Comune di
RUVO DI PUGLIA
Città Metropolitana di Bari

PUMS 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	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 5589
CIVILE E AMBIENTALE

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

ELAB.
TAV P1

Interventi sulla circolazione
Sicurezza e accessibilità
Proposta di Piano

REDAZIONE	Maggio 2024
ADOZIONE	
APPROVAZIONE	

INTERVENTI SULLA CIRCOLAZIONE IN FAVORE DELLA SICUREZZA E DELL'ACCESSIBILITÀ

- Zona 10 e divieto di circolazione (eccetto possessori di garage e operazioni carico/scarico) - Strade condivise
- Riorganizzazione della sede stradale con aumento dello spazio pedonale e della qualità urbana

Zone 30 - Priorità di realizzazione
- Alta
- Media
- Bassa

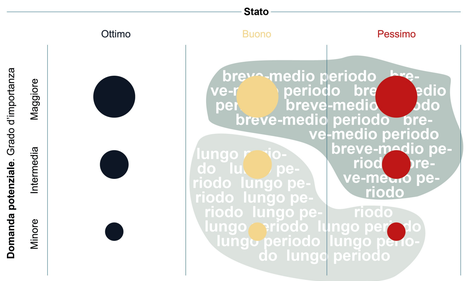
Interventi puntuali
- (a) Attraversamento pedonale
- (i) Moderazione delle intersezioni
- (p) Portali
- (A) Alberatura
- (m) Materiali e aspetto della pavimentazione
- (f) Piattaforme di rallentamento

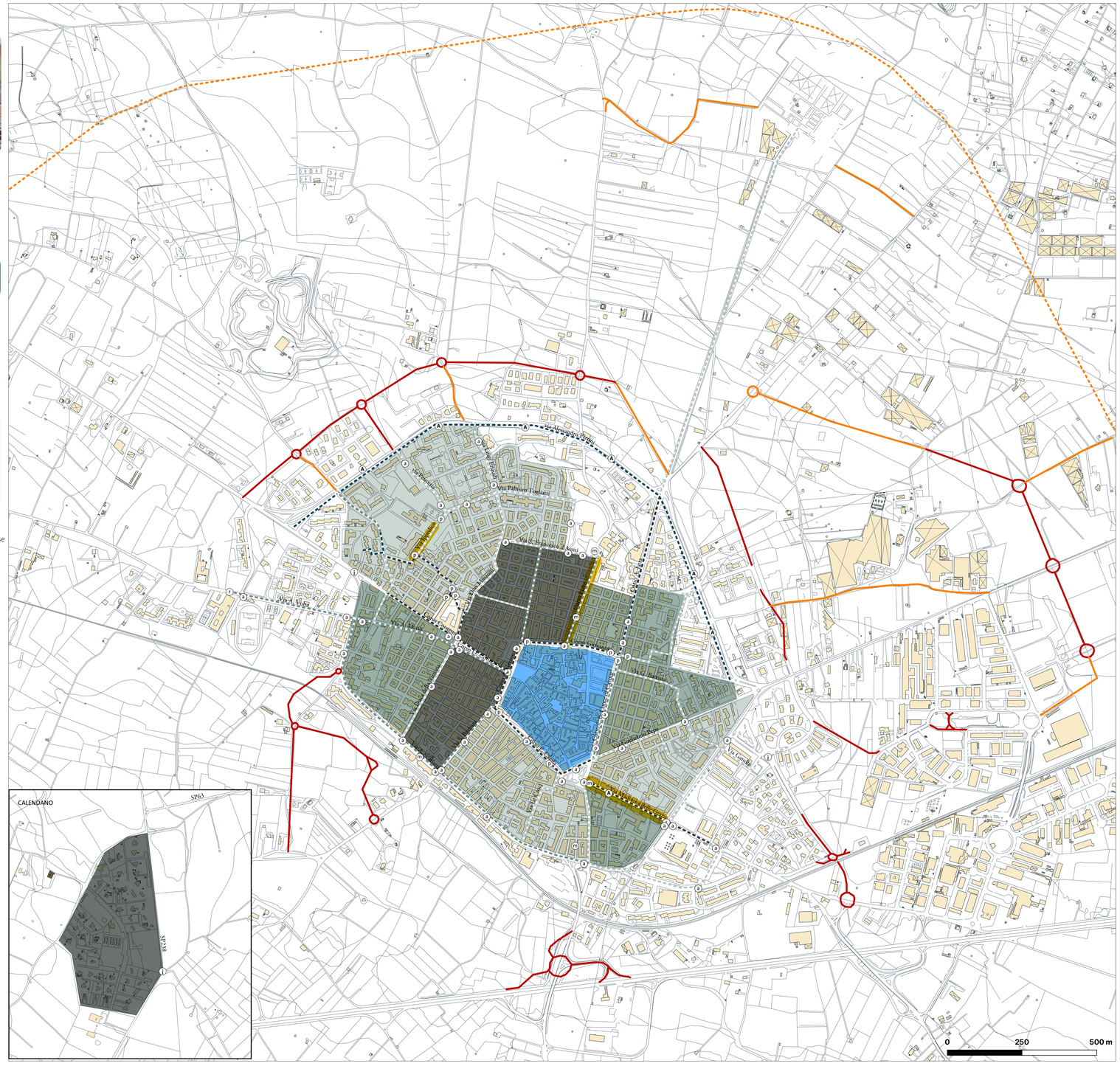
Priorità di intervento in favore dell'accessibilità della rete pedonale principale (PEBA)
- In progetto
- Alta
- Media
- Bassa

Viabilità prevista dal PUG
- Viabilità di progetto
- Viabilità esistente da potenziare
- Viabilità strategica

Attrattori
- Attrattori

DIAGRAMMA DELLE PRIORITÀ DI INTERVENTO





INTERVENTI PUNTUALI IN FAVORE DELLA PEDONALITÀ

PORTALI / ATTRAVERSAMENTI PEDONALI RIALZATI

I portali avvertono i conducenti dell'accesso in un'area a velocità ridotta. Un intervento può includere segnaletica, piattaforme di rallentamento, attraversamenti rialzati e avanzamento dei marciapiedi.

ALBERI

Includere alberi e aree verdi nella progettazione stradale migliora la qualità dell'aria, crea ombra, migliora i sistemi di gestione delle acque, supporta gli ecosistemi locali e da vita a strade accoglienti e vivibili. È consigliabile utilizzare specie autoctone di piante per migliorare il microclima.

ZONE 10 - STRADE CONDIVISE

Rimuovendo le distinzioni fisiche fra gli spazi pedonali, ciclabili e veicolari, gli interventi di strada condivisa costringono gli utenti a condividere la strada, aumentando l'attenzione, e riducono la velocità dei veicoli a motore.

RIORGANIZZAZIONE DELLA SEDE STRADALE CON AUMENTO DELLO SPAZIO PEDONALE E DELLA QUALITÀ URBANA

CORSO PIAVE

Uno degli itinerari individuati come prioritari è Corso Piave, la strada che conduce dall'antica Porta Molfetta (termine di Via Cattedrale) alla Pineta e alla Piscina Comunale e alla Chiesa di San Michele Arcangelo.
Nell'area è infatti possibile prevedere la realizzazione di un parcheggio che, facilmente raggiungibile dall'asse di scorrimento di via Pertini, viene così messo in connessione con il centro.
Lungo lo stesso si può deviare il percorso della Via Francigena, proveniente da Corato, e oggi previsto sulla parallela Via Nazario Sauro.
Considerando la dimensione della sezione stradale, non abbastanza ampia da ipotizzare un allargamento dei marciapiedi presenti, vengono proposti gli interventi di seguito illustrati:

STATO ATTUALE

Nell'attuale conformazione stradale, lo spazio destinato ai pedoni ha dimensione ridotta ed è spesso caratterizzato da uno scarso livello di accessibilità, come evidenziato in fase di analisi.

OPZIONE 1

Delocalizzazione della sosta, ampliamento dei percorsi pedonali, riduzione del limite di velocità a 30 km/h.

OPZIONE 2

Introduzione del limite 10 km/h, creazione di una strada condivisa e introduzione di chicanes consentono l'allargamento dello spazio dedicato alla mobilità dolce, mantenendo la funzione della sosta su strada, utilizzata per la moderazione del traffico.

OPZIONE 2

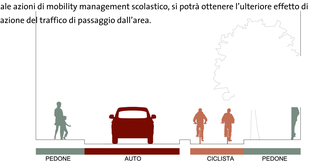
Un'ulteriore opzione per lo scenario di lungo periodo, perseguibile dopo la realizzazione del parcheggio a nord della strada, potrebbe essere quella di delocalizzare la sosta istituendo una strada condivisa con limite di velocità a 10 km/h. Con il passaggio di un itinerario di lunga percorrenza appartenente ai Cammini, lungo la via potrebbero essere posizionati segnaletica e servizi dedicati al turismo lento.

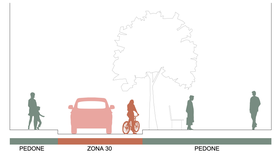
VIA MADONNA DELLE GRAZIE

In virtù della quantità di studenti che transitano su questa strada, nonché del valore storico e turistico del tracciato e dell'intento dell'amministrazione di valorizzarlo, il PUMS propone un intervento di rafforzamento della vocazione pedonale nel tratto compreso tra Piazza Bovio e Via Scarlatti.
Rientrando oggi in un itinerario di distribuzione all'interno della città, si rende necessario individuare e segnalare adeguatamente un percorso alternativo, garantito dalle viabilità Via Pantano, Via Fornaci, Via Valle Noè, Via le Croci.
Il trasferimento di una buona parte del traffico afferente a via Madonna delle Grazie in via Pantano, in particolare, appare possibile dalle analisi sulla situazione attuale del traffico in zona, in quanto sulla strada vi è capacità residua e i flussi veicolari osservati sulla via non risultano particolarmente elevati rispetto alla capacità, in particolare fuori dall'orario di ingresso e uscita da scuola. Di questo dato si può tener conto anche in una successiva, possibile, pedonalizzazione completa.
Vi sono quindi margini per ottenere un trasferimento del traffico non dannoso per la viabilità circostante, considerando che associando alla nuova configurazione stradale azioni di mobility management scolastico, si potrà ottenere l'ulteriore effetto di riduzione dei flussi in arrivo nell'area e deviazione del traffico di passaggio dall'area.

STATO ATTUALE

Allo stato attuale è presente un percorso pedonale in sede propria di recente realizzazione



IPOTESI SCENARIO FUTURO

Zona 30, estensione dello spazio pedonale con alberature, sedute, arredi urbani, indicazioni turistiche.