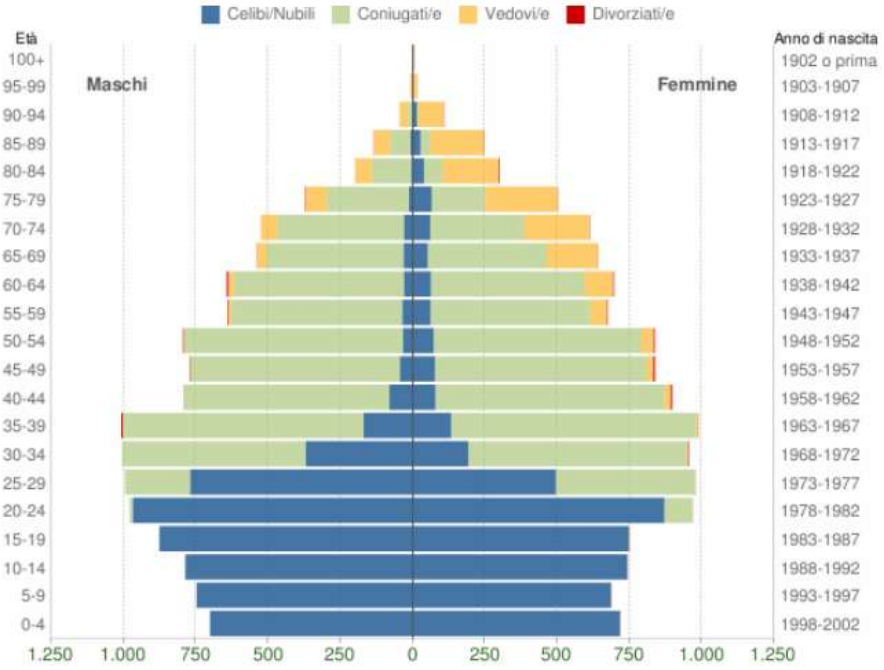


Figura 41 –Popolazione per età e sesso 2002 (fonte: Elaborazione TUTTITALIA.IT)

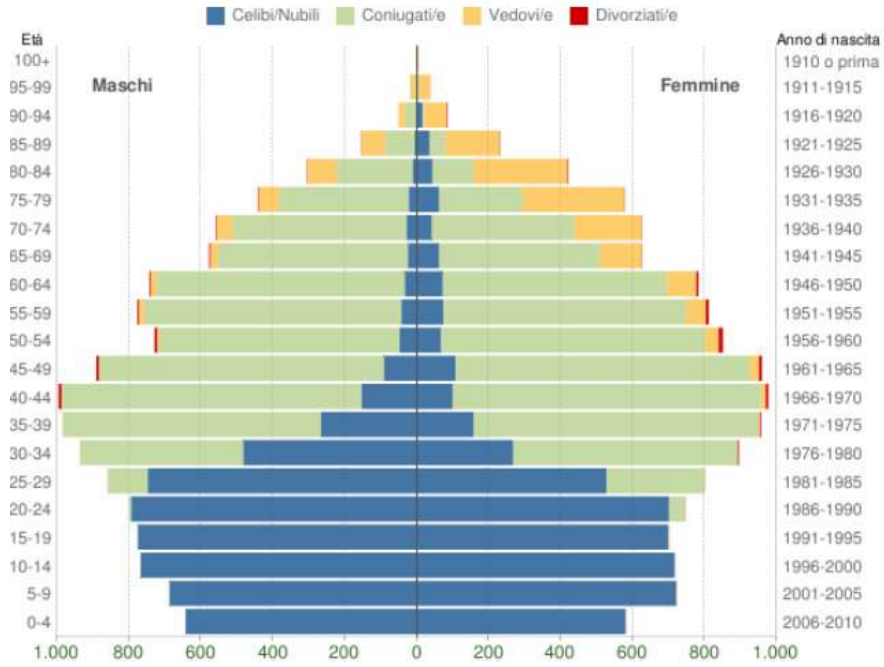


Figura 42 –Popolazione per età e sesso 2010 (fonte: Elaborazione TUTTITALIA.IT)

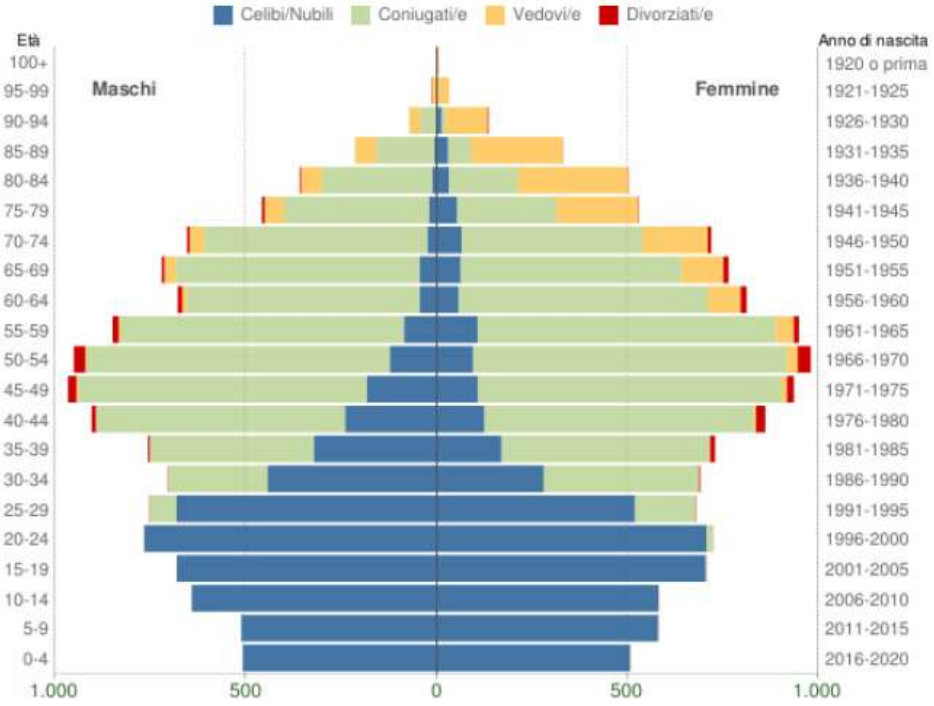


Figura 43 –Popolazione per età e sesso 2020 (fonte: Elaborazione TUTTITALIA.IT)

Attraverso l'analisi di indici demografici si è potuto notare che:

- L'indice di vecchiaia ha subito un notevole incremento, passando da 97,2 nel 2002 a 165,5 nel 2020;
- L'indice di ricambio della popolazione attiva è passato da un valore pari a 82,3 nel 2002 a 107,5 nel 2020;
- L'indice di struttura della popolazione attiva è passato da un valore pari a 79,8 nel 2002 a 123,6 nel 2020.

Ciò è traducibile come un invecchiamento della popolazione in età lavorativa, della popolazione attiva e di quella globale.

Tabella 13 - Indici demografici[3] (fonte: Elaborazione TUTTITALIA.IT)

Anno	Indice di vecchiaia	Indice di dipendenza strutturale	Indice di ricambio della popolazione attiva	Indice di struttura della popolazione attiva	Indice di carico di figli per donna feconda	Indice di natalità (x 1.000 ab.)	Indice di mortalità (x 1.000 ab.)
	1° gennaio	1° gennaio	1° gennaio	1° gennaio	1° gennaio	1 gen-31 dic	1 gen-31 dic
2002	97,2	50,5	82,3	79,8	22,3	11,0	9,5
2003	99,5	51,5	83,1	81,1	22,6	11,6	8,6
2004	100,5	51,2	81,0	81,9	22,9	10,9	8,7
2005	102,4	51,6	79,2	83,9	22,7	10,2	9,8
2006	103,6	51,8	80,1	88,0	22,8	10,7	7,6
2007	106,2	51,8	83,8	92,3	22,6	10,2	8,7
2008	108,6	51,9	86,3	94,5	22,1	8,3	8,3
2009	111,7	52,0	97,2	98,4	20,9	8,7	8,6
2010	114,5	52,0	103,4	100,7	20,3	9,6	9,2
2011	116,6	52,3	105,9	103,7	20,4	8,0	8,9
2012	121,6	52,1	107,9	106,2	19,7	8,5	9,5
2013	125,9	52,3	106,4	108,4	19,0	8,2	8,2
2014	131,5	53,0	104,2	110,9	19,1	7,7	8,1
2015	139,6	53,5	103,4	112,8	18,7	8,1	10,1
2016	142,6	53,7	104,2	115,8	18,3	7,6	9,1
2017	148,7	54,2	105,3	117,0	18,4	9,0	9,8
2018	152,1	54,1	104,8	119,7	18,6	8,0	8,5
2019	159,2	54,4	105,3	121,4	19,0	7,0	10,8
2020	165,5	55,0	107,5	123,6	19,0	-	-

[3] Indice di vecchiaia: Rappresenta il grado di invecchiamento di una popolazione. È il rapporto percentuale tra il numero degli ultrassessantacinquenni ed il numero dei giovani fino ai 14 anni.

Indice di dipendenza strutturale: Rappresenta il carico sociale ed economico della popolazione non attiva (0-14 anni e 65 anni ed oltre) su quella attiva (15-64 anni).

Indice di ricambio della popolazione attiva: Rappresenta il rapporto percentuale tra la fascia di popolazione che sta per andare in pensione (60-64 anni) e quella che sta per entrare nel mondo del lavoro (15-19 anni). La popolazione attiva è tanto più giovane quanto più l'indicatore è minore di 100.

Indice di struttura della popolazione attiva: Rappresenta il grado di invecchiamento della popolazione in età lavorativa. È il rapporto percentuale tra la parte di popolazione in età lavorativa più anziana (40-64 anni) e quella più giovane (15-39 anni).

Carico di figli per donna feconda: È il rapporto percentuale tra il numero dei bambini fino a 4 anni ed il numero di donne in età feconda (15-49 anni). Stima il carico dei figli in età prescolare per le mamme lavoratrici.

Indice di natalità: Rappresenta il numero medio di nascite in un anno ogni mille abitanti.

Indice di mortalità: Rappresenta il numero medio di decessi in un anno ogni mille abitanti.

Età media: È la media delle età di una popolazione, calcolata come il rapporto tra la somma delle età di tutti gli individui e il numero della popolazione residente. Da non confondere con l'aspettativa di vita di una popolazione.

Dalla mappa in Figura 44 emerge che la popolazione, oggi in numero non dissimile al 2011, è più concentrata in una sorta di anello attorno al Centro Storico. Anche la fascia periurbana è sensibilmente popolosa, raggiungendo comunque un valore della densità paragonabile ad alcune zone centrali.

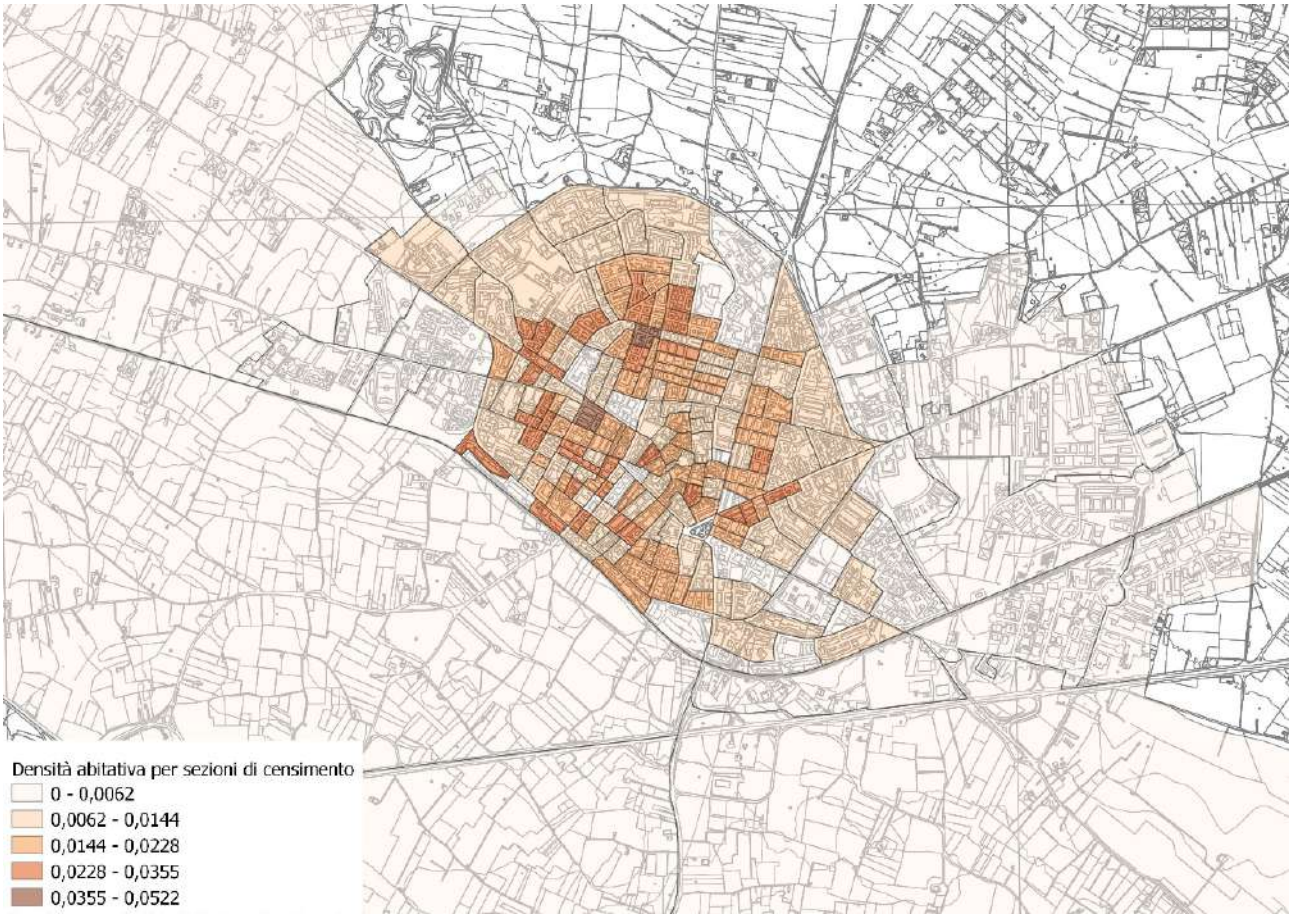


Figura 44 - Densità abitativa per sezione di censimento (fonte: base dati censimento ISTAT 2011)

Sulla base dei dati derivanti dal censimento ISTAT, sono stati ricavati alcuni indicatori a livello comunale, regionale e nazionale, quali l'incidenza superficiale dei centri e dei nuclei, l'incidenza della popolazione over 75, il tasso di occupazione femminile e la mobilità pubblica. I dati registrati nel comune di Ruvo di Puglia risultano abbastanza coerenti con i dati regionali e nazionali, ad esclusione dei dati riguardanti il tasso di occupazione femminile che risulta inferiore rispetto alla media nazionale, ma in linea con quella regionale.

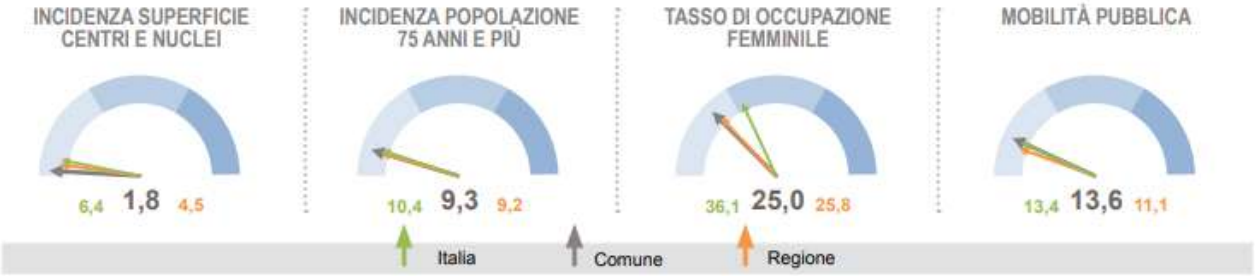


Figura 45 – Indicatori a Ruvo di Puglia (fonte: Elaborazione dati ISTAT-8milacensus)

Altre considerazioni emergono dalle analisi 8milacensus, sulla base dati ISTAT: la percentuale di residenti con un diploma o un titolo di laurea è significativamente al di sotto della media nazionale, così come la partecipazione al mercato del lavoro. Gli stranieri sono meno presenti che nel resto d'Italia.

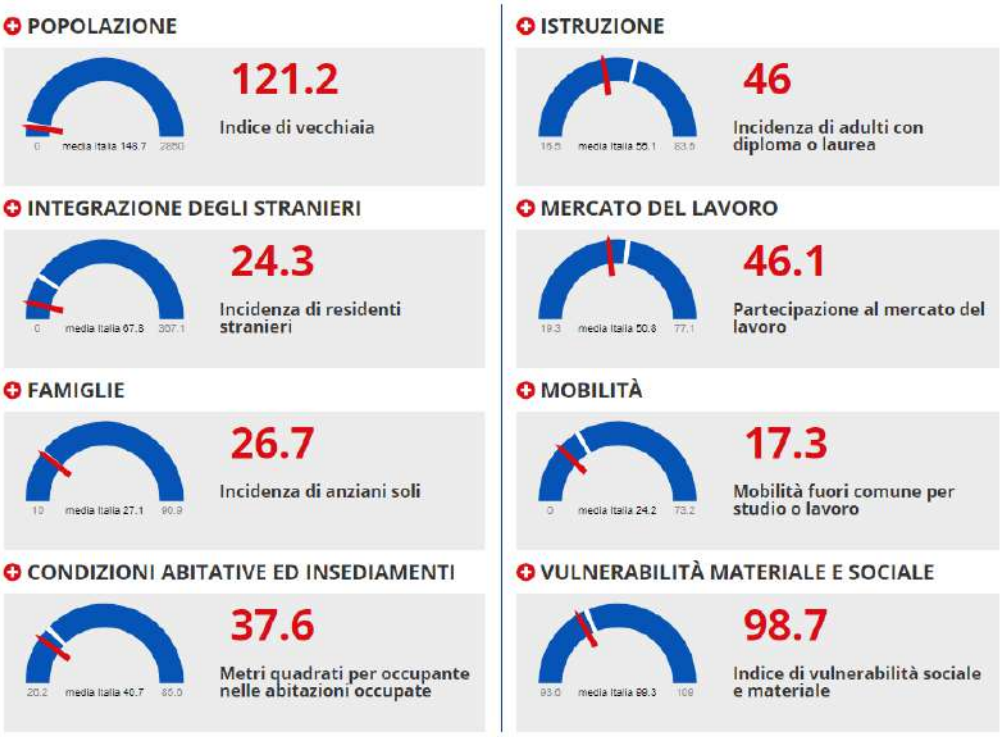


Figura 46 – Indicatori a Ruvo di Puglia (fonte: elaborazione dati ISTAT-8milacensus)

Sotto il profilo della mobilità, i dati del censimento, poi approfonditi nei paragrafi successivi, disegnano una notevole diffusione della mobilità lenta nel comune di Ruvo di Puglia, con valori nettamente superiori rispetto alla media nazionale e regionale. L'auto privata, inoltre, è meno utilizzata rispetto alle medie nazionali e regionali. Questo scenario risulta particolarmente favorevole all'implementazione di nuove forme di mobilità dolce e alla diffusione del TPL per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro.

Indicatore	Ruvo di Puglia	Puglia	Italia
Mobilità giornaliera per studio o lavoro	55.1	52.9	61.4
Mobilità fuori comune per studio o lavoro	17.3	14.6	24.2
Mobilità occupazionale	56.6	48.7	85.7
Mobilità studentesca	32.7	24.8	35.2
Mobilità privata (uso mezzo privato)	56.2	60	64.3
Mobilità pubblica (uso mezzo collettivo)	13.6	11.1	13.4
Mobilità lenta (a piedi o in bicicletta)	28.8	26.6	19.1
Mobilità breve	84.7	87.6	81.4
Mobilità lunga	4.4	3.4	5

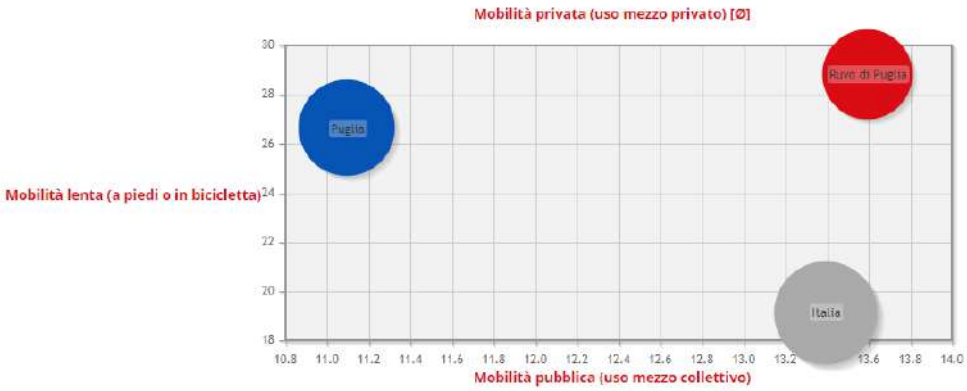


Figura 47 – Indicatori di mobilità a Ruvo di Puglia (fonte: elaborazione dati ISTAT-8milacensus)

Tale valore si mantiene elevato, nonostante l'aumento nell'utilizzo dell'auto privata registrato confrontando i valori di mobilità negli anni 1991, 2001, 2011 contestuale ad un aumento degli spostamenti giornalieri per motivi di studio e di lavoro.

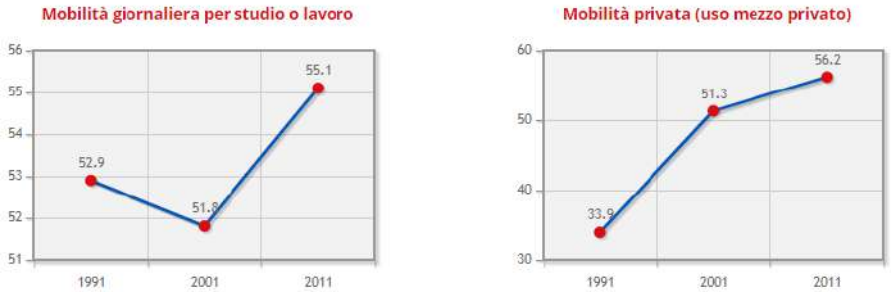


Figura 48 – Indicatori di mobilità a Ruvo di Puglia (fonte: elaborazione dati ISTAT-8milacensus)

Tale attività si registra soprattutto all'interno del comune, poiché la percentuale di spostamenti al di fuori del comune di residenza risulta inferiore rispetto alla media nazionale.

6.2. Sistema insediativo

La città di Ruvo di Puglia risulta abitata sin dai tempi del paleolitico. Numerosi resti di villaggi confermano la presenza antropica nel territorio sin dal VI secolo a.C. Tra il VIII e il V secolo a.C. i greci colonizzarono Ruvo. Le origini del termine infatti sono greche "Ρυψ" (*Rhyps*, pron. "Rüps") la stessa che dà origine al termine "ρυας" (*rhyas*, pron. "rüas") e che significa torrente violento. In seguito la radice si trasformò in "Ρυψ" spesso abbreviato in "Ρυβα" (Rhyba, pron. "Rüba"). Il villaggio al tempo dei greci visse un momento di intensi scambi commerciali ed il suo agro comprendeva l'attuale città di Molfetta, Terlizzi, Corato, Trani e Bisceglie.

Con l'arrivo dei romani "Ρυβα" si trasformò in *Riba* e poi in *Rubi*, e la città ebbe un ruolo importante all'interno dell'impero romano: "il nucleo di fondazione della città di Ruvo sorgeva lungo il tracciato romano della via traiana della quale l'antica Rubi era una delle "statio". Il primo nucleo di abitazioni si attestava sulle vie S.Caterina, Specchia, Modesti, Cattedrale e del Castello attuale via Menotti come si evince dalla lettura e dall'orientamento del tessuto edilizio, composto prevalentemente da abitazioni su tre livelli di cui il piano terra adibito a bottega e gli altri due a residenza. La storiografia locale accredita l'esistenza delle mura a difesa dell'area di antico impianto prima della dominazione normanna. Delle mura faceva parte il Castello, situato nell'estremità nord – occidentale, documentato per la prima volta nel 1179. Alla città murata si accedeva attraverso quattro porte: Porta del Castello nell'attuale piazza Regina Margherita, Porta del Buccettolo, che immetteva nell'area del ristretto posta a sud- ovest, Porta di Sant'Angelo o Porta Nuova a nord e infine Porta di Noja. Nella campagna sorgevano varie chiese tra cui quella dei santuari della Madonna di Calentano e della Madonna delle Grazie."[4]

Durante gli anni imperiali, Ruvo perde il suo contatto diretto con il mare a causa del sorgere di città come Molfetta, Trani e Bisceglie.

Figura 49 - Le città daune, peucete e messapiche nel VIII-V sec A.C. (fonte: elaborato 3.2.4.2. PPTR)

[4] Relazione generale del PUG di Ruvo di Puglia

Durante il periodo medievale, la città passò momenti di decadenza dovuti alla conquista da parte dei Longobardi ed in seguito dei Saraceni, e momenti di ripresa come ad esempio il periodo sotto la guida di Federico II di Svevia che ha portato alla costruzione della cattedrale romanico gotica e del vicino Castel del Monte. In questo momento storico vengono fondate anche Corato ed Andria, i cui territori andarono a diminuire ulteriormente l'agro di Ruvo.

Dal 1266 divenne feudo ed entrò tra i domini degli Angioini, in seguito tra i domini degli aragonesi. Durante la battaglia di Ruvo tra Francia e Spagna per il dominio sul Regno di Napoli la città fu rasa al suolo.

Dal 1500 la storia di Ruvo è stata diretta dalla famiglia Carafa che ne acquista il feudo ed impone il proprio governo. L'influenza dei Carafa terminerà nel 1806 sotto il dominio napoleonico.

Tra la fine del Settecento e gli inizi dell'Ottocento le porte e le antiche mura furono abbattute per motivi igienico sanitari (1820) e la città si espanse lungo la viabilità perimetrale come dimostra l'immagine tratta dalle carte del Rizzi Zannoni del 1808.

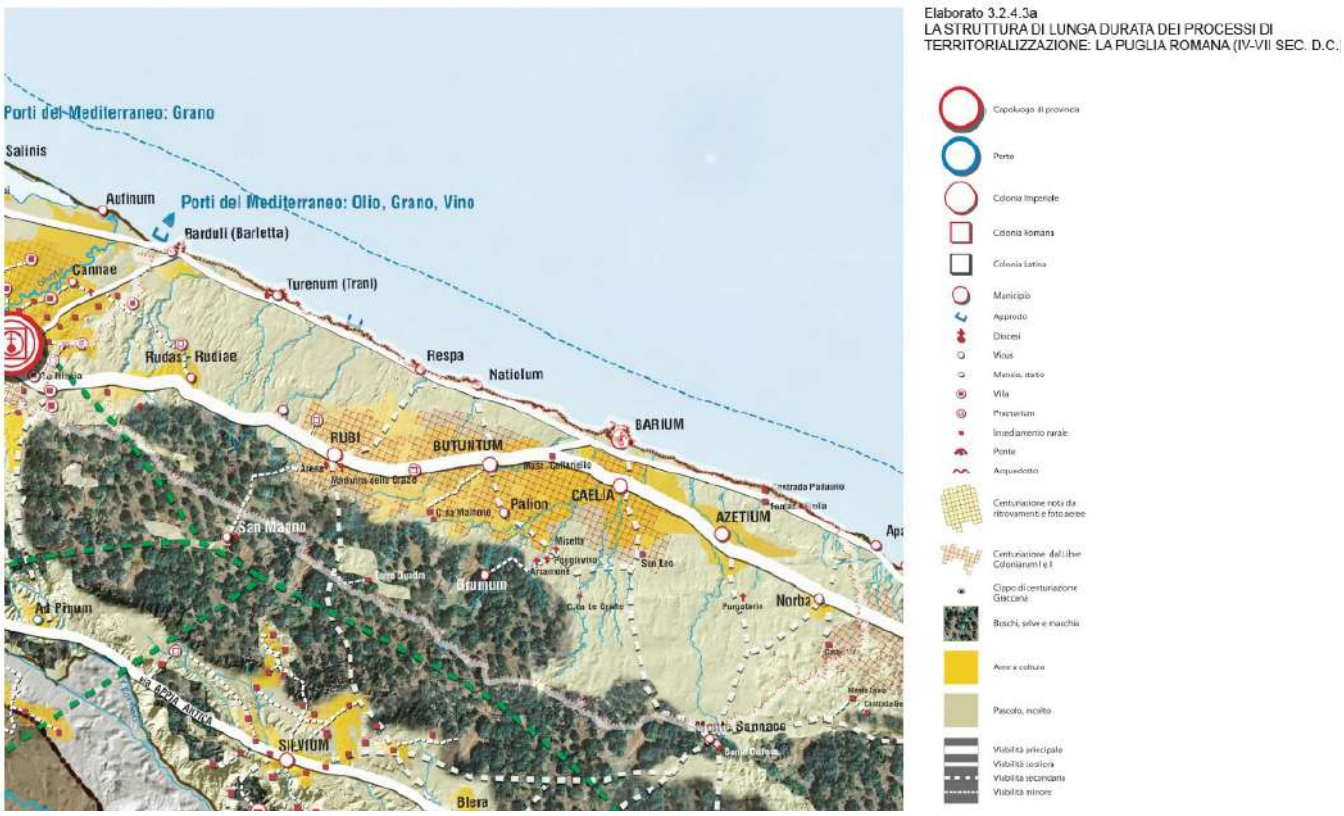


Figura 50 - La Puglia Romana del IV-VII Sec d.C. (fonte: elaborato 3.2.4.3a PPTR)

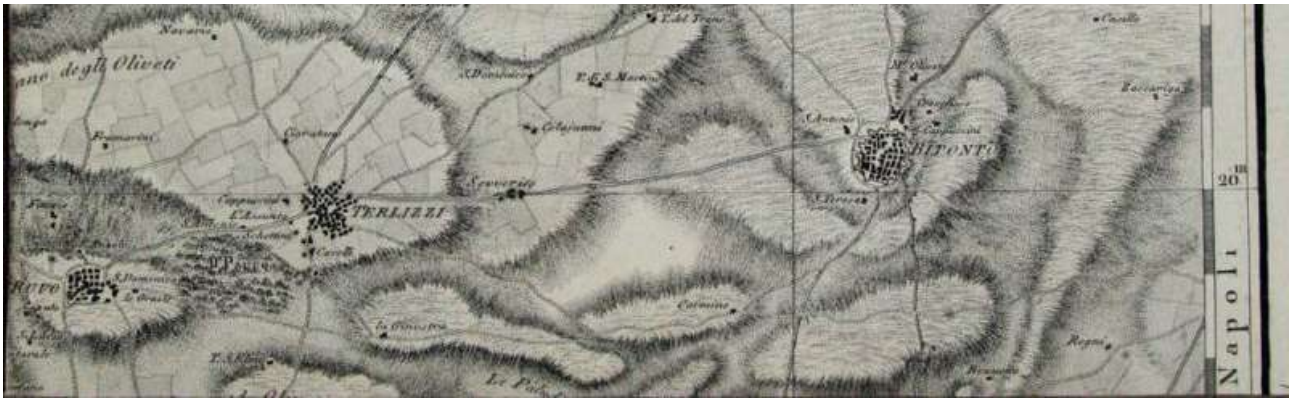


Figura 51 - Atlante geografico del Regno di Napoli delineato per ordine di Ferdinando IV re delle Due Sicilie & C. & C. da Gio. Antonio Rizzi-Zannoni geografo di Sua Maestà e terminato nel 1808. Napoli, s.n., 1788-1812.

I momenti fondanti della cultura urbanistica della Ruvo moderna e del suo rapporto con i modelli europei sono determinati dall'abbellimento del così detto "Stradone" che si estende per circa 1300 metri intorno al perimetro del nucleo antico e dalla costruzione di palazzo Jatta in piazza G.Bovio.[5] Tra il 1800 ed il 1850 la popolazione passa da circa 7000 abitanti a 12000 come conseguenza dell'abolizione della feudalità, la fine del regime doganale della transumanza ed il passaggio di una nuova strada consolare.

Figura 52 - La viabilità dai primi dell'ottocento all'Unità d'Italia (fonte: elaborato 3.2.4.9. PPTR)

Come documentato dalla tavola del primo catasto d'impianto, nel 1874 la città si era sviluppata principalmente ad ovest di Largo Castello, diramandosi verso la Piazza della Fortezza, attuale L. Cavalotti e lungo corso Cotugno sino all'antica via dei Cappuccini, nonché a sud lungo tutto corso E Carafa.[6] Tra la fine dell'Ottocento ed i primi decenni

[5] Relazione generale del PUG di Ruvo di Puglia

[6] [6] Relazione generale del PUG di Ruvo di Puglia

del Novecento lo sviluppo del borgo vede fiorire chiese e palazzi signorili. Lo stradone si trasforma in una grande piazza anulare.

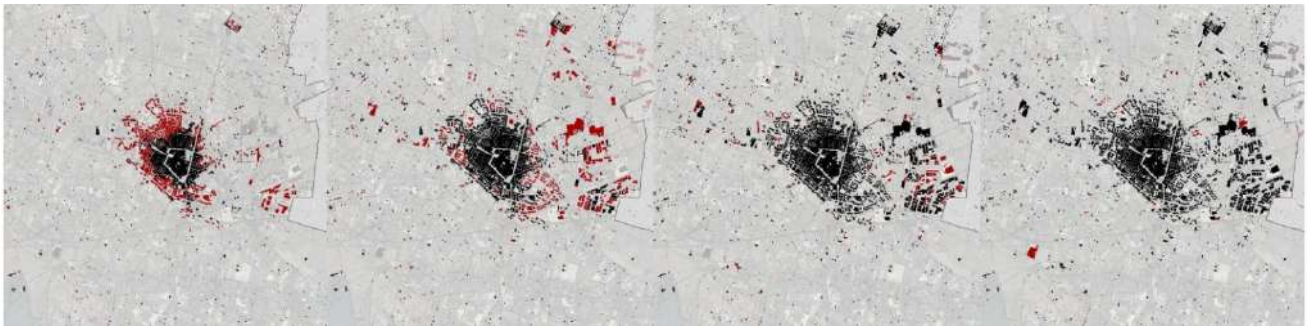


Figura 53 - Edificato dal 1940 al 1970, dal 1970 al 1997, dal 1997 al 2001, dal 2001 al 2006 (da sinistra verso destra) (fonte Relazione Generale PUG)

Nel 1963 si avviano i lavori per la costruzione della nuova ferrovia Bari – Barletta. Nel Piano Regolatore Generale (1968) e nella Variante del 1992 viene prevista la realizzazione della Zona industriale nell'area compresa tra la strada per Terlizzi e il tracciato della ferrovia Bari-Nord.

Attraverso l'analisi dei dati ISTAT 2011 è possibile leggere l'evoluzione dell'edificato antecedente al 1919 fino al 2011. La figura seguente infatti fornisce una lettura sulla costruzione degli edifici nei decenni, suddivisa per zone aggregate di sezioni di censimento. Prima del 1919 la zona che presenta maggiori costruzioni è ovviamente quella del centro storico, tuttavia vi sono un buon numero di costruzioni presenti anche nella zona attualmente denominata come zona industriale. Dal 1919 fino al 2011 l'area de nucleo storico subisce variazioni trascurabili in termini di edificazione, mentre iniziano ad aumentare nelle aree limitrofe al nucleo antico. Tra il 1971 ed il 2011 l'edificato si sviluppa soprattutto nella zona più ad ovest e più ad est del centro, con particolare intensità tra gli anni 1981 – 2000 e proseguendo nel decennio 2001 2011 seppur con minore intensità.

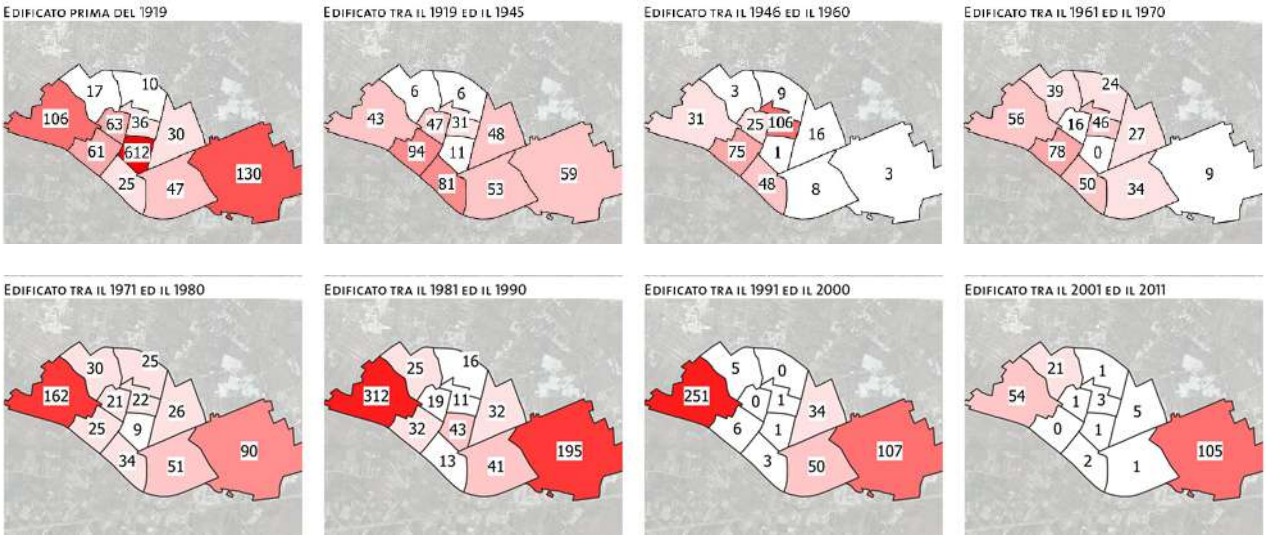


Figura 54 - Evoluzione dell'edificato a Ruvo di Puglia (fonte: elaborazione dati Istat)

6.3. Sistema economico

6.3.1. Partecipazione al mercato del lavoro

Secondo le definizioni adottate dall'ISTAT, per popolazione attiva si intende l'insieme delle persone di età non inferiore ai 15 anni che, alla data del censimento, risultano:

- occupate, esercitando in proprio o alle dipendenze altrui una professione, arte o mestiere;
- disoccupate, ovvero hanno perduto il precedente lavoro e sono alla ricerca di una occupazione;
- momentaneamente impedite a svolgere la propria attività lavorativa in quanto inquadrabili come: militari di leva (o in servizio civile), volontari, richiamati; ricoverati da meno di due anni in luoghi di cura e assistenza; detenuti in attesa di giudizio o condannati a pene inferiori a 5 anni;
- alla ricerca di prima occupazione, non avendone mai svolta alcuna in precedenza.

Si è fatto riferimento all'elaborazione dei dati TUTTITALIA.it per analizzare l'andamento della popolazione attiva del Comune di Ruvo di Puglia dal 2002 al 2020. I dati mostrano un andamento pressoché costante dal 2002 al 2009, per poi subire una costante decrescita fino al 2020. Nel 2020 è stato registrato il valore minimo di questa curva pari a 16.197 residenti.

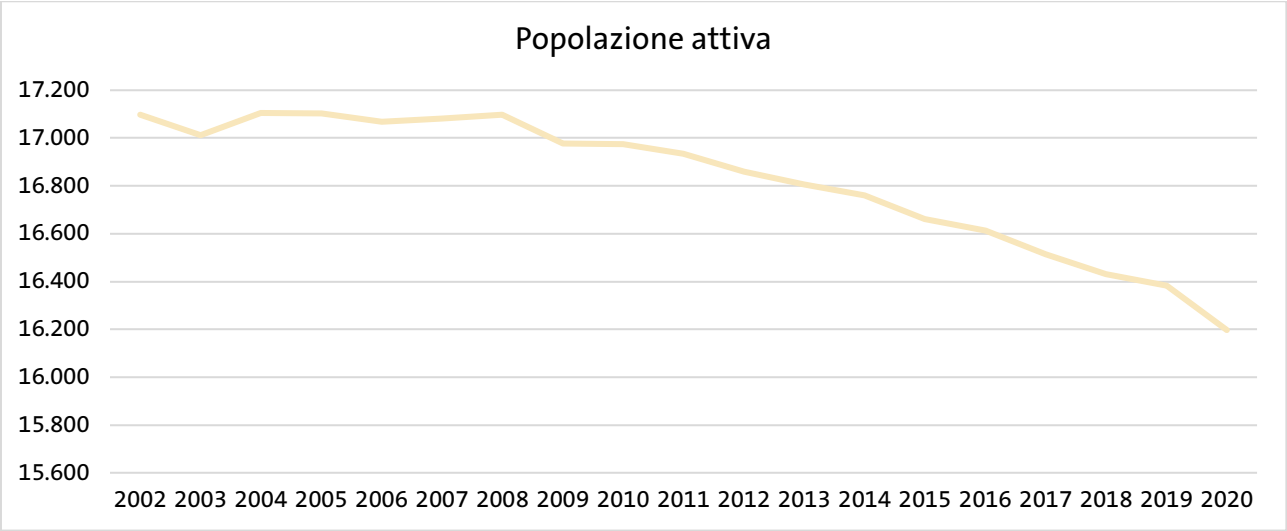


Figura 55 –Popolazione in età compresa tra 15 e 64 anni (Fonte: elaborazione dati TUTTITALIA.IT)

L'indice di struttura della popolazione attiva, che rappresenta il grado di invecchiamento della popolazione in età lavorativa, è in costante aumento dal 2002 al 2020. Tale indice è pari al rapporto percentuale tra la parte di popolazione in età lavorativa più anziana (40-64 anni) e quella più giovane (15-39 anni). Un valore sempre crescente rappresenta quindi un invecchiamento della popolazione attiva e, rapportando tale dato alla popolazione attiva, si può dedurre che negli anni la diminuzione della popolazione attiva è legata principalmente alla diminuzione dell'aliquota di popolazione attiva in età compresa tra 15 e 39 anni.

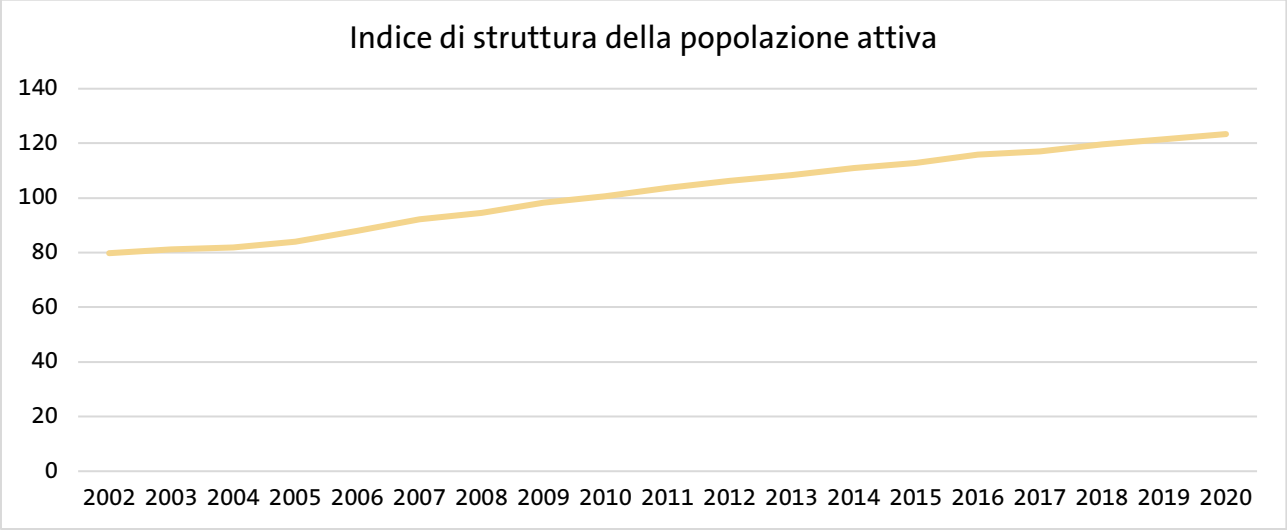


Figura 56 –Indice di struttura della popolazione attiva (fonte: elaborazione dati TUTTITALIA.IT)

Analizzando il rapporto dei giovani attivi e non attivi (dati ISTAT), si può notare un dimezzamento di tale rapporto dal 1991 al 2011, coerentemente con i dati inerenti all'indice di struttura della popolazione attiva precedentemente analizzato. La diminuzione dei giovani attivi nel mercato del lavoro può essere considerata una conseguenza della necessità di mantenere gli individui più anziani attivi nel mercato del lavoro. Il rapporto dei giovani attivi e non attivi registrato a Ruvo di Puglia nel 2011 è, inoltre, superiore rispetto alla media regionale e nazionale.

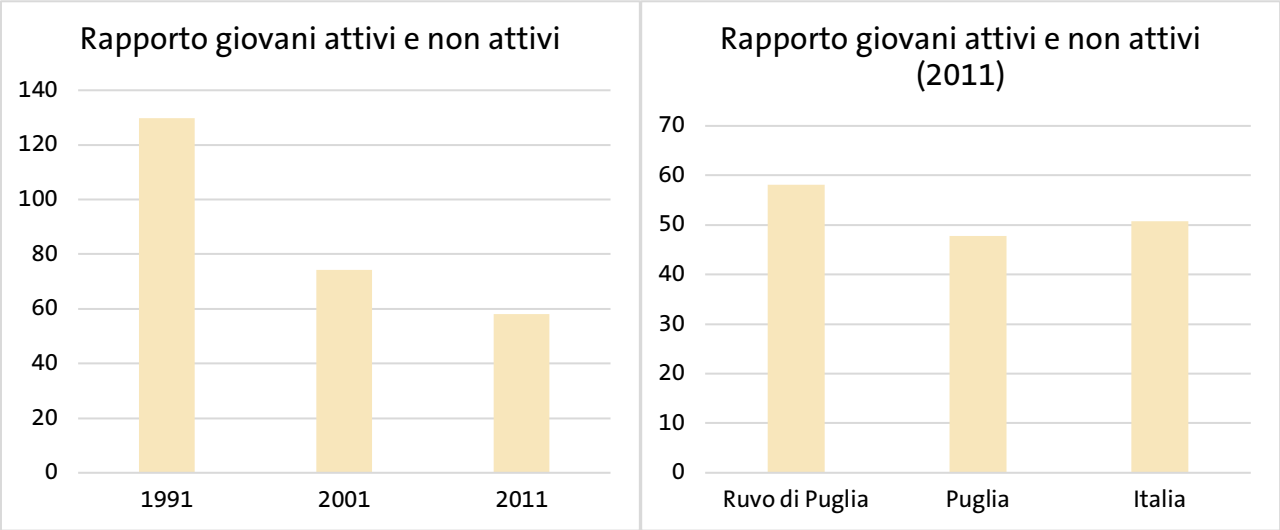


Figura 57 – Giovani attivi e non attivi (fonte: elaborazione dati 8milacensus)

L'analisi dei dati derivanti dai censimenti ISTAT 1991 – 2001 – 2011 mostra una netta diminuzione della partecipazione della popolazione residente al mercato del lavoro. Nel 2011, inoltre la partecipazione della popolazione al mercato del lavoro risulta nettamente inferiore rispetto alla media nazionale, ma superiore rispetto alla media regionale.

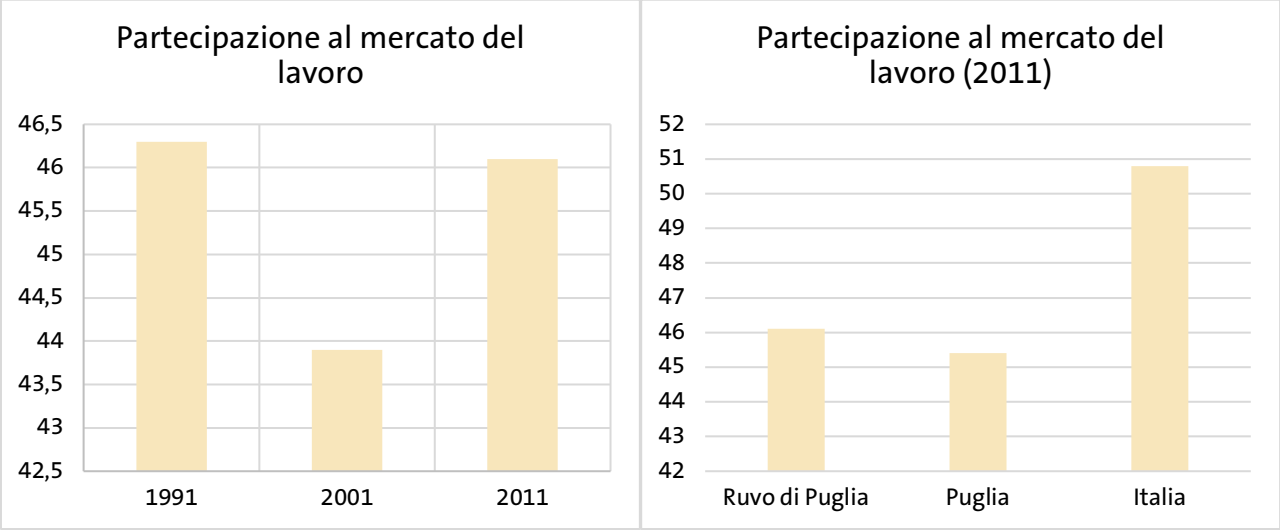


Figura 58 – Partecipazione al mercato del lavoro (fonte: elaborazione dati 8milacensus)

6.3.1. Analisi delle attività economiche

L'analisi dei dati ISTAT, riguardanti le imprese attive nel comune di Ruvo di Puglia permette di comprendere lo scenario in cui il Piano si colloca.

I dati ISTAT fanno riferimento al Registro Statistico delle Imprese Attive (ASIA), costituito dalle unità economiche che esercitano arti e professioni nelle attività industriali, commerciali e dei servizi alle imprese e alle famiglie e fornisce informazioni identificative (denominazione e localizzazione) e di struttura (attività economica, addetti dipendenti e indipendenti, forma giuridica, data di inizio e fine attività, fatturato) di tali unità.

Il campo d'osservazione comprende le attività economiche relative a: estrazione di minerali da cave e miniera, attività manifatturiere, fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata, fornitura di acqua, reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento, costruzioni, commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli, trasporto e magazzinaggio, attività dei servizi di alloggio e di ristorazione, servizi di alloggio e comunicazione, attività finanziarie e assicurative, attività immobiliari, attività professionali, scientifiche e tecniche, noleggio, aziende di viaggio, servizi di supporto alle imprese, istruzione, sanità e assistenza sociale, attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento, altre attività di servizi.

Dall'analisi svolta, si evince che nell'arco temporale 2013-2017 il comune di Ruvo di Puglia registra un numero di imprese attive pressoché costante, 1.687 nel 2013 e 1.682 nel 2017.

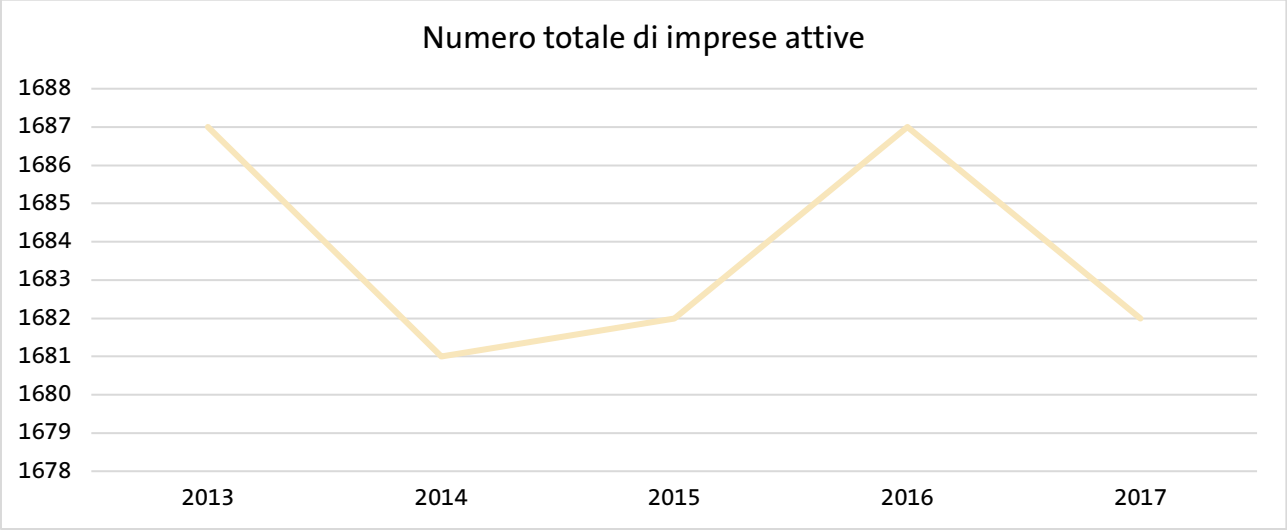


Figura 59 – Imprese attive nel territorio di Ruvo di Puglia (fonte: elaborazione dati ISTAT)

Dal 2013 al 2017 diminuisce il numero di imprese attive nel settore del commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli, che passa da 573 nel 2013 a 528 nel 2017, in quello delle attività manifatturiere, 211 nel 2013 e 186 nel 2017, e in quello delle costruzioni, 274 nel 2013 e 255 nel 2017.

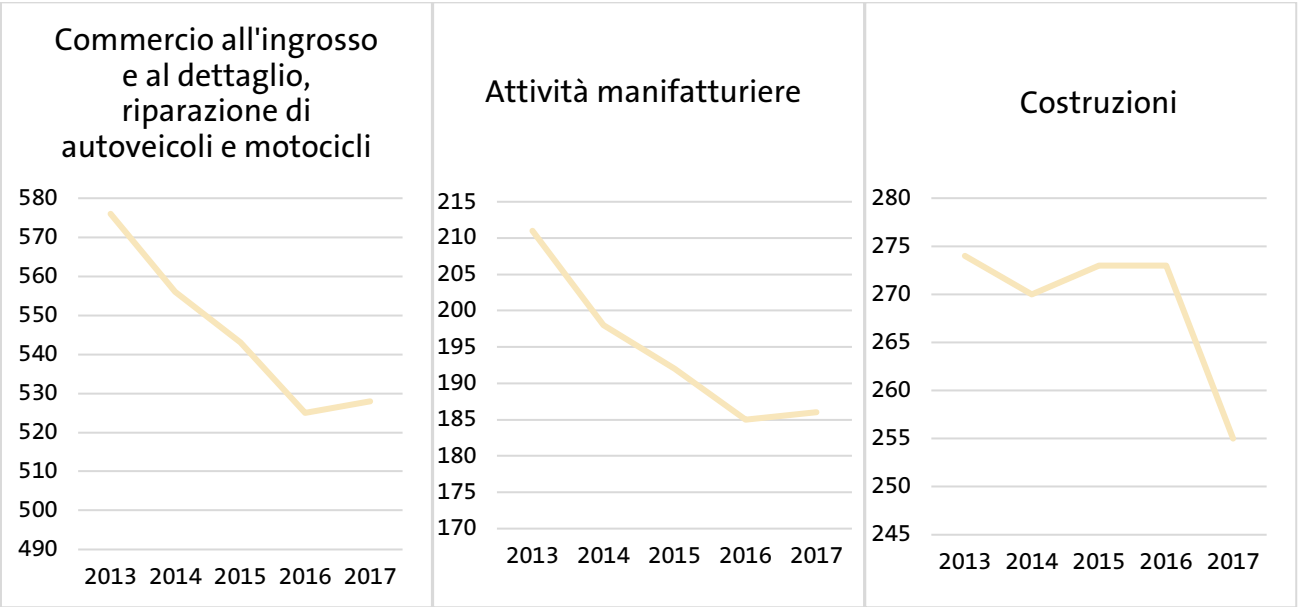


Figura 60 – Diminuzione del numero di imprese attive (fonte: elaborazione dati ISTAT)

Un settore che, invece, registra un aumento nel numero di imprese attive è quello delle attività professionali, scientifiche e tecniche, che passa da 171 nel 2013 a 209 nel 2017.

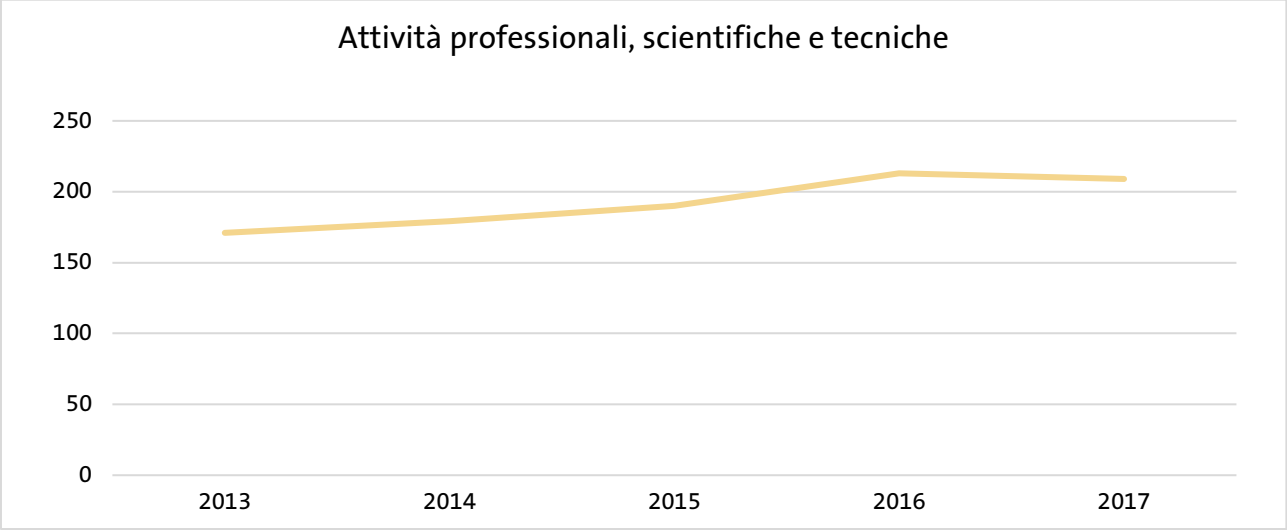


Figura 61 – Aumento del numero di imprese attive (fonte: elaborazione dati ISTAT)

L'aumento del numero di imprese attive nel settore delle attività professionali, scientifiche e tecniche ha generato un crescente interesse verso le tematiche della ricerca e dell'innovazione. Ciò è dimostrato dai dati provenienti da "OpenCoesione", un'iniziativa di open government sulle politiche di coesione in Italia. Sul portale di OpenCoesione sono navigabili dati su risorse programmate e spese, localizzazioni, ambiti tematici, soggetti programmatori e attuatori, tempi di realizzazione e pagamenti dei singoli progetti. Nel comune di Ruvo di Puglia, dei 457 progetti monitorati, l'87% è incentrato sulle tematiche di ricerca e innovazione.

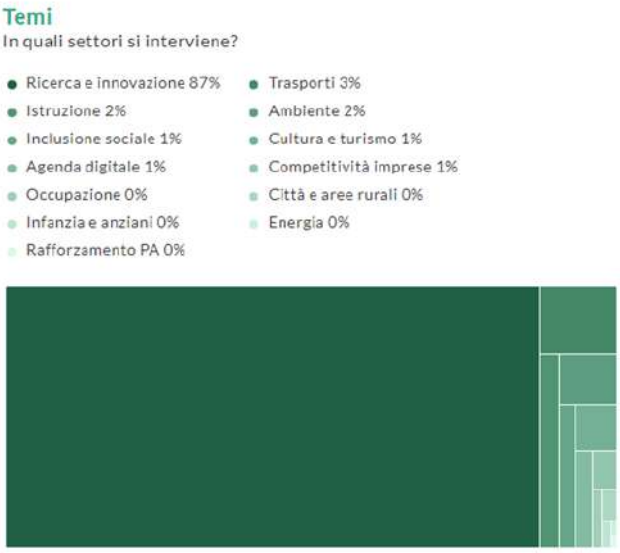


Figura 62 – Temi di progetto – Dati OpenCoesione

Gli altri settori non registrano modifiche significative nel numero di imprese attive.

Per quanto concerne il numero di addetti delle imprese attive, nel periodo compreso tra il 2013 e il 2017 si è registrato un incremento considerevole: sono stati registrati 4205,9 addetti nel 2013 e 4377,05 addetti nel 2017.

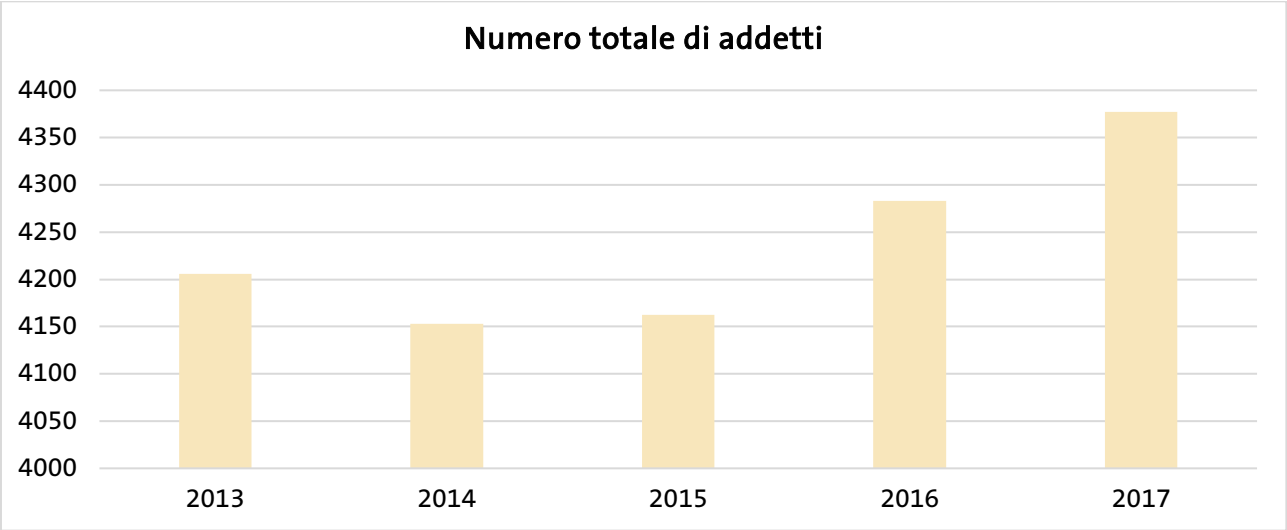


Figura 63 – Numero totale di addetti nel territorio di Ruvo di Puglia (fonte: elaborazione dati ISTAT)

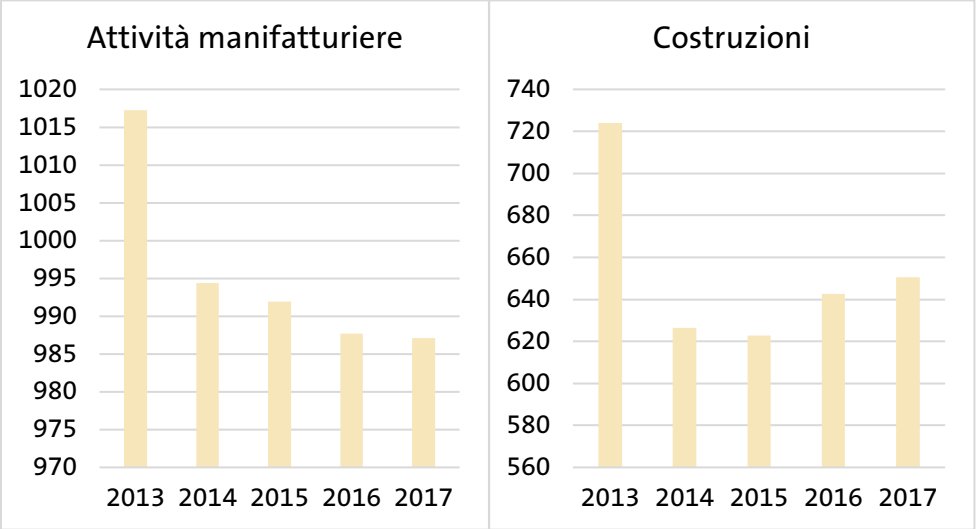


Figura 64 - Diminuzione del numero totale di addetti (fonte: elaborazione dati ISTAT)

I settori che registrano una maggior diminuzione nel numero di addetti sono quelli riguardanti le attività manifatturiere, 1017,24 nel 2013 e 987,11 nel 2017, e le costruzioni, 724 nel 2013 e 650,61 nel 2017.

I settori che registrano invece un incremento nel numero di addetti sono quelli riguardanti i servizi di alloggio e di ristorazione, 271,67 nel 2013 e 345,7 nel 2017, la sanità e assistenza sociale, 136,09 nel 2013 e 172,52 nel 2017, attività professionali, scientifiche e tecniche, 233,01 nel 2013 e 289,18 nel 2017.

Figura 65 – Aumento del numero totale di addetti (fonte: elaborazione dati ISTAT)

Gli altri settori non registrano modifiche significative nel numero di addetti registrati.

Si è ipotizzato di suddividere il numero di addetti registrati agli anni 2013, 2014, 2015, 2016 e 2017 per zone omogenee, basandosi sulla percentuale di addetti registrati nel 2011 in ogni zona. La tabella seguente riporta la ripartizione percentuale degli addetti per ogni zona e la loro seguente suddivisione.

Tabella 14 – Distribuzione del numero di addetti per zone omogenee (fonte: Dati ISTAT)

Zona	%	2013	2014	2015	2016	2017
Centro Storico	14,56%	612,58	604,90	606,26	623,80	637,51
Fratelli Cairoli	7,67%	322,52	318,48	319,19	328,43	335,65
Zona industriale	20,46%	860,52	849,73	851,64	876,28	895,53
Via Aldo Moro	12,45%	523,49	516,93	518,09	533,08	544,80
Corso Carafa	7,16%	301,11	297,34	298,01	306,63	313,37
Stazione	8,90%	374,32	369,62	370,46	381,17	389,55
Stadio	5,73%	241,03	238,01	238,54	245,44	250,84
Via Imbriani	11,81%	496,56	490,33	491,44	505,65	516,77
Pineta comunale	4,27%	179,56	177,31	177,71	182,85	186,87
Istituto Bovio	4,55%	191,30	188,90	189,33	194,81	199,09
Parco Mennea	2,45%	102,90	101,61	101,84	104,79	107,09

Le zone con il maggior numero di addetti risultano quindi essere quelle del Centro Storico, della Zona Industriale, di Via Aldo Moro e di Via Imbriani.

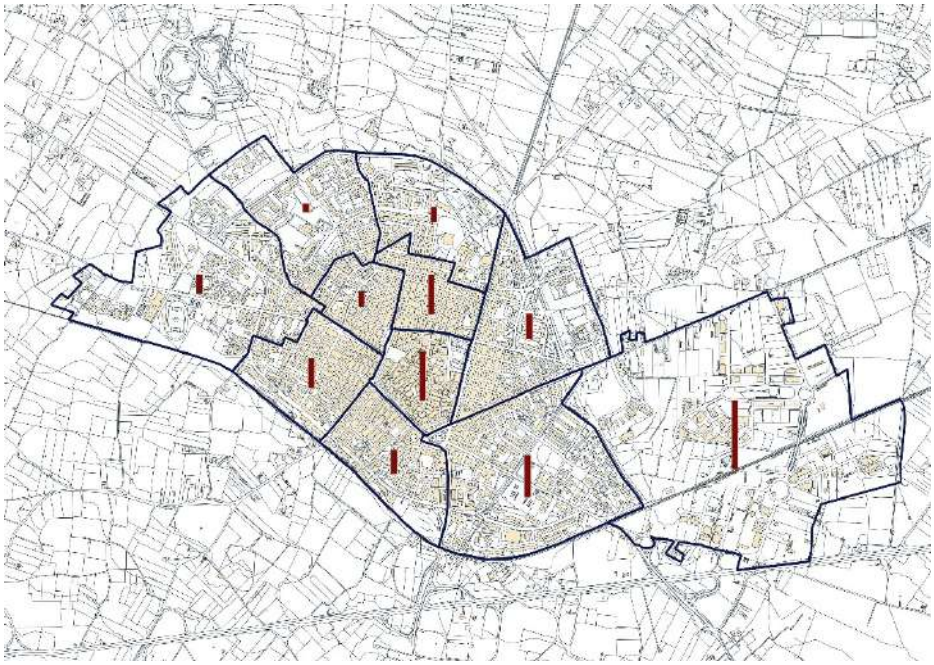


Figura 66 – Distribuzione del numero totale di addetti per zone omogenee (2017)

6.4. Il tasso di motorizzazione

Il numero di auto ogni mille abitanti a Ruvo di Puglia è in aumento negli ultimi anni, tuttavia il valore è inferiore alle medie provinciali, regionali e nazionali, questo indica che in generale a Ruvo di Puglia si utilizza meno l'auto rispetto alla media degli altri comuni.

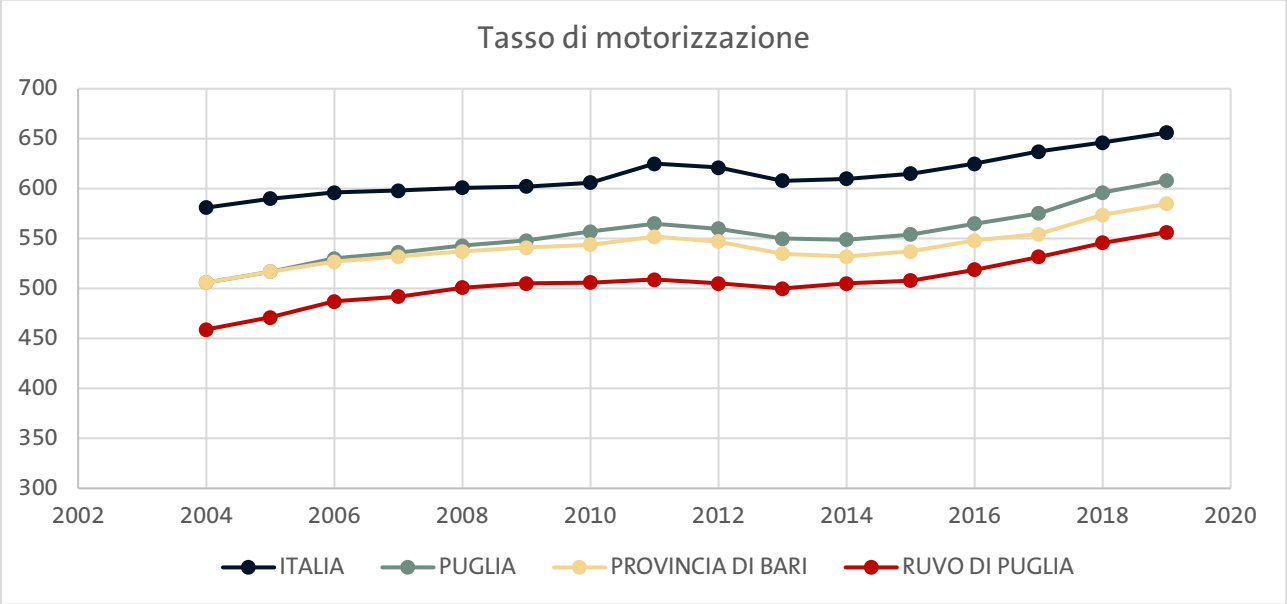


Figura 67 - Tasso di motorizzazione a Ruvo di Puglia, in Provincia di Bari, in Puglia, in Italia (fonte: elaborazione dati ACI)

6.5. Elementi per la costruzione del quadro attuale della mobilità: localizzazione dei poli di attrazione

Se la generazione della domanda intuitivamente si può far dipendere dalla distribuzione dei residenti sul territorio, le destinazioni principali sono luoghi di lavoro e servizi. In generale la funzione attrattiva esercitata da tali poli (rivolta all'area urbana o al territorio extraurbano) è funzione della gerarchia occupata nella rete e dalle dimensioni del bacino di utenti potenziale da servire.

I poli attrattori urbani sono stati classificati nelle seguenti macrocategorie:

- Aree di interesse storico culturali;
- Aree sportive;
- Aree verdi;
- Centro storico;
- Istituti scolastici;
- Luoghi di culto;
- Piazza;
- Plesso sanitario;
- Servizi di interesse collettivo;
- Zona industriale.

Ogni attrattore genera differenti tipologie di mobilità, sia in termini di caratteristiche dello spostamento che in termini di tipologie di utenti.

Ad esempio, di particolare interesse è l'analisi delle mobilità generata dagli istituti scolastici che, pur assumendo un ruolo minore nella dinamica complessiva, concentra in un tempo molto breve e su un numero limitato di strade, molte famiglie e soprattutto molti bambini. La connessione sicura e sostenibile da e verso gli edifici scolastici pubblici deve svolgere un ruolo fondamentale fin dalle prime fasi della pianificazione, al fine di ridurre la congestione stradale nelle fasce orarie di entrata e di uscita dai plessi scolastici.

I parchi e le aree verdi generano numerosi spostamenti durante tutto l'arco della giornata, è quindi opportuno prevedere una corretta gestione della mobilità. Nel comune di Ruvo di Puglia gran parte dei parchi e delle aree verdi sono collocati nell'area più esterna; è quindi opportuno prevedere collegamenti tramite reti pedonali e reti ciclabili.

Le aree sportive, spesso poli attrattori dei più giovani, sono collocate in zone periferiche, difficilmente raggiungibili; ciò determina una riduzione dell'attrattività e conseguentemente un utilizzo ridotto delle strutture presenti.

In generale, dall'analisi preliminare della distribuzione degli addetti, dei poli scolastici, sanitari e sportivi, a Ruvo di Puglia emerge forte il ruolo attrattore del centro urbano.

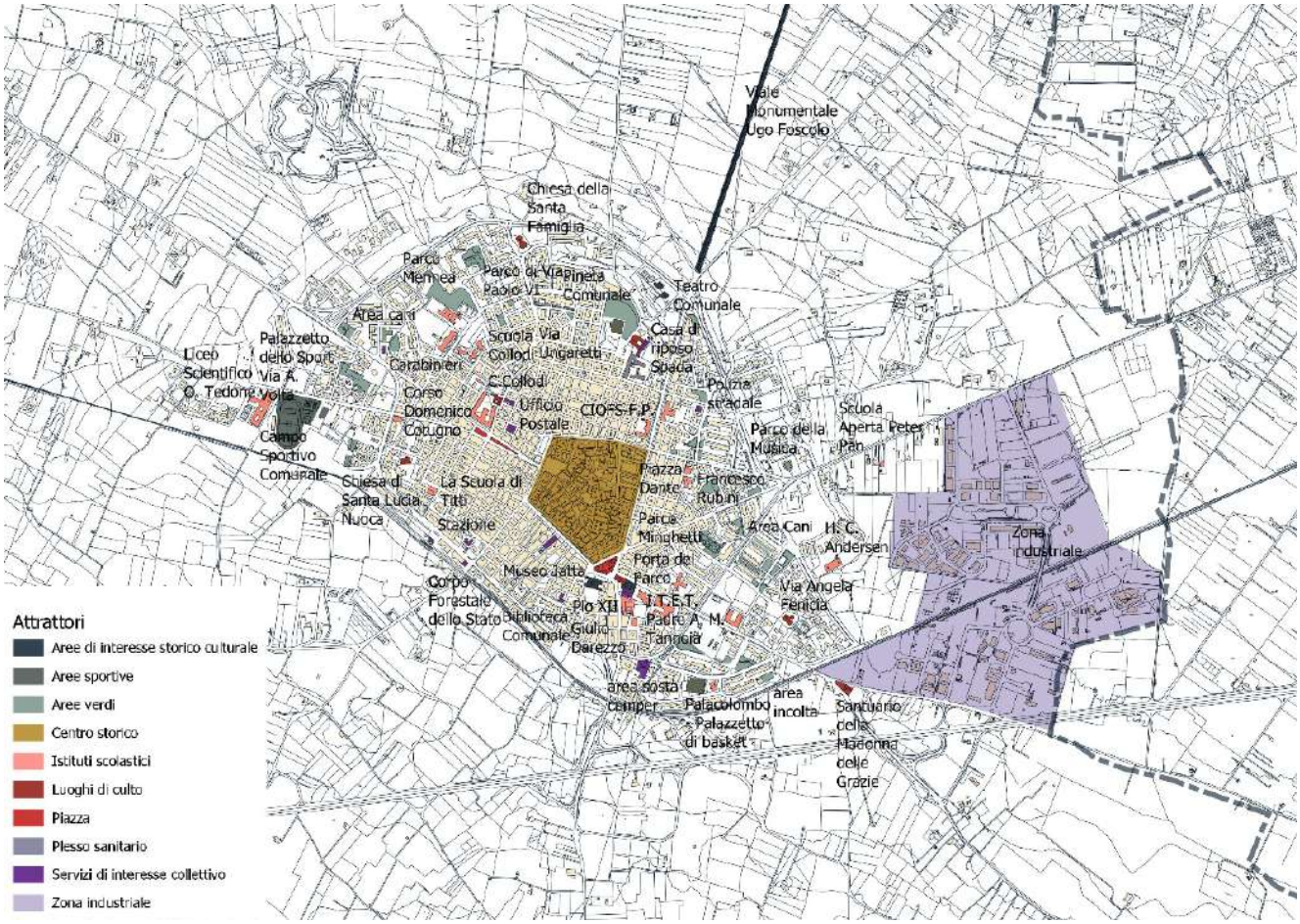


Figura 68 – Principali poli attrattori nel comune di Ruvo di Puglia

6.5.1. Gli attrattori degli spostamenti per lavoro

Per la valutazione dell'attrazione di tipo lavorativo, si è valutato di effettuare un aggiornamento, sulla base delle nuove attività sviluppate e chiuse, della precedente mappa degli addetti, ovvero la 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.

La Figura 69 rappresenta la visualizzazione con istogramma del numero di addetti redistribuiti per ciascuna zona omogenea. Come si può immediatamente notare, la maggior parte degli addetti si trova nell'area della zona industriale (896 addetti) e del centro storico (638), dove sono concentrate rispettivamente le industrie e i servizi del settore terziario. Un numero significativo di addetti è registrato anche nella zona di Via Aldo Moro (545), dove vi è una compresenza di industre e di istituti scolastici, e nella zona "Via Imbriani" subito a nord del centro storico (517). Inferiori, ma ancora rilevanti sono la zona della stazione, con 390 addetti, "Fratelli Cairoli" con 336, e "Corso Carafa" a Sud con 313 addetti.

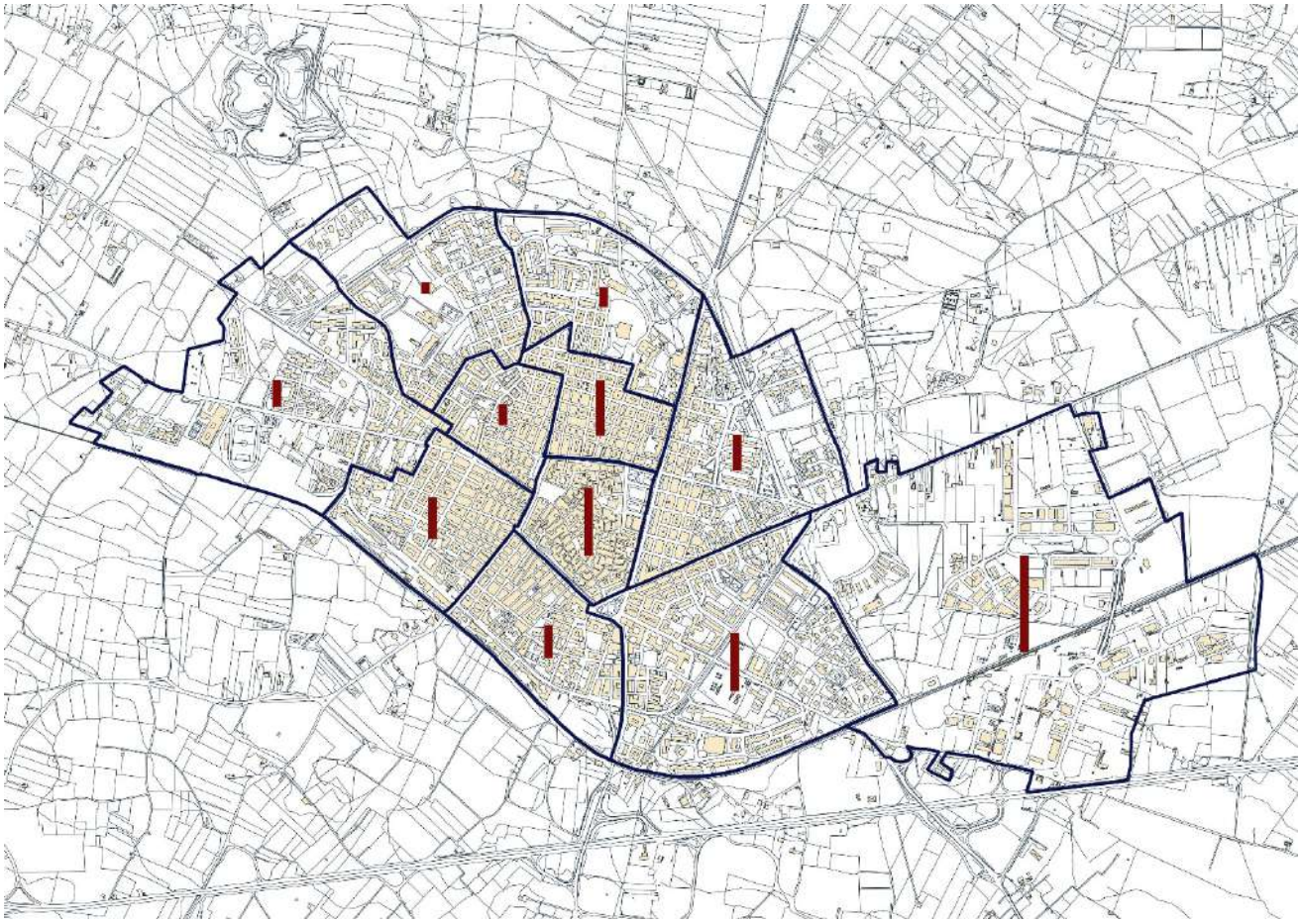


Figura 69 - Numero di addetti per zone omogenee (2017)

6.5.1. Gli istituti scolastici

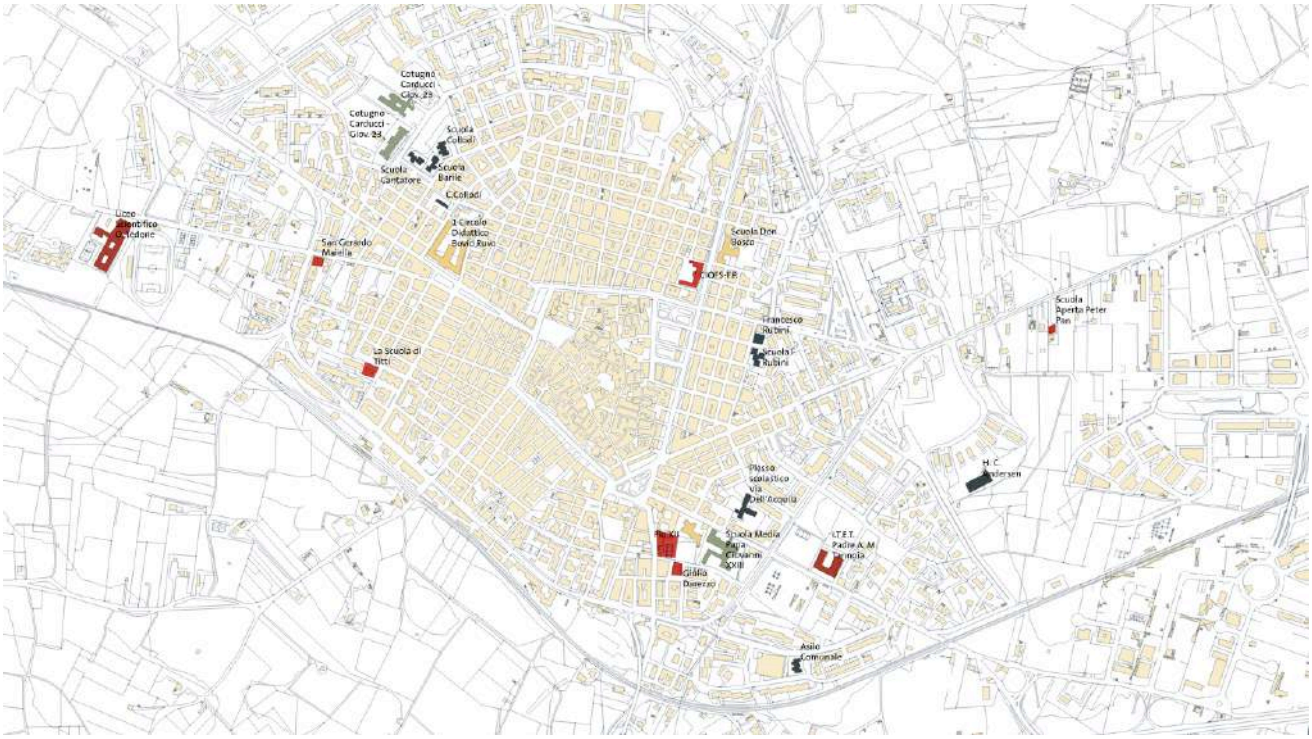


Figura 70 - Localizzazione degli istituti scolastici a Ruvo di Puglia

Dall'analisi dell'offerta scolastica si evince che Ruvo di Puglia è autosufficiente per la copertura dell'offerta scolastica di primo livello che va dalla scuola dell'infanzia alla scuola primaria secondaria, mentre risulta parziale l'offerta scolastica superiore rispetto ai principali indirizzi formativi (liceo scientifico e linguistico, tecnico economico e tecnologico).

L'analisi delle iscrizioni dall'anno scolastico 2015/2016 a quello del 2019/2020 ha evidenziato un calo del numero complessivo di iscritti del 8%. Il dato rileva quindi una diminuzione di attrattività nella rete scolastica, in particolare gli iscritti alla scuola primaria sono diminuiti del 19%, gli iscritti alla scuola secondaria di primo grado sono diminuiti del 9% e il numero di iscritti alla scuola secondaria di secondo grado non presenta variazioni significative.

Tabella 15 - Elenco degli Istituti Scolastici di Ruvo di Puglia

Poli Scolastici
Scuola paritaria "Pio XII"
Scuola paritaria "Scuola Aperta Peter Pan"
Scuola paritaria "San Gerardo Maiella"
Scuola dell'infanzia "1 C.D.G. Bovio", Plesso G. Barile
Scuola dell'infanzia "1 C.D.G. Bovio", Plesso C. Collodi
Scuola dell'infanzia "1 C.D.G. Bovio", Plesso Domenico Cantatore
Scuola dell'infanzia "2 C.D.S. Giovanni Bosco", Plesso Francesco Rubini
Scuola dell'infanzia "2 C.D.S. Giovanni Bosco", Plesso Walt Disney

Scuola dell'infanzia "2 C.D.S. Giovanni Bosco", Plesso C. Andersen
Scuola Primaria "1 C.D.G. Bovio", Plesso G. Bovio
Scuola Primaria "2 C.D.S. Giovanni Bosco", Plesso S.G. Bosco
Scuola Primaria "2 C.D.S. Giovanni Bosco", Plesso Bartolo di Terlizzi
Scuola Primaria "2 C.D.S. Giovanni Bosco", Plesso Biagia Marniti
Scuola Secondaria di I grado "Cotugno – Carducci – Giovanni XXIII", Plesso via Madonna delle Grazie
Scuola Secondaria di I grado "Cotugno – Carducci – Giovanni XXIII", Plesso via Ippedico
Liceo Scientifico e Linguistico "Orazio Tedone"
Istituto Tecnico Economico Tecnologico "Padre A. M. Tannoia"

6.5.1. Rete commerciale

Il Comune di Ruvo di Puglia ha all'attivo il proprio DUC "Vivo a Ruvo". L'area individuata raccoglie le diverse tipologie di imprese presenti nel centro storico e nelle diramazioni di viale Duca della Vittoria e Via Piave. Tale distretto è diretto dall'associazione "Associazione del Distretto del Commercio di Ruvo di Puglia" senza fini di lucro, con le finalità, tra le altre di **migliorare l'accessibilità del Distretto**, la **qualità degli spazi pubblici** e la loro **fruibilità** con interventi strutturali e/o di animazione sociale.

Figura 71 - Area DUC a Ruvo di Puglia (fonte: https://ruvodipuglia.smartduc.it/)

Una buona percentuale di esercizi presenti (78/350) è destinata ad attività di ristorazione, mentre solo uno è indicato nella categoria ricettività.

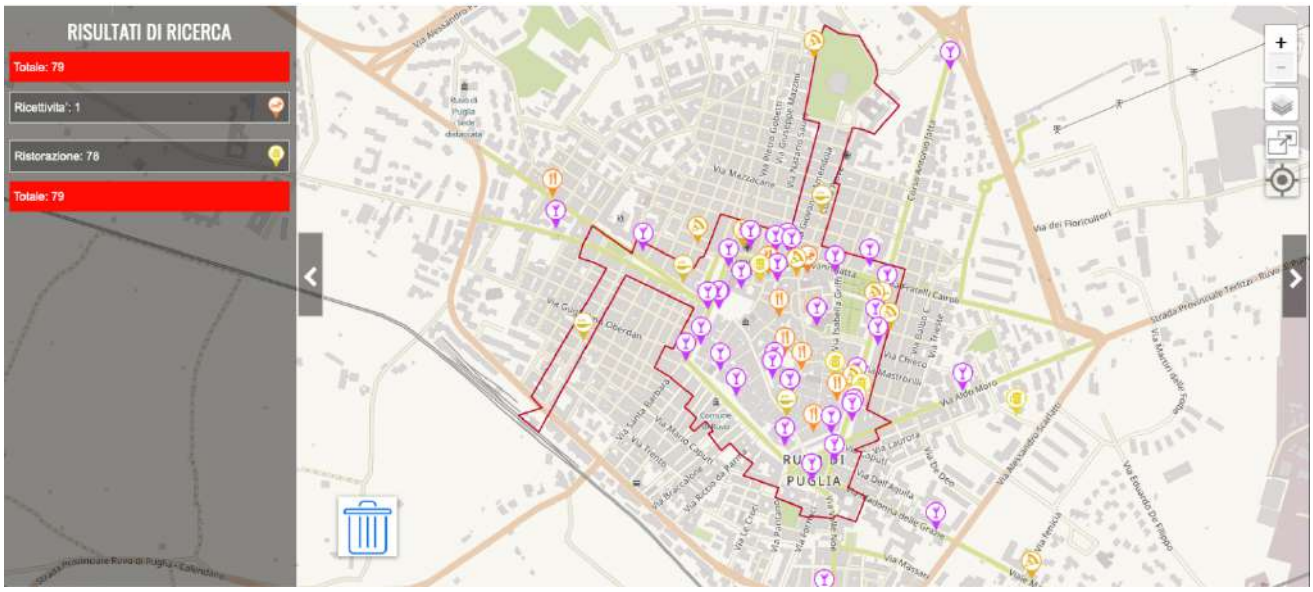


Figura 72 - DUC -Servizi di ristorazione e ricettività (fonte: https://ruvodipuglia.smartduc.it/)

Gli esercizi commerciale restituiscono l'immagine di una città dove il turismo e la ricettività costituiscono una parte marginale dell'offerta, mentre maggiore peso è destinato a soddisfare la domanda locale: 58 negozi di alimentari, 56 abbigliamento, 33 salute e benessere, ecc.

Figura 73 - DUC - le imprese di abbigliamento, casalinghi, studi professionali, ecc. (fonte: https://ruvodipuglia.smartduc.it/)

Al momento il mercato settimanale del sabato si svolge sull'extramurale Pertini nel tratto compreso tra Corso A. Jatta e Via Aldo Moro / Sp2 Terlizzi. Il Consiglio Comunale del 20 luglio 2020 ha approvato, con voto unanime, il

trasferimento temporaneo nel centro cittadino del mercato settimanale. La decisione di spostare il mercato deriva dalla necessità di completare i lavori per il rifacimento dei Via Pertini. Tuttavia, nei mesi di sperimentazione, l'amministrazione si riserva di rendere o meno permanente questa modifica.

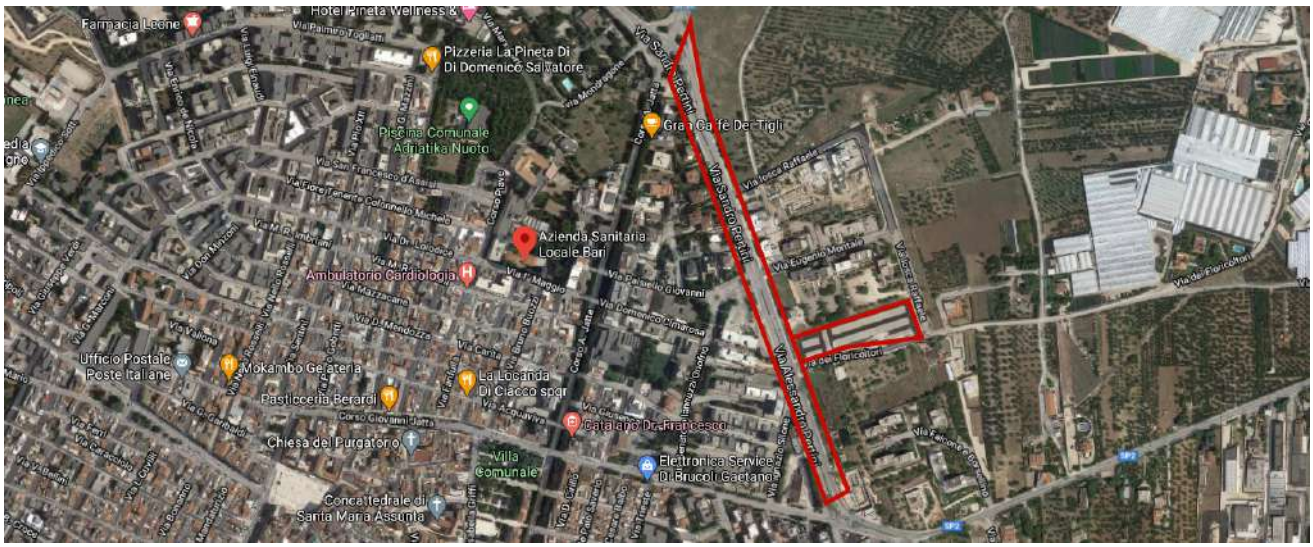


Figura 74 - Aree del mercato settimanale

6.5.2. Gli attrattori di spostamenti "occasionali"

Vi sono poi una serie di attrattori che costituiscono motivo di spostamento meno di 3-4 volte la settimana, ovvero attrattori di domanda "occasionale".

Sono presenti diverse strutture destinate allo sport, dislocate nelle aree periferiche della città: il Campus Sportivo Comunale e Palazzetto dello Sport PalaVolta su Via Alessandro Volta, nelle vicinanze del Liceo Scientifico O. Tedone, il Pala Colombo a Sud, a ridosso del tracciato ferroviario e la Piscina Comunale a Nord, all'interno della Pineta Comunale. Oltre a queste, le aree più intensamente frequentate dagli sportivi risultano essere l'extramurale Pertini, sul lato nord della città, spesso con deviazioni verso il Parco Belvedere e il Parco Mennea, e il viale Monumentale Ugo Foscolo che conduce al Cimitero Comunale.

Poli Attrattori
Azienda Unità Sanitaria Locale Bari – Pronto soccorso
Campo Sportivo Comunale "Fausto Coppi"
Stadio Comunale PalaVolta
Palazzetto dello Sport PalaColombo
Piscina Comunale
Pineta Comunale
Parco Mennea
Parco di Via Paolo VI
Parco Caduti di tutte le guerre
Parco della Musica Antonio Summo
Parco Minghetti
Teatro Comunale di Ruvo di Puglia
Museo del Libro Palazzo Caputi
Pinacoteca Comunale Domenico Cantatore
Museo Nazionale Jatta
Area Sosta Camper CampeRuvo

6.5.3. Poli di interesse della domanda turistica

Ai poli attrattori di domanda legata a motivi "quotidiani" di svolgimento della vita familiare, si possono affiancare una serie di attrattori legati alla domanda turistica e ricreativa più saltuaria.

La loro fruibilità ed accessibilità ha impatti indiretti sull'intero territorio poiché sono queste specificità il motivo per cui un turista sceglie o no di visitare Ruvo di Puglia.

Questa tipologia di attrattori è di grande interesse per un sistema che vuole fare dell'accoglienza una importante componente economica ed è necessario che siano interconnessi tra loro e con i diversi sistemi di mobilità (TPL, ciclabili, pedonali, mediante parcheggi di interscambio ed un sistema di servizi correlato).

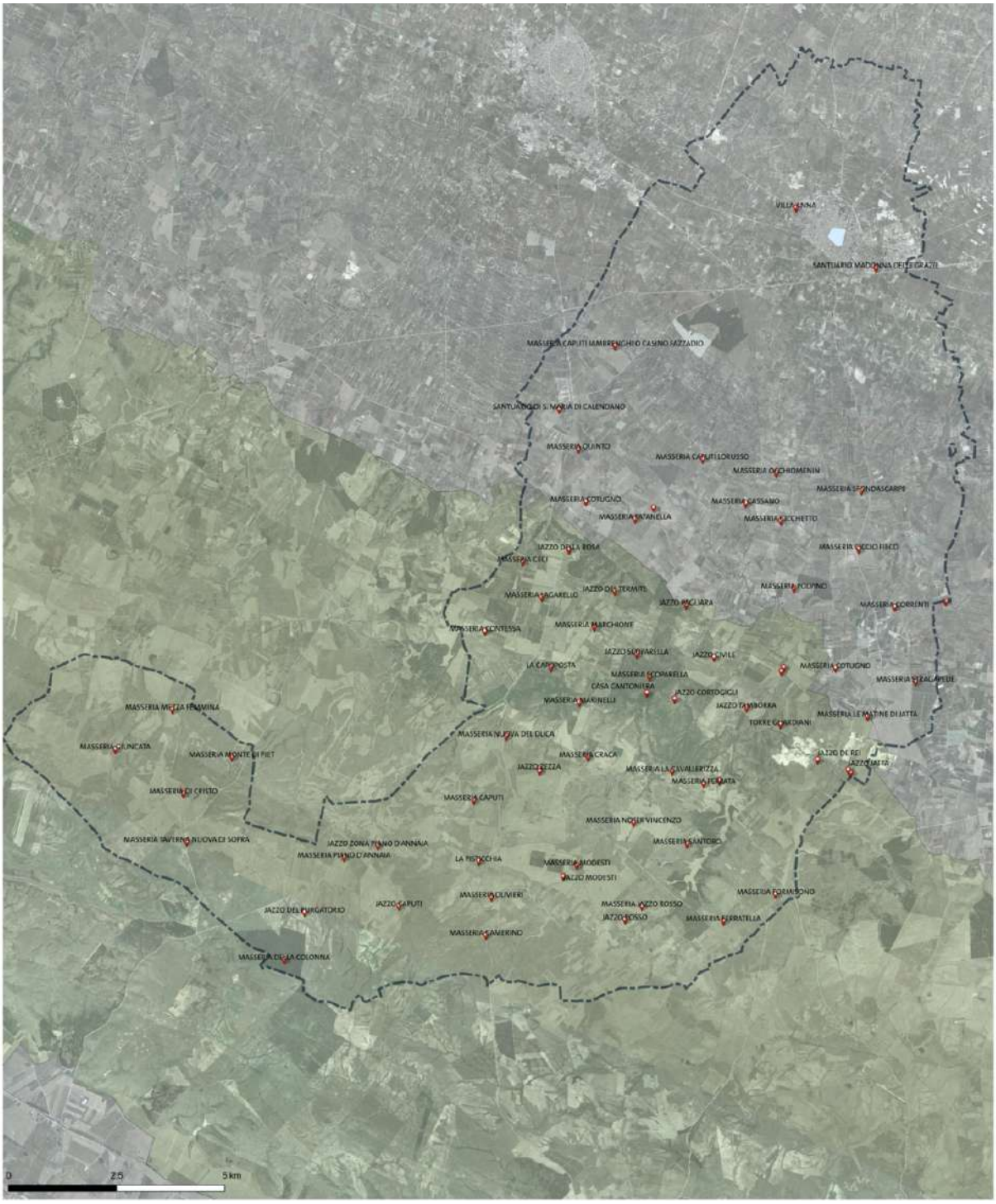


Figura 75 - Gli attrattori della mobilità turistica

7. LA PARTECIPAZIONE

Il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile pone al centro del proprio percorso pianificatorio i cittadini e i loro bisogni, strutturando un percorso mirato a raccogliere un ampio bagaglio di conoscenza e ad elaborare le variegate esigenze. Per fare ciò, viene avviato un dialogo strutturato con i diversi rappresentati della società civile: l'amministrazione comunale e la maggioranza politica, la Polizia Locale, nonché con le associazioni, i rappresentati degli istituti scolastici e delle attività commerciali, oltre agli stakeholder appartenenti agli ambiti tematici della pedonalità, della ciclabilità e del trasporto pubblico. L'obiettivo è sia quello di mettere a sistema i diversi livelli di consapevolezza degli amministratori e dei cittadini, sia di innescare un processo culturale di riconoscimento delle criticità e delle potenzialità del proprio contesto e di proiezione e predisposizione all'attuazione del cambiamento.

Al fine di raccogliere i diversi punti di vista e contributi della popolazione, sono stati attuati strumenti diversi e complementari tra loro: **incontri (dal vivo e online), questionari sulle abitudini di mobilità, una mappatura condivisa**. I vari passaggi sono stati comunicati ai cittadini attraverso la pagina istituzionale del Comune di Ruvo di Puglia ma anche tramite comunicati stampa e i canali social legati al processo di partecipazione.

Il primo incontro di presentazione e partecipazione del PUMS, avvenuto il 04 Luglio 2018, è stato aperto in maniera eterogenea a tutti i cittadini. Durante l'evento, oltre ad aver presentato gli obiettivi del PUMS e il calendario dei lavori, sono stati impiegati due supporti: una mappa cartacea su cui segnalare punti o percorsi da attenzionare nell'ambito della mobilità a piedi, in bici o in bus e una bacheca su cui annotare i punti di forza e di debolezza della città di Ruvo. La partecipazione, piuttosto ampia, ha portato alla definizione di una prima consapevolezza condivisa in termini di prospettive e obiettivi di mobilità.

Un incontro è stato dedicato alla mobilità scolastica: nel settembre 2018 dal vivo e nel febbraio 2021 online, i referenti dei diversi istituti scolastici di Ruvo di Puglia hanno espresso le proprie idee rispetto ai punti di forza e di debolezza mobilità urbana, nonché i propri suggerimenti mirati ad aumentare il numero di studenti che raggiunge la scuola in maniera sostenibile e la sicurezza degli stessi. Alle scuole è stato proposto un questionario sulle abitudini di mobilità, destinato a studenti e genitori, che ha l'obiettivo di conoscere e mappare le principali esigenze legate agli spostamenti scolastici.

Un focus sulla mobilità ciclabile è stato effettuato nel gennaio 2018 presso la sede della Polizia Locale. Qui, cittadini singoli quanto associazioni legate al mondo della ciclabilità hanno contribuito al Piano segnalando percorsi e punti critici o, al contrario, maggiormente idonei al transito di ciclisti e al posizionamento di eventuali servizi.

Figure 76 – Da in alto a sinistra in senso orario: Incontro aperto 04 luglio 2018; Mappatura esito dell'incontro aperto; Incontro dal vivo con le scuole 21 settembre 2018; Incontro presso la Polizia Locale gennaio 2018.

Il processo di redazione del PUMS è proseguito nel 2020 – 2021, recependo le indicazioni determinate dalle Linee Guida Regionali, Nazionali ed Europee. In questa fase, caratterizzata dalla pandemia da Covid 19, la partecipazione è stata spostata sui canali online, attraverso strumenti e piattaforme selezionati per essere facilmente accessibili da tutti.

Un nuovo confronto con l'Amministrazione comunale e con la Maggioranza (11 e 17 Dicembre 2020) è stato utile sia rispetto agli aspetti organizzativi relativi al cronoprogramma delle attività di partecipazione, sia per condividere gli obiettivi e la *vision* che il PUMS di Ruvo di Puglia deve perseguire.

Il 02 Febbraio 2021 si è tenuto invece l'incontro con la Polizia Locale, volto ad individuare le criticità e le necessità emerse all'interno della viabilità cittadina, anche a seguito del modificarsi delle abitudini di mobilità determinate dal Covid19.

Un secondo incontro è stato riservato agli istituti scolastici cittadini, il 24 Febbraio 2021, al quale hanno preso parte anche i rappresentanti degli studenti degli istituti superiori che hanno implementato lo scenario conoscitivo con il loro punto di vista.

È stato effettuato anche un confronto con l'Ufficio Tecnico Comunale, il 02 Marzo 2021, necessario ad effettuare una ricognizione di tutte le progettualità in corso che interessano la viabilità comunale.

Il dettaglio dei temi affrontati in ciascun incontro, delle metodologie e degli strumenti utilizzati è raccontato all'interno **Report della Partecipazione** allegato.

DATI ED ESITI SINTETICI DELLA PARTECIPAZIONE

1344 RISPOSTE AI QUESTIONARI	12 ORE – 8 INCONTRI
297 CITTADINI	INCONTRO APERTO CON I CITTADINI 05/07/2018
254 ISTITUTI SCOLASTICI DI PRIMO GRADO	INCONTRO CON I RAPPRESENTANTI DEGLI ISTITUTI SCOLASTICI 21/09/2018
80 ISTITUTI SCOLASTICI SECONDARI DI I GRADO	INCONTRO SULLA CICLABILITÀ
188 ISTITUTI SUPERIORI	INCONTRO CON L'AMMINISTRAZIONE 11/12/2020
	INCONTRO CON LA MAGGIORANZA 17/12/2020
	INCONTRO CON LA POLIZIA LOCALE 02/02/2021
	SECONDO INCONTRO CON I RAPPRESENTANTIDEGLI ISTITUTI SCOLASTICI 24/02/2021
	INCONTRO CON L'UFFICIO TECNICO COMUNALE 02/03/2021

12 REFERENTI SCOLASTICI COINVOLTI
I C.D. G. BOVIO: INS. DOMENICO PAPARELLA
II C.D. GIOVANNI BOSCO: INS. CARMELA DE PALO, INS. CONCITA MONOPOLI, INS. ANNA MONTARULI, INS. FILOMENA VOLPE
S.S.I.G. COTUGNO CARDUCCI GIOVANNI XXIII: INS. CARMELA ALTAMURA
LICEO TEDONE: PROF. LUIGI ROSSINI, GRAZIA BRUCOLI, JACOPO LEO, MARIA TRICARICO
I.T.E.T. TANNOIA: PROF.SSA MARIANNA CATALANO, LUCA MODUGNO

8. L'OFFERTA DI MOBILITÀ

8.1. La rete viaria e gestione della viabilità

Ruvo di Puglia è servita in maniera diretta dalla Strada Provinciale 231, accessibile in tre punti della città. Questa connette la città di Bari ai centri interni del nord barese: Modugno, Bitonto, Terlizzi, Corato, Andria e Canosa di Puglia, oltre alla stessa Ruvo.

I tracciati perpendicolari che connettono Ruvo di Puglia alla costa e quindi all'Autostrada Adriatica e alla Strada Statale 16, sono la SP56 e la SP86 che conducono rispettivamente a Molfetta e a Bisceglie.

La città è direttamente connessa ai due centri limitrofi, Corato a Nord e Terlizzi a Sud, attraverso la SP2, che in ambito urbano assumono la denominazione di Via Corato e Via Terlizzi.

Una rete secondaria serve poi le campagne circostanti.

A livello urbano, la viabilità principale corrisponde alle due extramurali: Via Pertini sul lato Nord, sulla quale si trovano le porte per Corato, Bisceglie Molfetta e Terlizzi, e Via Scarlatti sul lato Sud, da cui è possibile raggiungere la SP231 e i centri di Altamura e Gravina e il Parco dell'Alta Murgia.

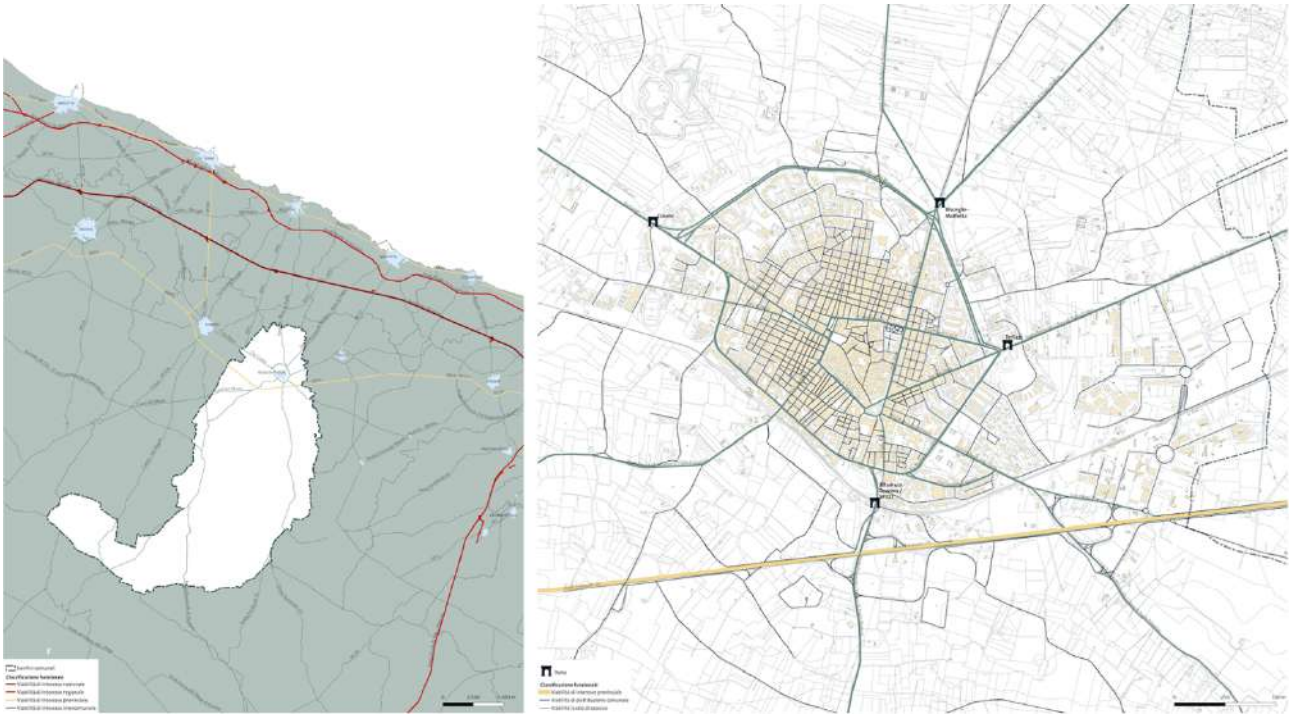


Figura 77 - Classificazione funzionale della viabilità di Ruvo di Puglia

Figura 78 - La viabilità a servizio del borgo di Calendano

Il Borgo di Calendano o Calentano risulta infine connesso al centro urbano di Ruvo di Puglia tramite la SP63 ed è servito dalla SP238 in direzione Altamura e Gravina di Puglia.

8.1.1. La classificazione funzionale

Attualmente la normativa italiana di riferimento per la classificazione stradale è costituita da:

- Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 - Nuovo codice della strada
- Decreto Ministeriale LL. PP. del 12 aprile 1995 – "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico"
- Decreto Ministeriale M.I.T.2001

In essa si indica che la classificazione delle strade e la determinazione delle relative caratteristiche geometriche si deve basare sulle funzioni che la strada deve assolvere nella rete urbana e sulle prestazioni che si vogliono riconoscere ai flussi di domanda (motorizzati). Dalla normativa derivano le classi di seguito descritte:

- A - Autostrade
- B - Strade extraurbane principali;
- C - Strade extraurbane secondarie;
- D - Strade di scorrimento veloce/Strade urbane di scorrimento;
- E - Strade interquartiere/Strade urbane di quartiere;
- F - Strade locali zonali /Strade locali.

Le caratteristiche tecniche di tali strade, riportate nelle *"Norme funzionali e geometriche per la costruzione, il controllo e il collaudo delle strade, dei relativi impianti e servizi"* del Ministro dei Lavori Pubblici sono tuttavia pensate esclusivamente con uno sguardo alla percorribilità da parte dei veicoli e risultano difficilmente perseguibili sulla maggior parte delle strade urbane dei comuni italiani medio-piccoli (e non solo).

Nelle tabelle seguenti si riportano le prescrizioni relative all'utenza stradale ammessa su ciascuna tipologia e alla composizione della carreggiata.

Tabella 16 - Tipi di strade e categorie di traffico ammesse

	TIPI SECONDO IL CODICE	AMBITO TERRITORIALE	DENOMINAZIONE	CATEGORIE DI TRAFFICO 1 PEDONI	2 ANIMALI	3 VEICOLI A BRACCIA E A TRAZIONE ANIMALE	4 VELOCIPEDI	5 CICLOMOTORI	6 AUTOVETTURE	7 AUTOBUS	8 AUTOCARRI	9 AUTOTRENI AUTOARTICOLATI	10 MACCHINE OPERATRICI	11 VEICOLI SU ROTAIA	12 SOSTA DI EMERGENZA	13 SOSTA	14 ACCESSI PRIVATI DIRETTI
AUTOSTRADA	A	EXTRAURBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	□	○	no
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	□	□	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	○	□	□	si
		URBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	□	○	no
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	○	□	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	□	□	□	si
EXTRAURBANA PRINCIPALE	B	EXTRAURBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	●	○	no
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	□	□	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	○	●	□	si
EXTRAURBANA SECONDARIA	C	EXTRAURBANO		□	□	◆	◆□ (1)	◆	◆	◆	◆	◆	◆	○	●	□	si
URBANA DI SCORRIMENTO	D	URBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	□	◆	◆	◆	◆	◆	◆	○	●	○	no
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	○	●	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	□	●	□	si
URBANA DI QUARTIERE	E	URBANO		○	◆	◆	◆□ (1)	◆	◆	◆	◆	◆	◆	□	◆●	□	si
LOCALE	F	EXTRAURBANO		□	◆	◆	◆□ (1)	◆	◆	◆	◆	◆	◆	○	□	□	si
		URBANO		○	◆	◆	◆	◆	◆	◆ (2)	◆	○	◆	□◆ (2)	□	□	si

○ non ammessa in piattaforma (3) □ esterno alla carreggiata (in piattaforma)
◆ in carreggiata ● parzialmente in carreggiata

NOTE:
(1) vale se è presente una pista ciclabile.
(2) qualora le categorie 7 e 11 debbano essere ammesse, le dimensioni delle corsie e la geometria dell'asse vanno commisurate con le esigenze dei veicoli appartenenti a tali categorie.
(3) quando è presente una strada di servizio complanare, caso in cui la piattaforma delle due strade (principale e servizio) è unica, la non ammissibilità sulla strada principale è da intendersi limitata alla sola parte di piattaforma che la riguarda.

Tabella 17 - Composizione della carreggiata

TIPI SECONDO IL CODICE		AMBITO TERRITORIALE		LIMITE DI VELOCITA'	Numero delle corsie per senso di marcia	Intervallo di velocità di progetto: Limite inferiore (km/ora)	Intervallo di velocità di progetto: Limite superiore (km/ora)
1	2	3		4	5	6	7
AUTOSTRADA	A	EXTRAURBANO	strada principale	130	2 o più	90	140
			evenutale strada di servizio	90	1 o più	40	100
		URBANO	strada principale	130	2 o più	80	140
			eventuale strada di servizio	50	1 o più	40	60
EXTRAURBANA PRINCIPALE	B	EXTRAURBANO	strada principale	110	2 o più	70	120
			eventuale strada di servizio	90	1 o più	40	100
EXTRAURBANA SECONDARIA	C	EXTRAURBANO	C1	90	1	60	100
			C2	90	1	60	100
URBANA DI SCORRIMENTO	D	URBANO	strada principale	70	2 o più	50	80
			eventuale strada di servizio	50	1 o più	25	60
URBANA DI QUARTIERE	E	URBANO		50	1 o più	40	60
LOCALE	F	EXTRAURBANO	F1	90	1	40	100
			F2	90	1	40	100
		URBANO		50	1 o più	25	60

In ambito urbano, quindi, accade spesso che oltre a verificare una rete stradale poco o per niente **coerente con gli standard tecnico progettuali,** la classificazione delle strade urbane viene limitata a poche classi dei livelli più bassi. Tale situazione snatura lo spirito della classificazione che deve individuare il ruolo degli archi della rete e non una semplice classificazione di vincoli e standard.

Partendo da queste considerazioni critiche, è possibile far riferimento alle Direttive sui PUT da cui si evince che nella classificazione delle strade **deve prevalere l'aspetto funzionale** di ogni arco viario in "correlazione agli

strumenti urbanistici", per cui "possono prevedersi anche altri tipi di strade con funzione e caratteristiche intermedie rispetto ai tipi precedentemente indicati".

Tabella 18 -Tabella sintetica e semplificata esplicativa della classificazione Danese

Road class	Speed class	Examples of road characteristic
Traffic Road Major roads serving through going traffic and traffic between urban areas.	90-110 km/h	Motorway, highway. VRU not allowed, no parking.
	60-70 km/h	VRU separated from motor traffic, VRU crossings only at grade separated or signalised junctions, parking not allowed on carriageway, limited access, no speed reducers, 2-6 lanes, lane width 3,5m
	50 km/h	VRU separated from motor traffic, crossing facilities needed for VRU, medium access, no angle or perpendicular parking, 2-4 lanes, lane width 3.00-3.25m
	30-40 km/h	cyclists mixed with motor traffic, pedestrians separated, high degree of access, no angle or perpendicular parking, 1-2 lanes, lane width 2.75-3.00m
Local Road Minor road serving only local traffic in e.g. residential areas.	30-40 km/h	cyclist mixed with motor traffic, pedestrians separated, high degree of access, 1-2 lanes, lane width 2.75-3.00m
	10-20 km/h	VRU mixed with motor traffic, 'shared' areas, motor traffic must give way, 1-2 lanes, lane width 2.75m

Table 1 *Simplified example of the Danish road and speed classification system. (VRU abbreviation of Vulnerable Road User)*

Il PUMS di Ruvo di Puglia, per questo, formula una proposta di sub-classificazione di ciascun arco della rete stradale che tiene conto delle caratteristiche geometriche e della funzione preminente che esso svolge, sulla quale innestare la proposta per i limiti di velocità di percorrenza, secondo il modello danese riportato nella tabella in questa pagina.

Per arrivare a tale classificazione è possibile partire dall'individuazione di "itinerari di scorrimento" che descrivono il movimento veicolare tra le porte cittadine, facilmente individuabili con le due extramurali a Nord e a Sud della città. Da questi si diramano i flussi di distribuzione interna verso ciascuna area della città lungo la viabilità interquartiere e da questa, a loro volta, deviano sulle strade locali per l'accesso alle abitazioni e la sosta.

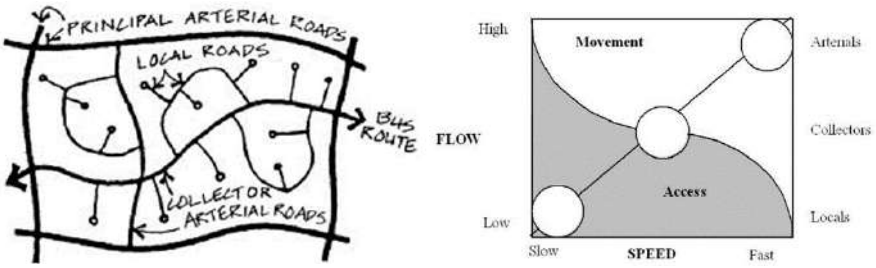


Figura 79 - Classificazione funzionale e tipo di movimento servito (fonte: Federal HighWay Administration)

Nella tabella successiva sono riassunte le caratteristiche ideali di ciascuna tipologia di strada.

	ITINERARI DI SCORRIMENTO	VIABILITÀ INTERQUARTIERE	VIABILITÀ LOCALE
Movimento Servito	Attraversamento e distribuzione nel comune	Distribuzione nei quartieri	Accesso e sosta
Obiettivo da perseguire	Ridurre la congestione favorendo il transito Aumentare la sicurezza stradale (in particolare alle intersezioni con le altre categorie di utenza)	Ridurre la velocità Limitare il traffico di attraversamento favorendo il passaggio dei soli flussi da distribuire in zona	Aumentare la sicurezza delle utenze deboli Migliorare la vivibilità da parte dei residenti (miglioramento qualità dell'aria, riduzione del rumore, maggiore spazio di vita, prevalenza pedonale)
Interazione tra le categorie di utenza	Utenze deboli separate dai veicoli	Utenze deboli generalmente separate, con 30 km/h commistione con i ciclisti	Priorità a pedoni e ciclisti, che possono non essere separati dal traffico veicolare
Velocità consentita	50 km/h	30-50 km/h a seconda delle caratteristiche	20 - 30 km/h
Traffico tipico	Prevalentemente veicoli leggeri e pesanti, separati ed in minor misura pedoni, ciclisti	Veicoli leggeri, pedoni e ciclisti	Pochi veicoli leggeri prevalentemente in sosta, pedoni e ciclisti
Interventi migliorativi	Messa in sicurezza delle intersezioni Messa in sicurezza degli attraversamenti Marciapiedi > 90 cm per senso di marcia pedonale Piste ciclabili in sede propria dove previste a meno di brevi tratti con introduzione del limite di 30 km/h e adeguata moderazione Preferibile eliminazione della sosta	Messa in sicurezza delle intersezioni con la viabilità di livello superiore Intersezioni rialzate Messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali	Riprogettazione degli spazi (interesse turistico) Shared space Zone scolastiche Moderazione "spinta"
Informazione all'utente e segnaletica	PREVALENTEMENTE DEDICATA AGLI AUTOMOBILISTI: Segnaletica direzionale Informazione due percorsi veicolari da seguire per raggiungere parcheggio centrale e altri poli di interesse PER I PEDONI: - indicazione della presenza di corridoi pedonali - posizione delle fermate del TPL - Indicazioni per l'attraversamento	PER GLI AUTOMOBILISTI: Informazione sulle polarità comunali e locali e su eventuali zone di sosta dedicate Informazione di incentivo a bassa velocità Ingresso alle zone residenziali e attenzione a zone a moderazione specifica per scuole o altri punti sensibili PER I PEDONI: - indicazione della presenza di corridoi pedonali - posizione delle fermate del TPL	PER GLI AUTOMOBILISTI: Informazione di incentivo alla bassa velocità PER I PEDONI: - informazione al pedone sui "corridoi" e fermate del TPL - informazione sulle polarità locali

È chiaro che le indicazioni generali qui descritte vanno considerate come linee generali, da contestualizzate di volta in volta nella scelta delle azioni progettuali.

8.1.2. Le regolamentazioni speciali

Figura 80 - I varchi presenti nella ZTL a Ruvo di Puglia

La Zona a Traffico Limitato "Nucleo antico" di Ruvo di Puglia interessa la gran parte del centro storico ed è delimitata dalle vie: Corso Carafa, Corso Cavour, Via Griffi, Corso Jatta e Corso Gramsci. Cinque sono i varchi presidiati dalle telecamere che rilevano automaticamente gli ingressi delle automobili:

- Via Veneto/ Via Rosario
- Via Veneto/ Via Cattedrale
- L.go S. Giacomo/ Corso Carafa
- Via Bonadies / Via I.Griffi
- Via Mons. Bruno / Via Griffi

La ZTL risulta attiva 24/24 h e 7/7 giorni ed è valida per ogni tipologia di veicolo. Valgono inoltre per ciascun varco i divieti di accesso per i veicoli che eccedono le seguenti dimensioni:

- Varco 1 (Via Veneto/via Rosario), selezione dei veicoli diretti verso le zone "A" ed "E": transito consentito ai veicoli aventi larghezza massima m 1,80 ed altezza massima m 3,00 mentre i veicoli diretti verso la zona "B": transito consentito ai veicoli aventi larghezza massima m 2,30 ed altezza massima m 3,00;
- Varco 2 (Via Veneto/via Cattedrale), selezione dei veicoli diretti verso la zona "B": transito consentito ai veicoli aventi larghezza massima m 2,30 ed altezza massima m 3,00 mentre i veicoli diretti verso la zona "C": transito consentito ai veicoli aventi larghezza massima m 2,00 ed altezza massima m 3,00;
- Varco 3 (L.go S. Giacomo/c.so Carafa), selezione dei veicoli diretti verso la zona "C": transito consentito ai veicoli aventi larghezza massima m 2,00 ed altezza massima m 3,00;
- Varco 4 (Via Bonadies/via I. Griffi), selezione dei veicoli diretti verso la zona "D": transito consentito ai veicoli aventi larghezza massima m 2,00 ed altezza massima m 3,00;
- Varco 5 (Via Mons. Bruno/via Griffi), selezione dei veicoli diretti verso le zone "D" ed "E": transito consentito ai veicoli aventi larghezza massima m 2,00 ed altezza massima m 3,00;

Possono essere autorizzati a transitare e sostare nella ZTL di Ruvo di Puglia le seguenti tipologie di persone:

- Residenti in ZTL Centro Antico;
- Persone incaricate di assistenza/cura a persone non autosufficienti residenti in ZTL Centro Antico;
- Titolari di attività commerciale in ZTL;
- Liberi professionisti con sede all'interno della ZTL;
- Proprietari/conduttori/utilizzatori di proprietà immobiliare in ZTL;
- Persone con disabilità.

I titolari di attività commerciali all'interno della ZTL di Ruvo di Puglia possono essere autorizzati a svolgere attività di carico e scarico all'interno dell'area secondo le modalità indicate dal permesso.

I veicoli al servizio delle persone con disabilità possono accedere alla ZTL di Ruvo di Puglia anche negli orari vietati.

8.2. Incidentalità

L'analisi dei dati di incidentalità consente di effettuare una prima descrizione delle condizioni di sicurezza della rete stradale ed individuare i punti critici della rete sulla quale poter intervenire con interventi finalizzati ad aumentare sempre più la sicurezza stradale.

La Regione Puglia si è infatti dotata di un Centro Regionale di Monitoraggio per la Sicurezza Stradale (CReMSS), istituito con L.R. 18/04 con il compito di raccogliere, catalogare ed analizzare tutte le informazioni sulla incidentalità stradale. Con la L.R. 41/17 i compiti del CReMSS sono passati all'Agenzia Regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio (ASSET). Dal 1° luglio 2009 il CReMSS si occupa della rilevazione di tutti i sinistri stradali all'interno del territorio regionale, in virtù del protocollo d'intesa per la gestione decentrata della rilevazione degli incidenti stradali di titolarità dell'ISTAT tra Ministero dell'Interno (servizio Polizia Stradale), Ministero della Difesa delle Infrastrutture e dei Trasporti, Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, UPI e ANCI a cui ha aderito la Regione Puglia per il periodo 2009 – 2020.

Si riportano di seguito i dati relativi al comune di Ruvo di Puglia, in termini di numero totale di incidenti e suddividendoli in quelli avvenuti in ambito urbano o extraurbano. Il grafico seguente mostra un andamento variabile del numero di incidenti, con valori più elevati nel 2006, 2005 e 2001. In generale, pur variando nel tempo, si registra una riduzione generale del numero totale di incidenti (dopo il 2008 non si registrano mai più di 60 incidenti).

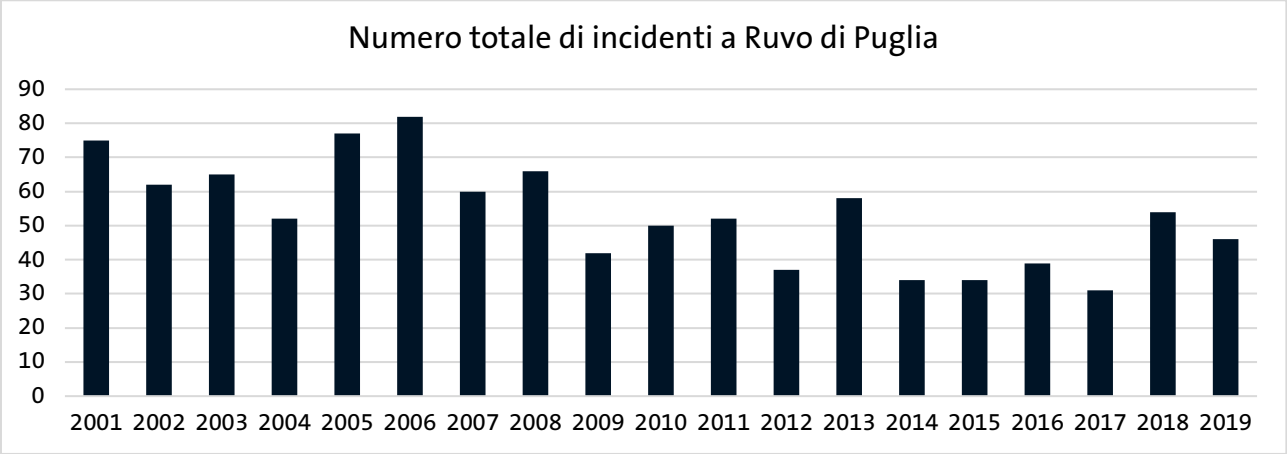


Figura 81 - Numero di incidenti a Ruvo di Puglia tra il 2001 ed il 2019 (fonte: elaborazione dati CReMSS)

I valori suddivisi tra numero di incidenti avvenuti in ambito urbano ed extraurbano mostrano che, in generale, sono tendenzialmente in diminuzione quelli in ambito urbano mentre hanno un andamento variabile in ambito extraurbano.

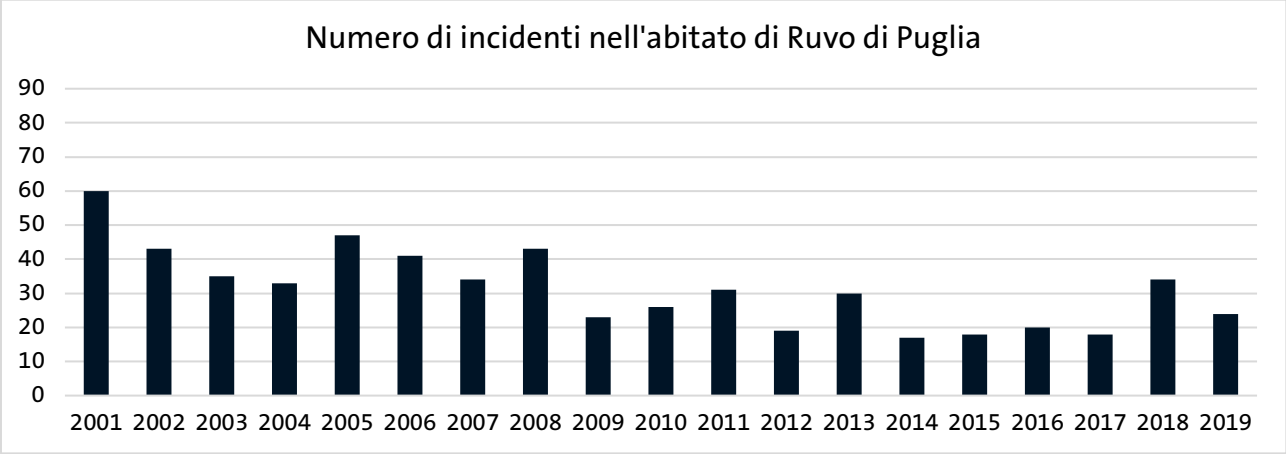


Figura 82 - Numero di incidenti a Ruvo di Puglia tra il 2001 ed il 2019 all'interno dell'abitato (fonte: elaborazione dati CReMSS)

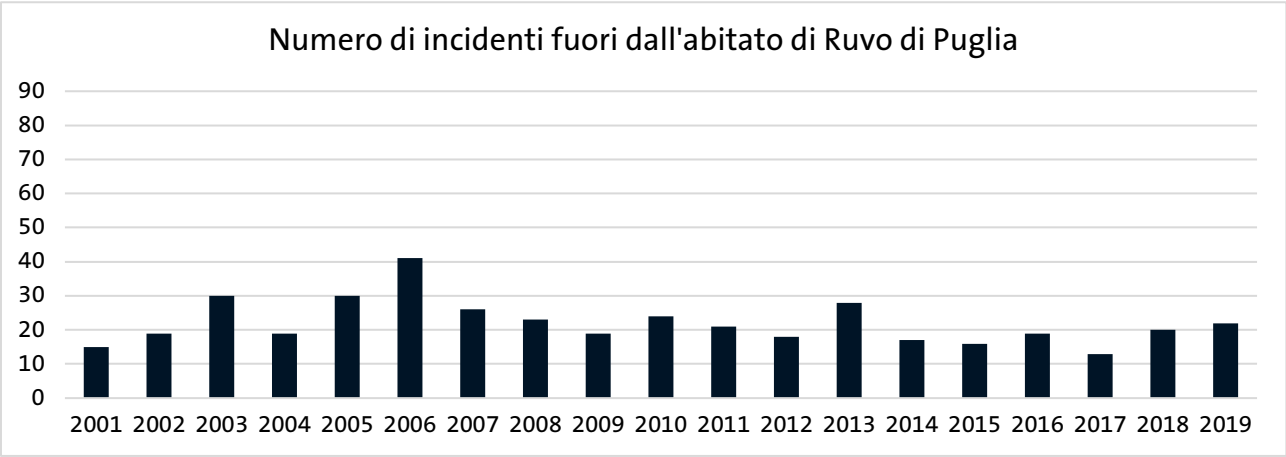


Figura 83 - Numero di incidenti a Ruvo di Puglia tra il 2001 ed il 2019 all'esterno dell'abitato (fonte: elaborazione dati CReMSS)

Al numero di incidenti viene associato il numero di decessi e di feriti, esplicitati grafici seguenti. Il numero è in linea con quello degli incidenti, inoltre si registra il valore massimo di deceduti per anno pari a 4 ed un numero di feriti variabile, tendenzialmente in diminuzione, con picchi nel 2006, 2005 e 2013.

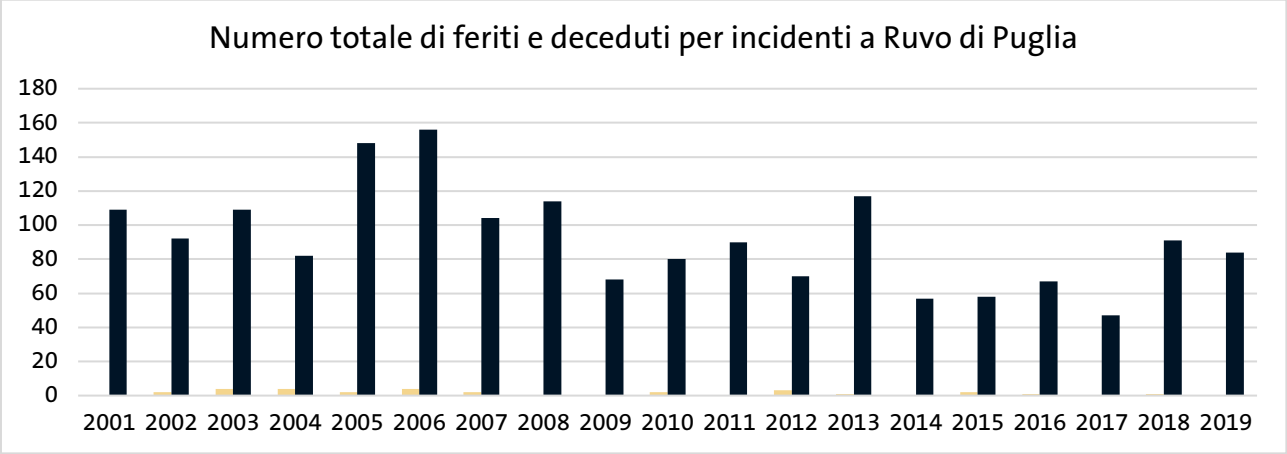


Figura 84 - Numero di feriti e deceduti a Ruvo di Puglia tra il 2001 ed il 2019 (fonte: elaborazione dati CReMSS)

I dati mostrano una generale riduzione del numero di deceduti e feriti dal 2001 al 2019 all'interno dell'abitato, nonostante l'andamento comunque variabile (per esempio nel 2018 o 2011 o tra il 2005 e 2008). Fuori dall'abitato nonostante un valore inferiore di feriti rispetto a quelli avvenuti all'interno dell'abitato (ad eccezione di alcuni anni come il 2005 2006 e 2013), gli incidenti registrano un numero maggiore di decessi.

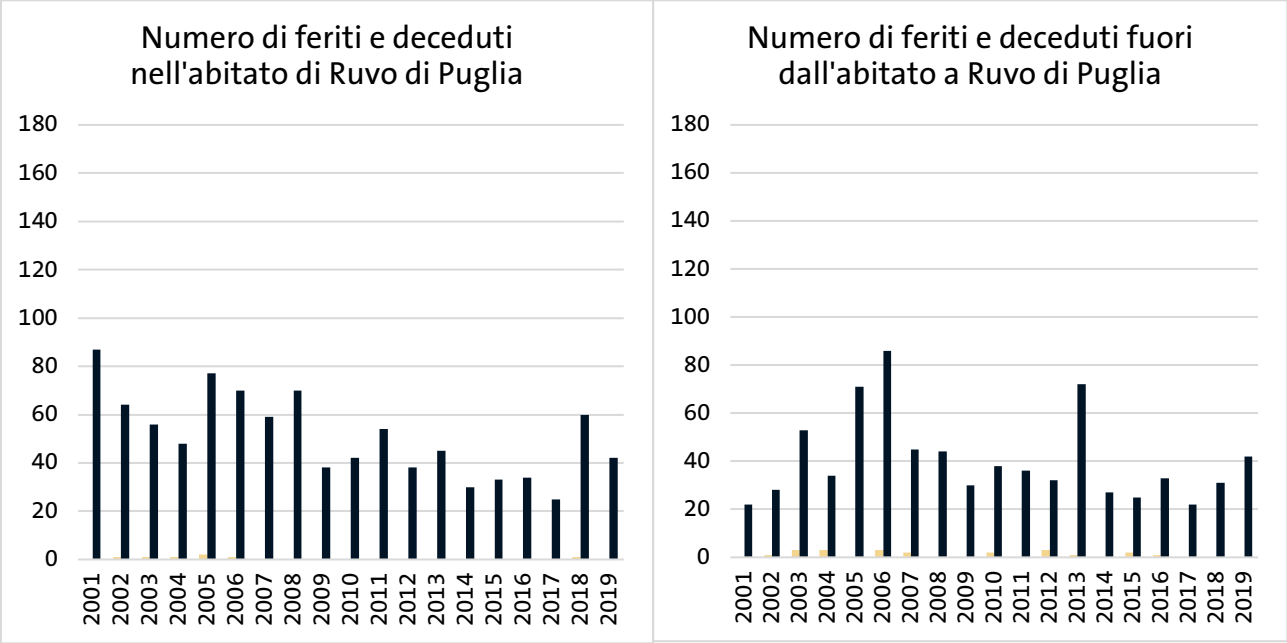


Figura 85 Numero di feriti e deceduti a seguito di incidenti tra il 2001 ed il 2019 all'interno dell'abitato (sinistra) e al di fuori dell'abitato (destra) di Ruvo di Puglia (fonte: elaborazione dati CReMSS)

Si è proceduto poi rapportando il numero di incidenti registrato ogni anno alla popolazione residente nel Comune di Ruvo di Puglia e nella Regione Puglia tra il 2001 ed il 2018. I dati registrati nel Comune di Ruvo di Puglia risultano inferiori rispetto alla media regionale, ad esclusione degli anni 2005-2006. Per la Regione Puglia il valore medio di

tale rapporto si attesta intorno a 2,69 x 10^{-3}incidenti/popolazione residente, nel comune di Ruvo di Puglia il valore medio si attesta intorno a 2,08 x 10^{-3} incidenti/popolazione residente.

Ruvo di Puglia					Regione Puglia				
anno	nr. Incidenti	popolazione residente		rapporto	anno	nr. Incidenti	popolazione residente		rapporto
2001	75	25739	2,91	2,91 x 10-3	2001	11.188	4.019.500	2,78	2,78 x 10-3
2002	62	25770	2,41	2,41 x 10-3	2002	11.550	4.023.957	2,87	2,87 x 10-3
2003	65	25859	2,51	2,51 x 10-3	2003	11.029	4.040.990	2,73	2,73 x 10-3
2004	52	25924	2,01	2,01 x 10-3	2004	10.526	4.068.167	2,58	2,59 x 10-3
2005	77	25900	2,97	2,97 x 10-3	2005	11.235	4.071.518	2,76	2,76 x 10-3
2006	82	25922	3,16	3,16 x 10-3	2006	11.583	4.069.869	2,85	2,85 x 10-3
2007	60	25973	2,31	2,31 x 10-3	2007	11.776	4.076.546	2,89	2,89 x 10-3
2008	66	25809	2,56	2,56 x 10-3	2008	12.024	4.079.702	2,95	2,95 x 10-3
2009	42	25803	1,63	1,63 x 10-3	2009	12.812	4.084.035	3,14	3,14 x 10-3
2010	50	25786	1,94	1,94 x 10-3	2010	12.479	4.091.259	3,05	3,05 x 10-3
2011	52	25644	2,03	2,03 x 10-3	2011	12.101	4.050.072	2,99	2,99 x 10-3
2012	37	25594	1,45	1,45 x 10-3	2012	10.287	4.050.803	2,54	2,54 x 10-3
2013	58	25650	2,26	2,26 x 10-3	2013	10.202	4.090.266	2,49	2,49 x 10-3
2014	34	25574	1,33	1,33 x 10-3	2014	9.906	4.090.105	2,42	2,42 x 10-3
2015	34	25534	1,33	1,33 x 10-3	2015	9.524	4.077.166	2,34	2,34 x 10-3
2016	39	25457	1,53	1,53 x 10-3	2016	9.931	4.063.888	2,44	2,44 x 10-3
2017	31	25328	1,22	1,22 x 10-3	2017	9.786	4.048.242	2,42	2,42 x 10-3
2018	54	25280	2,14	2,14 x 10-3	2018	9.693	4.029.053	2,41	2,41 x 10-3
2019	46	25090	1,83	1,83 x 10-3	2019	9.679	4.008.296	2,41	2,41 x 10-3

Figura 86 - Rapporto tra numero di incidenti e popolazione residente a Ruvo di Puglia (sinistra) e nella Regione Puglia (destra)

Si è poi proceduto analizzando l'andamento delle curve rappresentative del rapporto tra il numero di incidenti e la popolazione residente. L'andamento delle due curve risulta essere, però, nettamente differente in quanto la curva rappresentativa dei dati della Regione Puglia presenta un andamento pressoché costante, a differenza di quella rappresentativa dei dati di Ruvo di Puglia che presenta numerosi picchi, due dei quali superano anche la curva rappresentativa dei dati regionali.

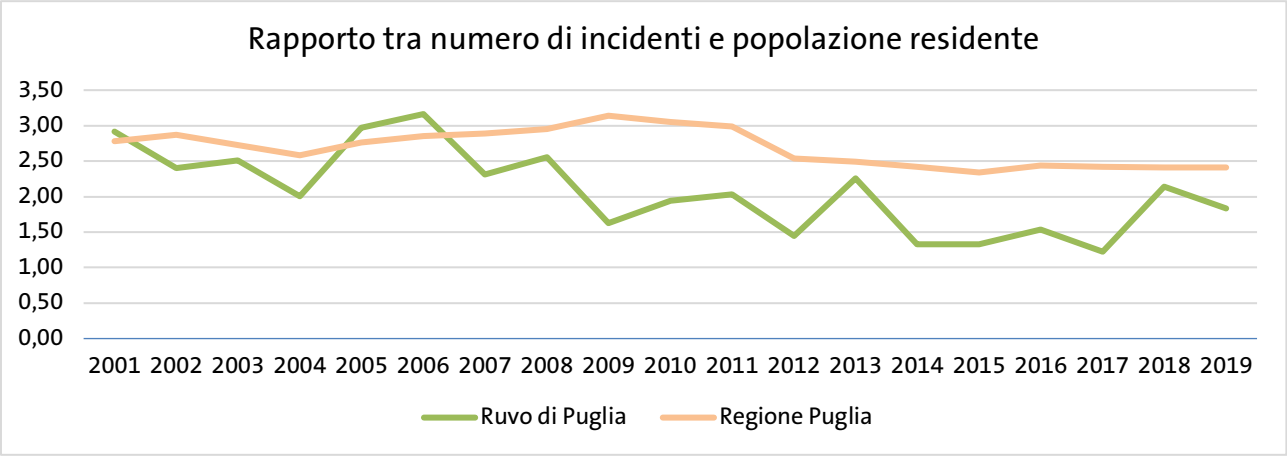


Figura 87 – Rappresentazione grafica del rapporto tra il numero di incidenti e la popolazione residente a Ruvo di Puglia (verde) e nella Regione Puglia (rosa)

8.3. La sosta

Una analisi dei fattori di criticità per la sosta (densità abitativa, vetustà del patrimonio edilizio con conseguente presenza o assenza di posti auto interni agli edifici) permettono di individuare in città le aree dove per prime la sosta può verificare problemi di scarsità.

Tali aree, verificate su base empirica e partecipativa, il PUMS verifica le condizioni attuali, approfondisce l'analisi e individua possibili azioni di regolamentazione qualora assenti.

Nel caso di Ruvo di Puglia, densità abitativa (calcolata come numero di residenti per zona omogenea e l'estensione della zona stessa sui dati del censimento Istat 2011) e indice di vetustà degli edifici (numero totale di edifici costruiti prima del 1990 "Legge Tognoli" rispetto al numero di edifici totali) risultano distribuite in città tra le Zone descritte al paragrafo 9.1.1, come mostrato in Figura 88.

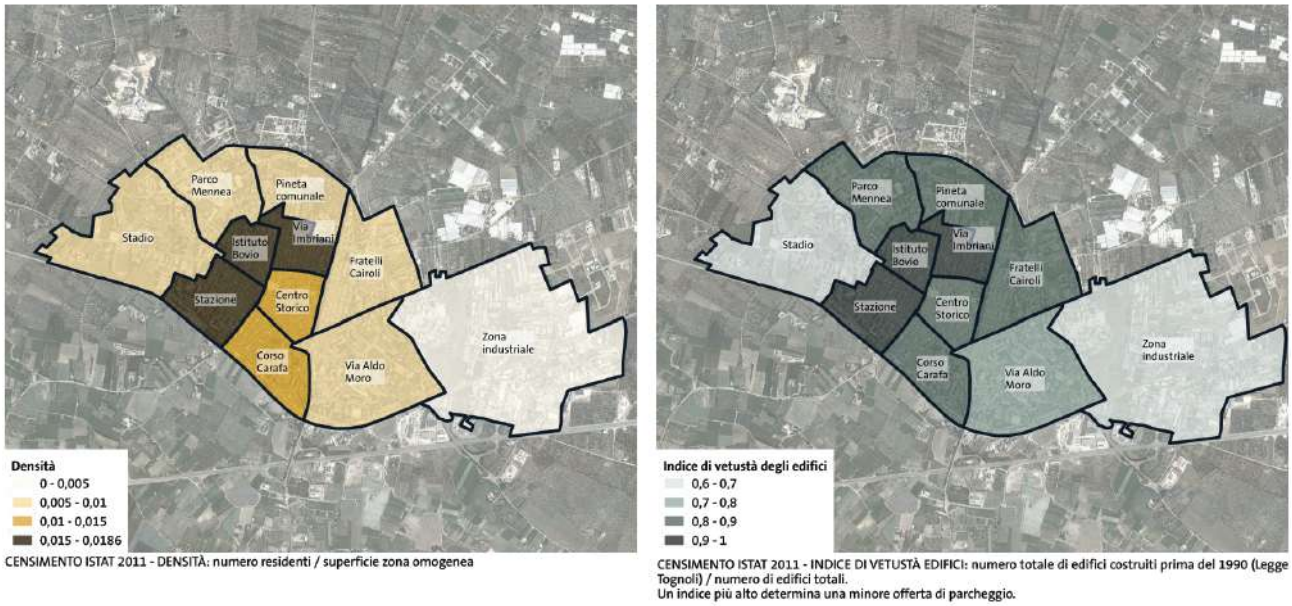


Figura 88 - Fattori di criticità per la sosta

Il nucleo cittadino centrale, costituito dalle Zone denominate Stazione, Istituto Bovio, Via Imbriani e in misura leggermente inferiore, Corso Carafa e Centro Storico, risulta di fatto l'area più critica per entrambi i fattori, che sovrapposti ci restituiscono le aree su cui concentrare le analisi relativamente alla sosta.

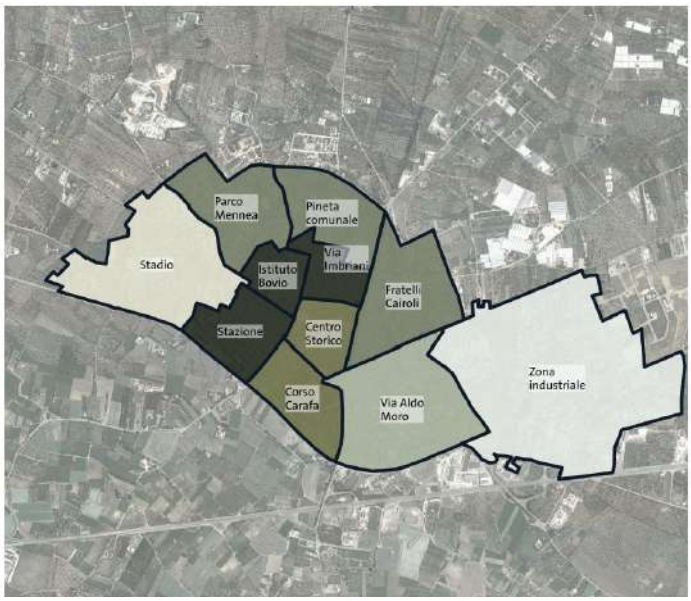


Figura 89 - Le zone con i colori più scuri sovrapposti evidenziano maggiore potenziale critico

Dal punto di vista della regolamentazione della sosta su strada, in queste aree l'Amministrazione ha già previsto una serie di interventi di gestione.

Il Centro Storico, pur se evidenziato con una colorazione più scura, è regolamentato come Zona a traffico limitato.

Invece i Corsi attorno e le aree immediatamente prospicienti sono regolamentate da un sistema di sosta a pagamento. Il piano parcheggi prevede la suddivisione della città in tre aree, distinte in area marrone, area gialla ed area celeste, per un totale complessivo di circa n. 1.360 posti auto.

Le aree in verde indicano invece gli spazi per la sosta veicolare a tariffe agevolate in favore dei residenti nel "Nucleo Antico/Città Storica" nonché dei residenti in immobili perimetrati esternamente dalla semicarreggiata delle seguenti strade e piazze: corso E. Carafa, corso A. Gramsci, piazza F. Cavallotti (tratto in prolungamento a corso Gramsci), corso G. Jatta, via I. Griffi, piazza A. Dante (solo tratto in prolungamento a via I. Griffi), via G. Parini, via G. Vanini, corso C. B. Cavour, piazza G. Bovio (solo tratto in prolungamento a via A. Moro).

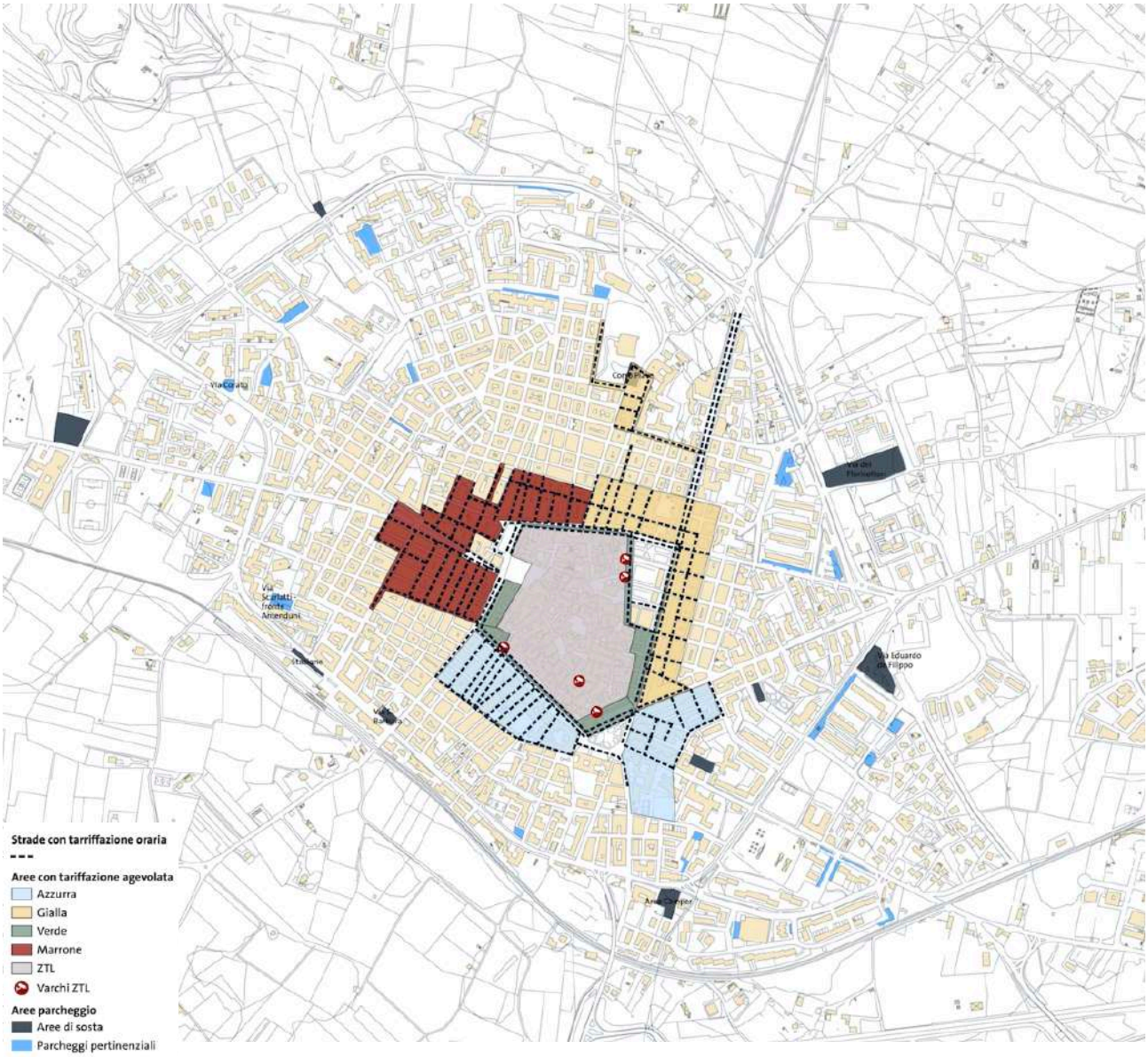


Figura 90 – Il sistema della sosta a Ruvo di Puglia

Nei pressi delle due extramurali Pertini e Scarlatti sono poi collocate aree parcheggio gratuite, individuate nella mappa in alto con i colori blu chiaro, nel caso di parcheggi pertinenziali principalmente destinati ai residenti, e blu scuro nel caso di aree a parcheggio di dimensioni più considerevoli e destinati anche ad arrivi esterni.

Dal punto di vista delle tariffe,Il sistema della sosta risulta regolato come descritto di seguito.

Tariffe ordinarie:

- € 0,60/ h con un minimo di sosta autorizzata pari a 15 minuti al quale corrisponde il corrispettivo di 0,20€
- € 4,00/ giorno (durata della sosta sino a 8 ore)

- € 20,00 abbonamento settimanale (durata della sosta sino a 8 ore giorno per l'intera settimana di vigenza della disciplina)
- € 60 abbonamento mensile (durata della sosta sino a 8 ore giorno per l'intero mese di vigenza della disciplina)
- € 500 abbonamento annuale (durata della sosta sino a 8 ore)

Tariffe agevolate:

Per i titolari di autorizzazione al transito e alla sosta nella Z.T.L. "Nucleo Antico" (come istituita con le deliberazioni di G.C. n. 379/97 e successive n. 312/2014, 296/2015 e 62/2016), nonché per i residenti, ovvero per chi svolge attività produttive/ professionali (in qualità di titolari, co-titolari, soci), in immobili ricadenti nelle zone contrassegnate con colore verde:

- € 0,40/ giorno
- € 2,00 abbonamento settimanale (dal lunedì al sabato)
- € 7,00 abbonamento mensile (dal primo all'ultimo giorno del mese)
- € 25,00 abbonamento annuale per massimo 3 veicoli, con beneficio limitato ad una sola delle zone a scelta tra quelle contrassegnate dal colore marrone, giallo, celeste (dal 1° Gennaio all'ultimo giorno dell'anno)
- € 50/ mese o € 250/ anno per abbonamento su tutte le quattro zone.

Per i residenti ovvero per chi svolge attività produttive/ professionali (in qualità di titolari, contitolari, soci) in immobili ricadenti nelle zone contrassegnate con colori marrone, giallo, celeste:

- € 0,80/ giorno
- € 4,00 abbonamento settimanale (dal lunedì al sabato)
- € 14,00 abbonamento mensile (dal primo all'ultimo giorno del mese)
- € 60,00 / €120 abbonamento annuale seconda che l'auto sia utilizzata in una sola delle due fasce orarie antimeridiane (9.30-13.30) ovvero pomeridiane (17.00-21.00), ovvero in entrambe / € 100,00 per il secondo (max 2 veicoli) (dal 1° Gennaio all'ultimo giorno dell'anno).

È prevista la possibilità di una sosta breve gratuita, pari a massimo 10 minuti, da usufruirsi una sola volta al giorno per autovettura, valida sia per il parcheggio breve sia in aggiunta alla normale tariffazione.

Sono esenti i veicoli condotti dalle persone con disabilità. È prevista inoltre l'esenzione tariffaria per i veicoli posti effettivamente al servizio dei diversamente abili e quindi condotti da un accompagnatore degli stessi purché, in entrambi i casi, venga esposto sul mezzo condotto/al servizio della persona con disabilità il distintivo rilasciato dall'azienda concessionaria a richiesta degli interessati e sempre a condizione che non risultino disponibili, nei pressi del luogo di parcheggio, stalli di sosta dedicati a portatori di handicap.

La sosta è gratuita, solo per i residenti, per le auto ad alimentazione elettrica, comprese le ibride, purché in possesso di apposito contrassegno rilasciato dall'azienda.

Per la categoria dei commercianti operanti negli ambiti territoriali delle soste a pagamento sono disponibili tessere/card dal costo 4 €, sul quale l'esercente può accreditare somme, che fungeranno da "borsellino elettronico",

da poter cedere ai propri clienti per sostare nelle zone a pagamento. L'azienda caricherà le tessere con un credito maggiorato del 10% rispetto al corrispettivo pagato per tutti i commercianti che acquisteranno un quantitativo minimo di 500 tessere.

Attualmente è possibile pagare attraverso i parcometri con monete e carte di credito e mediante le applicazioni Telepass Pay, Easy Park e Woosh con lo smartphone.

La durata della vigenza viene stabilita in otto ore giornaliere delle sole giornate feriali ad abbracciare entrambe le fasce orarie sia antimeridiane che pomeridiane, nell'ambito dell'arco orario dalle ore 09,30 alle ore 21,00 con sospensione nell'arco orario 13,30/16,00 ovvero 13,30/17,00, a seconda della vigenza dell'ora solare oppure di quella legale. La sosta a pagamento non è attiva nei giorni domenicali e festivi.

Il sistema di gestione dei parcheggi è affidato in concessione al R.T.I costituito da A.J. Mobilità S.r.l. RUA Mobilità S.r.l.

All'interno del questionario sulle abitudini di mobilità sottoposto alla popolazione, i cittadini hanno effettuato una valutazione delle principali criticità usualmente riscontrate quando ci si sposta in automobile in città. Dai dati ricavati, emerge come il problema del traffico e della congestione stradale sia poco percepito, mentre la difficoltà nel reperire il parcheggio è individuata come problematica seconda solo alla manutenzione delle strade, e seguita dal mancato rispetto delle regole da parte degli automobilisti.

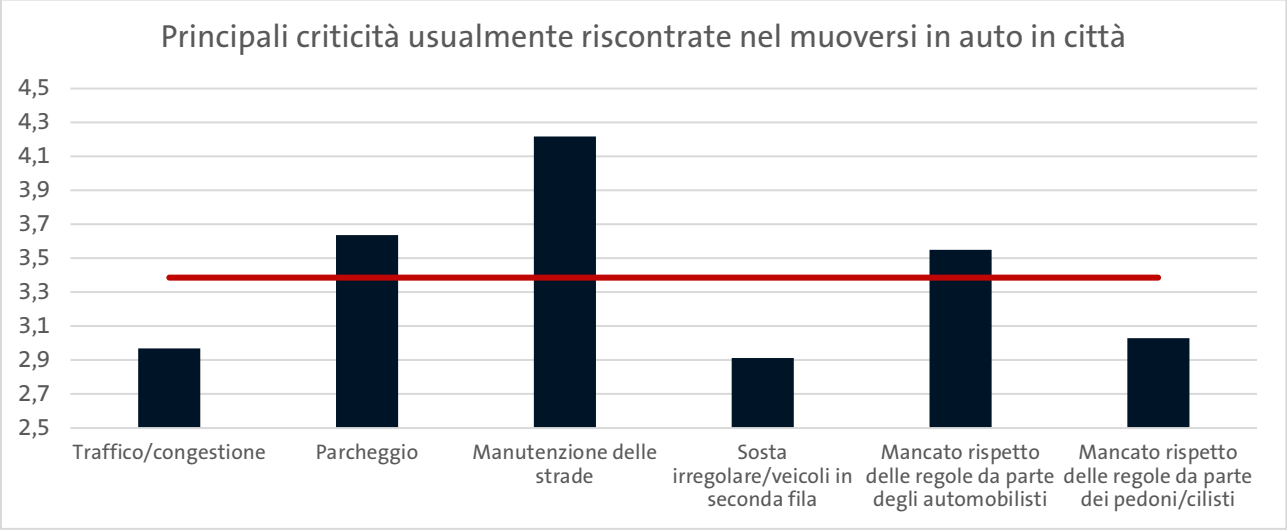


Figura 91 – Risultati del questionario sulle abitudini di mobilità dei cittadini

8.4. La pedonalità

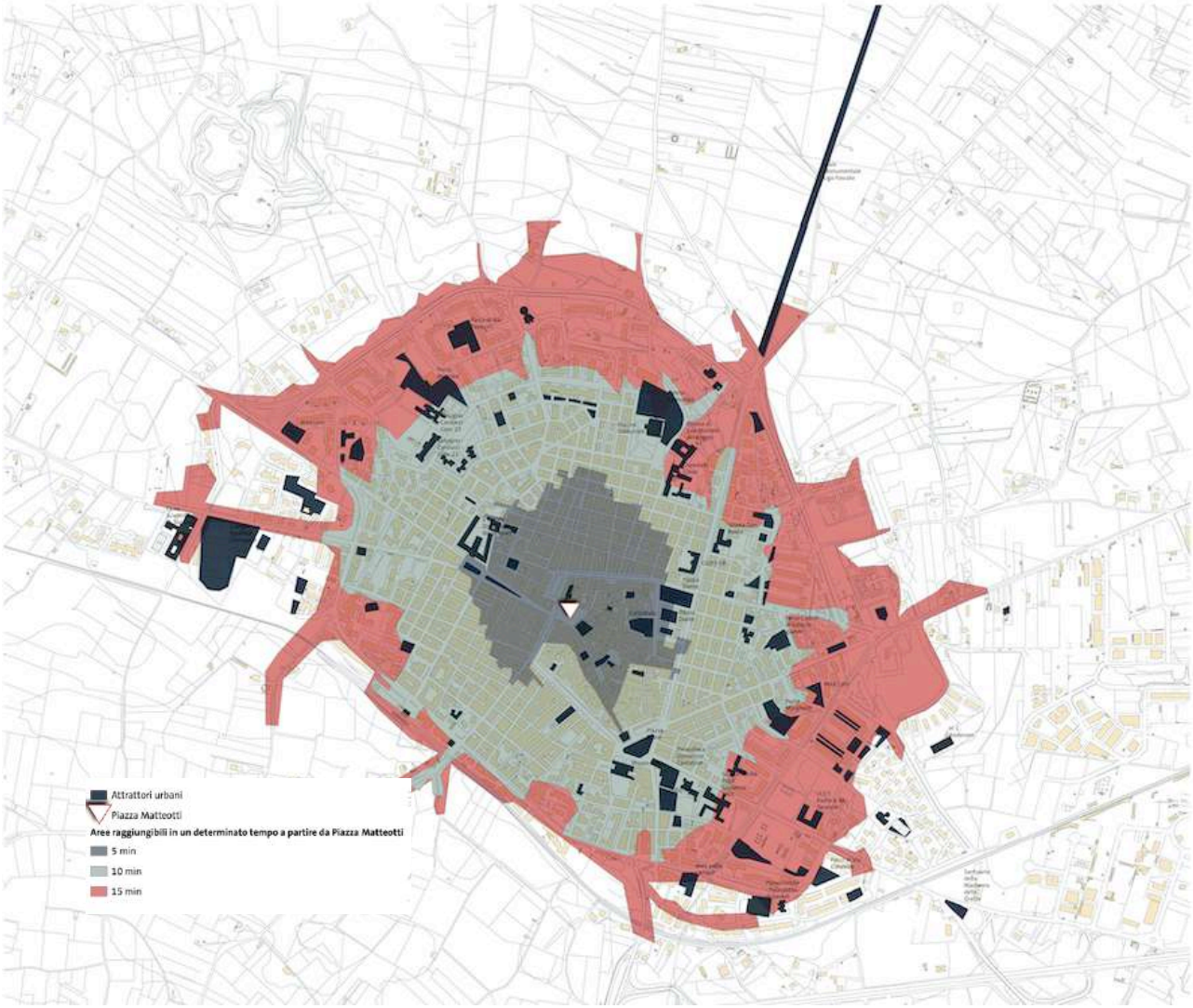


Figura 92 - Aree raggiungibili in un determinato tempo a partire da Piazza Matteotti

L'abitato di Ruvo di Puglia si presenta compatto e facilmente raggiungibile a piedi in quasi ogni sua parte in un tempo non superiore ai 15 minuti.

L'analisi riportata nell'immagine in altro individua le aree raggiungibili a piedi in un certo quantitativo di tempo, a partire da Piazza Matteotti. A partire da questo punto, in soli 5 minuti (area verde scuro) sono raggiungibili i diversi attrattori presenti nel centro storico, la Cattedrale, il Museo del Libro Palazzo Caputi, la Piazza Dante, nonché la sede del Primo Circolo Didattico Bovio e l'ufficio postale. Dallo stesso punto, in 10 minuti si raggiungono la gran parte dei plessi scolastici e delle verdi, oltre al Museo Jatta. In 15 minuti, infine, è possibile raggiungere le parti più periferiche: il Liceo Scientifico Tedone, il Campo Sportivo Comunale e a Sud l'I.T.E.T Tannoia e il Palazzetto Palacolombo.

Figura 93 - La differenza tra i tessuti stradali centro storico - espansione ottocentesca - città contemporanea

All'interno del nucleo urbano, è possibile osservare tre macro-categorie di spazi: l'area della città storica, con un tessuto edilizio denso ed una viabilità a sezione ridotta; l'area dell'espansione ottocentesca, caratterizzata da una maglia ortogonale regolare; le aree periferiche, dove sia il costruito quanto le sezioni stradali assumono un passo eterogeneo.

Allo stato attuale, **il centro storico** non presenta una condizione completamente favorevole alla mobilità pedonale. Per i pedoni, i marciapiedi si presentano stretti e interrotti con frequenza da passi carrai e rampe per automobili o dai gradini di accesso alle abitazioni. La mancata attivazione di varchi elettronici per gli accessi alla ZTL e il conseguente accesso di un numero consistente di veicoli privati, soprattutto se relazionato alla dimensione totale della sezione stradale, comporta attualmente delle situazioni di insicurezza, in particolar modo per l'utenza debole. Gli slarghi e le piazze presenti non risultano interdetti al passaggio delle automobili, ad eccezione della Piazza Matteotti, restaurata nel 2015. Si caratterizzano in maniera diversa i quattro corsi principali, dotati di marciapiedi alberati con una sezione intorno ai 10 mt, nonché numerose vetrine e bar illuminati anche di sera. Nei corsi a sud della città, una criticità è rappresentata dai notevoli salti di quota presenti, spesso risolti con soluzioni architettoniche che non riescono a garantire una completa accessibilità.

Figura 94 - Piazza dell'Orologio

Nell'**espansione ottocentesca**, le sezioni stradali diventano leggermente più ampie e costanti ma restano per la gran parte destinate all'automobile. Oltre alle corsie di marcia, per la quasi totalità a senso unico, sulla carreggiata vengono garantiti gli stalli, restringendo notevolmente lo spazio disponibile per pedoni. Anche in questo caso, le sezioni di marciapiede risultano strette e interrotte dagli accessi o dalla segnaletica verticale, e restano in sostanza impercorribili per gli utenti a ridotta mobilità.

Figura 95 - La sezione stradale tipo dell'espansione ottocentesca

Anche nella città contemporanea, caratterizzata da spazi più ampi, la condizione del pedone non risulta idonea a garantirne la sicurezza. Se da un lato vi è un'attenzione alla presenza di alberature e spazi verdi, dall'altro i marciapiedi, in alcuni casi più larghi di quelli presenti nelle altre parti di città, si presentano ancora sconnessi e difficilmente percorribili.

Figura 96 - La sezione stradale tipo delle aree periferiche (Via Scarlatti)

Anche rispetto alla pedonalità, le risposte del questionario alle abitudini di mobilità ci aiutano a definire le principali criticità riscontrate nello spostarsi a piedi all'interno della città. Tra quelle indicate, un peso maggiore è attribuito all'illuminazione dei percorsi e alla manutenzione dei marciapiedi. In terza e quarta posizione, vengono segnalate l'insicurezza nell'attraversare la strada e la velocità delle auto. La mancanza di marciapiedi costituisce una problematica in percentuale minore, mentre è poco percepita la presenza di auto o moto in sosta sui marciapiedi.

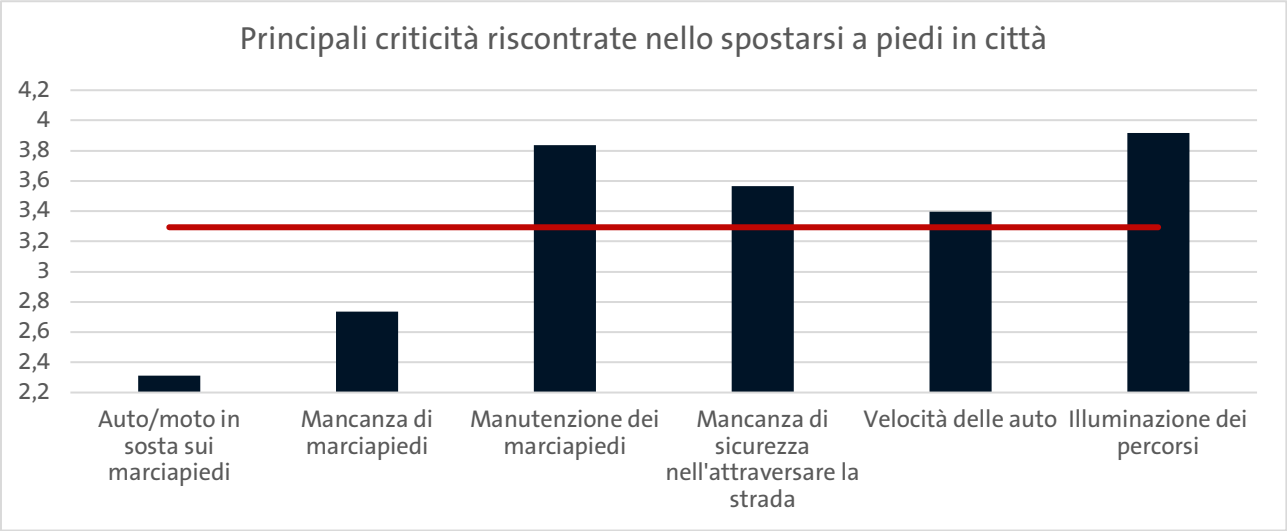


Figura 97 - Risultato dei questionari alla cittadinanza - criticità riscontrate a piedi in città

Negli ultimi anni il Comune di Ruvo di Puglia ha comunque attivato una serie di progettualità volte a migliorare la qualità degli spazi destinati alla mobilità pedonale.

Gli interventi più significativi sono indubbiamente quelli riguardanti il centro storico: il rifacimento di Piazza Dante nel 2015 e delle piazze Matteotti e Felice Cavallotti nel 2016.

Figura 98 – Piazza Matteotti prima e dopo i lavori di riqualificazione

L'intervento di Piazza Matteotti e Felice Cavallotti è stato reso possibile grazie ad un finanziamento di 2.006.900 euro nell'ambito del PO FESR 2007-2013, Azione 7.1.1, ottenuto dal Comune di Ruvo di Puglia attraverso la

redazione di un progetto integrato di rigenerazione urbana. Il P.I.R.U. predisposto dal Comune aveva per obiettivo "la riqualificazione di parti significative della città, la valorizzazione del patrimonio storico e archeologico, il miglioramento della qualità urbana e l'incremento dell'offerta turistica, puntando anche sul contenimento del traffico carrabile e sul potenziamento della mobilità lenta, al fine di consentire una migliore fruibilità e degli spazi pubblici".

In anni più recenti, gli interventi di riqualificazione hanno interessato in maniera più leggera ma diffusa le strade del centro storico, in particolare attraverso le azioni gestite dal Distretto Urbano del Commercio "Vivo a Ruvo". Ne sono un esempio l'intervento di rifacimento del basolato in Largo Cervone, alcuni interventi orientati alla riduzione delle barriere architettoniche e l'apposizione di nuove panchine negli slarghi del centro storico.

Figura 99 - Alcune foto degli interventi del DUC nel centro storico

Iniziative ed eventi hanno inoltre guardato alla rivitalizzazione di spazi del centro storico dal punto di vista pedonale, come ad esempio come il progetto Luci e Suoni d'Artista, che vede l'installazione temporanea di opere luminose lungo le vie e gli slarghi del centro storico durante il periodo natalizio e che oggi richiama numerosi visitatori.

8.5. L'offerta di infrastrutture e servizi per i ciclisti

8.5.1. Il Biciplan

Nel 2018 il Comune di Ruvo di Puglia si è dotato dello strumento del Biciplan. Il Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale mira a

- **Aumentare la componente della mobilità dolce per gli spostamenti di tutti i cittadini derivati dalla domanda di servizi** migliorando la fruibilità ciclabile e ciclopedonale delle connessioni tra le zone residenziali e le aree a vocazione commerciale ed amministrativa.
- **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).
- **Incentivare la scelta di pedonalità e ciclabilità per gli spostamenti per motivi di studio e di carattere ricreativo**, realizzando corridoi ciclopedonali sicuri e protetti diretti ai poli attrattori degli spostamenti giovanili e attivando iniziative di formazione e sensibilizzazione nelle scuole.
- **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.

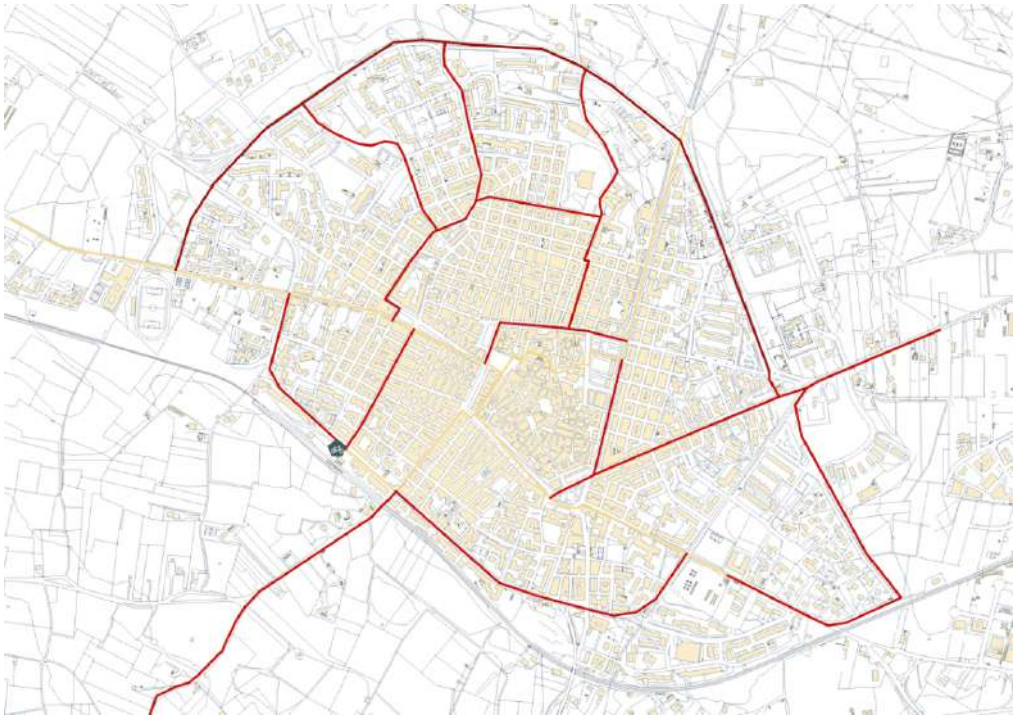


Figura 100 - Le priorità definite dal Biciplan

8.5.2. Le ciclabili esistenti o di progetto

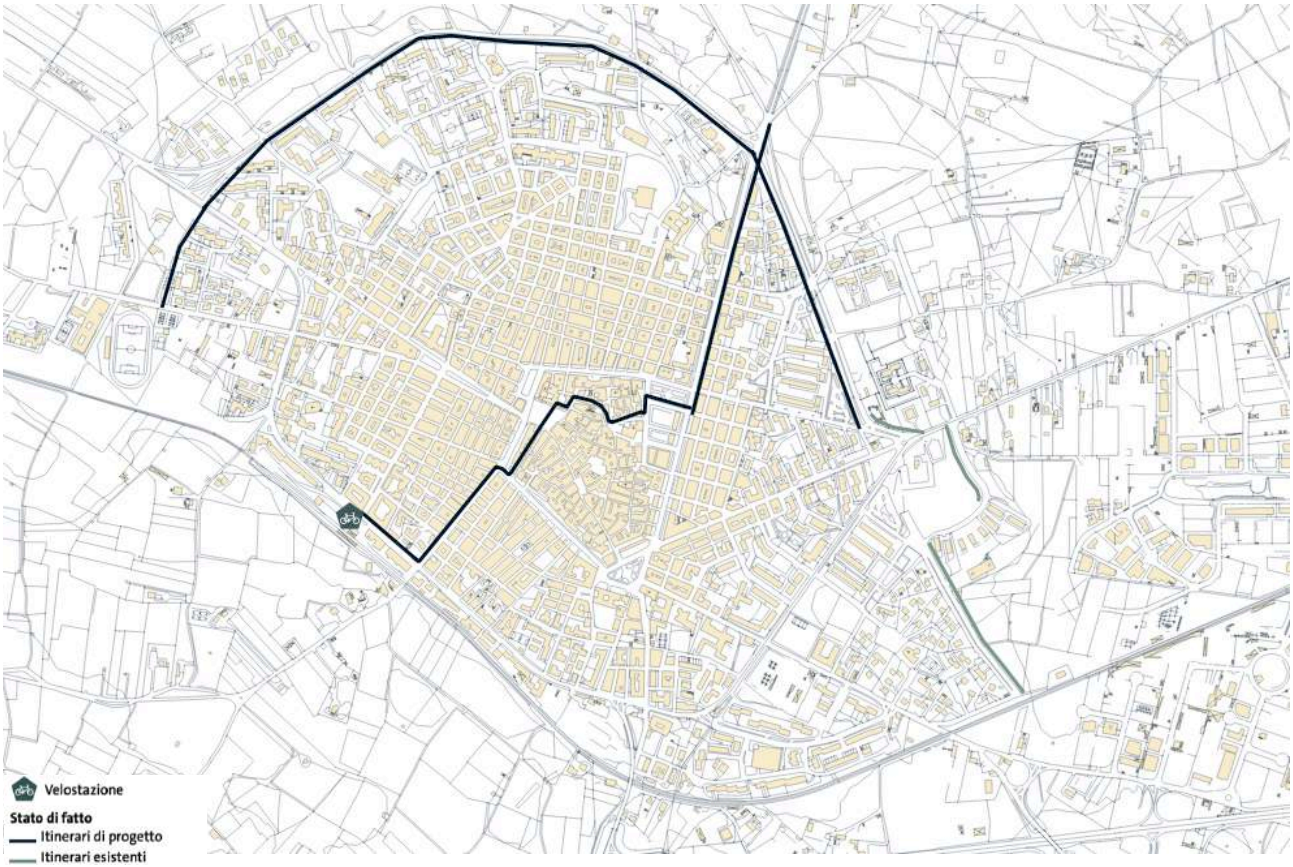


Figura 101 - Le ciclabili esistenti o di progetto

Allo stato attuale sono presenti alcune predisposizioni di percorsi ciclabili nelle aree periferiche della città, in particolare in Via Martiri delle Foibe, primo isolato a partire dalla SP2, Via Eduardo de Filippo, Via Alessandro Pertini, nel tratto tra Via dei Floricoltori e Via Iosca Raffale.

Come rappresentato nelle immagini seguenti, le predisposizioni si presentano non conformi alle prescrizioni in materia di piste ciclabili. Nella bizzarra soluzione realizzata, la corsia più interna, a ridosso dei cancelli pedonali, è destinata alle biciclette, mentre ai pedoni è destinato il marciapiede rialzato, a stretto contatto con le automobili. In questa soluzione inoltre, per poter accedere ai cancelli pedonali andrebbero realizzati degli attraversamenti pedonali a protezione dell'utenza debole.

Le predisposizioni sono inoltre attualmente prive di segnaletica orizzontale e verticale.

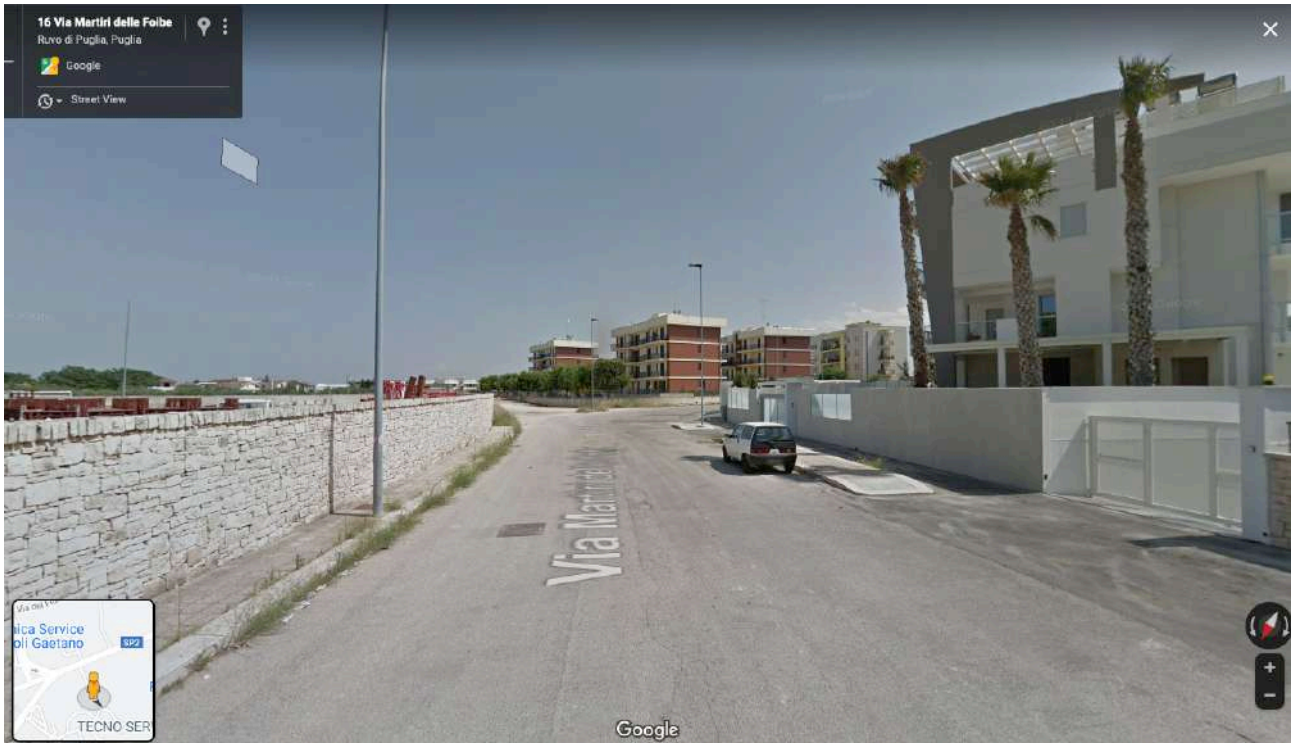


Figura 102 - La predisposizione ciclabile di Via Martiri delle Foibe

Un caso a parte costituisce invece il tratto compreso tra la SP 2 e l'Extramurale Pertini, dove, il rifacimento della rotatoria d'intersezione, ha comportato la realizzazione dei percorsi e degli attraversamenti ciclabili.

Negli scorsi anni il Comune di Ruvo di Puglia ha candidato delle progettualità inerenti alla mobilità ciclabile. Si tratta in particolare dell'extramurale nord, l'extramurale Pertini, per la quale è previsto il rifacimento dell'intesa sezione carrabile con la creazione di un percorso dedicato ai ciclisti sul lato mare della strada.

8.5.3. Servizi alla ciclabilità: la velostazione

Il progetto della velostazione prevede la realizzazione di una struttura ospitante 56 posti bici in un'area prospiciente la stazione ferroviaria. Essa è prevista dalle linee guida del PMCC del Comune e dallo stesso Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale.

La struttura, con pianta rettangolare 5 x 12 metri ed un'altezza complessiva di 3,3 metri contiene dei portabiciclette ad alta densità modulari a due piani con dispositivo per il sollevamento. È dotato di armadietti con lucchetto di sicurezza ed una colonnina per la riparazione dei mezzi. Attorno alla struttura è stato previsto il rifacimento della pavimentazione del marciapiede con realizzazione di rampe di accesso.

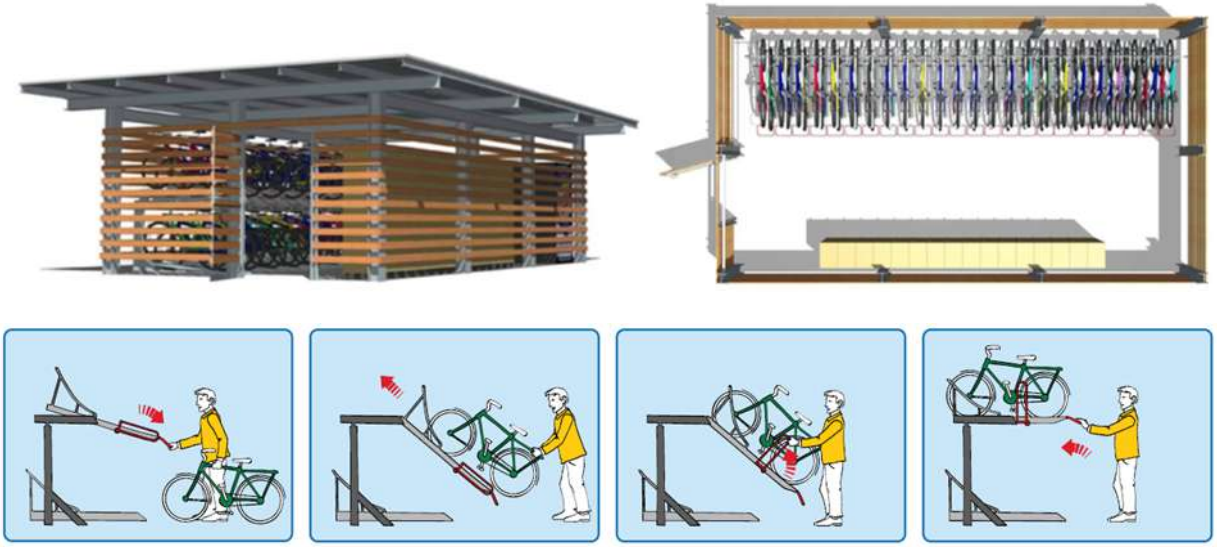


Figura 103 - Tipologia di velostazione e portabiciclette

Figura 104 - La Velostazione realizzata a Ruvo di Puglia

8.5.4. Gli itinerari del Parco dell'Alta Murgia

Oltre gli itinerari già citati precedentemente, il Piano Regionale della Mobilità Ciclabile, numerosi sono gli itinerari cicloturistici che attraversano il territorio di Ruvo di Puglia.

Ciclovia Jazzo Rosso - San Magno - Castel del Monte

Il percorso ciclopedonale "Jazzo Rosso - San Magno - Castel del Monte", della lunghezza complessiva di circa 65 km, indicato con il codice alfanumerico C01AM (Ciclovia 01 Alta Murgia), si compone di sette itinerari. Tutti i percorsi si caratterizzano come multifunzionali, in grado cioè di soddisfare differenti utenze legate al turismo di natura. L'intera rete è, per le sue caratteristiche, percorribile con l'uso di mountain bike. Alcuni dei percorsi sono altresì percorribili con modalità pedonale e con biciclette da turismo. In particolare i due percorsi di collegamento con le stazioni di Ruvo di Puglia e Corato interessano tratti in asfalto lungo le strade a basso intensità di traffico. Pertanto, questi tratti sono percorribili con l'uso di qualsiasi tipologia di bicicletta. Altri tratti interessano tratturi e percorsi in terra battuta e possono agevolmente essere percorsi anche a piedi e con l'uso di cavalli.

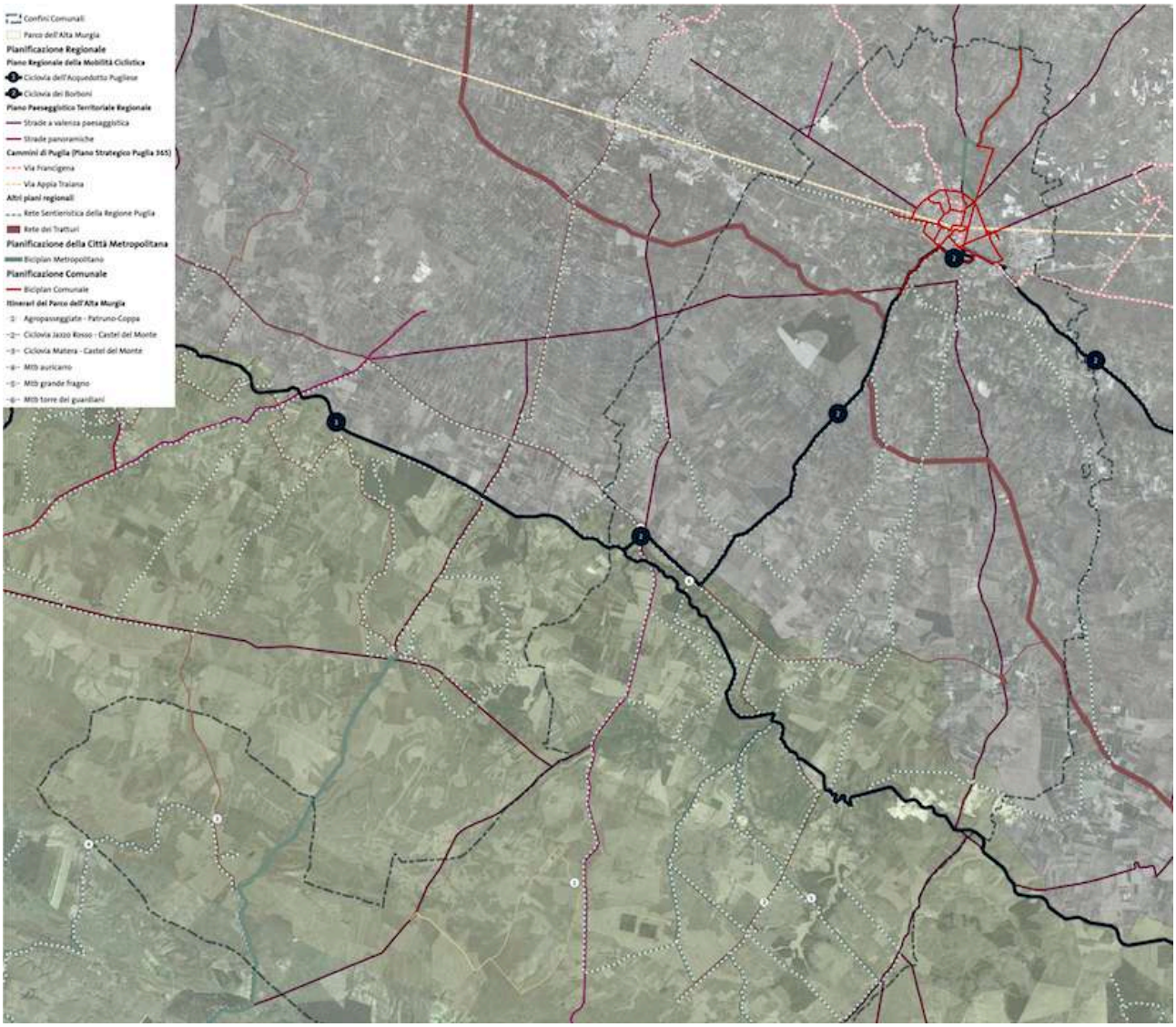


Figura 105 - Gli itinerari esistenti o di piano nel territorio di Ruvo

8.6. La rete ed i servizi di trasporto pubblico locale

Dal punto di vista dei servizi di trasporto pubblico locale, Ruvo di Puglia rientra nella rosa dei comuni pugliesi che sono assegnatari di contributo per servizi di trasporto pubblico urbano, mentre a livello extraurbano è servita sia da Ferrovia che da TPL su Gomma.

Il primo è piuttosto capillare sul territorio, intercetta la stazione e le fermate del trasporto extraurbano e prevede corse scolastiche negli orari di entrata ed uscita dalle scuole superiori presenti in città, tuttavia non vede alcun rinnovamento almeno dal 2010, data dell'ultimo rinnovo del contratto di affidamento, uno dei motivi per il quale è scarsamente utilizzato.

Il ricorso a Treno e Bus per gli spostamenti ferroviari è invece piuttosto frequente, in particolare per motivi di studio e verso la città Capoluogo di Provincia alla quale la rete gestita da Ferrotramviaria Spa. è direttamente connessa.

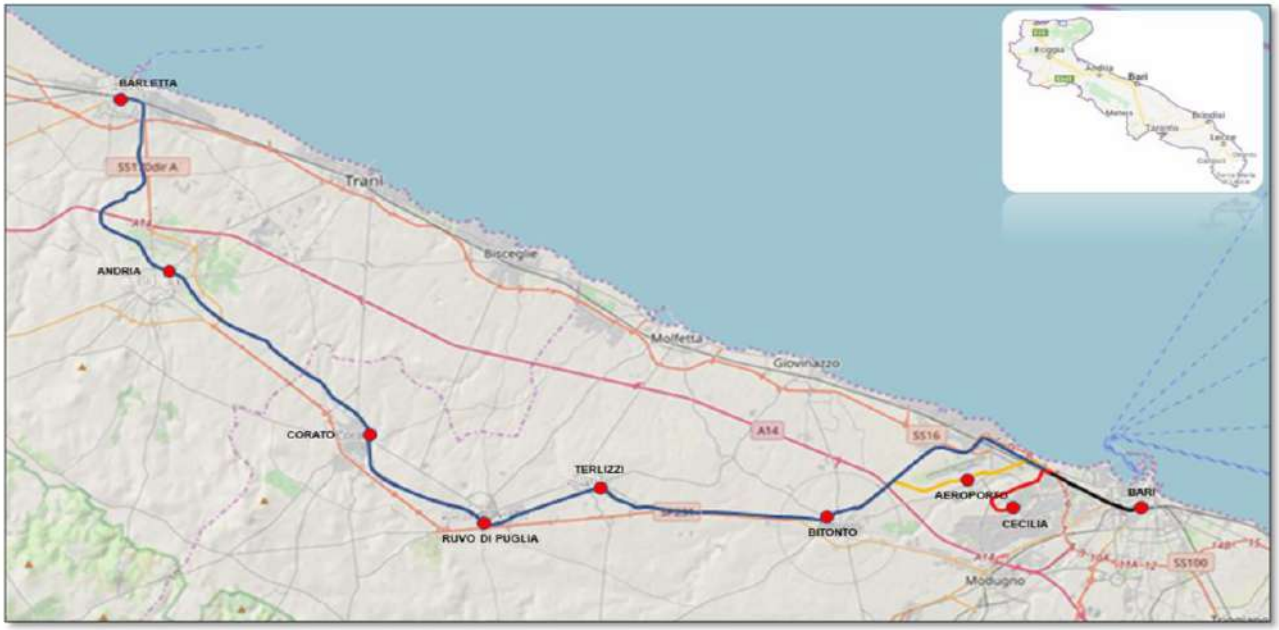


Figura 106 - Ruvo all'interno della rete FT

A partire dall'Aeroporto di Bari, il collegamento ferroviario per Ruvo di Puglia offerto dalla Ferrotramviaria spa ha una durata di soli 36 minuti, un tempo ottimale se confrontato ai 31 minuti necessari per compiere la stessa distanza in automobile.

Per raggiungere invece il Porto di Bari i tempi di percorrenza si allungano, sia in automobile, a causa del passaggio obbligato attraverso la viabilità urbana, sia attraverso i mezzi pubblici, vista la mancanza di coincidenze efficienti.

Di seguito si descrive l'offerta del TPL all'interno, da e per Ruvo di Puglia.

8.6.1. Il servizio urbano

I servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi sono a carico del bilancio delle regioni, sono definiti tenendo conto:

- Dell'integrazione tra le reti di trasporto;
- Del pendolarismo scolastico e lavorativo;
- Della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;
- Delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento.

A Ruvo è operativo, giusta contratto rep. n. 3064 del 2014 con scadenza al 30/06/2018, il servizio di Trasporto Urbano con autobus affidato in gestione (ai sensi dell'art. 15 della L.R. 18/2002) all'azienda Paolo Scoppio e Figlio S.r.L. da Gioia del Colle. Detto servizio sviluppa percorrenze annue di complessivi Km. 94.087,50, di cui km 68.847 con contributi a carico della Regione Puglia, km. 3.448 a totale carico della ditta concessionaria e km 21.792,50 con contributi a carico del Comune (i contributi spettanti vengono computati in base al contributo chilometrico di € 1,57).

Il programma di esercizio del servizio di che trattasi (così come approvato con deliberazione della Giunta Comunale n. 252 del 30/08/2010) si disarticola in 4 linee urbane (contraddistinte con le lett. "A", "B", "C" e "D"), di cui le prime due (linea "A" e linea "B") collegano la periferia con il centro, la linea "C" collega il centro con il civico Cimitero e la linea "D" collega la Stazione Ferroviaria con Calentano (contrada dell'agro ove insistono numerosi insediamenti abitativi).

La linea A e la linea B effettuano itinerari diversi nei giorni scolastici e non scolastici, la linea C ha un diverso itinerario nei giorni feriali e festivi mentre le linea D è in esercizio nei soli giorni feriali. Approfondiremo il servizio scolastico nel paragrafo successivo.

La linea A serve il centro urbano e le periferie nord, seguendo un percorso di tipo circolare. La linea B invece, connette la stazione con l'area industriale a sud est della città.

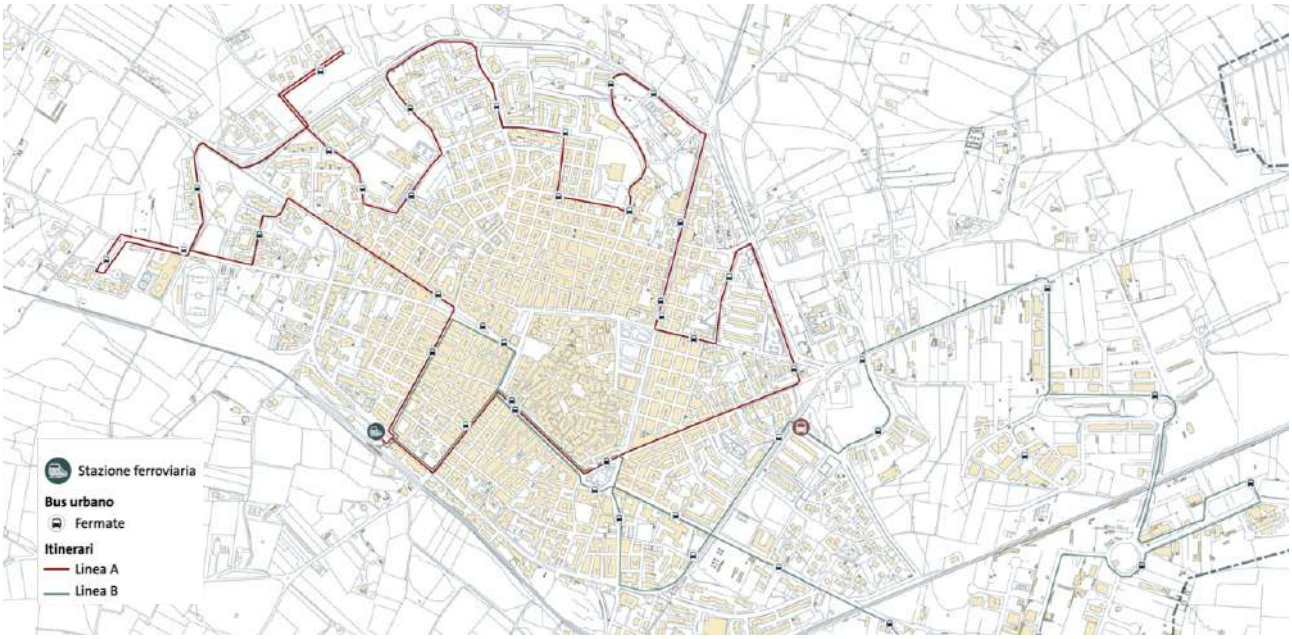


Figura 107 - TPL urbano linee A e B

GIORNI NON	SCOLASTICI	1	2	3	4 *	5	6	7	8	9
Linea A	FERMATA	ore	ore	ore	ore	ore	ore	ore	ore	ore
Via Scarlatti	Stazione	7,20	7,45	8,20	10,00	11,00	12,00	12,40	16,15	19,15
Via Diaz	civ. 27	7,21	7,46	8,21	10,01	11,01	12,01	12,41	16,16	19,16
L/go Di Vagno	scuola G. Bovio	7,22	7,47	8,22	10,02	11,02	12,02	12,42	16,17	19,17
Via Nino Rota	civ. 27	7,24	7,49	8,24	10,04	11,04	12,04	12,44	16,18	19,18
Via Volta	ang. liceo scientifico	7,25	7,50	8,25	10,05	11,05	12,05	12,45	16,19	19,19
Via Callas	rondò	7,26	7,51	8,26	10,06	11,06	12,06	12,46	16,20	19,20
Via Basilio Giandonato	civ. 8	7,27	7,52	8,27	10,07	11,07	12,08	12,47	16,21	19,21
I^trav. Mons. Taccone	fermata bus	7,28	7,53	8,28	10,08	11,08	12,12	12,51	16,22	19,22
Via Caprera	ang. Via Amendola	7,29	7,54	8,29	10,09	11,09	12,14	12,53	16,23	19,23
Via Ippedico	civ. 6	7,29	7,54	8,29	10,09	11,09	12,15	12,54	16,24	19,24
Via Ippedico	scuola D. Cotugno	7,30	7,55	8,30	10,10	11,10	12,16	12,55	16,25	19,25
Via Peucetia	civ. 26	7,31	7,56	8,31	10,11	11,11	12,17	12,56	16,26	19,26
Via Einaudi	civ. 45	7,32	7,57	8,32	10,12	11,12	12,19	12,58	16,27	19,27
Via Togliatti	ang. Via Pio XII	7,32	7,57	8,32	10,12	11,12	12,20	12,59	16,28	19,28
Via San F. d'Assisi	civ. 27	7,33	7,58	8,33	10,13	11,13	12,22	13,01	16,29	19,29
Via Piave	Ospedale	7,33	7,58	8,33	10,13	11,13	12,23	13,02	16,30	19,30
Via Marx	ang. Via Boccuzzi	7,34	7,59	8,34	10,14	11,13	12,24	13,03	16,31	19,31
Via Pertini	Polivalente	7,34	7,59	8,34	10,14	11,14	12,24	13,05	16,32	19,32
V/le Ugo Foscolo	Cimitero	/	/	/	10,15	/	/	/	/	/
C. A. Jatta	civ. 81	7,35	8,00	8,38	10,18	11,18	12,25	13,05	16,33	19,34
C. A. Jatta	civ. 9	7,36	8,01	8,39	10,19	11,19	12,26	13,05	16,34	19,35
Via Cairoli	fronte civ. 23	7,37	8,02	8,40	10,20	11,20	12,27	13,06	16,35	19,36
Via Jannuzzi *	polstrada	7,38	8,03	8,41	10,21	11,21	12,28	13,07	16,37	19,37
Via Salandra	civ. 6	7,40	8,05	8,43	10,23	11,23	12,30	13,09	16,38	19,38
P. Bovio	fermata bus	7,43	8,10	8,45	10,25	11,25	12,33	13,13	16,39	/19,40
C. Carafa	civ. 11	7,43	8,12	8,46	10,26	11,26	12,33	13,14	16,40	19,41
C. Cotugno	civ.4	/	/	/	10,30	/	/	/	/	/
L/go Di Vagno	scuola G. Bovio	/	/	/	10,35	/	/	/	/	/
Via Scarlatti	Stazione	7,45	8,15	8,50	10,40	11,30	12,35	13,15	16,45	19,45

GIORNI NON	SCOLASTICI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
LINEA B	FERMATE	ora	ora	ora	ora	ora	ora	ora	ora	ora	ora
Via Scarlatti	Stazione	7,30	8,05	9,20	10,30	11,30	13,00	15,30	17,00	18,30	20,15
Via Diaz	civ. 27	7,31	8,06	9,21	10,31	11,31	13,01	15,31	17,01	18,31	20,16
C. Cotugno	fermata Bus	7,32	8,07	9,22	10,32	11,32	13,02	15,32	17,02	18,32	20,17
C. Carafa	civ. 27	7,33	8,08	9,24	10,33	11,33	13,03	15,33	17,03	18,33	20,18
P. Bovio	Museo	7,35	8,10	9,25	10,35	11,35	13,05	15,34	17,04	18,34	20,19
Via M.d.Grazie	scuola Giovanni XXIII	7,36	8,11	9,26	10,36	11,36	13,06	15,35	17,05	18,35	20,20
V/le M.d.Grazie	I. T. C.	7,37	8,12	9,27	10,37	11,37	13,07	15,36	17,06	18,36	20,21
V/le M.d.Grazie	Santuario	7,38	8,13	9,28	10,38	11,38	13,08	15,37	17,07	18,37	20,22
Via Galvani	civ. 2/a	7,40	8,15	9,29	10,40	11,40	13,09	15,38	17,08	18,38	20,23
P. Meucci	civ. 4/a	7,41	8,16	9,30	10,41	11,41	13,10	15,39	17,09	18,39	20,24
P. Amenduni	Rondò	7,42	8,17	9,32	10,42	11,42	13,12	15,40	17,10	18,40	20,25
Via Nilde Jotti	ang. Via Mazzolari	7,43	8,18	9,33	10,43	11,43	13,13	15,41	17,11	18,41	20,26
Via Gramegna	ang. Via De Curtis	7,45	8,20	9,34	10,45	11,45	13,14	15,42	17,12	18,42	20,27
Via Gramegna	ang. prov.- Ruvo-Terlizzi	7,46	8,21	9,35	10,45	11,46	13,15	15,43	17,13	18,43	20,28
Via Salandra *	civ. 6	7,47	8,21	9,37	10,46	11,47	/	/	/	/	/
Via Mart. delle Foibe	ang. prov. Ruvo-Terlizzi	7,47	8,22	9,38	10,47	11,47	13,17	15,45	17,15	18,45	20,30
Via Mart. delle Foibe	palazzina centrale	7,48	8,22	9,39	10,48	11,48	13,18	15,46	17,17	18,47	20,32
Via Scarlatti	civ 4/a	7,48	8,23	9,40	10,49	11,48	13,20	15,47	17,19	18,49	20,34
Via Scarlatti	ang. Via P. Micca	7,49	8,24	9,41	10,49	11,49	13,21	15,48	17,21	18,51	20,36
Via Valle Noè	Oratorio	7,50	8,25	9,41	10,50	11,50	13,22	15,49	17,23	18,53	20,38
P. Bovio	fermata bus	7,51	8,26	9,42	10,51	11,51	13,23	15,50	17,25	18,55	20,40
C. Carafa	civ. 11	7,52	8,27	9,43	10,52	11,52	13,24	15,52	17,27	18,57	20,42
Via Scarlatti	Stazione	7,55	8,30	9,45	10,55	11,55	13,25	15,55	17,30	19,00	20,45

Figura 108 - TPL urbano orari delle fermate delle linee A e B

La linea C effettua invece il servizio di connessione con il Cimitero Monumentale di Viale Ugo Foscolo. Sia nei giorni feriali che festivi è attivo solamente la mattina, come indicato negli orari riportati di seguito.

LINEA C	FERIALI	1
FERMATE		ora
Via Scarlatti	Stazione del Nord - Barese	8,50
Via Diaz	civ. 27	8,52
L/go Di Vagno	scuola G. Bovio	8,53
C. Cotugno	fermata Bus	8,55
C. Carafa	civ. 27	8,57
P. Bovio	Museo	9,00
C. A. Jatta	civ. 10	9,02
V/le Ugo Foscolo	Cimitero	9,05

LINEA C	FERIALI	1	2
FERMATE		ora	ora
V/le Ugo Foscolo	Cimitero	9,15	10,15
C. A. Jatta	civ 81	9,17	10,17
C. A. Jatta	civ. 9	9,18	10,18
P. Bovio	fermata bus	9,20	10,27
C. Carafa	civ. 11	9,22	10,30
C. Cotugno	civ. 10	9,25	10,32
L/go Di Vagno	scuola G. Bovio	9,27	10,35
Via Scarlatti	Stazione del Nord Barese	9,30	10,40

LINEA C	FESTIVI	1	2	3	4	5	6	7
FERMATE		ora	ora	ora	ora	ora	ora	ora
L/go Di Vagno	scuola G. Bovio	7,15	7,50	8,25	9,00	9,35	10,15	10,45
C. Cotugno	fermata Bus	7,17	7,52	8,27	9,02	9,37	10,17	10,47
C. Carafa	civ. 27	7,20	7,55	8,30	9,05	9,40	10,20	10,50
P. Bovio	Museo	7,22	7,57	8,32	9,07	9,42	10,22	10,52
C. A. Jatta	civ. 10	7,25	8,00	8,35	9,10	9,45	10,25	10,55
V/le Ugo Foscolo	Cimitero	7,30	8,05	8,40	9,15	9,50	10,30	11,00

LINEA C	FESTIVI	1	2	3	4	5	6	7
FERMATE		ora	ora	ora	ora	ora	ora	ora
V/le Ugo Foscolo	Cimitero	7,30	8,05	8,40	9,15	9,50	10,30	11,00
C. A. Jatta	civ. 81	7,33	8,08	8,43	9,18	9,53	10,33	11,03
C. A. Jatta	civ. 9	7,35	8,10	8,45	9,20	9,55	10,35	11,05
P. Bovio	fermata bus	7,38	8,13	8,47	9,22	9,57	10,37	11,07
C. Carafa	civ. 11	7,40	8,15	8,50	9,25	10,00	10,40	11,10
C. Cotugno	civ. 10	7,42	8,18	8,53	9,27	10,02	10,42	11,12
L/go Di Vagno	scuola G. Bovio	7,45	8,20	8,55	9,30	10,05	10,45	11,15

Figura 109 - TPL urbano Linea C orari delle fermate nei giorni feriali e festivi

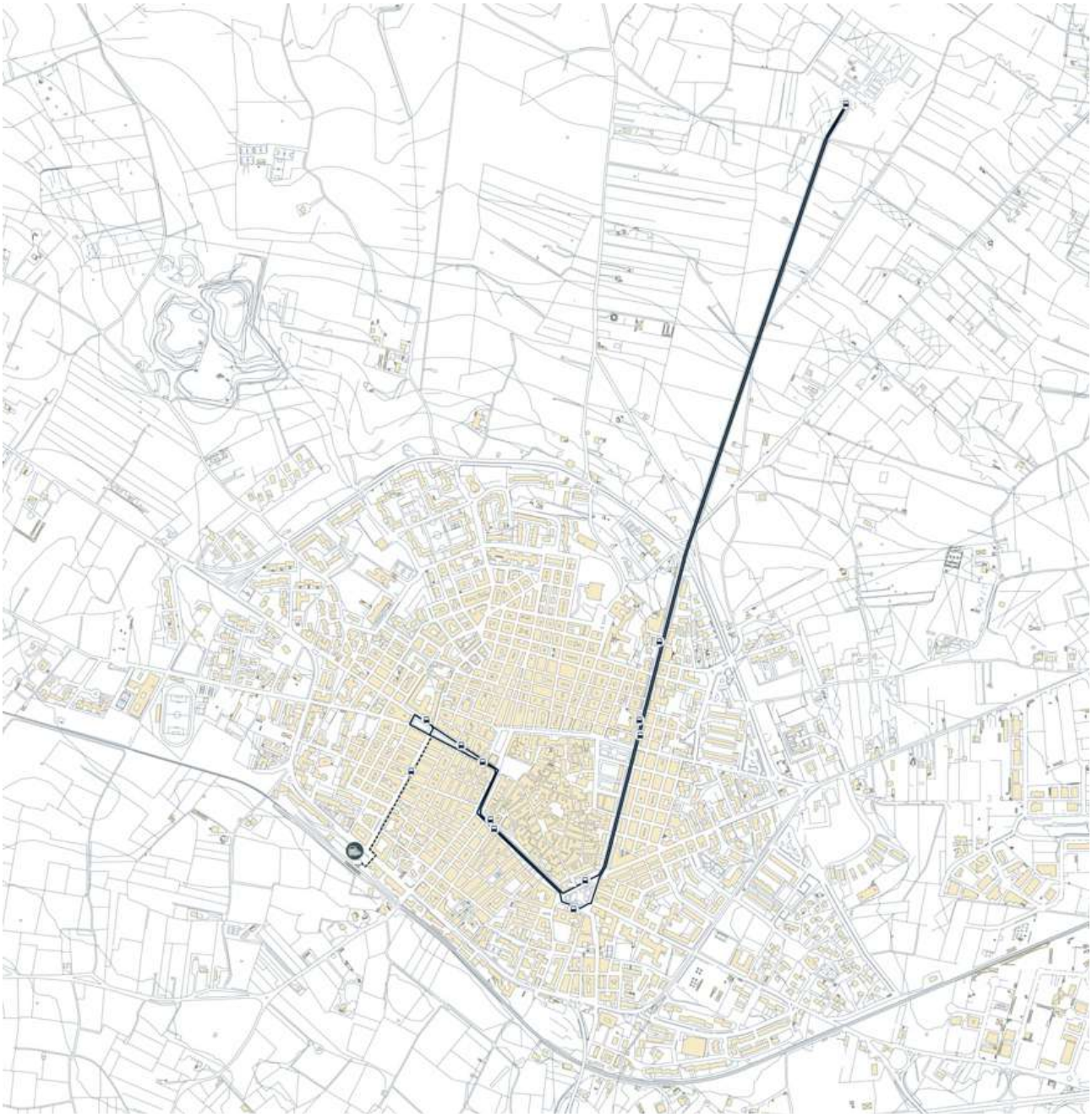


Figura 110 - TPL urbano percorso Linea C

Il percorso è completo nei giorni feriali, con partenza da stazione ferroviaria e ridotto nei giorni festivi, con la partenza presso Largo di Vagno, di fronte alla scuola Bovio.

La linea D serve infine la frazione di Calendano, collegandola con la stazione ferroviaria.

GIORNI	FERIALI	1 *	2	3	4 *	5	6
Linea D	FERMATA	ore	ore	ore	ore	ore	ore
Via Scarlatti	Stazione	6,40	8,30	11,30	14,00	17,30	20,45
Calendano	Macchie delle Querce	6,55	8,45	11,45	14,15	17,45	21,00
Calendano	Borgo San Francesco	7,00	8,50	11,50	14,20	17,50	21,05
Prov. 63	3° Carraro Difesa	7,03	8,53	11,53	14,23	17,53	21,08
Prov. 63	2° Carraro Difesa	7,05	8,55	11,55	14,25	17,55	21,10
Prov. 63	1° Carraro Difesa	7,08	8,58	11,58	14,28	17,58	21,13
Prov. 63	Comunità C.A.S.A.	7,10	9,00	12,00	14,30	18,00	21,15
Via Scarlatti	Stazione	7,20	9,10	12,10	14,40	18,10	21,25

Figura 111 - TPL urbano Linea D orari e fermate

Figura 112 - TPL urbano itinerario linea D

Rispetto all'opinione e alla percezione dei cittadini, la maggiore criticità legata all'uso del trasporto pubblico urbano si trova nella difficoltà nel reperire informazioni su orari e percorsi. Allo stato attuale infatti, non risulta disponibile una planimetria delle fermate ma il piano di esercizio è disponibile solo in formato elenco, reperibile in formato cartaceo nei punti vendita dei biglietti. Altro tema rilevante è quello degli orari e della frequenza delle corse, mentre di minore impatto sono considerate le criticità legate all'accessibilità delle fermate, alla puntualità e alla regolarità, alla pulizia e al comfort ed infine il costo.

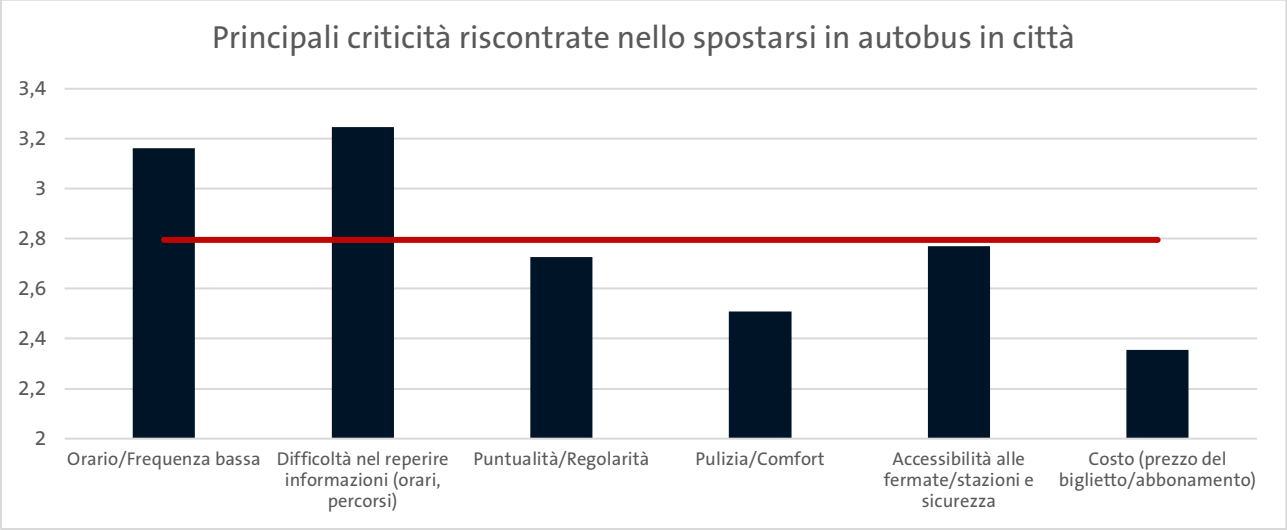


Figura 113 - Questionario alla cittadinanza - principali criticità riscontrare nello spostare in bus in città

8.6.2. Il servizio extraurbano

Attualmente la città di Ruvo di Puglia è servita dal trasporto su gomma e su ferro attraverso i nodi intermodali costituiti da:

- La Stazione ferroviaria di Ruvo di Puglia, situata all'interno del centro urbano e servita da Ferrotramviaria spa;
- Il capolinea delle linee su gomma situato di fronte alla stazione ferroviaria.

8.6.2.1. Il TPL extraurbano su ferro

Rispetto al collegamento su ferro, la società Ferrotramviaria prevede il collegamento con le città di Bari e Barletta con le linee FR1 blu, FR2 grigia, con le seguenti soste: Bari Centrale, Quintino Sella, Brigata Bari, Francesco Crispi, Europa e Aeroporto, alternate a Palese e Macchie nella variante FR1 blu, Bitonto S.S. Medici, Bitonto, Sovereto, Terlizzi, Ruvo, Corato, Andria, Barletta Scalo e Barletta Centrale.

Figura 114 - Rete Ferrotramviaria da Bari a Barletta

Nei giorni festivi, il servizio su ferro della Ferrotramviaria si ferma a Bitonto, per poi proseguire verso Ruvo di Puglia con un servizio su gomma sostitutivo.

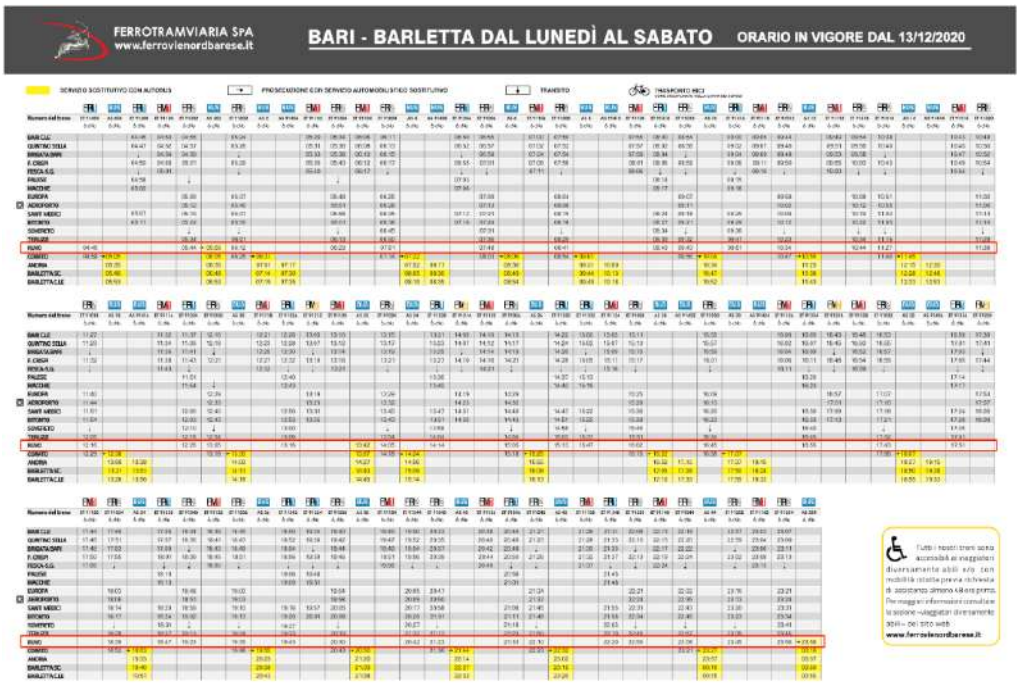


Figura 115 - Ferrotramviaria - Orari dei collegamenti Bari - Barletta nei giorni feriali

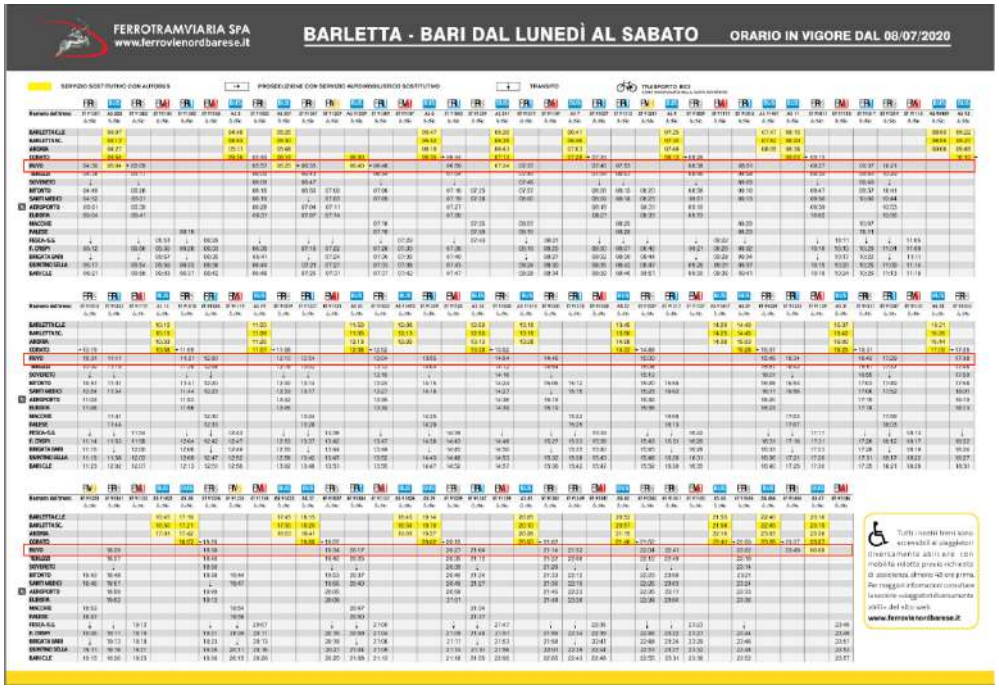


Figura 116 - Ferrotramviaria - Orari dei collegamenti Barletta – Bari nei giorni feriali

FERROTRAMVIARIA SPA
www.ferrovienordbarese.it

DOMENICA E FESTIVI ORARIO IN VIGORE DAL 13/12/2020

SERVIZIO SOSTITUTIVO CON AUTOBUS — → PROSECUZIONE CON SERVIZIO AUTOMOBILISTICO SOSTITUTIVO — ↓ TRANSITO — TRASPORTO BICI COME DISCIPLINATO NELLA CARTA DEI SERVIZI

Tutti i nostri treni sono accessibili ai viaggiatori diversamente abili e/o con mobilità ridotta previa richiesta di assistenza almeno 48 ore prima. Per maggiori informazioni consultare la sezione «viaggiatori diversamente abili» del sito web **www.ferrovienordbarese.it**

BARI - BARLETTA

Numero del treno	AS 1060	AS 1030	AS 1062	ET 91150	ET 91252	AS 2200	ET 91152	ET 91254	AS 2202	ET 91256	AS 2204	ET 91154	ET 91156	ET 91258	ET 91260	AS 2208	ET 91158	ET 91160	ET 91262	AS 2210	ET 91162	ET 91264	AS 2212	ET 91164	ET 91266	AS 2214	ET 91166	ET 91268	ET 91168	ET 91270	AS 2218
BARI C.LE				05:05	05:10		05:35	05:40		06:18		06:22	06:59	07:04	07:40		07:45	08:27	08:32		09:10	09:15		09:57	10:02		10:44	10:49	11:19	11:24	
QUINTINO SELLA				05:07	05:12		05:37	05:42		06:20		06:24	07:01	07:06	07:42		07:47	08:29	08:34		09:12	09:17		09:59	10:04		10:46	10:51	11:21	11:26	
BRIGATA BARI				05:09	05:14		05:39	05:44		06:22		06:26	07:03	07:08	07:44		07:49	08:31	08:36		09:14	09:19		10:01	10:06		10:48	10:53	11:23	11:28	
F. CRISPI				05:11	05:16		05:41	05:46		06:24		06:28	07:05	07:10	07:46		07:51	08:33	08:38		09:16	09:21		10:03	10:08		10:50	10:55	11:25	11:30	
FESCA-S.G.				05:16	↓		05:46	↓		↓		06:33	07:10	↓	↓		07:56	08:38	↓		09:21	↓		10:08	↓		10:55	↓	11:30	↓	
EUROPA					05:24			05:54		06:32				07:18	07:54				08:46			09:29			10:16			11:03		11:38	
AEROPORTO					05:27			05:57		06:35				07:21	07:57				08:49			09:32			10:19			11:06		11:41	
SANTI MEDICI					05:33			06:03		06:41				07:27	08:03				08:55			09:38			10:25			11:12		11:47	
BITONTO		04:30			05:35 →	05:45		06:05 →	06:15	06:43 →	06:52			07:29	08:05 →	08:10			08:57 →	09:05		09:40 →	09:45		10:27 →	10:40		11:14		11:49 →	11:55
SOVERETO		04:45				06:00			06:30		07:07					08:25				09:20			10:00			10:55					12:10
TERLIZZI		04:50				06:05			06:35		07:12					08:30				09:25			10:05			11:00					12:15
RUVO		05:00				06:15			06:45		07:22					08:40				09:35			10:15			11:10					12:25
CORATO	04:20		05:25			06:25			06:55		07:32					08:50				09:45			10:25			11:20					12:35
ANDRIA	04:40		05:45			06:45			07:15		07:52					09:10				10:05			10:45			11:40					12:55
BARLETTA SC.	04:53		05:58			06:58			07:28		08:05					09:23				10:18			10:58			11:53					13:08
BARLETTA C.LE	04:58		06:03			07:03			07:33		08:10					09:28				10:23			11:02			11:58					13:13

Numero del treno	ET 91170	ET 91272	ET 91172	ET 91274	AS 2222	ET 91174	ET 91276	ET 91176	ET 91278	AS 2226	ET 91178	ET 91280	ET 91180	ET 91282	ET 91182	ET 91284	AS 2232	ET 91286	ET 91184	ET 91288	AS 2236	ET 91186	ET 91290	ET 91188	ET 91292	AS 2240	ET 91190	ET 91294	ET 91192	ET 91296	AS 1344
BARI C.LE	12:09	12:14	13:04	13:09		13:54	13:59	14:49	14:54		15:41	15:46	16:29	16:34	17:29	17:34		18:25	18:30	19:15		19:20	20:07	20:12	21:08		21:20	21:57	22:02	22:40	
QUINTINO SELLA	12:11	12:16	13:06	13:11		13:56	14:01	14:51	14:56		15:43	15:48	16:31	16:36	17:31	17:36		18:27	18:32	19:17		19:22	20:09	20:14	21:10		21:22	21:59	22:04	22:42	
BRIGATA BARI	12:13	12:18	13:08	13:13		13:58	14:03	14:53	14:58		15:45	15:50	16:33	16:38	17:33	17:38		18:29	18:34	19:19		19:24	20:11	20:16	21:12		21:24	22:01	22:06	22:44	
F. CRISPI	12:15	12:20	13:10	13:15		14:00	14:05	14:55	15:00		15:47	15:52	16:35	16:40	17:35	17:40		18:31	18:36	19:21		19:26	20:13	20:18	21:14		21:26	22:03	22:08	22:46	
FESCA-S.G.	12:20	↓	13:15	↓		14:05	↓	15:00	↓		15:52	↓	16:40	↓	17:40	↓		↓	18:41	↓		19:31		20:23	↓		21:31	↓	22:13	↓	
EUROPA		12:28		13:23			14:13		15:08			16:00		16:48		17:48		18:39		19:29			20:21		21:22			22:11		22:54	
AEROPORTO		12:31		13:26			14:16		15:11			16:03		16:51		17:51		18:42		19:32			20:24		21:25			22:14		22:57	
SANTI MEDICI		12:37		13:32			14:22		15:17			16:09		16:57		17:57		18:48		19:38			20:30		21:31			22:20		23:03	
BITONTO		12:39		13:34 →	13:40		14:24		15:19 →	15:30		16:11		16:59		17:59 →	18:10	18:50		19:40 →	19:50		20:32		21:33 →	21:40		22:22		23:05 →	23:10
SOVERETO					13:55					15:45							18:25				20:05					21:55					23:25
TERLIZZI					14:00					15:50							18:30				20:10					22:00					23:30
RUVO					14:10					16:00							18:40				20:20					22:10					23:40
CORATO					14:20					16:10							18:50				20:30					22:20					23:50
ANDRIA					14:40					16:30							19:10				20:50					22:40					
BARLETTA SC.					14:53					16:43							19:23				21:03					22:53					
BARLETTA C.LE					14:58					16:48							19:28				21:08					22:58					

SERVIZIO SOSTITUTIVO CON AUTOBUS — → PROSECUZIONE CON SERVIZIO AUTOMOBILISTICO SOSTITUTIVO — ↓ TRANSITO — TRASPORTO BICI COME DISCIPLINATO NELLA CARTA DEI SERVIZI

Tutti i nostri treni sono accessibili ai viaggiatori diversamente abili e/o con mobilità ridotta previa richiesta di assistenza almeno 48 ore prima. Per maggiori informazioni consultare la sezione «viaggiatori diversamente abili» del sito web **www.ferrovienordbarese.it**

BARLETTA - BARI

Numero del treno	ET 91151	AS 1201	ET 91253	ET 91153	AS 2203	ET 91255	ET 91257	ET 91155	ET 91157	AS 2207	ET 91259	ET 91159	ET 91261	ET 91161	AS 2211	ET 91263	ET 91163	AS 2213	ET 91265	AS 2215	ET 91267	ET 91165	ET 91167	AS 2217	ET 91269	ET 91169	AS 2219	ET 91271	ET 91171	AS 2221	ET 91273
BARLETTA C.LE					04:59					06:22					07:47			08:32		09:07				10:02			11:02			11:58	
BARLETTA SC.					05:04					06:27					07:52			08:37		09:12				10:07			11:07			12:02	
ANDRIA					05:17					06:40					08:05			08:50		09:25				10:20			11:20			12:15	
CORATO					05:37					07:00					08:25			09:10		09:45				10:40			11:40			12:35	
RUVO		05:05			05:47					07:10					08:35			09:20		09:55				10:50			11:50			12:45	
TERLIZZI		05:15			05:57					07:20					08:45			09:30		10:05				11:00			12:00			12:55	
SOVERETO		05:20			06:02					07:25					08:50			09:35		10:10				11:05			12:05			13:00	
BITONTO		05:35 →	05:45		06:17 →	06:24	07:00			07:40 →	07:48		08:33		09:05 →	09:16		09:50 →	10:03	10:25 →	10:45			11:20 →	11:30		12:20 →	12:25		13:15 →	13:20
SANTI MEDICI			05:47			06:26	07:02				07:50		08:35			09:18			10:05		10:47				11:32			12:27			13:22
AEROPORTO			05:54			06:33	07:09				07:57		08:42			09:25			10:12		10:54				11:39			12:34			13:29
EUROPA			05:56			06:35	07:11				07:59		08:44			09:27			10:14		10:56				11:41			12:36			13:31
FESCA-S.G.	05:51		↓	06:34		↓	↓	07:20	07:58		↓	08:43	↓	09:26		↓	10:13		↓		↓	11:05	11:40		↓	12:31		↓	13:25		↓
F. CRISPI	05:55		06:04	06:38		06:43	07:19	07:24	08:02		08:07	08:47	08:52	09:30		09:35	10:17		10:22		11:04	11:09	11:44		11:49	12:35		12:44	13:29		13:39
BRIGATA BARI	05:57		06:05	06:40		06:45	07:21	07:26	08:04		08:09	08:49	08:54	09:32		09:37	10:19		10:24		11:06	11:11	11:46		11:51	12:37		12:46	13:31		13:41
QUINTINO SELLA	05:59		06:08	06:42		06:47	07:23	07:28	08:06		08:11	08:51	08:56	09:34		09:39	10:21		10:26		11:08	11:13	11:48		11:53	12:39		12:48	13:33		13:43
BARI C.LE	06:01		06:10	06:44		06:49	07:25	07:30	08:08		08:13	08:53	08:58	09:36		09:41	10:23		10:28		11:10	11:15	11:50		11:55	12:41		12:50	13:35		13:45

Numero del treno	ET 91275	ET 91173	ET 91175	AS 2225	ET 91277	ET 91279	ET 91177	AS 2229	ET 91281	ET 91179	ET 91181	AS 1231	ET 91283	ET 91183	AS 2233	ET 91285	ET 91185	ET 91287	ET 91187	AS 2237	ET 91289	AS 2239	ET 91291	ET 91189	ET 91293	ET 91191	AS 2243	ET 91295	ET 91193	AS 1053	ET 91297
BARLETTA C.LE				13:37				15:07							17:17					19:02		19:52					21:17			22:58	
BARLETTA SC.				13:42				15:12							17:22					19:07		19:57					21:22			23:02	
ANDRIA				13:55				15:25							17:35					19:20		20:10					21:35			23:15	
CORATO				14:15				15:45				16:55			17:55					19:40		20:30					21:55			23:35	
RUVO				14:25				15:55				17:05			18:05					19:50		20:40					22:05				
TERLIZZI				14:35				16:05				17:15			18:15					20:00		20:50					22:15				
SOVERETO				14:40				16:10				17:20			18:20					20:05		20:55					22:20				
BITONTO	13:55			14:55 →	15:00	15:42		16:25 →	16:30			17:35 →	17:42		18:35 →	18:43		19:25		20:20 →	20:25	21:10 →	21:17		21:59		22:35 →	22:45			23:15
SANTI MEDICI	13:57				15:02	15:44			16:32				17:44			18:45		19:27			20:27		21:19		22:01			22:47			23:17
AEROPORTO	14:04				15:09	15:51			16:39				17:51			18:52		19:34			20:34		21:26		22:08			22:54			23:24
EUROPA	14:06				15:11	15:53			16:41				17:53			18:54		19:36			20:36		21:28		22:10			22:56			23:26
FESCA-S.G.	↓	14:15	15:10		↓	↓	16:02		↓	16:50	17:48		↓	18:53		↓	19:35	↓	20:35		↓		↓	21:37	↓	22:19		↓	23:18		↓
F. CRISPI	14:14	14:19	15:14		15:19	16:01	16:06		16:49	16:54	17:52		18:01	18:57		19:02	19:39	19:44	20:39		20:44		21:36	21:41	22:18	22:23		23:04	23:22		23:34
BRIGATA BARI	14:16	14:21	15:16		15:21	16:03	16:08		16:51	16:56	17:54		18:03	18:59		19:04	19:41	19:46	20:41		20:46		21:38	21:43	22:20	22:25		23:06	23:24		23:36
QUINTINO SELLA	14:18	14:23	15:18		15:23	16:05	16:10		16:53	16:58	17:56		18:05	19:01		19:06	19:43	19:48	20:43		20:48		21:40	21:45	22:22	22:27		23:08	23:26		23:38
BARI C.LE	14:20	14:25	15:20		15:25	16:07	16:12		16:55	17:00	17:58		18:07	19:03		19:08	19:45	19:50	20:45		20:50		21:42	21:47	22:24	22:29		23:10	23:28		23:40

Figura 117 Ferrotramviaria - Orari dei collegamenti nei giorni feriali

A bordo dei mezzi è consentito il trasporto di biciclette pieghevoli e non. Il trasporto è gratuito grazie alla sottoscrizione, nel 2007, del Protocollo d'intesa tra Regione Puglia, Assessorato ai Trasporti e Vie di Comunicazione; AREM - Agenzia Regionale per la Mobilità; Trenitalia, Direzione regionale Puglia; Ferrovie Sud Est; Ferrovie del Gargano; Ferrovie Appulo Lucane; Ferrotramviaria s.p.a. per lo sviluppo dell'intermodalità bici-treno nel territorio regionale.

Alcune carrozze dei convogli, segnalate da apposito simbolo, sono infatti dotate di appositi ganci utili al fissaggio dei velocipedi.

Figura 118 - Il vagone destinato al trasporto delle biciclette della Ferrotramviaria spa

I biglietti possono essere acquistati presso gli sportelli di biglietteria, dalle colonnine automatizzate presenti nelle stazioni, sul sito web o mediante l'APP aziendale e presso le emettitrici automatiche con pagamento in contanti, bancomat o carta di credito. A Ruvo, i luoghi in cui è possibile acquistare i biglietti sono il Tabacchi Amenduni in Piazza Bovio 41, il Tabacchi La Fortezza Luca in Corso Cotugno 1/B e il G.T. Tabacchi in Via Aldo Moro 61. Sul sito internet della società è presente il link ad una mappa Google dove visualizzare tutti i punti vendita, come rappresentato nell'immagine successiva.

Figura 119 - Ferrotramviaria - Mappa dei luoghi dove è possibile acquistare i titoli di viaggio

Dal dicembre 2008, la Ferrotramviaria ha attivato un sistema di bigliettazione che prevede il biglietto unico: una tipologia di biglietto valido sia per il servizio su ferro che su gomma. Dunque i viaggiatori possono utilizzare l'autobus e/o il treno. Il biglietto unico è emesso nelle seguenti tipologie: Biglietto di corsa semplice, Biglietto di corsa andata e ritorno A/R, Abbonamento mensile, Abbonamento settimanale.

Biglietto di corsa semplice

- Può essere acquistato preventivamente rispetto alla data di utilizzo.
- Sul servizio ferroviario è valido nel solo giorno di acquisto per effettuare un solo viaggio sul percorso origine - destinazione indicato sul biglietto. È possibile richiedere al momento dell'acquisto un biglietto per una data successiva, in tal modo il biglietto ferroviario potrà essere usato nel giorno di validità del viaggio indicata. L'acquisto per data successiva è possibile anche dalle macchine self-service e da internet.
- Sul servizio di trasporto con autobus il biglietto può essere utilizzato anche in giornata successiva a quella di acquisto per effettuare un solo viaggio sul percorso origine - destinazione indicato sul biglietto.
- Deve essere sempre convalidato mediante obliterazione prima del viaggio.
- La validità del biglietto dal momento della obliterazione è di tre ore per completare il viaggio sul percorso origine - destinazione indicato sul biglietto.

Biglietto di corsa semplice da e per l'Aeroporto Karol Wojtyla

- Può essere acquistato preventivamente rispetto alla data di utilizzo.
- È valido nel solo giorno di validità indicato al momento dell'acquisto per effettuare un solo viaggio sul percorso origine - destinazione del biglietto. Anche se acquistato su Internet vale per l'intera giornata del viaggio indicato durante l'acquisto. Non è richiesta l'obliterazione del biglietto, prima dell'uso, ma è necessario conservare il biglietto sia per l'ingresso che per l'uscita dai varchi di stazione Aeroporto.

Biglietto di corsa andata e ritorno A/R

- Può essere acquistato preventivamente rispetto alla data di utilizzo.
- Sul servizio ferroviario è valido nel solo giorno di acquisto, per effettuare un viaggio di andata e un viaggio di ritorno sul percorso indicato sul biglietto in giornata.
- Sul servizio effettuato con autobus può essere utilizzato anche in giornata successiva a quella di acquisto. È valido per effettuare, nell'arco dello stesso giorno, un viaggio di andata e un viaggio di ritorno sul percorso indicato sul biglietto.
- Deve essere sempre convalidato mediante obliterazione prima del viaggio di andata e prima del viaggio di ritorno.
- La validità del biglietto dal momento della obliterazione è di tre ore per completare il viaggio di andata e di tre ore per completare il viaggio di ritorno, sul percorso indicato sul biglietto.
- Deve essere sempre convalidato salendo a bordo degli autobus.

Abbonamenti settimanali e mensili

- Gli abbonamenti possono essere acquistati preventivamente rispetto al periodo di utilizzo, per essere validi devono essere completati con nome cognome e data di nascita del viaggiatore.

- Tutti gli abbonamenti hanno sempre validità da calendario, i settimanali dal lunedì alla domenica, i mensili dal primo all'ultimo giorno del mese di riferimento.
- Non è richiesta l'obliterazione.

Tessera di Abbonamento

A partire dal mese di novembre 2012 è possibile richiedere la tessera e-Via, sulla quale possono essere caricati solo ed esclusivamente gli abbonamenti settimanali e mensili acquistati; la tessera si può richiedere tramite il sito web: https://www.ferrovienordbarese.it/frm/load/rfid

Le tariffe in vigore dall'11 gennaio 2021 sono:

Biglietto corsa semplice	BARI	Q._SELLA	BRIG._BARI	F._CRISPI	FESCA_S.G.	PALESE	EUROPA	MACCHIE	AEROPORTO	SS. MEDICI BIT	BITONTO	SOVERETO	TERLIZZI	RUVO_DI_P.	CORATO	ANDRIA	BARLETTA_SC.	BARLETTA	TESORO	CITTADELLA	S._GABRIELE	OSPEDALE_S.P.	CECILIA
BARI																							
Q._SELLA	1,10																						
BRIG._BARI	1,10	1,10																					
F._CRISPI	1,10	1,10	1,10																				
FESCA_S.G.	1,10	1,10	1,10	1,10																			
PALESE	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10																		
EUROPA	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10																	
MACCHIE	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10																
AEROPORTO	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00															
SS. MEDICI BIT	1,40	1,40	1,40	1,40	1,10	1,10	1,10	1,10	5,00														
BITONTO	1,40	1,40	1,40	1,40	1,10	1,10	1,10	1,10	5,00	1,10													
SOVERETO	2,20	2,20	2,20	2,20	1,80	1,40	1,40	1,40	5,40	1,10	1,10												
TERLIZZI	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	1,80	1,80	1,40	5,40	1,10	1,10	1,10											
RUVO_DI_P.	2,90	2,90	2,90	2,90	2,50	2,20	2,20	2,20	6,10	1,40	1,40	1,10	1,10										
CORATO	3,30	3,30	3,30	3,30	2,90	2,90	2,50	2,50	6,40	2,20	2,20	1,40	1,10	1,10									
ANDRIA	4,20	4,20	4,20	4,20	4,20	3,50	3,50	3,50	7,50	2,80	2,80	2,50	2,10	1,80	1,10								
BARLETTA_SC.	4,90	4,90	4,90	4,90	4,90	4,90	4,90	4,20	8,20	4,20	4,20	3,20	2,80	2,50	2,10	1,10							
BARLETTA	4,90	4,90	4,90	4,90	4,90	4,90	4,90	4,20	8,20	4,20	4,20	3,20	2,80	2,50	2,10	1,10	1,10						
TESORO	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	5,00	1,40	1,40	2,20	2,20	2,90	3,30	4,20	4,90	4,90					
CITTADELLA	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	5,00	1,40	1,40	2,20	2,20	2,90	3,30	4,20	4,90	4,90	1,10				
S._GABRIELE	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	5,00	1,40	1,40	2,20	2,20	2,90	3,30	4,20	4,90	4,90	1,10	1,10			
OSPEDALE_S.P.	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	5,00	1,40	1,40	2,20	2,20	2,90	3,30	4,20	4,90	4,90	1,10	1,10	1,10		
CECILIA	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	5,00	1,40	1,40	2,20	2,20	2,90	3,30	4,20	4,90	4,90	1,10	1,10	1,10	1,10	

Biglietto A/R	BARI	Q._SELLA	BRIG._BARI	F._CRISPI	FESCA_S.G.	PALESE	EUROPA	MACCHIE	SS. MEDICI BIT	BITONTO	SOVERETO	TERLIZZI	RUVO_DI_P.	CORATO	ANDRIA	BARLETTA_SC.	BARLETTA	TESORO	CITTADELLA	S._GABRIELE	OSPEDALE_S.P.	CECILIA
BARI																						
Q._SELLA	2,20																					
BRIG._BARI	2,20	2,20																				
F._CRISPI	2,20	2,20	2,20																			
FESCA_S.G.	2,20	2,20	2,20	2,20																		
PALESE	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20																	
EUROPA	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20																
MACCHIE	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20															
SS. MEDICI BIT	2,80	2,80	2,80	2,80	2,20	2,20	2,20	2,20														
BITONTO	2,80	2,80	2,80	2,80	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20													
SOVERETO	4,40	4,40	4,40	4,40	3,60	2,80	2,80	2,80	2,20	2,20												
TERLIZZI	4,40	4,40	4,40	4,40	4,40	3,60	3,60	2,80	2,20	2,20	2,20											
RUVO_DI_P.	5,80	5,80	5,80	5,80	5,00	4,40	4,40	4,40	2,80	2,80	2,20	2,20										
CORATO	6,60	6,60	6,60	6,60	5,80	5,80	5,00	5,00	4,40	4,40	2,80	2,20	2,20									
ANDRIA	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	7,00	7,00	7,00	5,60	5,60	5,00	4,20	3,60	2,20								
BARLETTA_SC.	9,80	9,80	9,80	9,80	9,80	9,80	9,80	8,40	8,40	8,40	6,40	5,60	5,00	4,20	2,20							
BARLETTA	9,80	9,80	9,80	9,80	9,80	9,80	9,80	8,40	8,40	8,40	6,40	5,60	5,00	4,20	2,20	2,20						
TESORO	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,80	2,80	4,40	4,40	5,80	6,60	8,40	9,80	9,80					
CITTADELLA	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,80	2,80	4,40	4,40	5,80	6,60	8,40	9,80	9,80	2,20				
S._GABRIELE	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,80	2,80	4,40	4,40	5,80	6,60	8,40	9,80	9,80	2,20	2,20			
OSPEDALE_S.P.	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,80	2,80	4,40	4,40	5,80	6,60	8,40	9,80	9,80	2,20	2,20	2,20		
CECILIA	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,80	2,80	4,40	4,40	5,80	6,60	8,40	9,80	9,80	2,20	2,20	2,20	2,20	

Abbonamento settimanale	BARI	Q._SELLA	BRIG._BARI	F._CRISPI	FESCA_S.G.	PALESE	EUROPA	MACCHIE	SS. MEDICI BIT	BITONTO	SOVERETO	TERLIZZI	RUVO_DI_P.	CORATO	ANDRIA	BARLETTA_SC.	BARLETTA	TESORO	CITTADELLA	S._GABRIELE	OSPEDALE_S.P.	CECILIA
BARI																						
Q._SELLA	6,20																					
BRIG._BARI	6,20	6,20																				
F._CRISPI	6,20	6,20	6,20																			
FESCA_S.G.	6,20	6,20	6,20	6,20																		
PALESE	6,20	6,20	6,20	6,20	6,20																	
EUROPA	7,20	7,20	7,20	7,20	6,20	6,20																
MACCHIE	6,20	6,20	6,20	6,20	6,20	6,20	6,20															
SS. MEDICI BIT	12,10	12,10	12,10	12,10	9,20	6,20	6,20	6,20														
BITONTO	12,10	12,10	12,10	12,10	9,20	6,20	6,20	6,20	6,20													
SOVERETO	17,20	17,20	17,20	17,20	14,70	12,10	12,10	12,10	6,20	6,20												
TERLIZZI	17,20	17,20	17,20	17,20	17,20	14,70	14,70	12,10	9,20	9,20	6,20											
RUVO_DI_P.	21,10	21,10	21,10	21,10	19,10	17,20	17,20	17,20	12,10	12,10	6,20	6,20										
CORATO	22,40	22,40	22,40	22,40	21,10	21,10	19,10	19,10	17,20	17,20	12,10	9,20	6,20									
ANDRIA	24,30	24,30	24,30	24,30	24,30	23,40	23,40	23,40	20,50	20,50	18,60	16,70	14,20	8,90								
BARLETTA_SC.	26,10	26,10	26,10	26,10	26,10	26,10	26,10	24,30	24,30	24,30	21,80	20,50	18,60	16,70	8,90							
BARLETTA	26,10	26,10	26,10	26,10	26,10	26,10	26,10	24,30	24,30	24,30	21,80	20,50	18,60	16,70	8,90	8,90						
TESORO	7,20	7,20	7,20	7,20	7,20	7,20	7,20	9,20	12,10	12,10	17,20	17,20	21,10	22,40	24,30	26,10	26,10					
CITTADELLA	7,20	7,20	7,20	7,20	7,20	7,20	7,20	9,20	12,10	12,10	17,20	17,20	21,10	22,40	24,30	26,10	26,10	7,20				
S._GABRIELE	7,20	7,20	7,20	7,20	7,20	7,20	7,20	9,20	12,10	12,10	17,20	17,20	21,10	22,40	24,30	26,10	26,10	7,20	7,20			
OSPEDALE_S.P.	7,20	7,20	7,20	7,20	7,20	7,20	7,20	9,20	12,10	12,10	17,20	17,20	21,10	22,40	24,30	26,10	26,10	7,20	7,20	7,20		
CECILIA	7,20	7,20	7,20	7,20	7,20	7,20	7,20	9,20	12,10	12,10	17,20	17,20	21,10	22,40	24,30	26,10	26,10	7,20	7,20	7,20	7,20	

Abbonamento mensile	BARI	Q._SELLA	BRIG._BARI	F._CRISPI	FESCA_S.G.	PALESE	EUROPA	MACCHIE	SS. MEDICI BIT	BITONTO	SOVERETO	TERLIZZI	RUVO_DI_P.	CORATO	ANDRIA	BARLETTA_SC.	BARLETTA	TESORO	CITTADELLA	S._GABRIELE	OSPEDALE_S.P.	CECILIA
BARI																						
Q._SELLA	22,50																					
BRIG._BARI	22,50	22,50																				
F._CRISPI	22,50	22,50	22,50																			
FESCA_S.G.	22,50	22,50	22,50	22,50																		
PALESE	22,50	22,50	22,50	22,50	22,50																	
EUROPA	26,10	26,10	26,10	26,10	22,50	22,50																
MACCHIE	22,50	22,50	22,50	22,50	22,50	22,50	22,50															
SS. MEDICI BIT	42,30	42,30	42,30	42,30	32,40	22,50	22,50	22,50														
BITONTO	42,30	42,30	42,30	42,30	32,40	22,50	22,50	22,50	22,50													
SOVERETO	58,50	58,50	58,50	58,50	50,40	42,30	42,30	42,30	22,50	22,50												
TERLIZZI	58,50	58,50	58,50	58,50	58,50	50,40	50,40	42,30	32,40	32,40	22,50											
RUVO_DI_P.	71,10	71,10	71,10	71,10	64,80	58,50	58,50	58,50	42,30	42,30	22,50	22,50										
CORATO	75,60	75,60	75,60	75,60	71,10	71,10	64,80	64,80	58,50	58,50	42,30	32,40	22,50									
ANDRIA	81,90	81,90	81,90	81,90	81,90	77,40	77,40	77,40	69,30	69,30	63,00	56,70	48,60	31,50								
BARLETTA_SC.	86,40	86,40	86,40	86,40	86,40	86,40	86,40	81,90	81,90	81,90	72,90	69,30	63,00	56,70	31,50							
BARLETTA	86,40	86,40	86,40	86,40	86,40	86,40	86,40	81,90	81,90	81,90	72,90	69,30	63,00	56,70	31,50	31,50						
TESORO	26,10	26,10	26,10	26,10	26,10	26,10	26,10	32,40	42,30	42,30	58,50	58,50	71,10	75,60	81,90	86,40	86,40					
CITTADELLA	26,10	26,10	26,10	26,10	26,10	26,10	26,10	32,40	42,30	42,30	58,50	58,50	71,10	75,60	81,90	86,40	86,40	26,10				
S._GABRIELE	26,10	26,10	26,10	26,10	26,10	26,10	26,10	32,40	42,30	42,30	58,50	58,50	71,10	75,60	81,90	86,40	86,40	26,10	26,10			
OSPEDALE_S.P.	26,10	26,10	26,10	26,10	26,10	26,10	26,10	32,40	42,30	42,30	58,50	58,50	71,10	75,60	81,90	86,40	86,40	26,10	26,10	26,10		
CECILIA	26,10	26,10	26,10	26,10	26,10	26,10	26,10	32,40	42,30	42,30	58,50	58,50	71,10	75,60	81,90	86,40	86,40	26,10	26,10	26,10	26,10	

Abbonamento annuale	BARI	Q._SELLA	BRIG._BARI	F._CRISPI	FESCA_S.G.	PALESE	EUROPA	MACCHIE	SS. MEDICI BIT	BITONTO	SOVERETO	TERLIZZI	RUVO_DI_P.	CORATO	ANDRIA	BARLETTA_SC.	BARLETTA	TESORO	CITTADELLA	S._GABRIELE	OSPEDALE_S.P.	CECILIA
BARI																						
Q._SELLA																						
BRIG._BARI																						
F._CRISPI																						
FESCA_S.G.																						
PALESE																						
EUROPA																						
MACCHIE																						
AEROPORTO																						
SS. MEDICI BIT																						
BITONTO																						
SOVERETO																						
TERLIZZI																						
RUVO_DI_P.																						
CORATO																						
ANDRIA																						
BARLETTA_SC.																						
BARLETTA																						
TESORO	290,00																					
CITTADELLA	290,00																					
S._GABRIELE	290,00																					
OSPEDALE_S.P.	290,00																					
CECILIA	290,00																					

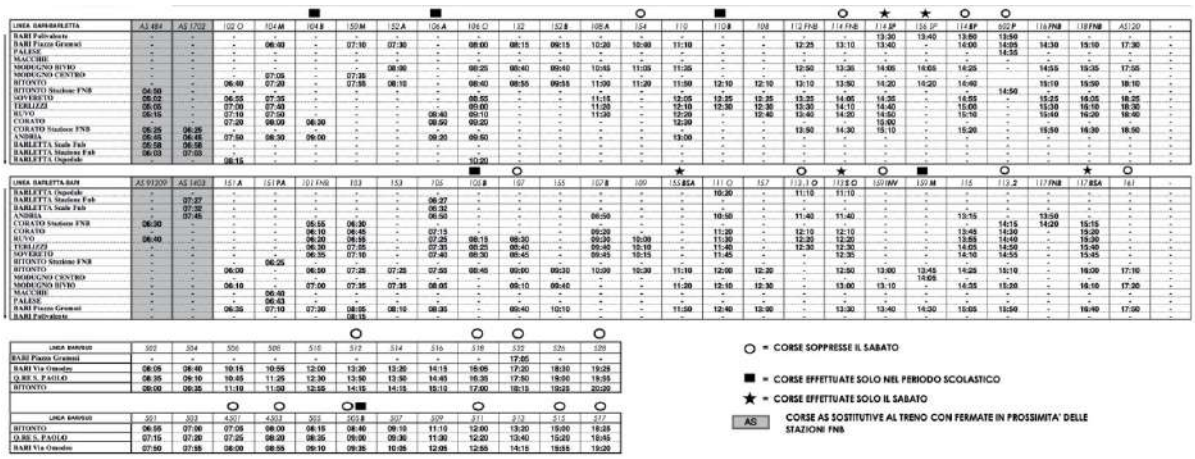
Figura 120 - Ferrotramviaria - Costo dei biglietti e dei collegamenti

Sono previste agevolazioni per dipendenti delle Forze dell'Ordine e per persone con disabilità.

8.6.2.2. Il TPL extraurbano su gomma

La città di Ruvo di Puglia è servita da due aziende del trasporto pubblico extraurbano su gomma: Ferrotramviaria S.p.A e COPTRAP/ STP S.p.A.

Il servizio su gomma di Ferrotramviaria duplica sostanzialmente quello su ferro, connettendo la città di Ruvo con Bari, Modugno, Bitonto, Sovereto, Terlizzi, Corato, Andria e Barletta.



○ = CORSE SOPPRESSE IL SABATO

■ = CORSE EFFETTUATE SOLO NEL PERIODO SCOLASTICO

★ = CORSE EFFETTUATE SOLO IL SABATO

AS CORSE AS SOSTITUTIVE AL TRENO CON FERMATE IN PROSSIMITA' DELLE STAZIONI FNB

Figura 121 - Ferrotramviaria - Orari delle Autolinee nei giorni feriali

STAZIONAMENTI	AS1050	AS1030	AS1052	AS2200	AS2202	AS2204	AS2208	AS2210	AS2212	AS2214	AS2218	AS2222	AS2226	AS2232	AS2236	AS2240	AS1244
BITONTO	-	04:30	-	05:45	06:15	06:52	08:10	09:05	09:45	10:40	11:55	13:40	15:30	18:10	19:50	21:40	23:10
Sovereto	-	04:45	-	06:00	06:30	07:07	08:25	09:20	10:00	10:55	12:10	13:55	15:45	18:25	20:05	21:55	23:25
TERLIZZI	-	04:50	-	06:05	06:35	07:12	08:30	09:25	10:05	11:00	12:15	14:00	15:50	18:30	20:10	22:00	23:30
RUVO	-	05:00	-	06:15	06:45	07:22	08:40	09:35	10:15	11:10	12:25	14:10	16:00	18:40	20:20	22:10	23:40
CORATO	04:20	-	05:25	06:25	06:55	07:32	08:50	09:45	10:25	11:20	12:35	14:20	16:10	18:50	20:30	22:20	23:50
ANDRIA	04:40	-	05:45	06:45	07:15	07:52	09:10	10:05	10:45	11:40	12:55	14:40	16:30	19:10	20:50	22:40	
BARLETTA Scalo	04:53	-	05:58	06:58	07:28	08:05	09:23	10:18	10:58	11:53	13:08	14:53	16:43	19:23	21:03	22:53	
BARLETTA Centrale	04:58	-	06:03	07:03	07:33	08:10	09:28	10:23	11:02	11:58	13:13	14:58	16:48	19:28	21:08	22:58	

FERMATE

BITONTO: Piazza F. D'Aragona (c/o Stazione FNB)

SOVERETO: S.C. Sovereto-Terlizzi fronte n° 32

TERLIZZI: Viale dei Lilium (c/o ex ristorante La Rotonda) - CAPOLINEA via Madonna delle Grazie n.39 - Viale dei Lilium n° 9/A;

RUVO: CAPOLINEA Viale Scarlatti n° 112/A (fronte Stazione FNB) - Viale Scarlatti n° 176 (angolo Via A. Mario);

CORATO: CAPOLINEA Viale A. Diaz n° 32 (c/o Stazione FNB) - Via Andria n° 16;

ANDRIA: Via G. Puccini n° 149 - CAPOLINEA Piazza Bersaglieri d'Italia (c/o Stazione FNB);

BARLETTA: CAPOLINEA Via Guglielmo Marconi n° 51 (in prossimità della stazione FNB di Barletta Centrale);

STAZIONAMENTI	AS1201	AS2203	AS2207	AS2211	AS2213	AS2215	AS2217	AS2219	AS2221	AS2225	AS2229	AS1231	AS2233	AS2237	AS2239	AS2243	AS1053
BARLETTA Centrale	-	04:59	06:22	07:47	08:32	09:07	10:02	11:02	11:58	13:37	15:07	-	17:17	19:02	19:52	21:17	22:58
BARLETTA Scalo	-	05:04	06:27	07:52	08:37	09:12	10:07	11:07	12:02	13:42	15:12	-	17:22	19:07	19:57	21:22	23:02
ANDRIA	-	05:17	06:40	08:05	08:50	09:25	10:20	11:20	12:15	13:55	15:25	-	17:35	19:20	20:10	21:35	23:15
CORATO	-	05:37	07:00	08:25	09:10	09:45	10:40	11:40	12:35	14:15	15:45	16:55	17:55	19:40	20:30	21:55	23:35
RUVO	05:05	05:47	07:10	08:35	09:20	09:55	10:50	11:50	12:45	14:25	15:55	17:05	18:05	19:50	20:40	22:05	-
TERLIZZI	05:15	05:57	07:20	08:45	09:30	10:05	11:00	12:00	12:55	14:35	16:05	17:15	18:15	20:00	20:50	22:15	-
Sovereto	05:20	06:02	07:25	08:50	09:35	10:10	11:05	12:05	13:00	14:40	16:10	17:20	18:20	20:05	20:55	22:20	-
BITONTO	05:35	06:17	07:40	09:05	09:50	10:25	11:20	12:20	13:15	14:55	16:25	17:35	18:35	20:20	21:10	22:35	-

Figura 122 - Ferrotramviaria - Orari delle Autolinee nei giorni festivi

FERROTRAMVIARIA S.p.A.

CORSE AUTOMOBILISTICHE DI RINFORZO ED INTENSIFICAZIONE EFFETTUATE CON VETTORE PRIVATO

Stazioni / Corsa n°	AS 102 BIS	AS 102 TER	402.2	AS 414 BIS	AS 414 TER	AS 22.1	AS 22.2	AS 22.3	AS 22.4	○ AS 114 BIS	○ AS 510 BIS	○ AS 120 BIS
BARI Piazza Gramsci										14:00		17:30
BARI Via Omodeo										-	12:00	
Q.RE S.PAOLO										-	12:30	
MODUGNO Bivio										-	-	17:55
MODUGNO Centro										-	-	
BITONTO										-	12:55	18:10
SOVERETO										14:35		18:25
TERLIZZI		07:10								14:40		18:30
RUVO	07:20	07:20								14:50		18:40
RUVO Stazione FNB	-	-	07:35			13:30				-		
RUVO Liceo Scientifico	-	-	-	12:55	12:55	-				-		
CORATO	07:30	07:30	-	13:10	13:10	-						
CORATO Stazione FNB	-	-	07:45			13:45	13:45	13:45	13:45	15:00		18:50
ANDRIA	08:00	08:00	08:15			14:10	14:10	14:10	14:10			
BARLETTA Scalo St. FNB									14:23			
BARLETTA Via G. Marconi									14:28			

Stazioni / Corsa n°	○ AS 501 BIS	AS 103 BIS	○ AS 503 BIS	★ AS 115 BIS	★ AS 115 TER	■ AS 117 BIS	■ AS 117 TER	○ AS 119 BIS
BARLETTA Via G. Marconi								
BARLETTA Scalo St. FNB								
ANDRIA				13:15	13:15	14:08	14:08	
CORATO Stazione FNB				-	-	14.38	14.33	15:30
CORATO				13:45	13:45	-	-	-
RUVO		06:55		13:55		14.48		15:40
TERLIZZI		07:05						15:50
SOVERETO		07:10						15:55
BITONTO	06:55	07:25	07:00					-
MODUGNO Centro	-	-	-					-
MODUGNO Bivio	-	07:40	-					-
Q.RE S.PAOLO	07:15	-	07:20					-
BARI Via Omodeo	07:50	-	07:55					-
BARI Piazza Gramsci		08:05						16:30
BARI Polivalente		08:15						

LEGENDA:
○ CORSA SOPPRESSA IL SABATO
CORSE CHE SI EFFETTUANO ANCHE QUANDO LE SCUOLE SONO CHIUSE.
★ CORSE CHESI EFFETTUANO NELLE GIORNATE CADENTI DI LUNEDI,MERCOLEDI,VENERDI E SABATO.
■ CORSE CHESI EFFETTUANO NELLE GIORNATE CADENTI DI MARTEDI E GIOVEDI.

Figura 123 - Ferrotramviaria - Corse automobilistiche di rinforzo ed intensificazione effettuate con vettore privato

I costi del biglietto e i punti vendita dove acquistarli sono gli stessi individuati nella descrizione del servizio su ferro e descritti al paragrafo precedente.

Per quanto riguarda invece il servizio offerto dalla Società Trasporti Provinciale S.p.A., questo connette sostanzialmente la città di Ruvo di Puglia con Terlizzi e Molfetta a Sud e con Bisceglie e Trani a Nord.

Direzione d'Esercizio: v.le Lovri, 22 70132 Bari tel. 080.5058229 - 0809752611 — Sede legale: via Barletta, 156 76125 Trani tel. 080.975267

Linea RUVO DI PUGLIA - Terlizzi - MOLFETTA

Note	•	8 S •	8 NS •	•	S •	S •	S •	S •	•	S •	S •	1 •	2 4 •	2 S •					O S	S X			X •	O S •	S •		S •	NS •	•	S •	NS O •
RUVO DI PUGLIA	6.00	6.20	06.30	6.50			7.05		7.15	7.15	7.15		8.15		9.00	9.45	10.30				11.30	12.20				13.10			14.20	14.50	14.50
Terlizzi	6.10	6.30	06.40	7.00	7.10	7.15	7.15	7.20	7.25	7.25	7.30	7.30	8.25	8.25	9.10	9.55	10.40	11.35	11.35	11.40	12.30	12.35	12.35	12.35	13.20	13.35	14.20	14.30	15.00	15.00
MOLFETTA *Polivalente*									I	I	I	I											12.50			13.55				
MOLFETTA *Santa Teresa*	6.35			7.25		7.40			7.55	7.55	7.50	7.50	8.45	8.50	9.35	10.20	11.05	12.00	12.00	12.05	12.55			13.00		13.45		14.45	14.55	15.25	15.25
MOLFETTA *Carabinieri*					7.30		7.35	7.40			7.55	7.55	8.50	8.55					12.05					13.05	12.55						

Note	8 •	•			16.30	17.15	18.05	19.00	19.15		20.30
RUVO DI PUGLIA	15.20	15.20	15.55					8 S			
Terlizzi	15.30	15.30	16.05	16.30	16.40	17.25	18.15	19.10	19.25	20.00	20.40
MOLFETTA *Polivalente*											
MOLFETTA *Santa Teresa*		15.55	16.30	16.55	17.05	17.50	18.40		19.50	20.25	21.05

Linea MOLFETTA - Terlizzi - RUVO DI PUGLIA

Note	•	S •	•	S •	•	•	S •				S	6 SX	NS	S	NS	S	S	•	S •	2 S •	8 SX	2 OS •	S X •	NS	5 9 S •	8 •	S •	X S •	O S •	S •
MOLFETTA *Carabinieri*							8.05					11.10					12.10				13.05	13.05			13.10					14.05
MOLFETTA *Santa Teresa*	6.00	6.25	6.45	6.55	7.40	8.00		8.40	9.30	10.30	11.10		11.15	11.35	11.45	12.10		12.35						13.10		13.10	13.15		
MOLFETTA *Polivalente*																			13.05	13.05			13.10						14.05	
Terlizzi	6.20	6.45	7.05	7.15	8.00	8.20	8.25	9.00	9.50	10.50	11.30	11.30	11.35	11.55	12.05	12.30	12.30	12.55	13.25	13.25	13.25	13.25	13.30	13.30	13.35	13.35	13.35	14.00	14.25	14.25
RUVO DI PUGLIA	6.30	6.55	7.15		8.10	8.30		9.10	10.00	11.00		11.40	11.45	12.05	12.15			13.05	13.35			13.35	13.40	13.40	13.45		13.45	14.15	14.35	14.35

Note	8 OS •	NS •	S •	O S •	9 O S •	•	O S •		X			3 OS	NS
MOLFETTA *Carabinieri*	14.05			14.05	14.10							18.10	
MOLFETTA *Santa Teresa*		14.10	14.15			14.55		15.30		16.35	17.35		18.30
MOLFETTA *Polivalente*													
Terlizzi	14.25	14.30	14.30	14.30	14.35	15.15	15.10	15.50	16.20	16.55	17.55		18.50
RUVO DI PUGLIA		14.40	14.40	14.40	14.45	15.25	15.20	16.00	16.30	17.05	18.05	18.45	

18.30	18.30	19.55	20.30	21.10																										
18.50	18.50	20.15	20.50	21.30																										
	19.00	20.25	21.00	21.40																										

Linea RUVO DI PUGLIA - Bisceglie - TRANI

Note	7 S •
RUVO DI PUGLIA	6.40
Bisceglie	7.10
TRANI	7.25

Linea TERLIZZI - Mariotto - PALOMBAIO

Note	S •	NS •	S X •	NS •	O S •		S	NS
TERLIZZI	6.30	6.40	13.25	13.30	14.25	15.30	19.10	19.20
Mariotto		7.00		13.50		15.50	19.30	19.40
PALOMBAIO	6.45		13.40		14.40			

Linea PALOMBAIO - Mariotto - TERLIZZI

Note	S •	NS •	NS •	S X •	O S •		
PALOMBAIO	7.00			13.40	14.40		
Mariotto	7.10	7.10	14.00	13.50	14.50	16.00	19.40
TERLIZZI	7.30	7.30	14.20	14.10	15.10	16.20	20.00

Note
1 Nei giorni non scolastici termina a Molfetta p.zza Santa Teresa
2 A Molfetta parte/transita da Istituto Don Tonino Bello
3 Prosegue per Corato con arrivo alle 19.00
4 Nel non scolastico termina a Molfetta S.Teresa
5 A Molfetta transita da via Berlinguer e Ospedale
6 Non transita dal Carabinieri, ma da via XXV aprile (don Tonino Bello)
7 Prosegue per Andria
8 Prosegue per Palombaio e/o Mariotto
9 Prosegue per Corato

NS Si effettua solo nei giorni non scolastici
S Si effettua solo nei giorni scolastici
X Si effettua solo il sabato
O Soppressa il sabato
I Transita da
• Corsa garantita in caso di sciopero

Figura 124 - STP - Destinazioni e orari di servizio per Ruvo di Puglia

Il servizio non è effettuato la domenica e nei giorni festivi. È possibile acquistare i titoli di viaggio presso: il Tabacchi Amenduni in Piazza G. Bovio 41, il Bar Liberty in Piazza Cavallotti 4, la Tabaccheria GT in Via Q. Sella 6 e il Tabacchi Tedone in Via Duca della Vittoria 78/80.

Le tariffe sono quelle elencate nell'immagine seguente, suddivise per Corsa Singola, Abbonamento Settimanale e Abbonamento Mensile.

578 da **RUVO DI PUGLIA** per:

da	a	LOCALITA'	C.S. €	A.S. €	A.M. €
578	217	Bisceglie	1,40	12,06	42,30
578	854	Molfetta	1,40	12,06	42,30
578	874	Molfetta 1°Cala	1,40	12,06	42,30
578	579	Trani	2,20	17,19	58,50
578	598	Terlizzi	1,10	6,21	22,77

Figura 125 - STP tariffe di viaggio

8.6.2.3. La domanda del servizio extraurbano

A partire dai dati Asset 2018, è stato possibile ricavare il numero di spostamenti quotidiani da Ruvo di Puglia verso altri Comuni che si tengono in autobus o in treno, riportati poi in maniera grafica sulla mappa. Si può notare come per lo spostamento verso Bari, tra i due modi, il mezzo preferito risulti essere il treno, mentre per Corato viene preferito il bus. Lo spostamento verso i comuni della costa avviene chiaramente solo in bus, essendo assente il collegamento ferroviario.

Tabella 19 - Dati Asset 2018 - Numero di spostamenti quotidiani da Ruvo verso altri comuni in bus e in treno

Destinazione	Autobus	Treno
Trani	78	0
Bari	31	1297
Corato	709	0
Molfetta	265	0
Terlizzi	936	203
Andria	0	63

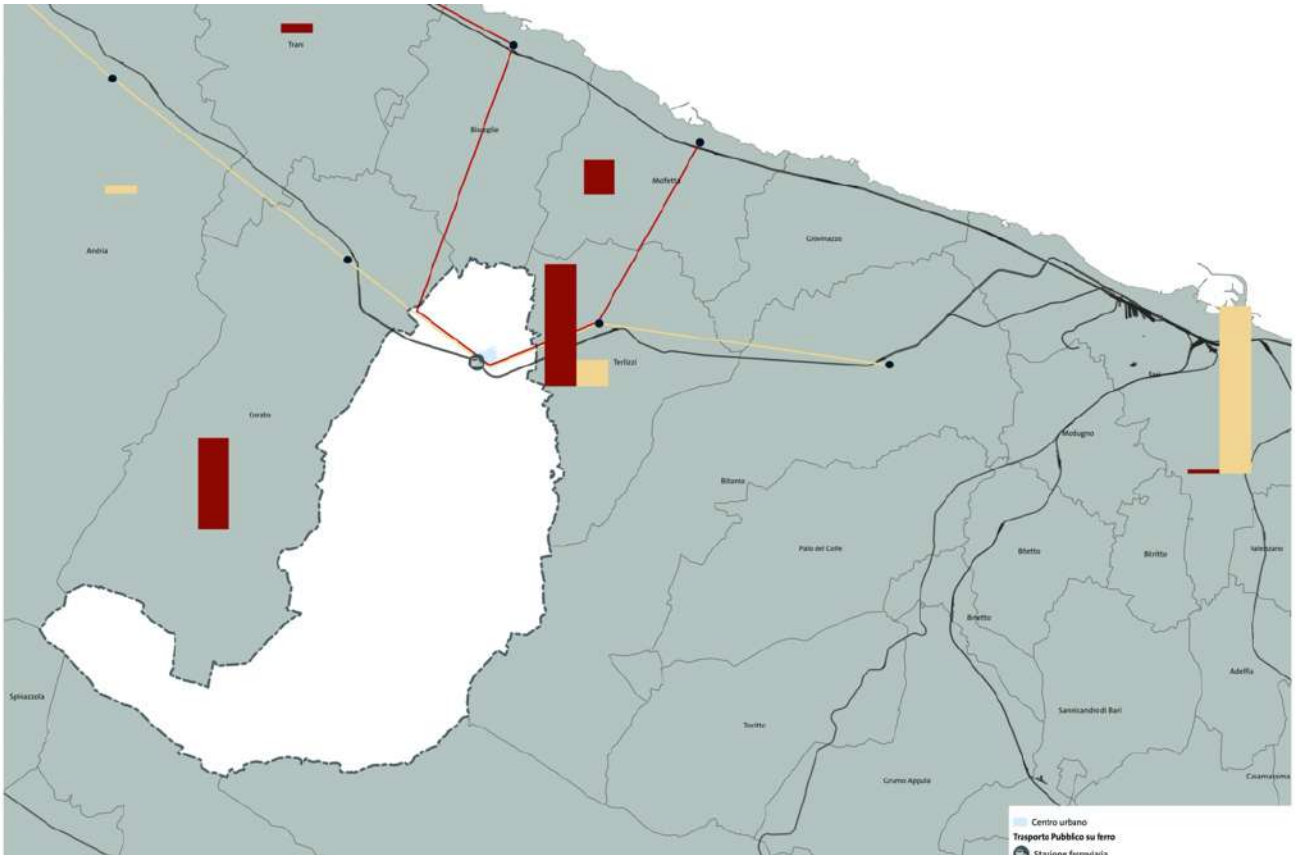


Figura 126 - I collegamenti del TPL extraurbano

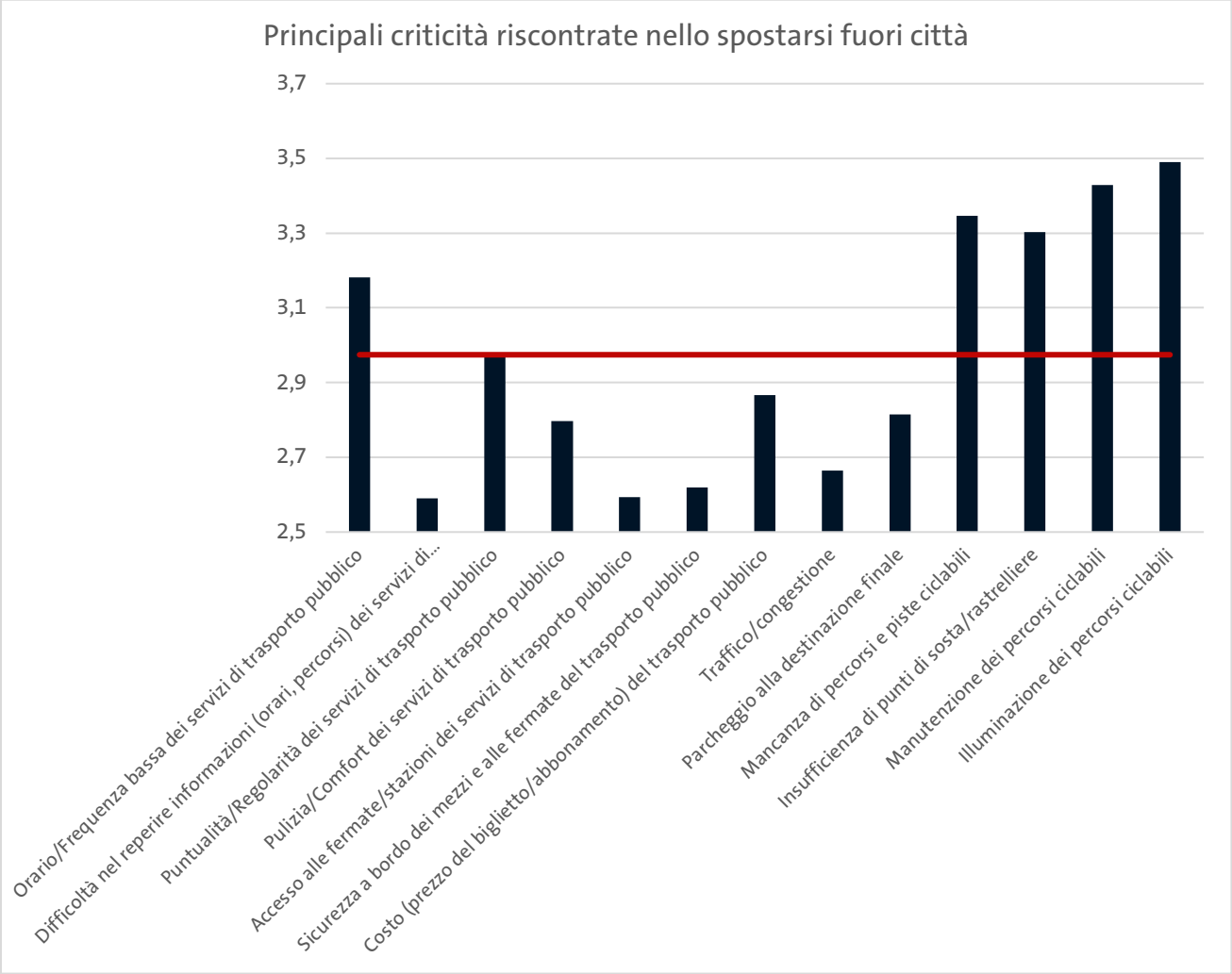


Figura 127 - Questionario alla cittadinanza - principali criticità riscontrate negli spostamenti extraurbani

In riferimento alle risposte date dai cittadini all'interno del questionario sulle abitudini di mobilità, sono state classificate le principali criticità legate agli spostamenti extraurbani. Un peso consistente è stato dato all'assenza o allo stato di itinerari ciclabili di collegamento efficienti: mancanza dell'illuminazione dei percorsi, scarsa manutenzione, mancanza di percorsi e piste e insufficienza di punti di sosta e rastrelliere. Significativo tuttavia è anche il ruolo del trasporto pubblico: gli orari e la frequenza delle corse risultano basse, il servizio è percepito come poco puntuale e regolare e poco confortevole. Anche il costo del biglietto o dell'abbonamento risulta una criticità.

8.6.3. Il servizio scolastico

A Ruvo il servizio scolastico è effettuato a livello extraurbano dalla Ferrotramviaria S.p.A e dalla Società Trasporto Provinciale S.p.A.

FERROTRAMVIARIA S.p.A. - Autolinee
CORSE SCOLASTICHE
Orario in vigore dal 21 SETTEMBRE 2020

Corse n° / Stazioni	402	402_1P	402_2	404	404_1	404_3	404_4	404_5	404_2	410	412_1	414 A	414	414_1	414_2	414_3	416	416_1	416_2
										★	★	○							
RUTONTO		06:50		07:20	07:20					12:10	12:10								
TERLIZZI Ist. DeGiorgio				07:35					07:45									13:30	
TERLIZZI		07:10		07:40	07:40	07:45	07:45	07:45	07:50	12:30	12:30	12:40	12:40				13:30	-	14:05
RUVO	07:10	07:20	07:30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				-	-	-
RUVO ITC	-	-	-	07:55	07:55	-	-	-	-	-	-	-	12:55		12:55		-	13:45	-
RUVO Liceo	-	-	-	-		08:00	08:00	08:00	08:05	12:40	12:40	12:55	13:00	12:55	13:00	12:55	13:50	13:50	14:15
CORATO	07:20	-	07:40	08:10									13:20	-	-	-	-	-	-
CORATO via Canal del Monte	-	-	-											-	13:15	13:15	14:20	-	-
CORATO Liceo Classico	-	07:30	-											13:20	-			-	-
CORATO Stazione FNB	-		-												-			14:20	14:40
ANDRIA	07:50		08:10												13:40				

Corse n° / Stazioni	405	407	407_1	407_2	407_3	407_4	407_6P	415	415_2	415_3	415_4	415_5	417	417_1	417_2	417_3	**	**	**
												★							
ANDRIA	07:45							12:10					13:15				**	**	**
CORATO Stazione FNB	-		07:10					-			12:40		-				**	**	**
CORATO Liceo Classico	08:05		-				7.30	-			-		-		13:30		**	**	**
CORATO via Canal del Monte		07:10	-	07:10			-	-			-		-		-		**	**	**
CORATO		-	-	-	07:15	07:15	7.35	12:40			-		13:40	13:25	-	13:40	**	**	**
RUVO Liceo		-	-	-	-	-	-	12:55	12:55	12:55	-	12:55		13:50	-	13:50	**	**	**
RUVO ITC		-	-	-	-	-	-	-	-	-	13:00	-		13:55	13:50	13:55	**	**	**
RUVO		07:30	07:30	07:30	07:30	07:30	7.45	-	-	-	-	-		-	-	-	**	**	**
TERLIZZI		07:45	07:45	-		07:45	7.55	13:30	13:30	13:10	13:15	13:15		14:00	14:05	14:05	**	**	**
TERLIZZI Ist. DeGiorgio		-	-	07:45			-	-	-		13:20	-		14:05		-	**	**	**
RUTONTO							8.15	13:45	13:45		13:35	13:35		14:20		14:20	**	**	**

LEGENDA: ★ Si effettua solo il sabato ○ Corsa soppressa il sabato

Figura 128 - Ferrotramviaria corse scolastiche

Linea RUVO DI PUGLIA - Terlizzi - MOLFETTA

Note	•	8 S •	8 NS •	•	S •	S •	S •	S •	•	S •	S •	1 •	2 4 •	2 S •				O S	S X			X •	O S •	S •	•	S •	NS •	•	S •	NS O •
RUVO DI PUGLIA	6.00	6.20	06.30	6.50			7.05		7.15	7.15	7.15		8.15		9.00	9.45	10.30			11.30	12.20				13.10			14.20	14.50	14.50
Terlizzi	6.10	6.30	06.40	7.00	7.10	7.15	7.15	7.20	7.25	7.25	7.30	7.30	8.25	8.25	9.10	9.55	10.40	11.35	11.35	11.40	12.30	12.35	12.35	12.35	13.20	13.35	14.20	14.30	15.00	15.00
MOLFETTA *Polivalente*										|	|	|	|								12.50				13.55				
MOLFETTA *Santa Teresa*	6.35			7.25		7.40			7.55	7.55	7.50	7.50	8.45	8.50	9.35	10.20	11.05	12.00	12.00	12.05	12.55		13.00		13.45		14.45	14.55	15.25	15.25
MOLFETTA *Carabinieri*					7.30		7.35	7.40			7.55	7.55	8.50	8.55					12.05				13.05	12.55						

Note	8 •	•			16.30	17.15	18.05	19.00	19.15		20.30
RUVO DI PUGLIA	15.20	15.20	15.55		16.30	17.15	18.05	19.00	19.15		20.30
Terlizzi	15.30	15.30	16.05	16.30	16.40	17.25	18.15	19.10	19.25	20.00	20.40
MOLFETTA *Polivalente*											
MOLFETTA *Santa Teresa*		15.55	16.30	16.55	17.05	17.50	18.40		19.50	20.25	21.06

Linea MOLFETTA - Terlizzi - RUVO DI PUGLIA

Note	•	S •	•	S •	•	•	S •				S	6 SX	NS	S	NS	S	S	•	S •	2 S •	8 SX	2 OS •	S X •	NS •	5 9 S •	8 •	S •	X S •	O S •	S •
MOLFETTA *Carabinieri*							8.05					11.10					12.10				13.05	13.05			13.10					14.05
MOLFETTA *Santa Teresa*	6.00	6.25	6.45	6.55	7.40	8.00		8.40	9.30	10.30	11.10		11.15	11.35	11.45	12.10		12.35						13.10		13.10	13.15			
MOLFETTA *Polivalente*																			13.05	13.05			13.10						14.05	
Terlizzi	6.20	6.45	7.05	7.15	8.00	8.20	8.25	9.00	9.50	10.50	11.30	11.30	11.35	11.55	12.05	12.30	12.30	12.55	13.25	13.25	13.25	13.25	13.30	13.30	13.35	13.35	13.35	14.00	14.25	14.25
RUVO DI PUGLIA	6.30	6.55	7.15		8.10	8.30		9.10	10.00	11.00		11.40	11.45	12.05	12.15			13.05	13.35			13.35	13.40	13.40	13.45		13.45	14.15	14.35	14.35

Note	8 OS •	NS •	S •	O S •	9 O S •	•	O S •		X			3 OS	NS				
MOLFETTA *Carabinieri*	14.05			14.05	14.10							18.10					
MOLFETTA *Santa Teresa*		14.10	14.15			14.55		15.30		16.35	17.35		18.30	18.30	19.55	20.30	21.10
MOLFETTA *Polivalente*																	
Terlizzi	14.25	14.30	14.30	14.30	14.35	15.15	15.10	15.50	16.20	16.55	17.55		18.50	18.50	20.15	20.50	21.30
RUVO DI PUGLIA		14.40	14.40	14.40	14.45	15.25	15.20	16.00	16.30	17.05	18.05	18.45		19.00	20.25	21.00	21.40

Linea RUVO DI PUGLIA - Bisceglie - TRANI

Note	7 S •
RUVO DI PUGLIA	6.40
Bisceglie	7.10
TRANI	7.25

Linea TERLIZZI - Mariotto - PALOMBAIO

Note	S •	NS •	S X •	NS •	O S •		S	NS
TERLIZZI	6.30	6.40	13.25	13.30	14.25	15.30	19.10	19.20
Mariotto		7.00		13.50		15.50	19.30	19.40
PALOMBAIO	6.45		13.40		14.40			

Linea PALOMBAIO - Mariotto - TERLIZZI

Note	S •	NS •	NS •	S X •	O S •		
PALOMBAIO	7.00			13.40	14.40		
Mariotto	7.10	7.10	14.00	13.50	14.50	16.00	19.40
TERLIZZI	7.30	7.30	14.20	14.10	15.10	16.20	20.00

Note
1 Nei giorni non scolastici termina a Molfetta p.zza Santa Teresa
2 A Molfetta parte/transita da Istituto Don Tonino Bello
3 Prosegue per Corato con arrivo alle 19.00
4 Nel non scolastico termina a Molfetta S.Teresa
5 A Molfetta transita da via Berlinguer e Ospedale
6 Non transita dal Carabinieri, ma da via XXV aprile (don Tonino Bello)
7 Prosegue per Andria
8 Prosegue per Palombaio e/o Mariotto
9 Prosegue per Corato

NS Si effettua solo nei giorni non scolastici
S Si effettua solo nei giorni scolastici
X Si effettua solo il sabato
O Soppressa il sabato
| Transita da
• Corsa garantita in caso di sciopero

Figura 129 - STP corse scolastiche

A livello urbano il servizio è invece effettuato dalla Scoppio Autolinee S.r.l.

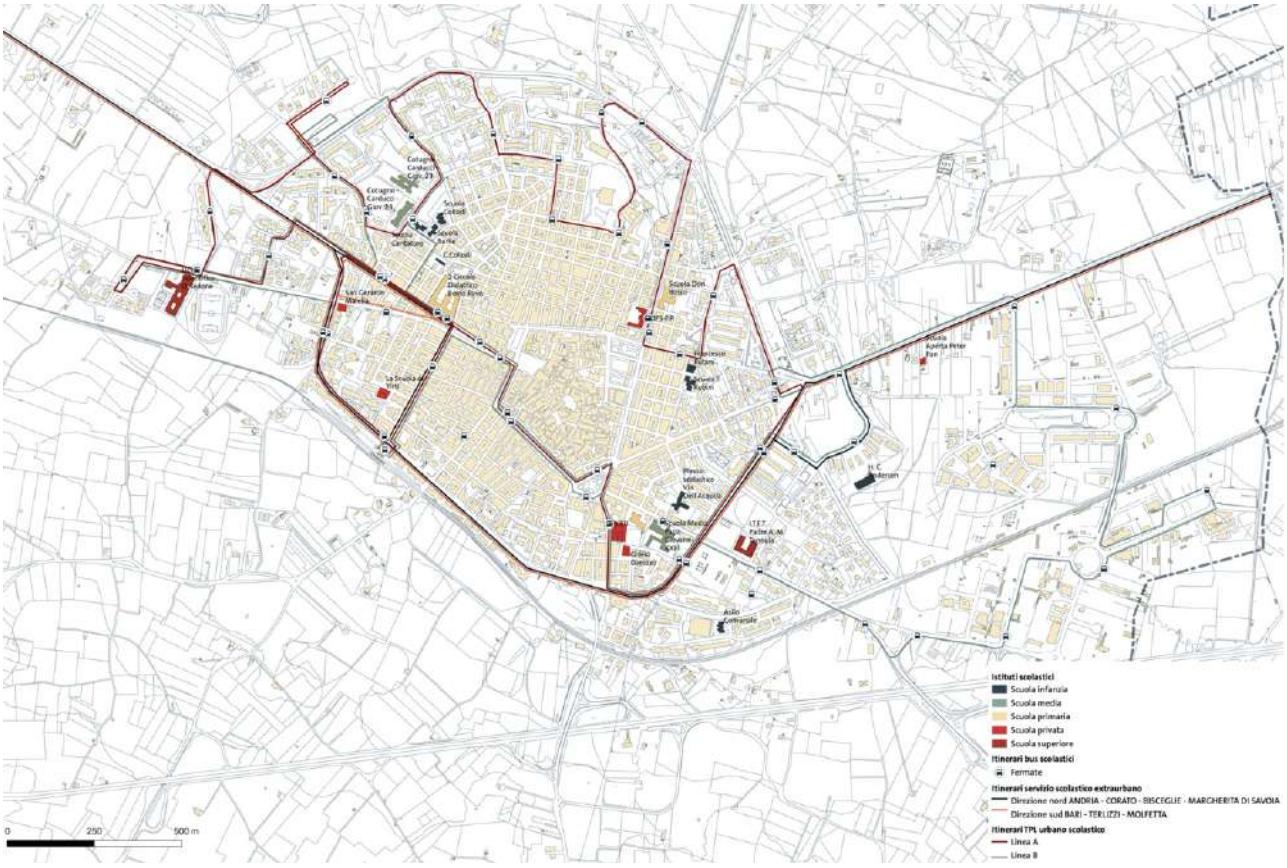


Figura 130 - Il servizio di trasporto pubblico scolastico

La Ruvo Servizi srl eroga servizi nei settori mensa, assistenza agli anziani, trasporto scolastico alunni e disabili, assistenza ed integrazione sociale a favore dei disabili presso le scuole e centro diurno per disabili "L'Albero dei Desideri", servizio cimiteriale e gestione Palazzetto Comunale dello Sport "Viale C. Colombo" e "A. Via Volta".

IL SERVIZIO TRASPORTO (https://www.ruvoservizi.it/i-servizi/) è svolto in favore degli alunni delle scuole dell'infanzia, elementari e medie inferiori residenti in territorio urbano ed extraurbano e nei confronti dei disabili per la frequenza scolastica e il trasporto degli utenti del servizio di integrazione disabili presso il Centro diurno "L'Albero dei Desideri".

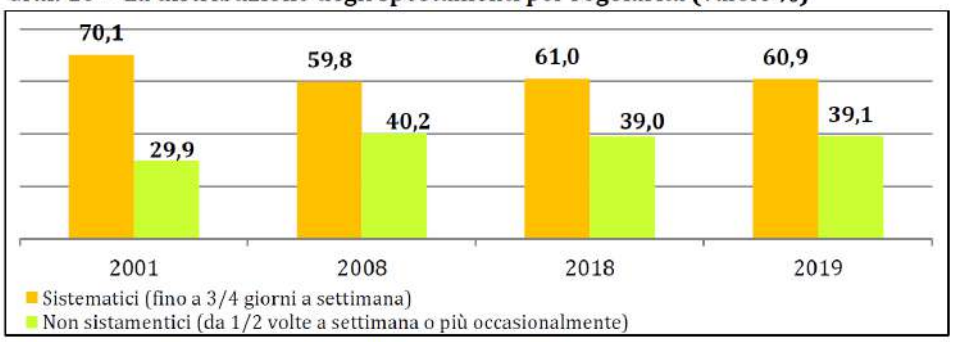
Sono impegnati n.2 autisti e n.1 Direttore Tecnico al Trasporto in possesso del titolo ex D.M. 22 dicembre 2000 n.395. Dal 01 ottobre 2015 la società svolge servizio di riscossione e rilascio tessere di viaggio.

9. LA DOMANDA DI MOBILITÀ

A dispetto di una maggiore presenza di dati relativi alla mobilità casa-scuola e casa-lavoro, il presente capitolo cercherà di descrivere la domanda di mobilità Ruvese sia nella sua componente sistematica che occasionale.

Il 17° Rapporto ISFORT (2020) mostra infatti come l'incidenza degli spostamenti di questo tipo aumenti in maniera sempre maggiore, fino ad arrivare nel 2019, al 39%.

Graf. 10 – La distribuzione degli spostamenti per regolarità (valori %)

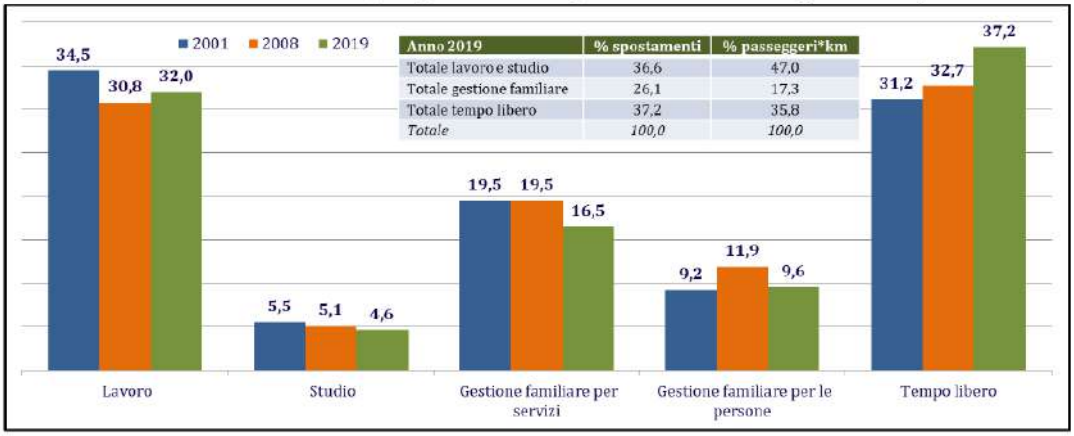


Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Figura 131- Spostamenti per Regolarità (AUDIMOB, 2019)

Significativa è anche la crescita della quota di spostamenti dedicati ad attività del Tempo Libero.

Graf. 9 – La distribuzione degli spostamenti per motivazione (valori %)



Anno 2019	% spostamenti	% passeggeri*km
Totale lavoro e studio	36,6	47,0
Totale gestione familiare	26,1	17,3
Totale tempo libero	37,2	35,8
Totale	*100,0*	*100,0*

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Figura 132 - Composizione della domanda in Italia per motivazione (ISFORT, 2020)

A partire dall'analisi dei dati del Censimento ISTAT 2011, dalla distribuzione degli attrattori e dalle valutazioni dell'indagine ASSET 2018 si procederà alla costruzione dello scenario attuale della mobilità determinandone gli indicatori più rappresentativi.

9.1. Composizione della domanda: origine, destinazione e share modale attraverso lo studio dei dati ISTAT (2011)

9.1.1. La domanda all'interno di Ruvo di Puglia

Il censimento ISTAT (2011) descrive una città in cui la percentuale di popolazione attiva 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 muove 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 abbiamo origine nelle zone periurbane del comune di Ruvo di Puglia, un dato che è coerente anche sulla base delle analisi effettuate sul numero dei residenti.

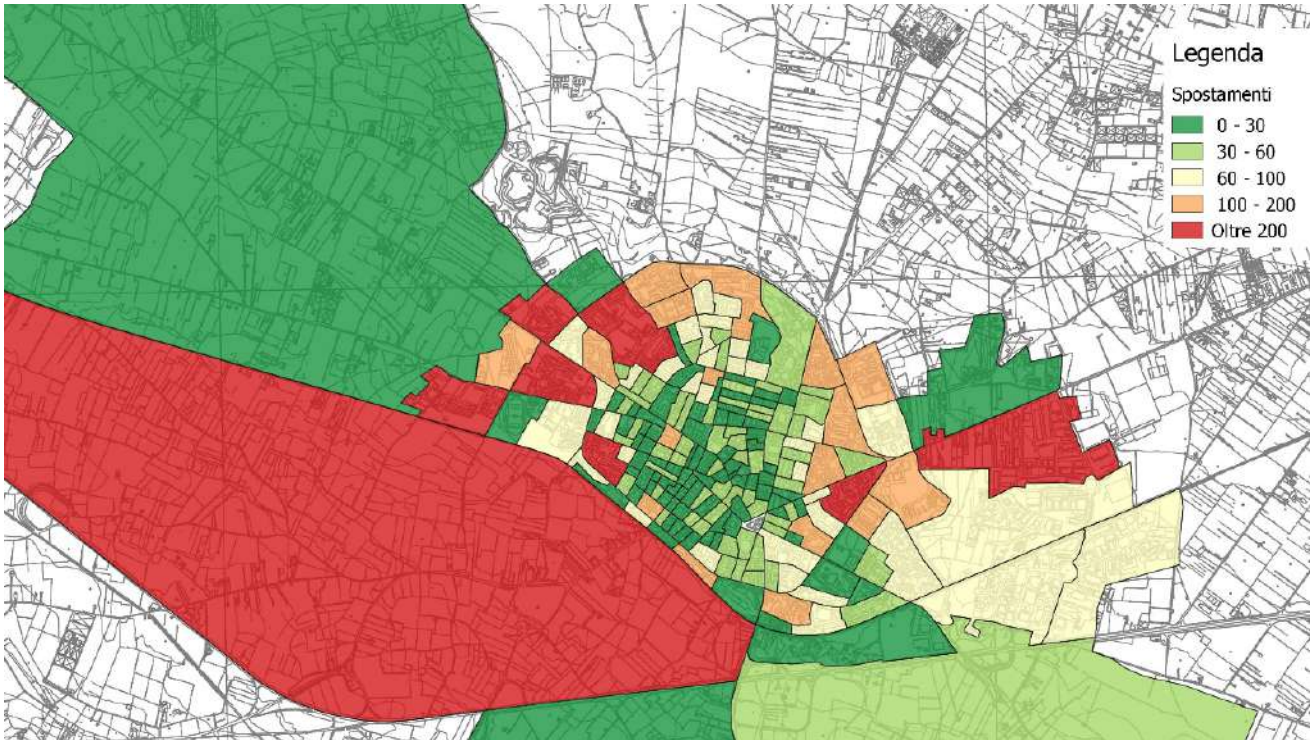


Figura 133 - Numero di persone che si spostano per motivi di lavoro o studio per sezione di censimento (fonte: elaborazione dati censimento ISTAT 2011)

Per una migliore rappresentazione del fenomeno della mobilità, è stata effettuata una zonizzazione della città che ha visto l'aggregazione delle sezioni di censimento, troppo piccole per fornire indicazioni significative. 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.

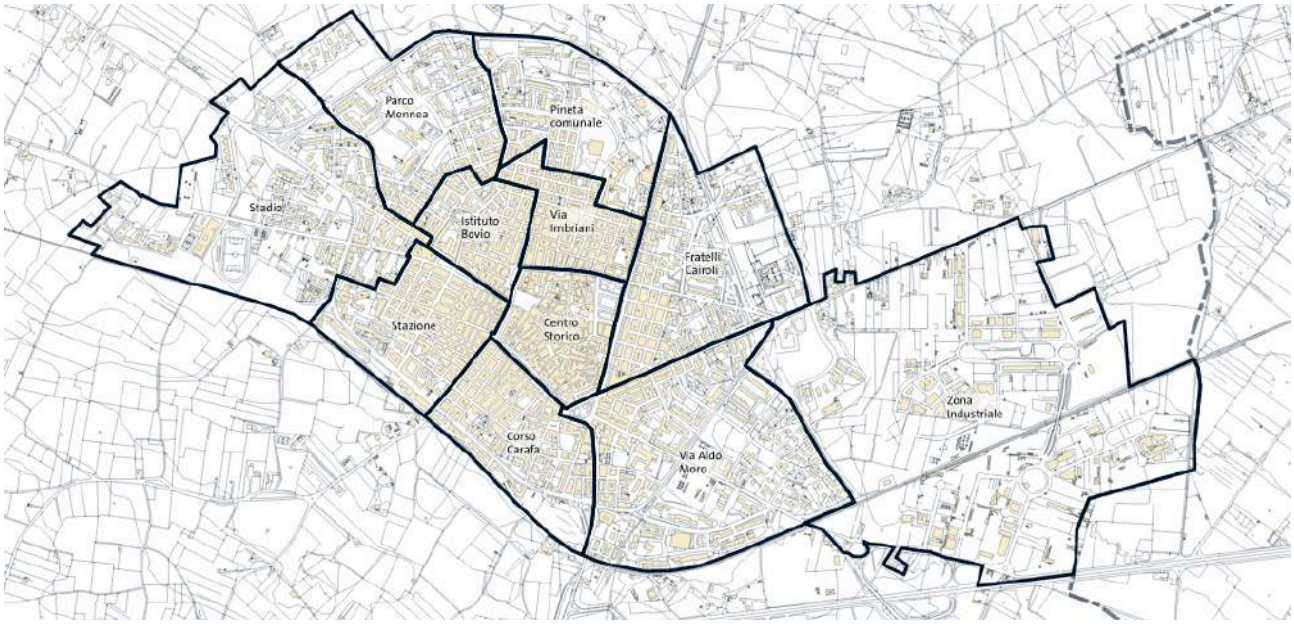


Figura 134. Zone omogenee definite per il Comune di Ruvo di Puglia

Per ciascuna Zona si sono osservati il comportamento attrattivo e generativo descritto da ISTAT attraverso l'osservazione di due indicatori: rispettivamente il numero di residenti appartenenti alla popolazione attiva ed il numero di addetti richiamato da ciascuna zona.

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.

Tabella 20 - Numero di spostamenti attratti e generati e di residenti per ciascuna zona omogenea del Comune di Ruvo di Puglia

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

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: le Zone perimetrali a Nord hanno un comportamento strettamente generativo, mentre l'attrazione maggiore è esercitata dalle aree denominate Via Aldo Moro, Centro e Zona Industriale.

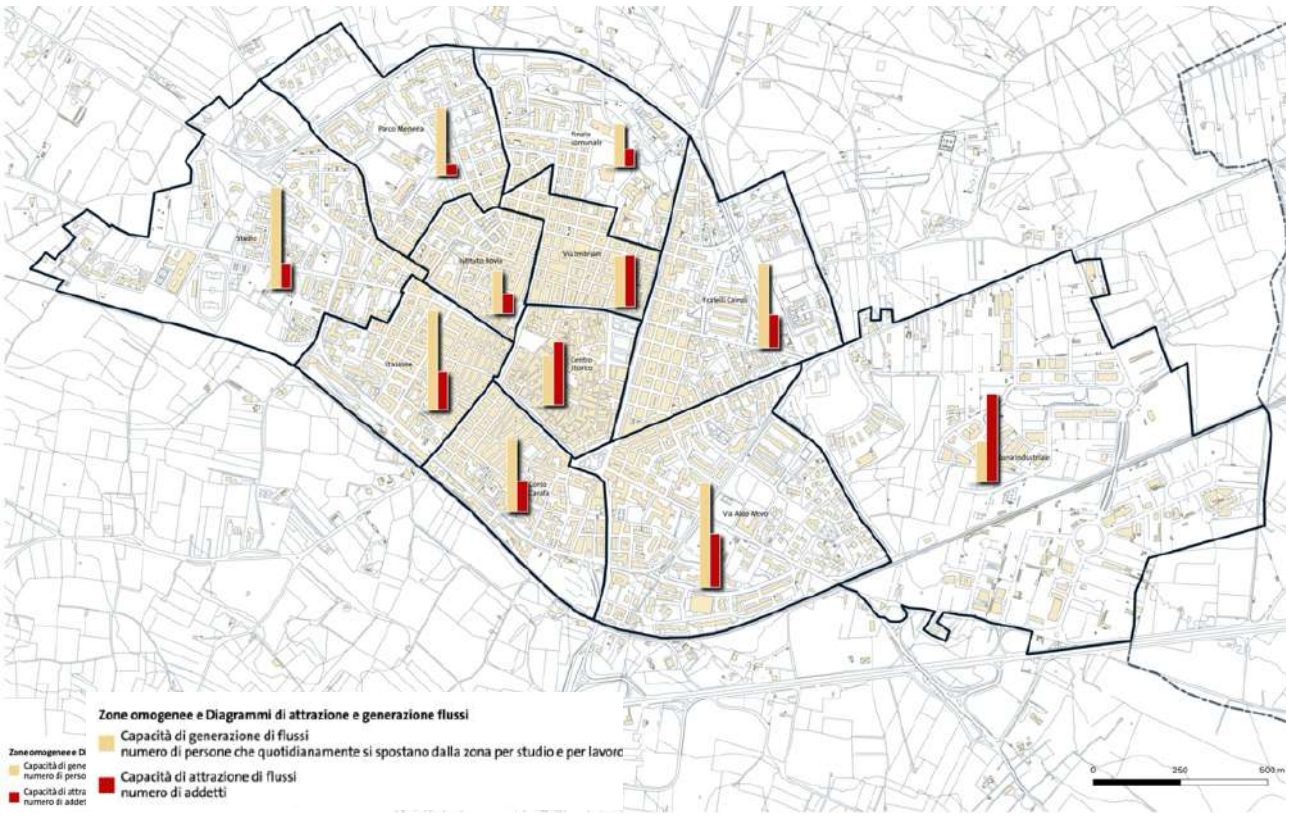


Figura 135 – Diagramma Attrazione/Generazione per il comune di Ruvo di Puglia

A questa analisi si è aggiunta l'elaborazione dei dati sulla ripartizione modale: come avvengono (sempre per ISTAT) questi spostamenti?

La matrice di Pendolarismo 2011 a Ruvo di Puglia mostra come la dimensione cittadina rende possibile 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.

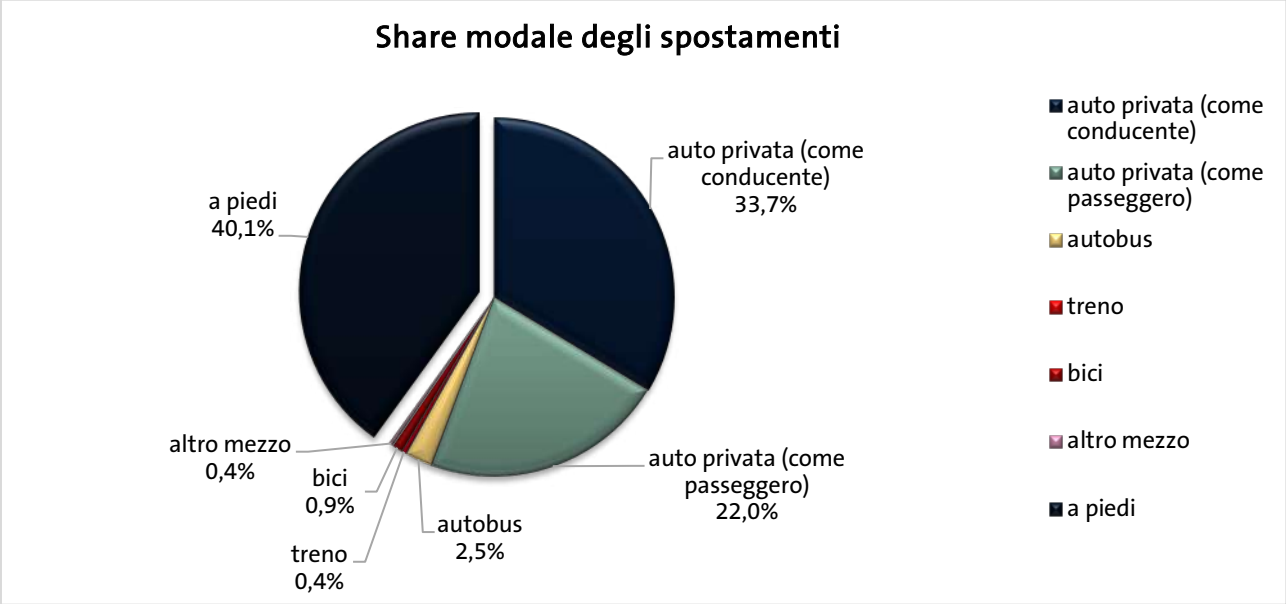


Figura 136 - Share Modale degli spostamenti quotidiani all'interno di Ruvo di Puglia per studio o lavoro (fonte. elaborazione dati ISTAT 2011)

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.

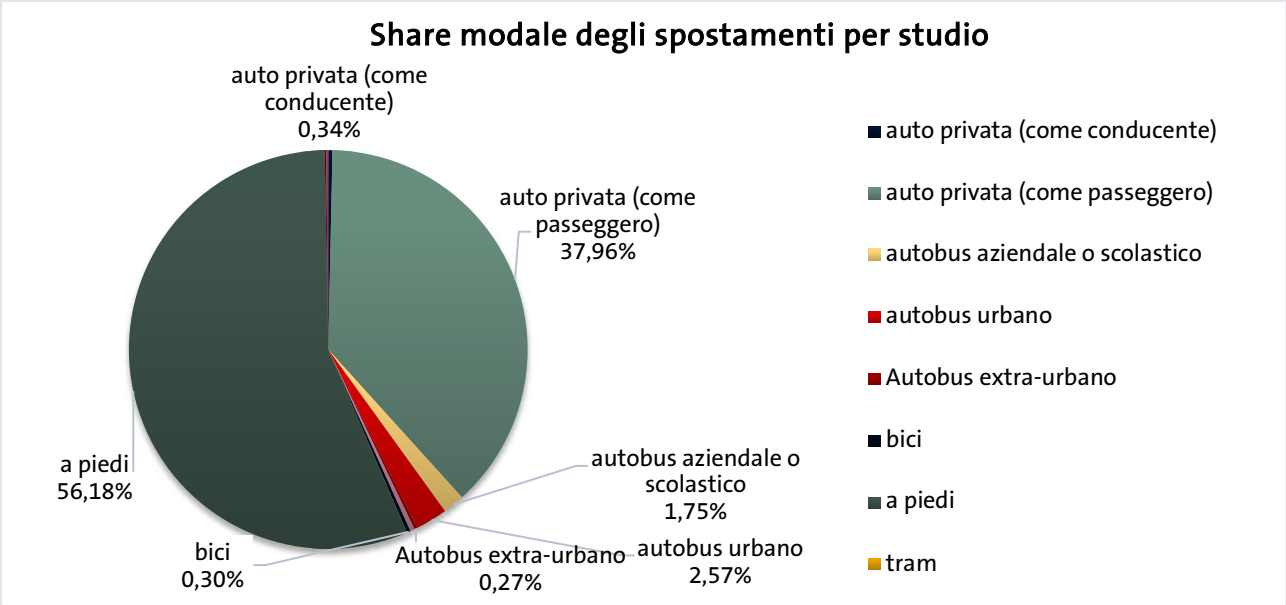


Figura 137. Share modale in percentuale per gli spostamenti quotidiani per motivi di studio all'interno di Ruvo di Puglia (fonte: elaborazione dati ISTAT 2011)

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.

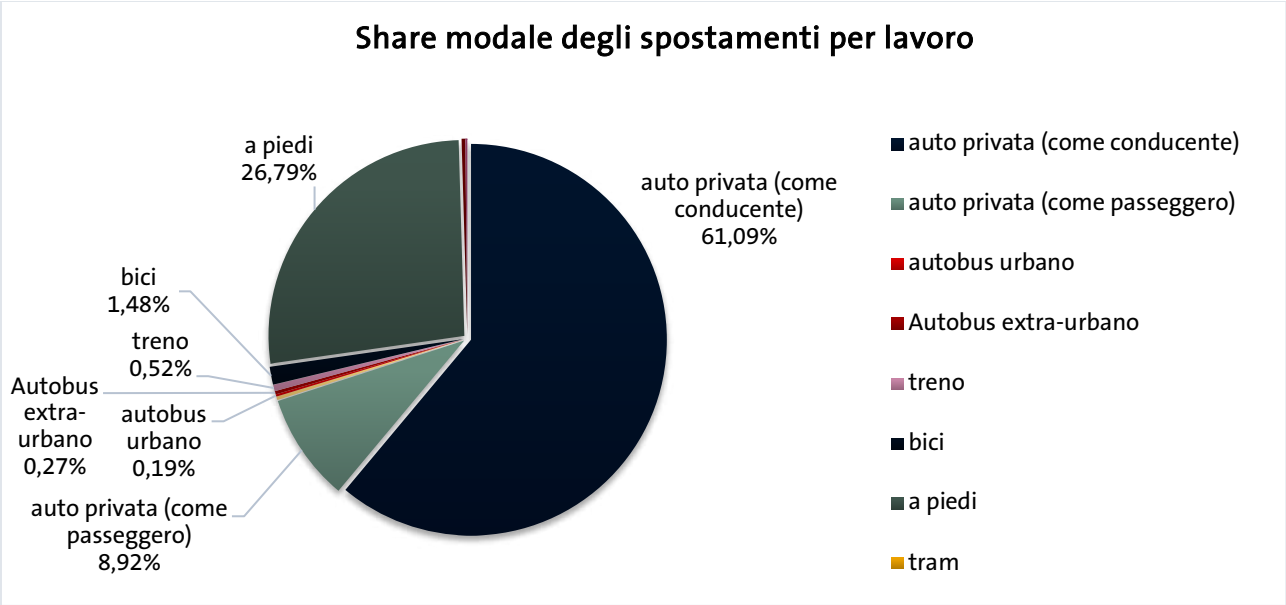


Figura 138. Share modale degli spostamenti quotidiani per motivi di lavoro all'interno di Ruvo di Puglia (fonte: elaborazione dati ISTAT 2011)

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%.

9.1.2. La domanda verso l'esterno

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

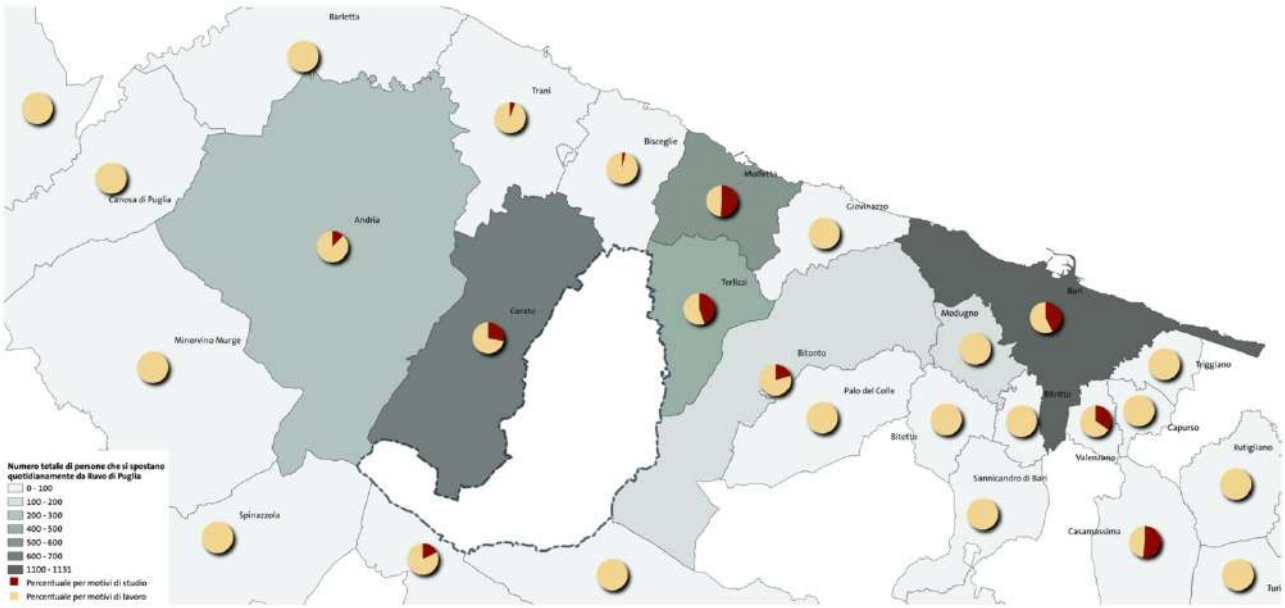


Figura 139 – Rappresentazione del numero degli spostamenti da Ruvo verso i comuni limitrofi

Tabella 21 - Dati sul numero di spostamenti 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

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.

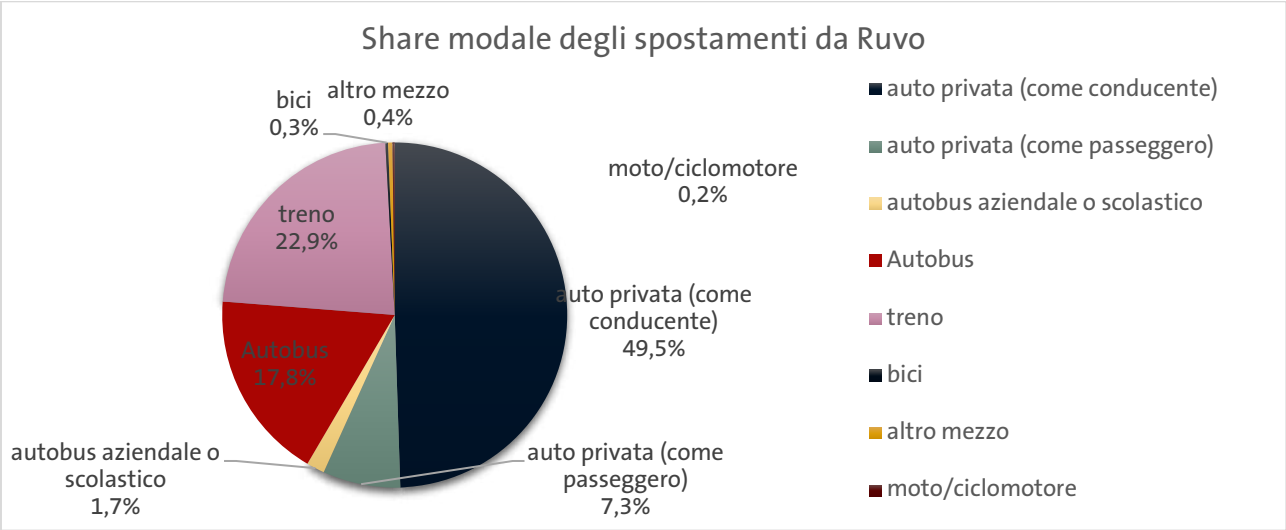


Figura 140 – Share modale degli spostamenti per studio o lavoro da Ruvo di Puglia (fonte: elaborazione dati ISTAT 2011)

Una prima analisi quindi evidenza 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.

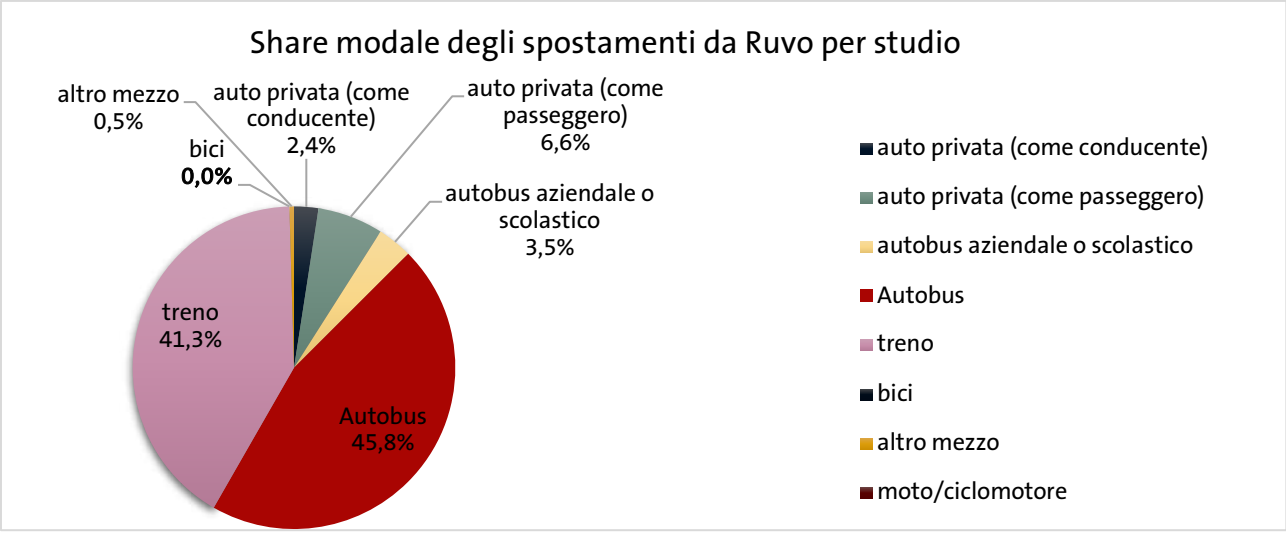


Figura 141 – Share modale degli spostamenti per studio da Ruvo di Puglia (fonte: elaborazione dati ISTAT 2011)

In merito agli spostamenti quotidiani verso Ruvo di Puglia, aumenta nettamente la quota degli spostamenti con auto privata, in quanto è chiaramente meno efficiente il sistema di connessione Stazione – luoghi di lavoro.

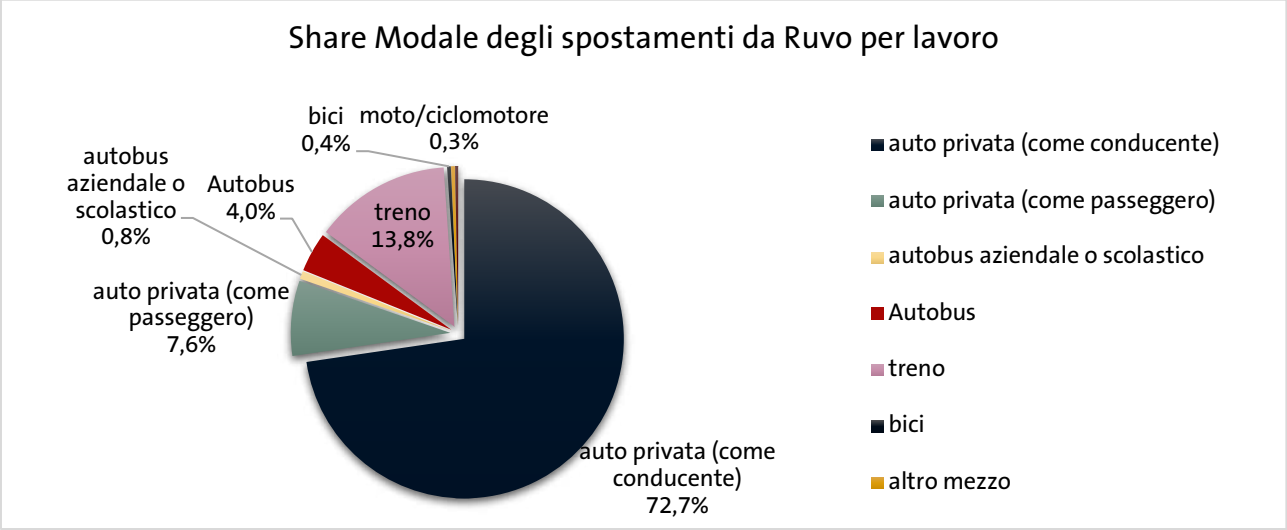


Figura 142 – Share modale degli spostamenti per lavoro da Ruvo di Puglia (fonte: elaborazione dati ISTAT 2011)

9.1.3. La domanda verso Ruvo

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

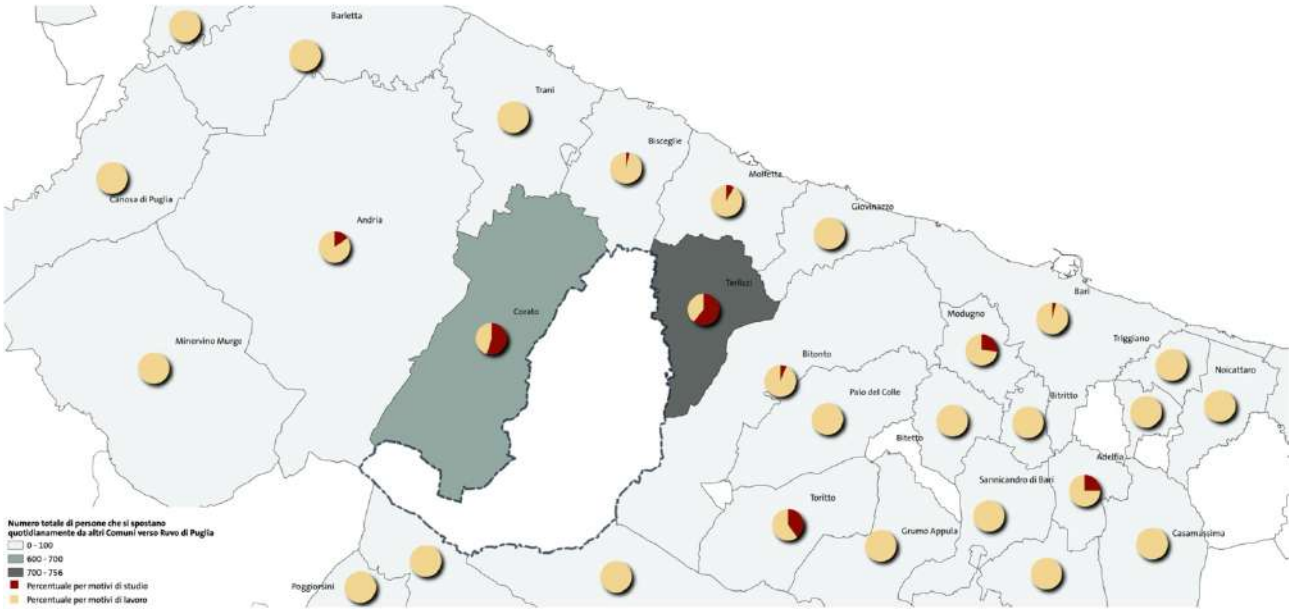


Figura 143 - Rappresentazione del numero degli spostamenti verso Ruvo dai comuni limitrofi

Tabella 22 - Dati sul numero di spostamenti dai comuni limitrofi

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

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, avvengono verso i comuni più prossimi.

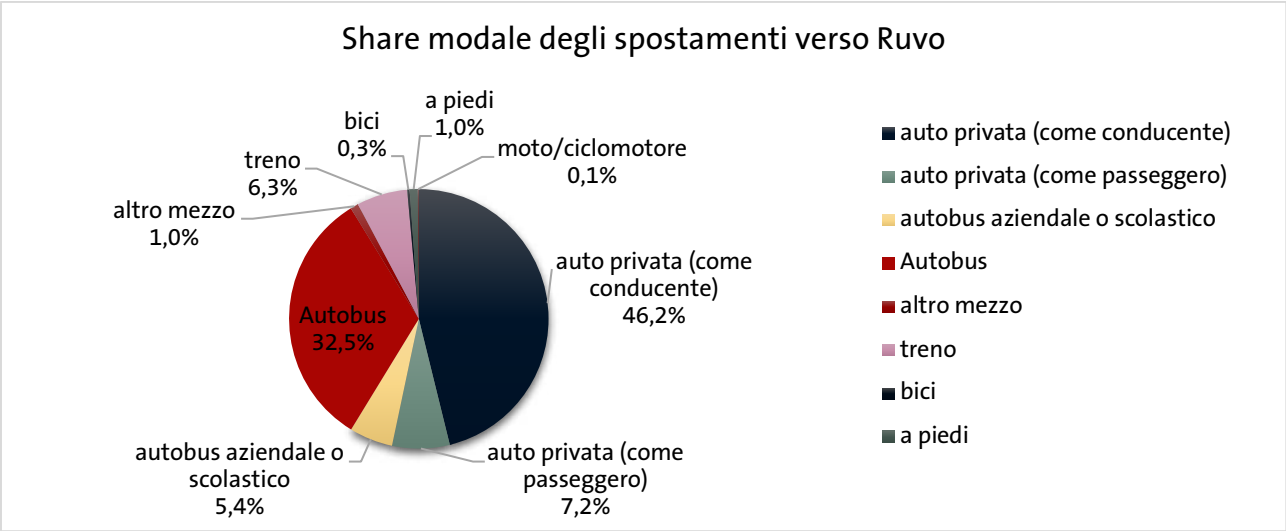


Figura 144 – Share modale degli spostamenti verso Ruvo di Puglia per studio o lavoro (fonte: elaborazione dati ISTAT 2011)

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.

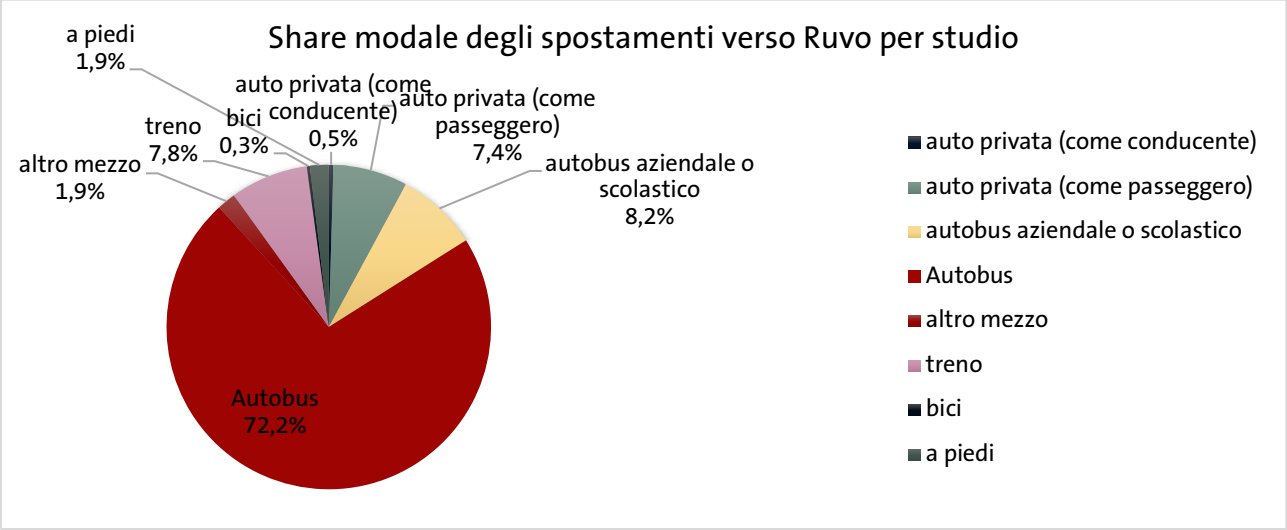


Figura 145 –Share modale degli spostamenti verso Ruvo di Puglia per studio (fonte: elaborazione dati ISTAT 2011)

Analisi più accurate permettono di mettere in luce un risultato interessante quanto preventivabile; coloro che si spostano per motivi di studio 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 ben **l'88,4%** degli spostamenti avvengono 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.

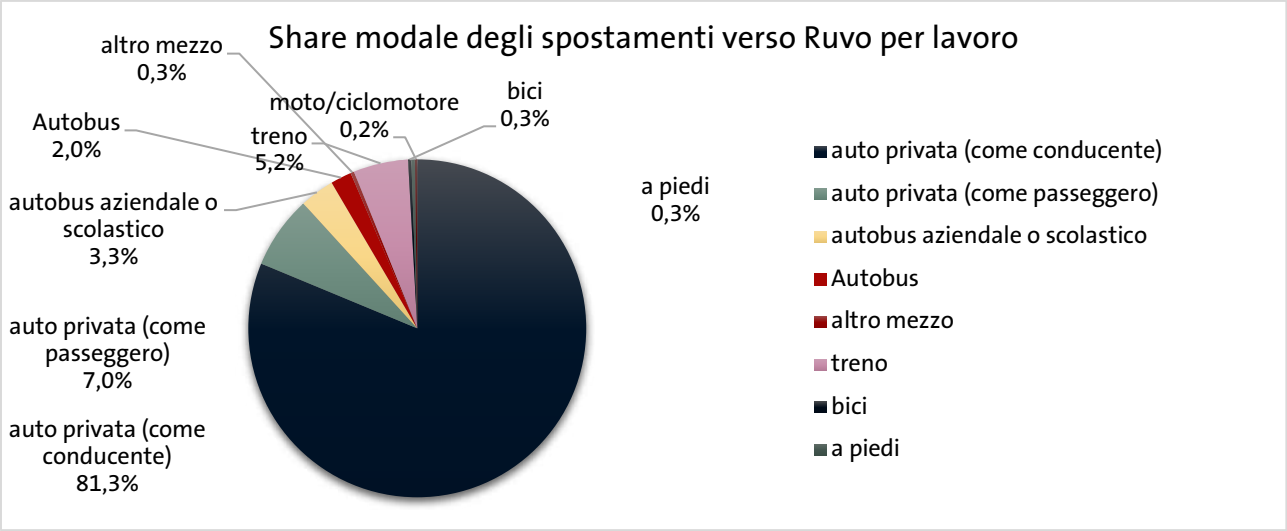


Figura 146 – Share modale degli spostamenti verso Ruvo di Puglia per lavoro (fonte: elaborazione dati ISTAT 2011)

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.

9.1.4. La matrice origine destinazione 2011

Per descrivere la domanda di mobilità interna alla città si è fatto riferimento (in prima battuta) ai dati di pendolarismo organizzati per sezioni di censimento pubblicati da ISTAT (2011). Questi riportano il numero di persone che quotidianamente si sposta tra le sezioni per motivi di studio e lavoro.

Tali dati permettono la costruzione della Matrice O/D tra le zone che racconta, appunto, origini e spostamenti all'interno della citta: la Tabella 23 mette in evidenza il numero degli spostamenti giornalieri totali che si realizzano tra le diverse zone omogenee.

Tabella 23 - Matrice Origine -Destinazione per gli spostamenti dovuti a studio e lavoro all'interno del Comune di Ruvo di Puglia (fonte: rielaborazione dati ISTAT)

Origine / Destinazione	Centro Storico	Fratelli Cairoli	Via Aldo Moro	Corso Carafa	Stazione	Parco Mennea	Zona Industriale	Stadio	Istituto Bovio	Via Imbriani	Pineta Comunale	TOT
Centro Storico	41,06	42,09	83,20	13,04	34,17	15,07	38,10	34,11	14,04	26,09	3,01	**344**
Fratelli Cairoli	37,31	137,47	155,02	18,21	54,87	31,35	51,52	55,55	20,20	77,43	8,07	**647**
Via Aldo Moro	45,50	61,76	322,63	30,34	49,39	19,56	86,83	91,88	23,32	46,69	10,11	**788**
Corso Carafa	33,19	36,28	171,61	59,13	65,52	21,21	49,31	68,33	15,12	31,26	6,04	**557**
Stazione	47,06	47,09	89,20	29,04	223,17	57,07	66,10	79,11	46,04	33,09	3,01	**720**
Parco Mennea	34,19	18,28	49,61	21,13	140,52	71,21	44,31	58,33	31,12	45,26	10,04	**524**
Zona Industriale	9,06	28,09	93,20	13,04	23,17	11,07	95,10	29,11	9,04	24,09	1,01	336
Stadio	40,25	45,38	85,82	36,17	213,70	81,28	70,41	120,44	29,16	62,34	11,05	796
Istituto Bovio	24,19	22,28	40,61	9,13	80,52	33,21	28,31	26,33	23,12	37,26	2,04	327
Via Imbriani	16,25	76,38	38,82	5,17	55,70	36,28	32,41	39,44	15,16	67,34	4,05	387
Pineta Comunale	27,12	27,19	42,41	6,08	59,35	26,14	32,21	26,22	4,08	43,17	20,03	314
TOT	**355,17**	**542,31**	**1172,15**	**240,47**	**1000,10**	**403,46**	**594,63**	**628,83**	**230,40**	**494,01**	**78,48**	**5740,00**

Dopo aver analizzato il numero di spostamenti tra le zone omogenee, si è proceduto esaminando gli spostamenti da e verso il comune di Ruvo di Puglia. L'obiettivo è quello di associare ad ogni comune dal quale o verso il quale avviene lo spostamento una porta di accesso, a partire dallo studio della rete viaria a servizio della città. Le porte analizzate sono state quattro:

1. Molfetta;
2. Altamura-Gravina / SP 231;
3. Terlizzi;
4. Corato.

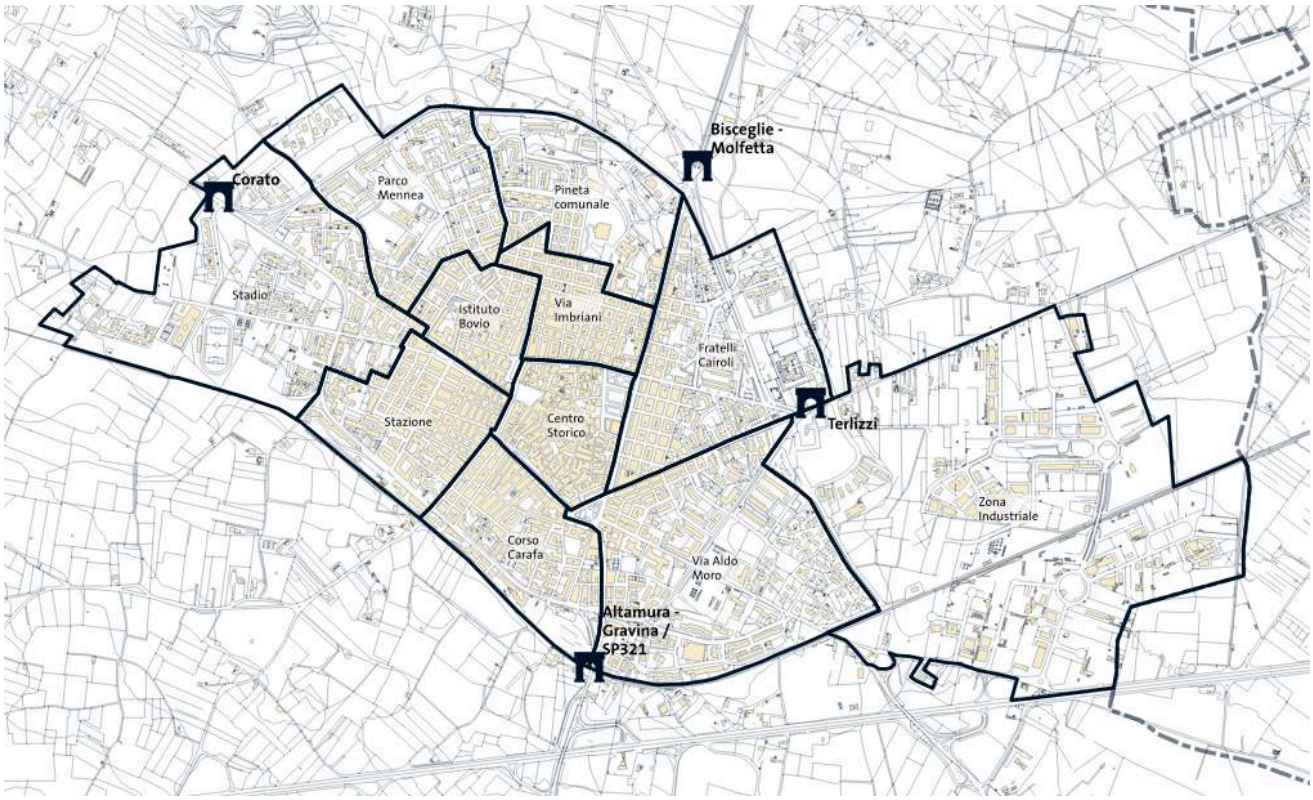


Figura 147 – Porte di accesso

Si è ipotizzato che, a partire dalla porta di accesso, è possibile distribuire il numero di spostamenti proporzionalmente all'attrattività della zona omogenea precedentemente calcolata. Sulla base di queste considerazioni è stato possibile ricavare la matrice origine destinazione finale.

Tabella 24 - Matrice Origine-Destinazione per gli spostamenti totali dovuti a studio e lavoro (fonte: rielaborazione dati ISTAT)

	Destinazione													da Ruvo				
Origine	**Centro Storico**	**Fratelli Cairoli**	**Via Aldo Moro**	**Corso Carafa**	**Stazione**	**Parco Mennea**	**Zona Industriale**	**Stadio**	**Istituto Bovio**	**Via Imbriani**	**Pineta Comunale**	**tot**	**%**	**1**	**2**	**3**	**4**	**tot**
Centro Storico	41,06	42,09	83,20	13,04	34,17	15,07	38,10	34,11	14,04	26,09	3,01	344	5,99	5,99	87,56	48,06	58,97	544,59
Fratelli Cairoli	37,31	137,47	155,02	18,21	54,87	31,35	51,52	55,55	20,20	77,43	8,07	647	11,27	11,27	164,68	90,40	110,91	1024,27
Via Aldo Moro	45,50	61,76	322,63	30,34	49,39	19,56	86,83	91,88	23,32	46,69	10,11	788	13,73	13,73	200,57	110,10	135,09	1247,48
Corso Carafa	33,19	36,28	171,61	59,13	65,52	21,21	49,31	68,33	15,12	31,26	6,04	557	9,70	9,70	141,77	77,82	95,49	881,79
Stazione	47,06	47,09	89,20	29,04	223,17	57,07	66,10	79,11	46,04	33,09	3,01	720	12,54	12,54	183,26	100,60	123,43	1139,83
Parco Mennea	34,19	18,28	49,61	21,13	140,52	71,21	44,31	58,33	31,12	45,26	10,04	524	9,13	9,13	133,37	73,21	89,83	829,54
Zona Industriale	9,06	28,09	93,20	13,04	23,17	11,07	95,10	29,11	9,04	24,09	1,01	336	5,85	5,85	85,52	46,95	57,60	531,92
Stadio	40,25	45,38	85,82	36,17	213,70	81,28	70,41	120,44	29,16	62,34	11,05	796	13,87	13,87	202,61	111,22	136,46	1260,15
Istituto Bovio	24,19	22,28	40,61	9,13	80,52	33,21	28,31	26,33	23,12	37,26	2,04	327	5,70	5,70	83,23	45,69	56,06	517,67
Via Imbriani	16,25	76,38	38,82	5,17	55,70	36,28	32,41	39,44	15,16	67,34	4,05	387	6,74	6,74	98,50	54,07	66,34	612,66
Pineta Comunale	27,12	27,19	42,41	6,08	59,35	26,14	32,21	26,22	4,08	43,17	20,03	314	5,47	5,47	79,92	43,87	53,83	497,09
tot	355,17	542,31	1172,15	240,47	1000,10	403,46	594,63	628,83	230,40	494,01	78,48	5740		100	1461	802	984	9087
%	6,19	9,45	20,42	4,19	17,42	7,03	10,36	10,96	4,01	8,61	1,37							
verso Ruvo																		
1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0						
2	9,59	14,64	31,65	6,49	27,01	10,89	16,06	16,98	6,22	13,34	2,12	155						
3	47,33	72,28	156,22	32,05	133,29	53,77	79,25	83,81	30,71	65,84	10,46	765						
4	44,36	67,74	146,42	30,04	124,93	50,40	74,28	78,55	28,78	61,71	9,80	717						
tot	456,46	696,97	1506,43	309,05	1285,32	518,52	764,21	808,17	296,11	634,90	100,86	7377						

Distribuendo i valori della tabella su mappa è possibile ottenere i diagrammi delle Linee di Desiderio mostrati in Figura 148.

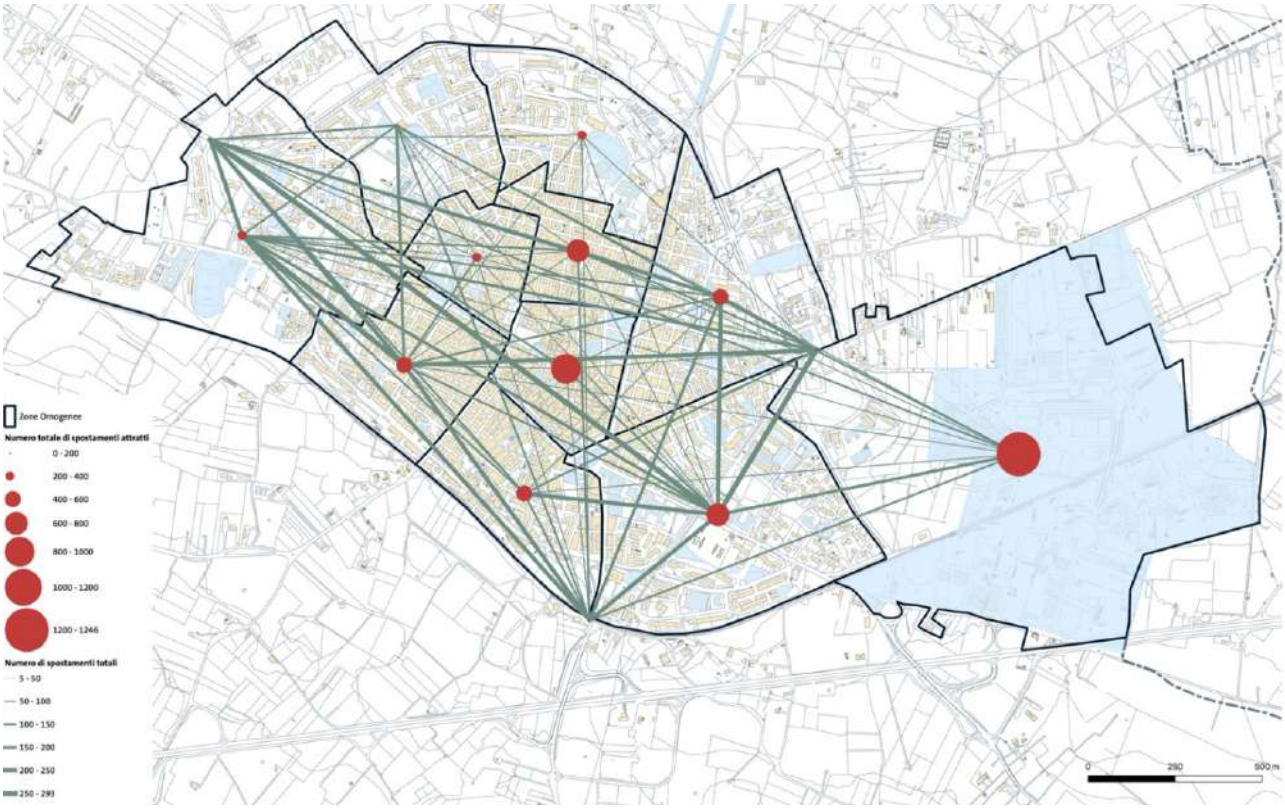


Figura 148 – Linee di desiderio complessive

Il diagramma mostra in viola le relazioni più forti: le zone denominate Via Aldo Moro e Stadio sono quelle in cui si registrano un maggior numero di spostamenti. La porta di accesso numero 2, ovvero Altamura-Gravina / SP 231, è quella maggiormente utilizzata e quella da cui si diramano il maggior numero di spostamenti.

9.2. Analisi dei dati ASSET 2018

L'Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio (ASSET) da gennaio 2018 sostituisce l'Arem (Agenzia Regionale per la Mobilità della Regione Puglia) ampliandone le funzioni. È un organismo tecnico operativo a supporto della Regione per la definizione e la gestione delle politiche per la mobilità, la qualità urbana, le opere pubbliche, l'ecologia e il paesaggio, per la prevenzione e la salvaguardia del territorio e del rischio idrogeologico e sismico.

L'ASSET ha commissionato tre indagini conoscitive, condotte con obiettivi e metodologie complementari tra loro:

- una ha riguardato la **rilevazione** dei **flussi di traffico veicolare** (matrice OD) sulle strade extraurbane sviluppato con odierni sistemi di rilevazione GPS ed unitamente al supporto fornito dalla Direzione del Compartimento Puglia Basilicata dell'ANAS;
- una basata su **interviste** compiute su un campione rappresentativo di cittadini pugliesi e riguardante la **domanda esistente e potenziale di mobilità**;

- una terza ha verificato il **grado di soddisfazione** dei viaggiatori che utilizzano il sistema di trasporto pubblico regionale.

Per quanto riguarda la prima indagine, nel documento "Stima delle matrici OD per la Regione Puglia – Inquadramento generale, metodologia di stima, risultati", è possibile approfondire la metodologia di rilevamento dei dati e di interpretazione: in particolare emerge come la coerenza tra i flussi misurati e quelli effettivi sia maggiore se il dato originario è riportato alla popolazione con coefficiente rip1, quello che dunque si considera in questa analisi, in particolare facendo riferimento ai flussi medi giornalieri di un giorno feriale F24h. L'analisi di tale valore, nella matrice OD relativa a Ruvo di Puglia, mostra sia per i dati relativi ai **flussi** con origine che con destinazione in Ruvo un valore elevato di interazione con il Comune di Corato, seguito da Terlizzi, Bari, Molfetta, Bisceglie.

origine	destinazione	rip1
Ruvo di Puglia	Corato	2242,3
Ruvo di Puglia	Terlizzi	1460
Ruvo di Puglia	Bari	734,4
Ruvo di Puglia	Molfetta	563,3
Ruvo di Puglia	Bisceglie	496,2
Ruvo di Puglia	Bitonto	357,5
Ruvo di Puglia	Andria	322,1
Ruvo di Puglia	Trani	209,5
Ruvo di Puglia	Barletta	136,3
Ruvo di Puglia	Modugno	126,4
Ruvo di Puglia	Giovinazzo	106,7
Ruvo di Puglia	Altamura	83,3
Ruvo di Puglia	Gravina in Puglia	65,1
Ruvo di Puglia	Poggiorsini	41,7
Ruvo di Puglia	Porto Cesareo	39,1
Ruvo di Puglia	Cassano delle Murge	29,1
Ruvo di Puglia	Esterna Sud	24,8
Ruvo di Puglia	Canosa di Puglia	22,6
Ruvo di Puglia	Minervino Murge	20,8
Ruvo di Puglia	Palo del Colle	19

origine	destinazione	rip1
Corato	Ruvo di Puglia	2140,1
Terlizzi	Ruvo di Puglia	1638,4
Bari	Ruvo di Puglia	660,2
Molfetta	Ruvo di Puglia	565,6
Bisceglie	Ruvo di Puglia	465,7
Bitonto	Ruvo di Puglia	299,6
Andria	Ruvo di Puglia	282,3
Trani	Ruvo di Puglia	245,8
Barletta	Ruvo di Puglia	166,4
Modugno	Ruvo di Puglia	124,5
Gravina in Puglia	Ruvo di Puglia	87
Altamura	Ruvo di Puglia	85,3
Giovinazzo	Ruvo di Puglia	69,2
Poggiorsini	Ruvo di Puglia	63,4
Cerignola	Ruvo di Puglia	29,7
Esterna Sud	Ruvo di Puglia	28,6
Palo del Colle	Ruvo di Puglia	28,3
Canosa di Puglia	Ruvo di Puglia	27,5
Cassano delle Murge	Ruvo di Puglia	23,6
Porto Cesareo	Ruvo di Puglia	22,7

Tabella 25 - Comuni che registrano i maggiori spostamenti veicolari medi giornalieri con origine (a sinistra) in Ruvo di Puglia e con destinazione (a destra) in Ruvo di Puglia (fonte: rielaborazione dati ASSET)

Una ulteriore indagine è invece quella condotta attraverso interviste in modalità CATI (Computer Assisted Telephone Interviewing) tra ottobre 2018 e febbraio 2019 per un campione rappresentativo di cittadini per un totale di 35.208 interviste. L'oggetto della ricerca è stato lo studio, l'analisi e l'elaborazione di dati di spostamento origine destinazione nell'ambito del territorio della Regione Puglia. Il target dell'indagine è costituito dalla popolazione residente in Puglia dai 15 ai 75 anni che effettua spostamenti al di fuori del proprio comune di residenza. Tale rilevazione è stata condotta in periodi standard ovvero non affetti da particolarità in merito alla natura degli spostamenti, sia in termini di destinazioni che di motivi di viaggio è mezzo utilizzati. Il modello concettuale di

rilevazione si basa sul concetto delle finestre temporali mobili: in sostanza ogni residente/domiciliato è stato considerato in target se e solo se ha effettuato almeno uno spostamento extracomunale nel giorno precedente l'intervista o nei giorni precedenti, fino ad un massimo di 10 giorni antecedente l'intervista. Durante l'intervista sono state registrate le seguenti informazioni: destinazione, orario di partenza, motivo dello spostamento, mezzi utilizzati per realizzare lo spostamento, mezzo prevalente, frequenza settimanale dello spostamento.

I grafici ottenuti a livello regionale evidenziano che la maggior parte degli spostamenti registrati durante i giorni feriali sono per lavoro o scuola ed interessano in particolar modo la fascia oraria tra le 7 e 9 del mattino mentre il rientro si distribuisce in maniera più proporzionale nel pomeriggio, con alcuni picchi orari, per esempio le 14 e le 15. Nei giorni festivi i pattern si modificano completamente sia per motivi sia per orari, per esempio quelli per svago, sport e tempo libero hanno picchi tra le 10 e le 11 di mattina e 16 e 17 del pomeriggio, mentre il rientro a casa risulta traslato verso il medio tardo pomeriggio.

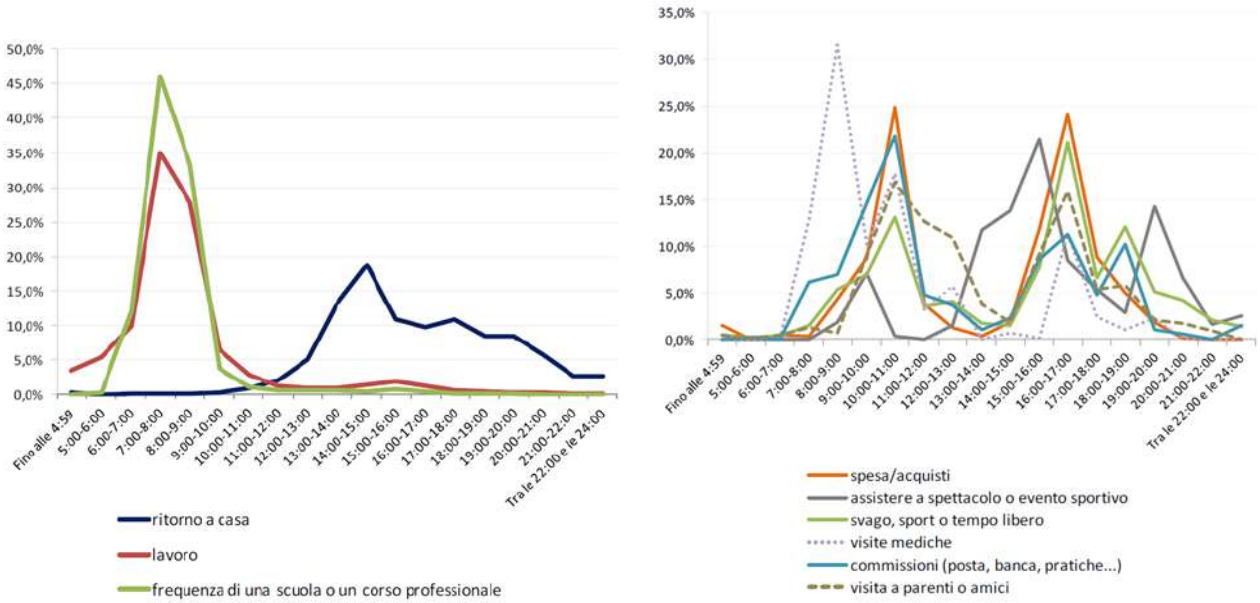


Figura 149 - Distribuzione percentuale degli spostamenti per fascia oraria nei giorni feriali in Puglia (a sinistra); a destra la Distribuzione percentuale degli spostamenti per fascia oraria suddivisi per motivazioni. (fonte: ASSET)

Inoltre l'autovettura è il mezzo più utilizzato con l'intervistato in veste di conducente. Segue l'uso di autobus di linea e treno, durante i giorni feriali ed il sabato, mentre durante la domenica e i festivi vi è una quasi totalità di utilizzo dell'automobile. L'uso della bicicletta si attesta su valori percentuali molto bassi inferiori all'unità per poi diventare quasi nulli durante i giorni festivi. I dati relativamente gli spostamenti totali del giorno medio in Puglia per mezzo prevalente e tipo giorno viene riportato nella figura seguente:

Spostamenti totali del giorno medio per Mezzo prevalente e Tipo Giorno			
Mezzo prevalente/Tipo Giorno	FERIALE	SABATO	FESTIVO
Autovettura come conducente	72,4%	69,9%	71,1%
Autovettura come passeggero	6,2%	11,2%	22,4%
Bicicletta	0,2%	0,2%	0,0%
Motorino/moto	0,2%	0,1%	0,0%
Autobus di linea (pubblico)	10,9%	9,7%	2,6%
Autobus/pullman non di linea (società autonoleggio)	1,8%	1,5%	1,1%
Treno	8,1%	7,1%	2,3%
Altro	0,4%	0,2%	0,4%
TOTALE	100%	100%	100%

Figura 150 - Spostamenti totali del giorno medio per Mezzo prevalente e Tipo Giorno (fonte: ASSET)

Un ulteriore dato è quello relativo al tasso di propensione allo spostamento extracomunale ovvero la propensione a spostarsi in un altro comune durante i giorni feriali, durante il sabato e durante la domenica/festivi. Tale valore per Ruvo di Puglia è pari al 41% nei giorni feriali, al 14% durante il sabato e pari all'11% nei giorni festivi. Comparando il valore con quello della media provinciale, osserviamo una maggiore propensione a spostarsi durante i giorni feriali mentre una minor propensione a spostarsi durante i giorni festivi. La percentuale rimane la stessa nella giornata di sabato.

Codice Istat	comune	Feriale	Sabato	Festivo
72038	Ruvo di Puglia (BA)	41%	14%	11%
	Provincia di Bari	**36%**	**14%**	**16%**

Figura 151 - Tasso di propensione agli spostamenti extracomunali a Ruvo di Puglia e nella Provincia di Bari (fonte: ASSET)

Dopo aver introdotto alcuni dati a livello regionale, è utile entrare nel merito dei dati comunali, considerando che in totale i dati riportati si riferiscono ad un campione di 195 intervistati.

Codice Comune	Comuni	CAMPIONE TOTALE	Incidenza	CAMPIONE EFFETTIVO	Scostamento assoluto	Scostamento percentuale
72038	Ruvo di Puglia	195	4,9%	195	0	0,0%

Figura 152 - Scostamenti tra campione teorico ed effettivo a Ruvo di Puglia (fonte: ASSET)

I dati delle interviste sono stati raccolti in tabelle ed elaborati in modo da mostrare il numero di spostamenti, i principali comuni di origine o destinazione degli spostamenti ed i principali mezzi utilizzati per effettuare gli spostamenti, questo sia per i giorni feriali che nella giornata di sabato e domenica/festivi.

Dai grafici seguenti si osserva che, durante i giorni feriali, le principali città di destinazione degli spostamenti coincidono con quelle di origine degli spostamenti e sono rappresentate da Corato, Terlizzi, Bari, Molfetta, Andria

e così a seguire. L'automobile è il mezzo più utilizzato per effettuare gli spostamenti con origine in Ruvo di Puglia (70%), seguono l'autobus (16%) in particolare per le destinazioni di Corato Molfetta e Terlizzi, ed il treno (13%) in particolare per gli spostamenti con destinazione in Bari. Gli spostamenti in bicicletta con origine in Ruvo sono stati stimati nell'1%.

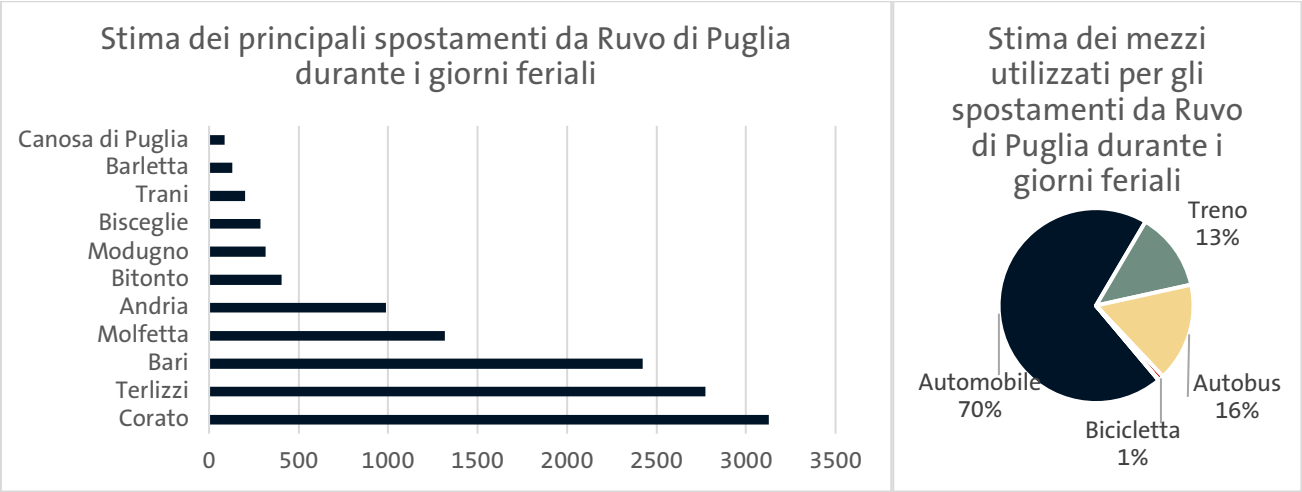


Figura 153 - Stima dei principali spostamenti e dei mezzi utilizzati per gli spostamenti da Ruvo di Puglia durante i giorni feriali (fonte: elaborazione dati ASSET)

La stima dei principali spostamenti con destinazione in Ruvo di Puglia ed i mezzi utilizzati per tali spostamenti sono essenzialmente simili a quelli in uscita, sia in termini di destinazione sia in termini di numero che di mezzi.

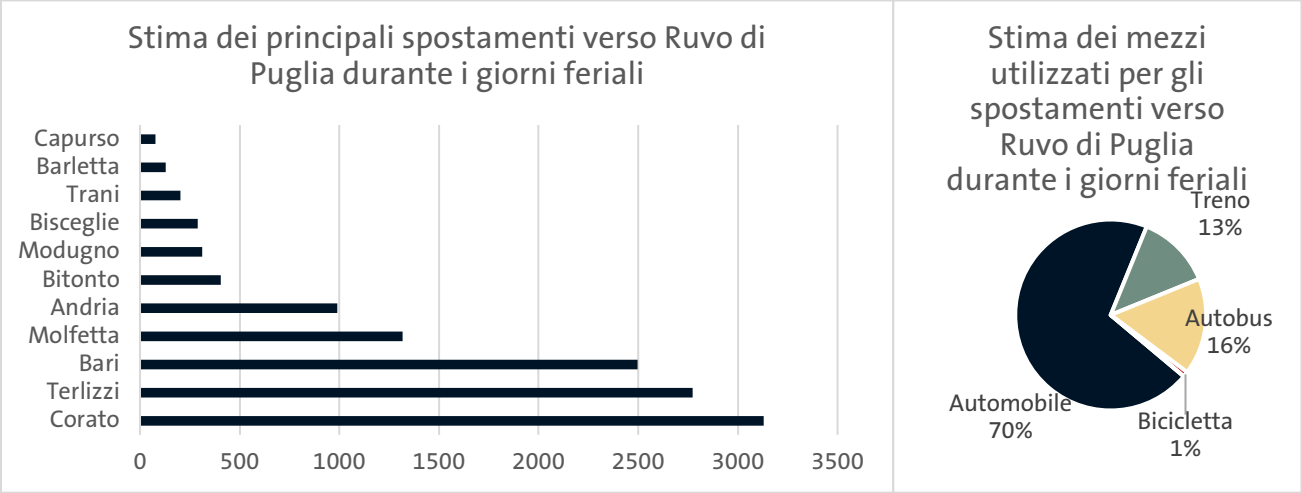


Figura 154 - Stima dei principali spostamenti e dei mezzi utilizzati verso Ruvo di Puglia durante i giorni feriali (fonte: elaborazione dati ASSET)

Nella giornata di sabato diminuisce in termini assoluti il numero degli spostamenti, tuttavia rimangono inalterati i principali comuni con cui Ruvo interagisce maggiormente in termini di spostamenti. Nello specifico sia gli spostamenti con origine sia quelli con destinazione in Ruvo di Puglia avvengono principalmente verso e da Corato,

Terlizzi, Bari, Molfetta, Andria ed il mezzo principale utilizzato è l'automobile con il 72%, seguono l'autobus (18%), treno (9%) e bicicletta (1%)

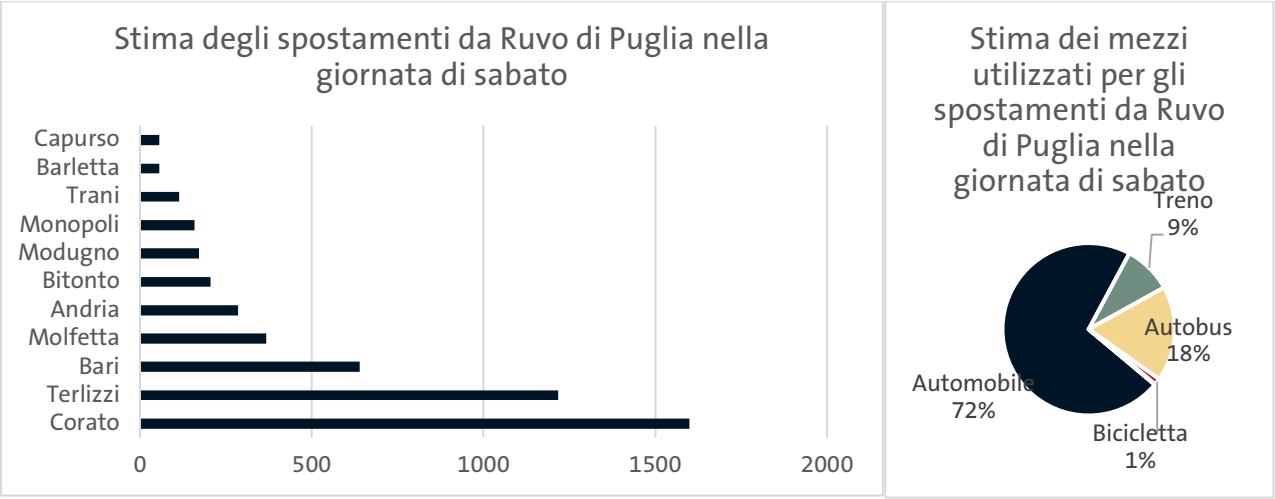


Figura 155 - Stima dei principali spostamenti e dei mezzi utilizzati da Ruvo di Puglia nella giornata di sabato (fonte: elaborazione dati ASSET)

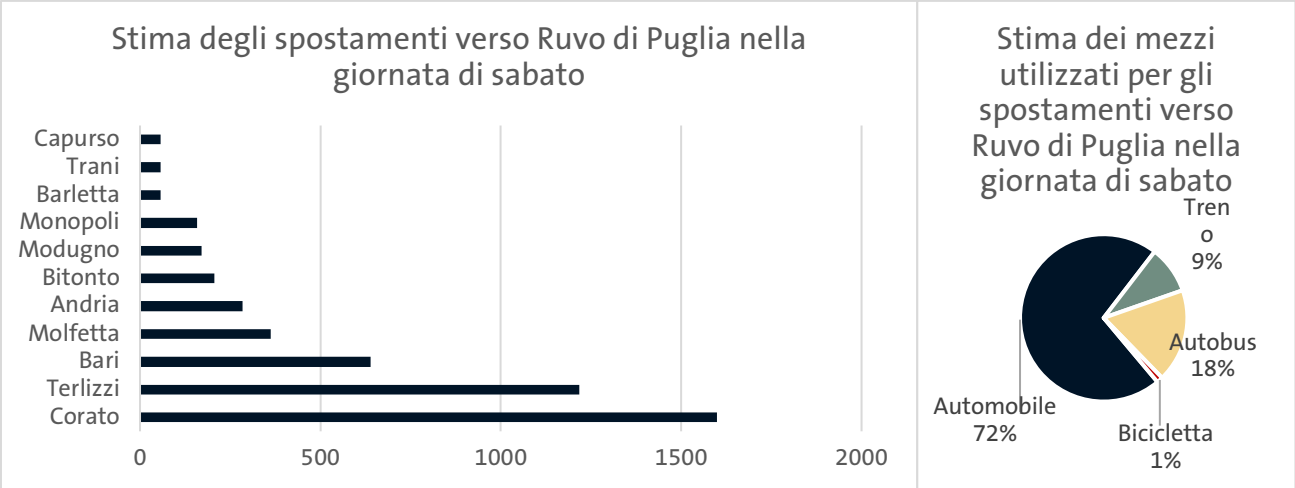


Figura 156 Stima dei principali spostamenti e dei mezzi utilizzati verso Ruvo di Puglia nella giornata di sabato (fonte: elaborazione dati ASSET)

Gli spostamenti registrati nella giornata di domenica con origine in Ruvo di Puglia mostrano un numero maggiore verso Corato a cui segue Bari. L'automobile è l'unico mezzo utilizzato per gli spostamenti.

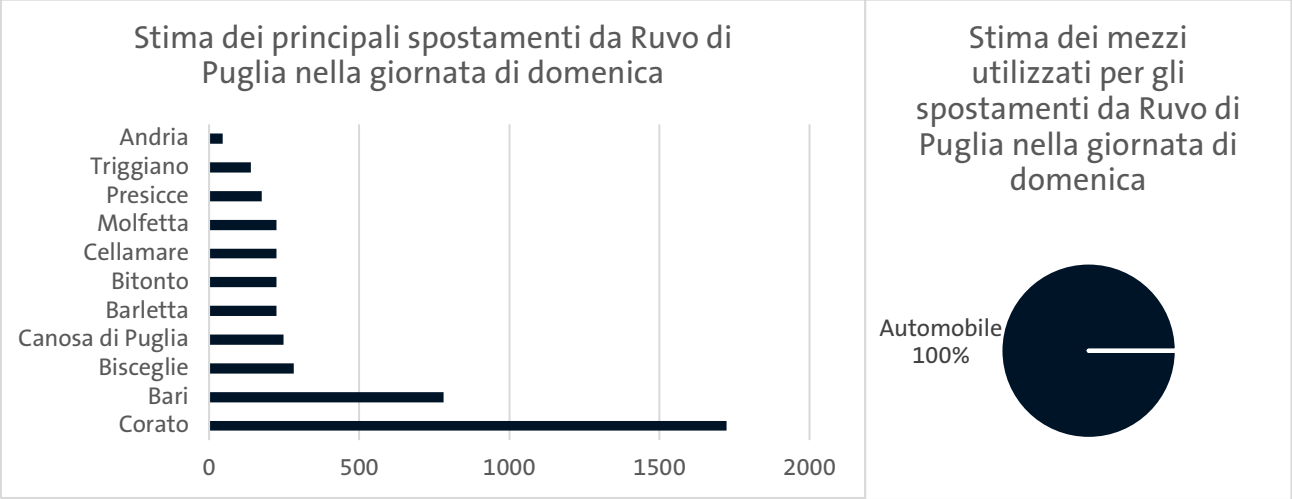


Figura 157 - Stima dei principali spostamenti e mezzi utilizzati da Ruvo di Puglia nella giornata di domenica (fonte: elaborazione dati ASSET)

Gli spostamenti con destinazione in Ruvo di Puglia nella giornata di domenica si registrano principalmente da Corato, Molfetta e Bari. L'automobile è l'unico mezzo utilizzato per gli spostamenti.

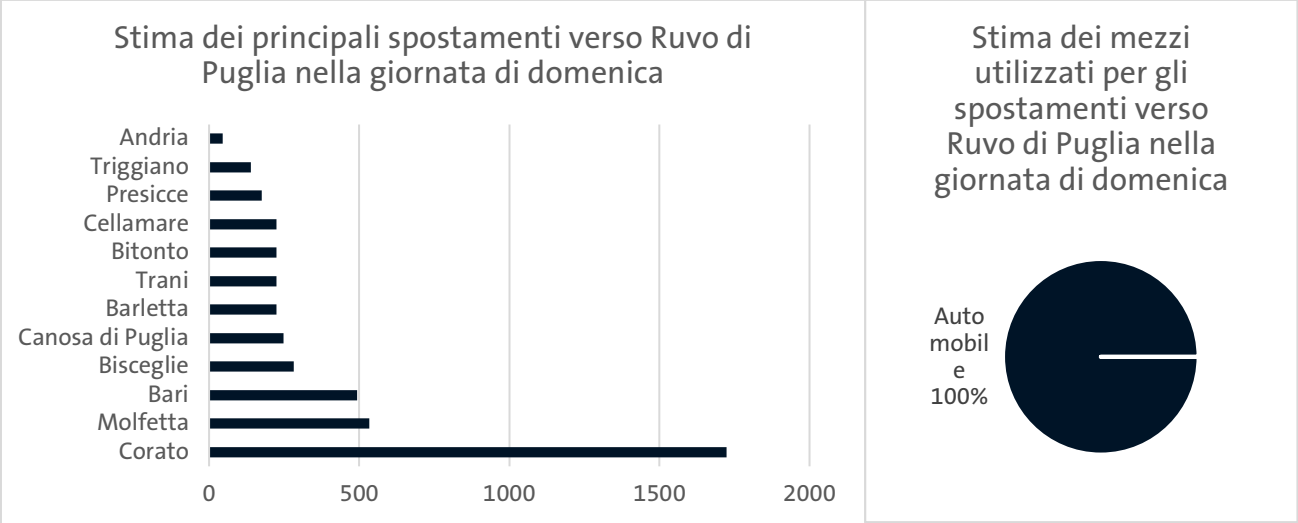


Figura 158 - Stima dei principali spostamenti e dei mezzi utilizzati verso Ruvo di Puglia nella giornata di domenica (fonte: elaborazione dati ASSET)

Al numero di spostamenti ed al dato relativo ai mezzi utilizzati, è interessante affiancare il grafico che mostra la motivazione degli spostamenti, sia quelli con origine in Ruvo di Puglia che quelli con destinazione in Ruvo di Puglia. Infatti l'indagine dell'ASSET riporta altre motivazioni oltre quelle di studio e lavoro proposte dall' ISTAT. Una ulteriore differenza è relativa al calcolo del numero di spostamenti che considerano anche i rientri a casa.

Il 42% degli intervistati ha indicato il "rientro a casa" come principale motivazione per lo spostamento con origine in Ruvo, segue lavoro (34%), frequenza di scuola o corso professionale (7%), svago, sport o tempo libero (6%), spesa/acquisti (5%), visita a parenti o amici, visite mediche, commissioni ed altri motivi insieme raggiungono il 6%.

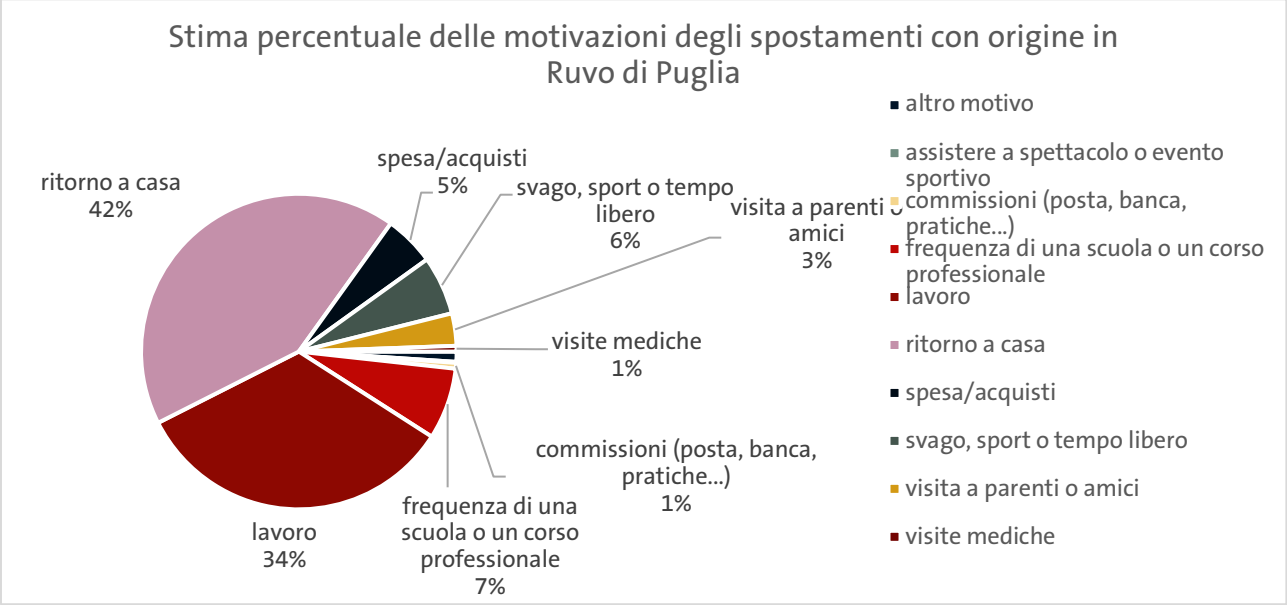


Figura 159 - Grafico delle motivazioni degli spostamenti con origine in Ruvo di Puglia (fonte: elaborazione dati ASSET)

Il 56% delle motivazioni indicate per gli spostamenti con destinazione in Ruvo di Puglia ha indicato il ritorno a casa, segue il 13% lavoro, il 12% visita a parenti o amici, il 10% la frequenza di scuola o corso professionale, svago sport e tempo libero al 6%.

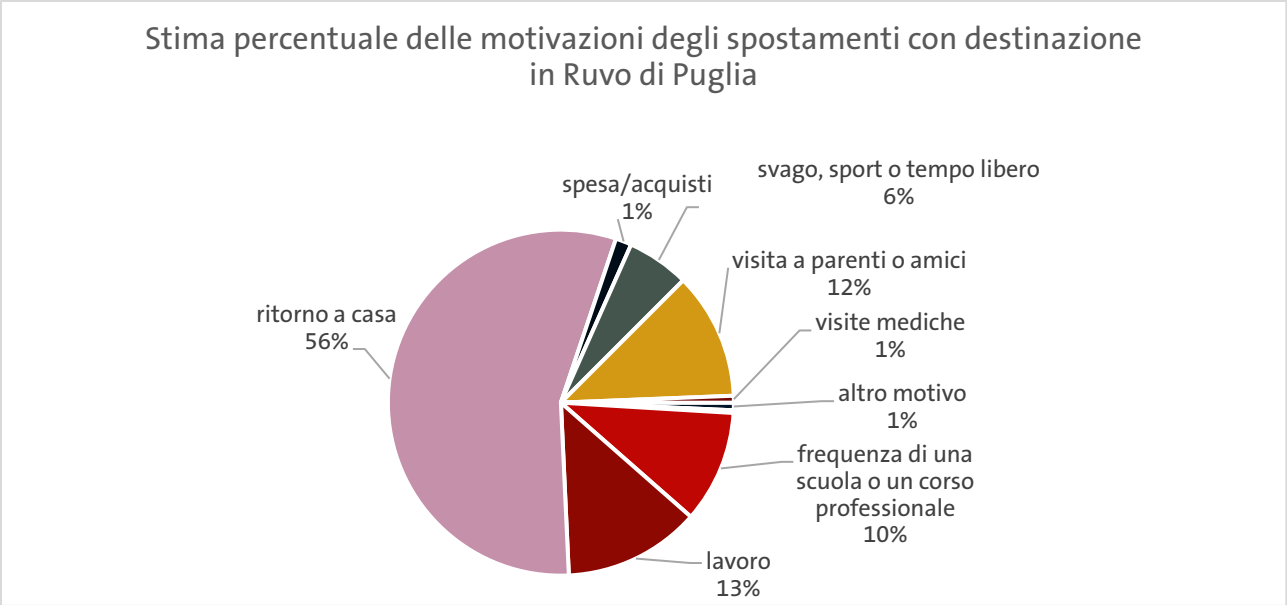


Figura 160 - Grafico delle motivazioni degli spostamenti con destinazione in Ruvo di Puglia (fonte: elaborazione dati ASSET)

9.3. L'indagine aperta ai cittadini

Ai fini della attualizzazione dei dati raccolti, come al Cap. 7, il PUMS del Comune di Ruvo di Puglia ha promosso un questionario rivolto a tutti i cittadini per comprendere le modalità di spostamento, i bisogni di chi vive, studia e lavora in città. Il primo passaggio per la redazione del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile è stato proprio l'ascolto della voce della propria comunità, punto di partenza indispensabile per aggiornare i dati che descrivono lo stato di fatto. Il questionario è stato aperto a tutta la cittadinanza.

Sono stati raccolti 271 risposte ai questionari, che corrisponde al 1,08 della popolazione residente. Il 59% del campione è di sesso maschile mentre il 40% è di sesso femminile; la distribuzione dell'età segue l'andamento di una curva gaussiana, con valore massimo nel range 31-45 anni. La quasi totalità del campione (96%) dispone di patente automobilistica.

Il 58% delle risposte pervenute sono di lavoratrici/lavoratori dipendenti, il 20% di lavoratrici/lavoratori autonomi, il 9% da studenti, il 6% da disoccupati/inoccupati, il 4% da pensionati. Questi dati risultano essere in linea con la distribuzione dell'età registrata.

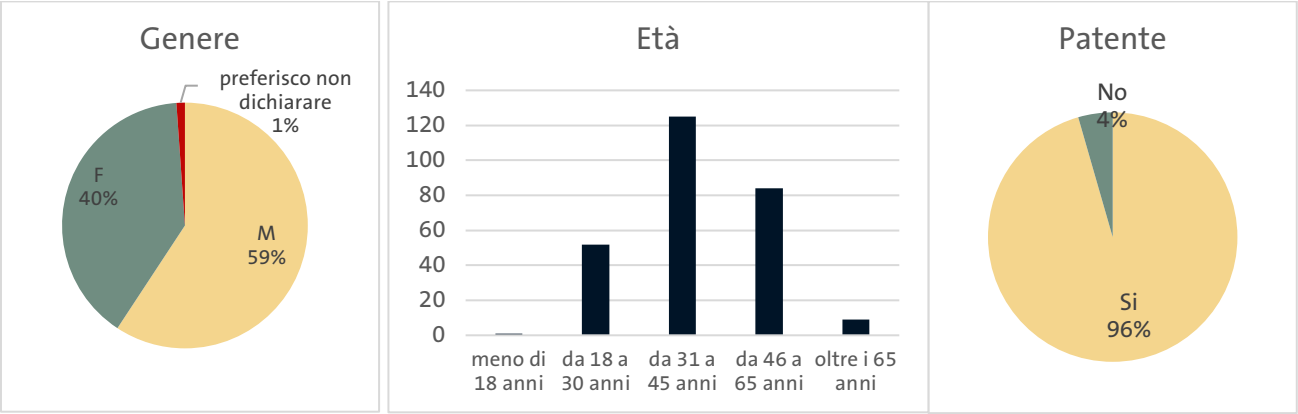


Figura 161 – Caratterizzazione del campione

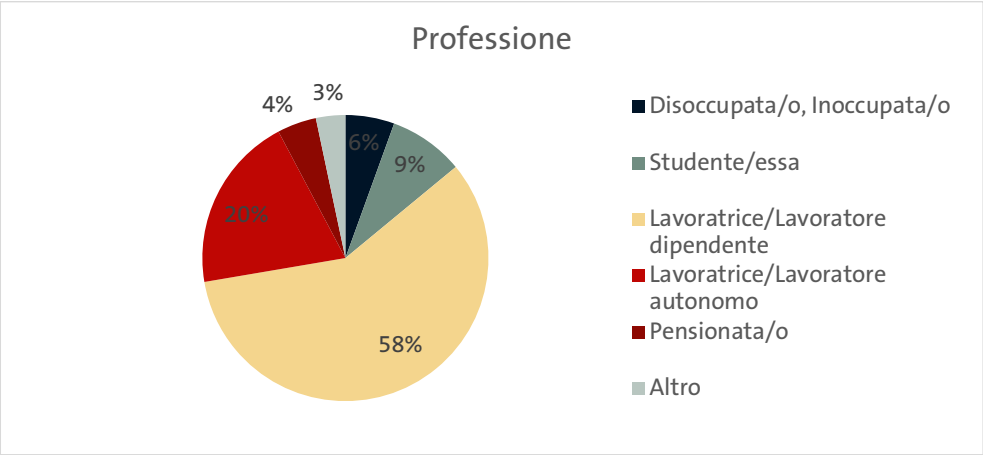


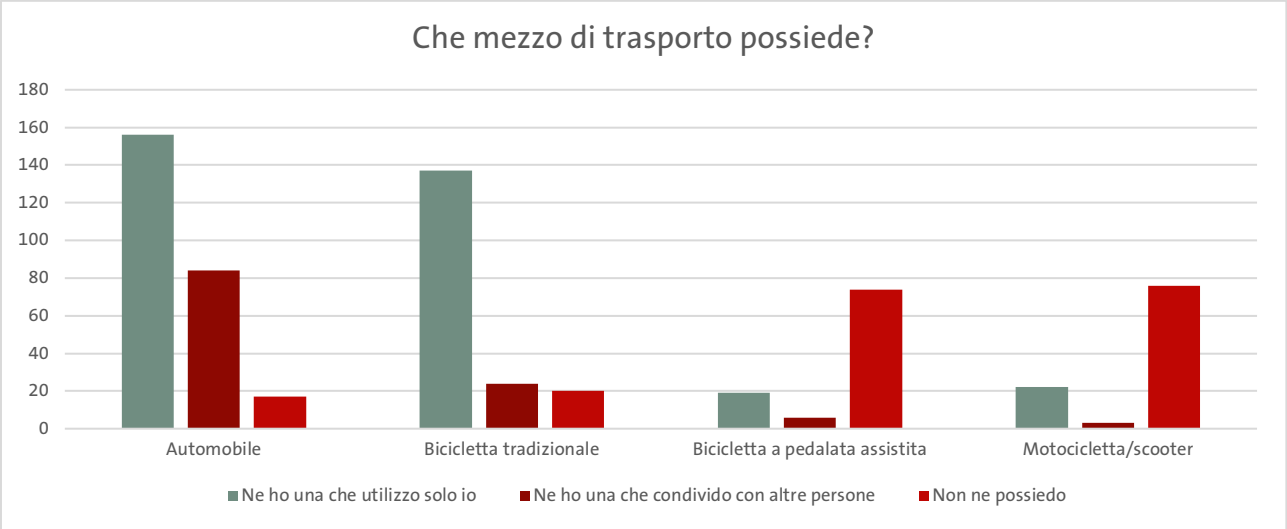
Figura 162 – Professione degli intervistati

Successivamente sono state indagate le modalità di spostamento dei cittadini intervistati (Share modale) e le motivazioni per le quali si spostano. Il questionario si struttura in tre macro-aree: abitudini di mobilità Pre Covid, Post-Covid e future.

9.3.1. Abitudini di mobilità Pre-Covid

Nelle figure successive si descrivono le abitudini di mobilità Pre - Covid. Si è prima di tutto chiesto ai partecipanti il tipo di mezzo posseduto: quello più diffuso è l'automobile, seguita dalla biciletta tradizionale. La bicicletta a pedalata assistita e lo scooter risultano molto meno diffusi.

Prima del manifestarsi del Covid ci si spostava prevalentemente a piedi per gli **spostamenti all'interno del comune** per svago, commissioni e acquisti, mentre ci si spostava in auto per acquisti, per studio/lavoro e per accompagnare i bambini a scuola. Le altre modalità di spostamento risultano poco diffuse, ad eccezione della bicicletta che ha un discreto utilizzo per motivi di svago ed altre commissioni.



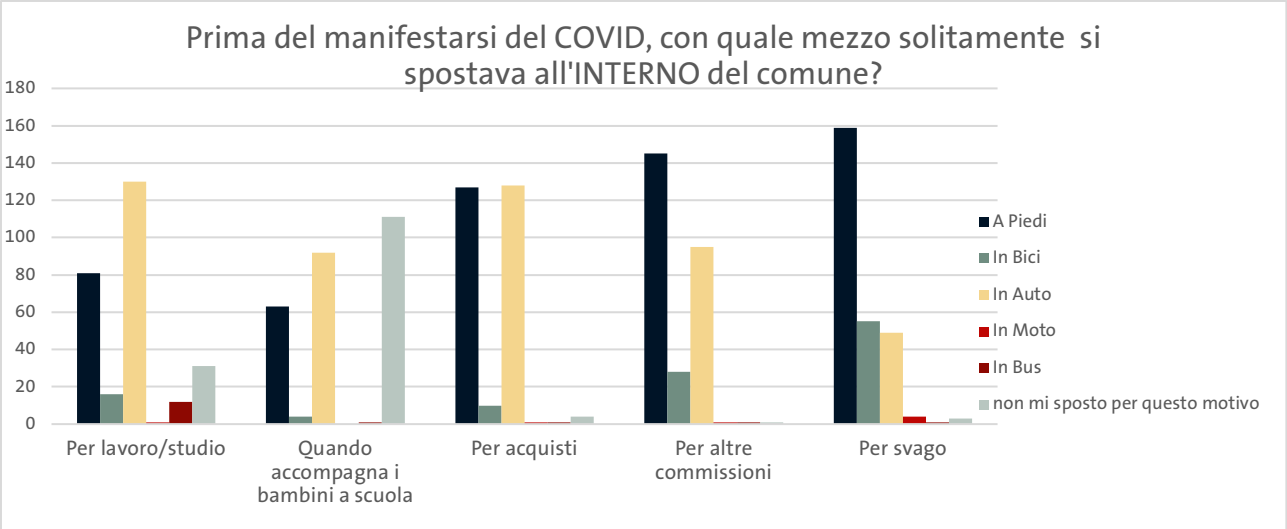


Figura 163 – Elaborazioni del questionario ai cittadini

In relazione alla frequenza, gli spostamenti per studio, lavoro e per accompagnare i bambini a scuola avvengono quotidianamente, gli spostamenti per acquisti, commissioni e svago sono caratterizzati da frequenza minore, variabile tra ¾ volte a settimana e ½ volte a settimana.

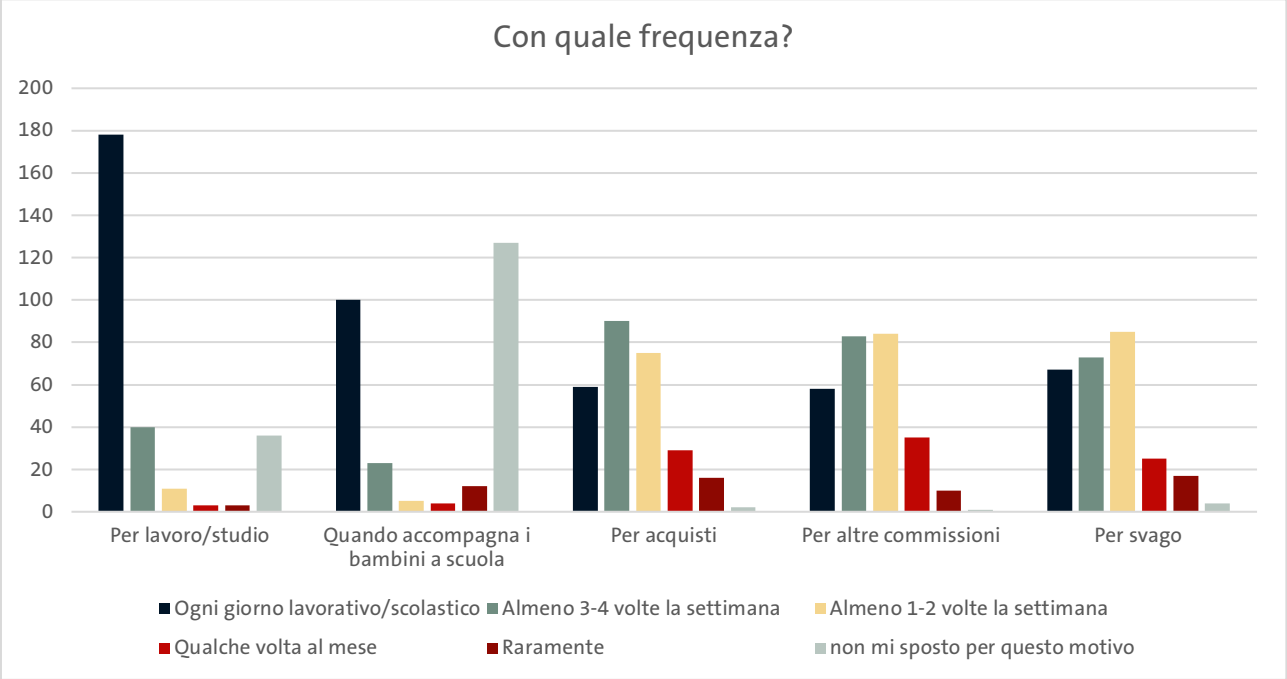
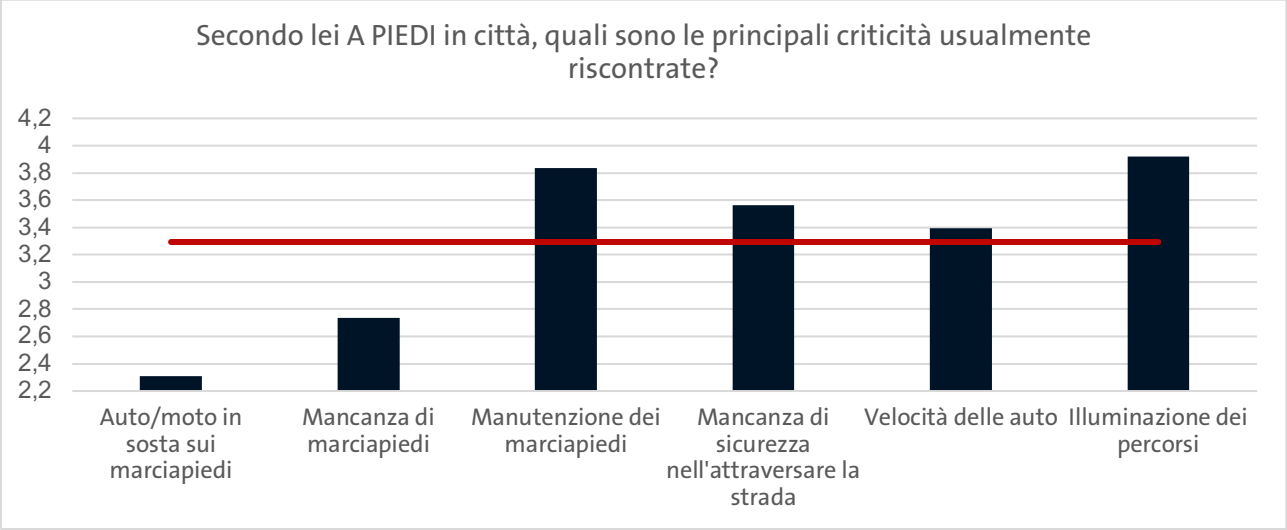


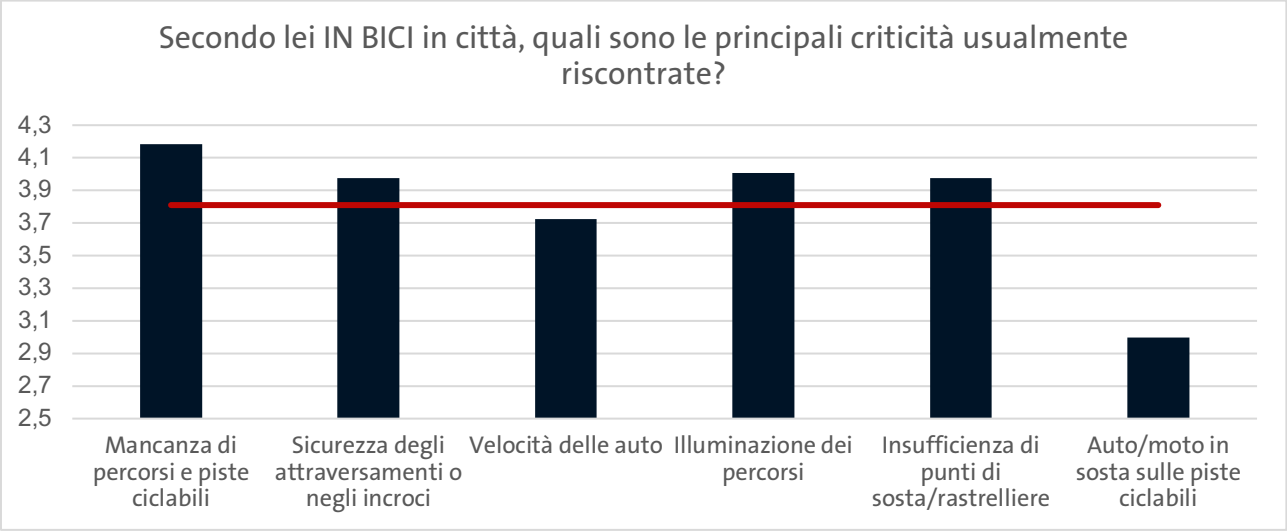
Figura 164 – Frequenza degli spostamenti all'interno del comune

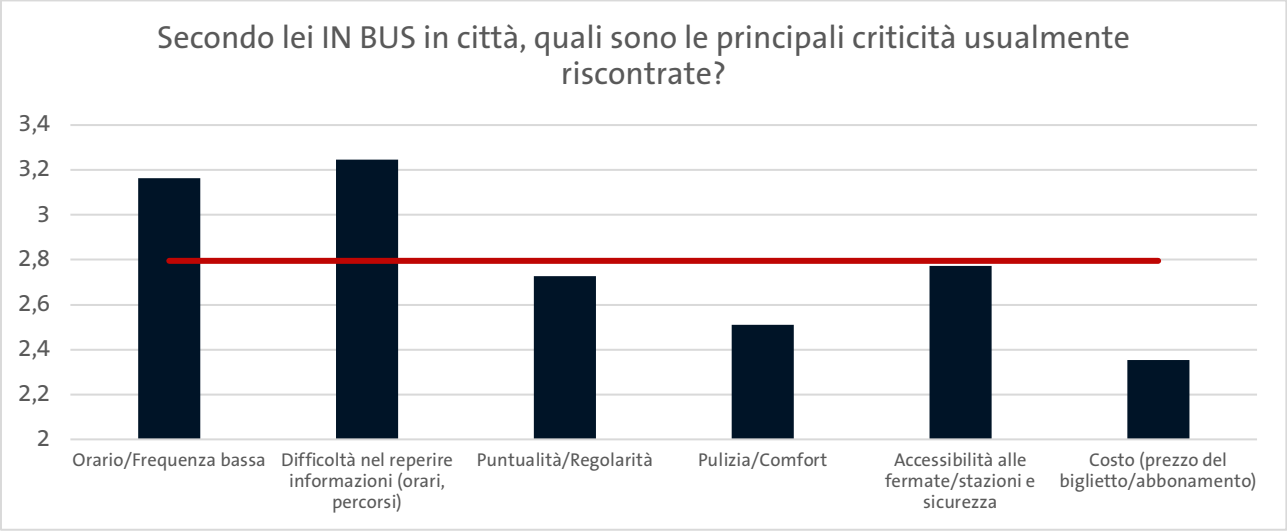
Si è chiesto agli intervistati di valutare con un punteggio da 0 a 5 (0= nessun problema, 5=assolutamente critico), le criticità incontrate durante gli spostamenti a piedi, in bici, col bus o in auto. La media dei punteggi ottenuti per ciascuna voce ha permesso di individuare le criticità chiave per ogni modalità di spostamento.

Le principali criticità riscontrate negli spostamenti a piedi sono legate alla manutenzione dei marciapiedi, alla velocità delle auto, all'illuminazione dei percorsi, e alla scarsa sicurezza nell'attraversare la strada; le criticità legate agli spostamenti in bici sono la mancanza di piste ciclabili, la sicurezza negli attraversamenti, l'illuminazione dei percorsi e l'insufficienza dei punti di sosta.

Per quanto concerne gli spostamenti in bus, le principali criticità segnalate sono l'orario e la frequenza delle corse, nonché la difficoltà nel reperimento di informazioni. Le criticità legate agli spostamenti in auto sono la manutenzione delle strade, l'assenza di parcheggi e il mancato rispetto delle regole da parte di chi guida.


Secondo lei A PIEDI in città, quali sono le principali criticità usualmente riscontrate?
4,2
4
3,8
3,6
3,4
3,2
3
2,8
2,6
2,4
2,2
Auto/moto in sosta sui marciapiedi
Mancanza di marciapiedi
Manutenzione dei marciapiedi
Mancanza di sicurezza nell'attraversare la strada
Velocità delle auto
Illuminazione dei percorsi


Secondo lei IN BICI in città, quali sono le principali criticità usualmente riscontrate?
4,3
4,1
3,9
3,7
3,5
3,3
3,1
2,9
2,7
2,5
Mancanza di percorsi e piste ciclabili
Sicurezza degli attraversamenti o negli incroci
Velocità delle auto
Illuminazione dei percorsi
Insufficienza di punti di sosta/rastrelliere
Auto/moto in sosta sulle piste ciclabili


Secondo lei IN BUS in città, quali sono le principali criticità usualmente riscontrate?
3,4
3,2
3
2,8
2,6
2,4
2,2
2
Orario/Frequenza bassa
Difficoltà nel reperire informazioni (orari, percorsi)
Puntualità/Regolarità
Pulizia/Comfort
Accessibilità alle fermate/stazioni e sicurezza
Costo (prezzo del biglietto/abbonamento)

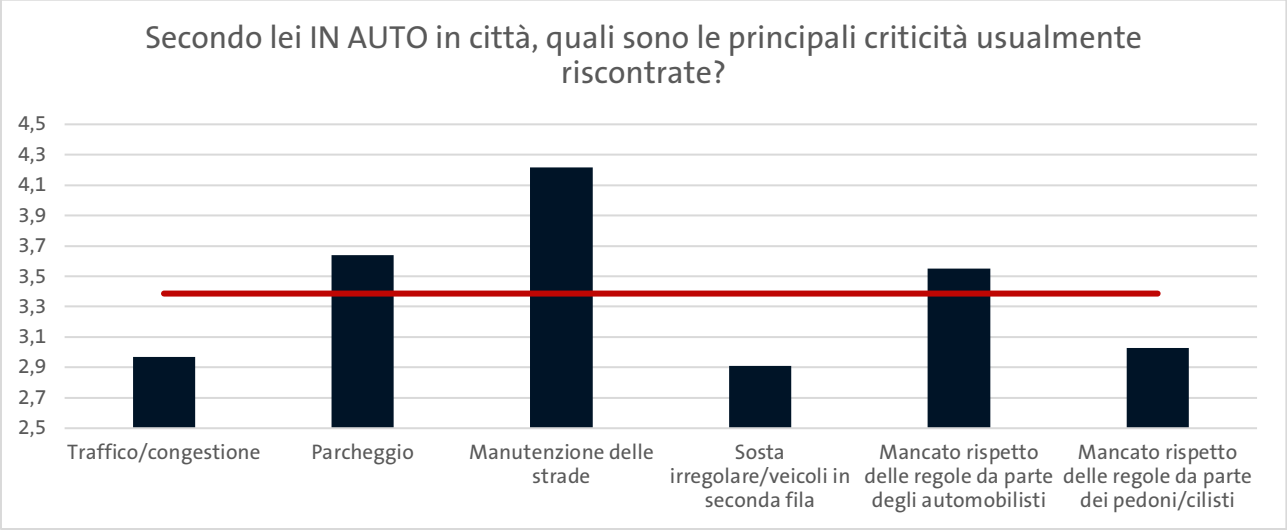


Figura 165 – Criticità riscontrate

Gli spostamenti in ambito extraurbano avvenivano principalmente in auto.

9.3.2. Abitudini di mobilità Post-Covid

La prima domanda posta in questa sezione riguarda la possibilità di cambiamento delle abitudini di mobilità a seguito del Covid: si è chiesto agli intervistati di valutare con un punteggio da 0 a 4 (0= per niente, 4=molto) la propria volontà di modificare le abitudini di mobilità. Le risposte sono tutto sommato equamente suddivise tra i diversi giudizi, come riportato nel grafico seguente.

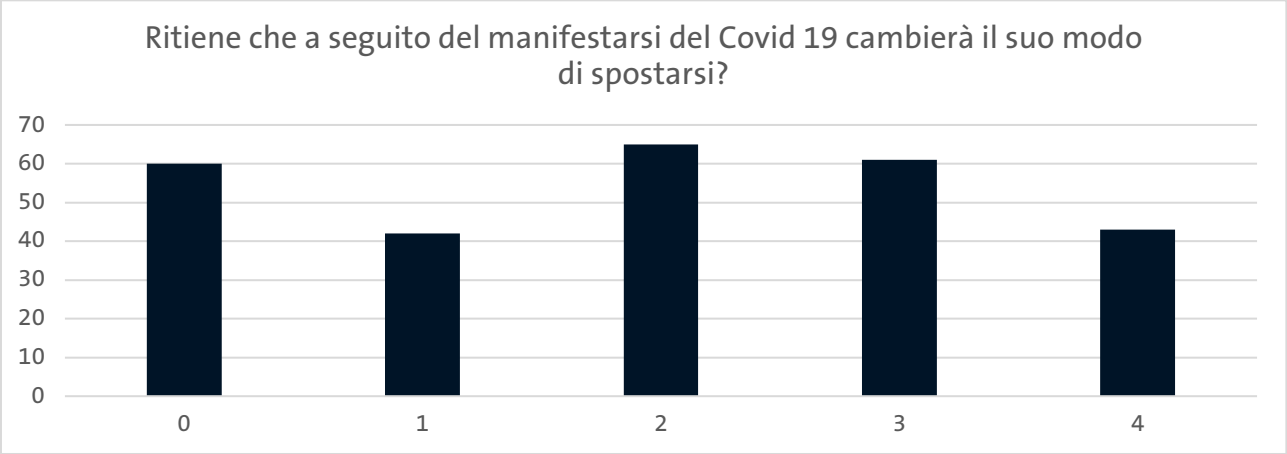


Figura 166 – Volontà di modificare le abitudini di mobilità

È interessante osservare come variano le abitudini di mobilità negli scenari pre-Covid e post-Covid: gli intervistati mostrano una netta inversione di tendenza nell'utilizzo dello scooter e del bus in seguito alla pandemia. Gli spostamenti per motivi di lavoro/studio, acquisti, commissioni e svago continuano ad avvenire a piedi.

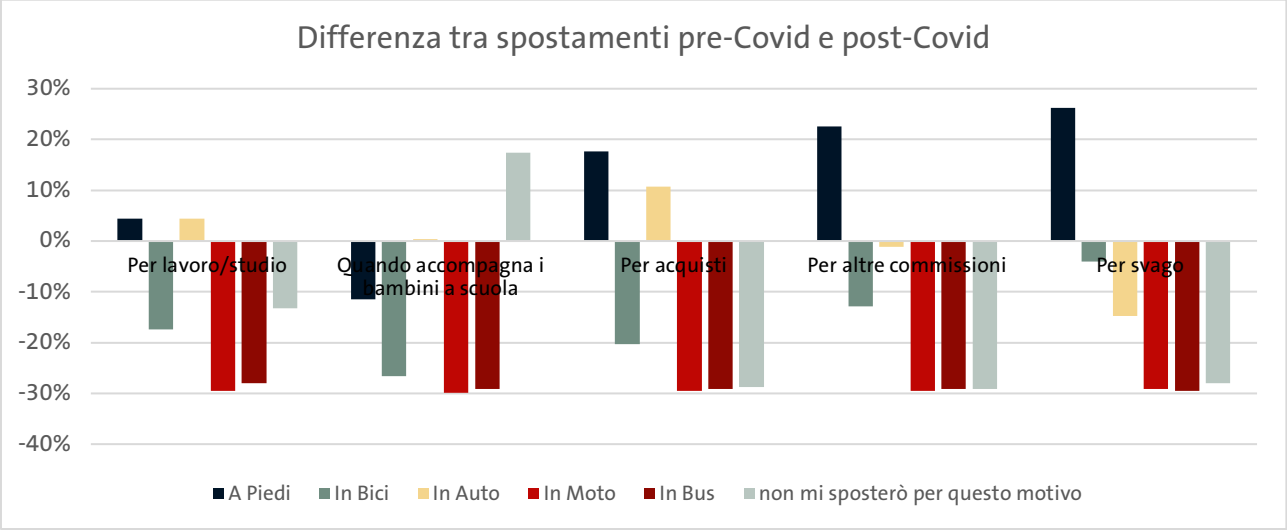


Figura 167 – Differenza di scenari

Analizzando le risposte riguardo le modalità con cui avverranno gli spostamenti futuri, si può notare che gli intervistati non pensano di modificare le proprie abitudini di mobilità, ad esclusione degli spostamenti in autobus e treno, in cui si registra una predisposizione minore all'utilizzo in seguito al Covid. Si registra una buona propensione a forme di mobilità lenta.

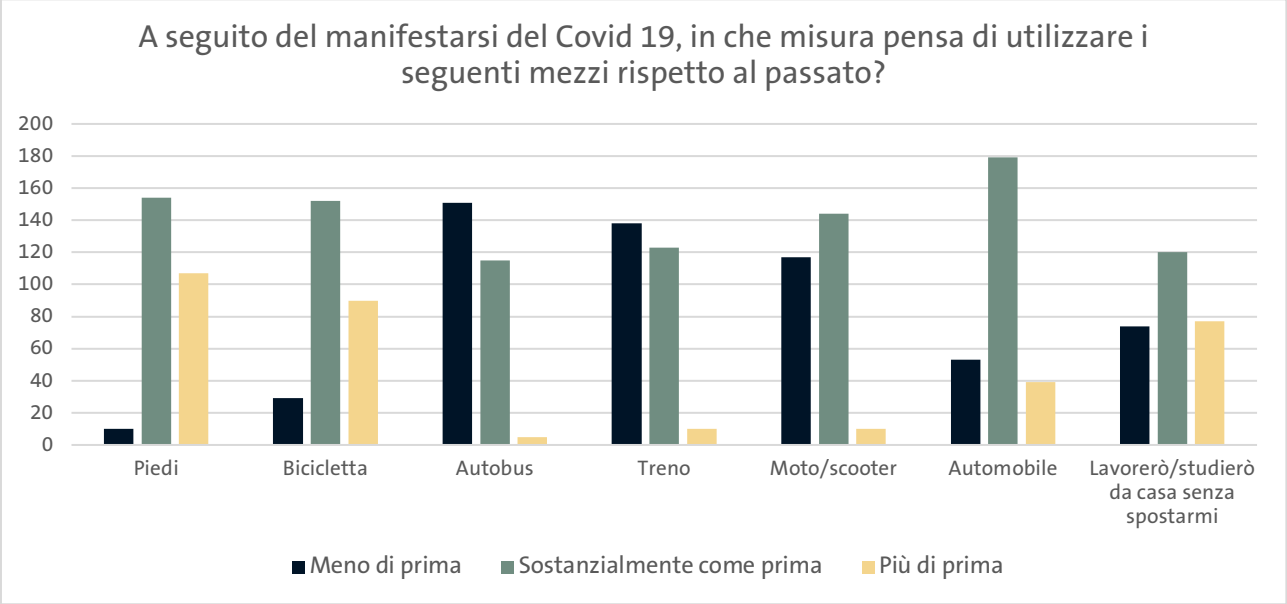


Figura 168 – Utilizzo dei mezzi di trasporto Post-Covid

9.3.3. La mobilità futura

Nella terza sezione si è indagata la disponibilità al cambiamento e le modalità tramite le quali incentivare tale cambiamento. Per quanto concerne il Trasporto Pubblico, gli intervistati sarebbero disposti ad utilizzarlo in caso di maggiore frequenza e affidabilità delle corse, nonché tempi di viaggio inferiori agli attuali. Il 20% degli intervistati, però, non è disposto ad utilizzare il TPL per i suoi spostamenti.

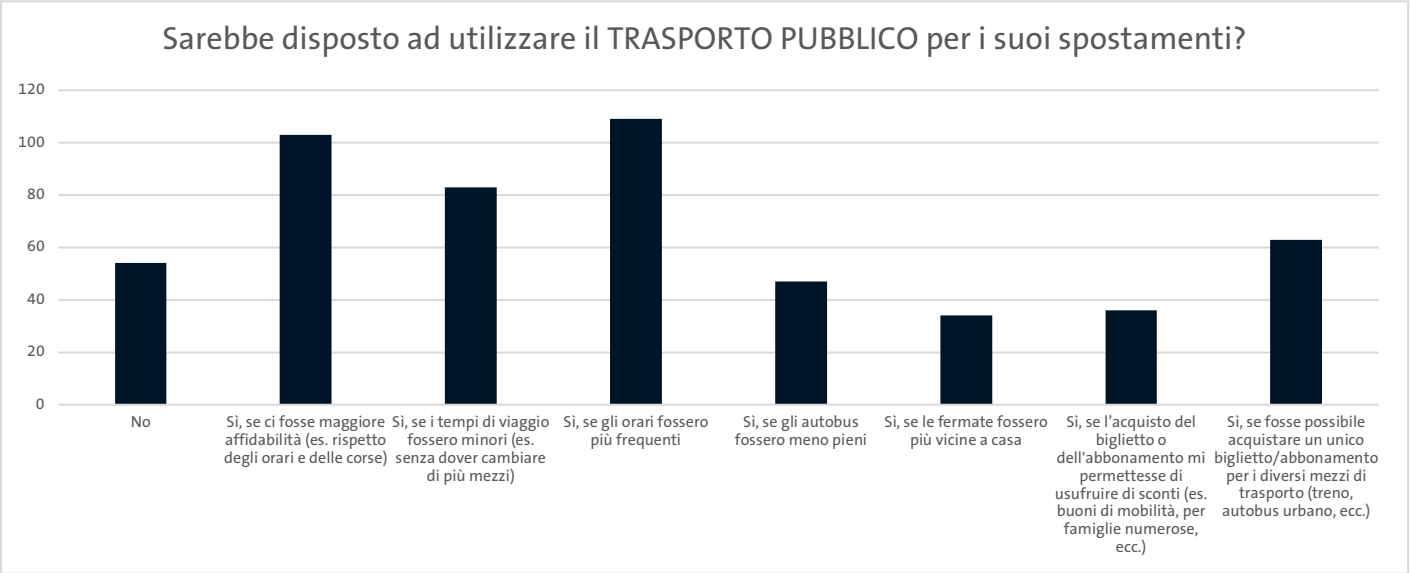


Figura 169 – Utilizzo del TPL in futuro

Gli intervistati si sono dimostrati molto propensi all'utilizzo della bicicletta, ma un tema emerso riguarda la necessità di piste ciclabili e ciclopostеggi sicuri. Solo il 13% degli intervistati non è disposto ad utilizzare la bici per i suoi spostamenti.

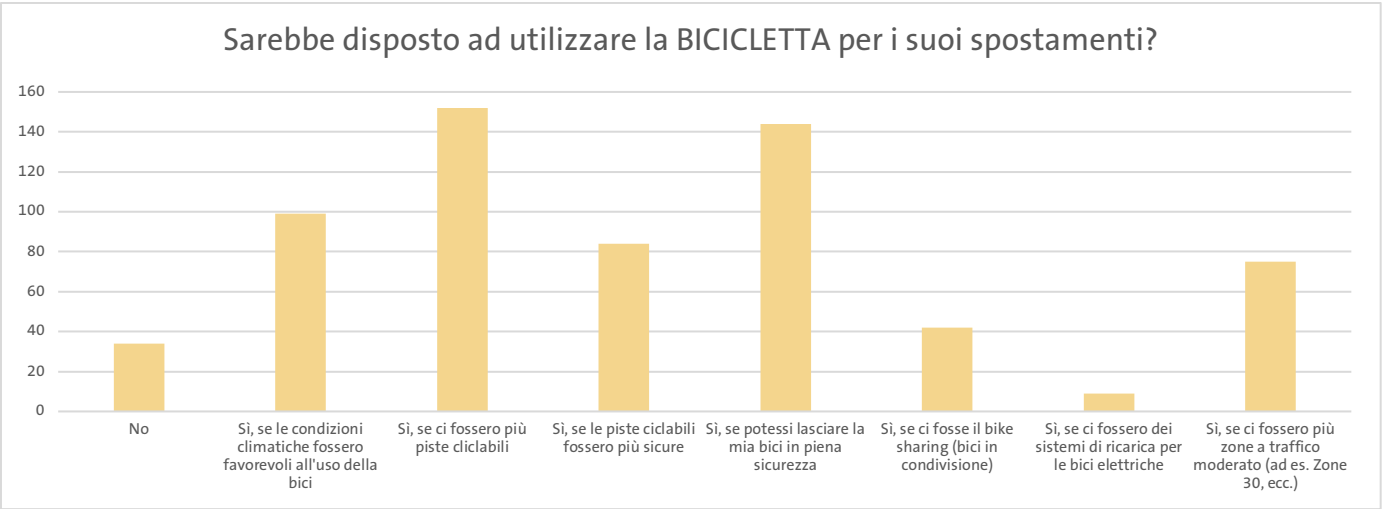


Figura 170 – Utilizzo della bicicletta in futuro

Gli intervistati risultano fortemente propensi a spostarsi a piedi, a patto che i marciapiedi siano continui e curati, ci siano più strade pedonali e maggiormente sicure per gli utenti.

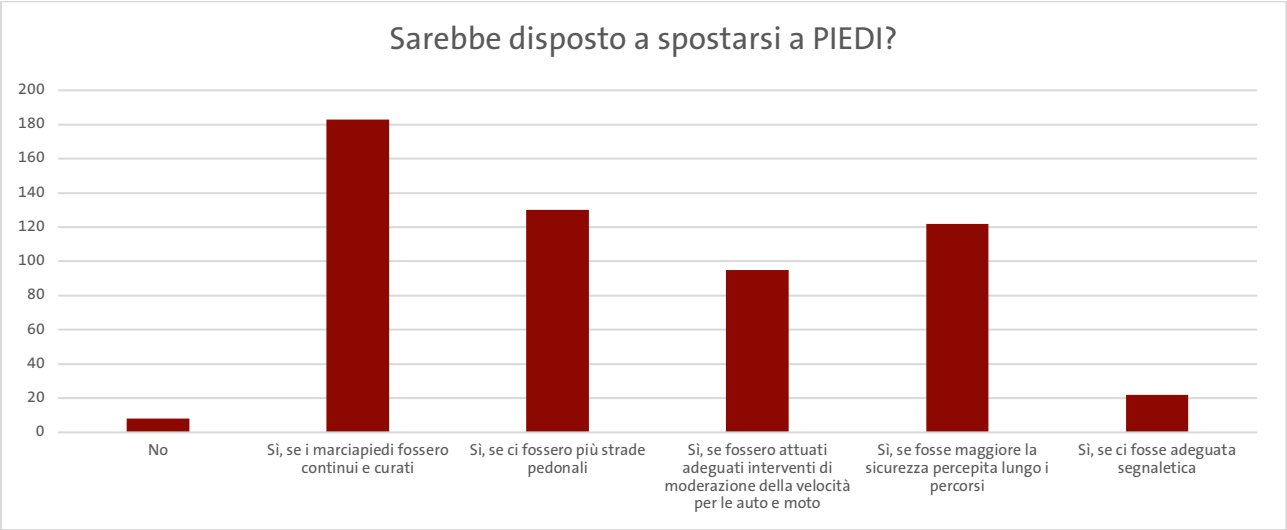


Figura 171 – Disponibilità a spostarsi a piedi

Gli intervistati hanno mostrato una moderata propensione (64%) al carpooling, ovvero a condividere il viaggio in auto con i colleghi.

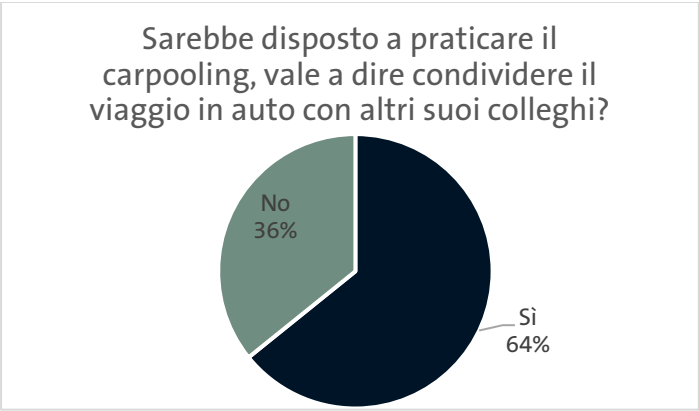


Figura 172 – Disponibilità di praticare carpooling

È stato chiesto agli intervistati quali obiettivi ritenessero prioritari per il PUMS e dalle risposte è emerso che gli obiettivi prioritari risultano essere **il miglioramento dello spazio stradale ed urbano**, la **riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi**, il **miglioramento della qualità dell'aria**, la riduzione dell'inquinamento acustico, la riduzione dell'incidentalità stradale e conseguentemente la riduzione del numero di incidenti con morti e feriti, l'aumento di soddisfazione della cittadinanza, l'aumento del tasso occupazionale e la riduzione dei costi della mobilità.

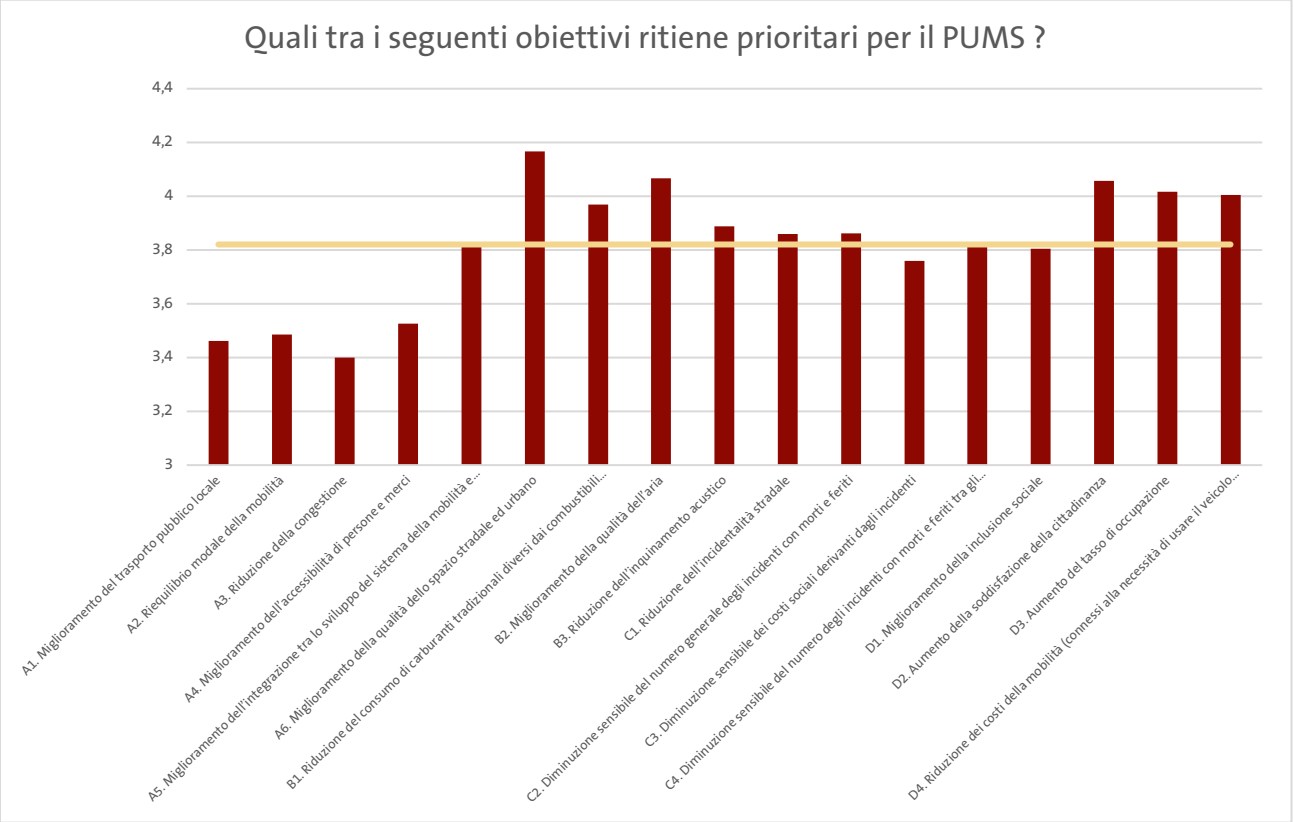


Figura 173 – Obiettivi del PUMS

9.4. Focus sulla domanda scolastica

Gli spostamenti casa-scuola rappresentano una componente molto importante della mobilità cittadina, in quanto in poco tempo richiamano un numero molto elevato di utenti presso gli istituti scolastici. Per di più si tratta di un'utenza particolarmente sensibile.

Per questo la connessione sicura e sostenibile da e verso gli edifici scolastici pubblici deve svolgere un ruolo fondamentale fin dalle prime fasi della pianificazione. È necessario disincentivare l'uso dell'automobile sia migliorando la fruibilità dei percorsi pedonali che attivando servizi di "accompagnamento collettivo" che coinvolgano coloro che scelgono l'auto per motivi organizzativi non legati alla distanza. Infatti la letteratura indica che per i gradi di secondaria e primaria è possibile coinvolgere bambini per percorsi a piedi rispettivamente di 1 km e 500 metri senza difficoltà.

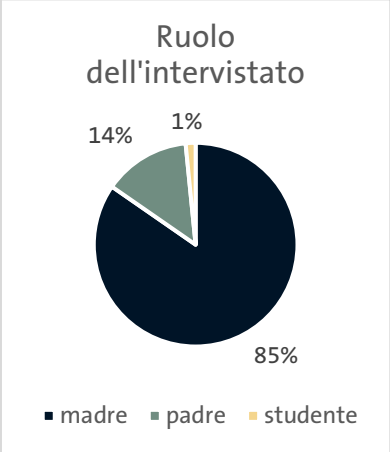
Per modificare lo shift modale, è necessario indagare le attuali abitudini di mobilità legate a tragitto casa – scuola e definirne le condizioni a contorno, al fine di individuare le azioni più opportune per incentivare la mobilità lenta sul percorso.

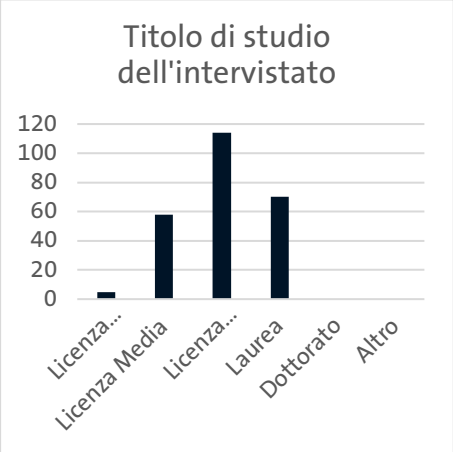
A questo scopo, è stata condotta un'indagine attraverso questionario online. Pur trattandosi di una indagine diffusa su un campione casuale, il numero di risposte restituisce una rappresentazione significativa dei comportamenti di mobilità, descritti nei paragrafi successivi.

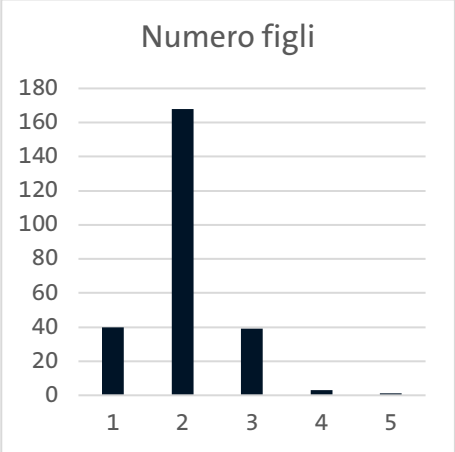
9.4.1. L'indagine agli istituti primari

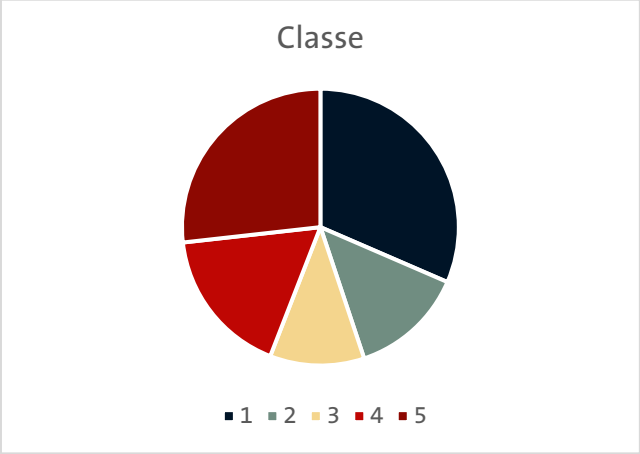
L'indagine agli istituti primari ha restituito **255 risposte**, di cui 244 dal plesso G.Bovio – 1 C.D. Ruvo, mentre meno di 5 risposte sono arrivate dal S.G. Bosco, Biagia Marniti e Bartolo di Terlizzi. I dati presentati sono dunque aggregati per descrivere in generale le abitudini di mobilità degli intervistati, mentre un approfondimento è poi stato effettuato sul caso della scuola Bovio, un plesso centrale e servito dal Trasporto Scolastico Comunale.

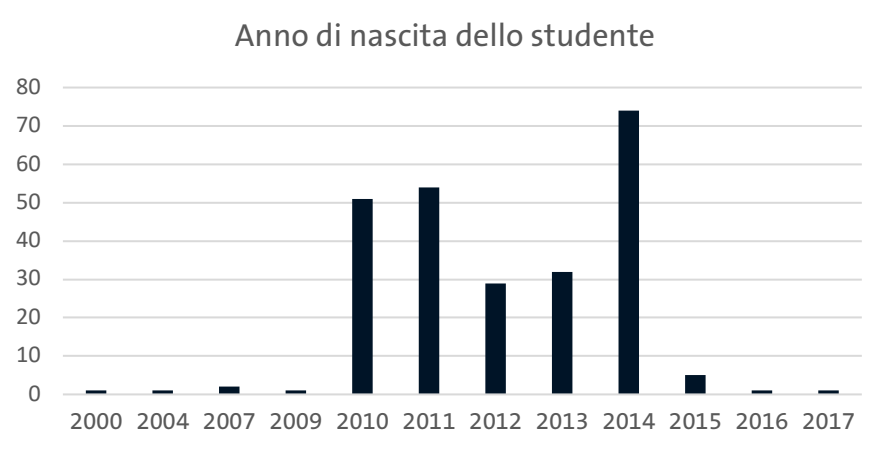
Il questionario è stato compilato nell'85% dei casi dalla mamma dello studente, nel 14% dal padre e dall'1% dallo studente stesso. Il campione degli studenti è stato abbastanza eterogeneo in termini di classe, sezione, oltre che di genere.

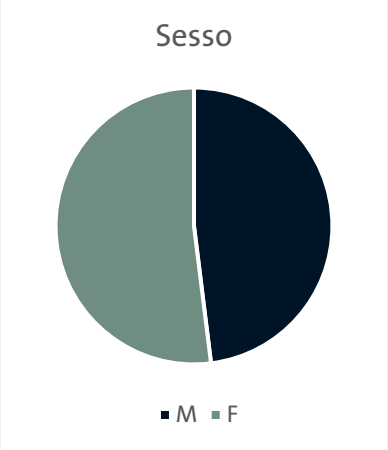




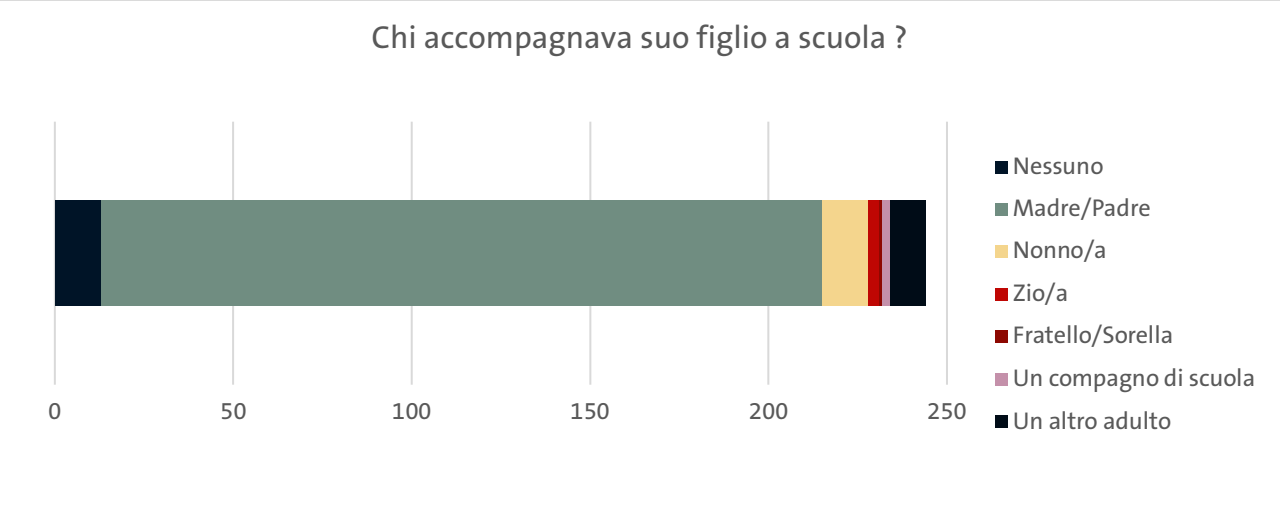


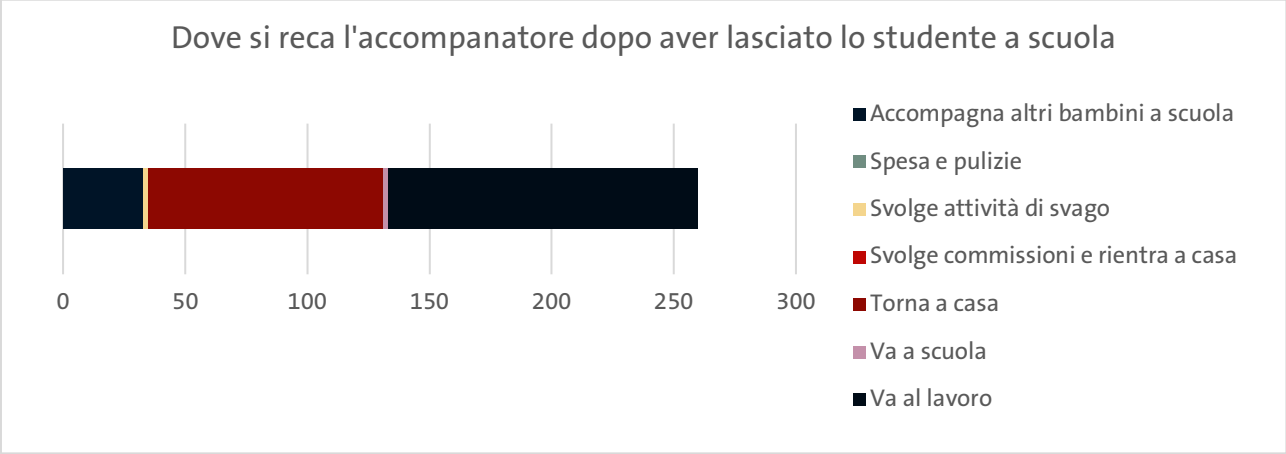


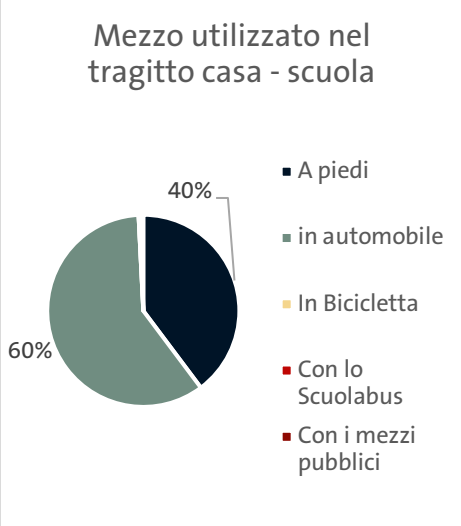


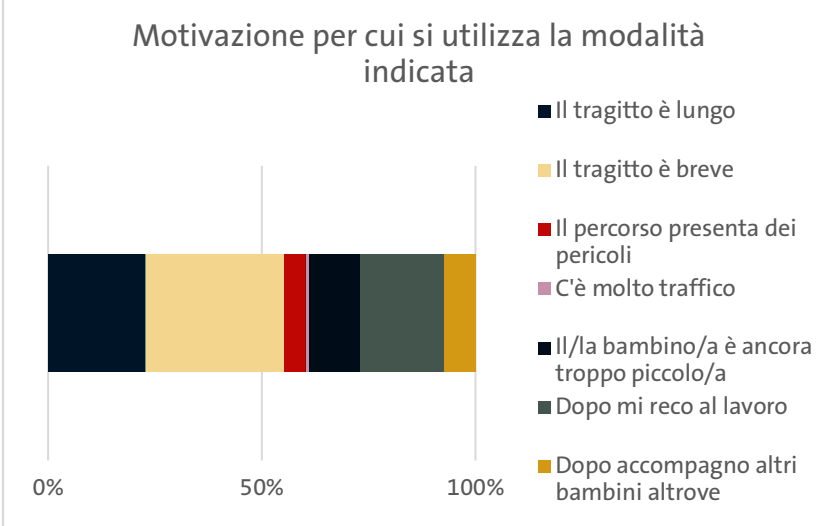


Uno dei genitori nella maggior parte dei casi accompagna il proprio figlio a scuola. La metà circa si reca a lavoro mentre un'altra metà torna a casa o accompagna altri bambini a scuola. Si arriva a scuola in automobile nel 59% dei casi o a piedi nel 40% dei casi.

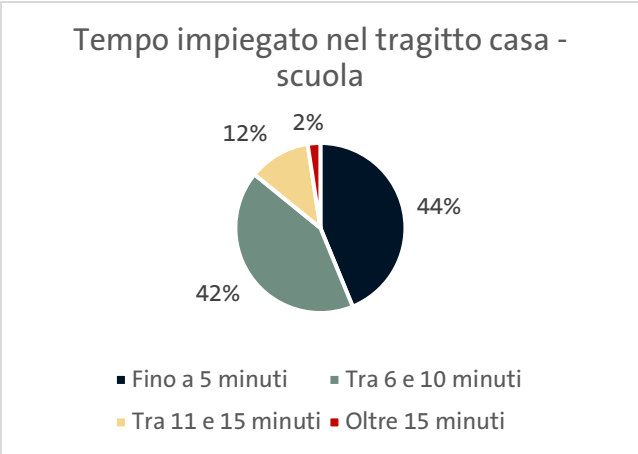


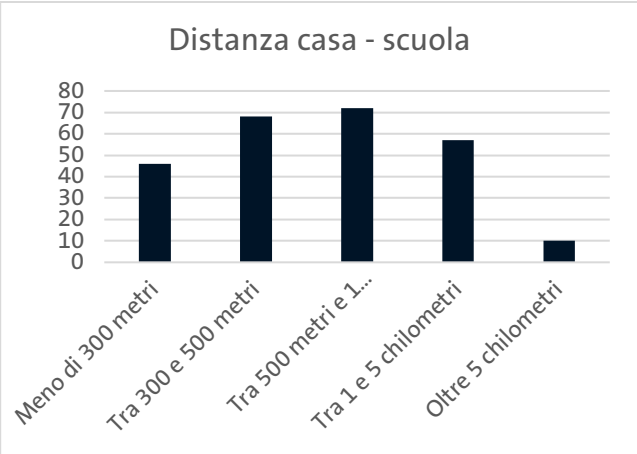




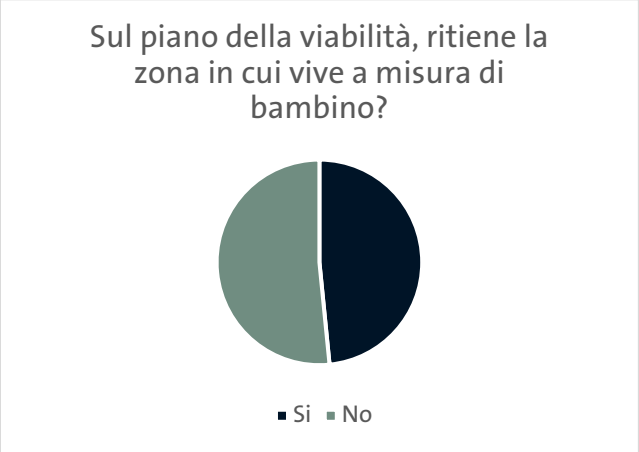


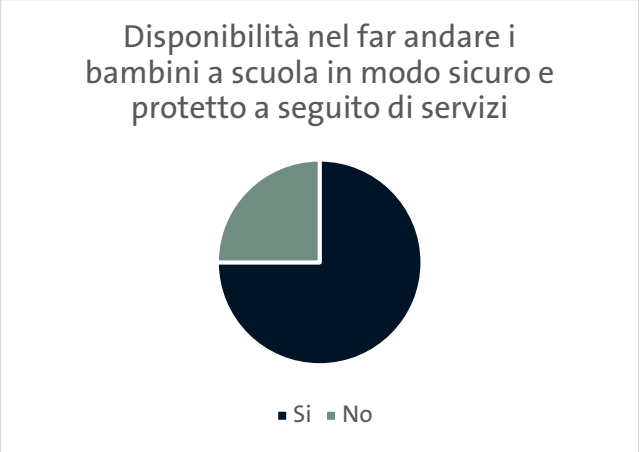
Si è chiesto di indicare la distanza tra domicilio e sede scolastica ed il tempo impiegato nel tragitto casa – scuola. La maggior parte degli utenti abita entro 1 chilometro dalla sede scolastica. Inoltre l'86% degli studenti impiega massimo 10 minuti per il tragitto casa - scuola.



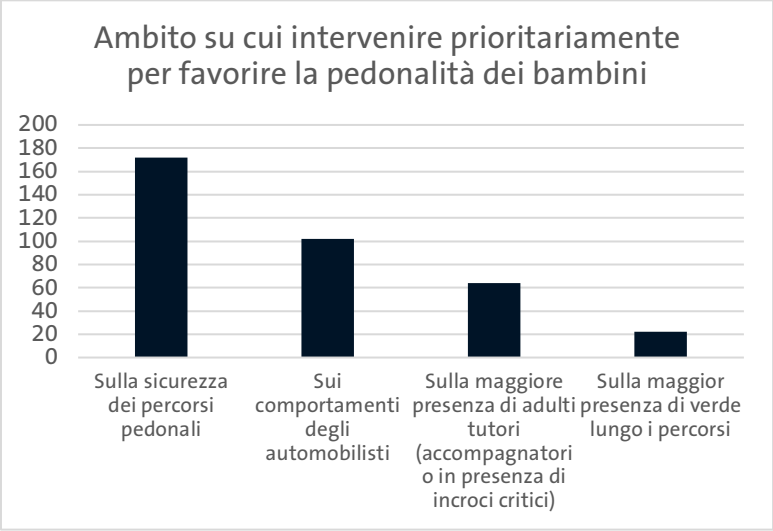


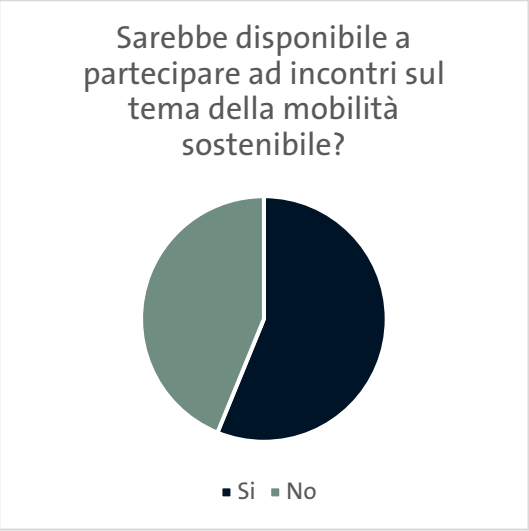
Circa metà dei genitori ritiene che la zona in cui vive sia a misura di bambini, inoltre circa tre quarti degli utenti è disponibile a far andare i bambini a scuola in modo sicuro e protetto a seguito della disponibilità di alcuni servizi.



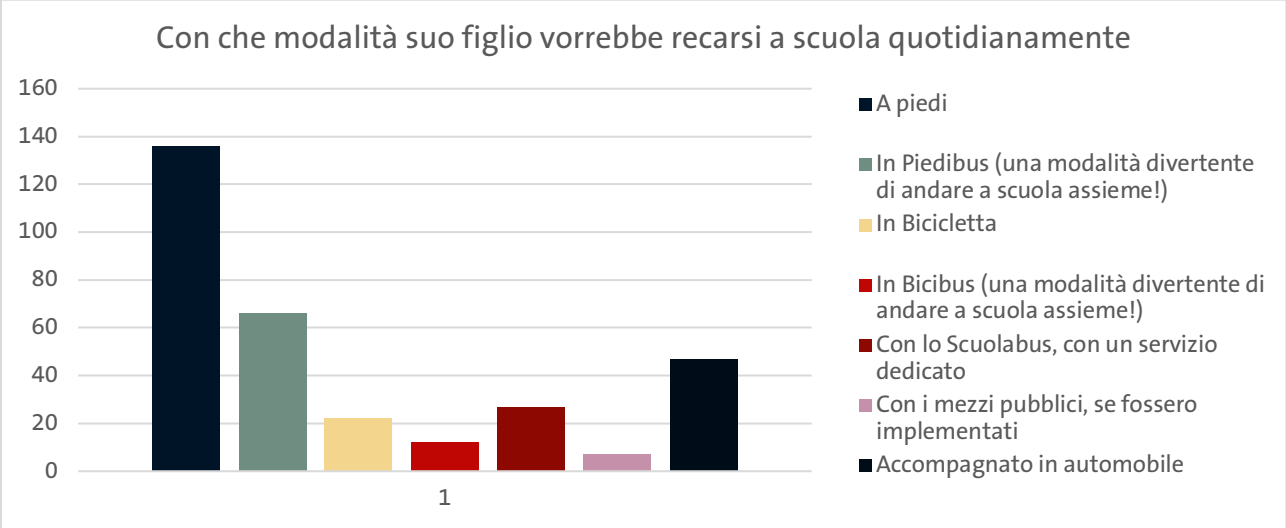


Si è chiesto di esprimere le proprie priorità su possibili ambiti in cui intervenire per favorire la pedonalità dei bambini, selezionando tra quattro alternative. La sicurezza dei percorsi pedonali è l'ambito che ha ricevuto più riposte, a cui segue come priorità occuparsi del comportamento degli automobilisti. Una parte dei genitori indica come prioritaria la maggior presenza di adulti tutori mentre una piccola parte indica la maggior presenza di verde lungo i percorsi. Più della metà dei genitori sarebbe disponibile a partecipare ad incontri sul tema della mobilità sostenibile.



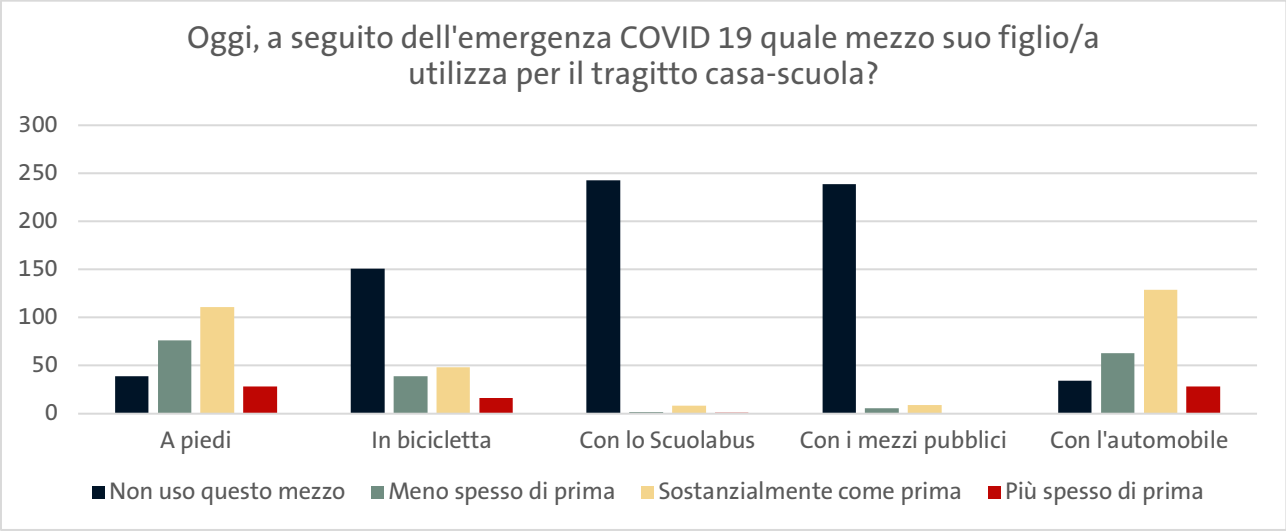


Dopo aver indagato le abitudini di mobilità degli studenti prima del Covid 19, si è voluto investigare le volontà degli studenti stessi, quindi si è chiesto di indicare in quale modalità lo studente vorrebbe recarsi a scuola, quotidianamente.



Il 43% vorrebbe recarsi a scuola a piedi, seguito dal 21% che vorrebbe spostarsi con il Piedibus. Il 15% vorrebbe essere accompagnato in automobile, l'8% si sposterebbe con lo scuolabus, il 7% in bicicletta, il 4% in Bicibus e il 2% con i mezzi pubblici. In sintesi, l'85% dei bambini sceglierebbe una modalità sostenibile per spostarsi nel tragitto casa – scuola.

Infine si è chiesto di indicare come effettivamente oggi, a seguito dell'emergenza Covid 19, il bambino percorre il tragitto casa scuola. La gran parte degli utenti non utilizza lo scuolabus o mezzi pubblici, mentre una quota ha dichiarato di spostarsi più spesso di prima a piedi o in 'automobile. Tuttavia l'emergenza sembra non aver infuenzato particolarmente queste abitudini.



Volendo analizzare la relazione esistente tra scelta del mezzo e residenze, si è potuto effettuare un approfondimento, come detto, sull'istituto Bovio. La mappa di seguito mostra come è evidente il prevalere dell'automobile nell'area oltre i 5 minuti a piedi dalla scuola (circa 400 m), anche se un significativo numero di utenti arriva a piedi anche da distanze maggiori. A questo proposito è interessante analizzare le aree di provenienza di coloro che scelgono la

mobilità pedonale anche da distanze maggiori: nello specifico il centro storico (dove influisce l'impedenza all'uso dell'auto derivante da viabilità e ZTL) e la zona di Parco Mennea dove sono recentemente stati realizzati interventi a favore della pedonalità (Figura 174).

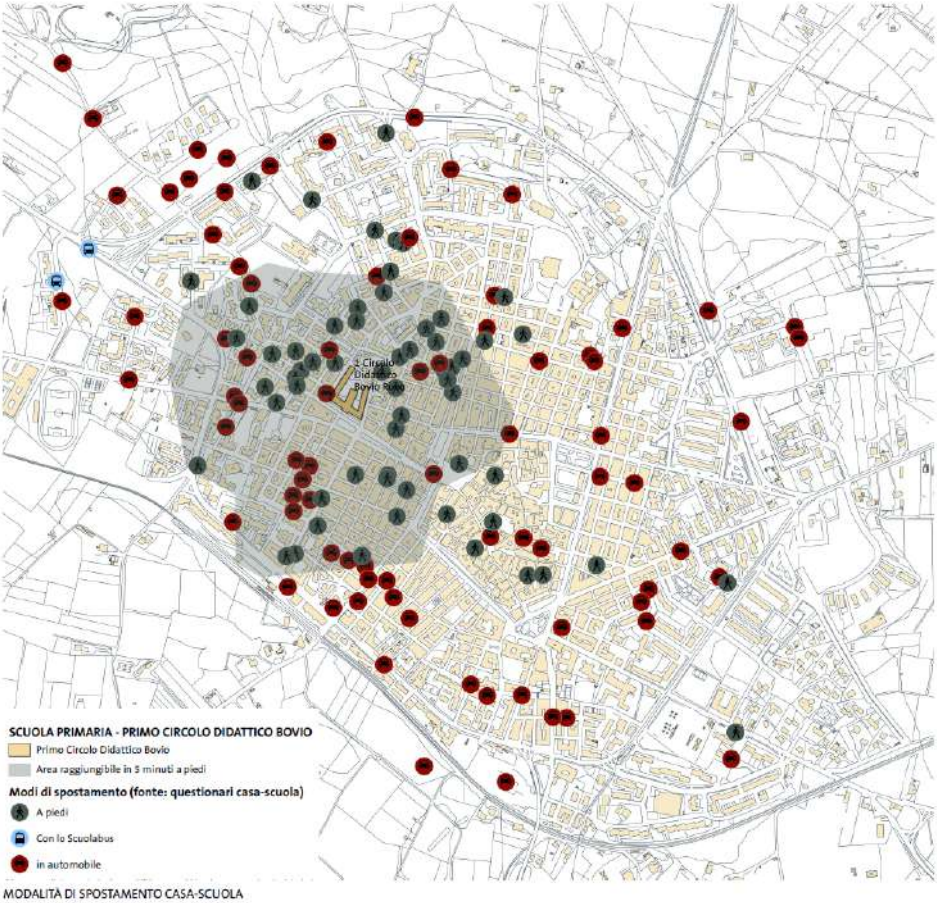
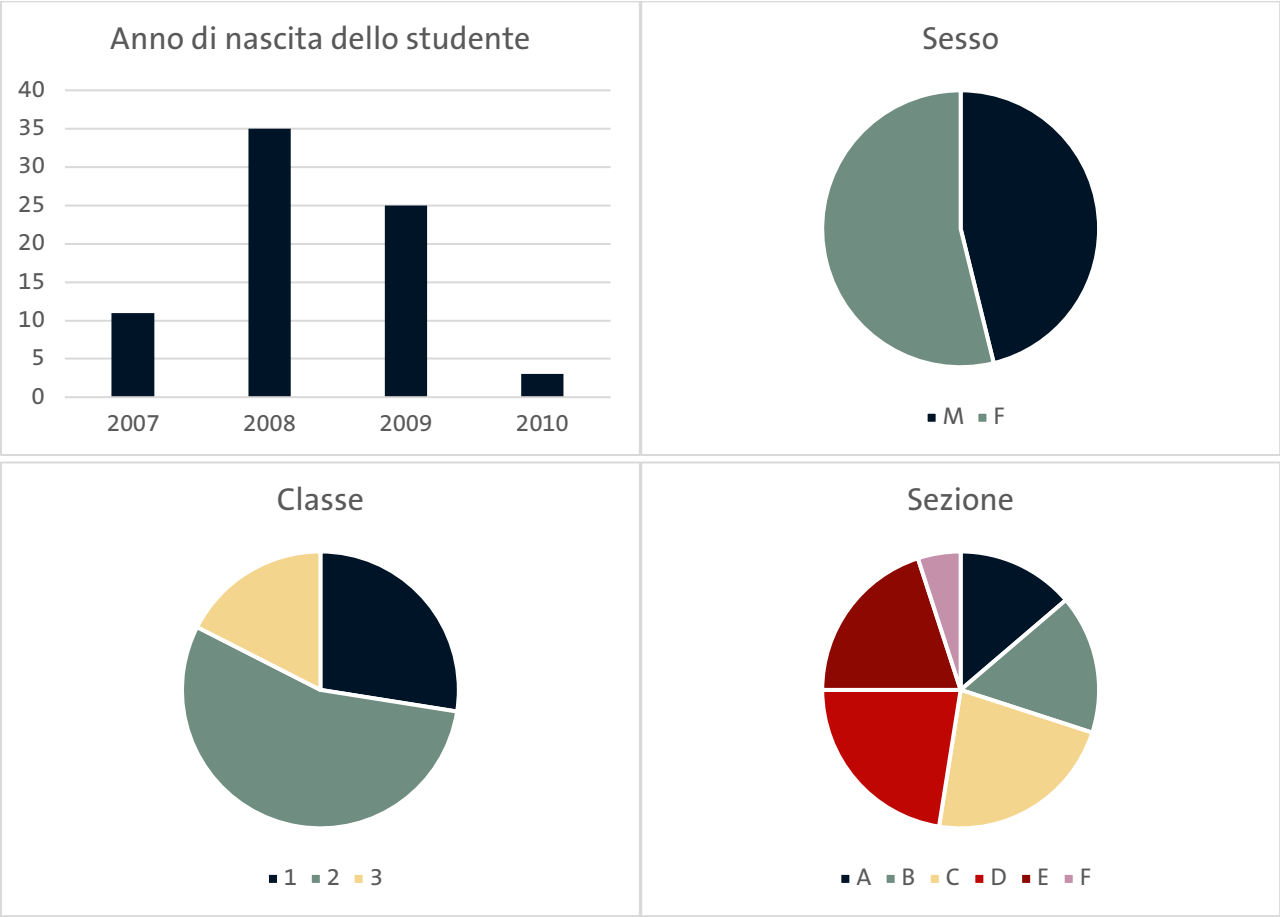


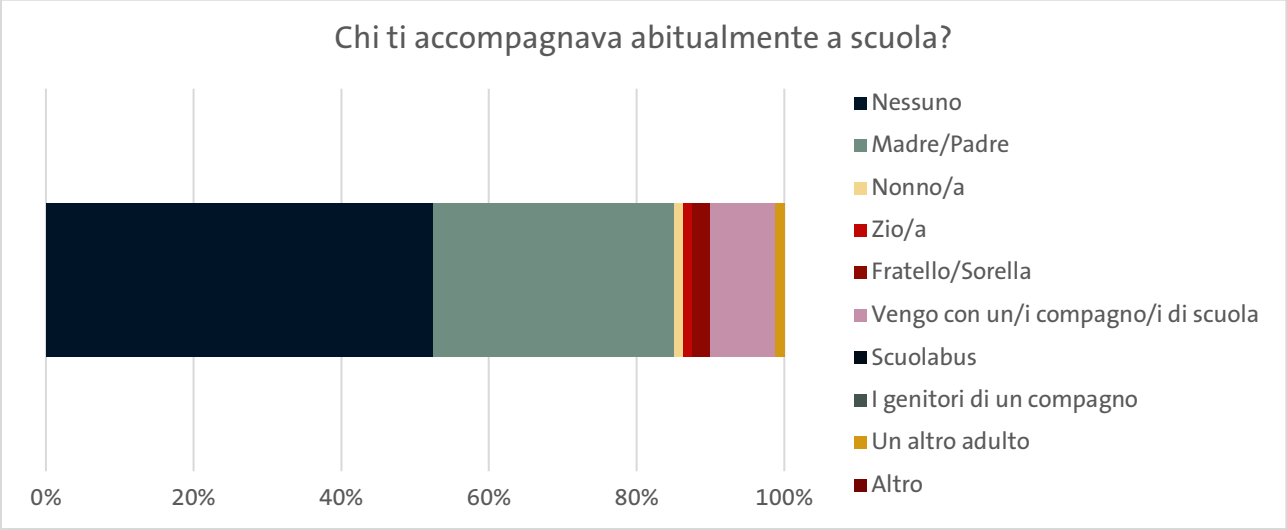
Figura 174 - Provenienze e mezzo scelto per la scuola Bovio

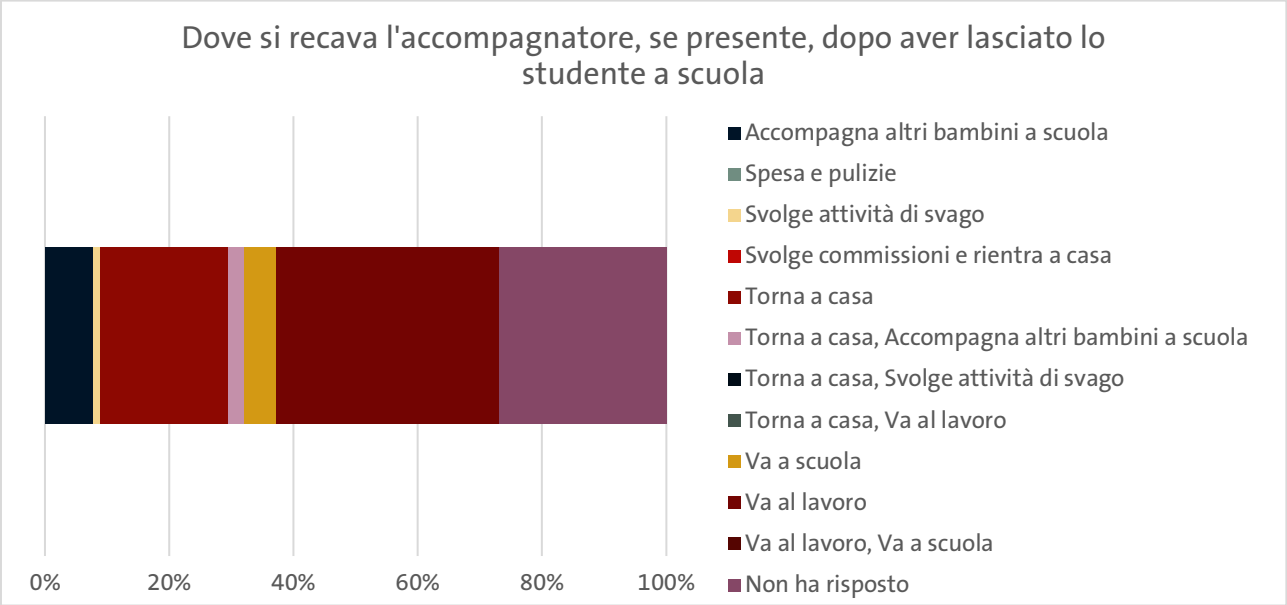
9.4.2. L'indagine agli istituti secondari di primo grado

L'indagine agli istituti secondari di primo grado è stata inviata ai tre plessi della COTUGNO - CARDUCCI - GIOV. XXIII. Sono stati ricevuti **80 riscontri**. Il questionario è stato compilato dagli studenti di tutte le classi e sezioni, con una distribuzione equilibrata di genere.

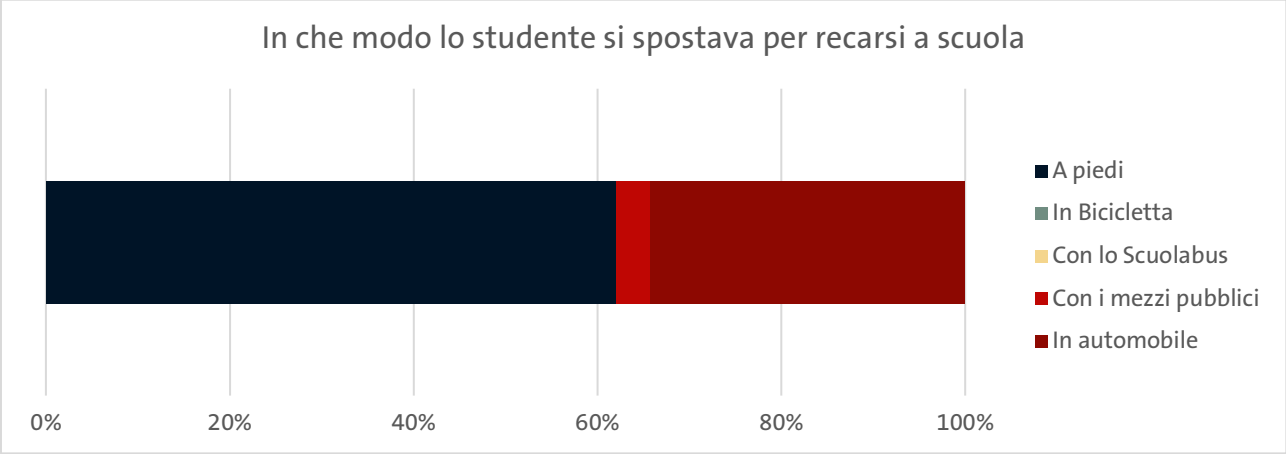


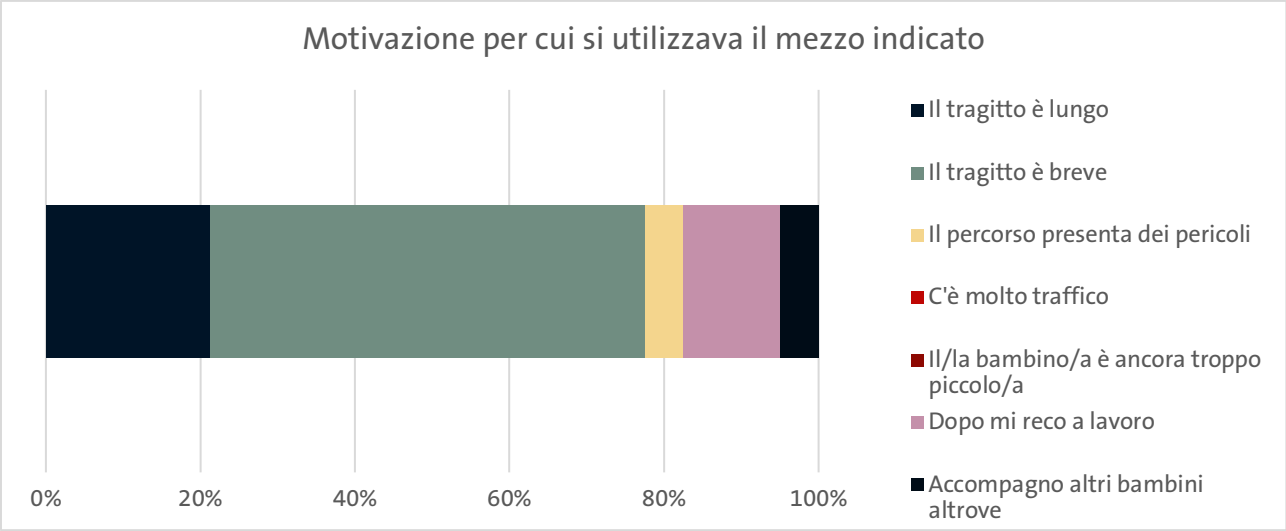
Più del 50% degli studenti si recava a scuola da solo, il 30% era accompagnato da un genitore. Solitamente dopo aver lasciato lo studente a scuola una parte degli accompagnatori torna a casa, un'altra si reca a lavoro.



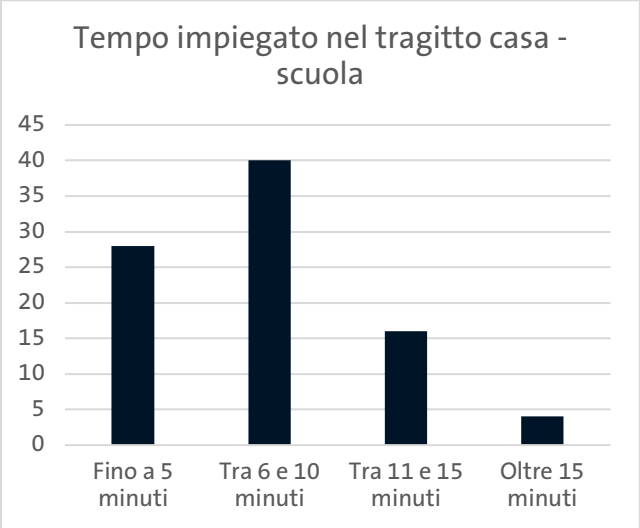


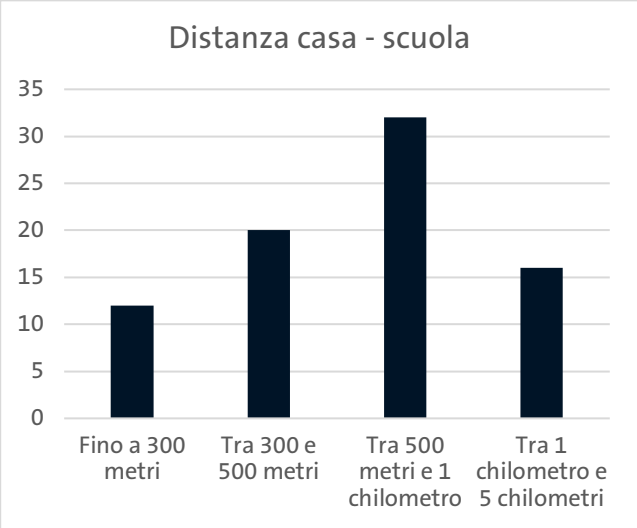
Più del 60% degli studenti hanno indicato di spostarsi a scuola a piedi, il 35% circa in automobile, la restante parte con i mezzi pubblici. Tra le motivazioni indicate pesa sicuramente la distanza breve casa – scuola.



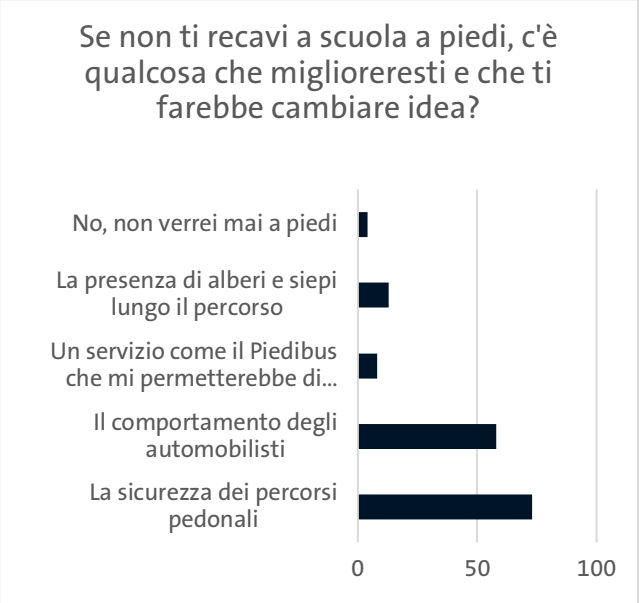


L'80% degli studenti abita a meno di 1 chilometro di distanza dalla sede scolastica ed il tempo di arrivo per la maggior parte degli studenti è inferiore a 10 minuti.

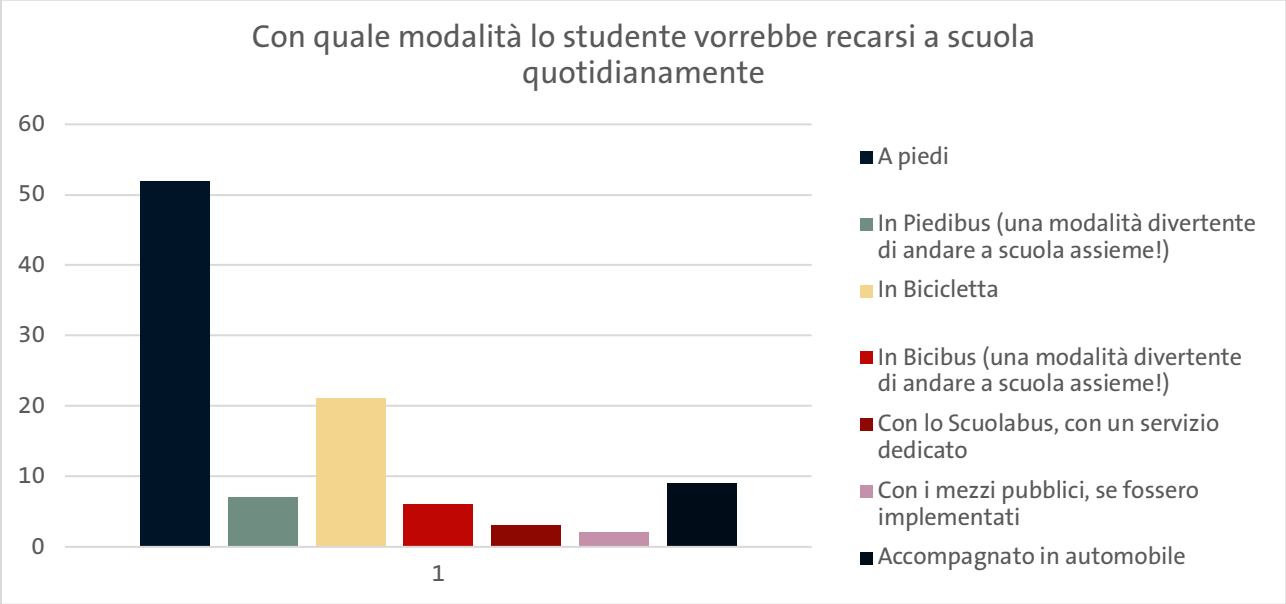


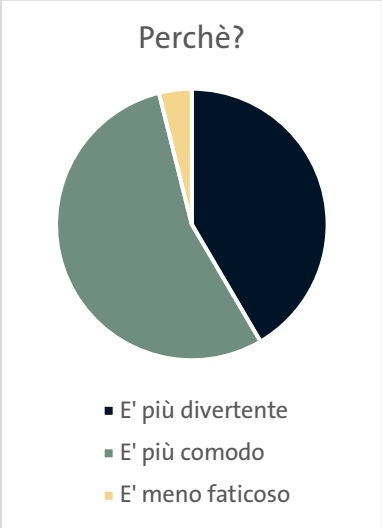


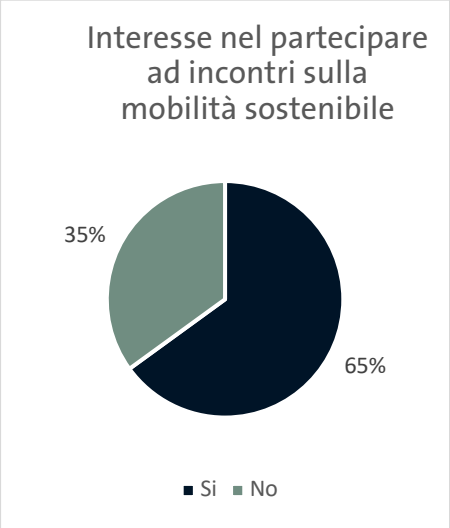
Il 79% degli studenti ritiene la zona in cui vive adeguata a muoversi a piedi da solo. Tra le iniziative più indicate dagli studenti che potrebbero incentivare lo spostamento a piedi verso la scuola, vi sono la sicurezza dei percorsi pedonali ed il comportamento degli automobilisti.

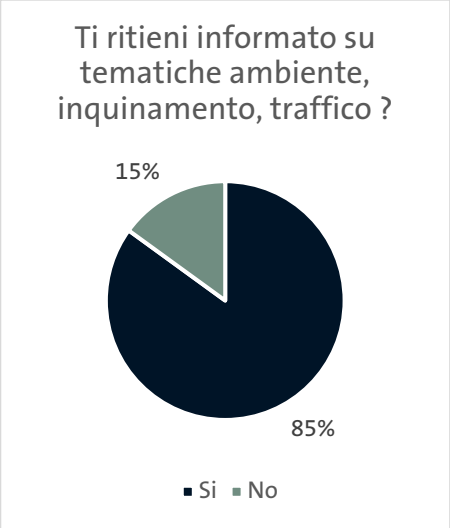


Gli studenti vorrebbero recarsi a scuola prevalentemente a piedi o in bicicletta, solo il 9% ha indicato di voler essere accompagnato in automobile. Perché trovano questa modalità più divertente e più comoda. Il 65% degli studenti è disponibile a partecipare ad incontri sul tema della mobilità sostenibile con esperti del settore, inoltre l'85% pensa di essere informato sulle tematiche riguardanti l'ambiente, l'inquinamento e il traffico.

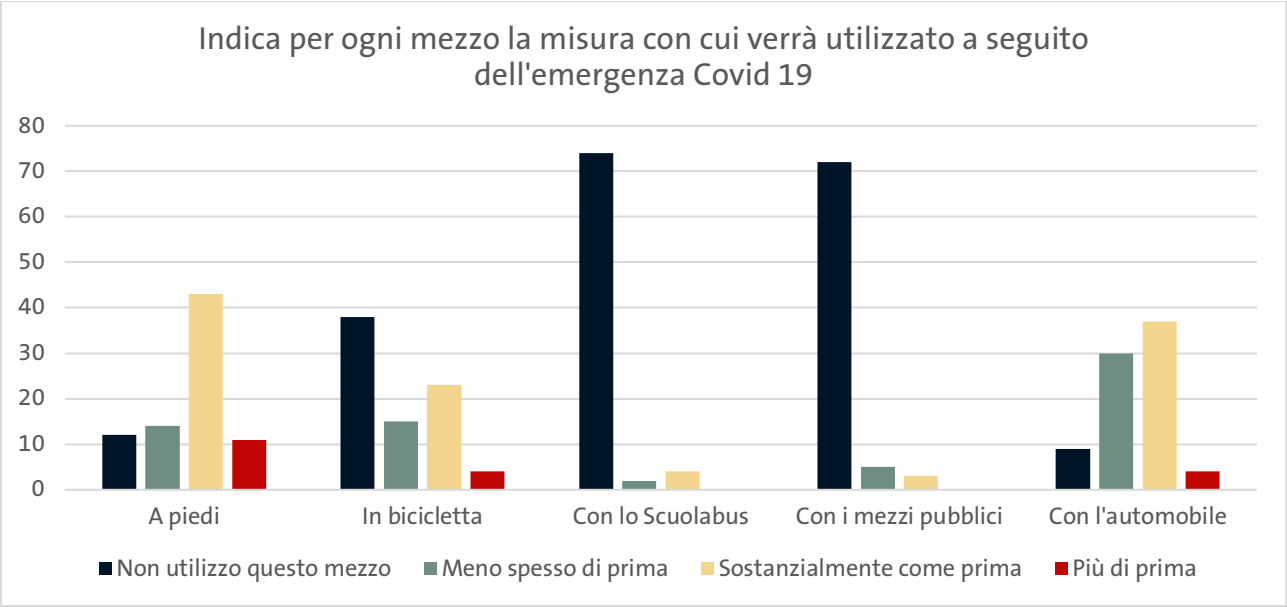






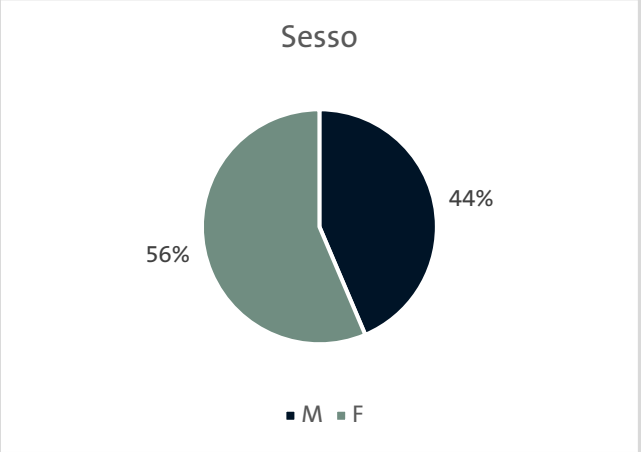


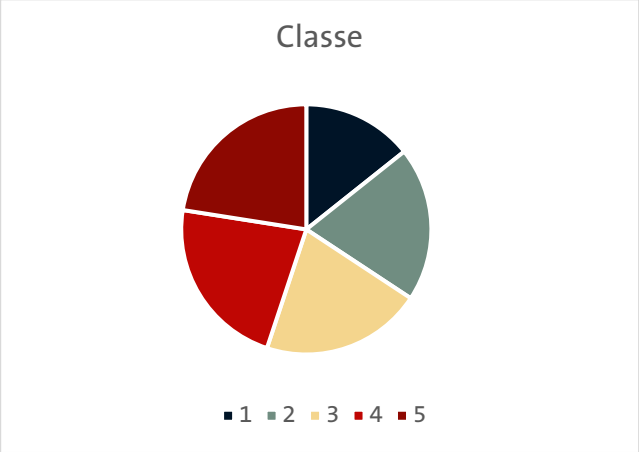
Oggi, a seguito dell'emergenza, la maggior parte degli studenti sostanzialmente si muoverà a piedi e in automobile sostanzialmente come prima, mentre una piccola quota si sposterà a piedi, in bicicletta e in automobile in misura maggiore rispetto al passato. Gli studenti hanno dichiarato di non utilizzare Scuolabus o mezzi pubblici, ad eccezione di una piccola percentuale.



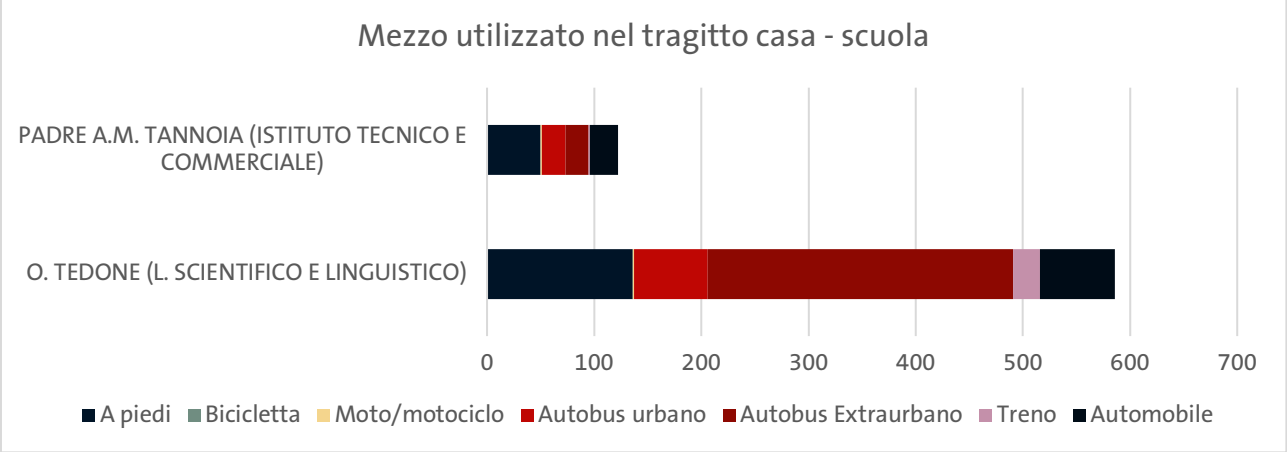
9.4.3. L'indagine agli istituti secondari di secondo grado

L'indagine agli istituti secondari di II grado è stata condotta attraverso questionari compilati dagli studenti del Liceo Tedone e ITC A.M. Tannoia. Sono stati ricevuti 586 riscontri dal Liceo Tedone e 125 dall'ITC A.M. Tannoia per un totale di **711 riscontri**. Il campione è abbastanza equilibrato tra studenti delle cinque annualità e per genere.

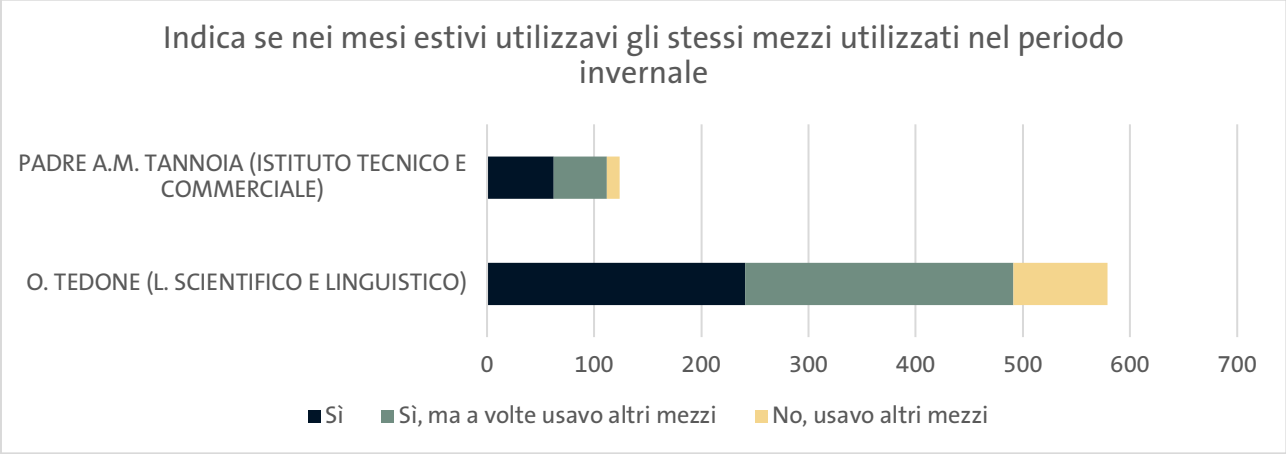


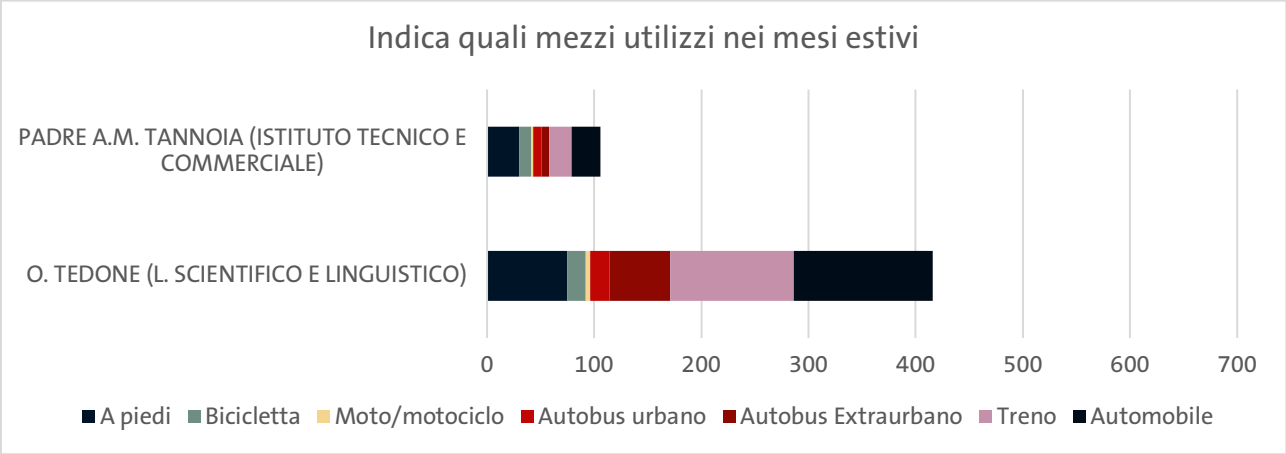


Il mezzo più utilizzato precedentemente alle restrizioni della pandemia è l'autobus extraurbano per gli studenti del Liceo Tedone, seguito dalla modalità a piedi, mentre una parte degli studenti raggiunge la sede con automobile o autobus urbano. In percentuali diverse, le stesse modalità di spostamento sono utilizzate nell'ITC Tannoia. Questo indica una buona percentuale di studenti pendolari dai comuni limitrofi.

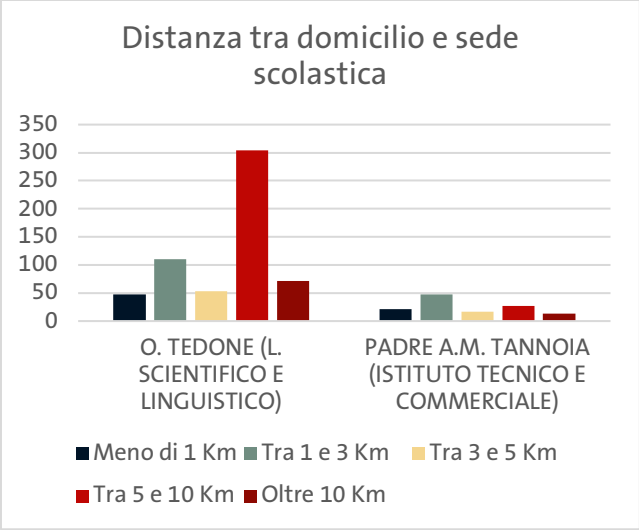


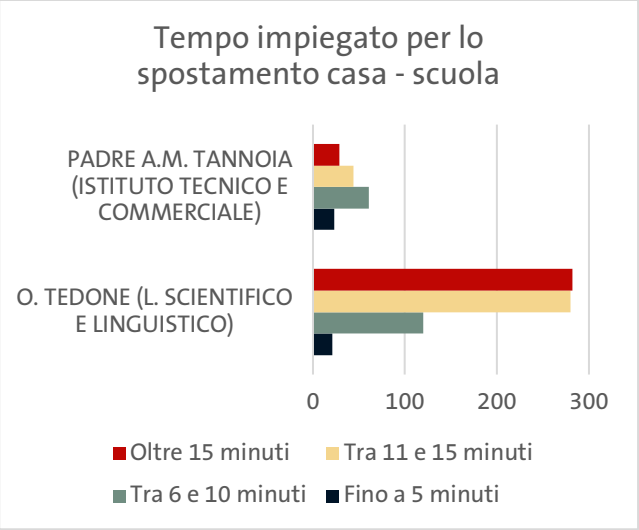
È stato richiesto agli studenti di indicare se durante i mesi estivi si utilizzassero altri mezzi rispetto al resto dell'anno, e di indicare quali fossero gli altri mezzi. Durante il periodo estivo si utilizza in misura maggiore rispetto al resto dell'anno il treno e l'automobile, mentre diminuisce la quota di studenti che si sposta a piedi o con l'autobus. Una piccola parte degli studenti utilizza la bicicletta durante i mesi estivi mentre non viene utilizzata durante gli altri mesi dell'anno.





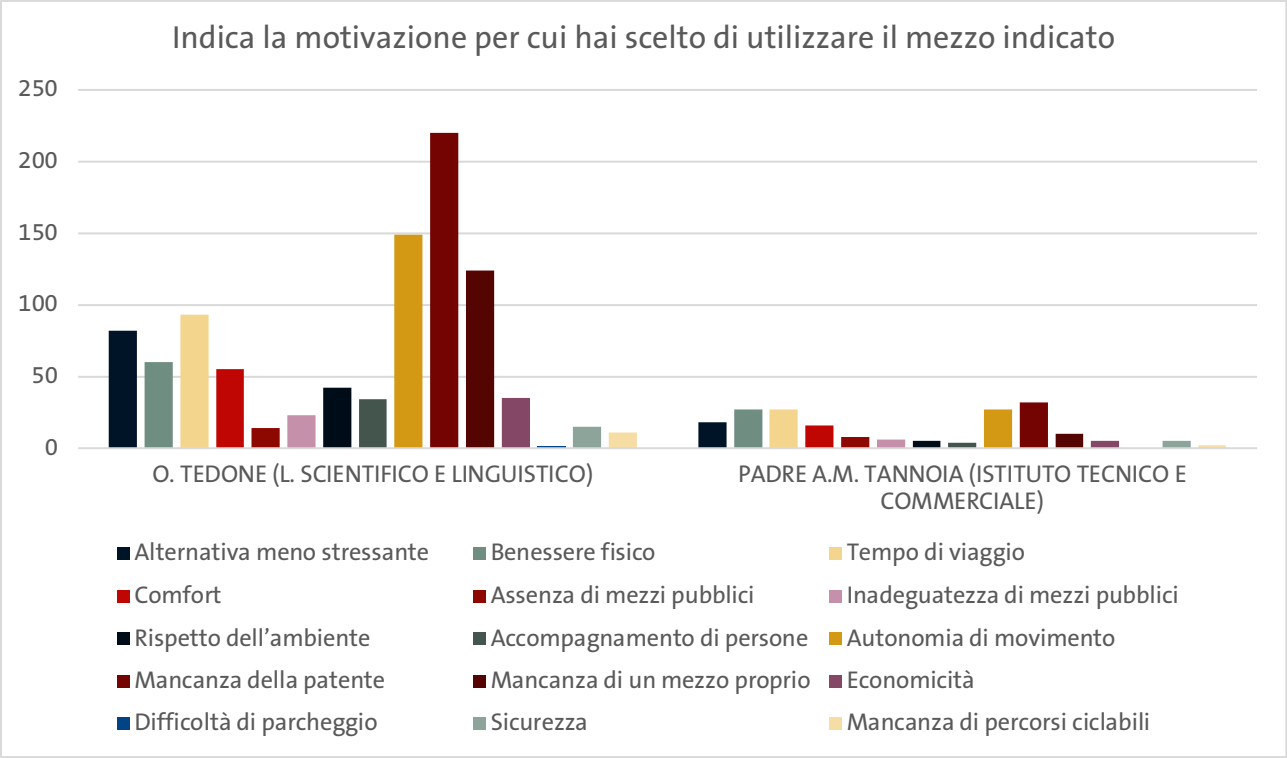
Si è chiesto agli studenti di indicare la distanza tra il domicilio e la sede scolastica ed il tempo impiegato per lo spostamento casa – scuola.



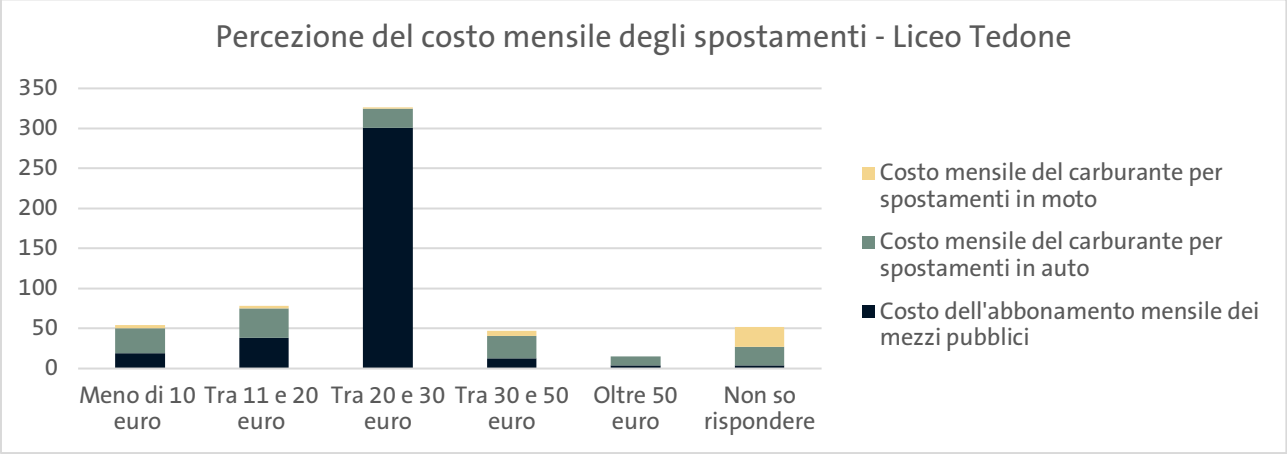


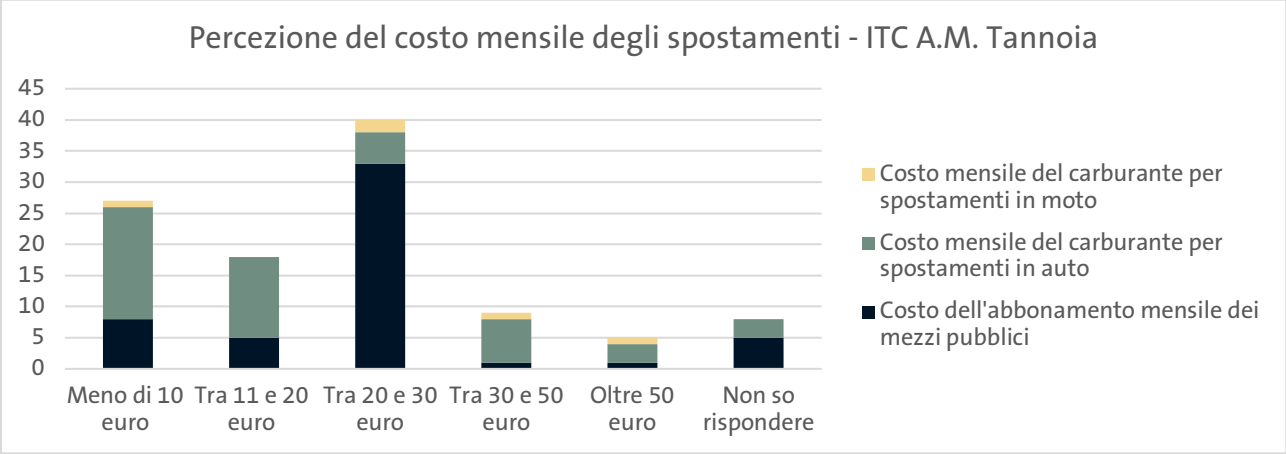
La maggior parte degli studenti del Liceo Tedone vive ad oltre 5 km di distanza, mentre gli studenti dell'ITC che vivono a distanza maggiore di 5 km sono in percentuale inferiore rispetto a chi vive entro i 5 km. Questo dato si riflette anche sui tempi indicati per effettuare gli spostamenti: oltre i 10 minuti per la gran parte degli studenti del Liceo e meno di 10 minuti per circa la metà degli studenti dell'ITC.

A queste informazioni si aggiunge la motivazione per cui si utilizza il mezzo indicato.

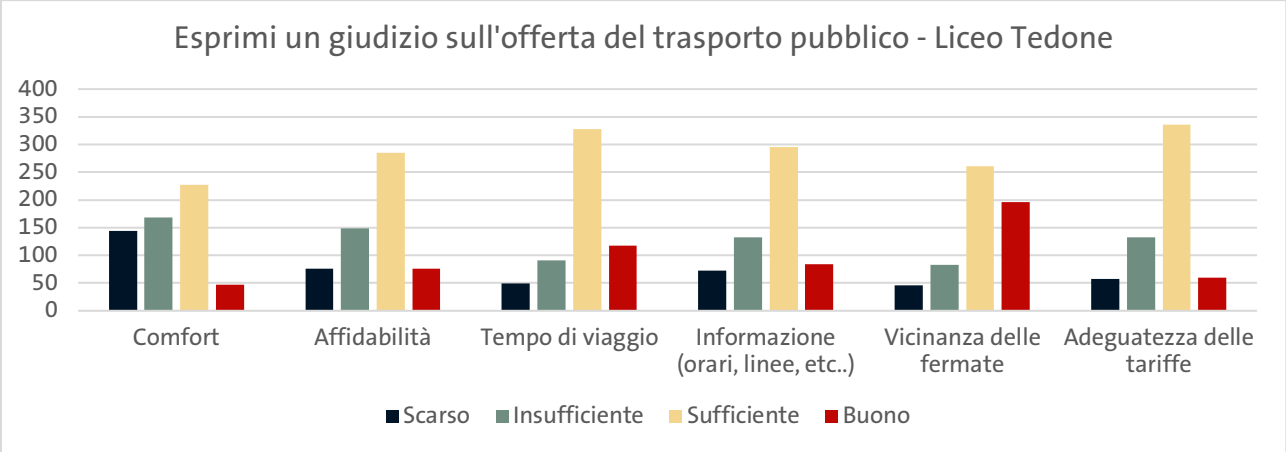


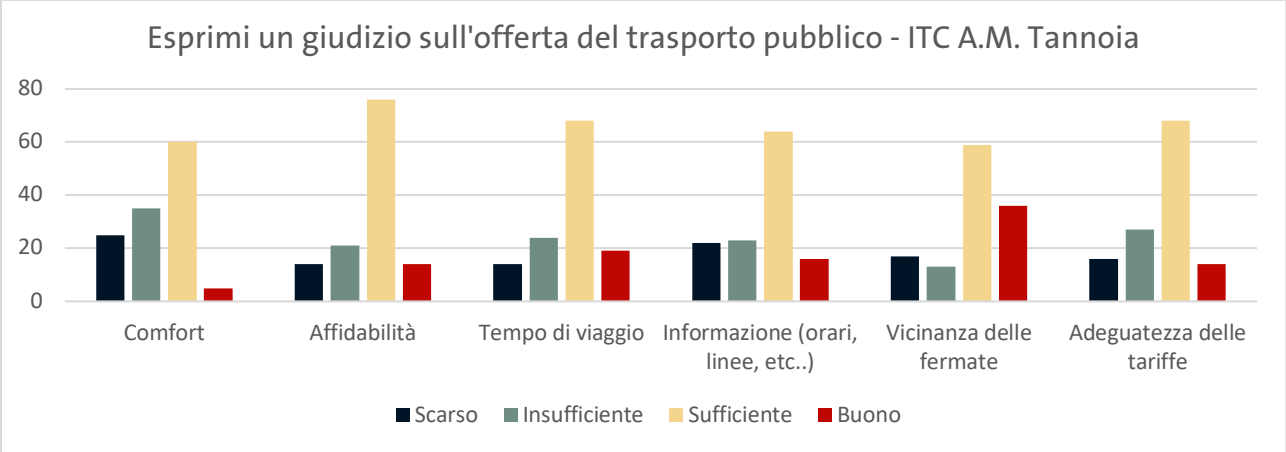
Al fine di misurare la consapevolezza degli studenti sui costi sostenuti per spostarsi con mezzi motorizzati, si è richiesto di indicare il costo mensile sopportato nello spostarsi con i mezzi pubblici, in automobile e in moto. Spostarsi con i mezzi pubblici costa, secondo la maggior parte degli studenti tra i 20 e 30 euro al mese, mentre spostarsi in automobile è percepito più economico dello spostarsi con i mezzi.

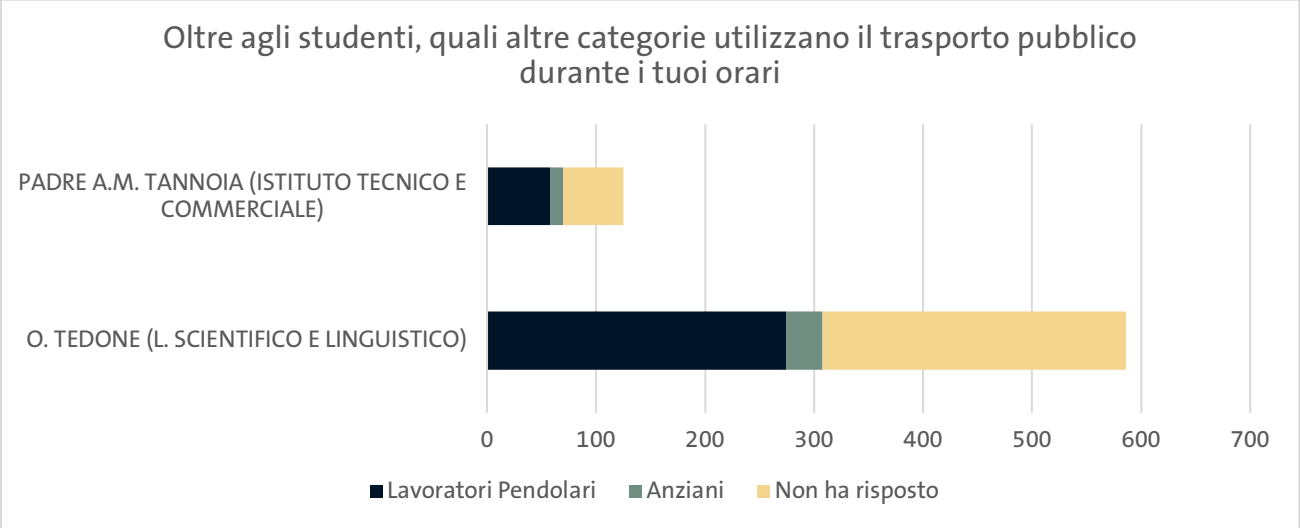




Si è richiesto a tutti gli studenti di esprimere un giudizio sull'offerta del trasporto pubblico, in una scala di quattro valori da "scarso" a "buono" in relazione a comfort, affidabilità, tempo di viaggio, informazione, vicinanza delle fermate, adeguatezza delle tariffe. Il servizio viene ritenuto essenzialmente sufficiente.

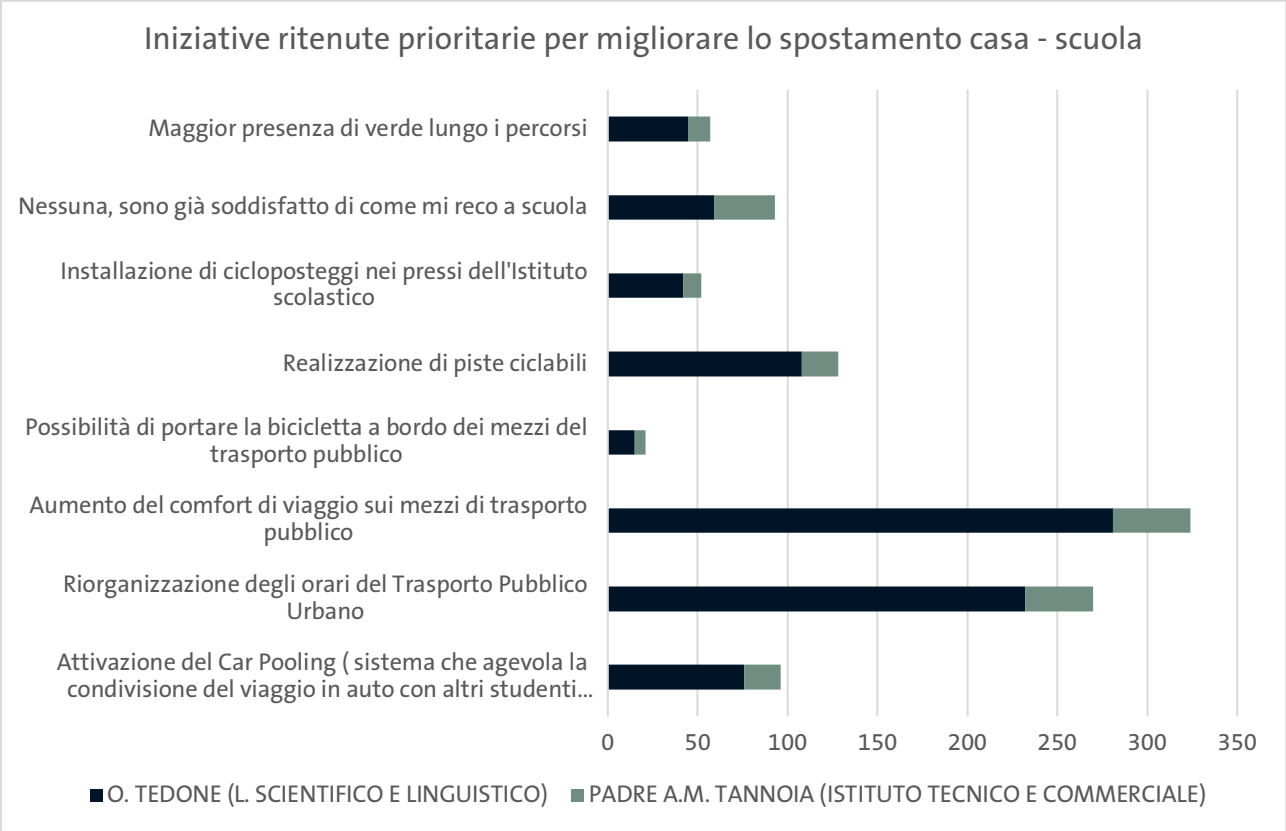


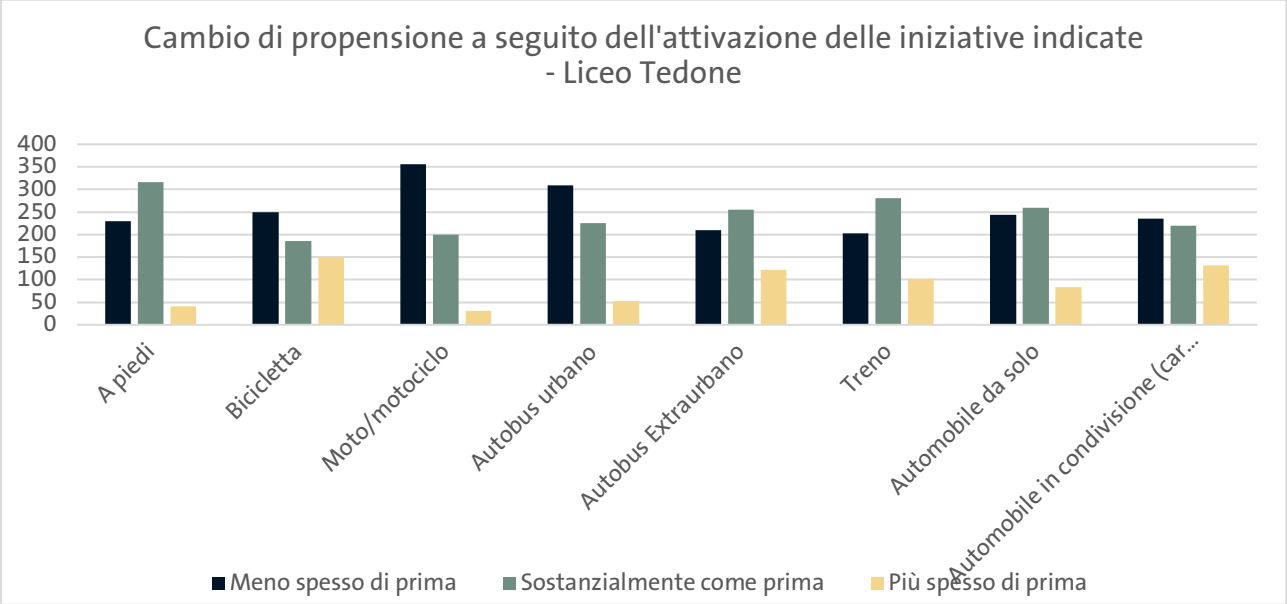


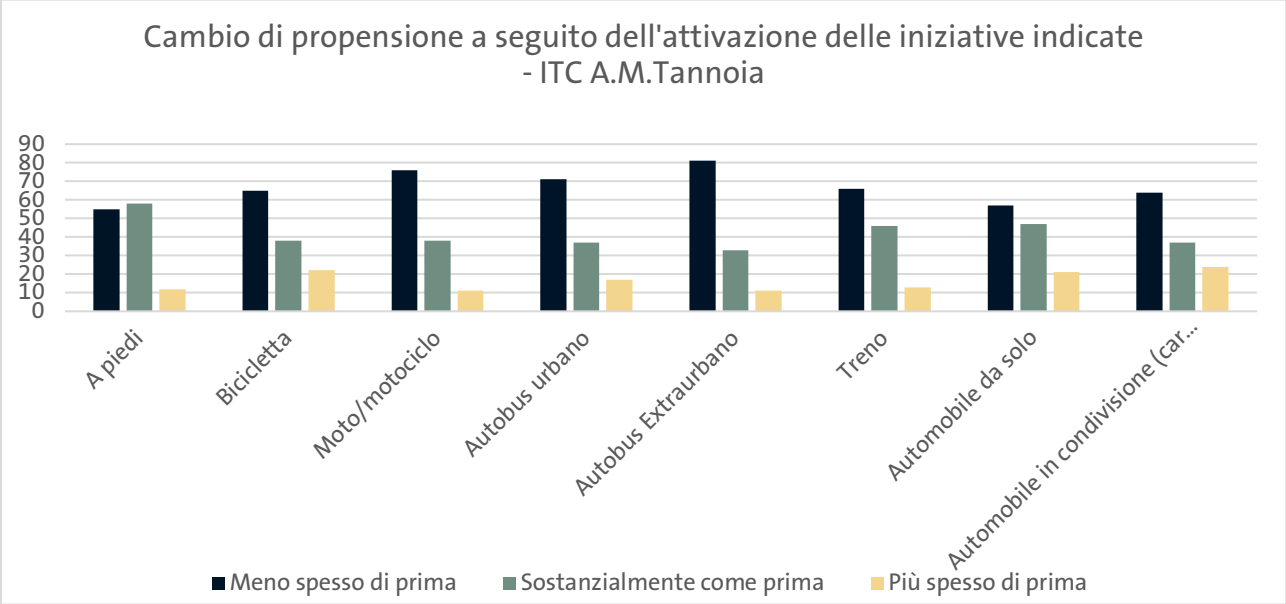


Tra le iniziative ritenute prioritarie per migliorare lo spostamento casa scuola vi è l'aumento del comfort di viaggio, la riorganizzazione degli orari del trasporto pubblico urbano e la realizzazione di piste ciclabili. Alcuni studenti vorrebbero l'attivazione del car pooling mentre altri sono già soddisfatti di come si recano a scuola.

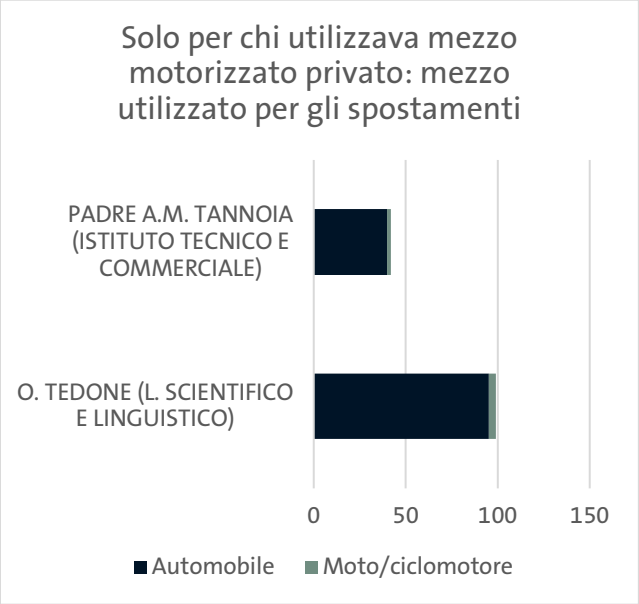
Si è inoltre richiesto se, a seguito delle iniziative indicate, utilizzerebbero meno spesso o più spesso un dato mezzo.

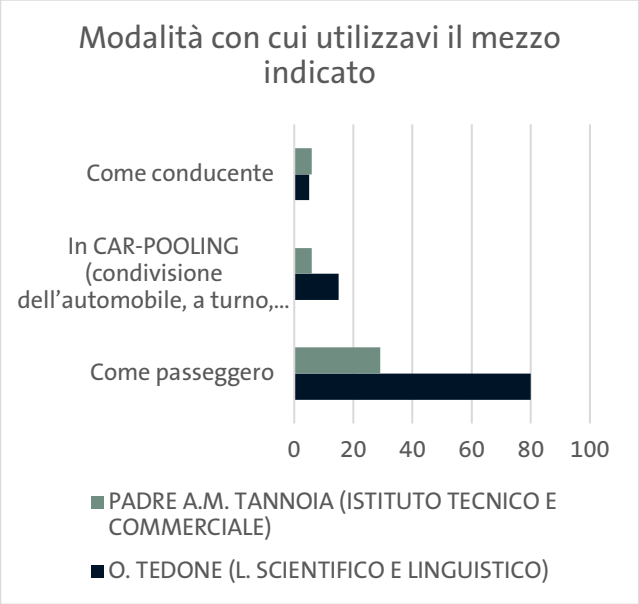




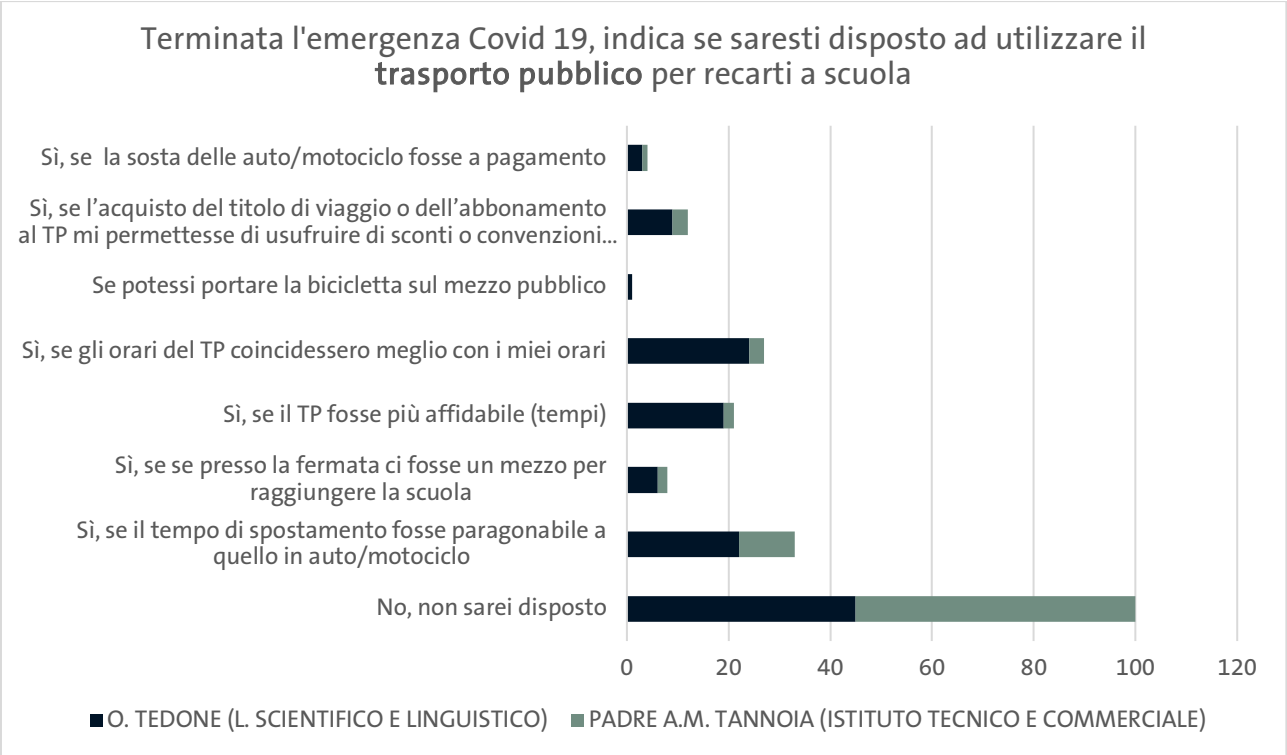


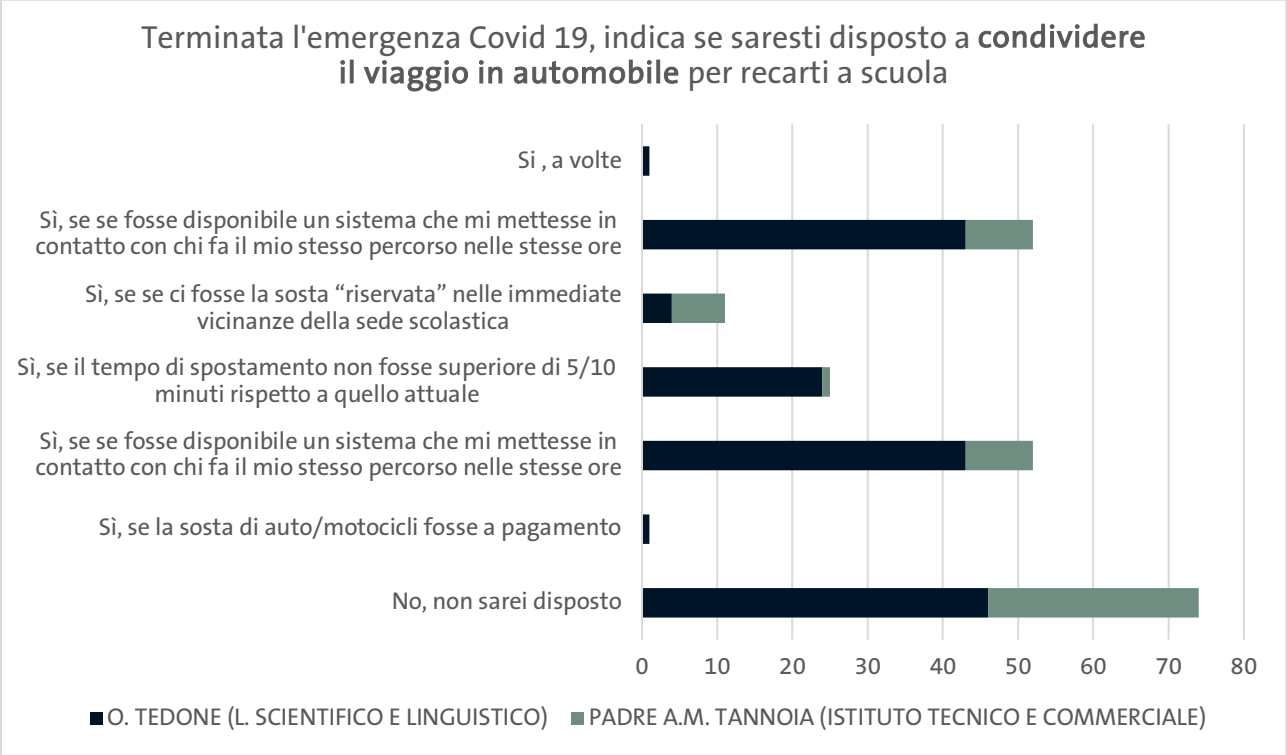
Per gli studenti che utilizzavano automobile o motociclo si è richiesto se si utilizzasse questa modalità come conducente o passeggero e, se veniva utilizzato un parcheggio gratuito o a pagamento. Molti studenti vengono accompagnati in automobile, pertanto vi è una buona possibilità di individuare delle soluzioni tali da incentivare una parte degli attuali studenti passeggeri di automobili e convertirli verso modalità più sostenibili.

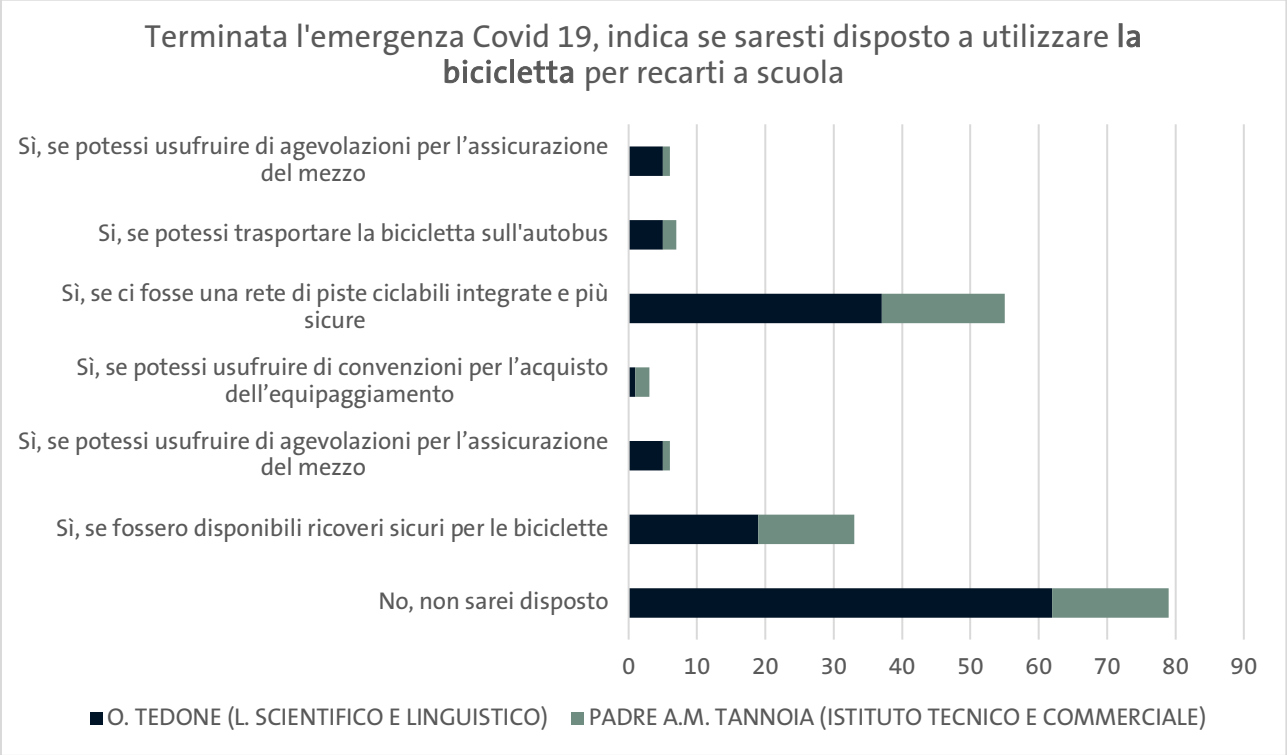




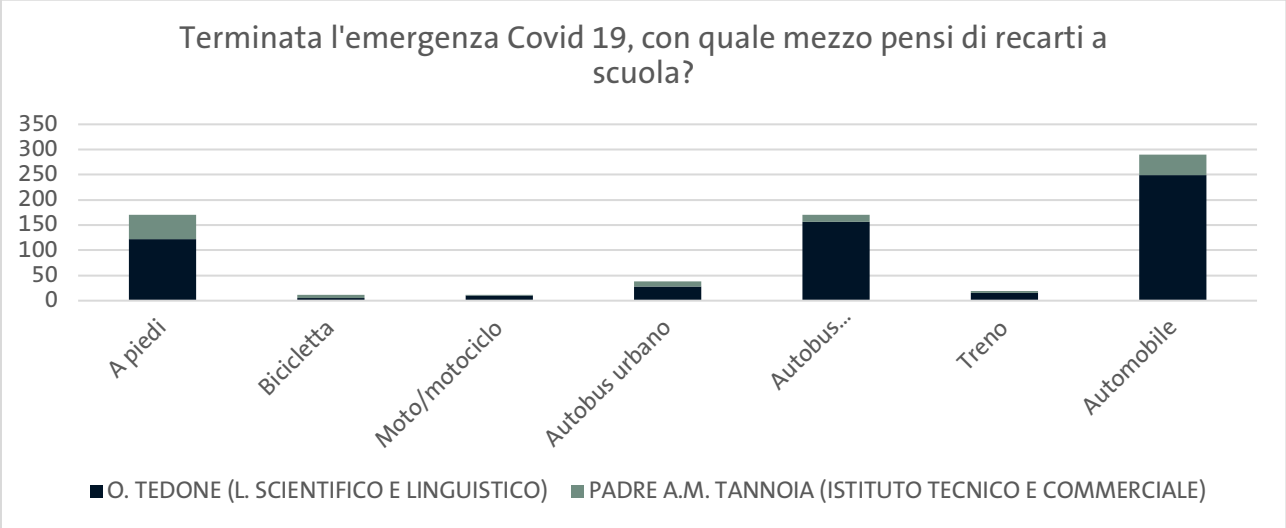
Una ultima sezione del questionario è stata dedicata a misurare le propensioni a spostarsi nel percorso casa – scuola al **termine dell'emergenza Covid 19.** Sebbene la maggior parte degli studenti non sarebbe disposta ad utilizzare il trasporto pubblico o a condividere il viaggio in automobile o ad utilizzare la bicicletta, tuttavia un'altra parte sembrerebbe propensa ad utilizzare mezzi sostenibili a seguito di diverse iniziative, come indicato nei grafici successivi, di cui si riportano una serie di grafici.

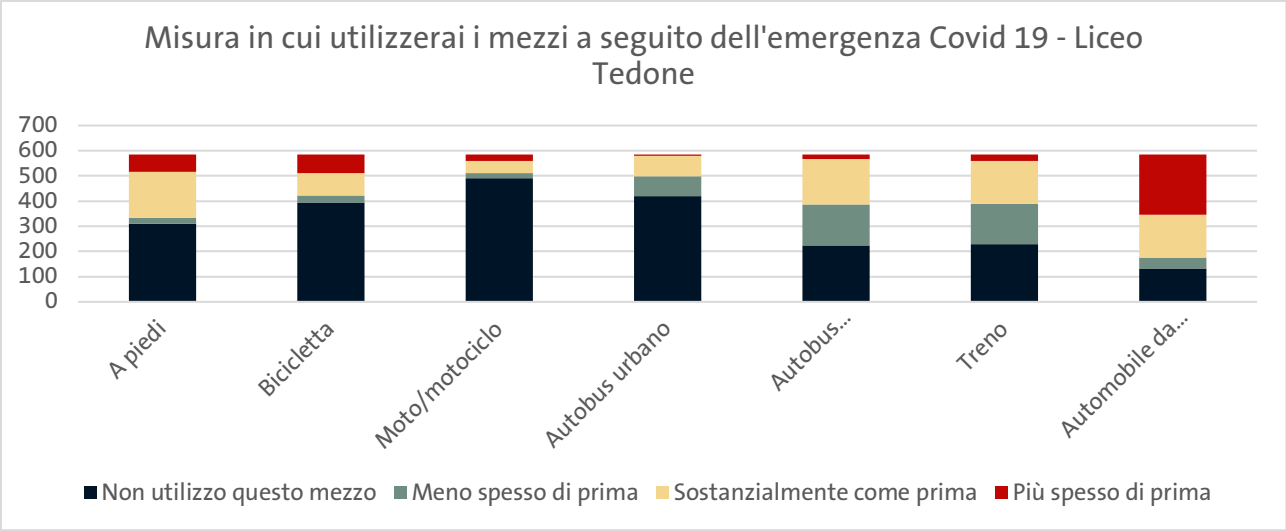


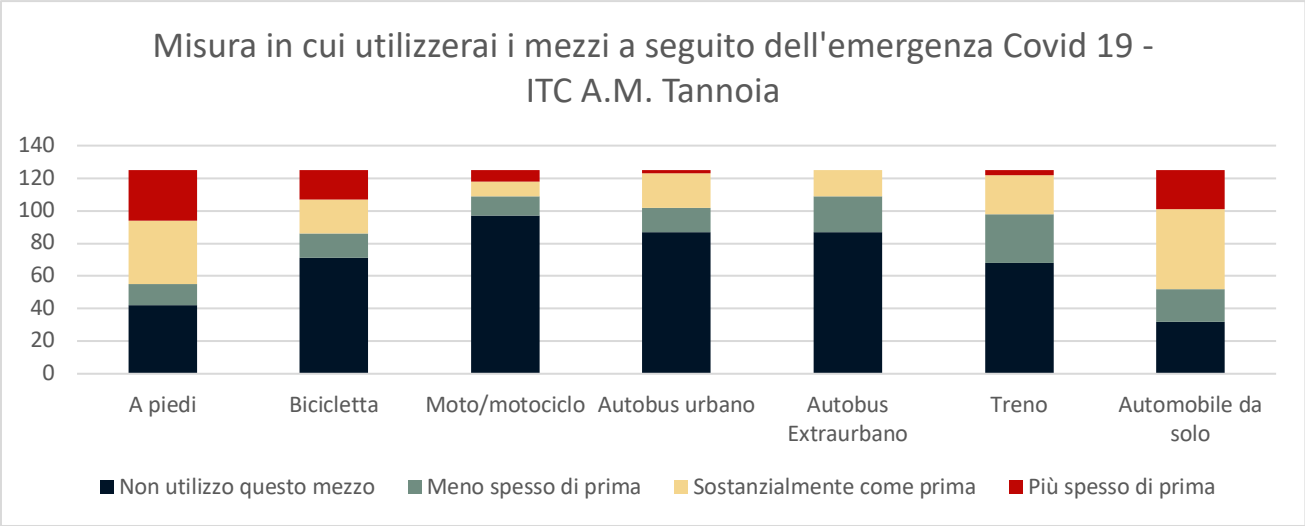




Terminata l'emergenza, gli studenti si recheranno a scuola principalmente in automobile, in autobus e a piedi.


Terminata l'emergenza Covid 19, con quale mezzo pensi di recarti a scuola?
350
300
250
200
150
100
50
0
A piedi
Bicicletta
Moto/motociclo
Autobus urbano
Autobus...
Treno
Automobile
O. TEDONE (L. SCIENTIFICO E LINGUISTICO)
PADRE A.M. TANNOIA (ISTITUTO TECNICO E COMMERCIALE)


Misura in cui utilizzerai i mezzi a seguito dell'emergenza Covid 19 - Liceo Tedone
700
600
500
400
300
200
100
0
A piedi
Bicicletta
Moto/motociclo
Autobus urbano
Autobus...
Treno
Automobile da...
Non utilizzo questo mezzo
Meno spesso di prima
Sostanzialmente come prima
Più spesso di prima


Misura in cui utilizzerai i mezzi a seguito dell'emergenza Covid 19 - ITC A.M. Tannoia
140
120
100
80
60
40
20
0
A piedi
Bicicletta
Moto/motociclo
Autobus urbano
Autobus Extraurbano
Treno
Automobile da solo
Non utilizzo questo mezzo
Meno spesso di prima
Sostanzialmente come prima
Più spesso di prima

9.5. Elementi di contesto sulla domanda turistica

La Regione Puglia negli ultimi anni ha aumentato il numero di arrivi e presenze turistiche ponendo maggior attenzione all'offerta turistica presente nel territorio. I dati elaborati dall'Osservatorio Turistico mostrano un aumento dal 2015 ed il 2019 di arrivi del 23% ed un aumento dei pernottamenti del 15%. Dal punto di vista temporale, la maggiore presenza si registra durante i mesi estivi, soprattutto tra luglio ed agosto.

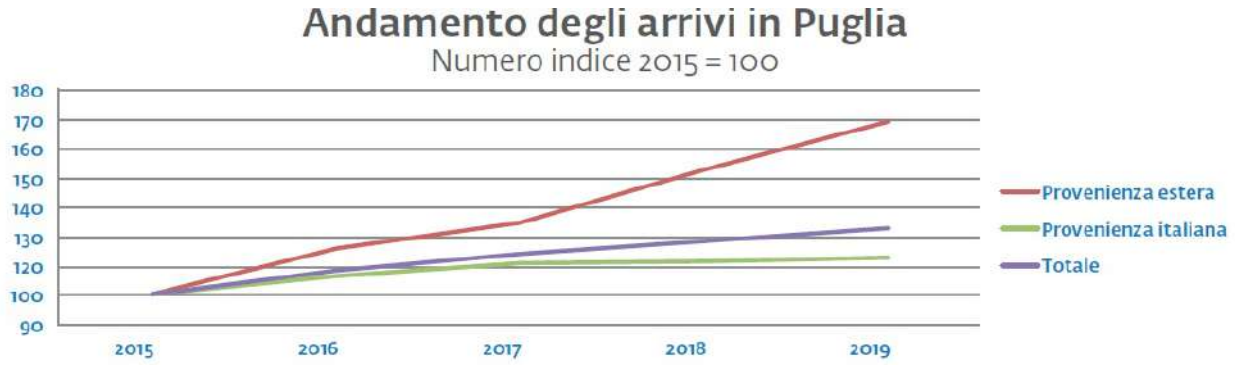


Figura 175 - Andamento degli arrivi in Puglia (fonte: Report 2020 Osservatorio del Turismo)

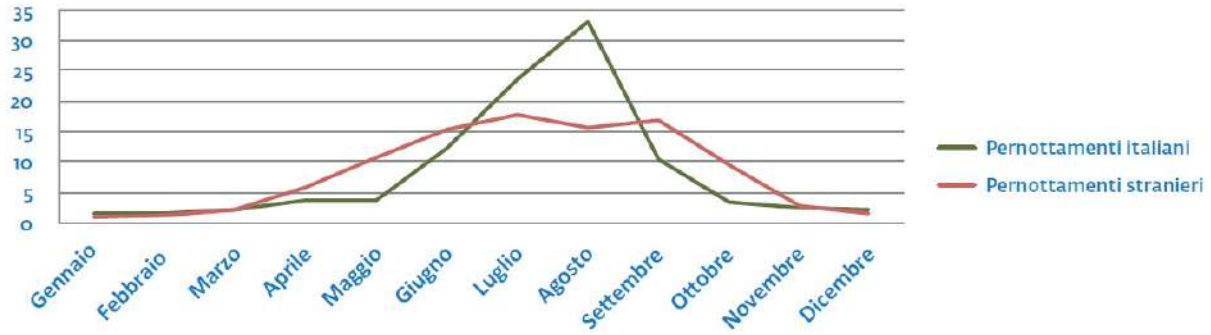


Figura 176 - Quota percentuale mensile dei pernottamenti in Puglia (Italia ed estero nel 2019) (fonte Report 2020 Osservatorio del Turismo)

Osservando l'andamento dei dati relativi al numero totale di arrivi e presenze in Puglia tra il 2005 ed il 2019, è visibile una costante e lenta crescita sia in termini di arrivi che di presenze (nonostante valori essenzialmente stazionari tra gli anni 2010 – 2015).

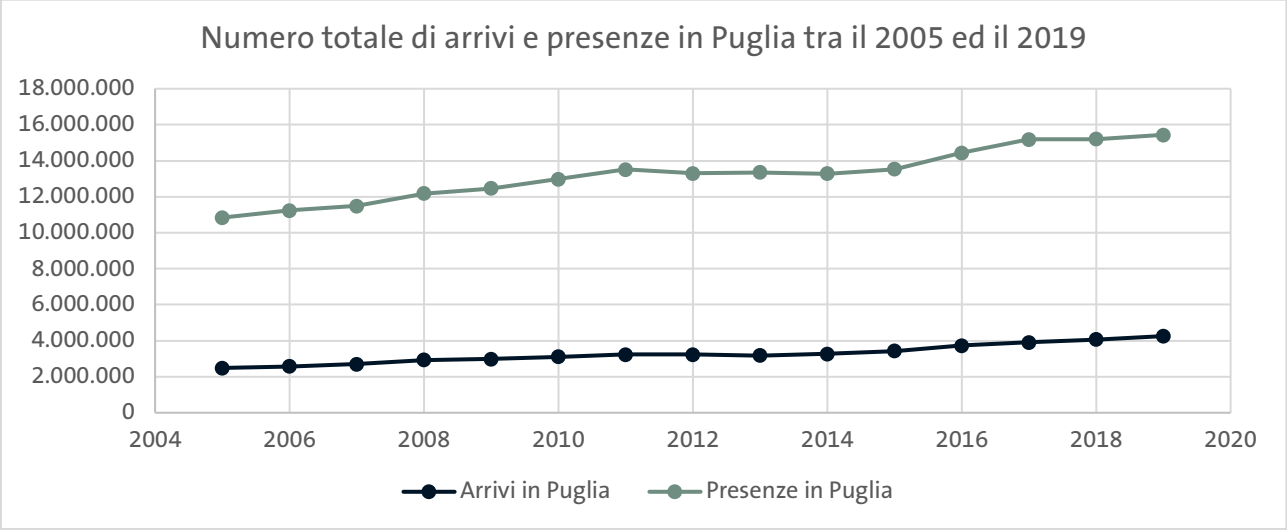


Figura 177 - Numero totale di arrivi e presenze in Puglia tra il 2005 ed il 2019 (fonte: elaborazione dati Osservatorio del Turismo)

Confrontando lo stesso grafico con quello relativo al Comune di Ruvo di Puglia, osserviamo un notevole incremento a partire dal 2008 in poi sia in termini di arrivi che di presenze, passando da 1782 arrivi (2005) a 8963 (2019) e passando da 2329 presenze (2005) a 17420 (2019).

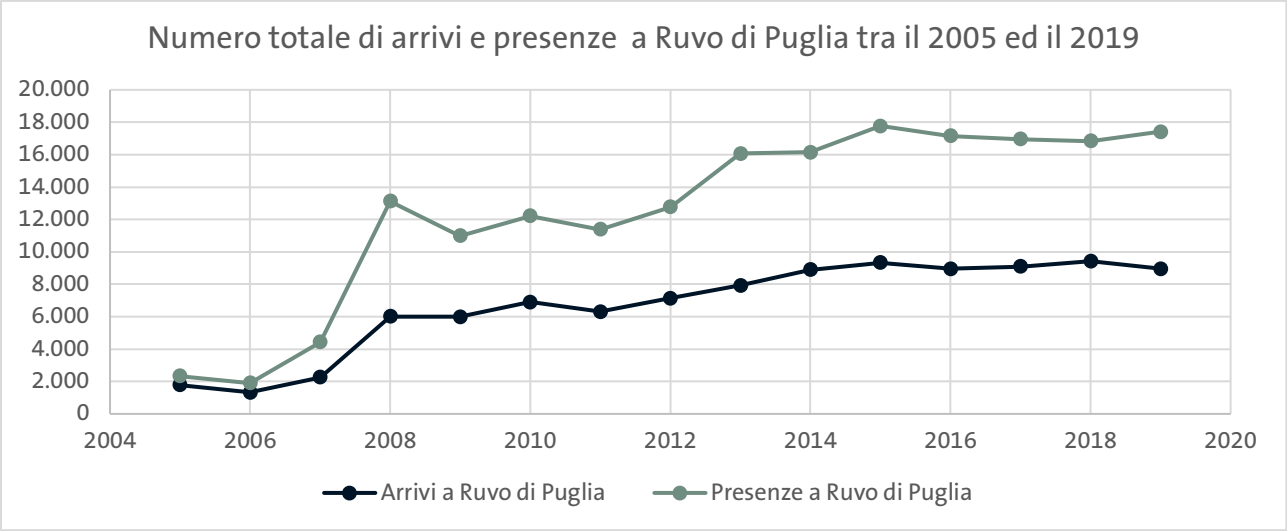


Figura 178 - Numero totale di arrivi e presenze a Ruvo di Puglia tra il 2005 ed il 2019 (fonte: elaborazione dati Osservatorio del Turismo)

Gli arrivi stranieri hanno registrato negli anni valori tendenzialmente costanti mentre si è osservato un significativo aumento degli arrivi da parte di italiani. Dal 2014 al 2019, il dato si attesta su circa 9000 unità.

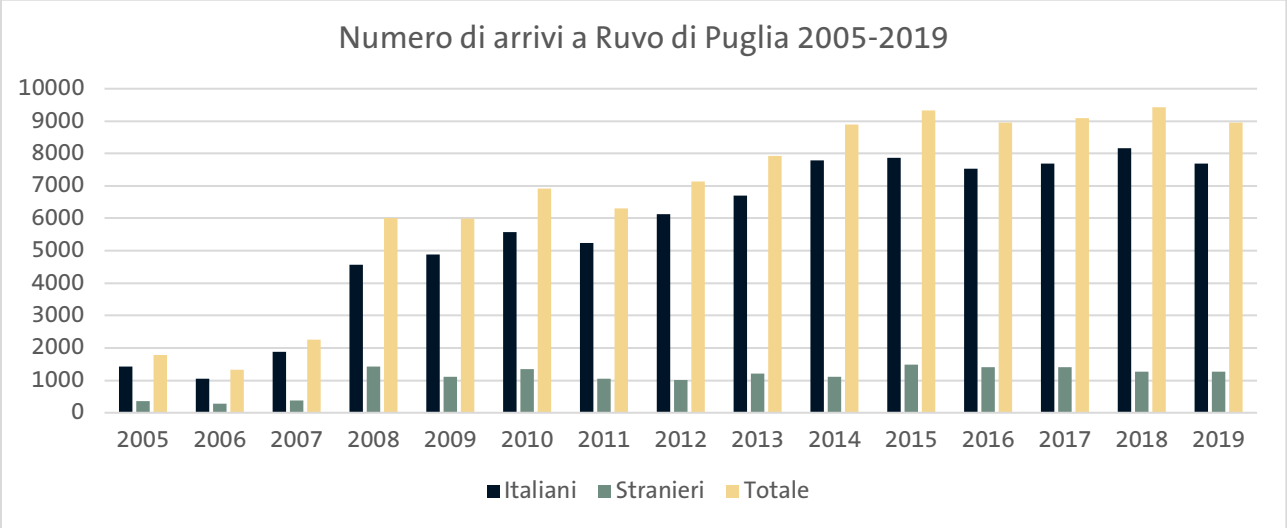


Figura 179 - Numero di arrivi a Ruvo di Puglia tra il 2005 ed il 2019 classificati in italiani e stranieri (fonte: elaborazione dati Osservatorio del Turismo)

Inoltre, rispetto agli anni precedenti, i flussi turistici cominciano a diffondersi anche nelle destinazioni minori dell'entroterra. Infatti diminuiscono leggermente le visite per il "mare" mentre aumentano quelle verso borghi e centri storici, arte cultura e siti Unesco e prodotti, vini e cucina locali.

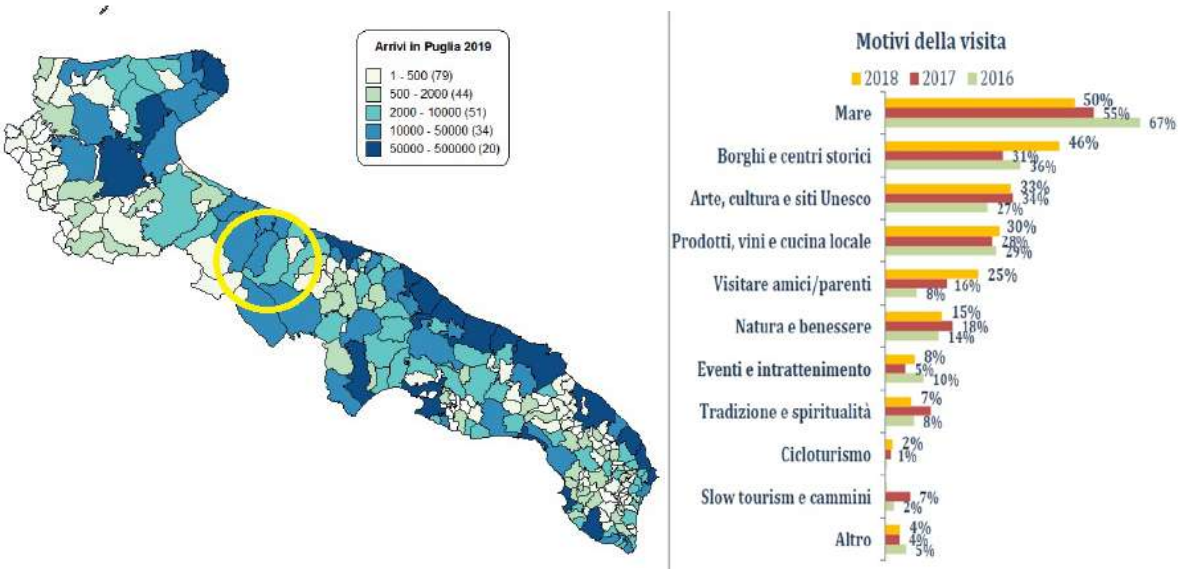


Figura 180 - Andamento comunale del numero di arrivi dal 2018 al 2019 in Puglia (a sinistra). Motivi della visita durante gli anni 2016 – 2018 (a destra).

Dai dati rilevati dalle Comunicazioni dei Prezzi e Servizi (CPS) a carico di ciascuna struttura ricettiva (alberghiera ed extra alberghiera), la Regione Puglia raccoglie i dati della consistenza turistica[7] per ogni comune pugliese. I dati sono

[7] https://www.dataset.puglia.it/dataset

suddivisi per comune, tipologia e categoria. Le strutture provvedono anche a trasmettere telematicamente i flussi turistici, attraverso il sistema SPOT (Sistema Puglia per l'Osservatorio Turistico).

Ruvo di Puglia ha una sola struttura turistica alberghiera, che negli anni ha mantenuto lo stesso numero di posti.

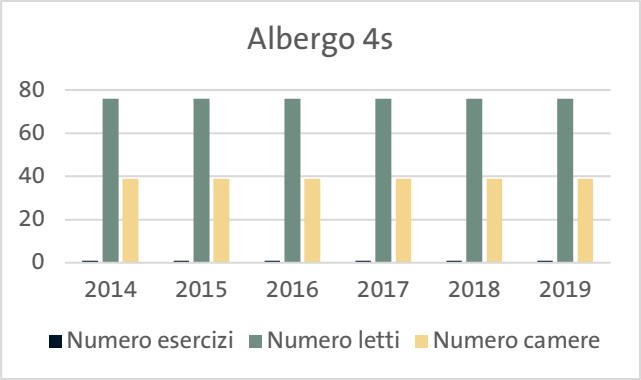


Figura 181 - Consistenza turistica alberghiera a Ruvo di Puglia (fonte: elaborazione dati www.dataset.puglia.it)

Le strutture extra alberghiere a Ruvo di Puglia sono in leggera crescita negli ultimi anni e sono composte da affittacamere, bed & breakfast, alloggi agrituristici e case appartamenti vacanza, di cui si riportano nei grafici seguenti il numero di esercizi, il numero dei letti e delle camere disponibili.

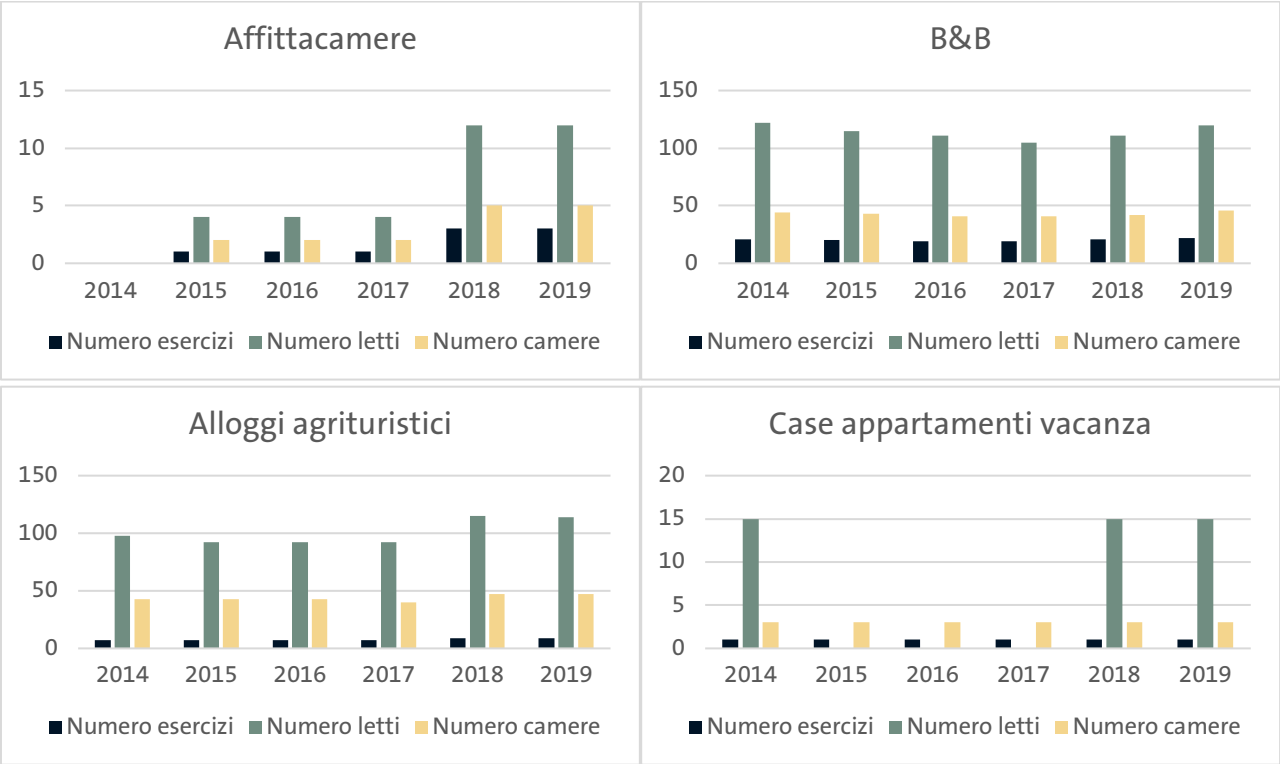


Figura 182 - Consistenza turistica extra alberghiera a Ruvo di Puglia (fonte: elaborazione dati www.dataset.puglia.it)

Confrontando i dati del movimento turistico alberghiero ed extra alberghiero a Ruvo di Puglia suddiviso per mesi durante l'anno 2018, si nota come la maggior parte della richiesta turistica viene soddisfatta proprio dalla struttura alberghiera, inoltre, nonostante un aumento di presenze durante il mese di agosto, l'andamento del movimento indica una presenza abbastanza costante anche negli altri mesi dell'anno.

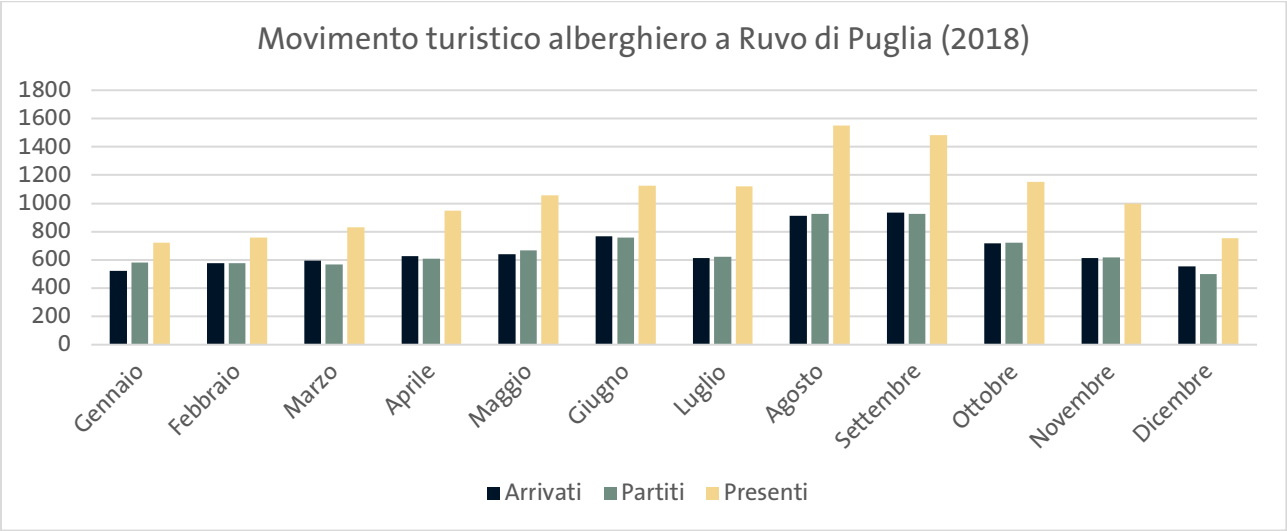


Figura 183 - Movimento turistico alberghiero a Ruvo di Puglia nel 2018 (fonte: elaborazione dati www.dataset.puglia.it)

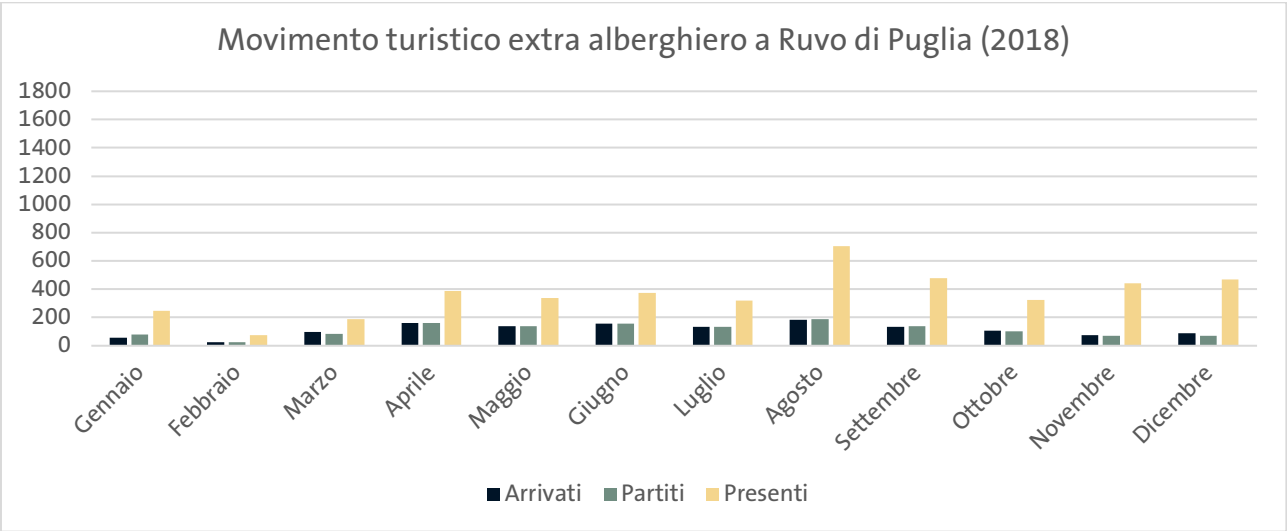


Figura 184 - Movimento turistico extra alberghiero a Ruvo di Puglia nel 2018(elaborazione dati dataset.Puglia.it)

Classificando i dati delle presenze per zone di provenienza (Puglia, Resto d'Italia, Europa, fuori Europa), otteniamo i seguenti grafici. Questa classificazione fornisce un indicatore dell'internazionalizzazione della città di Ruvo e può essere un punto di partenza per poter stabilire strategie che vadano verso una maggiore attrattività locale ovvero internazionale.

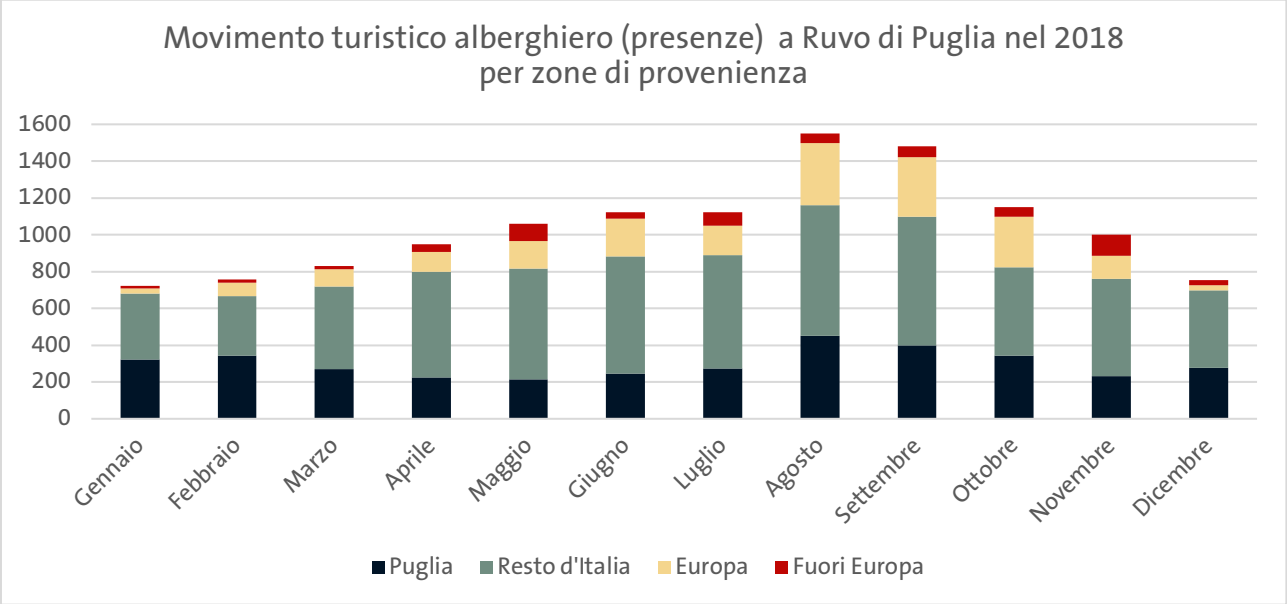


Figura 185 - Movimento turistico alberghiero a Ruvo di Puglia classificato per zone di provenienza (fonte: elaborazione dati www.dataset.puglia.it)

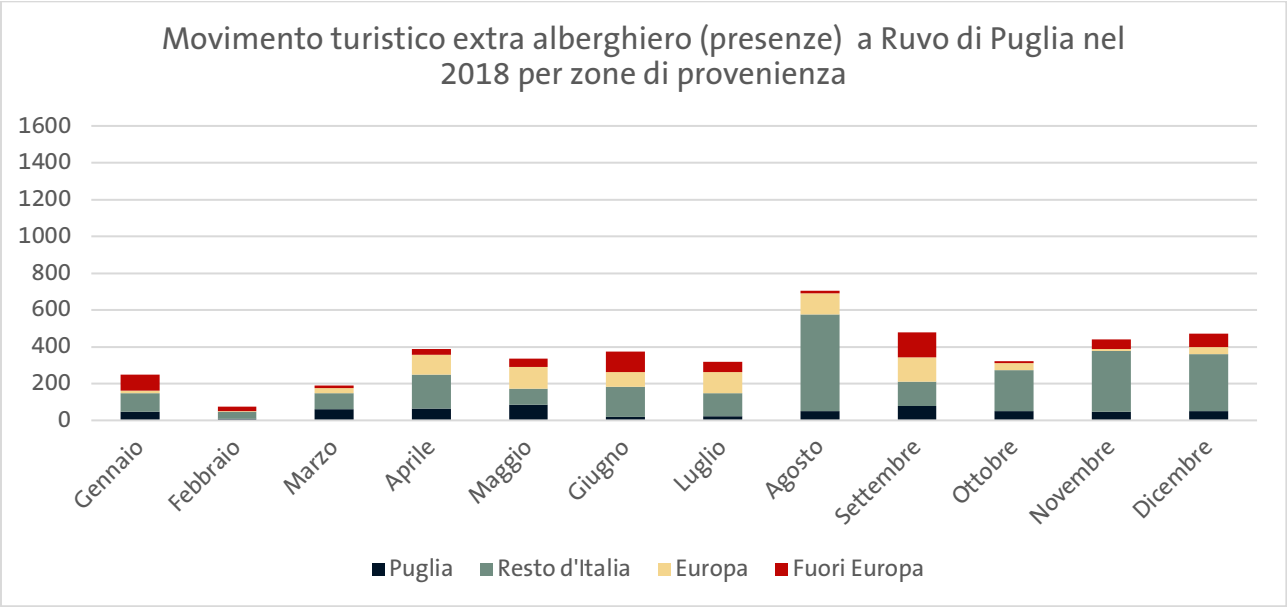


Figura 186 - Movimento turistico extra alberghiero a Ruvo di Puglia classificato per zone di provenienza (fonte: elaborazione dati www.dataset.puglia.it)

I grafici successivi riportano i dati degli arrivi, delle partenze e delle presenze tra il 2016 ed il 2019 relativamente alle strutture extra alberghiere.

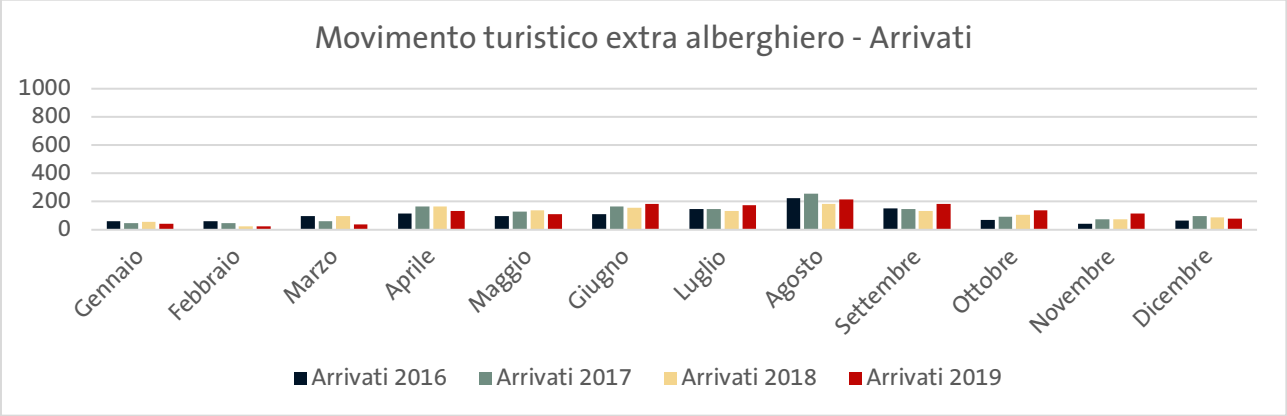


Figura 187 - Movimento turistico extra alberghiero, arrivi dal 2016 al 2019 suddivisi per mesi (fonte: elaborazione dati www.dataset.puglia.it)

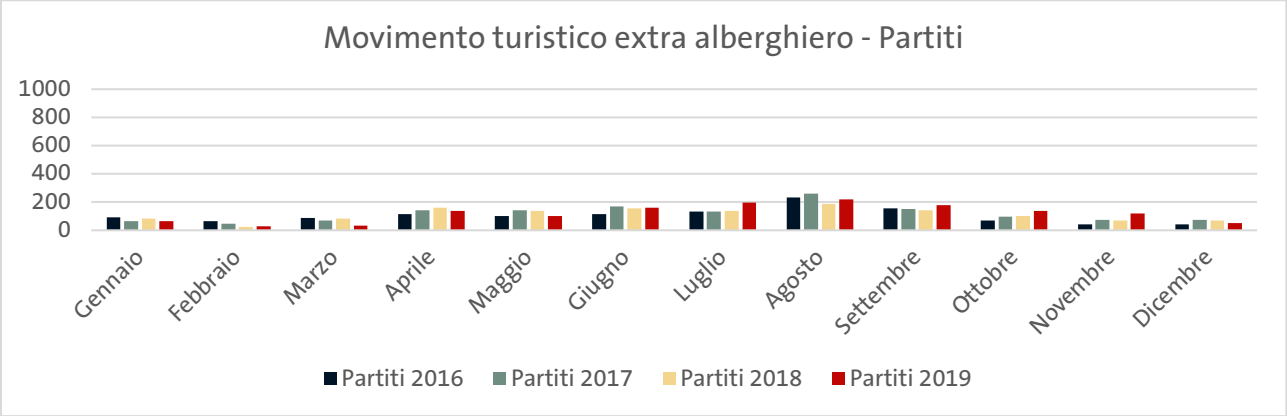


Figura 188 - Movimento turistico extra alberghiero, partiti dal 2016 al 2019 suddivisi per mesi (fonte: elaborazione dati www.dataset.puglia.it)

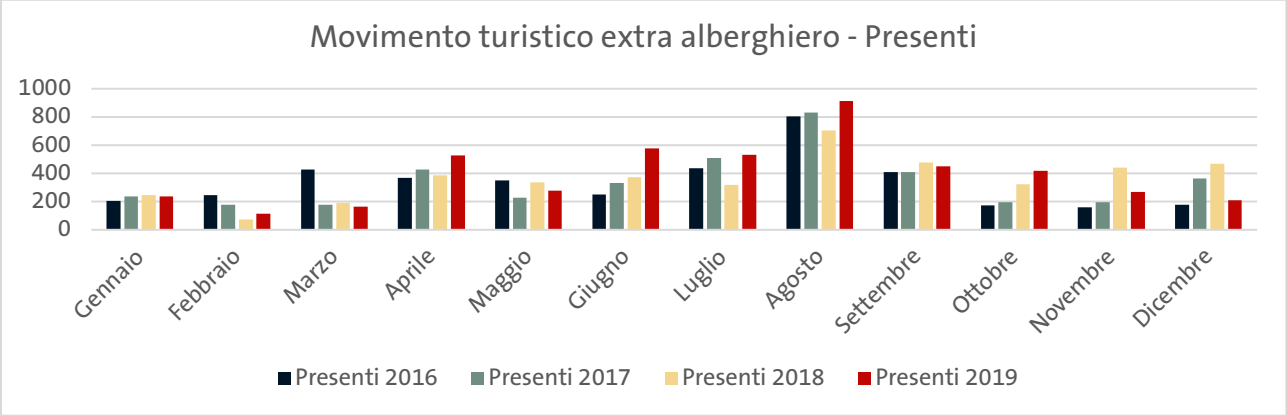


Figura 189 - Movimento turistico extra alberghiero, presenze dal 2016 al 2019 suddivisi per mesi (fonte: elaborazione dati www.dataset.puglia.it)

All'interno del Report 2020 dell'Osservatorio del Turismo promosso dalla Regione Puglia si è infatti indagata la capacità del territorio di soddisfare le aspettative e le esigenze dei turisti in vari ambiti. I risultati hanno visto un ottimo grado di soddisfazione per quanto concerne l'offerta di prodotti di qualità, paesaggio, accoglienza, mentre hanno ricevuto valori bassi le infrastrutture congressuali, la mobilità interna/segnaletica e le barriere architettoniche.

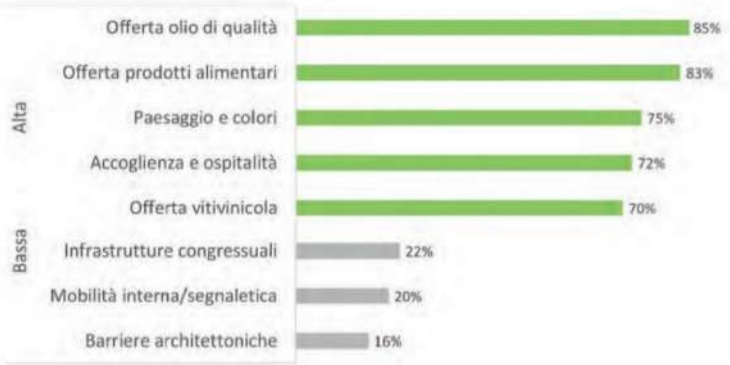


Figura 190 - Quota percentuale della soddisfazione sull'offerta regionale rispetto alle aspettative del turista/visitatore (fonte: Report 2020 Osservatorio del Turismo)

La seguente immagine mostra come molte delle caratteristiche investigate presentano valutazioni simili da parte di imprese e turisti. I fattori con votazione più alta sono generalmente riconosciuti anche dalle imprese. I punti informativi, la mobilità interna e la segnaletica, i percorsi cicloturistici, sono reputati molto peggiori di quanto sia l'opinione media dei turisti, seppur bassa.

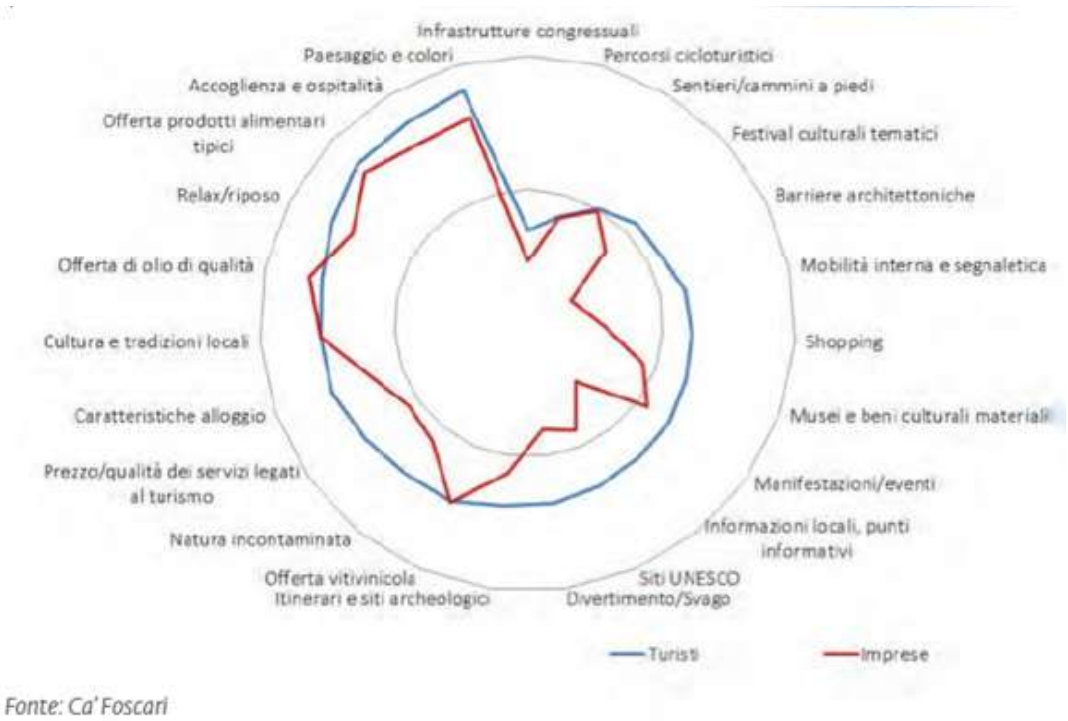


Figura 191 - Le percezioni dei turisti e degli operatori turistici a confronto (fonte: Report 2020 Osservatorio del turismo)

Questi dati potrebbero far riflettere su come il PUMS potrebbe influenzare positivamente anche il turismo nel territorio, andando ad agire su alcune componenti della mobilità che oggi sono sentite come inadeguate a rispondere alle esigenze del visitatore, considerando le nuove esigenze ed i nuovi modi di viaggiare e scoprire i territori.

Una ricerca commissionata da Booking.com tra il 9 ed il 28 agosto 2019 e condotta su un campione di adulti che hanno effettuato un viaggio negli ultimi 12 mesi e che intendono effettuare un viaggio nei prossimi 12 mesi, per un totale di 22000 partecipanti. [8]

Dal sondaggio sono emersi alcuni trend che potrebbero influenzare la domanda turistica nei prossimi anni:

- Aumenteranno i viaggi verso mete meno note, contribuendo a ridurre il turismo di massa e a proteggere l'ambiente
- Ci si affiderà sempre più alla tecnologia per consigli "smart" su nuove esperienze e per trovare idee completamente nuove.
- Il modo di viaggiare cambierà a favore dei viaggi lenti, per ridurre l'impatto ambientale, per gustarsi il viaggio, anche utilizzando un mezzo di trasporto meno comune.

[8] (https://travelpredictions2020.com/english/#4).

10. La valutazione degli scenari attuali

10.1. Il modello Urban Transport Roadmaps

La valutazione degli scenari attuali viene effettuata con il modello Urban Transport Roadmaps Tool to 2030, uno strumento previsionale di supporto alle politiche sviluppato nell'ambito del progetto quadriennale "Roadmaps Europe Road Transports to 2030" promosso e finanziato dalla DG MOVE della Commissione europea e tarato con numerosi stakeholder tra il 2014 e il 2016. Il modello è stato sviluppato per aiutare le amministrazioni a disegnare roadmap urbane costruendo previsioni su questioni ambientali, sociali ed economiche tra il 2015 ed il 2030.

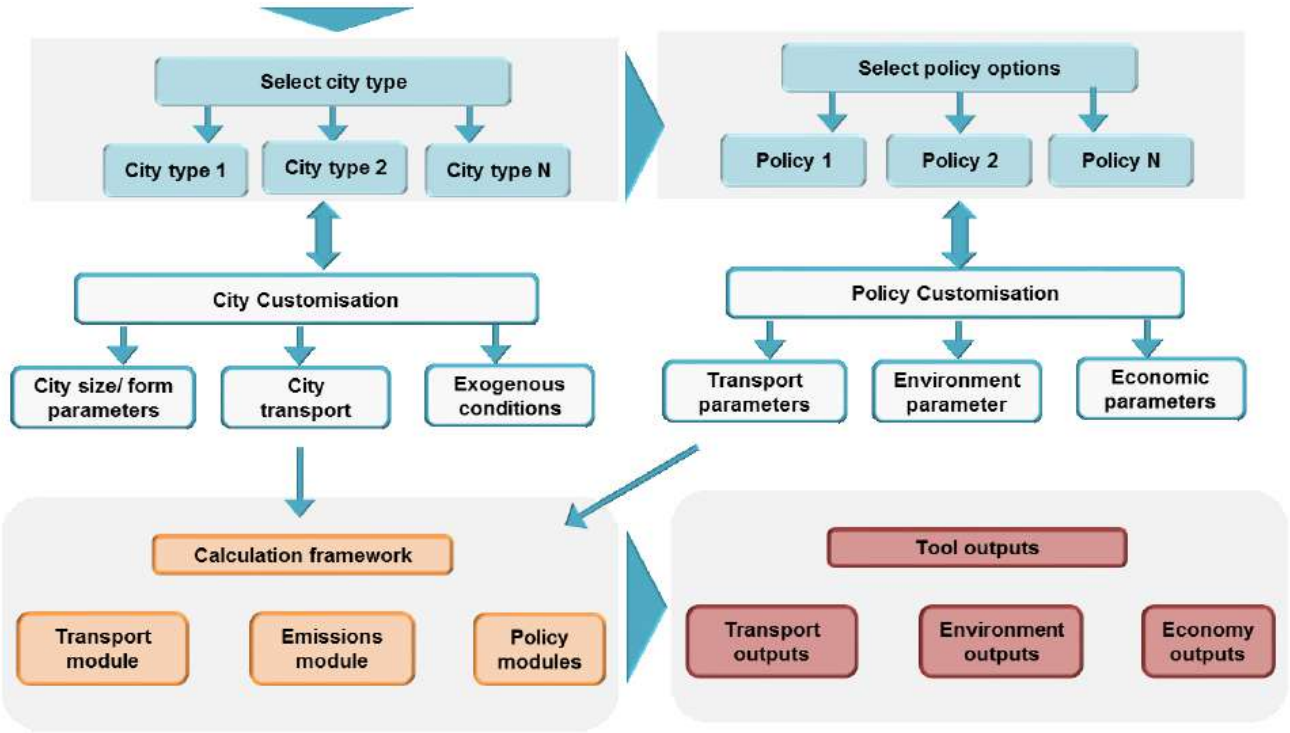


Figura 192 - Implementazione del Modello UTR

Con riferimento alle ipotesi esogene relative all'andamento della tecnologia, dell'energia e della tassazione nazionale, la quantificazione delle proiezioni del modello è definita sulla base di studi recenti, come ad es. Commissioni europee (2013), Krail et. al. (2014), Fiorello et. al. (2012).

I parametri che guidano il quadro di calcolo (compresi gli impatti delle politiche) sono stati stimati sulla base di un'ampia gamma di fonti di dati: indagini di viaggio, banca dati Eurostat, statistiche nazionali, fonte di modellizzazione (ad esempio modello ASTRA-CE, modello TREMOVE), ricerche incentrate sulla politica, letteratura professionale, relazioni sui progetti, studi sul traffico urbano, documenti di conferenze.

Il modello parte dunque dall'impostazione di una serie di dati di partenza atti a caratterizzare il contesto di riferimento, prevedendo livelli sempre più complessi di dettaglio del contesto che ne definiscono non solo lo stato allo scenario 0, ma anche la recettività e l'elasticità al cambiamento. Tra questi parametri l'area di intervento, il

numero di abitanti della città, il tasso di motorizzazione, la distribuzione della popolazione in base alla densità dei servizi, il sistema economico rilevante. E ancora il rapporto tra viaggi in ingresso e movimento locale, l'andamento del tasso di crescita, il livello medio di reddito e la composizione del parco veicolare in termini di alimentazione (dati ACI 2019).

Ulteriori informazioni che è possibile inserire per caratterizzare meglio il contesto sono dati socio-demografici, di traffico, parcheggi, trasporto pubblico e bicicletta, flotte di veicoli e condizioni esogene.

Infine il modello permette di selezionare una o più politiche da aggiungere al modello costruito. Le politiche sono raggruppate in cinque macroaree: Gestione della domanda, flotte ad energia pulita, investimenti in infrastrutture, misure di tariffazione, gestione e controllo del traffico. Ognuna di esse contiene differenti misure e per ogni misura occorre inserire delle informazioni come ad esempio l'anno di avvio della misura, il periodo di applicazione, la misura dell'investimento, parametri specifici di alcune variabili che servono per aumentare l'accuratezza del modello.

Policy Type	Measure
Demand Management	• Sustainable travel information and promotion • Bike Sharing Scheme • Car sharing (Car Clubs) • Delivery and Servicing Plans • Land-use planning - density and transport infrastructure
Green Fleets	• Green energy refuelling infrastructures • Green public fleets
Infrastructure Investments	• Bus, trolley and tram network and facilities • Walking and cycling networks and facilities • Park and ride • Metro network and facilities • Urban Delivery Centres and city logistics facilities
Pricing and financial incentives	• Congestion and pollution charging • Parking pricing • Public Transport integrated ticketing and tariff schemes
Traffic management and control	• Legal and regulatory framework of urban freight transport • Prioritising Public Transport • Access regulation and road and parking space reallocation • Traffic calming measures

Figura 193 - Tipologie di politiche utilizzabili nel modello UTR

Il modello restituisce dati in termini di indicatori di trasporto, come ad esempio l'evoluzione dello share modale o del tasso di motorizzazione; indicatori ambientali come l'aumento cumulato di emissioni ed indicatori economici.

10.2. Lo scenario 0 e lo scenario di riferimento a Ruvo di Puglia

La costruzione del modello per Ruvo di Puglia si è basata su dati ottenuti dalle analisi sul territorio per la costruzione del quadro conoscitivo. Perché costruire un modello che riproduca lo scenario attuale? L'analisi dei risultati ottenuta con un modello che riproduce le tendenze attuali è fondamentale per conoscere il punto di partenza e a cosa si va incontro assecondando le politiche in atto; sia per poter confrontare lo scenario attuale con quello delineato da una pianificazione della mobilità sostenibile attenta alle evoluzioni e capace di produrre cambiamenti sostenibili in termini di trasporto (cambio nello share modale verso soluzioni sostenibili), ambientali (minor emissioni inquinanti) ed economici.

Occorre precisare che il modello è stato costruito e settato per grandi città, pertanto è opportuno considerare che i risultati su una città con 25000 abitanti subirà variazioni (e quindi restituirà cambiamenti negli indicatori) sicuramente meno evidenti in termini di riduzione di emissioni o cambio di share modale.

I dati di partenza sono stati tradotti in valori con cui costruire il modello. Alcuni di essi sono: città con meno di centomila abitanti con ampio centro storico in cui il trasporto pubblico, la bicicletta e la moto sono scarsamente utilizzati, i viaggi in entrata rispetto agli spostamenti dei residenti sono limitati e la congestione del traffico stradale è limitata. L'evoluzione demografica nei prossimi anni si è considerata con un tasso di crescita nullo e non si prevedono fenomeni di dispersione urbana incontrollati. Altri valori inseriti sono stati il tasso di motorizzazione, lo share modale attuale e la composizione della flotta di veicoli.

Lo scenario 0 è da considerarsi lo scenario in cui non viene effettuata alcuna azione o nessuna politica. I dati relativi allo share modale mostrano variazioni poco significative rispetto allo stato attuale, con un impercettibile aumento dell'auto e moto a discapito degli spostamenti in autobus, bicicletta e a piedi. In questo scenario è previsto anche un aumento delle emissioni di CO2 in atmosfera.

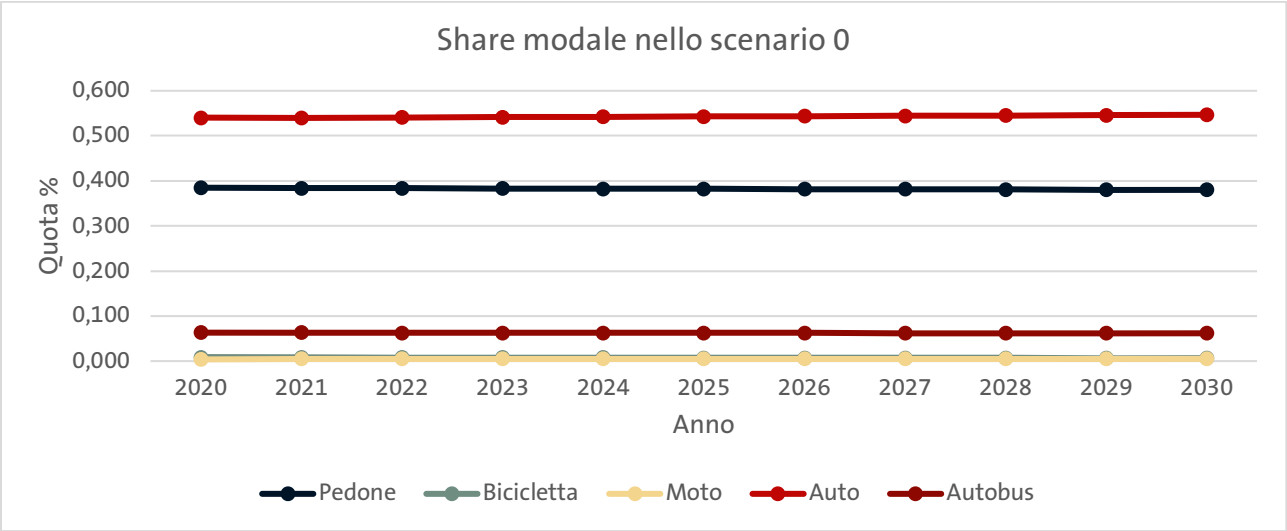


Figura 194 - Share modale nello scenario 0 (Elaborazione dati modello UTR)

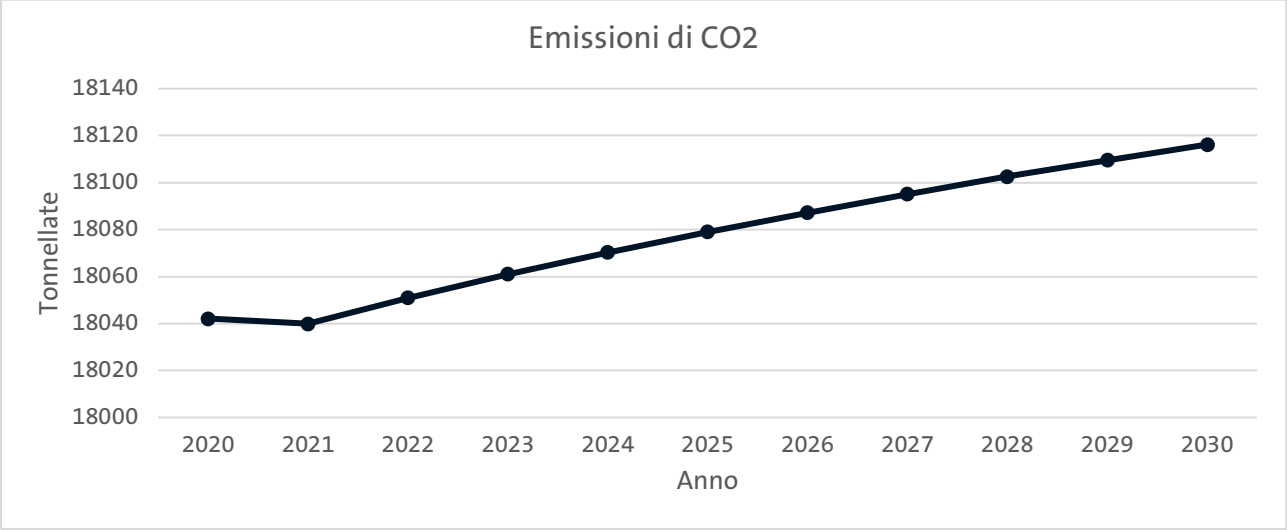


Figura 195 - Emissioni cumulate di CO2 nello scenario 0 (Elaborazione dati modello UTR)

Allo stato attuale nel Comune di Ruvo di Puglia sono stati realizzati alcuni progetti di rigenerazione o ci sono progettualità in corso di esecuzione. Questi progetti influiscono in qualche modo sulle componenti di mobilità. Per tener conto di questo, si è implementato il modello con alcune politiche di riferimento, in particolare sulla rete pedonale e ciclabile (implementazione al 2020 con investimenti che sommati raggiungono quasi un milione di euro), creazione di parcheggi (nel 2023 con periodo di realizzazione più ampio ed un costo di 500000 euro) e misure di moderazione del traffico (2020). A seguito di queste misure, sono stati ricalcolati gli indicatori dello scenario, che possiamo chiamare scenario di riferimento ovvero lo scenario base a cui vengono applicate alcune politiche già in essere o in corso di realizzazione. Come è possibile osservare dal grafico, i risultati sono quasi confrontabili con il modello precedente in termini di share modale. C'è una decrescita impercettibilmente più lenta della pedonalità e dell'uso dell'autobus a favore di un aumento leggero dell'uso dell'auto, ovvero leggermente meno inclinato rispetto alla curva generata dal modello precedente. Le emissioni di CO2 aumentano, tuttavia il totale finale al 2030 è inferiore ai valori ottenuti nello scenario 0.

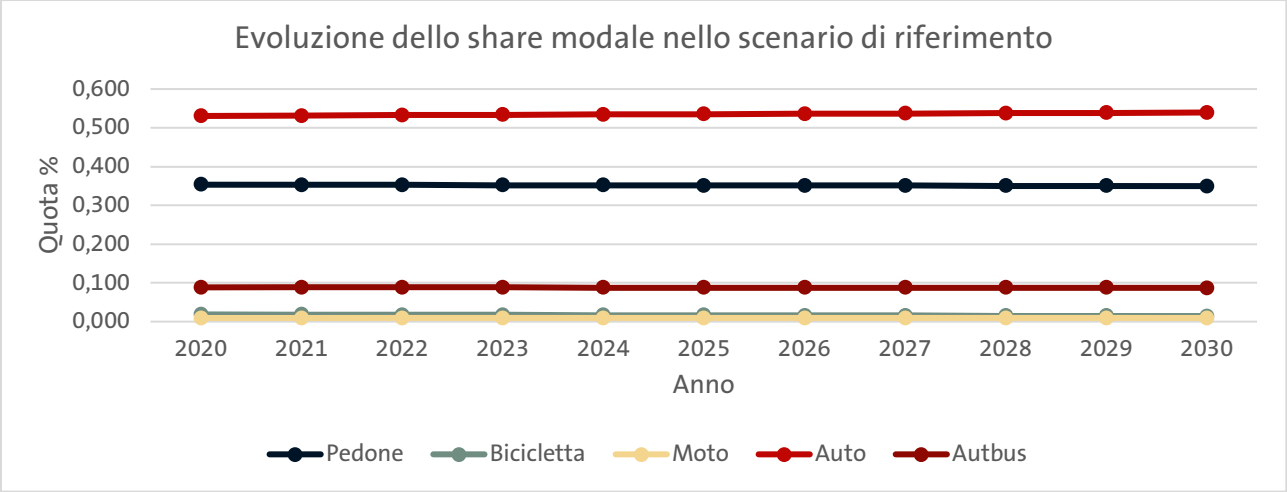


Figura 196 - Share modale nello scenario di riferimento (Elaborazione dati modello UTR)

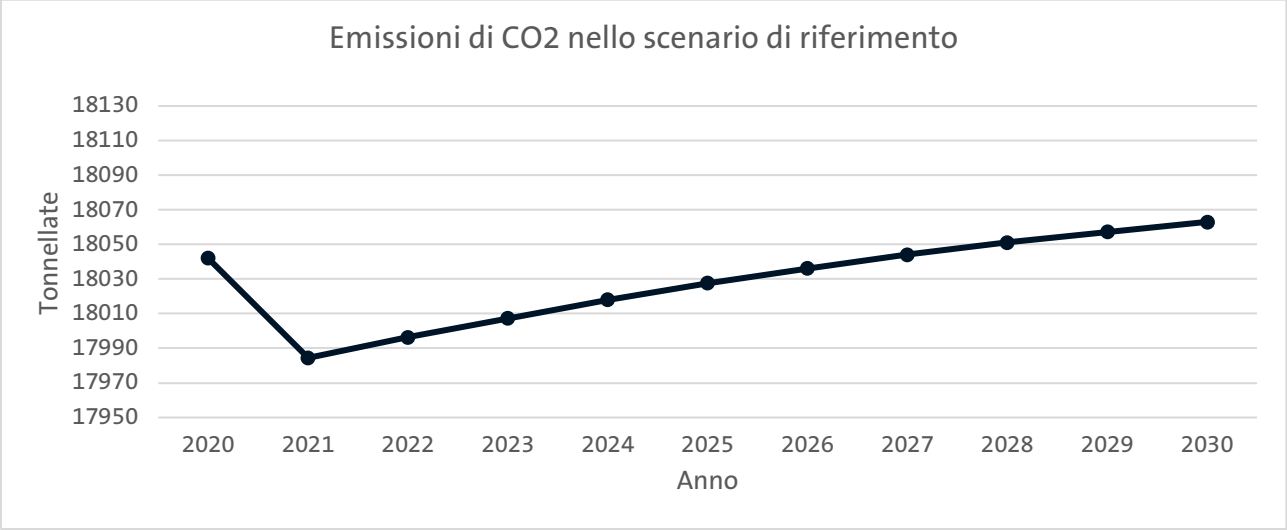


Figura 197 - Emissioni cumulate di CO2 nello scenario di riferimento (Elaborazione dati modello UTR)

11. Sintesi del Quadro Conoscitivo Analisi SWOT

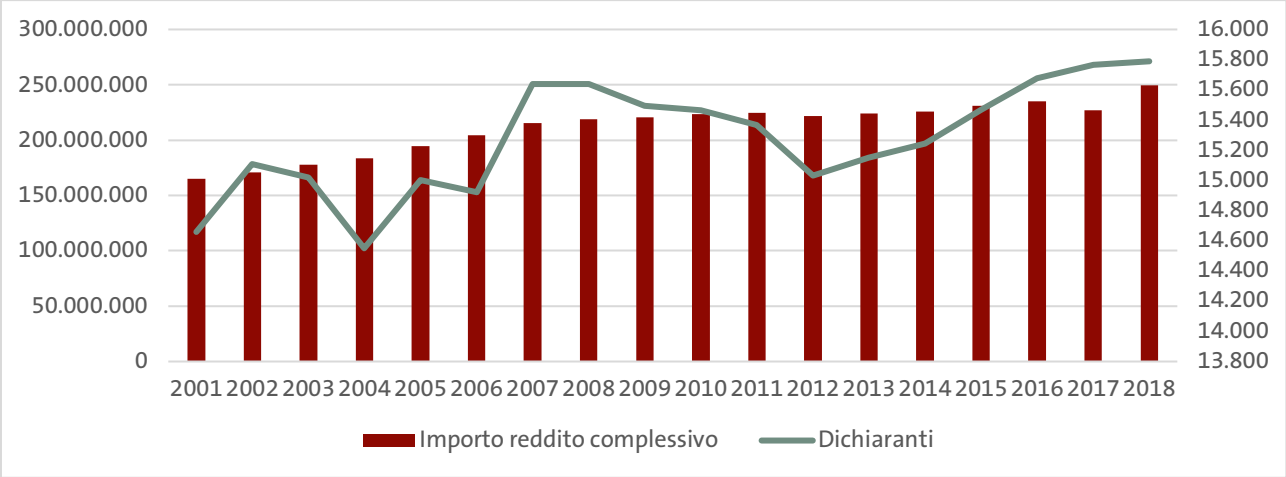
La città di Ruvo di Puglia si presenta particolarmente attiva rispetto al contesto metropolitano, con delle discrete performance (sempre rapportate ai dati provinciali e regionali) dal punto di vista della popolazione che diminuisce e invecchia meno della media dei comuni limitrofi.

Il rapporto dei giovani attivi e non attivi registrato nel 2011 è superiore rispetto alla media regionale e nazionale, mentre la crescita del reddito pro-capite da allora al 2018 è leggermente superiore alla media.

Nonostante un'apparente costanza del numero di addetti e imprese negli ultimi 5 anni, in realtà il mercato è cambiato molto: a fronte di una diminuzione delle attività più tradizionali si è registrato un aumento del numero delle imprese attive nel settore delle attività professionali, scientifiche e tecniche che ha generato un crescente interesse verso le tematiche della ricerca e dell'innovazione.

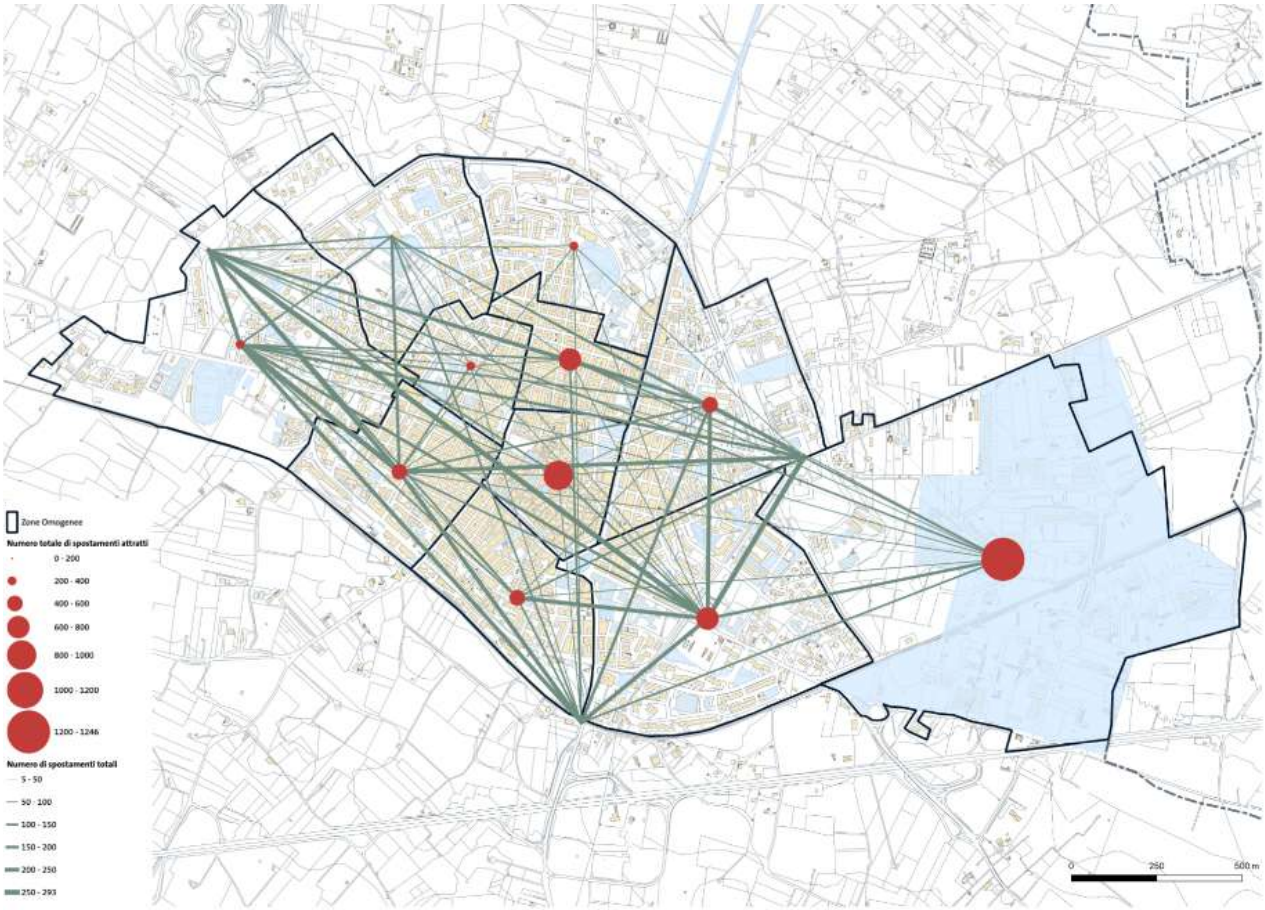
Figura 198 – Aumento del numero di imprese attive – Dati ISTAT

Sia il reddito complessivo che il numero di dichiaranti sono aumentati, denotando una certa vitalità economica della città che ha visto aumentare il rapporto tra spostamenti interni e totali.



Sebbene un buon numero di cittadini si sposti verso l'esterno, la maggior parte dei residenti resta in città e la città accoglie un numero di spostamenti in ingresso dall'area esterna, in particolare dai comuni confinanti di Terlizzi e Corato: dalla prima prevalentemente di tipo scolastico e lavorativo, dalla seconda probabilmente legati a numerose relazioni familiari e al tempo libero.

Il censimento 2011 registrava lo spostamento al mattino di 20416 persone, di cui il 17% diretti all'esterno del comune. La componente lavorativa prevale all'interno con il 54%, mentre verso l'esterno quasi due terzi si spostano per motivi di studio, in particolare verso Bari dove sono situate le sedi Universitarie. A questi spostamenti si sommano quelli di 1995 persone ogni giorno attratte in città.



Le aree cittadine entro le quali si concentrano le destinazioni di questi spostamenti (ora in maniera ancora maggiore che nel 2011) sono, in ordine, quelle individuate dalle Zone denominate Zona Industriale, Centro Storico, Via Imbriani e Via Aldo Moro. La prima corona attorno al centro storico mantiene un carattere prevalentemente attrattivo, mentre nelle aree di più nuova urbanizzazione prevale il carattere generativo.

Un carattere particolare ha la zona denominata Via Aldo Moro che assume caratteristiche ibride rispetto a questi comportamenti, vedendo crescere una componente residenziale in un'area prima originariamente di carattere produttivo.

In una configurazione siffatta, una delle principali problematiche cittadine è quindi caratterizzata dalla pressione delle auto sulle aree centrali non generalizzata, ma nelle ore di picco dei giorni feriali.

Per impedire questo fenomeno, iniziative singole sono state messe in atto come la regolamentazione della sosta e la deviazione del passaggio dei mezzi del TPL Extraurbano dal Centro, senza tuttavia incasellarli in una visione sistemica che compensasse le restrizioni con servizi alternativi.

Il TPL presente in città potrebbe giocare, in questo, un ruolo significativo, ridisegnandone il funzionamento sulla base di necessità specifiche quale, ad esempio, la connessione periferia-centro o la domanda crescente verso la Zona Industriale e l'Area in sviluppo denominata Via Aldo Moro.

Infine, il rafforzamento dell'uso di modalità sostenibili per il raggiungimento della Stazione, visto l'utilizzo mediamente più alto del treno da parte dei cittadini per gli spostamenti sistematici e l'alto numero di spostamenti diretti ai comuni lungo la linea ferroviaria gestita da Ferrotramviaria, può divenire un disincentivo all'uso dell'auto nelle ore di punta.

Il PUMS potrà giovare di una attenzione cittadina alle dinamiche di mobilità generata dalle recenti misure messe in atto, dall'approvazione del PMCC e dalla realizzazione di una delle prime Velostazioni dell'area Metropolitana, costruendo una visione per il sistema di mobilità cittadino che metta a sistema le iniziative virtuose attivate, sfrutti il carattere sperimentale della città e proponga pratiche innovative e tecnologicamente avanzate.

12. Analisi SWOT

Le informazioni ottenute dall'analisi del quadro conoscitivo e dal processo partecipativo sono state organizzate in modo schematico attraverso l'analisi SWOT (Strenghts, Weaknnesses, Opportunities e Threats). La metodologia SWOT permette una lettura incrociata dei fattori in gioco che si distinguono in endogeni (ovvero sui quali è possibile intervenire direttamente) che si traducono nei Punti di Forza e Punti di Debolezza; ed esogeni (sui quali non è possibile intervenire direttamente, dipendono anche da dinamiche di contorno complesse ma è possibile tenerle in considerazione) che si traducono in Opportunità e Minacce. La SWOT è utile per costruire quelli che sono gli obiettivi e le strategie del Piano. Occorre puntare sui punti di forza, intervenire o modificare in positivo i punti di debolezza, leggere e cogliere le opportunità e prevenire o ridurre, quando possibile, le minacce.

A seguito delle sollecitazioni emerse dal processo partecipativo, il G.d.L ha organizzato la SWOT declinando punti di forza e debolezza oltre che per tematiche anche per interesse geografico, sulla base degli spunti emersi e sintetizzati al capitolo precedente.

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
CENTRO STORICO	
Sui Corsi principali c'è una condizione favorevole per la pedonalità	Presenza di barriere architettoniche in Corso Jatta
Le piazze del centro storico sono in buono stato	
In passato c'è stata una sperimentazione di chiusura al traffico di Corso Cavour	Sui Corsi Principali si crea traffico
In passato c'è stata una sperimentazione di chiusura al traffico di Via Vanini e di Via Griffi (pressi di Piazza Dante)	Mancanza di parcheggio per chi abita nel centro storico
Investimenti da parte dell'amministrazione in eventi di riqualificazione del centro storico temporanei (Luci d'artista) e permanenti (Piazza Matteotti, Piazza Dante)	
Il percorso da Parco Mennea verso la Scuola Cotugno, Scuola Bovio e Piazza Matteotti potrebbe divenire pedonale.	
ZTL nel centro storico	Scarsa illuminazione dei percorsi
Il 40% degli spostamenti interni alla città avviene a piedi	
ITINERARI PERIFERICI	
Via Mondragone – Via Carlo Marx – Pineta – Via Levi costituiscono un percorso panoramico da valorizzare	Nelle strade fuori dal centro storico i marciapiedi sono stretti, sconnessi e insicuri e in cattivo stato
La nuova progettualità di Via Pertini contiene un percorso ciclopedonale	Attraversamenti pedonali insicuri
Via Cairoli connette Piazza Dante con Via Pertini e con aree di verde urbano	Alcuni percorsi fuori dal centro storico sono molto ripidi (es. Via Duca della Vittoria)
	Le strade trasversali al centro storico sono strette per auto e per pedoni
VIABILITÀ E INCIDENTALITÀ	
Numero di incidenti in diminuzione	Scarsa manutenzione stradale
Fitta rete di connessioni viarie con i comuni limitrofi	
ABITUDINI DI MOBILITÀ	
Diffusione della mobilità lenta superiore alla media nazionale e regionale	Resistenza culturale a muoversi a piedi
Auto privata poco utilizzata rispetto alla media nazionale	Più del 70% degli spostamenti per interni motivi di lavoro avviene in auto come conducente o passeggero
Buona percentuale di spostamenti interni alla città avviene a piedi (40%)	Più dell'80% degli spostamenti extraurbani per motivi di lavoro avviene in auto come conducente o passeggero
La bicicletta è molto utilizzata per il tempo libero	Ci sono salite molto ripide per la bicicletta tradizionale
	Andare in bicicletta è percepito come insicuro
	Vi è una resistenza culturale per l'utilizzo della bicicletta
Il TPL urbano è utilizzato per raggiungere il cimitero	Il TPL urbano non è utilizzato
	Nei giorni feriali la totalità degli spostamenti extraurbani avviene in automobile
	IL TPL extraurbano è poco usato per motivi diversi dallo studio
MOBILITÀ CICLABILE	
Presenza di numerosi itinerari ciclabili nel territorio ruvese	Andare in bicicletta è percepito come insicuro
	Pendenze e salite molto ripide per le biciclette
	Mancanza di percorsi ciclabili percepita come un ostacolo alla ciclabilità
	Mancanza di sicurezza negli incroci
	Mancanza di rastrelliere e percepita come ostacolo alla criticità
IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	

Il trasporto pubblico locale è percepito come inadeguato
Le fermati del trasporto pubblico locale sono distanti dal centro
Le informazioni sul trasporto pubblico locale sono difficilmente reperibili
Scarsa accessibilità delle fermate
Orari e frequenza bassa del TPL urbano

IL TRASPORTO PUBBLICO SCOLASTICO

Il servizio è percepito come efficiente
Sono presenti numerosi bus scolastici

Il numero elevato di bus in sosta davanti al Liceo Tedone è pericoloso per gli studenti stessi
Liceo Tedone – la promiscuità bus e pedoni è pericolosa
I mezzi del TPL che si avvicinano alla scuola sono inquinanti
La nuova fermata per il TPL scolastico sull'extramurale è in prossimità di una curva, intralcia il traffico ed è percepita come insicura. L'alberatura presente sui marciapiedi in connessione con la scuola, rende gli stessi sconnessi e stretti.

MOBILITÀ SCOLASTICA

Presso la Scuola Bovio, il progetto di Piedibus (SBAM) ha suscitato entusiasmo tra gli studenti e i genitori
La scuola Bovio ha un ingresso pedonale in Piazza Turati che agevola l'arrivo a piedi degli alunni.
Gli ingressi scaglionati in periodo post-covid hanno comportato una leggera riduzione del traffico
La Scuola Biagia Marniti usufruisce di due ingressi che riescono a distribuire il traffico

Presenza del servizio scolastico comunale

Di recente, nei pressi del liceo è stato realizzato un parcheggio per i genitori
Il 56% degli spostamenti interni per studio avviene a piedi
La maggior parte degli studenti del Liceo Tannoia raggiunge la scuola a piedi
Il 90% degli spostamenti extraurbani per motivi di studio avviene tramite tpl (su ferro e su gomma)

Molti bambini vengono accompagnati a scuola in auto

Il Piedibus non è proseguito in maniera autonoma

In Via Don Minzoni le auto dei genitori creano traffico

La maggior parte dei docenti arrivano a scuola in auto

Piazza Bovio è spesso congestionata

Via dell'Aquila adibita alla sosta
Congestione in Via Aldo Moro, Via Valle Noè, Via Madonna delle Grazie in orari scolastici

Molti bambini sono accompagnati a scuola in automobile

ZONA INDUSTRIALE

Zona industriale connessa solo per automobili

Non connessa alla città

Poco illuminata

PROPENSIONE AL CAMBIAMENTO

Buona disponibilità a spostarsi a piedi se i marciapiedi fossero più curati

Buona disponibilità a spostarsi in bici se ci fossero più itinerari e piste ciclabili
Buona disponibilità a spostarsi a piedi se i marciapiedi fossero più curati
Buona disponibilità a spostarsi con il TPL se ci fossero orari più frequenti e maggiore affidabilità del servizio e tempi di viaggio minori
Moderata disponibilità al car pooling (64%)

OPPORTUNITÀ	RISCHI
Connessione ferroviaria con l'aeroporto	
Incremento delle attività professionali / scientifiche e tecniche	Popolazione in decrescita
87% degli investimenti in settore ricerca e innovazione	Invecchiamento della popolazione in età lavorativa, della popolazione attiva e di quella globale Spopolamento del centro storico Urbanizzazione delle periferie Tasso di occupazione femminile inferiore alla media anazionale Percentuale residenti con diploma o titolo di laurea sotto la media nazionale