



Comune di Bisceglie

BISCEGLIE

PUMS

Inquadramento Delibera di Indirizzo alla progettazione

Marzo 2024

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Linee Guida Eltis (il ciclo di formazione, gestione e monitoraggio del PUMS)



Linee guida MIT per i piani urbani di mobilità sostenibile

(articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 (D.M. 4 Agosto 2017))

Il **PUMS** viene definito quale **strumento di pianificazione strategica** che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), **sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana** (preferibilmente riferita all'area della Città metropolitana, laddove definita), **proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.**

Gli Obiettivi del PUMS (D.M. 4 Agosto 2017)



Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità

- Miglioramento del TPL
- Riequilibrio modale della mobilità
- Riduzione della congestione
- Miglioramento della accessibilità di persone e merci
- 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)
- Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano



Sostenibilità energetica e ambientale

- Riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili
- Miglioramento della qualità dell'aria
- Riduzione dell'inquinamento acustico



Sicurezza della mobilità stradale

- Riduzione dell'incidentalità stradale
- Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti
- Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti
- Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)



Sostenibilità socio-economica

- Miglioramento della inclusione sociale
- Aumento della soddisfazione della cittadinanza
- Aumento del tasso di occupazione
- Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)

Linee guida MIT per i piani urbani di mobilità sostenibile (articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 (D.M. 4 Agosto 2017))



Le L.G. prevedono **sette strategie** fondamentali:

- Integrazione tra i sistemi di trasporto;
- Sviluppo della mobilità collettiva;
- Sviluppo di sistemi di mobilità pedonale e ciclistica;
- Introduzione di sistemi di mobilità motorizzata condivisa;
- Rinnovo del parco con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante;
- Razionalizzazione della logistica urbana;
- Diffusione della cultura connessa alla sicurezza della mobilità e alla mobilità sostenibile

Linee guida Regione Puglia per i piani urbani di mobilità sostenibile

La Giunta Regionale con **deliberazione n. 193 del 20.02.2018**, pubblicata sul BURP n. 36 del 12.03.2018, **ha approvato le Linee Guida regionali per la redazione dei PUMS**. Le Linee Guida regionali sono destinate in prima istanza alle Amministrazioni Locali pugliesi che intendano impegnarsi nello sviluppo di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), ma anche ai professionisti esperti in pianificazione e gestione della mobilità che forniscono il loro supporto alle amministrazioni locali.

Nella tabella seguente è sono riportate le integrazioni apportate dalle L.G. R ai macroobiettivi MIT



	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

Linee guida Regione Puglia per i piani urbani di mobilità sostenibile Obiettivi e indicatori per il monitoraggio 1/3



	OBIETTIVI	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	FONTI DEI DATI	TREND	
A	Riequilibrio modale della mobilità	% di spostamenti in autovettura	%	Indagini CATI	-	
		% di spostamenti con TPL	%	Indagini CATI	+	
		% di spostamenti in ciclomotore/motoveicolo	%	Indagini CATI	-	
		% di spostamenti in bicicletta	%	Indagini CATI	+	
		% di spostamenti a piedi	%	Indagini CATI	+	
	Riduzione tasso di motorizzazione	Auto possedute	auto/1000 abitanti	ACI/ISTAT	-	
	Riduzione della congestione stradale	Domanda di sosta in parcheggi a pagamento	Numero di soste totali e per posto auto offerto nell'arco del periodo di osservazione		Banca Dati EE.LL.	0,5,3
		Durata totale e media della sosta nei parcheggi a pagamento (da consuntivi sistemi di esazione)	minuti		Banca Dati EE.LL.	0,5,3
		Velocità media commerciale TPL	Km/h da capolinea a capolinea esclusi i tempi di sosta agli stessi (per ambiti territoriali)		Aziende TPL (AVL/AVM o altri sistemi di bordo o da servizio programmato)	+
	Miglioramento della accessibilità di persone e merci	Indice di accessibilità delle persone ai servizi di mobilità	Percentuale di popolazione con accesso adeguato ai servizi di mobilità (distanze a piedi da fermate e stazioni, a soglie prefissate)		Analisi territoriale mediante strumenti GIS	+
		Indice di accessibilità delle merci	Percentuale di esercizi commerciali entro i 50 m da una piazzola di carico/scarico merci		Analisi territoriale mediante strumenti GIS	+
	Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	Estensione APU (Aree Pedonali Urbane)	mq APU/abitante		Banca Dati EE.LL.	+
		Estensione della rete pedonale	km itinerari pedonali/abitante		Banca Dati EE.LL.	+
		Estensione della rete ciclabile	km itinerari ciclabili/abitante		Banca Dati EE.LL.	+
		Estensione Zone 30	kmq/abitante		Banca Dati EE.LL.	+
Estensione delle ZTL		kmq/abitante		Banca Dati EE.LL.	+	
Contenimento dei consumi energetici	<i>nessun indicatore minimo</i>					
Miglioramento della qualità dell'aria	Emissioni di PM10 del veicolo medio (passeggeri, merci, motocicli, TPL)	g/km PM10		Stima con Copert (ACI + Aziende TPL)	-	
	Emissioni di CO2 del veicolo medio (passeggeri, merci, motocicli, TPL)	g/km CO2		Stima con Copert (ACI + Aziende TPL)	-	
	Emissioni di NOx del veicolo medio (passeggeri, merci, motocicli, TPL)	g/km NOx		Stima con Copert (ACI + Aziende TPL)	-	
Riduzione dell'inquinamento acustico	<i>nessun indicatore minimo</i>					
Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture	Indice annuo di incidentalità stradale	n° incidenti/1000 abitanti		Banca Dati EE.LL.	-	
	Indice annuo di mortalità stradale	n° morti/n° incidenti/anno		Banca Dati EE.LL.	-	
	Indice annuo di lesività stradale	n° feriti/n° incidenti/anno		Banca Dati EE.LL.	-	
Miglioramento della qualità della vita	Livello di soddisfazione	n° persone soddisfatte/totale intervistati		Indagine CAWI/CATI	+	
Miglioramento della inclusione sociale	Livello di soddisfazione delle categorie deboli	n° persone soddisfatte/totale intervistati		Indagine CAWI/CATI	+	
D	Economicità dei trasporti	Costo di esercizio per il trasporto passeggeri	euro/anno/abitante	Indagini specifiche c/o gestori	+	
			euro/anno/passeggero	Indagini specifiche c/o gestori	-	

Linee guida Regione Puglia per i piani urbani di mobilità sostenibile Obiettivi e indicatori per il monitoraggio 2/3



	OBIETTIVI	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	FONTI DEI DATI	TREND	
A	Riduzione della congestione stradale	Durata media dello spostamento con veicolo privato (sia sulle 24 ore sia nell'ora di punta)	minuti	FCD o indagini specifiche - in fase di piano, simulatori di traffico	n.s.	
		Tempi totali spesi sulla rete stradale (giorno feriale tipo e ore di punta)	ore	FCD o indagini specifiche - in fase di piano, simulatori di traffico	-	
		Durata media di utilizzo delle auto su base giornaliera	minuti	FCD o indagini a campione	-	
		Domanda di sosta parcheggi non regolamentati	Numero di soste totali e per posto auto offerto nell'arco del periodo di osservazione	FCD o indagini specifiche	n.s.	
		Durata totale e media della sosta in parcheggi non regolamentati	minuti	FCD o indagini specifiche	n.s.	
		Spostamenti in auto per anno (interni e in ingresso)	n. spostamenti/anno	FCD o indagini specifiche	n.s.	
	Miglioramento della accessibilità di persone e merci	<i>Nessun ulteriore indicatore</i>				
B	Miglioramento della qualità dell'aria	Contenimento dei consumi energetici	Consumo di energia del settore della mobilità	tep/abitante/anno	Stima con Copert (Aziende TPL+FCD - in fase di piano, simulatori di traffico)	-
		Riduzione dell'inquinamento acustico	Emissioni di PM10 da traffico veicolare pro-capite	kg PM10/abitante/anno	Stima con Copert (Aziende TPL+FCD - in fase di piano, simulatori di traffico)	-
			Emissioni di CO2 da traffico veicolare pro-capite	t CO2/abitante/anno	Stima con Copert (Aziende TPL+FCD - in fase di piano, simulatori di traffico)	-
			Emissioni di NOx da traffico veicolare pro-capite	kg NOx/abitante/anno	Stima con Copert (Aziende TPL+FCD - in fase di piano, simulatori di traffico)	-
C	Aumento della sicurezza della mobilità e delle infrastrutture	Riduzione dell'inquinamento acustico	Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare	Percentuale residenti esposti a > 55/65 dBA	Stima con modelli - Rilievi	-
		Economicità dei trasporti	Tasso di mortalità da incidente stradale	n° morti/1000 abitanti	Banca Dati EE.LL.	-
			Tasso di lesività da incidente stradale	n° feriti/1000 abitanti	Banca Dati EE.LL.	-
			Indice di mortalità stradale tra utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini, over 65)	n° morti/1000 abitanti (per fascia di popolazione)	Banca Dati EE.LL.	-
			Indice di lesività stradale tra utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini, over 65)	n° feriti/1000 abitanti (per fascia di popolazione)	Banca Dati EE.LL.	-
D		Spesa annuale per il trasporto passeggeri	euro/anno/abitante	Indagini specifiche	-	
		Spesa annuale per il trasporto merci	euro/anno/tonnellata	Indagini specifiche	-	

Tabella 2. Ulteriori indicatori

Linee guida Regione Puglia per i piani urbani di mobilità sostenibile Obiettivi e indicatori per il monitoraggio 3/3



CATEGORIE DI AZIONE	INDICATORI	UNITÀ DI MISURA	Fonte DEI DATI
Servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL)	Fattore di riempimento TPL	Pass*km/posti*km	Azienda TPL
	Numero di titoli intermodali venduti	Numero titoli/anno	Azienda TPL
	Soddisfazione degli utenti	Percentuale	Indagini specifiche
	Numero furti su mezzi pubblici	Valore assoluto	Azienda TPL
	Numero fermate con sistemi di videosorveglianza	Valore assoluto	Azienda TPL
	Numero aggressioni su mezzi pubblici	Valore assoluto	Azienda TPL
	km di corsie riservate	km	Banca Dati EE.LL.
	Età media del parco circolante	Valore assoluto	Azienda TPL
	Numero impianti con priorità semaforica	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero mezzi a basso impatto su totale flotta	Percentuale	Azienda TPL
	Numero mezzi con sistema conteggio passeggeri su totale flotta	Percentuale	Azienda TPL
	Numero mezzi dotati di sistema AVL/AVM su totale flotta	Percentuale	Azienda TPL
Campagne di comunicazione	Numero campagne	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero utenti raggiunti per ogni campagna	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
Servizi di sharing mobility	Numero eventi	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero automobili in sharing	Numero auto in flotta	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi/ auto flotta in sharing	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi/utenti servizio car sharing	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero biciclette in sharing	Numero bici in flotta	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi/bici flotta in sharing	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi/utenti servizio bike sharing	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero utenti iscritti servizio carpooling	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero medio componenti equipaggio carpooling	Valore assoluto	Banca Dati Gestori
	Numero viaggi in carpooling	Numeri viaggi/anno	Banca Dati Gestori
	Numero stalli riservati carpooling	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Sistemi pedonali meccanizzati	Km di rete pedonale meccanizzata	km
Utenti/anno/km di rete pedonale meccanizzata		Utenti/anno/km	Indagini specifiche
Numero ascensori verticali o inclinati		Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
Utenti/anno trasportati ascensori/capacità totale annua		Utenti/anno/posti disponibili	Indagini specifiche
Controllo Accessi Zona a Traffico Limitato (ZTL)	Numero varchi con controllo automatico	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero pilomat installati	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero sanzioni elevate per varco	Numero sanzioni/varco/anno	Banca Dati EE.LL.
Sistema della sosta	Numero stalli a pagamento	n° stalli tariffati/1000 autovetture circolanti	Banca Dati EE.LL.
	Tempo medio di sosta a pagamento	Minuti	Banca Dati Gestori
	Numero sanzioni elevate per mancato pagamento	n° sanzioni/anno	Banca Dati EE.LL.
	Numero stalli di interscambio	n° stalli di interscambio/1000 autovetture circolanti	Banca Dati EE.LL.
	Tempo medio in sosta di interscambio	Minuti	Banca Dati EE.LL.
Mobilità ciclistica	Numero pompe pubbliche installate	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero totem contapassaggi installati	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero cicloposteggi	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero velostazioni	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Biciclette in servizi di rent a bike	Numero biciclette disponibili	Indagini specifiche
	Numero ciclofficine	Valore assoluto	Indagini specifiche
Mobilità scolastica	Numero linee pedibus attive	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero scuole aderenti ai servizi pedibus	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero alunni coinvolti in servizi pedibus	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero scuole con posteggio bici nelle proprie pertinenze	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero linee bicibus attive	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero scuole aderenti ai servizi bicibus	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero alunni coinvolti in servizi bicibus	Valore assoluto	Indagini specifiche
Logistica merci	Numero aree di sosta per carico/scarico	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero sanzioni elevate per occupazione aree dedicate	Numero sanzioni/area/anno	Banca Dati EE.LL.
Mobilità elettrica	Numero cargo – bikes operative	Valore assoluto	Indagini specifiche
	Numero colonnine installate	Valore assoluto	Banca Dati EE.LL.
	Numero di ricariche a colonnina	ricariche/colonnina/anno	Banca Dati EE.LL.

Tabella 3. Indicatori di realizzazione



Indirizzi alla Progettazione del PUMS - Matrice di Correlazione Obiettivi – Strategie proposte 1/2

Matrice delle correlazioni e relativo grado di impatto delle strategie previste dagli indirizzi del PUMS di Bisceglie sugli Obiettivi Macro e gli Obiettivi Specifici fissati dal D.M. 397/17 e ss.mm.ii e dalla DGR 193/2018

Legenda:

- Strategia con impatto elevato sull'obiettivo
- Strategia con impatto medio sull'obiettivo
- Strategia con impatto trascurabile o nullo sull'obiettivo

- umentare l'accessibilità da/verso la stazione per fruire dei servizi di TPRL arroviario cadenzato da/per Bari e da/per Barletta (cadenzamento ai 20' nelle isce di punta).
- reare un centro intermodale tra servizi ferroviari, rete di trasporto pubblico rbano, rete ciclabile e servizi di mobilità condivisa presso la Stazione ferroviaria
- fferenziare la rete di TPL urbano tra periodo scolastico e periodo estivo
- Migliorare il sistema di infomobilità e segnaletica per l'accesso alla rete di asporto Pubblico (Brand, Pensiline, "Palme intelligenti", percorsi attrezzati per ggetti a Ridotta capacità motoria e/o sensoriale).
- igliorare la qualità e l'accessibilità universale delle fermate del Trasporto ublicco
- tegrare i servizi di trasporto pubblico con l'offerta di parcheggio
- ecarbonizzare progressivamente tutta la flotta del Trasporto Pubblico Urbano
- centivare la progressiva decarbonizzazione della flotta di Taxi e veicoli n.c.c. ne operano in campo urbano
- reare un sistema di aree e percorsi pedonali per connettere l'entroterra alla nea di costa e per valorizzare la microcentralità di quartiere
- realizzare percorsi pedonali e ciclopedonali di interconnessione tra quartieri ella città con priorità al superamento della cesura operata dalla ferrovia e ai ollegamenti da per il lungomare
- ducare alla mobilità pedonale per gli spostamenti sistematici Casa - Scuola i ambini della scuola primaria attraverso il servizio Pedibus all'interno dei quartieri
- igliorare la qualità della rete pedonale a favore dei soggetti a ridotta capacità motoria permanente e temporanea (PEBA)
- realizzare un piano di Wayfinding che agevoli la cognizione spaziale nella obilità pedonale a favore di utenti non esperti o le cui capacità cognitive sono terate o indebolite
- realizzare una copertura continua e sicura della rete ciclabile in campo urbano ne consenta di collegare le zone periferiche della città tra loro e con il Centro ella città
- realizzare una rete di Ciclostazioni (parcheggi per biciclette) in prossimità dei rincipali punti di interesse collettivo (Sedi P.A., Servizi al cittadino, Attrattori mmerciali...)
- stallare sistemi di videosorveglianza in corrispondenza dei parcheggi delle bici er contrastarne il furto (rete di videosorveglianza ...)
- realizzare un servizio di Bike Sharing (flotta e ciclostazioni) di tipo Station based
- introdurre meccanismi che incentivano l'utilizzo della bicicletta in ambito rbano a favore dei lavoratori (bonus casa - lavoro)
- ntervenire sui punti neri dell'incidentalità stradale a partire da quelli che coinvolgono pedoni e ciclisti



Indirizzi alla Progettazione - Matrice di Correlazione Obiettivi – Strategie proposte 2/2

Matrice delle correlazioni e relativo grado di impatto delle strategie previste dagli indirizzi del PUMS di Bisceglie sugli Obiettivi Macro e gli Obiettivi Specifici fissati dal D.M. 397/17 e ss.mm.ii e dalla DGR 193/2018

PUMS Matrice Correlazione Obiettivi Strategie Marzo 2024		STRATEGIE di intervento PUMS																																																																																																			
		Mobilità con il Trasporto Pubblico						Mobilità Colloquiale																																																																																													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
Strategia di intervento PUMS	Obiettivo Macro																																																																																																				
Strategia di intervento PUMS	Obiettivo Specifico																																																																																																				
Strategia di intervento PUMS	Strategia di intervento PUMS																																																																																																				

■ Strategia con impatto elevato sull'obiettivo
■ Strategia con impatto medio sull'obiettivo
■ Strategia con impatto trascurabile o nullo sull'obiettivo

Sosta autoveicolare

Realizzare/potenziare parcheggi in corrispondenza delle principali direttrici di accesso alla Città, al Lungomare e presso la stazione, vocati all'interscambio con i servizi ferroviari, la rete di Trasporto Pubblico Urbano (TPU) e con la linea Bus Rapid Transit (BRT) prevista dal Piano attuativo del PRT 2021 - 2030, prevedendo tariffe integrate Park+TPU.

Diversificare la regolamentazione dell'offerta di sosta su strada su base stagionale su tutto il lungomare e il reticolo della viabilità immediatamente retrostante

Realizzare/riqualificare parcheggi ad uso misto (pertinenziale ed operativo) in aree attrattive o con scarsa disponibilità di sosta su strada per i residenti

Riorganizzare l'offerta di sosta su strada nelle aree centrali della città secondo una regolamentazione a pagamento e/o a tempo con limitazioni crescenti procedendo dall'esterno verso il Centro.

Contrastare la sosta irregolare attraverso il completamento della rete di videosorveglianza che agevola i controlli da parte delle Forze dell'Ordine in corrispondenza dei punti in cui si registra la maggiore intensità di conflitti tra traffico autoveicolare e mobilità attiva

Organizzare un sistema di permessi per la sosta su strada delle auto dei residenti per settori urbani, con stringenti modalità di rilascio dei permessi, automazione del monitoraggio e della verifica dei requisiti per la concessione dei permessi

Mobilità individuale con mezzi motorizzati

Realizzare interventi strutturali di traffic calming all'interno dei quartieri residenziali coordinati con i progetti di riqualificazione della viabilità locale e di quartiere connessi all'istituzione di Zone 30

Realizzare un Intelligent Traffic System (ITS) per fornire informazioni sul funzionamento del sistema della viabilità, dei parcheggi, del trasporto pubblico collegato ad una APP per poter pianificare le scelte di viaggio in una logica multimodale (Mobility As A Service)

Riorganizzare le modalità di circolazione e fermata degli autobus delle linee extraurbane

Riorganizzare e potenziare la viabilità di accesso ai parcheggi nella zona della stazione

Alleggerire il traffico di attraversamento dell'area centrale urbana di Bisceglie attraverso una maggiore specializzazione degli svincoli della SS.12 Bis.

Attuare una progressiva decarbonizzazione del parco mezzi del Comune di Bisceglie

Promuovere l'adempimento degli obblighi di legge in materia di Mobility management e introdurre meccanismi incentivanti per l'adozione dell'ottimizzazione degli spostamenti Casa-lavoro da parte di soggetti non obbligati

Realizzare interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza della rete stradale in ambito urbano sulla base di criteri di priorità multiobiettivo (Sicurezza, accessibilità, intermodalità...)

Promuovere un progetto pilota di "Car sharing di comunità" indirizzato ad inquilini di condomini in zone con scarsa dotazione di offerta di sosta

Logistica Urbana delle merci

Realizzare una rete pubblica di Locker (armadietti) per la consegna/ritiro di pacchi con accesso tramite codice elettronico) presso attrattori di traffico pedonale, a ridosso dell'area centrale e presso ogni microcentralità di quartiere

Istituire degli Spazi Logistici di Prossimità (SLP) per il ritiro/consegna delle merci nelle aree ad accessibilità limitata (Aree pedonali e ZTL)

Introdurre un sistema di prenotazione delle piazzole per il carico-scarico merci a partire da quelle ubicate nelle aree a maggiore densità di consegne e di più difficile accessibilità

Introdurre meccanismi premianti che incentivano la decarbonizzazione del parco mezzi adibito alla consegna/ritiro delle merci

Attuare progressive limitazioni di circolazione per veicoli merci alimentati a motore endotermico a ridosso della ZTL del Centro Storico a favore di veicoli "low emission"

Agevolare la creazione di servizi di Cargo Bike per la distribuzione e il ritiro della merce nell'area centrale della città (Aree pedonali e ZTL)

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

La documentazione Oggetto della Delibera d'indirizzo alla Progettazione del PUMS

Indirizzi alla progettazione del PUMS



All. 1 Quadro conoscitivo Report Divulgativo



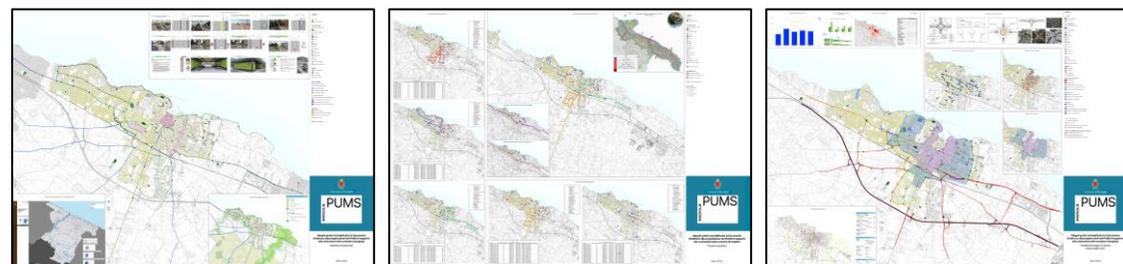
All. 2 Quadro sinottico Correlazione Obiettivi – Strategie proposte dall'Amministrazione

Matrice delle correlazioni e relativo grado di impatto delle strategie previste dagli indirizzi del PUMS di Bisceglie sugli Obiettivi macro e gli Obiettivi specifici fissati dal D.M. 397/17 e s.m.m.ii e dalla DGR 193/2018

STRATEGIE di intervento PUMS	Obiettivi di Strategia Nazionale				Obiettivi di Strategia Regionale				Obiettivi di Strategia Locale			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Strategia 1: Sviluppo urbano	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Strategia 2: Infrastrutture	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Strategia 3: Mobilità sostenibile	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Strategia 4: Qualità urbana	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Strategia 5: Sicurezza	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Strategia 6: Ambiente	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Strategia 7: Energia	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Strategia 8: Economia	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Strategia 9: Società	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Strategia 10: Cultura	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Strategia 11: Turismo	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Strategia 12: Patrimonio	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

Legend: + Strategia con impatto medio-altissimo; + Strategia con impatto medio-alto; + Strategia con impatto medio-basso; + Strategia con impatto medio-bassissimo

All.3 Elaborati grafici esemplificativi di supporto alla costruzione dello scenario di progetto





Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Quadro conoscitivo - Posizionamento del Comune di Bisceglie in ambito provinciale e regionale 1/3





Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Quadro conoscitivo - Posizionamento del Comune di Bisceglie in ambito provinciale e regionale 2/3

Comune di Bisceglie

Provincia di Barletta-Andria-Trani

SANITÀ

Strutture sanitarie e posti letto (2021 vs 2010)

Strutture sanitarie	2	→	pari al	40.00%	↑ della provincia
				3.33%	↑ della regione
Posti letto	300	↑	pari al	35.7%	↑ della provincia
				2.05%	↑ della regione

Posti letto per disciplina (2021 vs 2010)

Acuti	220	↑	pari al	30.43%	↑ della provincia
				1.71%	↑ della regione
Lungodegenza	10	↓	pari al	33.33%	↑ della provincia
				2.67%	↑ della regione
Riabilitazione	70	→	pari al	70.00%	↓ della provincia
				5.01%	↓ della regione

Posti letto per tipologia di trattamento (2021 vs 2010)

Degenza ordinaria	293	↑	pari al	36.04%	↑ della provincia
				2.12%	↑ della regione
Degenza a pagamento	0	→	pari al	0.00%	→ della provincia
				0.00%	→ della regione
Day Hospital	5	↓	pari al	21.74%	↓ della provincia
				0.78%	↓ della regione
Day Surgery	2	→	pari al	11.76%	↑ della provincia
				0.95%	↑ della regione

Posti letto per disciplina

Posti letto per trattamento

PARCO VEICOLARE

Tasso di motorizzazione (2021 vs 2011)

Tasso di motorizzazione	614.75	→	media provincia	602.57	→ 635.43
			media regione	628.38	→ 557.64

Tasso di motorizzazione

Composizione parco veicolare (2022 vs 2011)

Autovetture	33'436	→	pari al	14.41%	→ della provincia
				1.34%	→ della regione
Motocicli	5'297	↑	pari al	17.15%	→ della provincia
				1.56%	→ della regione
Motoveicoli e quadricicli	9	→	pari al	6.92%	↓ della provincia
				0.31%	↓ della regione
Autobus	19	↓	pari al	4.19%	↓ della provincia
				0.25%	↓ della regione
Autocarri	2'604	→	pari al	12.25%	↓ della provincia
				1.04%	↓ della regione
Motocarri	92	↓	pari al	6.02%	↓ della provincia
				0.33%	↓ della regione
Trattori stradali o motrici	88	↑	pari al	5.90%	↑ della provincia
				0.68%	↑ della regione
Rimorchi e semirimorchi	193	↑	pari al	8.01%	→ della provincia
				0.76%	→ della regione
Altri veicoli	0	→	pari al	0.00%	→ della provincia
				0.00%	→ della regione

Parco veicolare privati 2022

Parco veicolare merci 2022

ISTRUZIONE

Istituti scolastici (2023 vs 2015)

Infanzia	16	↑	pari al	14.41%	↑ della provincia
				1.23%	↑ della regione
Primaria	9	↑	pari al	15.79%	↑ della provincia
				1.20%	↑ della regione
Secondaria I° grado	2	→	pari al	7.69%	→ della provincia
				0.48%	→ della regione
Secondaria II° grado	4	↓	pari al	9.76%	↑ della provincia
				0.93%	↑ della regione

Iscritti istituti scolastici (a.a. 2022/23 vs 2015/16)

Infanzia	1'346	→	pari al	15.06%	→ della provincia
				1.62%	→ della regione
Primaria	2'360	↓	pari al	14.42%	→ della provincia
				1.46%	→ della regione
Secondaria I° grado	1'567	↓	pari al	13.80%	→ della provincia
				1.42%	→ della regione
Secondaria II° grado	1'865	→	pari al	10.13%	↑ della provincia
				0.97%	↑ della regione

Istituti scolastici 2023

Istituti scolastici 2015

Iscritti a.s. 2022/23

Iscritti a.s. 2015/16

TURISMO

Strutture ricettive (2022 vs 2011)

Alberghiere	6	↓	pari al	13.95%	↓ della provincia
				0.57%	↓ della regione
Non alberghiere	70	↑	pari al	13.26%	↓ della provincia
				0.60%	↓ della regione

Posti letto strutture ricettive (2022 vs 2011)

Alberghiere	381	↓	pari al	17.85%	↓ della provincia
				0.35%	↓ della regione
Non alberghiere	820	↑	pari al	16.71%	↓ della provincia
				0.40%	↑ della regione

Strutture ricettive 2022

Strutture ricettive 2011

Posti letto str. ric. 2022

Posti letto str. ric. 2011

Classi emissive (2022 vs 2011)

Euro 0 + Euro 1	4'414	↓	pari al	12.95%	→ della provincia
				1.41%	→ della regione
Euro 2	2'927	↓	pari al	13.90%	→ della provincia
				1.51%	→ della regione
Euro 2	4'969	↓	pari al	14.61%	→ della provincia
				1.57%	→ della regione
Euro 4	10'439	↓	pari al	14.98%	→ della provincia
				1.50%	↑ della regione
Euro 5	4'934	↑	pari al	14.67%	↑ della provincia
				1.22%	↑ della regione
Euro 6	5'173	↑	pari al	14.61%	↑ della provincia
				0.99%	↑ della regione
Altro	39	↑	pari al	10.21%	# della provincia
				1.21%	↑ della regione

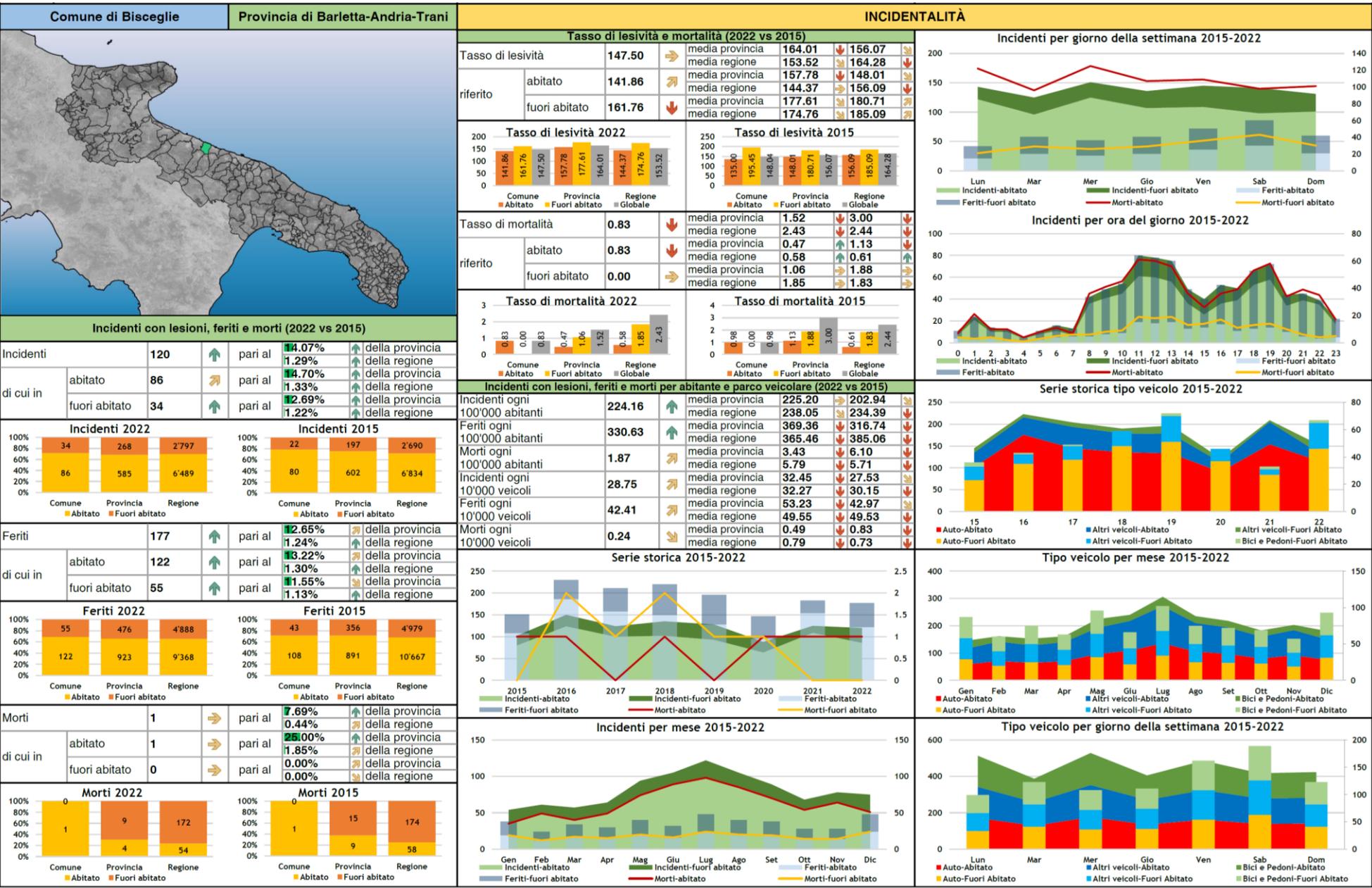
Classi emissive 2022

Classi emissive 2011



Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

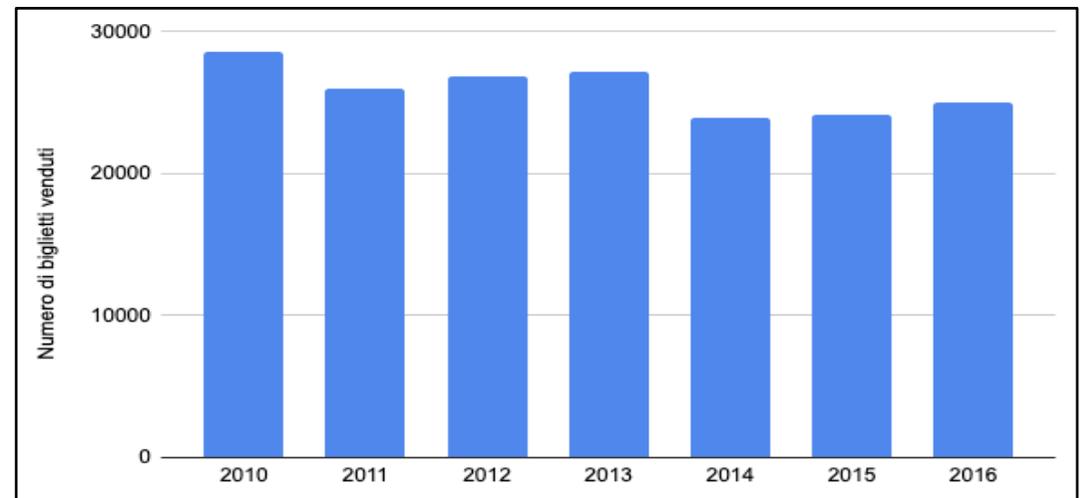
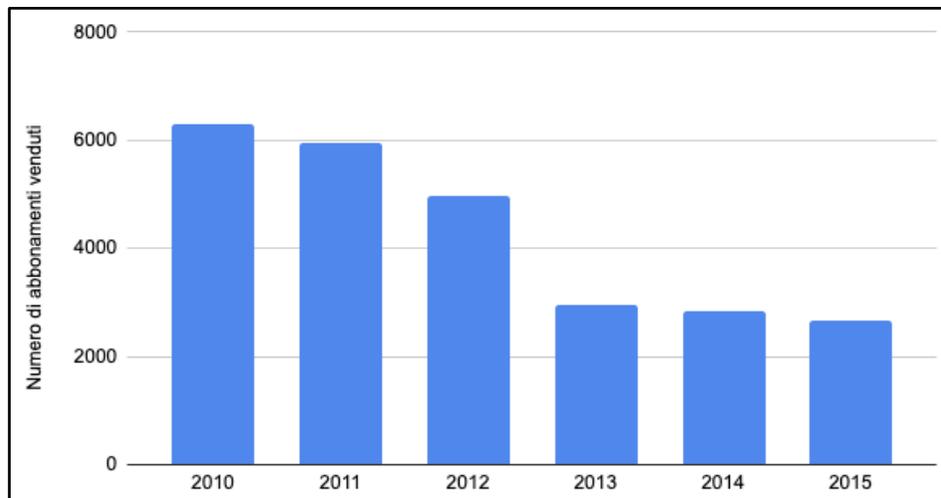
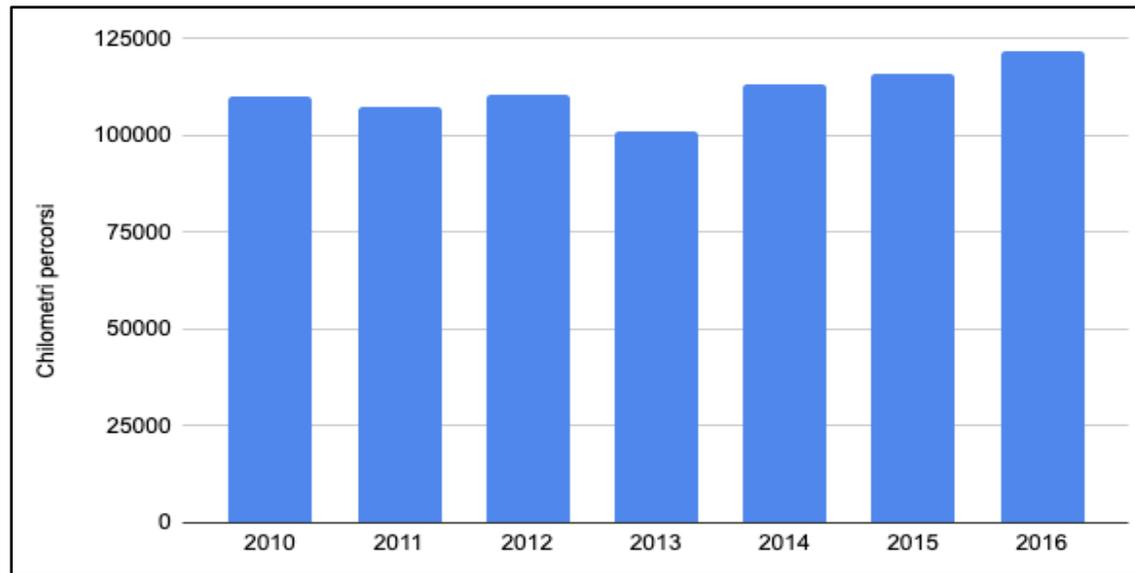
Quadro conoscitivo - Posizionamento del Comune di Bisceglie in ambito provinciale e regionale 3/3



Quadro conoscitivo - Attività economiche che prevedono accesso diretto dei clienti Localizzazioni e «mappa di calore»



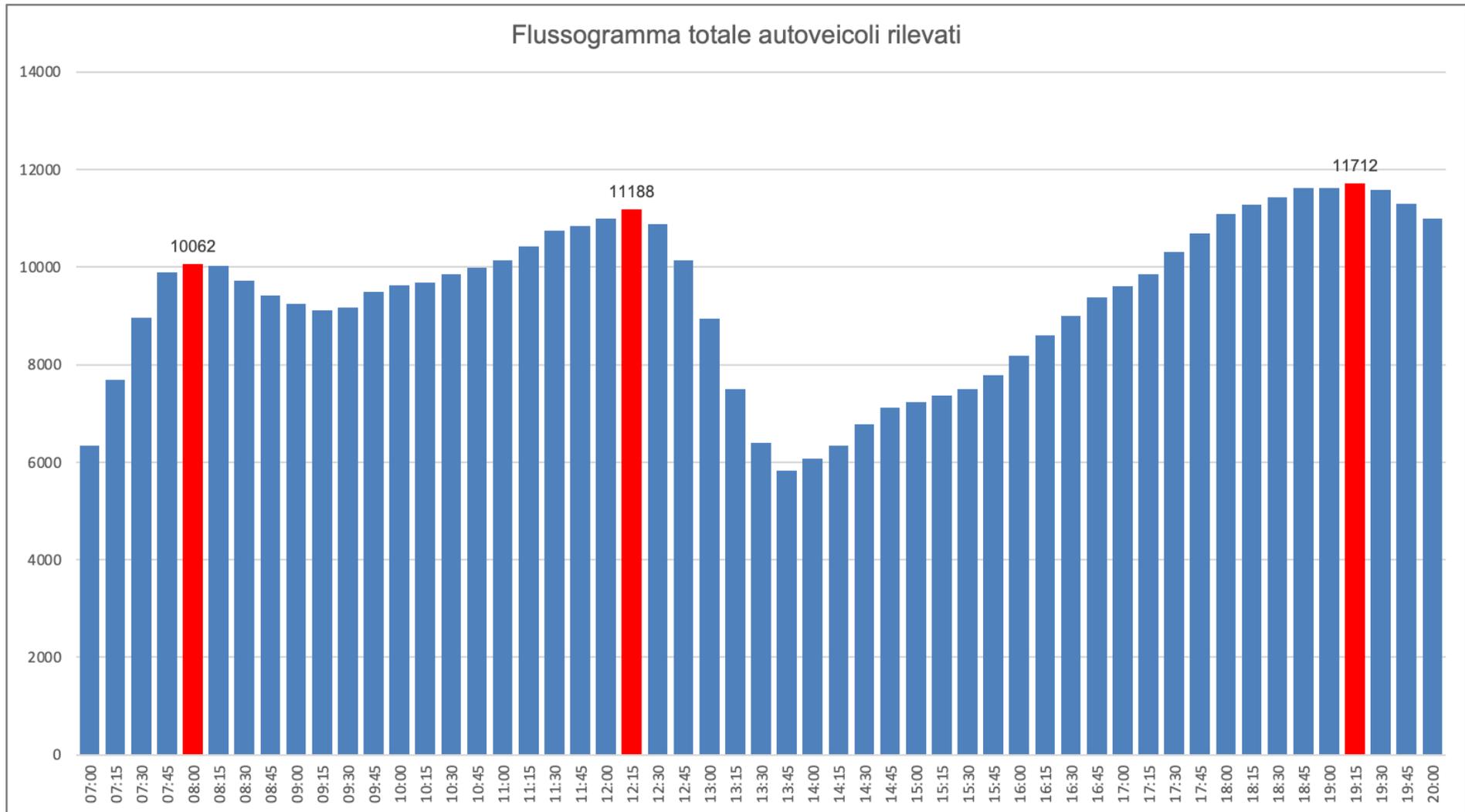
Quadro conoscitivo - Produzione e risultati di esercizio Trasporto Pubblico Urbano (2010 – 2016)



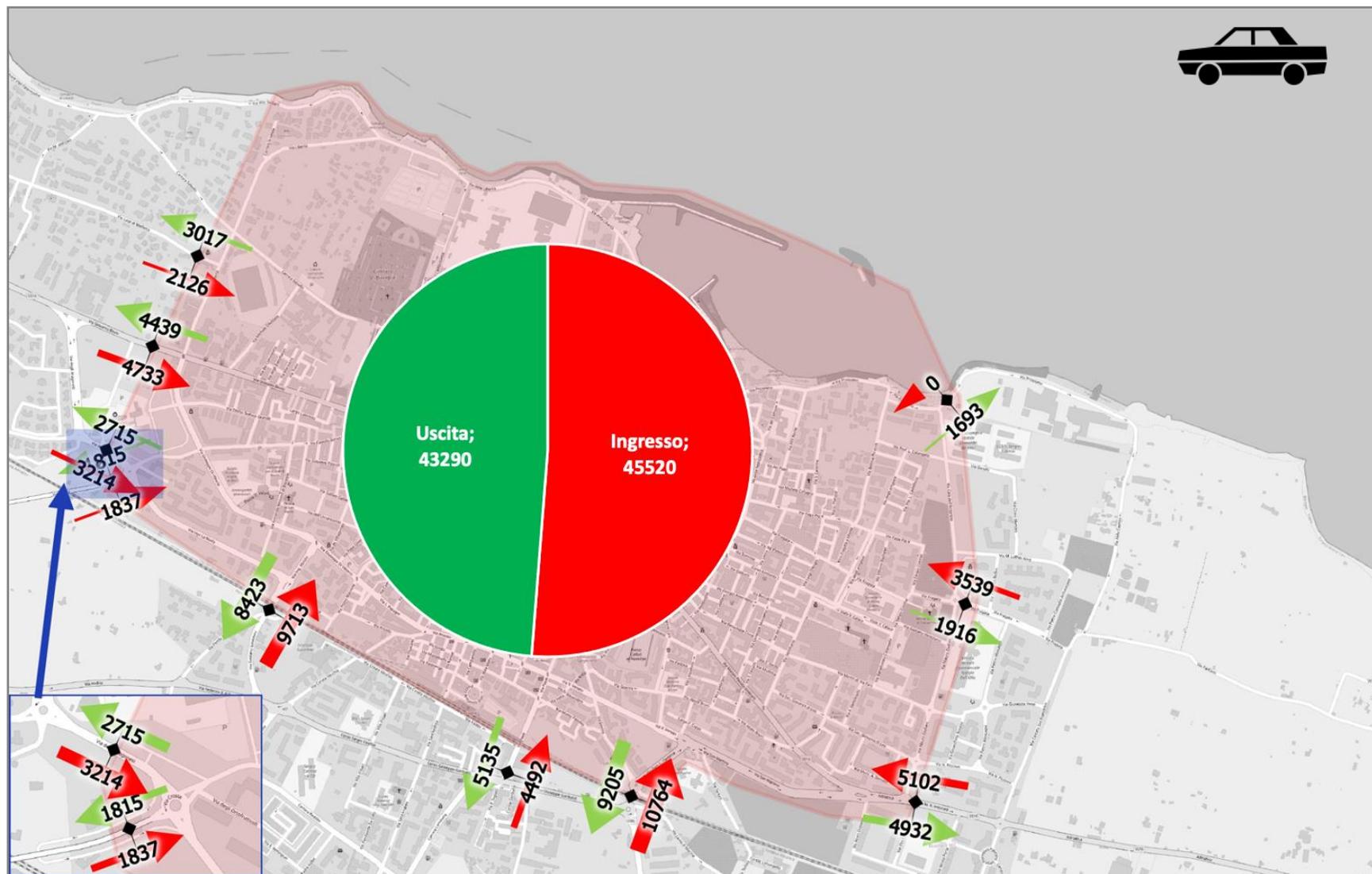
Quadro Conoscitivo - Flussi di traffico – Localizzazione intersezioni oggetto di rilievo del traffico



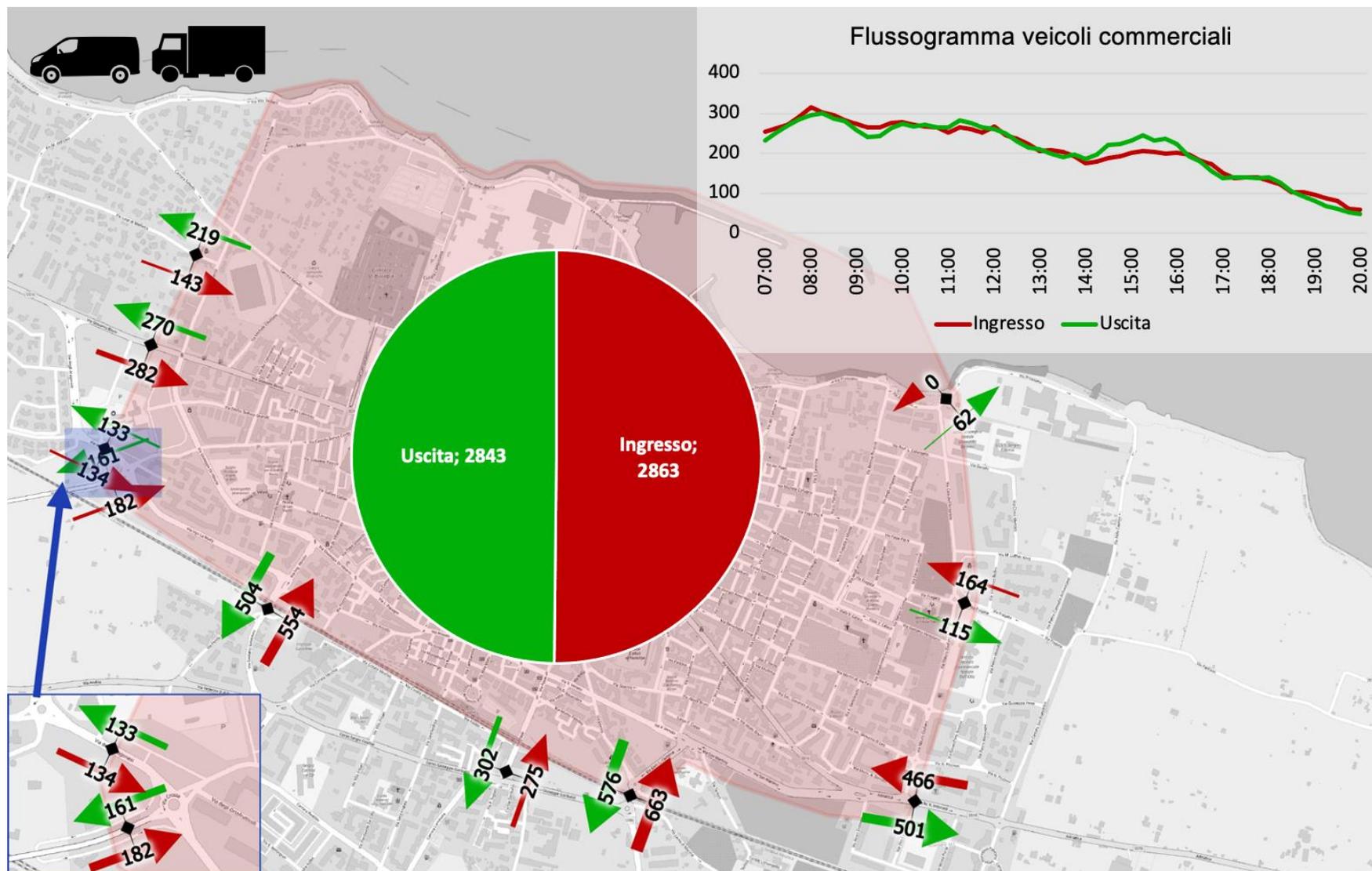
Quadro Conoscitivo - Flussi di traffico – Cumulata dei transiti 14 diurne giorno feriale scolastico



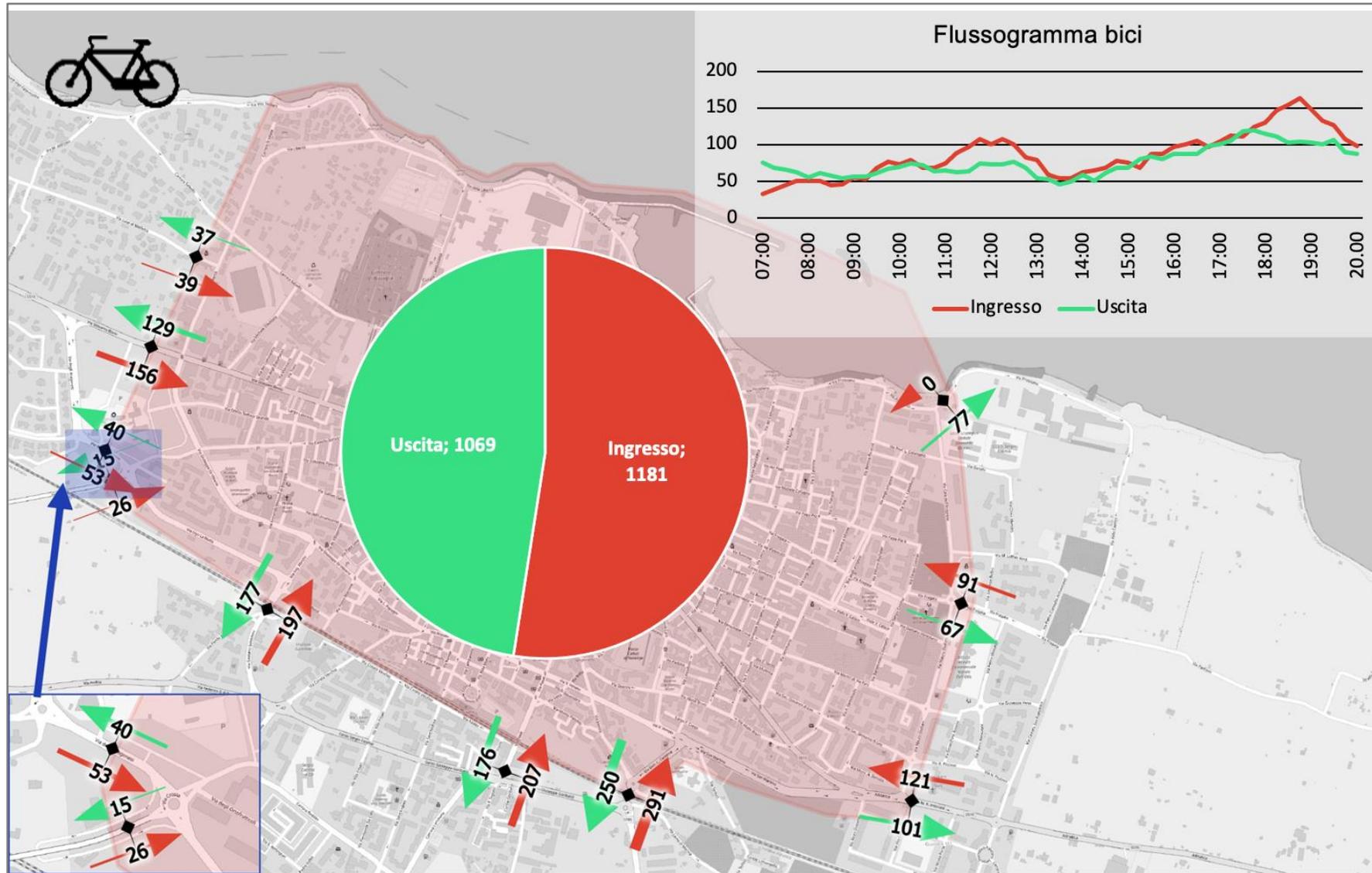
Quadro Conoscitivo – Flussi al cordone della Città compatta 14 ore diurne giorno feriale scolastico



Quadro Conoscitivo – Flussi al cordone della Città compatta 14 ore diurne giorno feriale scolastico

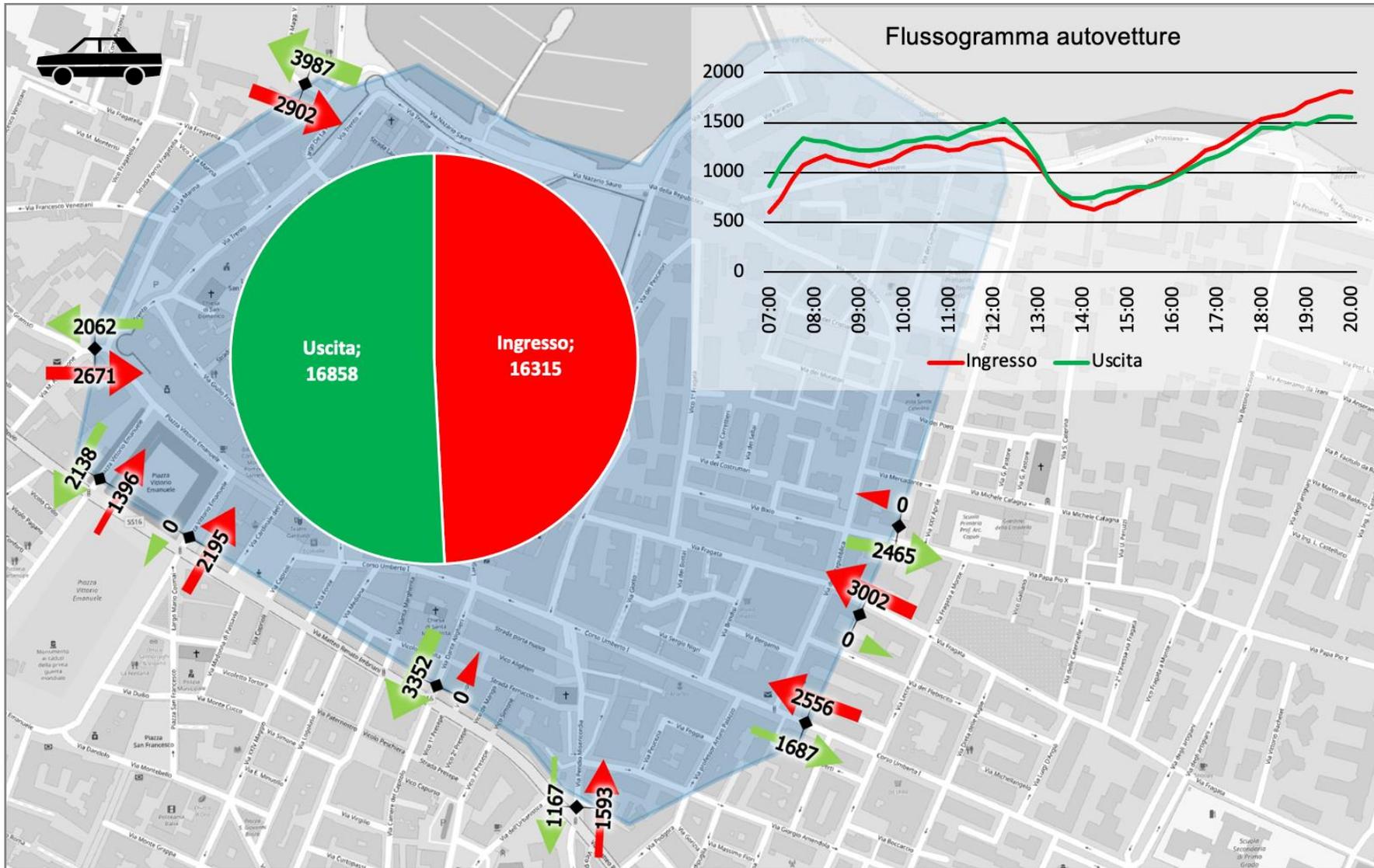


Quadro Conoscitivo – Flussi al cordone della Città compatta 14 ore diurne giorno feriale scolastico



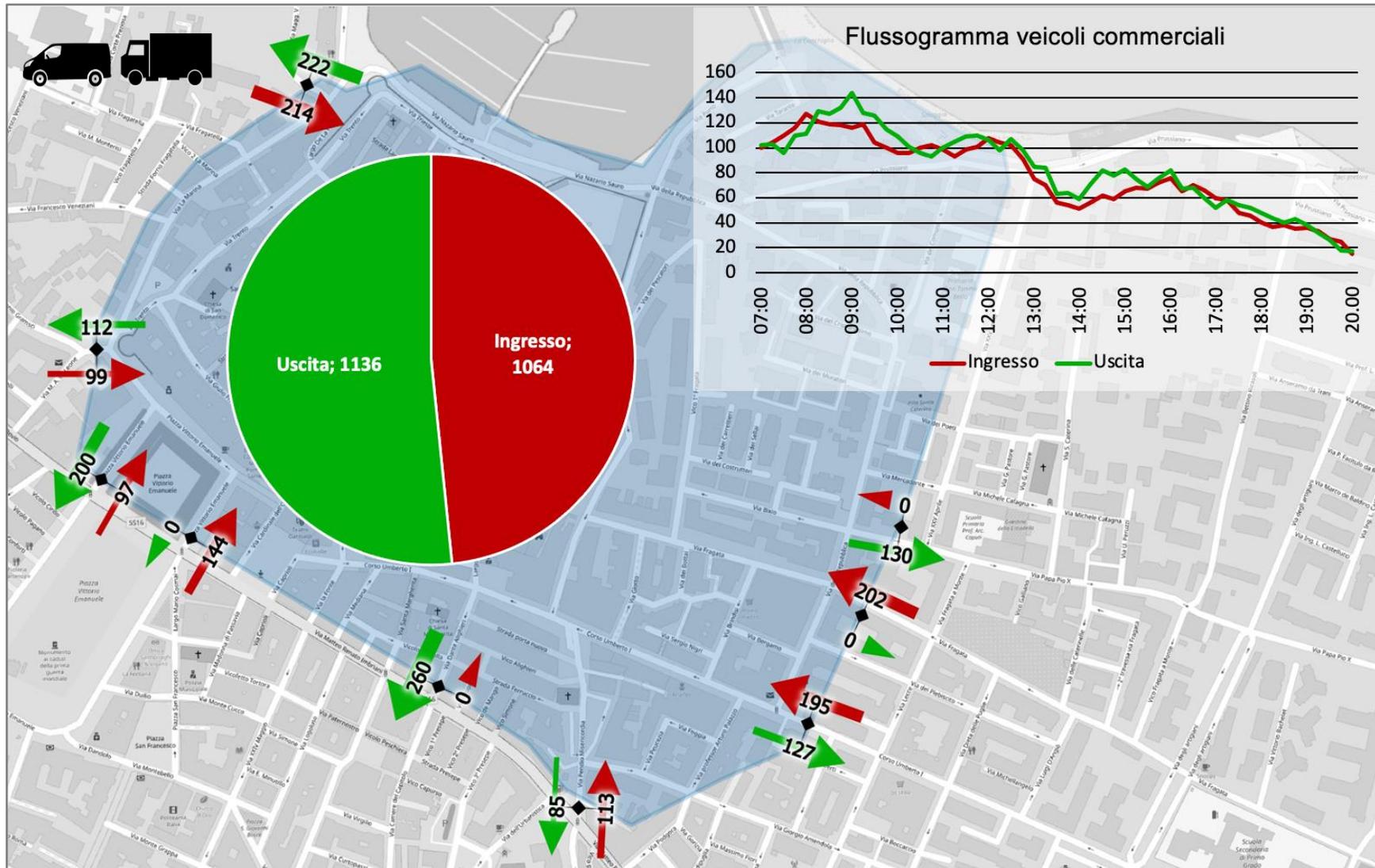
Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Quadro Conoscitivo – Flussi al cordone dell'Area centrale 14 ore diurne giorno feriale scolastico



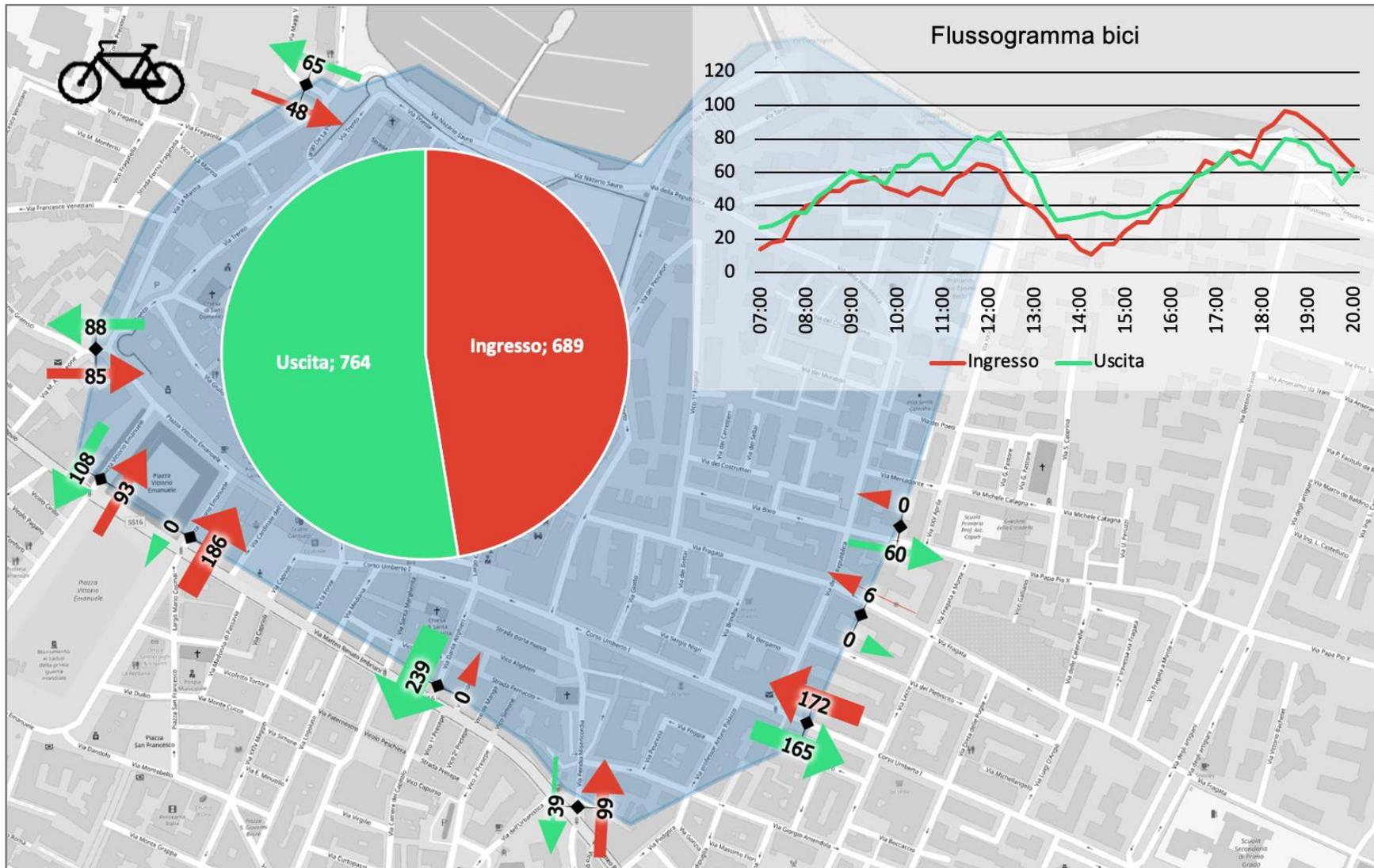
Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Quadro Conoscitivo – Flussi al cordone dell'Area centrale 14 ore diurne giorno feriale scolastico

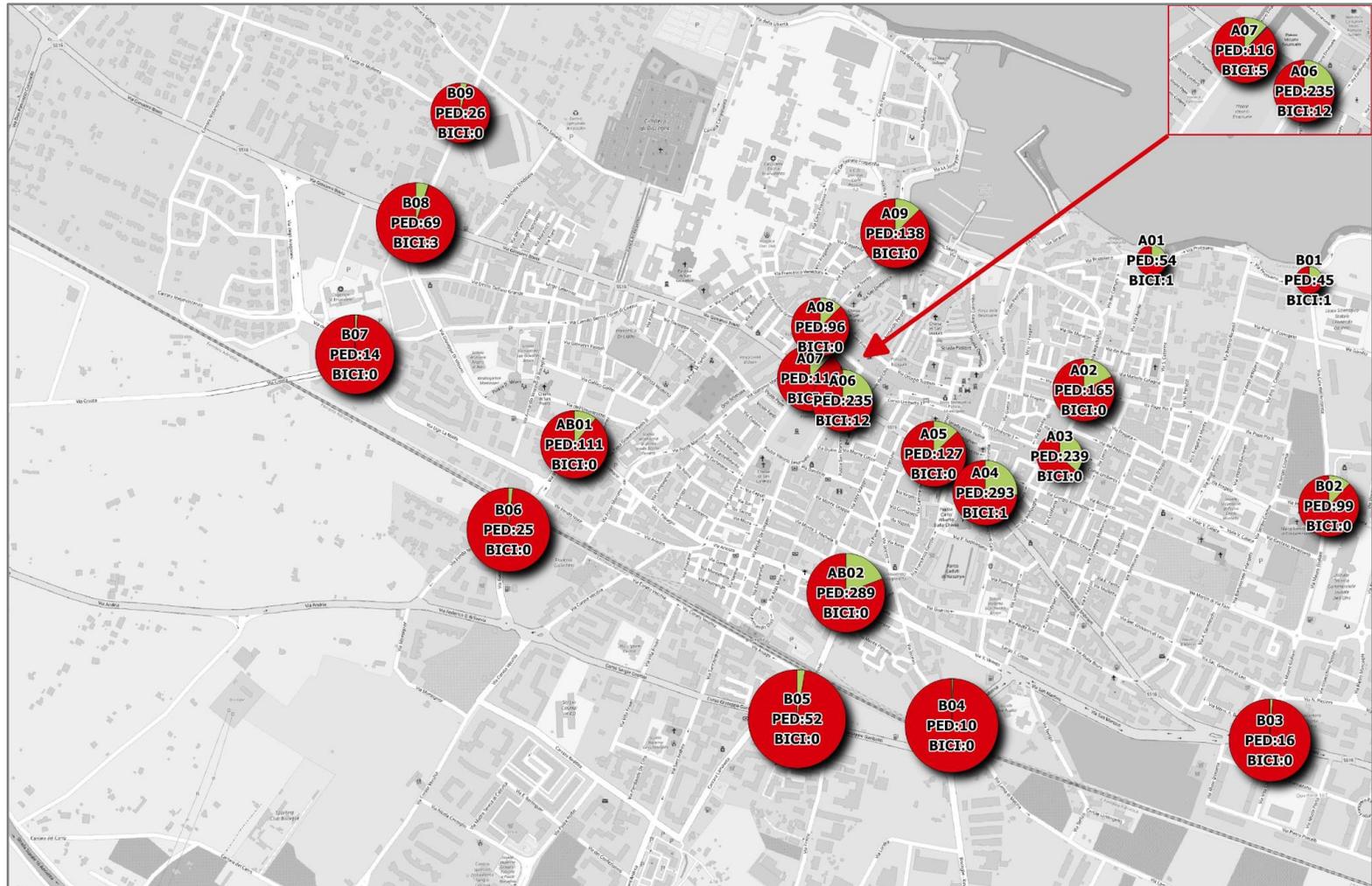


Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Quadro Conoscitivo – Flussi al cordone dell'Area centrale 14 ore diurne giorno feriale scolastico

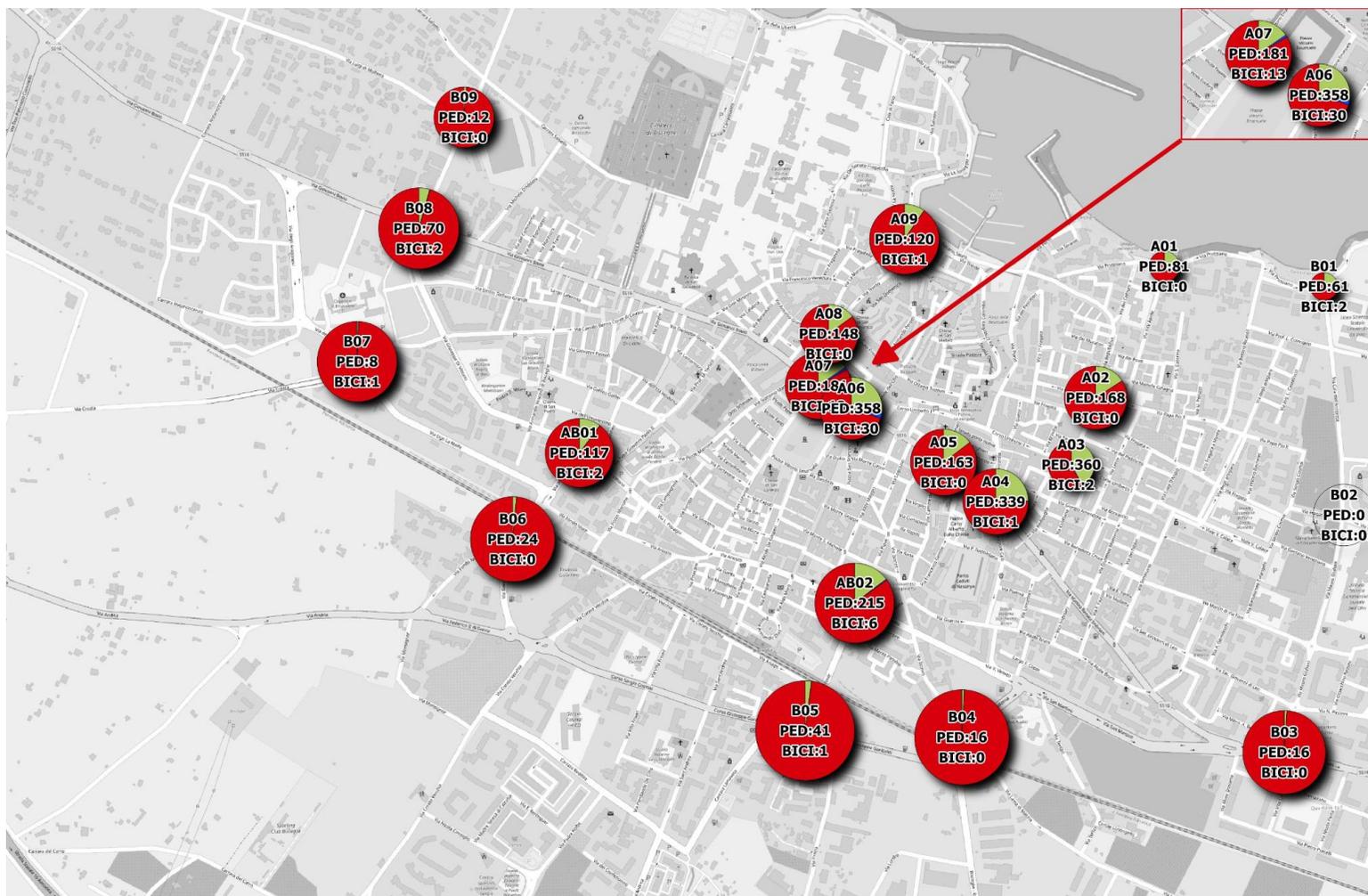


Quadro Conoscitivo - Composizione traffico mobilità individuale alle intersezioni – ore 8:00 – 9:00



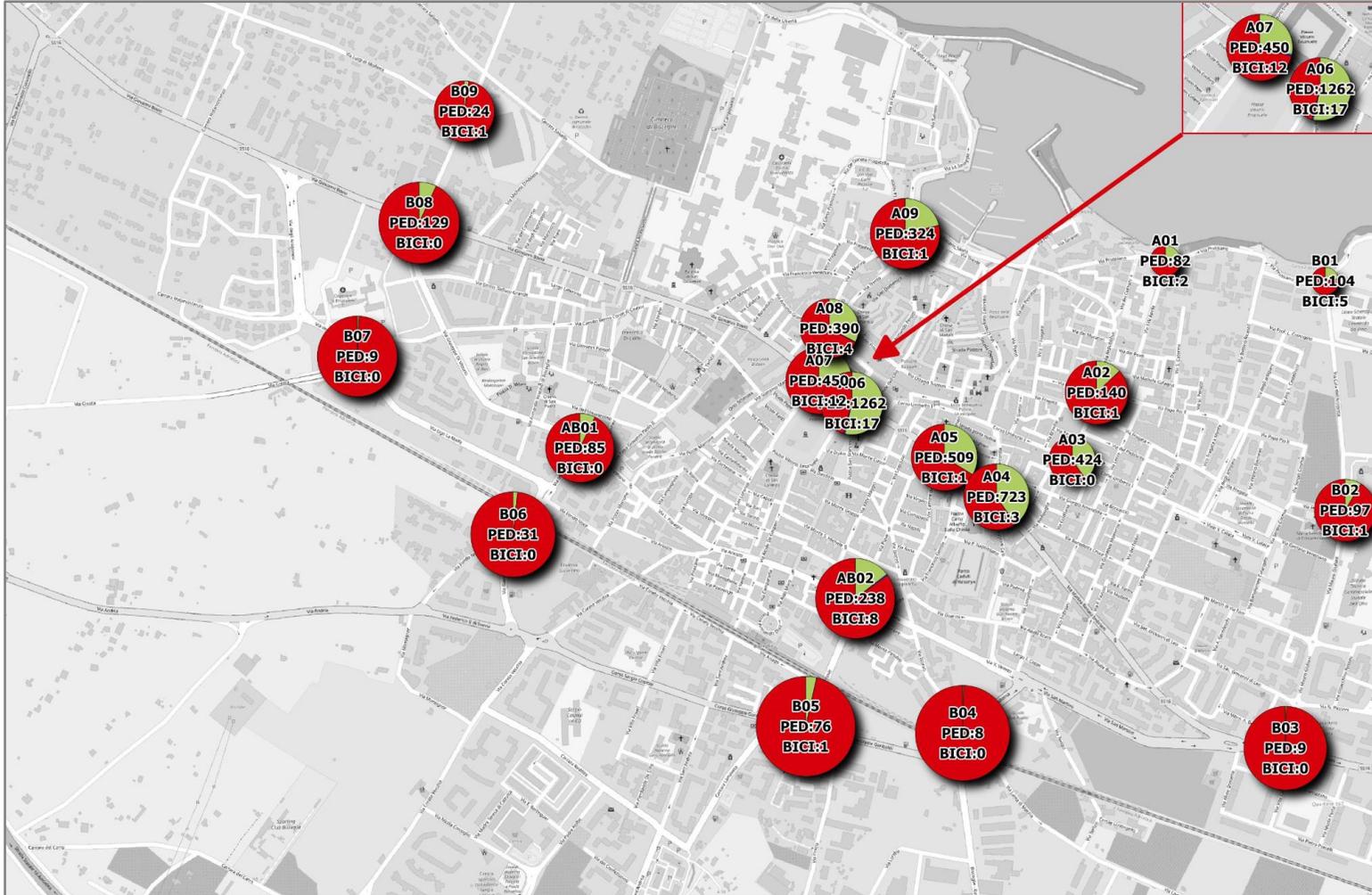
ID	 PEDONI	 BICI	 AUTO
A01	54	1	179
A02	165	0	763
A03	239	0	415
A04	293	1	830
A05	127	0	844
A06	235	12	749
A07	116	5	847
A08	96	0	664
A09	138	0	939
AB01	111	0	902
AB02	289	0	1218
B01	45	1	146
B02	99	0	729
B03	16	0	1330
B04	10	0	1727
B05	52	0	1900
B06	25	0	1380
B07	14	0	1233
B08	69	3	1256
B09	26	0	700

Quadro Conoscitivo - Composizione traffico mobilità individuale alle intersezioni – ore 12:15 – 13:15



ID	PEDONI	BICI	AUTO
A01	81	0	229
A02	168	0	885
A03	360	2	496
A04	339	1	1031
A05	163	0	945
A06	358	30	902
A07	181	13	976
A08	148	0	835
A09	120	1	1124
AB01	117	2	1022
AB02	215	6	1234
B01	61	2	235
B02*	0	0	0
B03	16	0	1519
B04	16	0	1799
B05	41	1	1938
B06	24	0	1632
B07	8	1	1221
B08	70	2	1517
B09	12	0	948

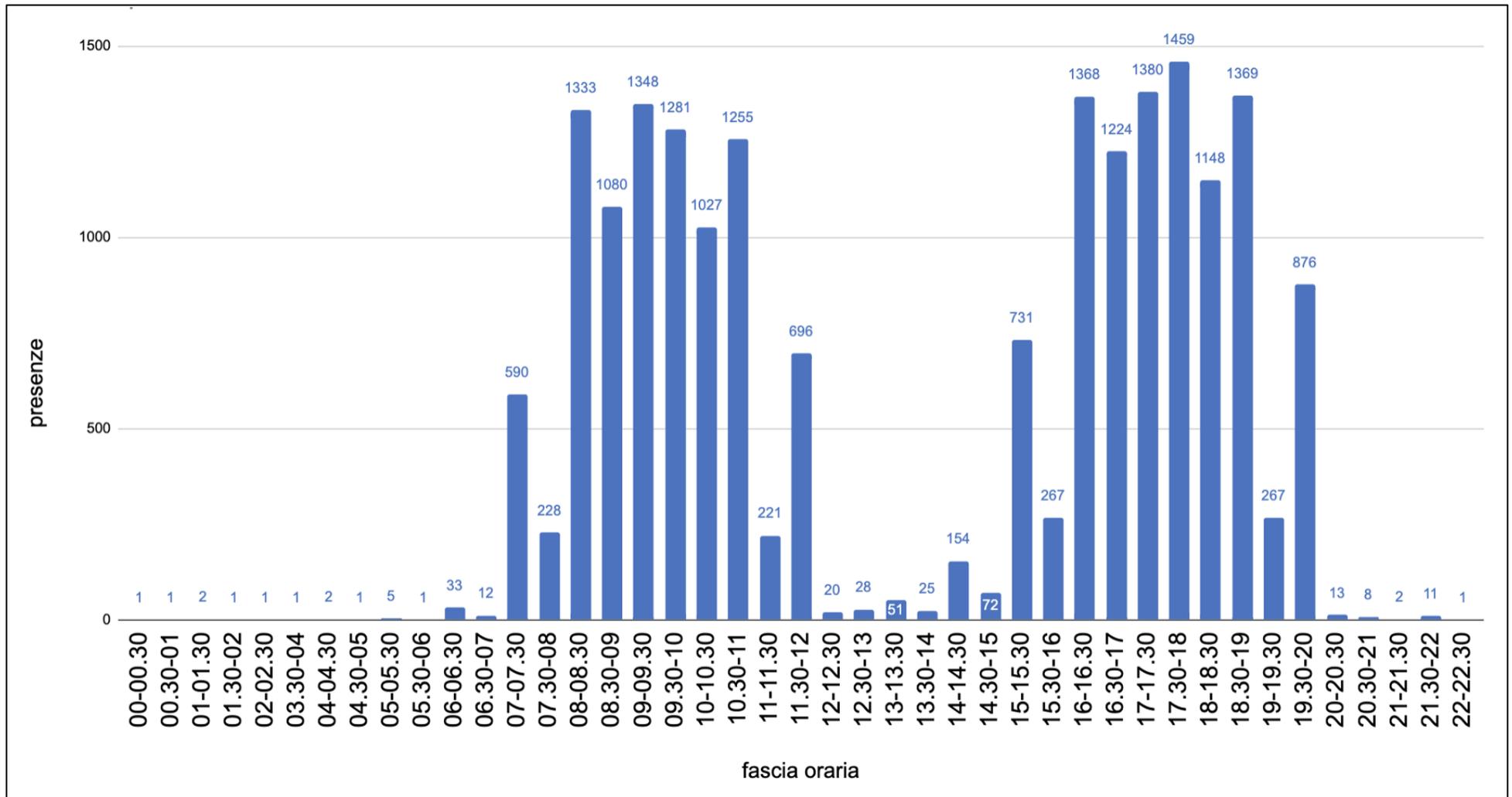
Quadro Conoscitivo - Composizione traffico mobilità individuale alle intersezioni – ore 19:15 – 20:15



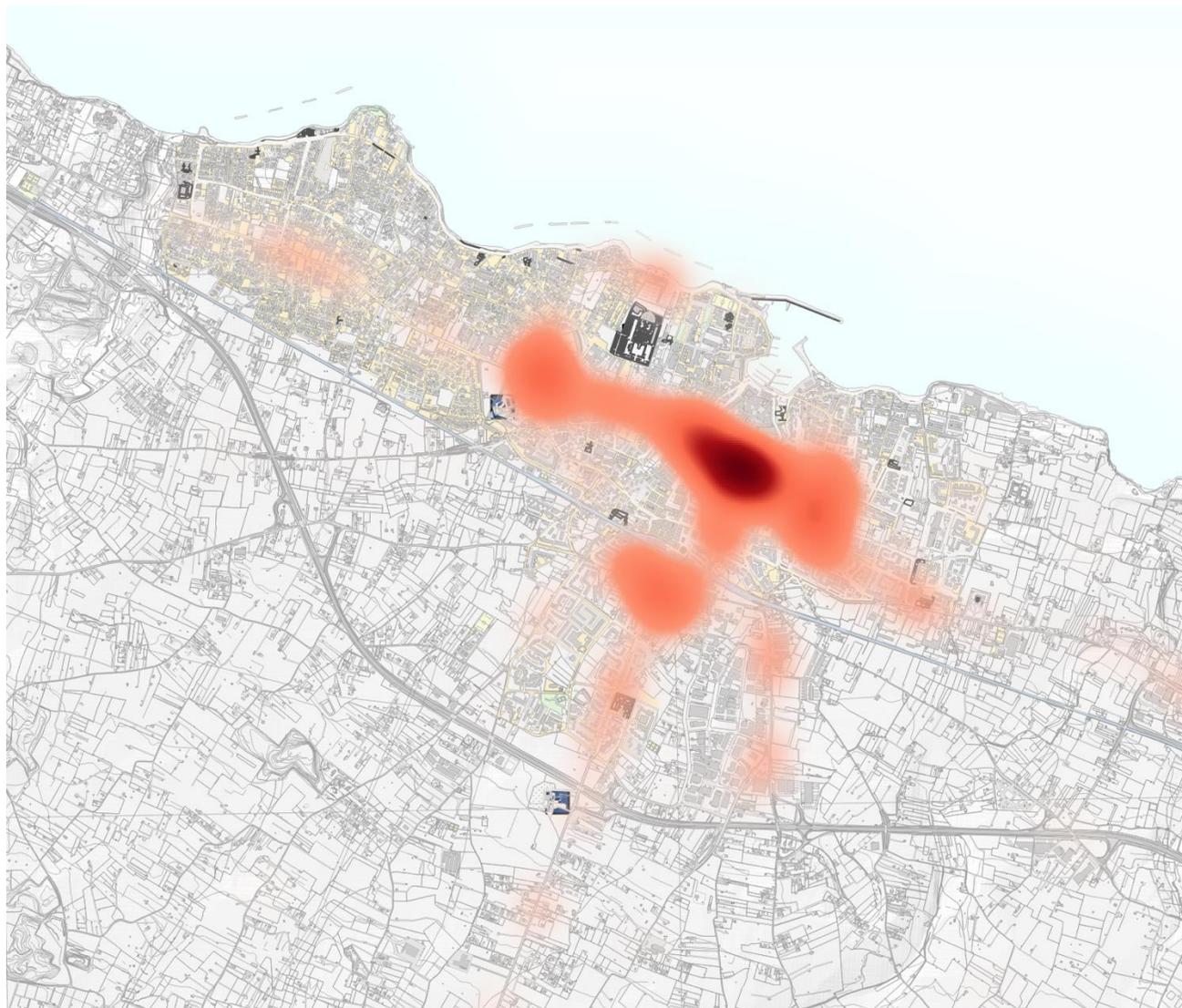
ID	 PEDONI	 BICI	 AUTO
A01	82	2	186
A02	140	1	931
A03	424	0	629
A04	723	3	1072
A05	509	1	1004
A06	1262	17	1077
A07	450	12	1123
A08	390	4	805
A09	324	1	1203
AB01	85	0	1080
AB02	238	8	1377
B01	104	5	362
B02	97	1	1023
B03	9	0	1657
B04	8	0	1919
B05	76	1	2067
B06	31	0	1722
B07	9	0	1310
B08	129	0	1721
B09	24	1	958



Quadro Conoscitivo - Distribuzione oraria delle Transazioni ai parcometri Giorno feriale scolastico

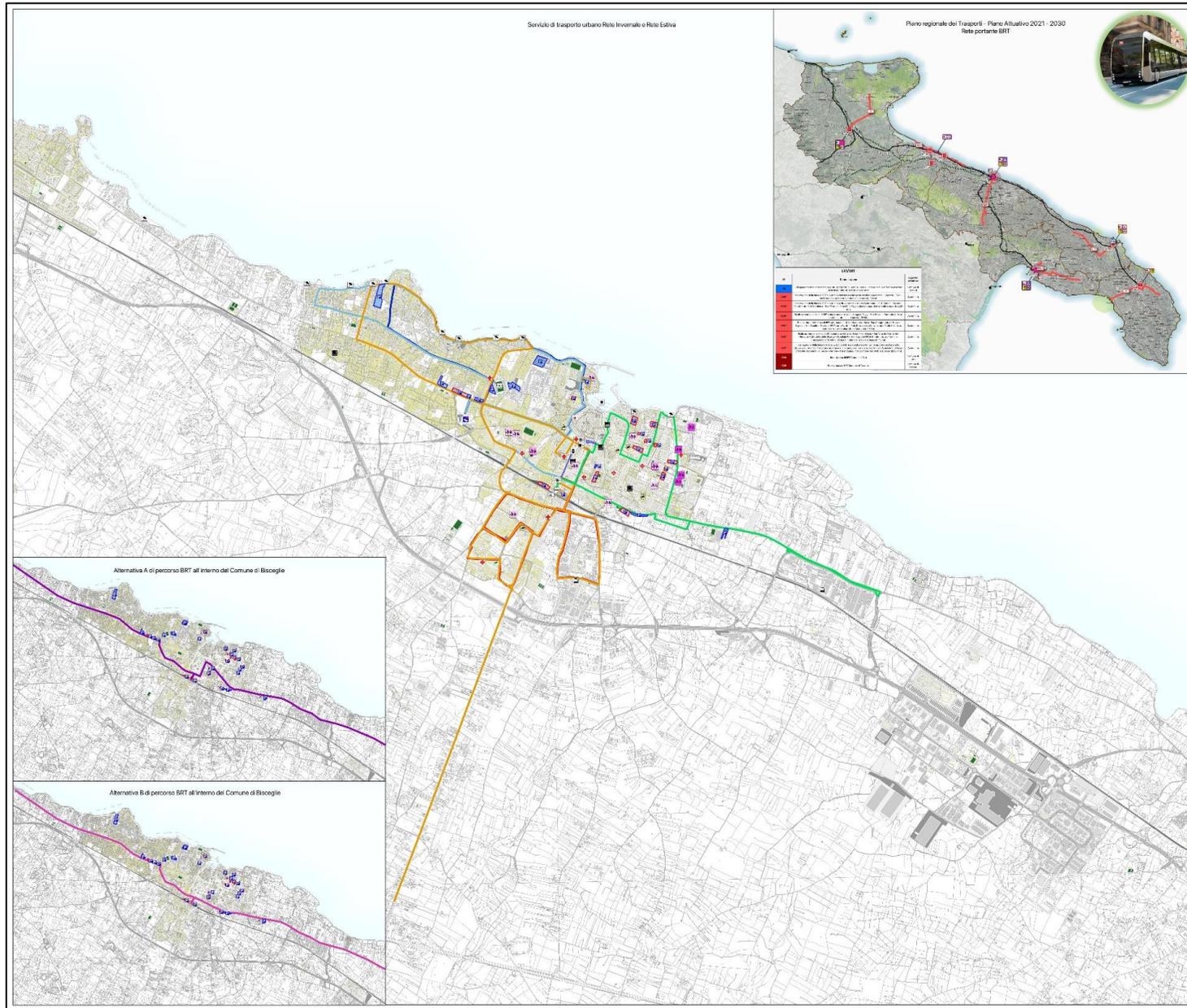


Quadro Conoscitivo - Incidentalità – mappa di calore – serie storica 2010 - 2019



Via	Numero Incidenti
Via M.R. Imbriani	123
Via Bovio	113
Via Della Libertà	48
Via Sant'Andrea	40
Via Piave	37
Via Ruvo	34
Corso Umberto I	31
Via Monterisi	31
Piazza Vittorio Emanuele II	29
Strada del Carro	25
Via Veneto	24
Via Molfetta	24
Via Amendola	23
Via Della Repubblica	20
Via Fragata	20
Via La Marina	19
Via Dott. Sergio Cosmai	19
Corso Garibaldi	17
Carrara Salsello	14
Carrara Lamaveta	13
Via Ugo La Malfa	10
Via Monte Pasubio	8
Via Alcide De Gasperi	8
Via La Spiaggia	5

Elaborati grafici esemplificativi di supporto alla costruzione dello scenario di progetto **TAV.2 Trasporto Pubblico** Dettaglio Bus Rapid Transit previsto dal P.A. PRT 2021 – 2030 Regione Puglia





Elaborati grafici esemplificativi di supporto alla costruzione dello scenario di progetto TAV.3 Viabilità, Parcheggi e Logistica Urbana delle Merci

