



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 sul 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 - 70424 BARI
C.F. - P. IVA 06674880726

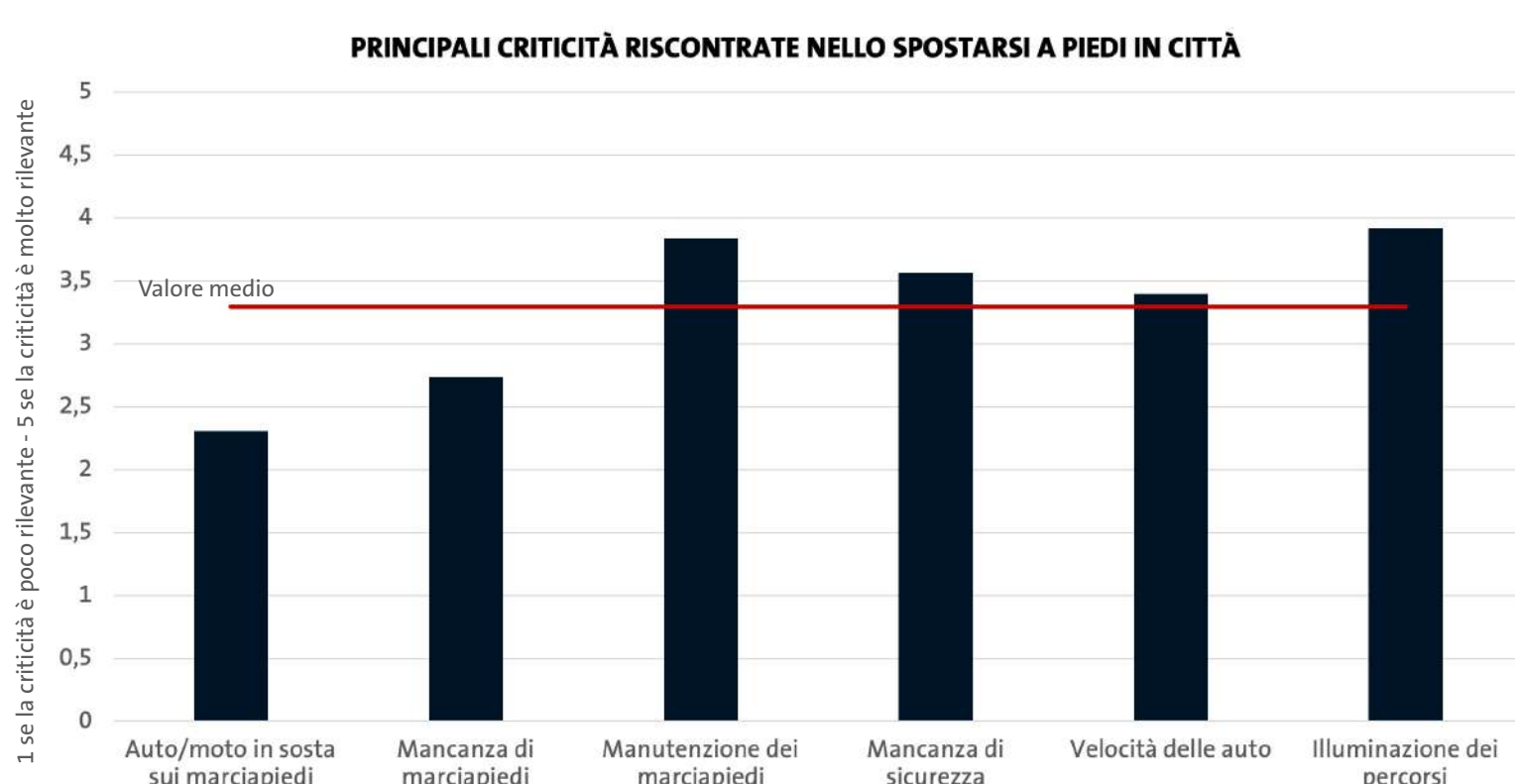
ELAB. TAV A4

Infrastrutture per la mobilità pedonale
Analisi dell'offerta

REDAZIONE Maggio 2021

ADOZIONE

APPROVAZIONE

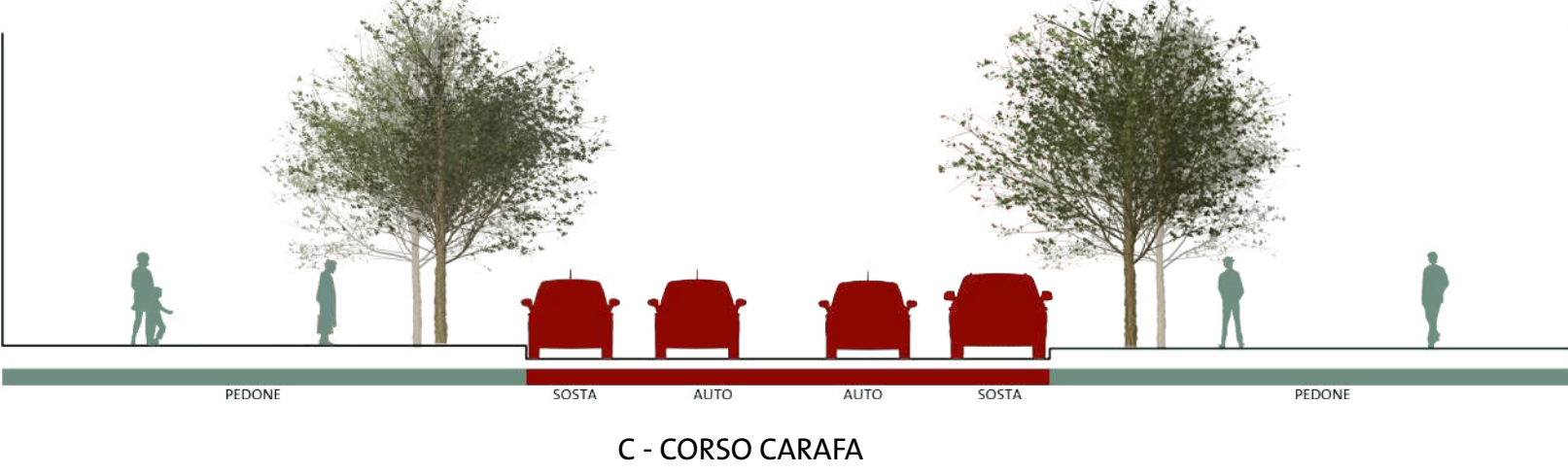


RISULTATO DEI QUESTIONARI ALLA POPOLAZIONE
La maggiore criticità indicata dai cittadini ruvesi è quella dell'illuminazione dei percorsi, seguita dalla manutenzione dei marciapiedi e dalla mancanza di sicurezza negli attraversamenti pedonali. L'indagine effettuata all'interno del Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche, riportata nello spazio a destra, si è occupata di approfondire il tema dell'accessibilità dei percorsi della rete pedonale prioritaria.

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

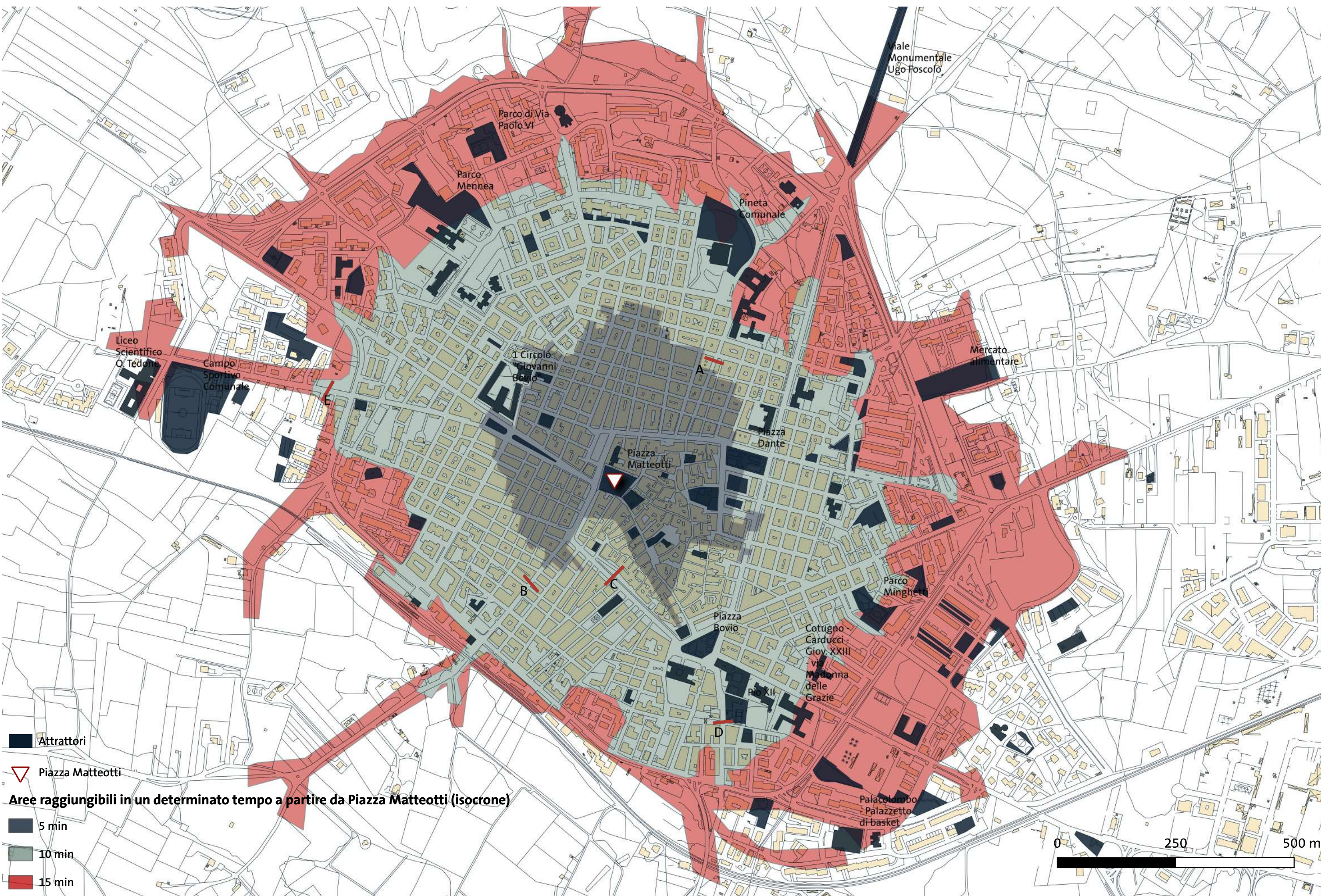
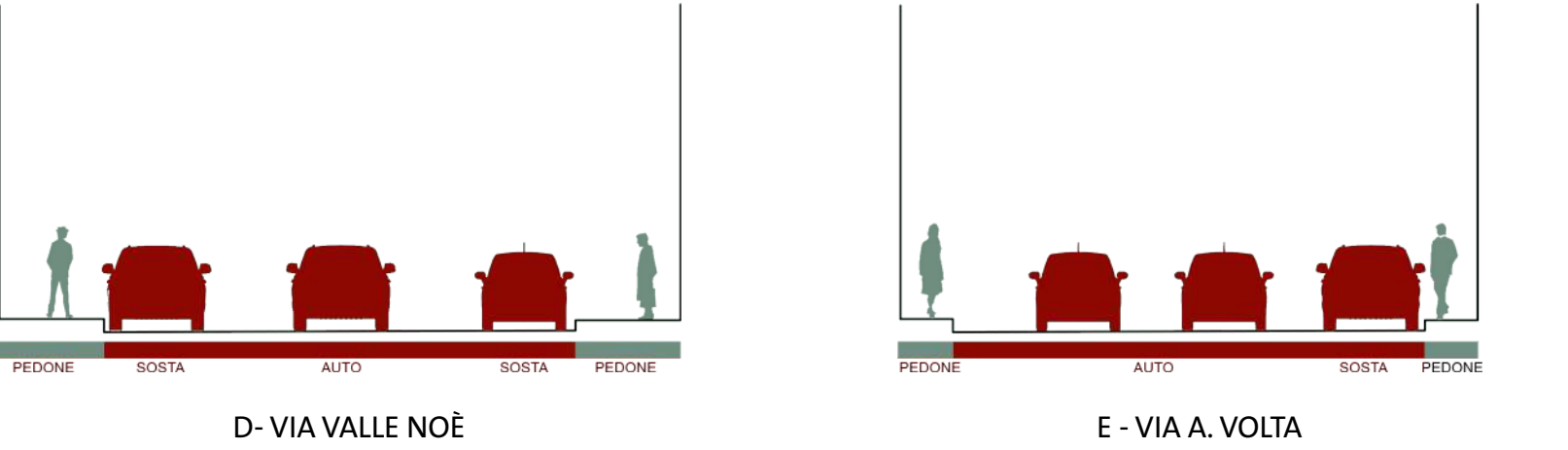


PERIMETRALE CENTRO STORICO
I corsi principali di Ruvo di Puglia presentano una sezione stradale ampia, con due marciapiedi alberati dell'ampiezza di circa 10 metri. La dimensione dello spazio si presenta dunque idonea alla mobilità dolce. In queste strade, le criticità maggiormente riscontrate sono relative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



STRADE PERIFERICHE RESIDENZIALI (ZONA SUD)
Anche nelle strade periferiche residenziali della zona Sud e negli assi di penetrazione residenziale, la maggior parte dello spazio stradale è dedicato all'automobile, sia in transito che in sosta. Anche in questo caso, sono i dislivelli e la pavimentazione a costituire il maggiore ostacolo all'accessibilità, con un'ulteriore aggiunta di ostacoli fisici nel caso di Via A. Volta. Lo stato di accessibilità è medio.

VIA A. VOLTA / ASSI DI PENETRAZIONE RESIDENZIALI



L'ANALISI DELLE ISOCRONE
L'analisi delle isocrone evidenzia come la maggior parte degli attrattori urbani sia raggiungibile in un arco di tempo massimo di circa 30 minuti a piedi.



VIA S. BARBARA

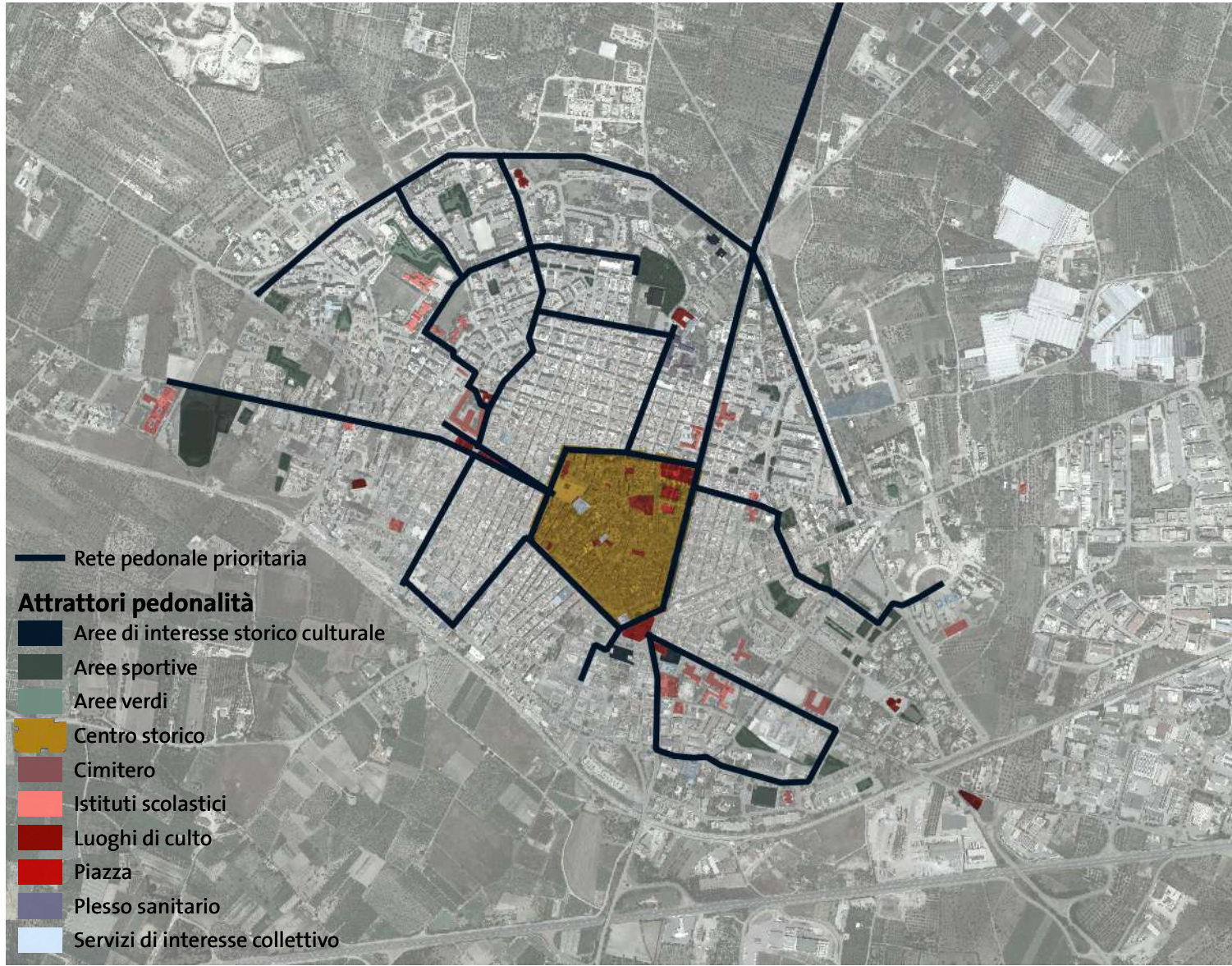


CORSO CARAFA

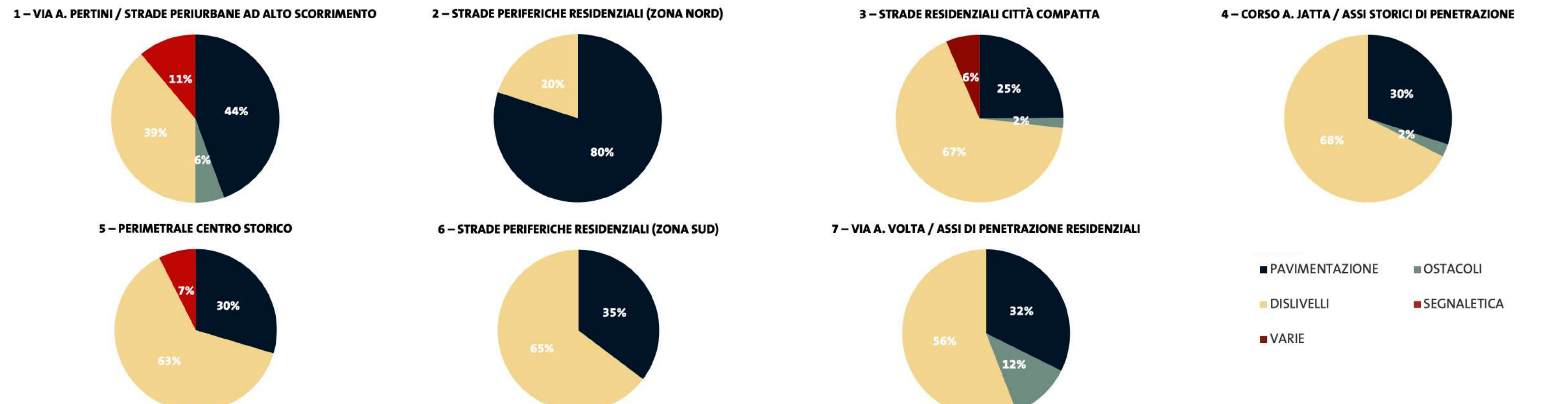


VIA VALLE NOÈ

LE ANALISI DEL PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE



LA RETE PEDONALE PRIORITARIA
Per la definizione della rete pedonale si è innanzitutto tenuto conto della distribuzione sul territorio di polarità di interesse per la mobilità dolce: istituti scolastici, centro storico, piazze principali e luoghi di aggregazione, zone culturali, musei, stazione ferroviaria e fermate del trasporto pubblico locale. Questi poli rappresentano i punti maggiormente sensibili in termini di necessità di accessibilità e sicurezza.



L'INCIDENZA DELLE MACRO-CATEGORIE DI BARRIERE ARCHITETTONICHE PER OGNI TRATTO OMOGENEO (FONTE: RILIEVI DEL PIANO PER L'ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE)



LO STATO DI FATTO DELLA RETE PEDONALE PRIORITARIA
L'indicatore presentato in questa immagine combina l'incidenza delle diverse categorie di barriere, indicando, in maniera sintetica, il grado di accessibilità di ciascun tratto omogeneo, attraverso una scala cromatica dal verde (maggiore accessibilità) al rosso (scarsa accessibilità).