



Comune di
RUVO DI PUGLIA
Città Metropolitana di Bari



PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

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

COMMITTENTE
SINDACO
RUP

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

Redazione a cura di:



Gruppo di progettazione:

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

Timbri ed Approvazioni




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

ELAB.

LI

LINEE DI INDIRIZZO

MAGGIO 2021

REDAZIONE

Rev_1

ADOZIONE

APPROVAZIONE

IL GRUPPO INTERDISCIPLINARE DI LAVORO.....	5
LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEI PUMS.....	6
LA CONNESSIONE CON I PIANI SOVRAORDINATI	8
LO STATO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE E LE PROGETTUALITA' IN CORSO.....	10
LA PARTECIPAZIONE.....	12
DINAMICHE IN CORSO	20
I DATI PER LA DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI.....	22
SPOSTAMENTI SISTEMATICI	23
SPOSTAMENTI OCCASIONALI.....	27
ANALISI SWOT	30
SCENARI POSSIBILI	33
OBIETTIVI GENERALI E INDICATORI.....	34
LA VISION.....	35

IL GRUPPO INTERDISCIPLINARE DI LAVORO

L'amministrazione comunale di Ruvo di Puglia, guidata dal Sindaco Pasquale Roberto Chieco, su proposta del consigliere Antonio Mazzone, con delega alla promozione di politiche ambientali, energetiche e dello sviluppo sostenibile, ha intrapreso l'iter per la redazione del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile con il fine di creare infrastrutture e condizioni necessarie per rendere possibile il riequilibrio modale e creare una città sempre più ricca di spazi per le persone. La bicicletta ed il pedone sono elementi fondamentali su cui puntare all'interno della visione di Ruvo di Puglia proiettata nel futuro. Ad avvalorare tale prospettiva è stata l'esperienza a Pontevedra in Spagna, città che ha messo al centro delle politiche lo spazio pubblico ed ha avviato una pedonalizzazione delle aree urbane, non senza iniziale scetticismo di alcuni commercianti e residenti, ma che nel tempo ha restituito una completa rigenerazione degli spazi attraverso la riduzione del traffico veicolare del 97% e un cambio di abitudini di mobilità che ha portato la riscoperta del gusto di socializzare e di fruire degli spazi tanto da generare, da parte degli stessi cittadini, la volontà di estendere le aree pedonali ad altre zone della città. In quest'ottica, la città diventa accessibile, l'automobilista diventa ospite nella città e le strade tornano ad essere a misura d'uomo, diventano luoghi in cui ci si può muovere agevolmente ed in sicurezza.

Il percorso verso la mobilità sostenibile per Ruvo di Puglia è iniziato con il Piano di Mobilità Ciclistica e Ciclopedonale ("PMCC") e con la partecipazione a diversi bandi per la realizzazione di piste ciclabili e per la rigenerazione di vie e spazi pubblici. Dal 2018 si sono avviati i primi incontri per la redazione del PUMS che ha lo scopo di recepire tutte le progettualità e le

pianificazioni e fornire una strategia di mobilità sostenibile avendo una visione sistemica delle dinamiche in corso, superando la frammentarietà degli interventi. Questo Piano Strategico viene costruito sia con la partecipazione della cittadinanza che con il coordinamento degli uffici dell'amministrazione, che ne prendono parte. Alla redazione hanno contribuito tra gli altri, l'Assessore alle politiche territoriali con delega all'urbanistica Ing. Nicola Giordano, l'Assessora alla cultura e pubblica istruzione con delega alle politiche giovanili, politiche culturali, sviluppo turistico e sport, promozione della legalità, pari opportunità e partecipazione, innovazione tecnologica prof.ssa Monica Filograno, il direttore dell'area 8 Qualità urbana e beni comuni ing. Gildo Rocco Gramegna ed il funzionario tecnico arch. Nicola Porta, l'ufficio di Polizia Locale con il Comandante Salvatore Berardi, di concerto con gli assessori e gli uffici in un'ottica di cooperazione e multidisciplinarietà

La parte tecnica è stata affidata alla società Elaborazioni S.r.l., coordinata dal Direttore Tecnico ing. Maurizio Difronzo, affiancato dall'ing. Alessandra Aquilino, ing. Germana Pignatelli e ing. Vito Porrelli. Il team di redazione si completa dei collaboratori arch. Giorgia Floro, arch. Ivan Iosca, ing. Tommaso Passaro e ing. Roberta Gentile.

Elaborazioni.org, Srl è una Società d'Ingegneria che propone modelli di intervento destinati allo sviluppo di progettualità che si ispirano ai principi della sostenibilità sociale ed ambientale, con particolare riferimento al settore dei trasporti e mobilità, prediligendo metodologie di lavoro in grado di ottenere un concreto coinvolgimento dei cittadini/destinatari degli interventi.

LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEI PUMS

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*”, con lo scopo di delineare i passi principali per la definizione delle politiche di mobilità che permettano di affrontare le problematiche legate ai trasporti nelle aree urbane in maniera più efficiente, attraverso il coinvolgimento attivo degli stakeholders. Esse definiscono come obiettivo principale del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) il miglioramento della qualità e delle prestazioni ambientali nelle aree urbane in modo da assicurare un ambiente di vita più sano, in un complessivo quadro di sostenibilità, assicurando ad ognuno il diritto a

muoversi senza gravare sulla collettività in termini di inquinamento atmosferico, acustico, di congestione e incidentalità. Le linee guida individuano i principi fondamentali che devono guidare la redazione del PUMS:

- *Visione* di lungo periodo;
- *Integrazione* degli strumenti di Piano;
- *Sostenibilità* sociale, ambientale ed economica delle azioni intraprese;
- *Approccio partecipativo* che porta al centro le persone e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità, 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.



L'Italia ha recepito le Linee Guida europee e, con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti n.397 del 4 agosto 2017 definisce le “Linee Guida per la redazione dei PUMS”.

Il PUMS viene definito come “*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*” ed ha il fine di coordinare su tutto il territorio nazionale la redazione dei Piani. Il documento in particolare individua anche i macro obiettivi, gli obiettivi specifici nonché gli indicatori per la verifica degli stessi.

La Regione Puglia ha approvato con DGR n.193/2018 e modificate con DGR n.1645/2018 le “Linee Guida Regionali per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile” (PUMS), introducendo approfondimenti e dati afferenti alle specificità del contesto pugliese. Esse dettagliano il processo di redazione, le fasi principali ed indicano l'iter di approvazione. Alle sette strategie contenute nelle linee guida nazionali individua ulteriori strategie

da tenere in considerazione:

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 soluzioni 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

AREA DI INTERESSE		MACRO - OBIETTIVI
A	Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità	Riduzione del 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 (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 (R)
		Miglioramento della inclusione sociale (M)
		Economicità dei trasporti (R)

M = Ministero; R = Regione

LA CONNESSIONE CON I PIANI SOVRAORDINATI

Negli ultimi decenni la mobilità ha assunto un valore non solo come ambito settoriale distinto dagli altri, quanto piuttosto interconnesso ad altre tematiche. Con il *Libro Verde* (2007) la Commissione Europea aveva già espresso la necessità di un approccio globale per ripensare la mobilità urbana. Nel 2009 la stessa Commissione aveva espresso, con il *Piano d'azione per la mobilità urbana*, la necessità di cooperare, creare sinergie per poter approcciare al tema della mobilità. Con il *Libro Bianco* (2011) propone una serie di obiettivi, iniziative per promuovere una politica dei trasporti sostenibile.

Lo studio degli strumenti pianificatori e programmatici su diversi livelli, da quello europeo fino a quello locale, consente una prima individuazione degli obiettivi che, in modo diretto o indiretto, sono legati alla pianificazione della mobilità. Questa ricognizione rappresenta infatti una parte della base conoscitiva per la costruzione del Piano. Alcuni strumenti pianificatori e/o legislativi promuovono un tipo di mobilità sostenibile (*Piano Strategico Connettere l'Italia, Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile SNSS, Piano Energetico Ambientale Regionale PEAR, Piano Regionale della Mobilità Ciclistica PRMC*), la promozione della mobilità dolce (*D.lgs. 2/2018, Piano Straordinario della Mobilità Turistica, Piano Regionale dei Trasporti PRT, L.R. 1/2013, Piano Paesaggistico Territoriale Regionale PPTR, Piano Strategico del Turismo 365, PRMC*). Un PUMS infatti promuove l'aumento delle persone che si spostano con mezzi pubblici, a piedi o in bicicletta, a sfavore dell'automobile. Questo porta ad una riduzione delle emissioni inquinanti, coerentemente con quanto delineato dalla *Direttiva Europea 2008/50/CE*, recepita dal *D.lgs.*

155/2010 in coerenza con quanto previsto dall'*Accordo di Parigi (2015)*, con la *Strategia Europea per una mobilità a basse emissioni (2016)*, con il *Piano Nazionale per l'Energia e il Clima*.

Un ulteriore tema è quello di promuovere modalità alternative a basse emissioni diminuendo negli anni la quota delle auto ad alimentazione tradizionale (*Direttiva 2014/94/UE, Piano Energetico Ambientale Regionale*).

Un PUMS mira anche al miglioramento della sicurezza stradale e alla riduzione dell'incidentalità (*Libro Bianco, Agenda 2030, Piano Nazionale Sicurezza Stradale, PRT*). Altri temi sono il potenziamento della rete ferroviaria europea (*Regolamento 4 n. 1315/2013 rete TEN-T; PRT, Piano Regionale delle Merci e della Logistica*); lo sviluppo dell'intermodalità (*Libro Bianco, Libro verde, Regolamento 4 n. 1315/2013 rete TEN-T, Piano Straordinario della Mobilità Turistica, PRT, Piano Regionale delle Merci e della Logistica, POR 2014 – 2020; PPTR, Piano Strategico del Turismo, PRMC; Biciplan Metropolitano*); la riduzione delle emissioni sonore (*Regolamento UE 540/2014*), l'accessibilità (*Piano strategico Connettere l'Italia, Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile, Piano Straordinario della mobilità turistica, PRT, PPTR, Piano Strategico del Turismo Regionale 365, PRMC*).

Infine la partecipazione diventa uno dei temi fondamentali per la costruzione del Piano, infatti è un obiettivo richiamato all'interno di diversi strumenti programmatici (*Libro Bianco, Piani d'azione per la mobilità urbana, Agenda 2030, Piano Strategico Connettere l'Italia, Programma Operativo Regionale 2014-2020; Piano Regionale della Mobilità Ciclistica*).

Piani e Programmi Europei, Nazionali, Regionali, Metropolitani

Europei (Libro Verde, Libro Bianco, Piani d'Azione per la mobilità urbana, Direttiva Europea 2008/50/CE, Regolamento 4 n.1315/2013 rete TEN-T, Direttiva 2014/94/UE, Regolamento UE 540/2014, Quadro per il Clima e l'Energia, Accordo di Parigi, Strategia europea per una mobilità a basse emissioni, Agenda 2030)

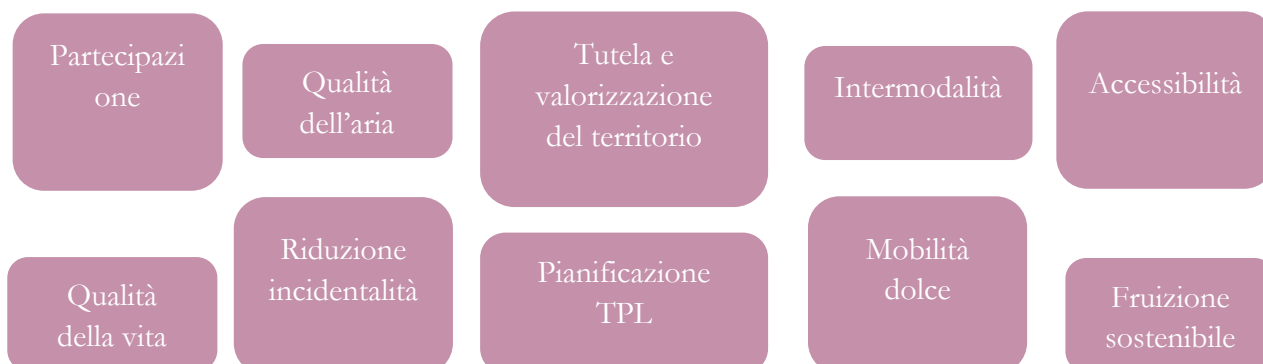
Nazionali: (D. Lgs.155/2010, Piano Nazionale Integrato per l'Energia ed il Clima, Piano Strategico "Connettere l'Italia", Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile, Piano Nazionale di Sicurezza Stradale, Piano Nazionale della Logistica, D.lgs. 2/2018, Piano straordinario della mobilità turistica)

Regionali e metropolitani (Piano Regionale dei Trasporti, Piano Regionale delle Merci e della Logistica, L.R. 1/2013, Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, POR 2014 – 2020, Piano Energetico Ambientale Regionale, Piano Strategico del Turismo 365, Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, Biciplan Metropolitano)



Piano Urbano Mobilità Sostenibile Ruvo di Puglia

Coordinamento strategico su vari aspetti legati alla mobilità



LO STATO DELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE E LE PROGETTUALITA' IN CORSO

Lo stato della cornice pianificatoria locale e progettuale degli ultimi anni è un indicatore della direzione che la città di Ruvo di Puglia sta cercando di percorrere sul tema della sostenibilità. Per questo, la ricognizione di tali strumenti costituisce una parte della base conoscitiva nella costruzione del PUMS.

Tra gli strumenti pianificatori di cui il Comune si è dotato negli ultimi anni è presente il *Piano Urbanistico Generale (PUG)*, adottato con D.C.C. n.17/2016. Fino alla data di approvazione del PUG resteranno in vigore il Piano Regolatore Generale (PRG) e le varianti approvate. Il PUG è uno strumento innovativo in quanto supera il concetto di zonizzazione sulla quale si è basata gran parte della pianificazione dei PRG, ponendo grande valore a contesti in cui sono presenti servizi e abitazioni e vi è la coesistenza di attività e residenze. Nel PUG sono già presenti indicazioni che riguardano la mobilità sostenibile: uno degli obiettivi è quello di *favorire la realizzazione di circuiti pedonali e ciclabili*¹. Individua inoltre *Zone a Traffico Limitato nelle aree del centro storico* che appartengono al contesto urbano storico di tutela ed al contesto urbano consolidato da conservare².

Per i collegamenti territoriali all'Alta Murgia, indica che si potrà prevedere una percorribilità ciclabile lungo strada e punti di sosta attrezzati che possano funzionare da nodi di interscambio

con percorsi pedonali che da lì partono verso il parco.³

Tra gli indirizzi del PUG si legge inoltre l'importanza di potenziare il rapporto tra città e l'agro e l'area murgiana del Parco Nazionale e valorizzare il suo patrimonio storico – monumentale, ambientale.

Con D.G.C. 102/2017, poi, Ruvo di Puglia si dota del *Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana DPRU* individuando 9 Ambiti prioritari su cui intervenire per migliorarne la qualità urbana, architettonica, sociale, paesaggistica, culturale.

È del gennaio 2019 il progetto definitivo per la realizzazione di piste ciclabili in via Pertini⁴; del luglio 2019 il progetto definitivo per la realizzazione di un percorso ciclopeditonale nel centro abitato che collega la stazione con punti strategici turistici⁵

Con D.C.C. 53/2018 il Comune di è dotato di un *Piano della Mobilità Ciclistica e Ciclopeditonale PMCC* che ha, di fatto, anticipato il PUMS sul tema della ciclabilità costruendo una proposta sullo sviluppo delle infrastrutture ciclabili e delle misure immateriali. Tra gli obiettivi del PMCC quello di aumentare la componente della mobilità dolce dei cittadini, incentivare gli spostamenti ciclo pedonali per gli spostamenti interni casa-lavoro, incentivare gli spostamenti ciclopeditonali per motivi di carattere ricreativo e migliorare i servizi

¹ Art 41/S NTA PUG

² Art 119 NTA PUG

³ Art. 118/P NTA PUG

⁴Bando di 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.

⁵ Avviso pubblico per la selezione di interventi finalizzati alla realizzazione di reti e percorsi ciclabili e/o ciclopeditonali 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".

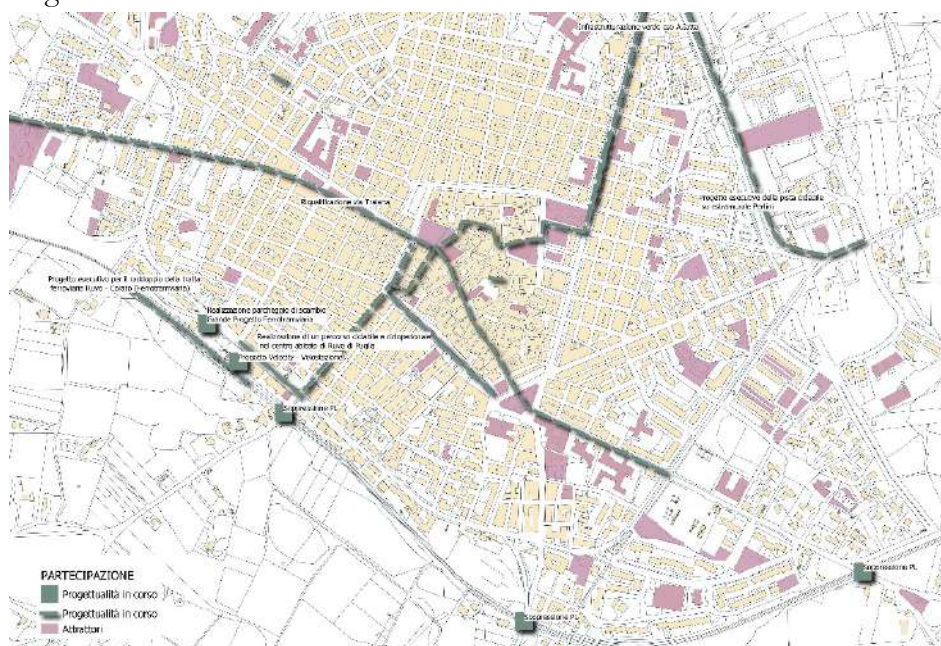
per l'intermodalità. È da poco terminata la realizzazione della velostazione⁶ prevista dallo stesso PMCC.

Negli ultimi anni il Comune ha inoltre avviato l'esecuzione di una serie di progettualità volte a migliorare la qualità degli spazi urbani: alcuni esempi sono il rifacimento di Piazza Dante (2015) e Piazza Matteotti e Felice Cavallotti (2016)⁷ e la riqualificazione delle strade del centro storico.

Altri progetti in corso sono l'esecutivo approvato con Determinazione 33/2019 per la riqualificazione dei corsi A. Gramsci e E. Carafa; quello di infrastrutturazione e rigenerazione verde tesa all'implementazione della mobilità sostenibile e della valorizzazione degli spazi pubblici su Corso Iatta⁸, il progetto (novembre 2020) per la realizzazione di un percorso turistico ciclopedonale lungo il tratto della via Traiana che

attraversa il centro urbano di Ruvo di Puglia e la
 riqualificazione di p.zza Bovio ad area attrezzata
 per la sosta⁹.

Ai progetti messi in campo dall'amministrazione, che mostrano una grande attenzione verso politiche di rigenerazione, soprattutto in termini di mobilità lenta ciclo pedonale e qualità dello spazio urbano, si aggiungono quelli previsti dal "Grande Progetto" della Ferrotramviaria, per il potenziamento e l'adeguamento delle ferrovie locali. Il progetto prevede la realizzazione di un parcheggio di scambio nei pressi della stazione di Ruvo di Puglia ed interventi di potenziamento della linea ferroviaria mediante il raddoppio del binario Ruvo - Corato e la soppressione dei passaggi a livello.



6 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”

⁷ Finanziamento PO – FESR 2011-2013 Azione 7.1.1. ottenuto grazie alla redazione di PIRU.

8 Partecipazione al POR Puglia 2014 – 2020 asse VI “Tutela dell’ambiente e promozione delle risorse naturali e culturali” – Az 6-6- sub az. 6.6.a “Interventi per la tutela e la valorizzazione di aree di attrazione naturale”.

⁹ 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”.

LA PARTECIPAZIONE

Il PUMS conferisce un ruolo primario al coinvolgimento e alla partecipazione dei cittadini. Al fine di raccogliere i diversi punti di vista e i contributi della popolazione, sono stati utilizzati 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.

Nel processo di redazione del Piano sono stati attivati numerosi tavoli tecnici e tematici con gli uffici tecnici comunali e con gli assessori, al fine di reperirne i rispettivi contributi sia in termini di recepimento dati per le analisi all'interno del quadro conoscitivo, sia in termini di idee e proposte da considerare sul tema della mobilità.

Il primo incontro di presentazione e partecipazione pubblica 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.





Ulteriori incontri sono stati dedicati 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 sulla 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, con l'obiettivo di conoscere e mappare le principali esigenze legate agli spostamenti scolastici.



Il Comune di Ruvo di Puglia ha promosso inoltre un questionario rivolto a tutti i cittadini per comprendere le modalità di spostamento e i bisogni di chi vive, studia e lavora in città. Il processo partecipativo e l'ascolto della voce della propria comunità sono una componente indispensabile per aggiornare i dati che descrivono lo stato di fatto e per indagare le propensioni al cambiamento della popolazione. Sono stati raccolte 271 risposte al questionario, che corrispondono 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.

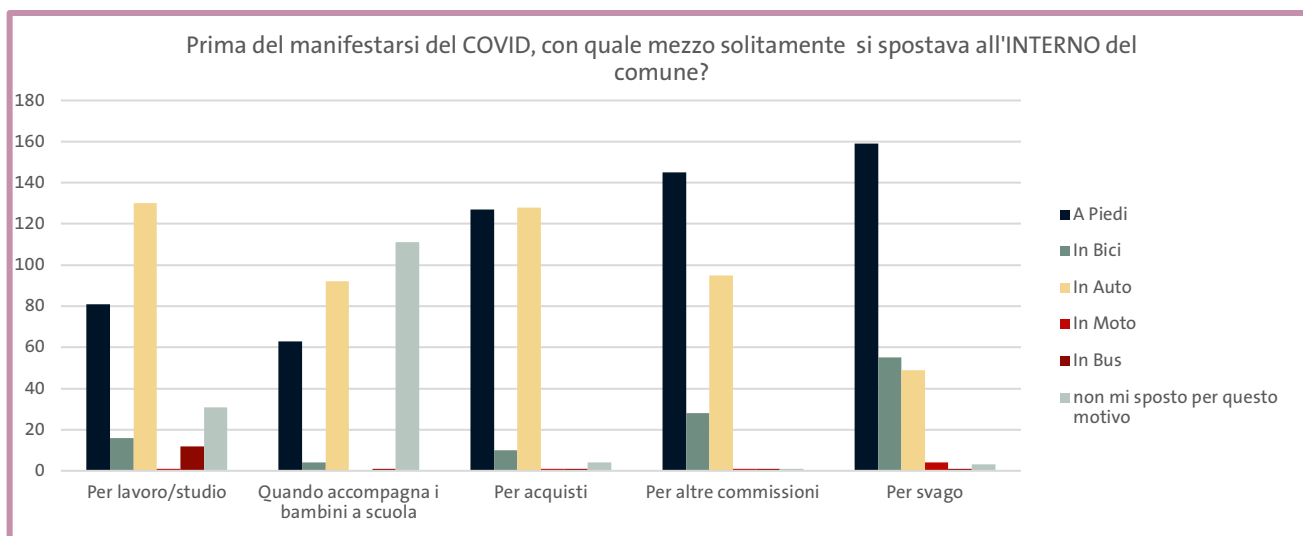
Il questionario è stato strutturato in modo da conoscere le abitudini di mobilità dei cittadini

prima della pandemia, dopo la fine dell'emergenza e quelle future.

I risultati elaborati e restituiti in forma di grafici, mostrano che prima del manifestarsi del Covid a Ruvo 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 meno diffuse, tuttavia è presente una quota di cittadini che si spostava in bicicletta soprattutto per svago.

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 $\frac{3}{4}$ volte a settimana e $\frac{1}{2}$ volte a settimana.

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



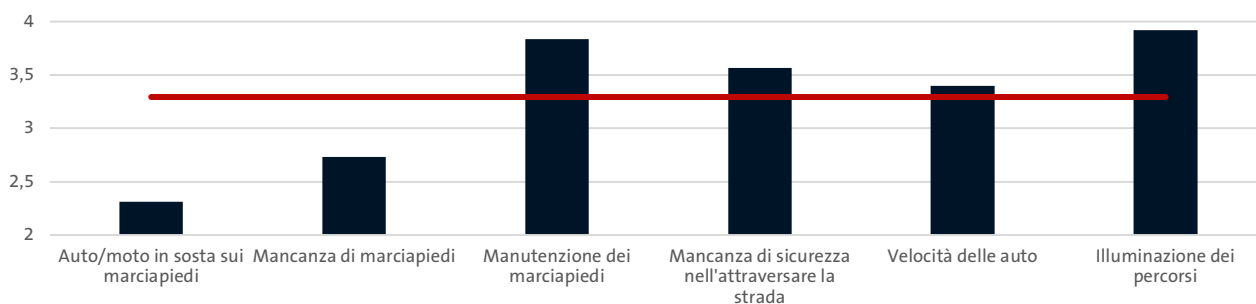
spostamenti a piedi sono legate alla manutenzione dei marciapiedi, alla velocità delle auto, all'illuminazione dei percorsi, e alla scarsa sicurezza nell'attraversare la strada.

Le principali 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.

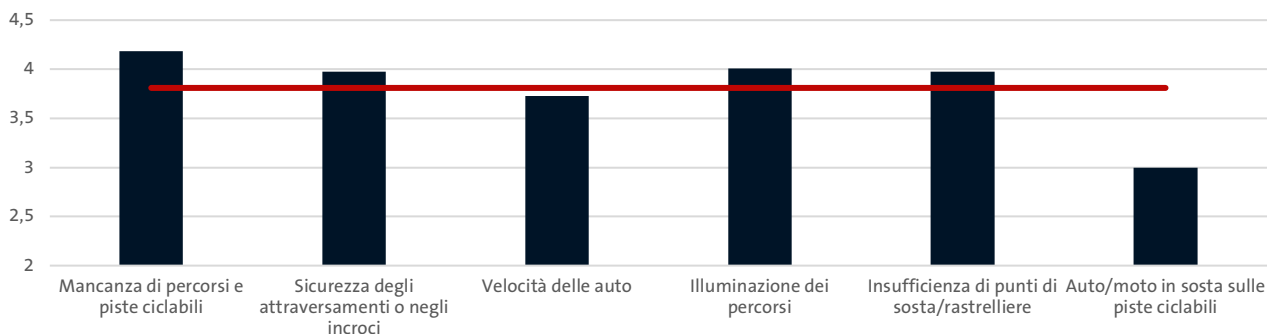
Per quanto concerne gli spostamenti in bus, le principali criticità segnalate sono l'orario e la frequenza delle corse, nonché la difficoltà nel reperimento di informazioni.

Le principali 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.

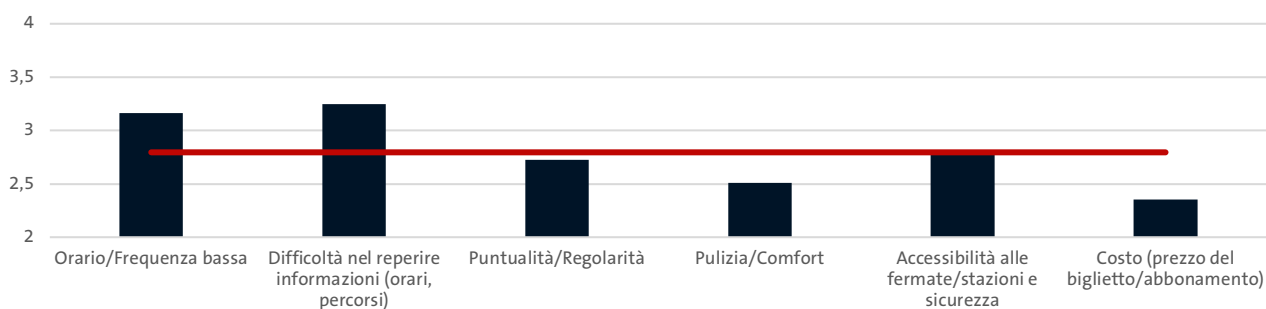
Secondo lei A PIEDI in città, quali sono le principali criticità usualmente riscontrate?



Secondo lei IN BICI in città, quali sono le principali criticità usualmente riscontrate?



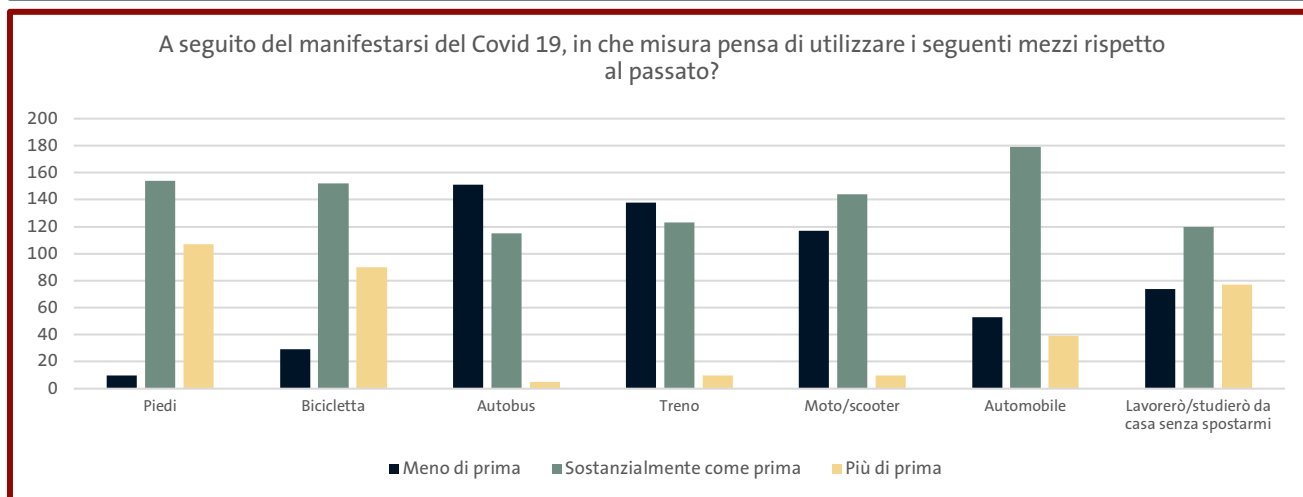
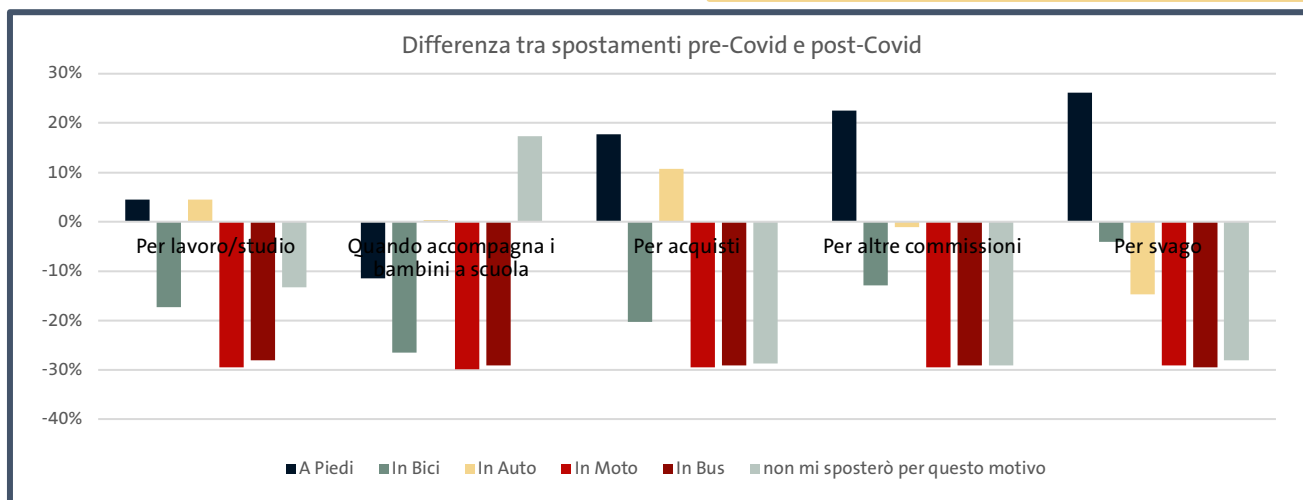
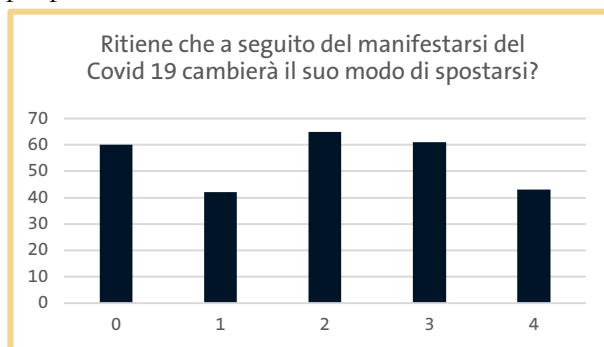
Secondo lei IN BUS in città, quali sono le principali criticità usualmente riscontrate?



Nella seconda sezione, dedicata alle abitudini di mobilità ad emergenza terminata, si è chiesto agli intervistati di valutare con un punteggio da 0 a 4 (0= per niente, 4=molto) se cambieranno le proprie abitudini di mobilità a causa della pandemia. Le risposte sono pressoché equamente suddivise tra i diversi giudizi.

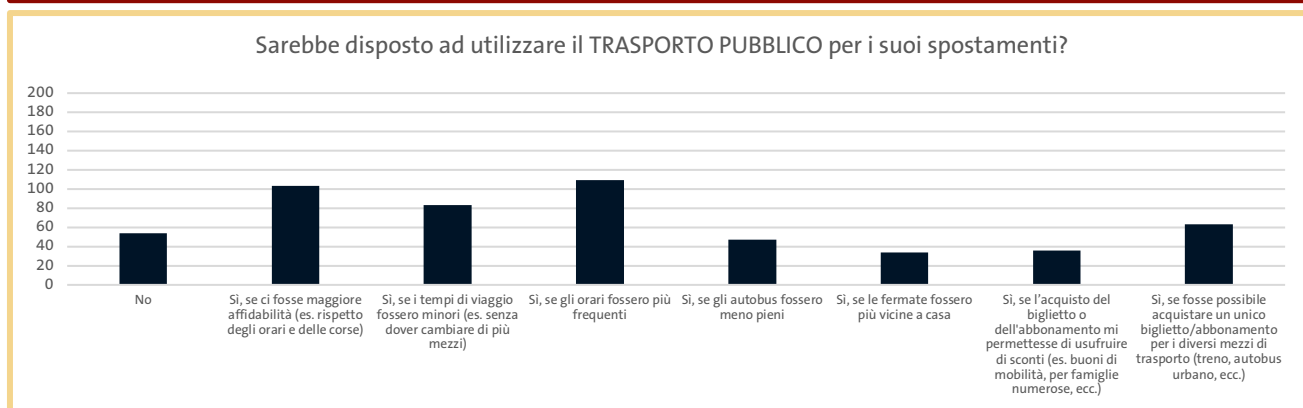
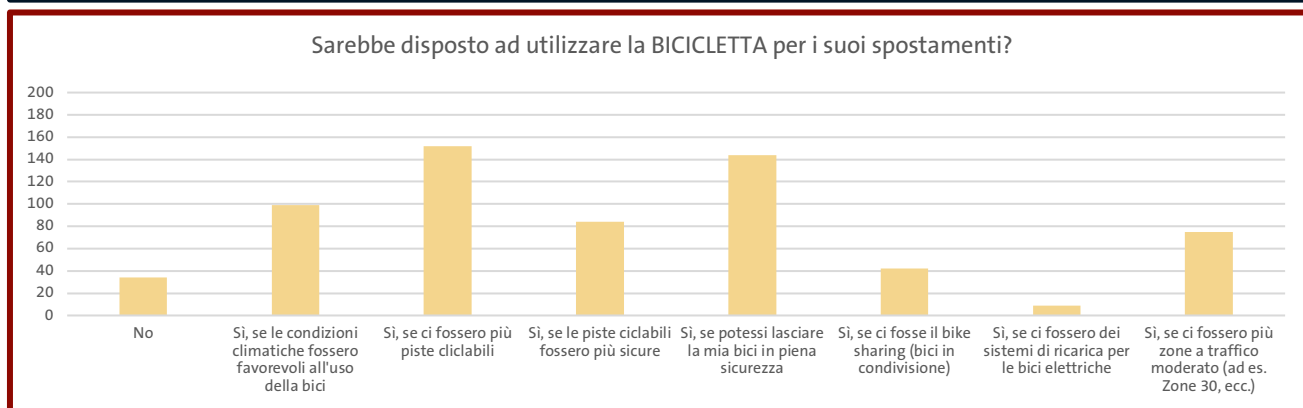
È interessante osservare come variano le abitudini di mobilità negli scenari pre-Covid e post-Covid: gli intervistati mostrano netta inversione di tendenza nell'utilizzo dello scooter e del bus in seguito al Covid. Gli spostamenti per motivi di lavoro/studio, acquisti, commissioni e svago continuano ad avvenire a piedi. Per quanto riguarda le modalità con cui avverranno gli

spostamenti futuri, si può notare che gli intervistati nella gran parte dei casi non pensano di modificare le proprie abitudini di mobilità, ad esclusione del bus e del treno, ambiti in cui si registra una predisposizione minore all'utilizzo in seguito al Covid. Si registra inoltre una buona propensione verso forme di mobilità lenta.



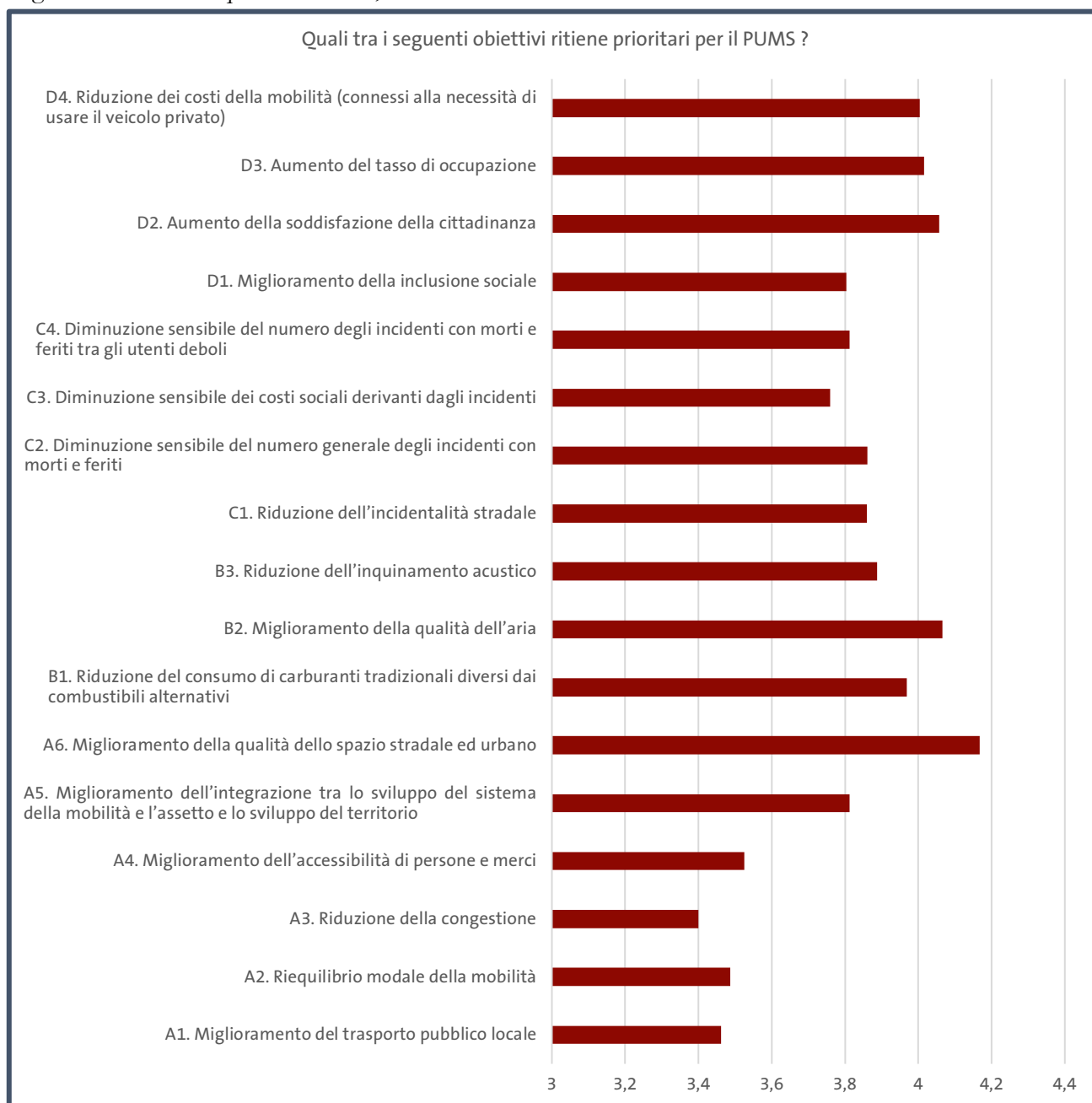
Nella terza sezione si è indagata la disponibilità al cambiamento delle abitudini di mobilità e le modalità tramite le quali incentivare tale cambiamento. Per quanto concerne il Trasporto Pubblico, gli intervistati sarebbero disposti ad utilizzarlo in caso di maggiore frequenza e affidabilità delle corse, nonché tempi di viaggio inferiori agli attuali. Il 20% degli intervistati, però, non è disposto ad utilizzare il TPL per i suoi spostamenti. Si sono dimostrati invece molto

propensi all'utilizzo della bicicletta, ma un tema emerso riguarda la necessità di realizzare piste ciclabili e ciclopiste sicure. Solo il 13% degli intervistati non è disposto ad utilizzare la bici per i suoi spostamenti. 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.



Infine è stato chiesto agli intervistati quali obiettivi ritenessero prioritari per il PUMS e molti sono concordi nell'indicare quali prioritari 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.



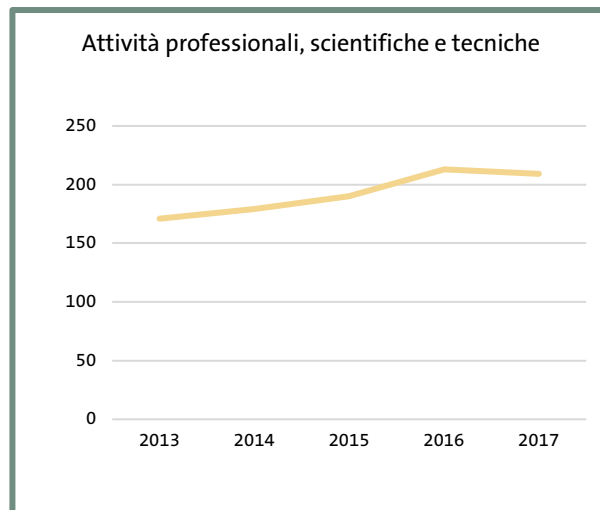
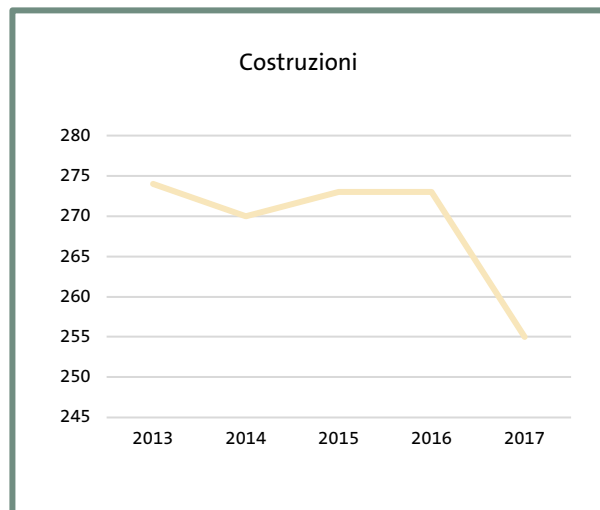
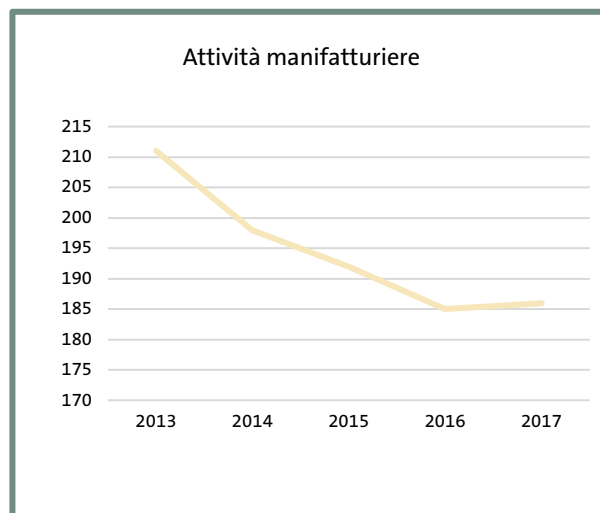
DINAMICHE IN CORSO

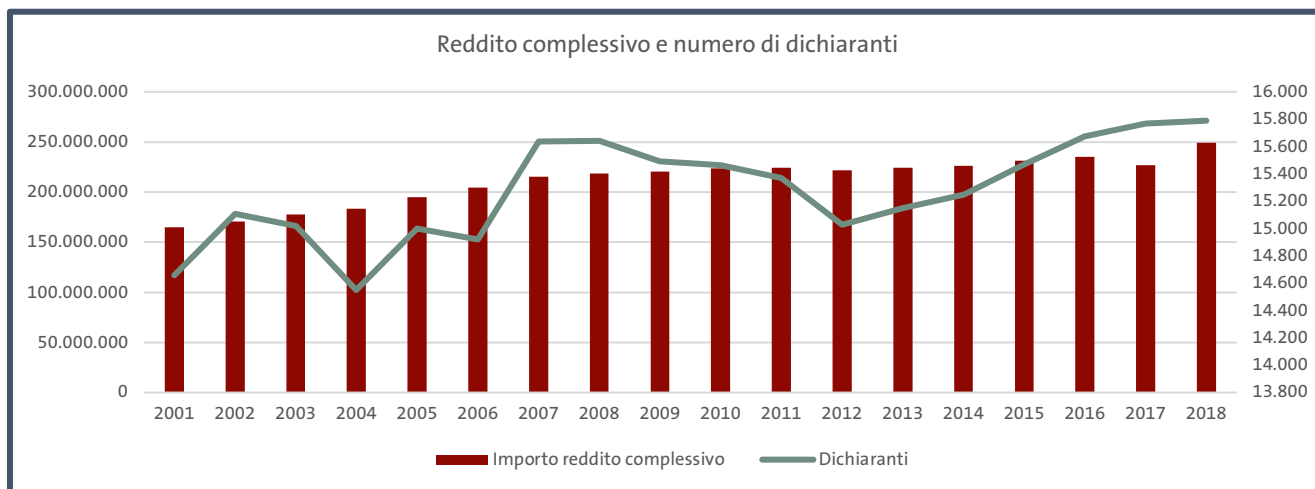
La città di Ruvo di Puglia si presenta particolarmente attiva rispetto al contesto metropolitano, con delle discrete performance (sempre rapportate ai dati provinciali e regionali) dal punto di vista della popolazione che diminuisce e invecchia meno della media dei comuni limitrofi.

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.

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.

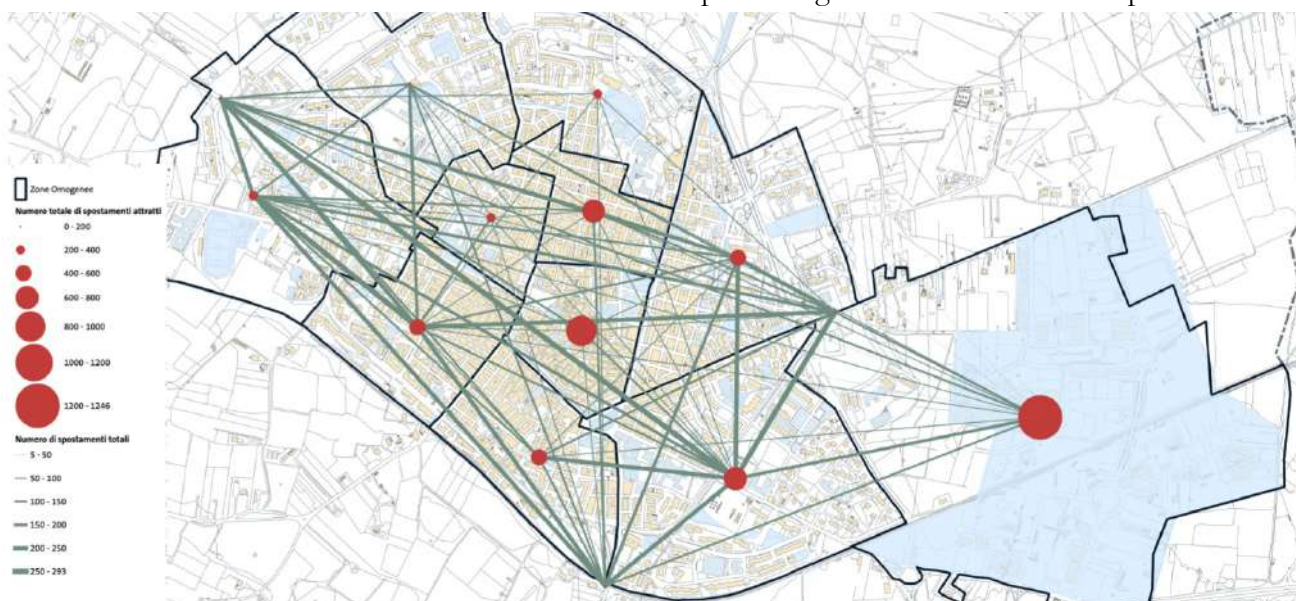




Il censimento 2011 registrava lo spostamento al mattino di 20416 persone, di cui il 17% diretti all'esterno del comune. La componente lavorativa prevale all'interno con il 54%, mentre verso l'esterno quasi due terzi della popolazione si sposta per motivi di studio, in particolare verso Bari dove sono 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.



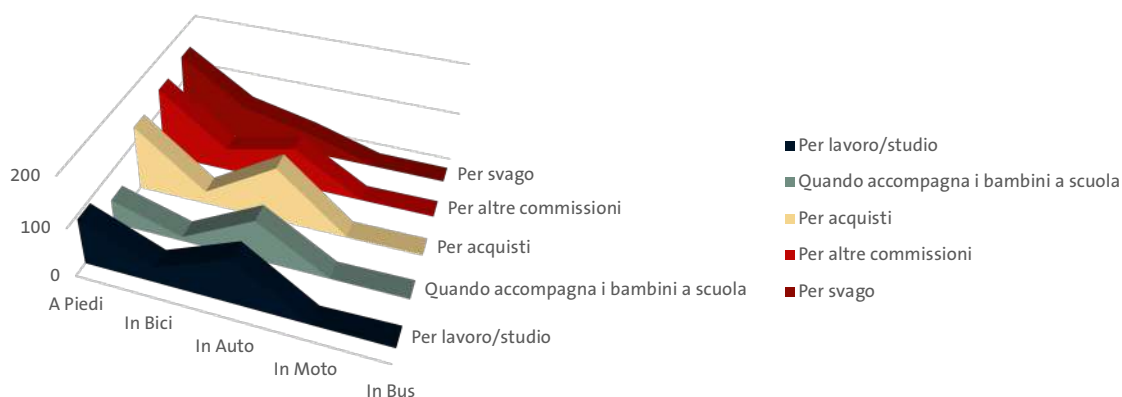
I DATI PER LA DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI

I dati di mobilità degli spostamenti e le indagini sulle abitudini di mobilità dei cittadini mostrano comportamenti molto differenti in relazione al motivo dello spostamento. È importante, al fine di restituire una visione sistemica delle strategie che si intenderà mettere in atto, evidenziare i luoghi ed i tempi in cui avvengono tali spostamenti, unitamente alle motivazioni dello spostamento. Questo costituirà, insieme a quanto emerso dal processo partecipativo, la base per la definizione degli obiettivi del PUMS di Ruvo. Tra gli aspetti che i cittadini hanno ritenuto prioritari sugli altri, scegliendo tra gli obiettivi indicati all'interno delle linee guida per la redazione dei PUMS, vi sono il miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano, il miglioramento della qualità dell'aria e l'aumento della soddisfazione della cittadinanza. Pertanto questi aspetti saranno considerati prioritari all'interno della definizione degli obiettivi di Piano. Nella definizione degli obiettivi, si cercherà inoltre di tenere in considerazione tutti gli aspetti ricavati dal quadro conoscitivo, in modo da restituire obiettivi che siano strategici ed inseriti in una

visione complessiva della mobilità sostenibile a Ruvo di Puglia.

Per fare ciò, è possibile riflettere su possibili classificazioni degli spostamenti, ovvero quelli legati alla mobilità sistematica e quelli legati alla mobilità occasionale, i cui dati sono stati aggiornati grazie a quanto indicato all'interno del questionario sulle abitudini di mobilità. Una prima classificazione riguarda proprio gli spostamenti di tipo sistematico, che solitamente hanno una destinazione fissa e degli orari di picco corrispondenti con quelli di ingresso ed uscita dai luoghi di studio o lavoro con gli spostamenti occasionali, ovvero legati ad acquisti e commissioni, svago e tempo libero: questi spostamenti avvengono solitamente nelle ore pre serali e durante il weekend. Le risposte al questionario hanno mostrato una buona propensione a spostarsi a piedi per gli spostamenti futuri, soprattutto per svago, commissioni o per acquisti. Una buona parte inoltre si è dichiarata disponibile ad utilizzare la bicicletta per spostarsi.

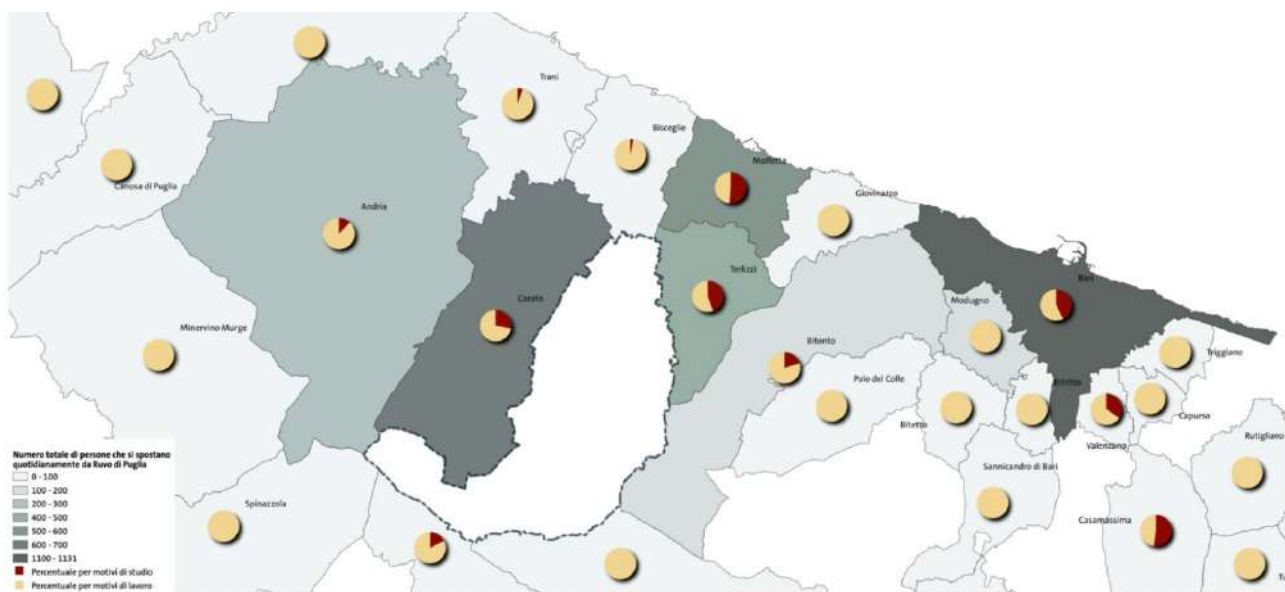
A seguito del manifestarsi del Covid 19, con quale mezzo pensa di spostarsi all'interno del comune?



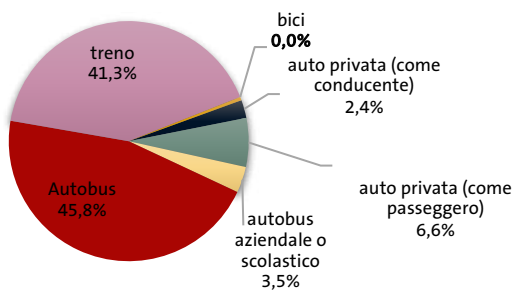
SPOSTAMENTI SISTEMATICI

Gli spostamenti sistematici sono caratterizzati, nella maggior parte dei casi, dall'aver una destinazione univoca e possiamo classificarli per studio e lavoro. Il censimento ISTAT 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 altre città**, con una netta prevalenza di coloro che si muovono dalla città

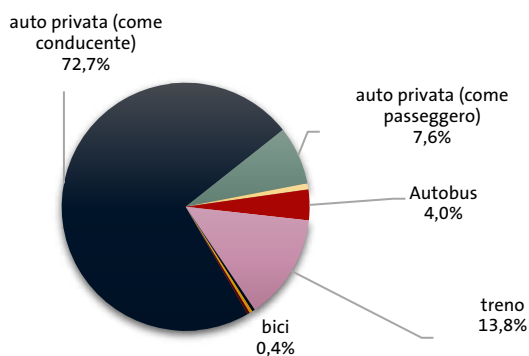
per motivi di lavoro. Il numero di persone che ogni giorno entra in città (1995) è inferiore rispetto a coloro che si muovono dalla stessa verso altri comuni (3614). Le destinazioni principali verso l'esterno riguardano i comuni di Bari, Corato Molfetta e Terlizzi. Lo share modale relativo agli spostamenti per studio o per lavoro mostra che l'utilizzo dell'auto è principale per motivi di lavoro (72,7% come conducente, 7,6% come passeggero) mentre per studio prevale l'utilizzo dell'autobus (45,8%) e treno (41,3%).



Share modale degli spostamenti da Ruvo per studio

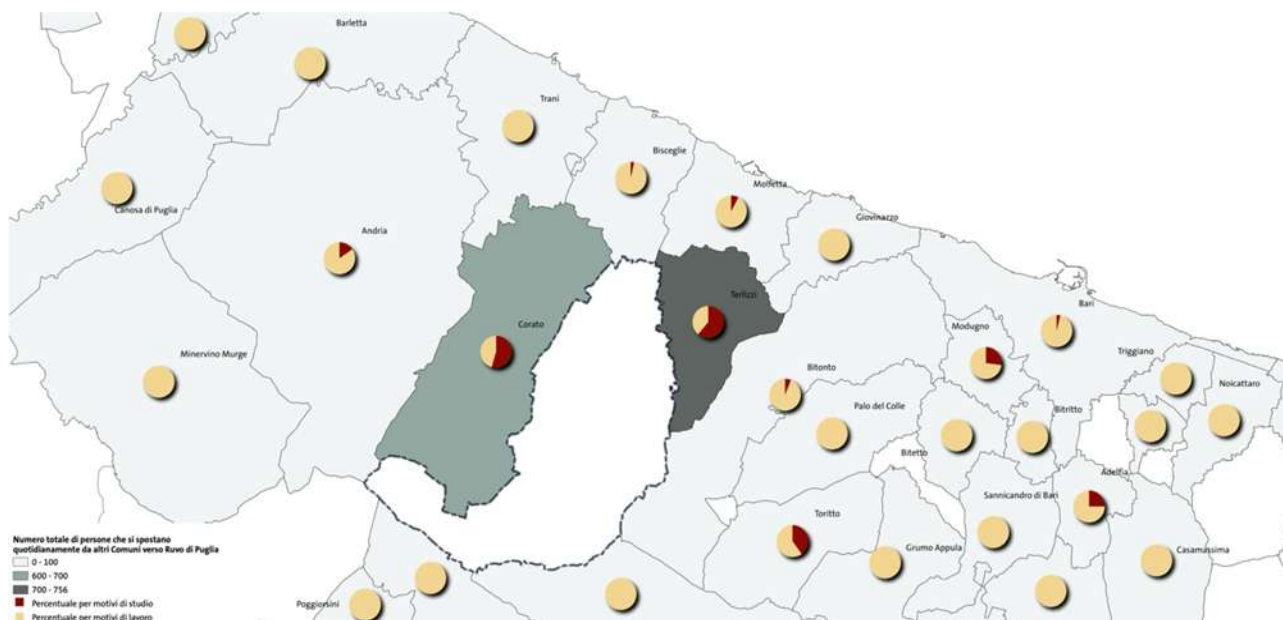


Share Modale degli spostamenti da Ruvo per lavoro

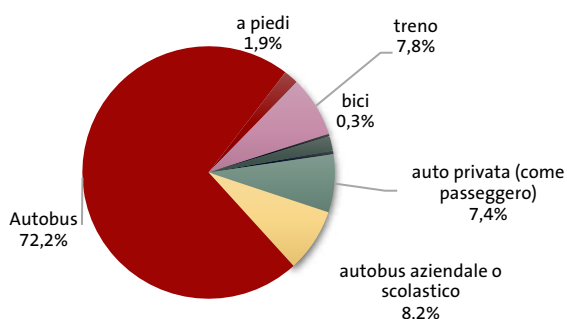


Gli spostamenti verso Ruvo di Puglia avvengono principalmente dai comuni limitrofi di Corato e Terlizzi. Gli spostamenti per studio avvengono principalmente con l'autobus (72,2%) seguito da autobus scolastico (8,2%) e treno (7,8%). La quota degli spostamenti per lavoro invece vede l'utilizzo dell'auto privata come conducente per l'83% degli spostamenti, mentre il treno e l'autobus sono utilizzati per il 7,2 % degli

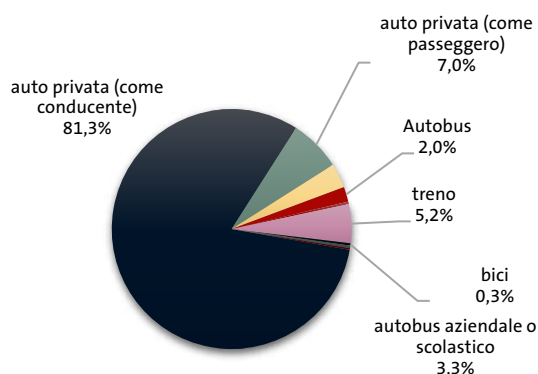
spostamenti. I dati relativi agli spostamenti in ingresso e uscita mostrano essenzialmente comportamenti diversi per chi si sposta per studio e per lavoro. Potrebbe essere utile pertanto approfondire i motivi legati all'utilizzo così diversificato dei mezzi, considerando che tali spostamenti sono caratterizzati dall'avere una destinazione spesso precisa in un edificio o un'area ed in precise ore della giornata.



Share modale degli spostamenti verso Ruvo per studio



Share modale degli spostamenti verso Ruvo per lavoro



Da cosa sono caratterizzati gli spostamenti interni?

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 di censimento per motivi di studio e lavoro.

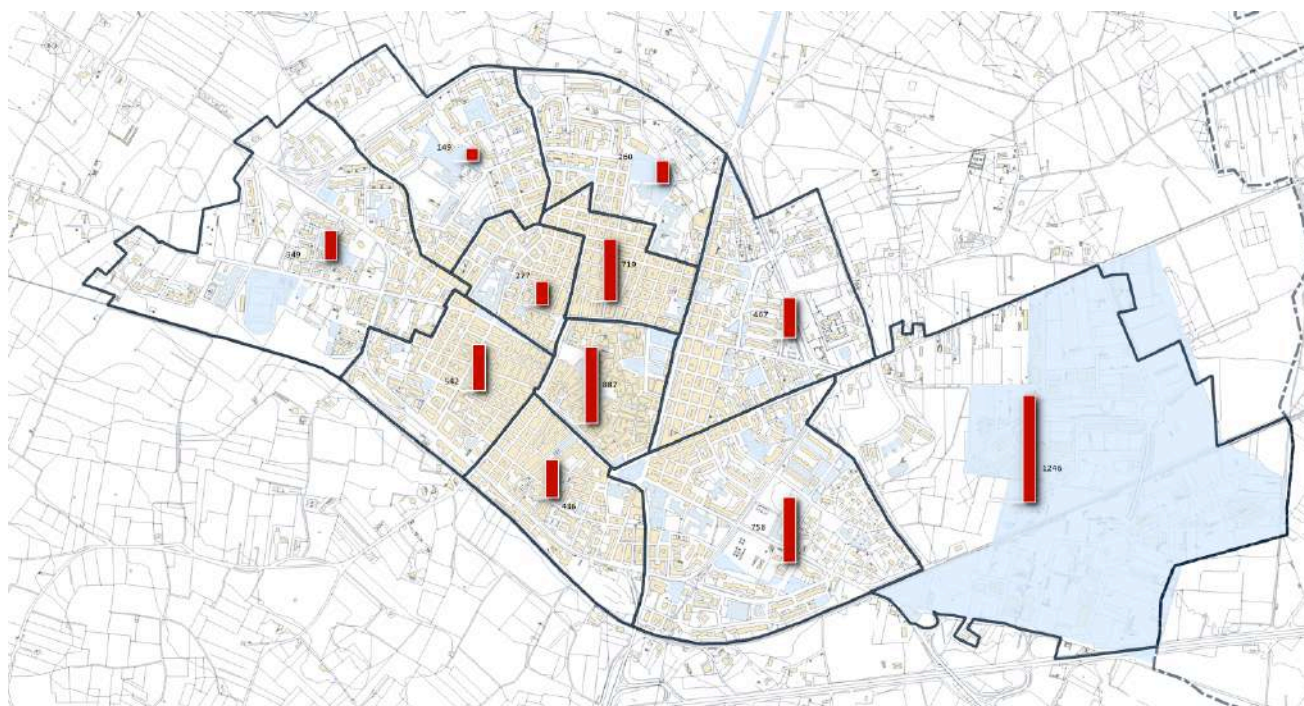
Ai fini delle analisi dei flussi è tuttavia più significativo aggregare tra loro le sezioni (e dunque il numero di spostamenti ad esse associato), costruendo delle zone omogenee, per tipologia di insediamento e popolazione, coerentemente con la rete viaria principale. Per quanto concerne gli spostamenti **per lavoro**, si è poi calcolato il numero degli occupati e degli addetti registrati con il censimento Istat 2011 per

ciascuna area omogenea. La maggior parte degli addetti si trova nell'area della Zona Industriale (1246 addetti) e del centro storico (887), 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 (758), dove vi è una compresenza di industrie e di istituti scolastici, e nella zona “Via Imbriani” subito a nord del centro storico (719).

Le principali problematiche sono legate all'assenza di servizi e di infrastrutture che incentivino spostamenti sostenibili, oltre ad un trasporto pubblico locale che non riesce a raggiungere i bisogni dei lavoratori.

..

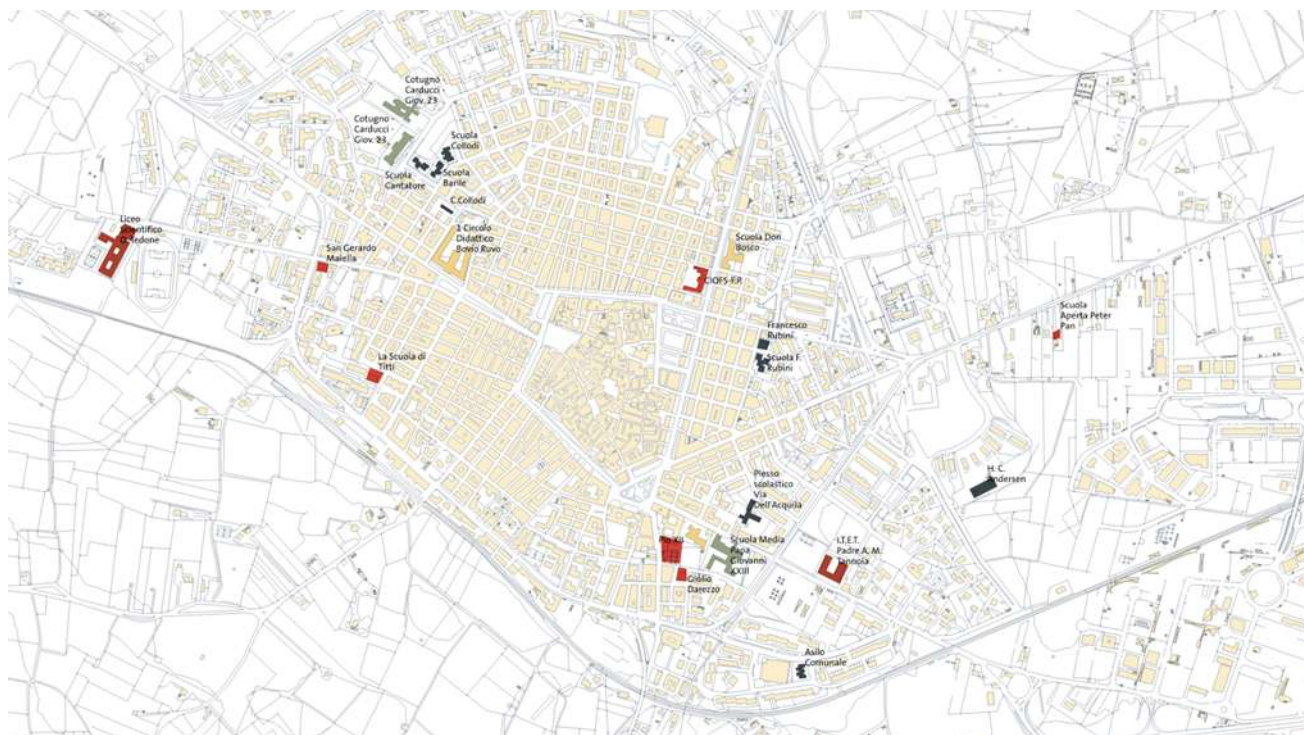


Dall'analisi dell'offerta scolastica si evince che Ruvo di Puglia è autosufficiente per la copertura dell'offerta scolastica di primo livello che va dalla scuola dell'infanzia alla scuola primaria secondaria, mentre risulta parziale l'offerta scolastica superiore rispetto ai principali indirizzi formativi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

È possibile individuare quattro aree principali in cui avvengono gli spostamenti sistematici per **motivi di studio** negli orari di ingresso e uscita dalle scuole. Una prima area scolastica a nord ovest del centro storico, accoglie la scuola media D. Cotugno, la materna Collodi, la materna Domenico Cantatore ed il Circolo Didattico Bovio. Le vie interessate sono via Corato, via Don Minzoni, via Ippedico Sott. via Papa Giovanni XXIII, via Umberto Giordano, via Pretis Agostino. Una seconda area è caratterizzata

dalla presenza del Liceo Tedone e coincide con via A. Volta. Una terza area comprende il 2 circolo didattico Bartolo di Terlizzi, la Scuola Elementare Bartolo di Terlizzi che insistono su via Madonna delle Grazie, sempre sulla medesima via sono presenti l'Istituto Tecnico Commerciale Tannoia e la scuola media statale Giovanni XXIII. Una quarta area interessa Corso A. Jatta.

Queste quattro aree sono caratterizzate dalla presenza di un maggior numero di studenti che si sposta e di conseguenza un maggior traffico veicolare, pedonale o legato al passaggio e sosta temporanea di mezzi pubblici. Altri edifici scolastici, diffusi puntualmente in altre zone della città, hanno una popolazione studentesca inferiore per cui andranno considerate in maniera puntuale opportune misure o iniziative di mobilità sostenibile.



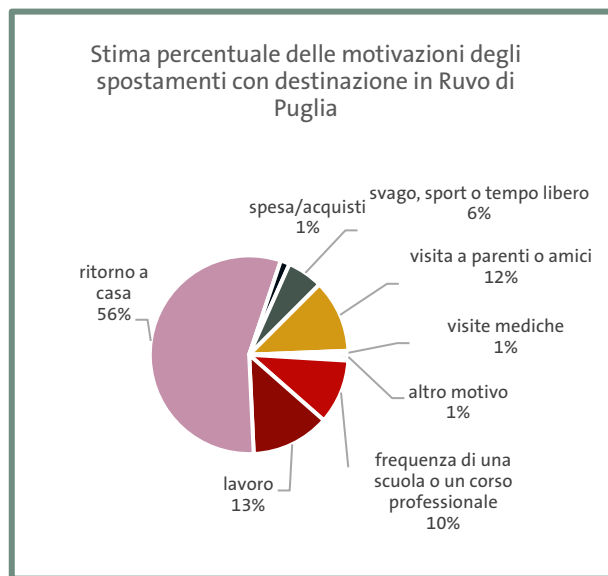
SPOSTAMENTI OCCASIONALI

È possibile classificare gli **spostamenti occasionali** in due categorie: quelli legati ad acquisti e/o commissioni e quelli legati al tempo libero. Al fine di conoscere i dati relativi agli spostamenti occasionali si rimanda all'indagine dell'ASSET, che nel 2018 ha indagato e restituito dati sulla domanda esistente e potenziale di mobilità all'interno della Regione Puglia. Le indagini sono basate su interviste a campione e ha interessato un totale di 195 persone a Ruvo di Puglia. I risultati, benché non rappresentativi dell'intera popolazione, sono particolarmente interessanti in quanto indagano le motivazioni degli spostamenti diverse da studio e lavoro:

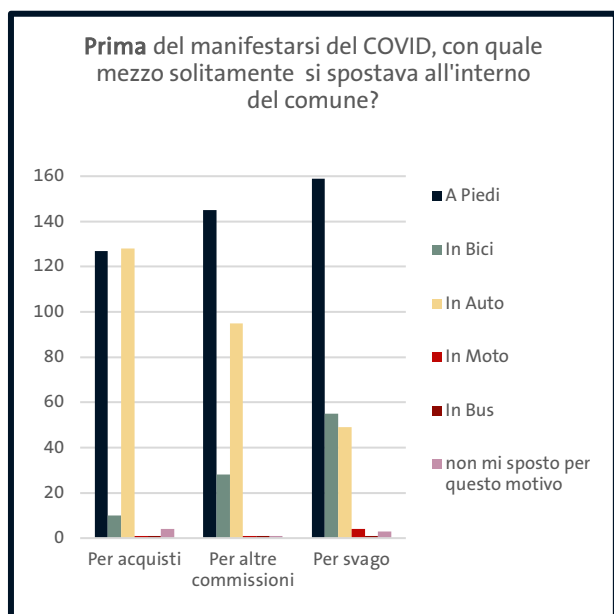


Non sono disponibili studi specifici riguardo gli spostamenti interni con motivazioni diverse da quelle di studio o lavoro, tuttavia attraverso le risposte al questionario è possibile individuare la propensione della popolazione per gli spostamenti occasionali interni al territorio. I grafici che seguono mostrano le risposte alla domanda “con quale mezzo solitamente ti spostavi (o ti sposterai post emergenza Covid) all'interno del Comune?”. Osserviamo che era già

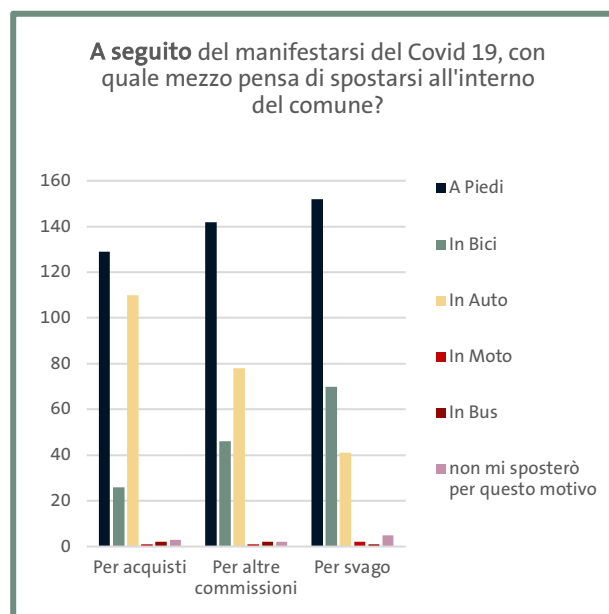
Spesa/acquisti, Svago sport o tempo libero, visita a parenti o amici, visite mediche, commissioni (posta, banca, pratiche...), ritorno a casa (ovvero tutti gli spostamenti effettuati esclusivamente per ritornare presso la propria abitazione). Rispetto ai dati Istat, è interessante osservare come lavoro e studio diventano solo una quota degli spostamenti totali, mentre assumono molta importanza, nel caso di Ruvo, gli spostamenti in entrata a Ruvo per “visita a parenti e amici”, o “svago o sport o tempo libero” mentre in uscita per “svago sport o tempo libero”, o per “spesa/acquisti”.



presente nel passato una quota significativa di popolazione che per acquisti, per altre commissioni o per svago si muoveva principalmente a piedi a cui segue la quota di utenti che si spostava principalmente in auto. Nel futuro invece diminuisce leggermente la quota di utenti che utilizzerebbero l'automobile rispetto al passato mentre aumenta la percentuale di utenti che si sposterebbe in bicicletta.



Questo risultato mostra un certo margine di intervento riguardo l'utilizzo di mezzi sostenibili per effettuare acquisti/commissioni o nel tempo libero. Tuttavia, gli spostamenti per tale motivazione avvengono prevalentemente all'interno delle aree del comune che possiamo far coincidere, seppur con qualche approssimazione, all'area individuata dal Distretto Urbano del Commercio, mentre come orario degli spostamenti è possibile considerare quello indicato dall'ASSET nel report del 2018 che indica, per i giorni feriali, un picco per gli spostamenti per spesa/acquisti tra le 9 e le 11 del mattino e verso le 16 -17 del pomeriggio; quelli per svago/tempo libero ha un picco variabile tra le 16 e le 18, le visite a parenti/amici si distribuiscono in modo equilibrato durante l'arco della giornata, salvo decrescere intorno all'ora di pranzo, tra le 12 e le 15. Durante i giorni festivi invece i pattern si modificano completamente: gli spostamenti per svago iniziano tra le 10 e le 11 di mattina o tra le 16 – 17 del pomeriggio o a ridosso di cena, le visite ad amici e parenti evidenziano picchi coincidenti con quelli dello svago, ma



risultano essere meno marcati, i rientri a casa vengono traslati di qualche ora rispetto alla situazione dei giorni feriali e si mantengono sostenuti fino alle 21, altri fino alle 24. Gli spostamenti per svago o tempo libero possono avere destinazioni varie in base a se si tratti di residente o turista, possiamo considerare possibili destinazioni per svago o tempo libero gli attrattori legati allo sport (campus sportivo comunale e Palazzetto dello Sport, il PalaColombo, la Pineta Comunale, l'estramurale Pertini) ed i parchi urbani (Parco Belvedere, Parco Mennea), il viale Monumentale (Ugo Foscolo). Altre strutture attrattive possono essere il Museo Jatta, la Pinacoteca Comunale Domenico Cantatore e il teatro comunale. A questi attrattori si affiancano quelli legati alla presenza del Parco Nazionale dell'Alta Murgia e delle numerose masserie, oltre ai cammini presenti all'interno del territorio comunale.

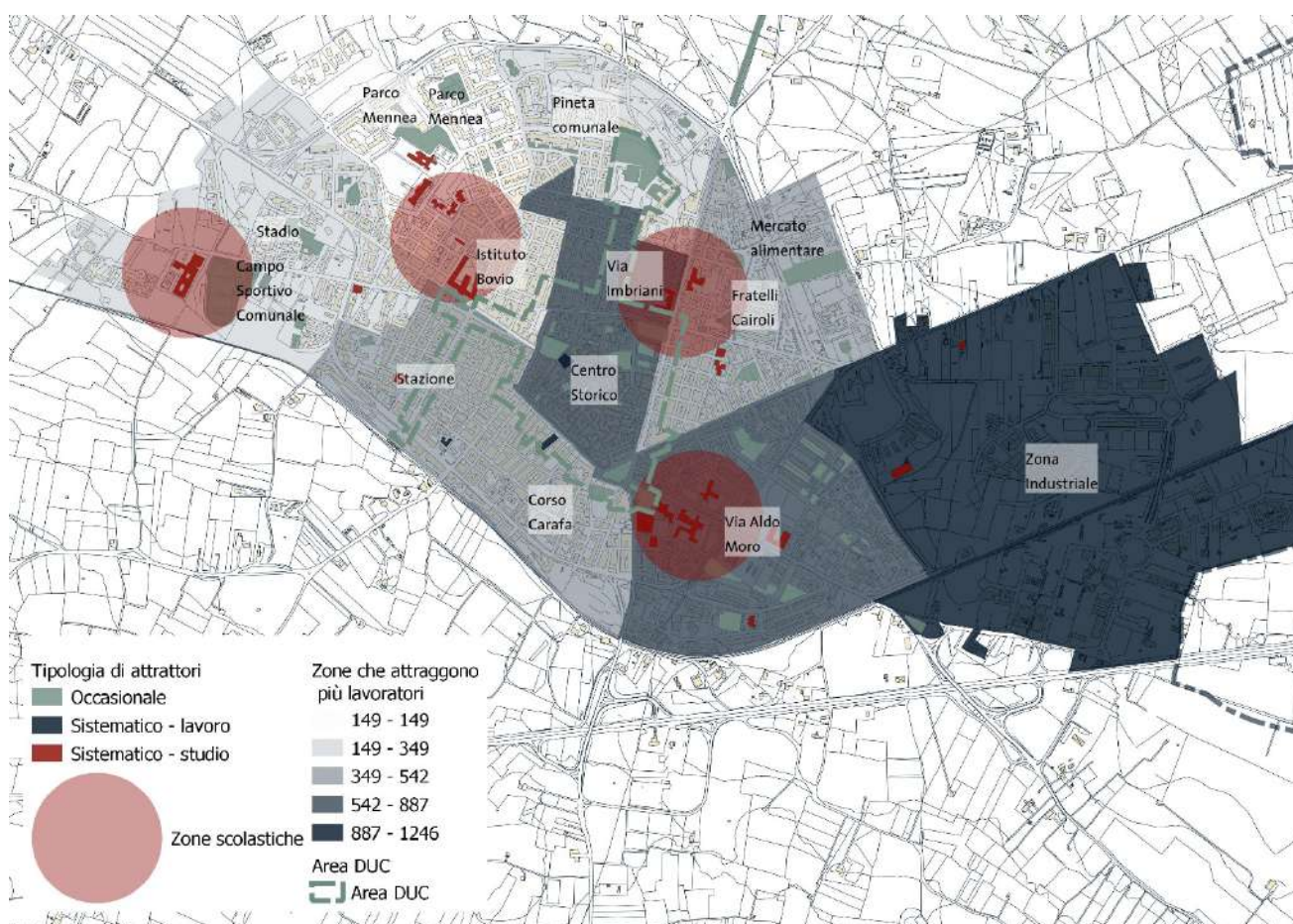
In una configurazione siffatta, una delle principali problematiche cittadine è quindi caratterizzata dalla pressione delle auto sulle **aree centrali** non

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

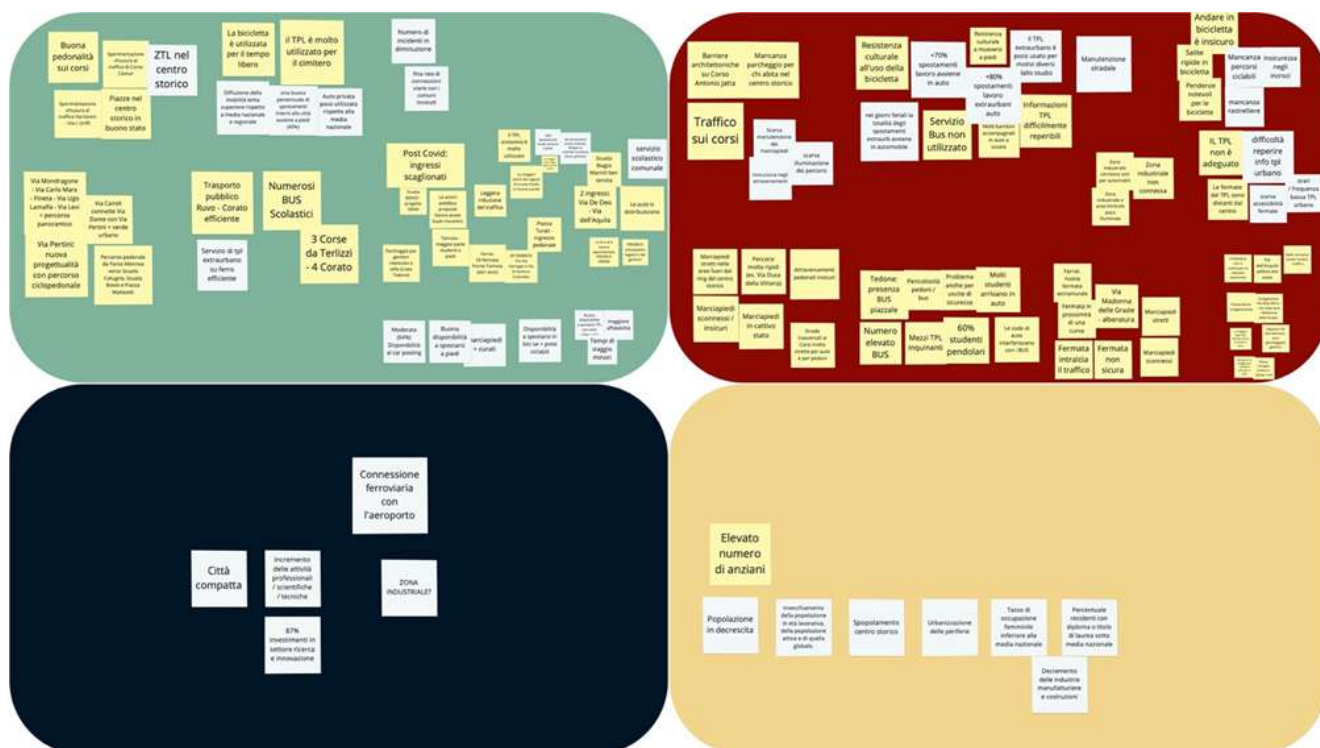
sostenibili per il raggiungimento della stazione, visto l'utilizzo mediamente più alto del treno da parte dei cittadini per gli spostamenti sistematici e l'alto numero di spostamenti diretti ai comuni lungo la linea ferroviaria gestita da Ferrotramviaria, può divenire un disincentivo all'uso dell'auto 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.



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.



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
In passato c'è stata una sperimentazione di chiusura al traffico di Via Vanini e di Via Griffi (pressi di Piazza Dante)

Sui Corsi Principali si crea traffico

Investimenti da parte dell'amministrazione in eventi di riqualificazione del centro storico temporanei (Luci d'artista) e permanenti (Piazza Matteotti, Piazza Dante)

Mancanza di parcheggio per chi abita nel centro storico

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 fermate 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

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

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 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

Connessione ferroviaria con l'aeroporto

Incremento delle attività professionali / scientifiche e tecniche

87% degli investimenti in settore ricerca e innovazione

RISCHI

Popolazione in decrescita

Invecchiamento della popolazione in età lavorativa, della popolazione attiva e di quella globale

Spopolamento del centro storico

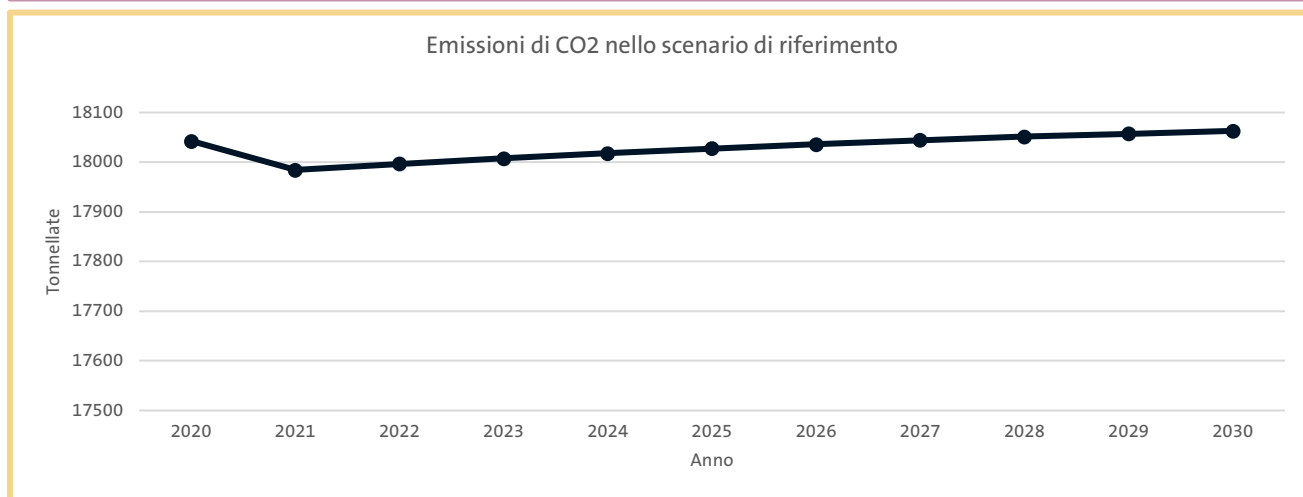
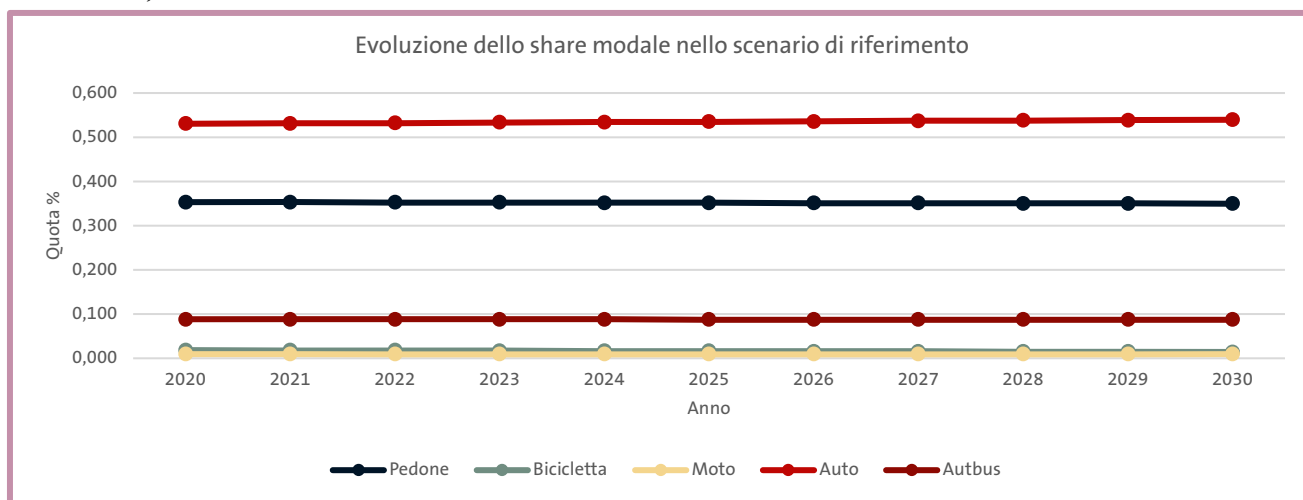
Urbanizzazione delle periferie

Tasso di occupazione femminile inferiore alla media nazionale
Percentuale residenti con diploma o titolo di laurea sotto la media nazionale

SCENARI POSSIBILI

La costruzione di un modello valutativo è stata effettuata con lo strumento Urban Transport Roadmap to 2030, sviluppato a livello europeo per aiutare le amministrazioni a disegnare roadmap urbane costruendo modelli previsionali. Il modello richiede alcuni dati di base utili per caratterizzare la città di riferimento ed eventuali politiche che si intende promuovere. L'elaborazione restituisce dei dati sottoforma di indicatori di trasporto, ambientali ed economici. Per Ruvo di Puglia è stato calcolato un primo scenario 0 ovvero la situazione in cui non viene effettuata alcuna politica ed uno scenario di riferimento, in cui allo scenario di base sono state

aggiunte alcune politiche che riflettono le progettualità in corso. Il confronto tra gli share modali ottenuti mostra un andamento pressoché simile dei dati: in dieci anni, dal 2020 al 2030, in entrambi gli scenari, ovvero assecondando le dinamiche in atto, anche a seguito delle progettualità in essere, si ottiene un leggero aumento dell'auto a sfavore di una leggerissima diminuzione di spostamenti in autobus e a piedi. In termini di emissioni inquinanti, in entrambi gli scenari otteniamo un aumento cumulato delle emissioni, tuttavia meno accentuato nello scenario di riferimento.



OBIETTIVI GENERALI E INDICATORI

Lo studio degli spostamenti della mobilità e le motivazioni legate allo spostamento, suggeriscono una duplice lettura nella definizione degli obiettivi per Ruvo di Puglia.

Da un lato occorre intervenire sugli spostamenti sistematici attraverso tutte quelle azioni che mirino nel tempo ad effettuare un riequilibrio della ripartizione modale a favore dei mezzi sostenibili, garantire una maggiore sicurezza negli spostamenti soprattutto per le utenze deboli, ridurre le emissioni in particolar modo nei pressi delle scuole, aumentare la qualità della vita dei cittadini. Sono infatti state individuate 4 macro aree in cui sono presenti uno o più istituti scolastici e sulle quali focalizzare le azioni per ridurre la congestione stradale negli orari di ingresso ed uscita e per incentivare forme di mobilità sostenibile. Invece le zone che attraggono maggiormente per motivi di lavoro sono la zona industriale, via Aldo Moro ed il

centro storico. Queste ultime due zone sono inoltre caratterizzate dalla presenza di scuole (via Aldo Moro) e dalla poca disponibilità di parcheggi (centro storico), pertanto occorre indirizzare opportune azioni che possano trasformare le criticità attuali in opportunità per spostarsi in modo sostenibile.

Per gli spostamenti occasionali legati ad acquisti, svago e tempo libero occorre incentivare spostamenti sostenibili, aumentare la sicurezza degli utenti e dei percorsi e garantire l'accessibilità e la fruizione degli spazi pubblici. La città di Ruvo di Puglia offre infatti diversi spazi per lo svago ed il tempo libero, diffusi nell'ambito urbano, ma con una particolare concentrazione all'interno del centro storico, che in parte è contenuto nella più ampia area individuata dal DUC. Tali spostamenti si sommano in parte a quelli dei lavoratori che si spostano proprio nelle zone del centro storico ed in quelle limitrofe.

OBIETTIVI GENERALI		INDICATORI
SPOSTAMENTI SISTEMATICI	O.G.1 RIEQUILIBRARE LA SCELTA DEI MODI DI TRASPORTO	share modale
	O.G.2 AUMENTARE LA SICUREZZA (in particolare per gli utenti deboli)	numero di incidenti
	O.G.3 RIDURRE INQUINAMENTO ATMOSFERICO E ACUSTICO	emissioni CO2 /
	O.G.4 AUMENTO DELLA QUALITA' DEGLI SPOSTAMENTI SOSTENIBILI VERSO I LUOGHI DI LAVORO e STUDIO	grado di soddisfazione degli utenti
SPOSTAMENTI OCCASIONALI	O.G.1 INCORAGGIARE LA TENDENZA AGLI SPOSTAMENTI A PIEDI E IN BICI	numero di utenti che si sposta con mezzi sostenibili
	O.G.2 AUMENTARE DELLA SICUREZZA (in particolare per gli utenti deboli)	numero di incidenti
	O.G.3 AUMENTARE L'ACCESSIBILITA' SOSTENIBILE AI LUOGHI DEDICATI A CULTURA, SPORT E TEMPO LIBERO	numero di attrattori collegati con percorsi o mezzi sostenibili.

LA VISION

Il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile deve proiettare uno scenario futuro che rispecchi i valori, gli ideali e le aspirazioni dell'amministrazione e della cittadinanza, che rappresentano gli attori del processo di cambiamento della mobilità verso la sostenibilità. Gli obiettivi generali di Piano devono quindi tradursi in obiettivi specifici ed azioni e devono essere definite a breve, medio e lungo periodo per

perseguire una maggior sostenibilità rispetto gli scenari proiettati dello stato attuale. Il PUMS, seguito dal coinvolgimento delle politiche e dalla partecipazione della cittadinanza, deve disegnare un cambio di tendenza nella proiezione dello share modale al 2030, privilegiando gli spostamenti a piedi, in bicicletta e con il trasporto pubblico. Ruvo di Puglia, sul tema della mobilità sostenibile, mira ad ottenere:

ATTENZIONE ALLE CATEGORIE DEBOLI

INTERMODALITA'

A SCUOLA E A
LAVORO IN MODI
SICURI E
SOSTENIBILI

PREVENZIONE PER LA SALUTE PUBBLICA:
MIGLIORE QUALITA' DELL'ARIA E
DELL'AMBIENTE

PARTECIPAZIONE NELLA COSTRUZIONE E NEL
MONITORAGGIO DELLE AZIONI

MOBILITA'
INNOVATIVA E
SOSTENIBILE

MIGLIORE
QUALITA' DELLO
SPAZIO PUBBLICO

MOBILITA' A SERVIZIO DI ACCESSIBILITA'
FRUIZIONE E TUTELA DEL TERRITORIO

