

OSSERVATORIO MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE

BARI IN MOVIMENTO

Tre anni di mobilità urbana

Agosto 2023 – agosto 2026

NOTIZIE · PROGETTI · DATI

A cura di Marco Talluri



OSSERVATORIO
MOBILITÀ URBANA
SOSTENIBILE

Bari in movimento

Tre anni di mobilità urbana

Agosto 2023 – agosto 2026

A cura di Marco Talluri

Dalle notizie dell'Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile

L'Osservatorio è un'iniziativa di Kyoto Club e Clean Cities Campaign Italia. Il volume ricostruisce per temi le principali vicende della mobilità barese nel periodo agosto 2023–agosto 2026. La seconda parte legge i principali indicatori presenti nell'Osservatorio su mobilità, ambiente e salute.

Copertina Percorso ciclopedonale del lungomare di Santo Spirito. Immagine dalla notizia del 20.06.2026.

ottobre 2026

Indice

Introduzione	4
Criteri di lettura	5
Intervista integrale a Domenico Scaramuzzi	6
1 Trasporto pubblico tra nuovi autobus e Bus Rapid Transit	8
2 Tariffe e mobilità integrata	13
3 Mobilità ciclistica tra collegamenti e discontinuità	17
4 Pedonalità e trasformazione dello spazio pubblico	22
5 Mobilità scolastica e accessibilità	27
6 Sharing e infrastrutture per la mobilità elettrica	30
7 Sosta e accessi alla città	35
8 Sicurezza stradale e manutenzione	39
9 Logistica e rapporto con il porto	43
10 Partecipazione ambiente e bilancio del triennio	47
Cronologia essenziale	51
Zone a transizione limitata a Bari	53
Il PUMS di Bari e la dimensione metropolitana	57
Parte seconda Bari in numeri	61
11 La dipendenza dall'automobile	62
12 Trasporto pubblico	65
13 Camminare e pedalare	69
14 La ricarica elettrica	72
15 La qualità dell'aria	74
16 La sicurezza stradale	78
17 Inquinamento e salute	81
18 Merci porto ed emissioni	83
Grafici interattivi di Bari	86
Cambiamo aria a Bari	88
Dalla cronaca alla verifica dei risultati	90

Introduzione

Bari sta cambiando il modo in cui organizza gli spostamenti e distribuisce lo spazio delle sue strade. Tra agosto 2023 e agosto 2026, l'Osservatorio dell'Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile documenta l'avanzamento del Bus Rapid Transit, il rinnovo elettrico degli autobus, le agevolazioni tariffarie, la sperimentazione dei servizi integrati e numerosi interventi per pedoni e ciclisti. Accanto ai progetti compaiono le difficoltà: cantieri prolungati, reti discontinue, servizi non ancora attivi, conflitti sulla sosta e domande di maggiore partecipazione.

Questo volume propone una lettura per temi delle notizie riferite alla città. Le singole cronache diventano tappe di percorsi più lunghi: dalla gara alla fornitura degli autobus, dalla consultazione alla riqualificazione di una strada, dall'installazione alla gestione di una velostazione. Il punto di osservazione è il 31 agosto 2026. Le scadenze successive sono presentate come previsioni dell'epoca, non come risultati già raggiunti.

Dal materiale emerge una conclusione: Bari ha aperto numerosi fronti di trasformazione, ma il loro valore dipenderà dalla capacità di farli funzionare insieme. Un autobus nuovo deve trovare personale, ricarica e un servizio affidabile; una ciclabile deve collegarsi agli altri percorsi; un parcheggio di scambio deve offrire un'alternativa realmente praticabile all'ingresso in auto. La cronaca del triennio descrive quindi sia le opere sia le condizioni necessarie perché migliorino la mobilità quotidiana.

Lettura per temi

Il volume segue i progetti nel tempo e li collega alle condizioni di viaggio. Gli aggiornamenti sulla stessa opera vengono ricomposti in un percorso, dal progetto alla gara, dai lavori alla disponibilità del servizio. A conclusione di ciascun tema si trovano i titoli delle notizie e i collegamenti alle schede originali dell'Osservatorio, dove sono riportate le fonti giornalistiche o istituzionali.

Criteri di lettura

La base documentale dell'Osservatorio comprende 474 notizie pubblicate tra il 1 agosto 2023 e il 31 agosto 2026 e associate nell'Osservatorio alla sola città di Bari. Le notizie esclusivamente regionali o senza una ricaduta identificabile sulla città sono escluse dal racconto. I collegamenti metropolitani sono trattati quando coinvolgono direttamente Bari, specificandone la scala.

Le notizie si distribuiscono in 38 pubblicazioni nel 2023, 107 nel 2024, 173 nel 2025 e 156 nel 2026. Il primo e l'ultimo anno comprendono soltanto i mesi del periodo scelto. Questi numeri misurano la produzione dell'Osservatorio, non l'intensità delle politiche o i loro risultati.

Le date accanto agli articoli sono quelle di pubblicazione nell'Osservatorio. Se l'evento è precedente o annunciato per un giorno successivo, il racconto ne mantiene la distinzione. Lo stato delle opere è riferito alle notizie disponibili entro agosto 2026: progettazione, affidamento, cantiere, apertura e funzionamento non sono considerati passaggi equivalenti.

Intervista a Domenico Scaramuzzi

Assessore alla Cura del territorio del Comune di Bari

Pubblicata dall'Osservatorio il 18 settembre 2024



Prima di presentare le notizie del triennio, proponiamo l'intervista integrale pubblicata dall'Osservatorio il 18 settembre 2024 a Domenico Scaramuzzi, assessore alla Cura del territorio della nuova amministrazione barese. Le risposte delineano gli obiettivi su trasporto pubblico, mobilità attiva e servizi condivisi. Sono dichiarazioni riferite a quella data: i capitoli successivi permettono di confrontarle con l'evoluzione dei progetti e con gli interventi documentati fino ad agosto 2026.

Come giudica la fotografia realizzata recentemente dall'Osservatorio riguardo alla situazione della mobilità di Bari?

La fotografia dell'Osservatorio rappresenta correttamente una città che della mobilità ha fatto negli ultimi anni il suo punto di forza, sperimentando politiche innovative e portando gli indicatori in linea con molte altre città italiane. Registriamo anche negli anni della pandemia notevoli passi avanti relativamente alla realizzazione di piste ciclabili, istituzione di aree pedonali ed incremento di sistemi di micromobilità e mobilità in sharing. C'è ovviamente un trend negativo negli stessi anni legato soprattutto al trasporto pubblico che stiamo recuperando anche grazie alle tante politiche di incentivazione messe in atto negli ultimi due anni. Il trasporto pubblico ha visto una crescita complessiva del numero di passeggeri che è passato da circa 11 mln nel 2021, 14 mln nel 2022 e 25 mln nel 2023.

Quali sono gli obiettivi della nuova Amministrazione barese nel campo della mobilità?

Gli obiettivi della nuova Amministrazione riguardano da un lato il raggiungimento degli obiettivi dettati dai finanziamenti ricevuti finora (PNRR, PNC, Pon Metro, FSC, etc) e dall'altro il potenziamento del sistema della mobilità che riguarderà la decarbonizzazione quasi totale ed una ristrutturazione del sistema del trasporto pubblico, una notevole implementazione dei percorsi ciclabili, la messa a sistema di tutte le politiche della mobilità che intervenendo su più livelli contribuiranno alla riduzione dell'utilizzo del mezzo privato: parcheggi di scambio, mobilità in sharing, politiche di mobility management per gli spostamenti casa lavoro/casa scuola, infrastrutture di supporto alla mobilità ciclistica, revisione della logistica e del sistema del trasporto merci.

Sul trasporto pubblico il vostro comune è uno dei pochi capoluoghi di città metropolitana senza alcuna infrastruttura su ferro (tram, metro) o comunque non inquinante (filobus), pensa che il progetto di BRT sia sufficiente a rilanciare il ruolo del trasporto pubblico a Bari?

Nel gennaio 2021, il Comune di Bari, contestualmente alla redazione del PUMS della Città metropolitana di Bari e alla redazione del Piano di Ambito del Trasporto Pubblico Locale a livello metropolitano, ha elaborato la prima versione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica riguardante la realizzazione di una rete di Bus Rapid Transit elettrico costituita da 4 linee candidandola a finanziamento a valere sui fondi per il Trasporto rapido di Massa. Tale rete è risultata beneficiaria di un finanziamento pari ad € 159 Mln a valere sui fondi PNRR M2C2 I4.2 comprendenti la realizzazione dell'infrastruttura, del deposito officina, la fornitura del materiale rotabile e annessi sistemi di alimentazione/ricarica.

Parallelamente a questo intervento sulla componente “Portante” della rete, il Comune di Bari è risultato affidatario di ulteriori € 96 Mln a valere sui fondi PNRR M2C2 I4.4.1 per l’acquisto di 135 bus elettrici e la decarbonizzazione del parco autobus urbano che riguarda la componente “Ordinaria” dei servizi costituita da tutte le linee diverse dal BRT rimodulate a seguito della definizione della rete BRT e di ulteriori esigenze che si sono manifestate e consolidate.

I criteri fondanti di strutturazione della nuova Rete riguardano caratteristiche e dotazioni della rete di trasporto pubblico urbano:

- Strutturazione gerarchica della rete
- Riduzione delle varianti di percorso (per agevolare la leggibilità della rete);
- Creazione di capolinea esterni e nodi di interscambio attrezzati all’interno dell’area centrale urbana;
- Creazione di itinerari dotati di corsie preferenziali e priorità semaforica nell’area centrale urbana;
- Attrezzaggio delle fermate;
- Sistemi di infomobilità a terra, a bordo ed in remoto (APP) integrate, in prospettiva, in applicazioni MaaS (Mobility as a Service).

Per quanto riguarda la mobilità ciclistica e pedonale pensa che possiate fare di più di quanto sinora realizzato e più in generale sulla regolazione del traffico privato?

Relativamente alla mobilità ciclistica nei prossimi due/tre anni riusciremo a vedere i frutti dei numerosi interventi programmati e finanziati finora. Contiamo di realizzare circa 35 km di nuovi percorsi ciclabili di cui 18 finanziati dal PNRR a fronte di circa 48 km già esistenti.

Inoltre sono previste ulteriori pedonalizzazioni che interesseranno alcune zone del centro cittadino a seguito di interventi di riqualificazione.

A Bari esistono alcuni servizi di sharing mobility, contribuiscono in modo significativo alla mobilità in città?

Tra il 2020 ed il 2023 sono stati attivati i servizi di car, scooter, bike e monopattini in sharing che restituiscono numeri importanti sia riguardo i noleggi sporadici, legati al turismo o al tempo libero, ma soprattutto relativi ai noleggi strutturali o abbonamenti di lunga durata che descrivono un utilizzo che per molte persone è diventato abituale negli spostamenti di ogni giorno; per molti utenti i mezzi in sharing hanno sostituito completamente il mezzo privato. Si pensi che solo nel 2023 sono stati effettuati 1.800.000 noleggi di monopattini.

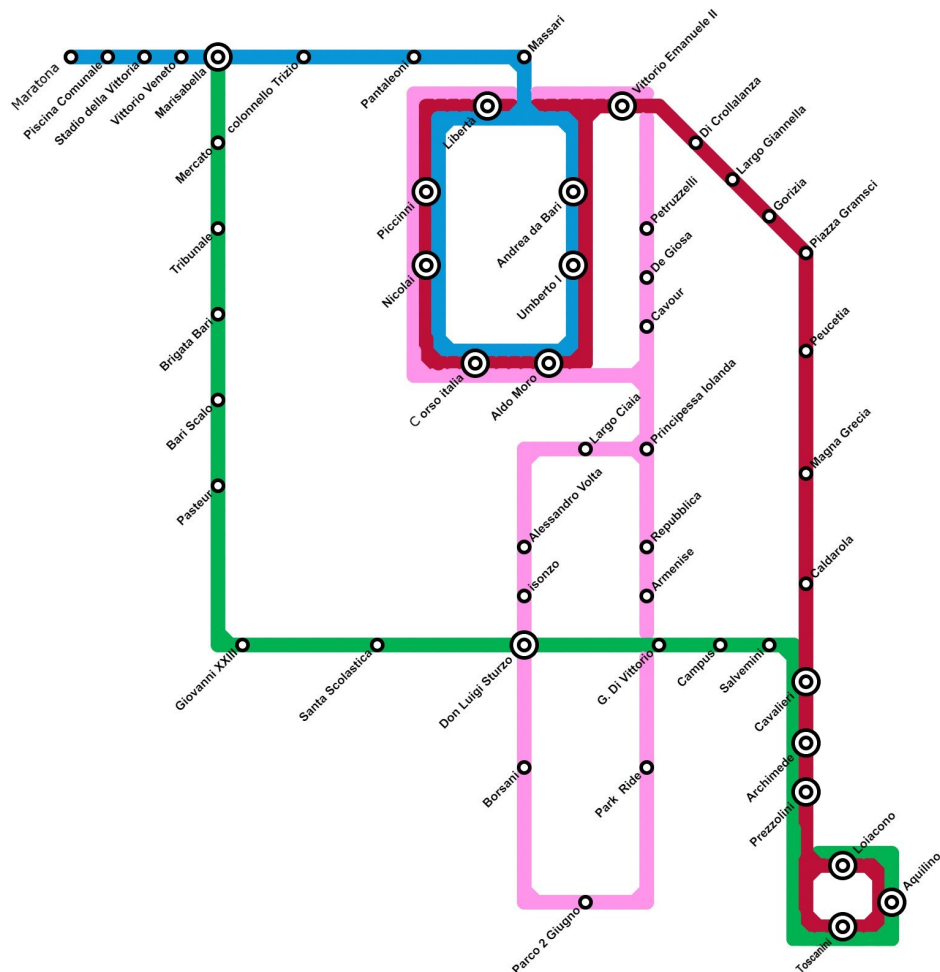
Fonte [Intervista originale dell'Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile](#)

CAPITOLO 1

Trasporto pubblico tra nuovi autobus e Bus Rapid Transit

Il progetto che ridisegna la rete

Il Bus Rapid Transit è il filo conduttore più evidente del triennio. Nell'ottobre 2023 la giunta approva il progetto di fattibilità tecnico economica per un investimento complessivo di circa 159,2 milioni di euro. La proposta comprende quattro linee, Blu, Rossa, Verde e Lilla, autobus elettrici, corsie prevalentemente riservate e priorità semaforica. L'obiettivo è rendere più regolari i collegamenti con la stazione, il Policlinico, il Campus universitario e i nodi di scambio.



Schema delle quattro linee del BRT nel progetto di fattibilità del 2023. Immagine pubblicata nella notizia del 05.10.2023.

[Provenienza](#)

La successione delle notizie consente di distinguere il progetto iniziale dalla fase di realizzazione. Nel giugno 2025 l'Osservatorio documenta l'allestimento di un'area di cantiere in via Caldarola; nell'ottobre successivo descrive l'avvio degli interventi della linea Verde. Si passa dalla procedura amministrativa a lavori distribuiti su più strade e quartieri, con modifiche alla circolazione e alla sosta.

Nel marzo 2026 una notizia riferisce che sono stati realizzati circa 12 chilometri di carreggiata sui 23,6 indicati per l'infrastruttura in lavorazione. Nell'agosto seguente continuano interventi su corsie, fermate e impianti tecnologici. Il 25 agosto, a proposito di un nuovo cantiere in corso Vittorio Emanuele, l'assessore indica un avanzamento complessivo vicino al 90 per cento. È una dichiarazione sullo stato dei lavori, non un'attestazione dell'apertura del servizio.

Alla fine del periodo osservato il BRT va dunque raccontato come una trasformazione in corso. La notizia del maggio 2026 sull'arrivo dei mezzi colloca l'entrata in funzione nei primi mesi del 2027. Per il lettore è essenziale separare tre passaggi: la disponibilità degli autobus, il completamento dell'infrastruttura e l'effettiva messa in esercizio.

L'intervista pubblicata dall'Osservatorio il 18 settembre 2024 chiarisce l'impostazione della nuova amministrazione. Domenico Scaramuzzi, assessore alla Cura del territorio con deleghe a opere pubbliche, reti e mobilità sostenibile, distingue una componente portante affidata alle quattro linee del BRT e una rete ordinaria da rimodulare. Indica finanziamenti PNRR di circa 159 milioni di euro per il BRT e di 96 milioni per 135 autobus elettrici della rete ordinaria. Sono importi e programmi descritti dall'assessore nel 2024: le notizie successive sulle gare e sulle consegne ne documentano le diverse tappe, senza consentire di considerare tutti i mezzi già operativi.

Articoli di riferimento

05.10.2023 [Approvato il progetto di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione del Bus Rapid Transit \(BRT\)](#)

19.06.2025 [Bus Rapid Transit: allestita seconda area di cantiere in via Caldarola](#)

08.10.2025 [Al via la "linea Verde" del BRT: parte lunedì il cantiere del nuovo sistema di trasporto rapido di massa](#)

18.03.2026 [BRT Bari, lavori a metà: realizzati 12 km su 23,6 e nuovi cantieri in avvio](#)

17.08.2026 [Bari, avanzano ad agosto i cantieri del BRT](#)

25.08.2026 [Bari, lavori BRT conclusi ma manca la fermata: quarto cantiere in corso Vittorio Emanuele](#)

30.05.2026 [Bari, arrivano i bus elettrici del BRT: 42 mezzi ad alta tecnologia per rivoluzionare il trasporto urbano](#)

18.09.2024 [Intervista dell'Osservatorio a Domenico Scaramuzzi](#)

Due programmi di acquisto da tenere distinti

Il rinnovo della flotta ordinaria e i mezzi dedicati al BRT sono programmi differenti. Nell'ottobre 2023 il Comune avvia l'acquisto di 36 autobus elettrici, 23 da 9,5 metri e 13 da 10,5 metri, all'interno di un piano di 135 mezzi. Lo stesso mese viene pubblicata la gara per ulteriori 99 autobus destinati al trasporto urbano.

Nel maggio 2025 l'Osservatorio registra l'immissione sperimentale dei primi autobus elettrici sulle linee esistenti, in particolare sulle navette dei parcheggi di scambio. La fase serve anche a verificare

l'autonomia e a formare conducenti e personale delle officine. Nel settembre 2025, durante l'incontro con i fornitori dei 99 bus, il Comune riferisce la consegna di 20 mezzi e indica il completamento della fornitura per l'aprile successivo. Quest'ultima rimane una previsione riportata dalla notizia.

Per il BRT, invece, la gara del 2025 riguarda 42 autobus elettrici articolati. L'aggiudicazione condizionata viene documentata nel luglio 2025; nel maggio 2026 l'Osservatorio riferisce che i 42 mezzi sono arrivati nei depositi AMTAB.

Articoli di riferimento

16.10.2023 – Il Comune procede all'acquisto dei primi 36 nuovi autobus elettrici a valere sui fondi PNRR

25.10.2023 [Online la gara per la fornitura di 99 bus elettrici](#)

08.05.2025 [Primi autobus elettrici in circolazione in città](#)

16.09.2025 [Oggi l'incontro con Yes-EU e CRRC per i nuovi 99 bus elettrici](#)

28.07.2025 [Aggiudicata la gara per l'acquisto dei bus per le BRT](#)

30.05.2026 [Bari, arrivano i bus elettrici del BRT: 42 mezzi ad alta tecnologia per rivoluzionare il trasporto urbano](#)

Ricarica e collegamenti con i quartieri

L'elettrificazione richiede infrastrutture di supporto. Nel settembre 2025 viene approvato il progetto del centro di ricarica di via Mitolo, a Poggiofranco: il disegno complessivo prevede capacità per 80 autobus, mentre il primo stralcio riguarda 40 stalli attrezzati. La differenza tra progetto complessivo e porzione finanziata o avviata è parte integrante della ricostruzione.

Un altro sviluppo è la linea Blu bis. Dopo il progetto di fattibilità del giugno 2025, nel gennaio 2026 la Regione ammette a finanziamento la proposta con un contributo di circa 4,67 milioni di euro. Il collegamento è previsto tra Maratona e il futuro nodo di Lamasinata, nell'area di Fesca San Girolamo. Il finanziamento documenta un avanzamento, non la disponibilità del collegamento per i passeggeri.

Il rapporto con le periferie resta aperto. Un'analisi ripresa dall'Osservatorio nel maggio 2026 osserva che la prima fase del BRT non raggiunge direttamente diversi quartieri esterni e attribuisce all'interscambio con le linee convenzionali un ruolo decisivo. L'equità del servizio andrà valutata sui tempi di viaggio completi, comprese attese e coincidenze, oltre che sulla velocità dei corridoi principali.

Articoli di riferimento

26.09.2025 [Approvato il progetto per il centro di ricarica bus elettrici in via Mitolo](#)

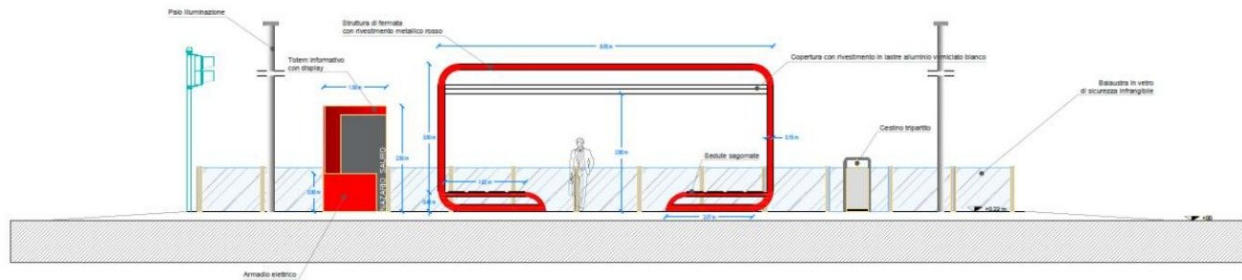
27.06.2025 [Approvato il progetto di fattibilità tecnico-economica della linea Blu-bis del BRT](#)

09.01.2026 [Bari, finanziata la Linea Blu-bis del BRT: 4,6 milioni dalla Regione Puglia per collegare Maratona e Fesca-San Girolamo](#)

19.05.2026 [Bari, il Bus rapid transit divide: "Senza estensioni rischia di servire solo il centro"](#)

Una rete portante da collegare alla ferrovia

Il disegno approvato nell'ottobre 2023 parte dagli spostamenti verso i principali luoghi di studio, lavoro e servizio. Stazione centrale, Campus universitario e Policlinico sono destinazioni che concentrano domanda durante la giornata; i parcheggi di scambio raccolgono invece una parte dei flussi in ingresso. La funzione assegnata al BRT è collegare questi poli con una rete riconoscibile, complementare al sistema ferroviario. La priorità agli incroci e le corsie riservate sono gli strumenti previsti per ridurre l'esposizione degli autobus alle code delle automobili.



Disegno progettuale di una fermata del BRT nel 2023. Immagine pubblicata nella notizia del 05.10.2023. [Provenienza](#)

La notizia del progetto di fattibilità descrive quattro linee e una quota di percorso riservato con preferenziazione semaforica superiore al 70 per cento. È un'impostazione rilevante perché lega la regolarità del servizio alla trasformazione fisica delle strade. L'autobus elettrico, da solo, modifica la tecnologia di trazione; per renderlo competitivo sul tempo di viaggio occorre anche consentirgli di avanzare quando il traffico si ferma. Nel racconto del triennio le due scelte si incontrano, pur seguendo procedure e calendari diversi.

La connessione con la ferrovia interessa anche i tragitti interni alla città. L'arrivo a Bari Centrale non conclude necessariamente il viaggio: chi deve raggiungere il Policlinico, un dipartimento universitario o un quartiere lontano dai binari deve trovare un collegamento successivo. È su questa parte del percorso che la rete portante e le linee convenzionali dovranno essere valutate insieme. Un collegamento rapido sul tratto principale può perdere attrattività se impone una lunga attesa nella coincidenza o se la fermata di scambio è difficile da raggiungere a piedi.

Le cronache riportano lunghezze della rete e frequenze riferite a versioni e perimetri diversi del progetto. Il dato utile per comprendere il cambiamento non è quindi un unico numero estratto da annunci distanti nel tempo, ma la configurazione del servizio che sarà effettivamente offerta. Alla chiusura di agosto 2026 restano da leggere congiuntamente l'avanzamento dei corridoi, la disponibilità dei mezzi e l'organizzazione delle linee. Per i quartieri esterni assume particolare importanza il ruolo degli autobus di adduzione, attraverso i quali una rete concentrata sugli assi principali può raggiungere un territorio più ampio.

Nella stessa intervista Scaramuzzi descrive il BRT come parte di una riorganizzazione dell'intera rete: meno varianti di percorso, capolinea esterni, nodi di interscambio centrali, corsie preferenziali, priorità semaforica e fermate attrezzate. Prevede inoltre informazioni a terra, a bordo e tramite applicazioni, da integrare in prospettiva nel MaaS. Questa impostazione aiuta a leggere il progetto oltre il singolo autobus: la verifica dei risultati dovrà riguardare anche la leggibilità dei percorsi e il passaggio tra rete ordinaria e linee portanti.

Articoli di riferimento

05.10.2023 [Approvato il progetto di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione del Bus Rapid Transit \(BRT\)](#)

18.09.2024 [Intervista dell'Osservatorio a Domenico Scaramuzzi](#)

Lavori e informazione ai passeggeri

La costruzione del BRT modifica la mobilità prima ancora dell'apertura. Le strade interessate ospitano cantieri, deviazioni e nuove sistemazioni delle fermate. Per residenti, studenti e lavoratori il periodo di transizione può essere lungo: una modifica provvisoria del percorso diventa parte dell'esperienza quotidiana del trasporto pubblico. Il controllo dell'opera deve perciò considerare anche la continuità dei servizi esistenti, gli accessi alle abitazioni e la leggibilità delle indicazioni per chi si muove a piedi.

La qualità dell'informazione compare nell'Osservatorio già nel novembre 2023, con il progetto AMTAB NIC-O. Il chatbot, presentato in versione beta, riunisce informazioni su mezzi pubblici, tariffe, servizi MUVT, sosta e segnalazioni. La notizia descrive collegamenti agli orari, strumenti per trovare l'itinerario e la possibilità di chiedere assistenza a un operatore umano. Riporta inoltre l'integrazione degli screen reader. È un intervento diverso dall'acquisto degli autobus, ma riguarda una barriera concreta: sapere quale servizio usare e come accedervi.

L'esperienza del terminal di via Capruzzi mostra perché questo aspetto non sia secondario. Uno spazio nuovo può migliorare l'organizzazione degli arrivi extraurbani, ma richiede informazioni sulle banchine e sulle coincidenze con il trasporto urbano. La stessa esigenza accompagnerà l'apertura del BRT. Gli strumenti digitali potranno aiutare, purché siano affiancati da indicazioni comprensibili alle fermate e da canali accessibili anche a chi non utilizza un'applicazione. Il criterio finale resta la possibilità di completare il viaggio senza dover conoscere in anticipo l'organizzazione interna di ogni operatore.

Articoli di riferimento

08.11.2023 [Progetto AMTAB "Chatbot"](#)

CAPITOLO 2

Tariffe e mobilità integrata

Il percorso dell'abbonamento a 20 euro

La tariffa agevolata MUVTinBUS365 è una delle politiche più riconoscibili della città. Nel settembre 2023 l'Osservatorio segnala l'esaurimento dei primi 20 mila abbonamenti annuali a 20 euro e il rinnovo della misura. L'iniziativa abbassa il costo di accesso al trasporto pubblico rispetto alla tariffa ordinaria di 250 euro e accompagna il tentativo di aumentare l'uso degli autobus.



Identità grafica del programma MUVT in bus 365. Immagine pubblicata nella notizia del 31.08.2024. [Provenienza](#)

Una comunicazione dell'agosto 2024 riporta 43.018 abbonamenti emessi dall'introduzione della misura. Sono titoli rilasciati, non necessariamente altrettanti utenti distinti: i rinnovi impediscono di utilizzare quel valore come censimento dei beneficiari. Anche le validazioni vanno lette come utilizzi registrati e non come persone uniche.

Il 2026 mostra quanto sia importante seguire l'intera sequenza. A febbraio la giunta proroga al 30 giugno la possibilità di emettere gli abbonamenti agevolati. Una notizia del 30 giugno annuncia la conclusione dell'esperienza; il 15 luglio documenta invece un nuovo indirizzo di proroga e il 28 luglio la riattivazione delle domande fino al 30 settembre, nei limiti delle risorse. Il bilancio al 31 agosto deve quindi riferirsi a quest'ultimo aggiornamento, evitando di fermarsi all'annuncio di giugno.

Resta una domanda di politica pubblica: come dare continuità alla convenienza del trasporto collettivo oltre le singole finestre di finanziamento? L'Osservatorio documenta una misura sostenuta e rinnovata nel tempo; non consente, da solo, di quantificare quante corse in automobile siano state effettivamente sostituite.

Scaramuzzi, intervistato nel settembre 2024, collega il recupero del trasporto pubblico alle politiche di incentivazione degli anni precedenti. Cita circa 11 milioni di passeggeri nel 2021, 14 milioni nel 2022 e 25 milioni nel 2023. Si tratta di valori comunicati dall'assessore, coerenti nella direzione con il recupero mostrato dall'indicatore ISTAT per abitante nella seconda parte. La sua lettura

attribuisce un ruolo agli incentivi, ma non costituisce una quantificazione indipendente dell'effetto del solo abbonamento a 20 euro.

Articoli di riferimento

22.09.2023 [Esauriti i primi ventimila abbonamenti annuali bus Amtab a 20 euro](#)

31.08.2024 [MUVT 365](#)

26.02.2026 [Bari proroga Muvt 365: abbonamento annuale a 20 euro fino al 30 giugno](#)

30.06.2026 [Bari, termina l'abbonamento bus a 20 euro: verso una revisione delle tariffe del TPL](#)

15.07.2026 [Bari, MUVTinBUS365 prorogato fino a settembre: abbonamento annuale Amtab a 20 euro](#)

28.07.2026 [Bari, torna MUVTinBUS365: abbonamento annuale AMTAB a 20 euro](#)

18.09.2024 [Intervista dell'Osservatorio a Domenico Scaramuzzi](#)

Dal mezzo singolo al viaggio completo

La sperimentazione MaaS introduce un secondo percorso: integrare informazioni, acquisto dei titoli e servizi di trasporto in un ecosistema digitale. L'obiettivo riguarda il viaggio completo, che può combinare autobus, ferrovia e sharing, riducendo la frammentazione per l'utente.

Il bilancio presentato nel giugno 2026 descrive, tra settembre 2024 e aprile 2026, oltre 21 mila iscritti, più di 14 mila utenti unici attivi, oltre 400 mila viaggi tracciati e circa 1,23 milioni di euro di incentivi erogati. Nel sistema entrano AMTAB, servizi ferroviari e operatori della mobilità condivisa. I numeri riguardano la sperimentazione barese e il suo bacino metropolitano; non misurano l'intera domanda di trasporto della città.

La notizia riferisce inoltre che la larga maggioranza dei viaggi è riconducibile a studenti e pendolari. Questo orienta una possibile prosecuzione verso accordi con scuole, università e datori di lavoro. Le valutazioni di soddisfazione e aumento dell'utilizzo provengono dall'indagine sugli sperimentatori: non possono essere estese automaticamente a tutti i residenti.

L'esaurimento delle risorse, segnalato nell'aprile 2026, mette in evidenza il limite delle misure temporanee. Il passaggio successivo è trasformare ciò che è stato sperimentato in un servizio stabile, con responsabilità gestionali, interoperabilità e monitoraggio.

Nell'agosto 2026, in relazione al BRT, si parla anche di un futuro titolo utilizzabile sugli autobus convenzionali e sul nuovo sistema, insieme a informazioni in tempo reale. È una prospettiva operativa da distinguere sia dalla sperimentazione MaaS già svolta sia da un abbonamento pienamente integrato con ogni servizio ferroviario.

Articoli di riferimento

03.06.2026 [Bari, MaaS supera 400 mila viaggi: la mobilità integrata diventa un laboratorio metropolitano](#)

01.04.2026 [MaaS Bari: fondi esauriti in anticipo, stop agli incentivi](#)

02.08.2026 [Bari, BRT: biglietto unico, nuova app e rivoluzione delle linee con l'arrivo del Bus Rapid Transit](#)

Come cambia la sperimentazione MaaS

La sperimentazione barese prende avvio nel settembre 2024 con una platea metropolitana e con categorie di utenti definite dall'avviso. L'impostazione iniziale prevede incentivi per studenti, pendolari e altri gruppi, utilizzando applicazioni di intermediazione tra utenti e operatori. Il Comune presenta il MaaS come uno strumento per ridurre ostacoli informativi e organizzativi all'uso delle alternative all'auto. In partenza l'offerta è limitata ad alcuni servizi, in attesa che altri operatori completino l'integrazione tecnologica.

Questo sviluppo graduale è importante per leggere gli aggiornamenti successivi. La disponibilità di un'applicazione non coincide immediatamente con quella di ogni titolo ferroviario o di ogni servizio condiviso. A novembre 2024 vengono aggiornati gli incentivi e inserita la possibilità di acquistare abbonamenti AMTAB tra i titoli agevolabili. La notizia descrive voucher mensili differenziati, bonus di primo accesso e iniziative temporanee. Questi importi appartengono a una fase della sperimentazione: non rappresentano tariffe permanenti né condizioni rimaste necessariamente invariate fino alla conclusione.

Nel marzo 2025 l'ingresso delle Ferrovie Appulo Lucane amplia la scelta per chi arriva a Bari o ne riparte. La notizia spiega anche il percorso operativo per acquistare i titoli nell'app TABNET. È un esempio concreto del significato di integrazione: rendere raggiungibile da una piattaforma un servizio gestito da un'altra azienda, con le relative condizioni di acquisto. Il vantaggio potenziale per i pendolari nasce dalla combinazione tra trasporto ferroviario, autobus urbani e mobilità condivisa, non dal solo numero delle applicazioni aderenti.

A dicembre 2025 la proroga degli incentivi si accompagna a un incremento delle risorse e a un calendario che distingue assegnazione dei voucher, utilizzo e chiusura del progetto. La notizia indica la possibilità di assegnare voucher entro marzo 2026 e utilizzarli entro aprile, mantenendo giugno come termine del progetto. Queste scadenze spiegano perché l'evento conclusivo di giugno non debba essere confuso con il termine dei benefici economici. L'esaurimento anticipato dei fondi, documentato nell'aprile 2026, introduce un'ulteriore differenza tra durata dell'infrastruttura digitale e durata dell'incentivo.

Articoli di riferimento

23.09.2024 [Al via sperimentazione infrastruttura tecnologica MaaS](#)

28.11.2024 [Sperimentazione MaaS for Italy: integrati nuovi servizi e aggiornato il piano degli incentivi](#)

03.03.2025 [Fal – Ferrovie Appulo Lucane entra nella sperimentazione MaaS](#)

23.12.2025 [MaaS4Italy Bari: prorogati gli incentivi alla mobilità integrata fino a marzo 2026](#)

Convenienza continuità e accesso ai servizi

L'abbonamento annuale a 20 euro e il MaaS agiscono su problemi differenti. Il primo rende economico l'uso ripetuto della rete AMTAB; il secondo sperimenta modalità di acquisto e incentivi per combinare servizi. Possono contribuire alla stessa scelta di mobilità, ma non sono misure

intercambiabili. Una persona che usa ogni giorno l'autobus ha bisogno di conoscere la validità e la possibilità di rinnovo dell'abbonamento. Chi alterna treno, autobus e bici condivisa incontra invece anche il problema delle diverse modalità di pagamento e delle coincidenze.

Il susseguirsi di proroghe rende la comunicazione parte della politica tariffaria. Una notizia sulla fine di una misura può condizionare le scelte dei passeggeri anche se viene superata poche settimane dopo. Per questo il bilancio del triennio segue la sequenza degli atti fino ad agosto 2026 e non assume l'annuncio di giugno come punto conclusivo. Per chi deve decidere come recarsi al lavoro, il costo futuro e la continuità delle agevolazioni contano quanto l'offerta del momento.

Il bilancio della sperimentazione MaaS segnala una prevalenza di studenti e pendolari. Il risultato suggerisce di approfondire il rapporto con università e luoghi di lavoro: gruppi che compiono spostamenti ripetuti possono rendere più leggibile il cambiamento delle abitudini. Servono però indicatori che distinguano l'adesione al programma, i viaggi effettivamente acquistati e l'eventuale sostituzione di percorsi prima compiuti in auto. Il numero delle iscrizioni descrive una platea; il numero dei viaggi misura l'utilizzo. Nessuno dei due, isolatamente, dimostra una riduzione equivalente del traffico cittadino.

Articoli di riferimento

22.09.2023 [Esauriti i primi ventimila abbonamenti annuali bus Amtab a 20 euro](#)

03.06.2026 [Bari, MaaS supera 400 mila viaggi: la mobilità integrata diventa un laboratorio metropolitano](#)

CAPITOLO 3

Mobilità ciclistica tra collegamenti e discontinuità

La rete nei quartieri

L'Osservatorio non racconta una sola ciclabile, ma una successione di interventi di connessione e manutenzione. Nel settembre 2023 i lavori su via Trisorio Liuzzi sono descritti in relazione a Loseto, Carbonara e al collegamento con la stazione Carbonara Santa Rita. Nel maggio 2024 vengono montate protezioni sul ponte Adriatico, necessarie per rendere fruibili i percorsi ciclabili: attraversare la barriera ferroviaria è un problema concreto della rete cittadina.

Nell'aprile 2025 parte il cantiere tra via Fanelli e via Tridente, passando per via Gorizia e via Demetrio Marin. La notizia lo colloca in un programma PNRR di tre itinerari, comprendente connessioni con i quartieri esterni. Nell'ottobre 2025 un altro aggiornamento registra l'avvio del percorso di viale Europa, tra via Bruno Buozzi e via Cacudi, verso San Paolo. Le due notizie appartengono allo stesso programma: il relativo finanziamento non va contato due volte.

A febbraio 2026 la riqualificazione di via Postiglione e via Amendola è presentata come un intervento che combina ciclabilità, marciapiedi, verde e moderazione della velocità a San Pasquale. La progettazione di una superpista verso Modugno, annunciata nel maggio 2026, introduce invece una scala metropolitana direttamente connessa a Bari: la notizia parla di progettazione affidata e di finanziamenti da cercare per l'opera, non di un itinerario realizzato.

Nell'intervista del 18 settembre 2024 l'assessore annuncia circa 35 chilometri di nuovi percorsi ciclabili, dei quali 18 finanziati dal PNRR, con un orizzonte di due o tre anni. Indica inoltre circa 48 chilometri già esistenti e ulteriori pedonalizzazioni nelle zone centrali da riqualificare. Il dato di partenza differisce dai 39,1 chilometri della serie ISTAT per il 2023: anno e criteri di conteggio vanno verificati prima di confrontarli. Le lunghezze annunciate restano obiettivi; le cronache dei cantieri e delle aperture documentano quanto diventa effettivamente fruibile.

Articoli di riferimento

26.09.2023 [Una pista ciclabile e tre rotatorie, ecco il restyling di via Trisorio](#)

21.05.2024 [In corso montaggio proiezioni sul ponte Adriatico propedeutico all'apertura della ciclabile](#)

04.04.2025 [Partiti i lavori per la realizzazione della pista ciclabile che collegherà via Fanelli a via Tridente](#)

23.10.2025 [Mobilità ciclistica e ciclovie urbane: al via i lavori su viale Europa](#)

13.02.2026 [Bari, al via la riqualificazione di via Postiglione e via Amendola: nuove ciclabili e zona 30 nel cuore di San Pasquale](#)

24.05.2026 [Bari, progettata una "superpista ciclabile" da 11,5 chilometri verso Modugno](#)

18.09.2024 [Intervista dell'Osservatorio a Domenico Scaramuzzi](#)

Il conflitto sulla qualità dei percorsi

Il caso di viale Japigia attraversa più anni. Nel settembre 2023 l'Osservatorio registra le proteste dei commercianti per il nuovo assetto della strada. Un'ordinanza del settembre 2024 dispone la trasformazione della ciclabile bidirezionale in un percorso monodirezionale; nell'ottobre seguente i lavori sono descritti in fase di ultimazione. È un esempio di modifica sostanziale del progetto in risposta a criticità e conflitti, non una semplice nuova aggiunta alla rete.

Il sottovia Quintino Sella mostra un altro tipo di confronto. Nel dicembre 2025 viene approvato il progetto esecutivo con una pista in sede propria; nel gennaio 2026 la Consulta contesta la soluzione bidirezionale e chiede percorsi monodirezionali e maggiore attenzione agli incroci. Il volume registra le due posizioni senza attribuire al progetto prestazioni di sicurezza non ancora misurate.

Nel giugno 2026 due cronache ripropongono il problema dello spazio disponibile: le curve della pista di viale Kennedy, motivate anche dalla conservazione della sosta, e la rimozione delle corsie ciclabili leggere sul lungomare sud durante i lavori del BRT. Quest'ultimo caso pone una questione di coordinamento: il miglioramento del trasporto collettivo deve essere accompagnato dalla continuità dei percorsi per le biciclette.

Articoli di riferimento

26.09.2023 [La protesta dei commercianti contro la pista ciclabile: "In viale Japigia giù le serrande e insegne spente"](#)

30.09.2024 [Modifica della ciclabile su Viale Japigia](#)

18.10.2024 [Ristretta la pista ciclabile in viale Japigia: percorso ridotto ad una corsia](#)

18.12.2025 [Riqualificazione del sottovia Quintino Sella a Bari: via libera al progetto esecutivo con pista ciclabile e asfalto fotocatalitico](#)

06.01.2026 [Bari, pista ciclabile del sottovia Quintino Sella: la Consulta comunale boccia il progetto esecutivo](#)

23.06.2026 [Bari la pista ciclabile di viale Kennedy fa discutere per le curve tra sicurezza e posti auto](#)

25.06.2026 [Bari: il BRT cancella le piste ciclabili sul lungomare](#)

La sosta sicura e gli incentivi

Nel gennaio 2025 l'Osservatorio documenta l'installazione delle prime velostazioni; nell'ottobre dello stesso anno ne segnala la mancata attivazione. A febbraio 2026 l'affidamento della gestione consente di mettere in funzione il sistema di 22 strutture, per complessivi 176 posti. L'installazione fisica e la disponibilità del servizio risultano quindi distinte nel tempo.



Una velostazione del sistema Weelo. Immagine pubblicata nella notizia del 13.02.2026. [Provenienza](#)

Nell'aprile 2026, alle notizie sul servizio gratuito WeeloBox seguono segnalazioni di utilizzo ridotto, vandalismi e problemi tecnici. Non bastano box presenti sulla mappa: servono accessibilità, assistenza e affidabilità.

MUVT in bici affianca le infrastrutture con incentivi agli spostamenti. La nuova edizione del marzo 2026 comprende anche i monopattini. La Consulta apprezza il programma ma chiede una maggiore integrazione con i piani casa lavoro e casa scuola. I risultati storici riportati dalla presentazione coprono il periodo dal 2019 e non vanno attribuiti ai soli tre anni di questo volume.

Articoli di riferimento

29.01.2025 [Installate le prime velostazioni del programma "Small scale"](#)

11.10.2025 [Ciclabilità in crescita ma ancora senza velostazioni attive: la rete resta incompleta](#)

13.02.2026 [Bari attiva Weelo: 22 velostazioni e smart locker per una mobilità più semplice e sostenibile](#)

02.04.2026 [Bari lancia WeeloBox: velostazioni sicure e gratuite per bici e monopattini](#)

15.04.2026 [Velostazioni a Bari: utili ma poco usate, tra vandalismi e problemi tecnici](#)

16.03.2026 [MUVT in bici 2026: Bari rilancia gli incentivi per bici e monopattini](#)

20.03.2026 [Bari, Consulta Mobilità: apprezzamento per "MUVT in bici" ma servono più integrazione e dati sul mobility management](#)

Collegare i percorsi oltre i singoli cantieri

La costruzione di una rete ciclabile si riconosce soprattutto nei collegamenti tra interventi diversi. La notizia del dicembre 2023 su via Sangiorgi e viale Pasteur descrive un percorso destinato a connettersi da un lato al ponte Adriatico e dall'altro alla zona del Quartierino. Riporta inoltre l'intenzione di proseguire attraverso via Mazzitelli verso Poggiofranco. L'interesse del caso sta nella successione degli anelli: ogni tratto acquista utilità quando permette di raggiungere il successivo senza una brusca interruzione.

Questo criterio consente di leggere insieme le notizie su Trisorio Liuzzi, Fanelli, Tridente, Amendola e Postiglione. Gli interventi appartengono a quartieri e programmi diversi, ma chi pedala deve poterli attraversare come un unico itinerario. Il confine tra due progetti amministrativi non dovrebbe tradursi in un punto in cui la protezione scompare o la segnaletica diventa incerta. La continuità riguarda anche la possibilità di arrivare ai luoghi di studio e alle fermate, oltre alla connessione tra piste.

Nel dicembre 2025 una cronaca su via Fanelli riferisce gli esiti di un sopralluogo di tecnici e attivisti. Le criticità segnalate comprendono interruzioni, incroci poco leggibili, accessi privati, ostacoli e segnaletica deteriorata. Si tratta di osservazioni attribuite ai partecipanti al sopralluogo, non di una valutazione tecnica indipendente dell'intera rete. Rendono tuttavia più concreto il confronto: la discussione non riguarda soltanto la quantità di spazio sottratta alle automobili, ma anche la qualità di quello destinato alle biciclette.

La progettazione verso Modugno amplia il ragionamento alla scala metropolitana, con ricadute dirette sugli spostamenti da e verso Bari. Un itinerario di questa scala avrebbe bisogno di raccordi efficaci con la rete urbana, altrimenti il collegamento più lungo resterebbe separato dalle destinazioni quotidiane. Nel periodo considerato la notizia riguarda un incarico di progettazione e la ricerca dei finanziamenti: il volume non lo presenta come un percorso già percorribile.

Articoli di riferimento

15.12.2023 [Iniziati i lavori per la ciclabile Sangiorgi-Pasteur](#)

25.12.2025 [Pista ciclabile di via Fanelli a Bari, polemiche e criticità sulla sicurezza](#)

Qualità della rete e possibilità di usarla

Le vicende di viale Japigia e del sottovia Quintino Sella mostrano che il progetto di una ciclabile non esaurisce il confronto sulla sua configurazione. Percorsi bidirezionali e monodirezionali comportano organizzazioni differenti delle intersezioni e dei raccordi. In questo volume le posizioni del Comune, dei commercianti e della Consulta sono tenute distinte. Per valutare le soluzioni serve osservare il percorso completo e il comportamento agli incroci, senza dedurre la sicurezza da una sola caratteristica geometrica.



Il percorso ciclabile di viale Kennedy nella notizia del giugno 2026. Immagine pubblicata nella notizia del 23.06.2026.

[Provenienza](#)

Il conflitto sulla sosta emerge anche nelle curve di viale Kennedy e nelle modifiche del lungomare per il BRT. Sono casi in cui più politiche di mobilità occupano la stessa sezione stradale. La nuova corsia del trasporto pubblico, il percorso ciclabile e il parcheggio devono essere progettati insieme. Se la soluzione provvisoria interrompe un collegamento già utilizzato, è necessario rendere leggibile l'alternativa durante i lavori e chiarire l'assetto successivo. Altrimenti un intervento sul trasporto collettivo rischia di rendere meno praticabile una parte della mobilità attiva.

La Consulta, nel marzo 2026, propone una cartografia digitale aggiornata delle infrastrutture esistenti e in progetto, accompagnata da segnaletica adeguata. Chiede inoltre di collegare MUVT in bici alle politiche di mobility management e di rendere disponibili i dati sui piani di spostamento. La richiesta mette in relazione le infrastrutture e le destinazioni: la promozione della bicicletta può essere più mirata quando si conoscono gli itinerari di scuole, università e aziende.

Le velostazioni completano il percorso soltanto se il servizio è affidabile. Il loro uso va letto insieme a quello delle ciclabili di accesso: una struttura può essere disponibile, ma poco attrattiva se lontana dalla destinazione o difficile da raggiungere. Il passaggio dall'installazione all'attivazione documentato tra 2025 e 2026 offre quindi un criterio di valutazione più utile del solo numero dei box. Disponibilità degli spazi, assistenza e manutenzione dovrebbero essere osservate nel tempo, accanto agli accessi e alla domanda effettiva.

Articoli di riferimento

20.03.2026 [Bari, Consulta Mobilità: apprezzamento per “MUVT in bici” ma servono più integrazione e dati sul mobility management](#)

CAPITOLO 4

Pedonalità e trasformazione dello spazio pubblico

Via Argiro dal progetto alla fruizione

Via Argiro consente di seguire il passaggio dalla riqualificazione proposta nel 2023 ai lavori del 2025 e alle riaperture del 2026. Il cantiere riguarda anche le intersezioni e alcuni tratti delle strade trasversali: l'obiettivo è dare continuità agli spazi pedonali, migliorando pavimentazioni, attraversamenti e verde.



Il primo isolato riqualificato di via Argiro. Immagine pubblicata nella notizia del 26.06.2026. [Provenienza](#)

Nel giugno 2026 torna fruibile il primo isolato tra piazza Umberto e via Dante. Il 4 agosto viene documentato il completamento dell'attraversamento con via Dante; il 13 agosto la liberazione della parte centrale della strada è accompagnata dall'indicazione di lavori ancora da eseguire sulle intersezioni. Il 19 agosto il racconto si sposta sulla pulizia e sulla cura quotidiana. La successione permette di parlare di ampie porzioni restituite ai pedoni senza dichiarare ultimato ogni elemento del progetto.

La manutenzione successiva è parte della trasformazione. Alberature, pavimentazioni e arredi hanno bisogno di cura; l'effettiva accessibilità dipende anche dagli ostacoli e dalle occupazioni improprie, oltre che dal disegno originario.

Articoli di riferimento

29.09.2023 [Chiudono due strade: diventa pedonale il cuore di via Argiro](#)

22.08.2025 [4,5 milioni per restituire il centro ai pedoni: al via i lavori in via Argiro](#)

26.06.2026 [Bari, via Argiro: riaperto il primo isolato riqualificato tra piazza Umberto e via Dante](#)

04.08.2026 [Bari completa un altro tratto della riqualificazione di via Argiro](#)

13.08.2026 [Bari, verso la conclusione la riqualificazione di via Argiro](#)

19.08.2026 [Bari, via Argiro: dopo la riqualificazione parte la cura quotidiana](#)

Via Manzoni e il quartiere Libertà

Via Manzoni è l'altro grande percorso documentato. Nel settembre 2024 emergono consultazione e confronto sulla sosta; nel novembre vengono approvati i progetti di riqualificazione. La consegna della progettazione esecutiva del primo stralcio è riportata nel gennaio 2025.

Nell'ottobre 2025 l'Osservatorio registra l'avvio della riqualificazione. Nel 2026 il recupero delle basole storiche, le piantumazioni e le aperture progressive convivono con ulteriori fasi di cantiere. L'aggiornamento del 19 agosto descrive lavori tra via Calefati e via Abate Gimma e successive operazioni verso piazza Risorgimento: alla data di chiusura del volume l'intervento rimane in corso.

La ricostruzione richiede attenzione ai singoli tratti. Le schede parlano di parti pedonali, zone a velocità ridotta e segmenti ancora carrabili. Sarebbe fuorviante appiattire tutto il progetto nella formula di una strada integralmente pedonale, senza descrivere le diverse funzioni.

Articoli di riferimento

08.09.2024 [Pedonalizzazione di via Manzoni, consultazione dei residenti](#)

27.11.2024 [Approvati i progetti di riqualificazione di via Manzoni](#)

21.01.2025 [Riqualificazione di via Manzoni consegnata progettazione esecutiva e lavori primo stralcio](#)

06.10.2025 [Avviata la riqualificazione di via Manzoni: la storica via dello shopping diventa un viale pedonale e verde](#)

11.05.2026 [Bari, via Manzoni cambia volto: al via la posa delle storiche basole e nuove aree pedonali](#)

19.08.2026 [Bari, via Manzoni: ripresi i lavori tra via Calefati e via Abate Gimma](#)

I lungomari e le piazze di quartiere

A Santo Spirito, nel giugno 2026, la conclusione della riqualificazione del lungomare Cristoforo Colombo restituisce un nuovo spazio pubblico con superfici pedonali e percorso ciclopeditone. Pochi giorni dopo, un'ordinanza istituisce una pedonalizzazione serale nei fine settimana su un tratto individuato tra via Giuseppe Vacca e corso Umberto I. Le due schede descrivono componenti differenti: l'opera fisica conclusa e una disciplina sperimentale della circolazione.

Il percorso delle pedonalizzazioni comprende inoltre piazza Magrini a Palese, la sperimentazione di via Altamura nel quartiere Libertà, via Garibaldi a Torre a Mare e Arco Basso nel centro storico. Sono interventi di scala diversa, accomunati dalla restituzione di spazio a chi cammina. Le schede consentono di documentare progetti e ordinanze; non sempre riportano un bilancio successivo dell'utilizzo o degli effetti.

Articoli di riferimento

20.06.2026 [Bari: completata la pedonalizzazione del lungomare di Santo Spirito](#)

23.06.2026 [Bari, area pedonale sul lungomare di Santo Spirito nei weekend fino a settembre](#)

05.10.2023 [Approvato il progetto definitivo degli interventi di pedonalizzazione di piazza Magrini a Palese](#)

17.12.2024 [istituita una nuova area pedonale in via Altamura in via sperimentale per sei mesi](#)

01.04.2025 [Istituita la pedonalizzazione sperimentale di via Garibaldi a Torre a Mare](#)

30.04.2026 [Bari, Arco Basso diventa pedonale: stop a moto e scooter per più sicurezza e vivibilità](#)

La stazione come cerniera urbana

La riqualificazione di piazza Aldo Moro e il Nodo Verde sono collegati, ma non coincidono. Nell'aprile 2025 la cronaca registra il cantiere della piazza e le modifiche alla circolazione. Il Nodo Verde riguarda invece una più ampia riconnessione della città sopra e attorno ai binari, con tempi propri di progettazione e realizzazione.

Il terminal bus di via Capruzzi, inaugurato nel settembre 2025 con avvio del servizio indicato per l'8 settembre, costituisce un risultato concreto del riordino dell'area della stazione. Le prime cronache segnalano anche difficoltà di orientamento e informazione per i passeggeri: la qualità dell'interscambio dipende dall'organizzazione, oltre che dagli spazi costruiti.

Articoli di riferimento

17.04.2025 [Riqualificazione di piazza Moro – al via il cantiere](#)

26.10.2023 [Pubblicata la gara per il Nodo Verde di Bari Centrale: "Parco sopraelevato, pedonalizzazioni e aree ciclabili"](#)

05.09.2025 [Inaugurato il nuovo terminal bus di Bari Centrale](#)

11.09.2025 [Il nuovo Terminal bus tra entusiasmo e disagi: passeggeri spaesati e corse perse](#)

La trasformazione di via Manzoni nei dettagli

Nel settembre 2025 la notizia sull'avvio di via Manzoni descrive un intervento che combina pavimentazioni, alberature, illuminazione e accessibilità. La strada non viene trattata soltanto come un asse commerciale da chiudere alle auto: il progetto prevede il recupero delle basole storiche e una diversa organizzazione delle intersezioni. Sono annunciati tratti a velocità molto ridotta, attraversamenti sopraelevati e un percorso tattile per persone cieche e ipovedenti. La configurazione prevista richiede di distinguere le parti pedonali da quelle in cui rimane una circolazione regolata.

Il calendario dei lavori racconta quanto sia complessa una trasformazione in una strada abitata e frequentata. Gli aggiornamenti seguono l'avanzamento per isolati, la posa delle pavimentazioni e il progressivo spostamento dei cantieri. Per commercianti e residenti la questione non è soltanto la data finale, ma la possibilità di continuare a raggiungere ingressi, negozi e servizi durante ciascuna fase. Gli accessi temporanei e la comunicazione delle modifiche diventano parte del progetto urbano.

L'Osservatorio registra anche richieste di pulizia, sicurezza e iniziative per mantenere viva la strada. Questi temi meritano di restare nel bilancio della mobilità: una superficie pedonale ben pavimentata perde qualità se viene occupata impropriamente o se la manutenzione non accompagna l'apertura. Il cambiamento dello spazio può creare condizioni nuove per la vita di quartiere, ma non garantisce automaticamente che tutte le attività commerciali migliorino o che

ogni conflitto venga risolto. La verifica deve riguardare l'uso effettivo della strada dopo la conclusione delle opere.

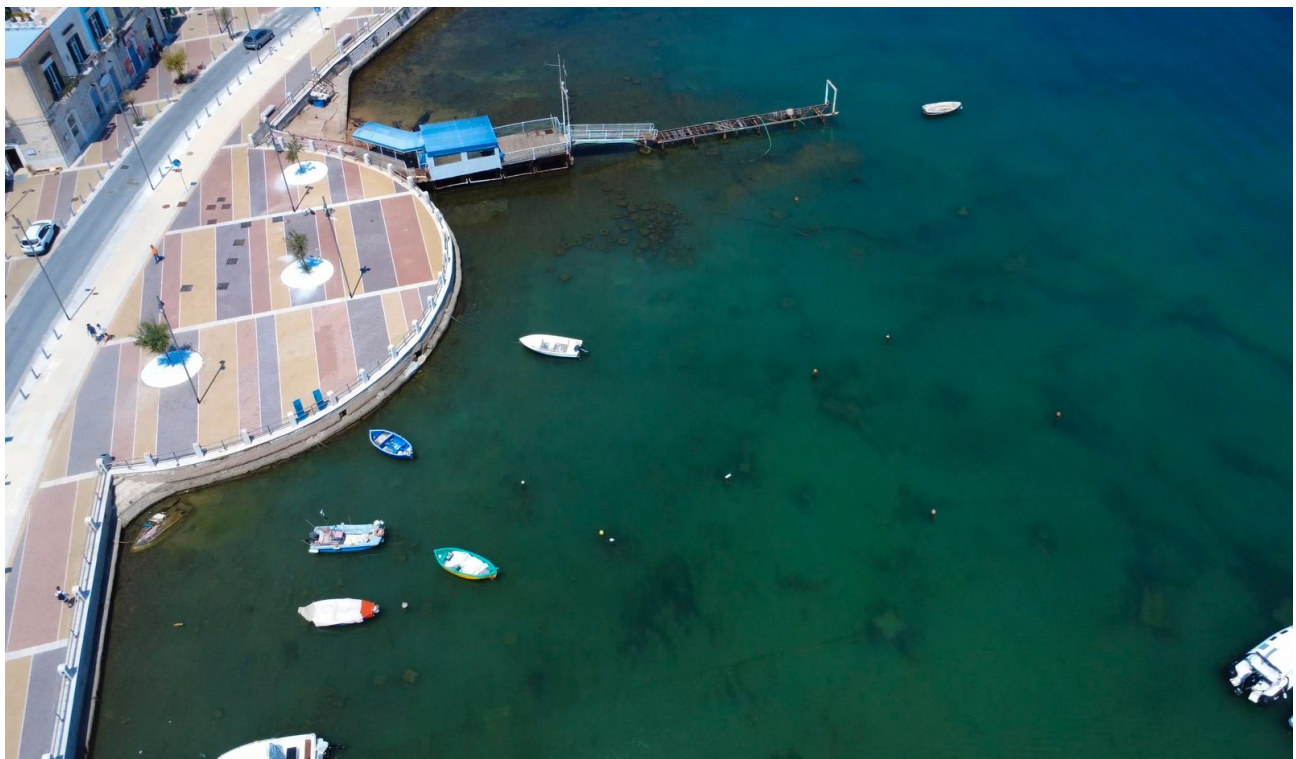
Via Argiro e via Manzoni consentono un confronto senza sovrapporre i due interventi. Nella prima le riaperture del 2026 permettono di raccontare porzioni già restituite ai pedoni; nella seconda, ad agosto, continuano lavorazioni e passaggi successivi del cantiere. L'esperienza del centro murattiano e quella del Libertà hanno tempi e contesti diversi. Il volume le segue come due percorsi paralleli, evitando di trasformare la stessa data di aggiornamento in un identico stato di completamento.

Articoli di riferimento

26.09.2025 [Via Manzoni diventa pedonale: al via i lavori con Zone 10 e percorso tattile](#)

Pedonalità nei quartieri costieri

La pedonalità non riguarda soltanto gli assi centrali. A Palese, piazza Don Demetrio Magrini mostra l'importanza degli accordi che precedono i lavori. Nell'ottobre 2023 viene approvato il progetto definitivo; nel luglio 2025 la convenzione tra Comune e parrocchia consente di intervenire materialmente sulle aree interessate. L'intervallo tra i due passaggi evidenzia la differenza tra una scelta progettuale e la disponibilità degli spazi necessaria a realizzarla. La notizia del 2025 colloca la piazza in un piano più ampio di mobilità dolce e moderazione del traffico.



Il lungomare di Santo Spirito dopo la riqualificazione. Immagine pubblicata nella notizia del 20.06.2026. [Provenienza](#)

Nel novembre 2025 la giunta istituisce nuove aree pedonali tra Torre a Mare, Palese e Santo Spirito. Per via Garibaldi a Torre a Mare il provvedimento segue una precedente fase sperimentale; per altri tratti costieri vengono previste sperimentazioni con orari da definire mediante ordinanza. Non si tratta quindi di una chiusura uniforme, permanente e contemporanea di tutte le strade indicate. La disciplina d'uso è parte essenziale della notizia e va letta insieme alla riqualificazione fisica.

Il lungomare di Santo Spirito offre nel giugno 2026 una sequenza particolarmente chiara. Prima viene documentata la conclusione dell'intervento urbano; poi è annunciata una regolazione pedonale serale nei fine settimana. La qualità degli spazi e le modalità di accesso possono così essere osservate separatamente. Una passeggiata o una superficie ciclopeditone non implicano necessariamente che ogni strada vicina sia sottratta al traffico per tutta la giornata.

La scala di quartiere rende visibili esigenze che una mappa delle sole pedonalizzazioni centrali lascerebbe fuori. Arrivare alla piazza, attraversare la strada dal lato delle abitazioni, raggiungere una fermata e trovare un posto dove sostare sono parti dello stesso spostamento. La riqualificazione costiera può ampliare gli spazi collettivi, ma il suo valore quotidiano dipende dai raccordi con il tessuto abitato e dall'accessibilità per persone di età e condizioni diverse. È questa relazione che consente di leggere le piazze e i lungomari come luoghi di mobilità oltre che di socialità.

Articoli di riferimento

05.10.2023 [Approvato il progetto definitivo degli interventi di pedonalizzazione di piazza Magrini a Palese](#)

05.07.2025 [Riqualificazione di piazza Magrini a Palese](#)

24.11.2025 [Bari istituisce quattro nuove aree pedonali tra Santo Spirito, Palese e Torre a Mare](#)

CAPITOLO 5

Mobilità scolastica e accessibilità

La mobilità attiva non si esaurisce nelle piste ciclabili o nelle vie commerciali. Il percorso casa scuola permette di osservare come sicurezza, autonomia e organizzazione dei servizi possano entrare nella vita quotidiana.

Nel marzo 2025 l'Osservatorio documenta l'avvio dei primi percorsi di Piedibus Bari, partendo da sei istituti. Il progetto comprende laboratori con gli alunni, formazione per i genitori e preparazione dei percorsi. La cronaca dell'aprile successivo descrive l'avvio delle due linee della scuola Carducci, con capolinea a piazza Garibaldi e nei giardini Isabella d'Aragona.

Il bilancio presentato nell'ottobre 2025 riferisce circa 750 alunne e alunni coinvolti nelle attività, 26 laboratori e 12 linee sperimentali. Questi indicatori non equivalgono a 750 bambini che hanno utilizzato quotidianamente il servizio: il volume mantiene distinta la partecipazione alle attività dall'utenza effettiva dei percorsi. La sfida successiva è la continuità, con accompagnatori, collaborazione delle famiglie e sicurezza dell'itinerario.

L'accessibilità entra anche nelle opere ordinarie. Nell'aprile 2025 vengono avviati adeguamenti di attraversamenti semaforici per persone non vedenti o ipovedenti, con percorsi tattili e segnalazioni acustiche. Nel maggio seguente risultano attivati cinque nuovi semafori a chiamata in altrettanti punti della città, fra cui via Caldarola e il lungomare Nazario Sauro.

L'interesse di queste notizie sta nella concretezza: raggiungere una fermata o attraversare una strada può essere difficile anche quando il tragitto è breve. Un marciapiede continuo, un attraversamento riconoscibile e informazioni comprensibili fanno parte dell'offerta di mobilità. Le future valutazioni del BRT e degli altri servizi dovranno comprendere anche il percorso a piedi prima e dopo il viaggio.

Articoli di riferimento

20.03.2025 [Al via i primi percorsi Piedibus](#)

01.04.2025 [Il sindaco Lecce all'avvio del percorso Piedibus della scuola Carducci](#)

29.10.2025 ["Piedibus": conclusa la sperimentazione del progetto di mobilità scolastica sostenibile e partecipata](#)

11.04.2025 [Partiti i lavori di adeguamento impianti semaforici per utenti non vedenti o ipovedenti](#)

19.05.2025 [Attivati 5 nuovi semafori a chiamata.](#)

Dalla sperimentazione a un servizio scolastico

Il Piedibus organizzato nel marzo 2025 prevede un avvio per gruppi di scuole e periodi di prova. La notizia indica gli istituti Amedeo D'Aosta, Dalesio, Carducci, Principessa di Piemonte, Collodi e

Piccinni. Il programma accompagna la sperimentazione con laboratori per gli alunni e incontri con i genitori, oltre a questionari sulle abitudini di mobilità. Le carovane sono assistite da operatori e dalla Polizia locale lungo i tragitti. Questo percorso preparatorio serve a rendere comprensibile il servizio e a riconoscere i punti critici prima di estenderlo.



Attività didattica per progettare i percorsi Piedibus. Immagine pubblicata nella notizia del 20.03.2025. [Provenienza](#)

Il funzionamento descritto assomiglia a quello di una linea di trasporto: itinerari prestabiliti, punti di raccolta e orari collegati all'ingresso e all'uscita dalle scuole. La differenza è che il tragitto si svolge a piedi, in gruppo. Le cooperative assumono la responsabilità dell'accompagnamento, con l'eventuale supporto di volontari. L'organizzazione richiede quindi continuità nelle persone e nelle regole, non soltanto un percorso disegnato sulla mappa.

La proposta delle aree Kiss to School risponde alla necessità di collegare il viaggio dei genitori con la parte percorsa dai bambini. L'obiettivo è consentire una discesa breve e sicura nei punti di raccolta, evitando che tutte le automobili arrivino davanti al cancello. Queste aree sono presentate nella notizia come parte del modello progettuale: il loro annuncio non equivale a un censimento di postazioni operative in tutta la città. La logica resta utile per valutare la sperimentazione, perché riguarda l'intero tragitto casa-scuola e le interferenze con il traffico.

Il bilancio dell'ottobre 2025 amplia il quadro delle attività e riferisce anche una rilevazione su un campione di 46 famiglie. Il campione aiuta a descrivere le abitudini dei partecipanti, ma non può essere utilizzato come misura rappresentativa di tutte le famiglie baresi. La notizia presenta la sperimentazione come base per una possibile estensione. Il risultato da seguire è la

trasformazione delle linee di prova in un servizio regolare, distinguendo i bambini coinvolti nei laboratori da quelli che percorrono abitualmente il tragitto a piedi.

Articoli di riferimento

20.03.2025 [Al via i primi percorsi Piedibus](#)

29.10.2025 [“Piedibus”: conclusa la sperimentazione del progetto di mobilità scolastica sostenibile e partecipata](#)

Bambini in bicicletta e autonomia negli spostamenti

Nel maggio 2026 l'annuncio di Bimbibici descrive tre bicibus in partenza da Carbonara, San Paolo e Japigia, con convergenza a Punta Perotti. La manifestazione promossa da FIAB Bari Ruotalibera porta nello spazio urbano famiglie e bambini, sostenuti da volontari e Polizia locale. È un evento, non la documentazione di tre linee scolastiche permanenti. Il suo interesse per il triennio sta nel rendere visibili itinerari che possono essere sperimentati collettivamente e nel coinvolgere quartieri esterni al centro.

Piedibus e bicibus interrogano anche il modo di progettare le strade. Un tragitto che un adulto affronta da solo non è automaticamente adatto a un gruppo di bambini. Larghezza dei marciapiedi, accessi carrabili e leggibilità degli attraversamenti possono condizionare il percorso più della distanza. Le iniziative educative diventano dunque occasioni per raccogliere osservazioni sul territorio, da riportare nella programmazione degli interventi.

Per le persone cieche e ipovedenti l'Osservatorio documenta un altro percorso di autonomia, attraverso l'adeguamento di impianti semaforici esistenti. La notizia dell'aprile 2025 descrive percorsi tattili, chiamata e segnalazione acustica in punti centrali della città. Richiama il confronto con l'Unione Italiana Ciechi e con il Garante regionale per i diritti delle persone con disabilità. La tecnologia è destinata a fornire informazioni sull'avvicinamento e sull'attraversamento, con dispositivi che possono interagire anche con bastoni tecnologici.

La manutenzione di questi sistemi è parte dell'accessibilità. Un percorso tattile deve essere libero e riconoscibile; un pulsante deve poter essere raggiunto; una segnalazione deve funzionare quando l'utente ne ha bisogno. Il controllo del servizio non può fermarsi alla consegna degli impianti. Il collegamento con fermate, edifici pubblici e luoghi di studio consente di leggere questi interventi come parti di una rete di autonomia, anziché come dotazioni isolate.

Articoli di riferimento

06.05.2026 [Bimbibici torna a Bari: domenica tre bicibus cittadini per promuovere mobilità sostenibile e sicurezza stradale](#)

11.04.2025 [Partiti i lavori di adeguamento impianti semaforici per utenti non vedenti o ipovedenti](#)

mesi e 2.800 utenti. Nello stesso anno compaiono nuovi punti Enjoy. Sono esperienze differenti per dimensione, veicoli e modalità d'uso, da non sommare come se costituissero un unico servizio.

La sospensione dello scooter sharing Pikyrent nell'ottobre 2024, motivata dall'operatore con furti e vandalismi, mostra la fragilità gestionale dell'offerta. La disponibilità di un'autorizzazione o di una flotta iniziale non garantisce la continuità del servizio.

Sul ruolo dello sharing, nell'intervista del settembre 2024 Scaramuzzi sostiene che i servizi attivati tra il 2020 e il 2023 abbiano acquisito anche utenti abituali, oltre ai noleggi turistici o occasionali. Cita 1,8 milioni di noleggi di monopattini nel solo 2023 e afferma che per molti utenti i mezzi condivisi abbiano sostituito quello privato. Il volume mantiene attribuita questa valutazione: i noleggi misurano utilizzi, non persone diverse o viaggi in auto evitati. Le successive sospensioni e i nuovi bandi mostrano inoltre che l'offerta può cambiare dopo l'intervista.

Articoli di riferimento

16.09.2023 [Bike sharing, + 44 per cento "Ma c'è bisogno di altri mezzi"](#)

02.05.2026 [Bari punta sul bike sharing: estensione anche nelle periferie](#)

18.10.2023 [Il car sharing non decolla](#)

18.03.2024 [18mila noleggi per il car sharing in 15 mesi](#)

07.06.2024 [Nuovi punti per le auto condivise di Enjoy](#)

10.10.2024 [Sospensione del servizio di scooter sharing](#)

18.09.2024 [Intervista dell'Osservatorio a Domenico Scaramuzzi](#)

Regole per la sosta e nuove autorizzazioni

Nel luglio 2026 la giunta approva gli indirizzi per nuovi bandi quinquennali: sono previsti fino a 1.500 monopattini, estendibili a 2.000, 300 auto e 400 scooter elettrici. Questi numeri descrivono i limiti dell'offerta autorizzabile, non una flotta già circolante. Il modello proposto combina la flessibilità del noleggio con aree di riconsegna dedicate e georeferenziate, per contenere la sosta irregolare.

La qualità dello sharing dipende anche dalla compatibilità con pedoni e persone con disabilità. Un mezzo parcheggiato male può cancellare il vantaggio di un marciapiede appena riqualificato. Integrazione tariffaria, copertura territoriale, controllo della sosta e manutenzione dei veicoli sono quindi parti dello stesso servizio.

Articoli di riferimento

01.07.2026 [Bari rinnova lo sharing: fino a 2.000 monopattini e nuove regole per la sosta](#)

La pianificazione della ricarica

Nel settembre 2025 il Comune approva una mappatura con fino a 320 postazioni potenziali di ricarica per auto, mentre la notizia riferisce circa 80 stalli già attivi. Il piano va letto come programmazione della distribuzione, non come apertura contemporanea di tutte le postazioni. Le cronache utilizzano unità diverse, tra stalli, colonnine e postazioni: i valori non sono direttamente intercambiabili.

Questa infrastruttura accompagna l'elettrificazione, ma non esaurisce la politica di mobilità. Per valutarne il ruolo cittadino sarà utile conoscere accessibilità, funzionamento e distribuzione nei quartieri, mantenendola distinta dai centri di ricarica dedicati agli autobus.

Articoli di riferimento

24.09.2025 [Approvata la mappatura di 320 punti di ricarica per veicoli elettrici](#)

Mezzi disponibili dove e quando servono

Le difficoltà a trovare una bici Vaimoo nelle ore di punta, segnalate già nel 2023, mostrano quanto sia importante adeguare il servizio alla domanda. Accanto ai dati del gestore, la notizia raccoglie le osservazioni degli utenti, che chiedono più biciclette e un controllo più attento delle postazioni. Per chi deve spostarsi, conta poter trovare una bici vicino al punto di partenza e nel momento in cui serve. La consistenza della flotta va quindi valutata insieme alla distribuzione dei mezzi e alla capacità di trasferirli dalle postazioni meno utilizzate a quelle più richieste.

La domanda cambia anche durante l'anno. In estate i noleggi possono aumentare grazie ai turisti e agli spostamenti per il tempo libero; chi usa la bici per andare a scuola o al lavoro ha invece bisogno di un servizio affidabile ogni giorno, soprattutto nelle ore di punta. I dati del 2023 comprendono residenti e visitatori: documentano l'utilizzo del servizio, ma da soli non permettono di sapere quanti viaggi abbiano sostituito uno spostamento in automobile. Per capire se il servizio risponde alle esigenze della città occorre osservare anche dove e quando mancano le biciclette.

Per auto, scooter e monopattini condivisi, la disponibilità dipende anche dalla manutenzione e dalla continuità del servizio. I mezzi devono essere funzionanti e realmente accessibili agli utenti. Le sospensioni ricordano che l'offerta può cambiare nel tempo: il numero di veicoli autorizzati dal Comune non coincide necessariamente con quello dei mezzi disponibili in strada. Anche i bandi del 2026 descrivono un'offerta da realizzare, la cui effettiva presenza dovrà essere verificata.

La qualità dei servizi di mobilità condivisa riguarda anche chi non li utilizza. I mezzi lasciati sui marciapiedi o lungo i percorsi pedonali possono ostacolare il passaggio, soprattutto delle persone con disabilità. Aree di riconsegna dedicate e sistemi che controllano la posizione dei veicoli possono aiutare a prevenire questi problemi. La loro efficacia si misura però nei risultati: meno soste irregolari, interventi rapidi dopo le segnalazioni e percorsi accessibili.

Articoli di riferimento

16.09.2023 [Bike sharing, + 44 per cento "Ma c'è bisogno di altri mezzi"](#)

La ricarica tra pianificazione urbana e sperimentazione

La mappatura approvata dal Comune nel 2025 individua possibili punti di ricarica nei quartieri residenziali e commerciali di Bari. Le aree sono georeferenziate e costituiscono un riferimento per le società interessate a installare le infrastrutture. La mappa rappresenta però il primo passo: per offrire un servizio agli utenti, gli impianti devono essere autorizzati, realizzati e messi in funzione. Occorre quindi distinguere i punti previsti da quelli effettivamente disponibili.



Infrastruttura di ricarica in una strada di Bari. Immagine pubblicata nella notizia del 24.09.2025. [Provenienza](#)

La ricarica richiede anche una gestione adeguata della sosta. Gli spazi riservati devono consentire ai veicoli di ricaricarsi e tornare disponibili al termine dell'operazione. Per descrivere l'offerta con precisione è inoltre necessario distinguere tra siti, colonnine e punti di ricarica: nello stesso luogo possono esserci più colonnine, ciascuna con più prese. Le mappe rivolte agli utenti dovrebbero indicare quali impianti sono attivi, la potenza disponibile, le condizioni di accesso e, quando possibile, se i punti di ricarica sono liberi o occupati.

Un'esperienza diversa riguarda il porto di Bari. Nel novembre 2023 il Politecnico ed Enel X Way hanno installato un impianto sperimentale di microrete in corrente continua, nell'ambito del progetto europeo Progressus. L'iniziativa sperimenta il coordinamento tra ricarica dei veicoli, produzione di energia da fonti rinnovabili e sistemi di accumulo. È un esempio del rapporto tra mobilità elettrica e gestione dell'energia, la cui natura sperimentale va tenuta distinta dall'offerta di ricarica accessibile in città.

Anche l'elettrificazione degli autobus richiede infrastrutture dedicate. La ricarica nei depositi deve essere organizzata in funzione dei percorsi, dei turni e dei tempi di fermo dei mezzi. Auto private,

veicoli condivisi e autobus AMTAB hanno quindi esigenze differenti, che vanno considerate separatamente quando si valuta lo sviluppo delle infrastrutture. Per tutte queste categorie, la disponibilità di veicoli elettrici deve essere accompagnata da una rete di ricarica capace di sostenerne l'utilizzo quotidiano.

Articoli di riferimento

24.09.2025 [Approvata la mappatura di 320 punti di ricarica per veicoli elettrici](#)

16.11.2023 [Ricariche veloci per mezzi elettrici, nel Porto di Bari la nuova struttura sperimentale realizzata dal Politecnico](#)

CAPITOLO 7

Sosta e accessi alla città

Il riordino imposto dalle nuove corsie

La sosta attraversa quasi ogni progetto. Il BRT sottrae spazio all'assetto precedente delle strade; ciclabili e pedonalizzazioni richiedono modifiche che incontrano le esigenze di residenti e attività. Il conflitto emerge quando l'automobile resta il riferimento abituale per raggiungere servizi e negozi, mentre le alternative non sono ancora pienamente operative.

Nel gennaio 2026 il Comune presenta uno studio sulla sosta connesso al BRT. L'analisi individua possibili risposte attraverso aree dismesse, spazi sovradimensionati e parcheggi sottoutilizzati. Una cronaca di febbraio descrive trattative per parcheggi temporanei e modifiche alla sosta nei quartieri coinvolti. Si tratta di programmi e soluzioni in preparazione, che il volume non presenta come già disponibili.

La quantità di posti non basta a spiegare il funzionamento del sistema. Nel dicembre 2025 il monitoraggio delle giornate natalizie mostra il Rossani saturo e altre strutture poco utilizzate: nella rilevazione del 21 dicembre a mezzogiorno, 350 posti occupati al Rossani e 56 auto al Polipark su 1.470 posti disponibili. È una fotografia di una giornata particolare, non un tasso medio annuale, ma rende visibile lo squilibrio.

La cronaca del parcheggio di scambio di Mungivacca, nel marzo 2026, mette in relazione il basso utilizzo con frequenze ferroviarie poco competitive e carenze di servizi. La capacità di intercettare gli automobilisti dipende dunque dall'intero collegamento verso la destinazione finale, non dal solo numero di stalli.

Articoli di riferimento

30.01.2026 [BRT di Bari, presentato lo studio sulla sosta: mitigazione degli impatti e riorganizzazione dei parcheggi lungo i corridoi di progetto](#)

01.02.2026 [Brt e cantieri, Bari ridisegna la sosta: parcheggi temporanei h24 per compensare i posti persi](#)

22.12.2025 [I dati della mobilità natalizia a Bari: Rossani saturo, Polipark e Vittorio Veneto lato mare restano sottoutilizzati](#)

17.03.2026 [Bari, parcheggio di scambio Mungivacca: un hub mai decollato tra degrado e abbandono](#)

La ZTL di Bari Vecchia

Il riordino degli accessi al centro storico procede per passaggi e annunci successivi. Per la situazione al termine del triennio, le schede di giugno 2026 costituiscono il riferimento più recente: descrivono l'avvio delle nuove regole dal 1 luglio nell'area del Castello e di piazzale

Mincuzzi, con finestre per il carico e scarico autorizzato e sosta riservata ai titolari dei pass previsti.

La finalità dichiarata è ridurre il traffico improprio e dare maggiore ordine a spazi condivisi da residenti, attività e visitatori. Le notizie consentono di ricostruire l'adozione delle regole, ma non ancora di misurarne gli effetti nel tempo. Per valutarne gli effetti occorre affiancare alla cronologia i dati degli accessi e un bilancio delle condizioni pedonali.

Articoli di riferimento

25.06.2026 [Bari, al via dal 1° luglio la nuova ZTL di Bari Vecchia](#)

30.06.2026 [Bari Vecchia, da domani attivo il varco ZTL del Castello](#)

Che cosa misura lo studio sulla sosta

Lo studio presentato nel gennaio 2026 analizza gli effetti del BRT su una parte definita della città. La notizia descrive un'area di osservazione della sosta su strada entro circa 150 metri dagli assi del progetto e dei parcheggi entro circa 300 metri. Il documento esamina 17 stralci territoriali, utilizzando il censimento comunale della sosta del 2024 e altri dati. Questi confini sono essenziali: i risultati non vanno estesi automaticamente a tutti i parcheggi di Bari.



Presentazione comunale dello studio sulla sosta legato al BRT. Immagine pubblicata nella notizia del 30.01.2026.

[Provenienza](#)

La ricostruzione distingue lo stato attuale, uno scenario senza mitigazioni e un assetto progettuale con interventi compensativi. Nel secondo è stimata una perdita di 1.950 stalli lungo gli assi del BRT; nel terzo la perdita complessiva viene ridotta a 263 stalli nell'area di studio. Sono risultati di scenari di progetto, non il conteggio definitivo dei posti effettivamente eliminati o recuperati ad agosto 2026. Il confronto serve a capire la funzione delle misure proposte e dovrà essere aggiornato con quanto sarà realizzato.

Tra le soluzioni figurano la riorganizzazione delle sezioni stradali, l'utilizzo di aree dismesse e la valorizzazione di parcheggi sottoutilizzati. Il tema non è soltanto recuperare un saldo numerico: occorre considerare dove si trovano gli stalli e chi può usarli. Un parcheggio di scambio lontano da un'abitazione risponde a una domanda diversa dalla sosta del residente. Analogamente, la disponibilità di un'area per una manifestazione non equivale necessariamente a un'offerta continua per gli spostamenti quotidiani.

La domanda potrà cambiare con l'avvio del BRT, ma le previsioni di riduzione degli ingressi in auto rimangono stime. Alla data di chiusura del volume il nuovo sistema non è documentato come operativo. Il futuro monitoraggio dovrebbe quindi confrontare le previsioni con passeggeri trasportati, ingressi veicolari e occupazione delle diverse aree di sosta. La distinzione tra fase dei cantieri e fase a regime evita di giudicare una configurazione temporanea come se fosse già quella definitiva.

Articoli di riferimento

30.01.2026 [BRT di Bari, presentato lo studio sulla sosta: mitigazione degli impatti e riorganizzazione dei parcheggi lungo i corridoi di progetto](#)

I nodi di scambio nei quartieri esterni

Torre a Mare permette di seguire un intervento pensato esplicitamente per combinare mezzi diversi. Nel dicembre 2024 viene avviato il cantiere per riordinare le aree esterne della stazione ferroviaria. Il progetto RFI comprende posti auto, stalli per moto e biciclette, taxi, Kiss & Ride e spazio per gli autobus, insieme a illuminazione, videosorveglianza e collegamento ciclabile con Parco Scizzo. La notizia riporta anche sistemazioni a verde e superfici drenanti.



Segnaletica del parcheggio di scambio di Mungivacca. Immagine pubblicata nella notizia del 17.03.2026. [Provenienza](#)

Nel gennaio 2026 un aggiornamento descrive i lavori come prossimi alla conclusione. Il collegamento ferroviario verso il centro viene presentato come il vantaggio principale dello scambio. Il volume conserva questa condizione temporale senza trasformare l'annuncio di un'opera quasi pronta in una prova di piena apertura. Rispetto a Mungivacca, il confronto evidenzia le componenti di un nodo intermodale: disponibilità del parcheggio, accesso alla stazione e frequenza del servizio ferroviario.

La cronaca sul sottoutilizzo di Mungivacca riferisce invece una frequenza dei treni poco competitiva e carenze di manutenzione e servizi. Non basta quindi indirizzare gli automobilisti verso il parcheggio: deve essere conveniente proseguire con un altro mezzo. Per chi entra a Bari ogni giorno, un'attesa lunga può annullare il vantaggio economico della sosta. Il caso offre un criterio operativo per valutare anche i nuovi nodi, senza presumere che costruire posti auto produca da solo intermodalità.

La ZTL di Bari Vecchia appartiene a un'altra scala di regolazione. Qui l'obiettivo è gestire l'accesso a un tessuto storico e agli spazi condivisi con residenti e visitatori. Il controllo dei varchi deve essere letto insieme alle deroghe e alle finestre per carico e scarico. Nel bilancio cittadino la ZTL, i parcheggi di scambio e la sosta residenziale non formano un unico provvedimento: rispondono a domande differenti, che possono essere coordinate senza perdere la loro specificità.

Articoli di riferimento

16.12.2024 [Avviato cantiere per realizzazione nuovo parcheggio di interscambio alla stazione ferroviaria di Bari – Torre a Mare](#)

02.01.2026 [Quasi pronto il nuovo parcheggio di scambio della stazione di Torre a Mare](#)

17.03.2026 [Bari, parcheggio di scambio Mungivacca: un hub mai decollato tra degrado e abbandono](#)

CAPITOLO 8

Sicurezza stradale e manutenzione

Le cronache e i dati

La sicurezza è un criterio trasversale per leggere i cambiamenti. Il bilancio della Polizia locale relativo al 2024, ripreso nel gennaio 2025, riporta 3.809 incidenti rilevati e sei decessi. Nel periodo 1–18 agosto 2026 un altro aggiornamento registra 177 incidenti, 72 dei quali con persone ferite. I periodi e i contesti sono differenti: questi valori non permettono da soli di calcolare una tendenza del triennio.

Per una valutazione robusta servono serie omogenee e dettagli sui soggetti coinvolti, sulle strade e sulle modalità di spostamento. Le sanzioni segnalano l'attività di controllo; il loro numero non coincide con una misura dell'efficacia preventiva. Il volume utilizza quindi i dati disponibili per descrivere problemi e interventi, evitando classifiche o conclusioni causali non sostenute.

Articoli di riferimento

21.01.2025 [Incidenti stradali in città, vittime in calo oltre 6mila multe per eccesso di velocità](#)

21.08.2026 [Bari, sicurezza stradale: 177 incidenti nei primi 18 giorni di agosto](#)

Moderare la velocità e proteggere gli attraversamenti

Le notizie sulle zone 30 nel 2024 documentano un indirizzo di moderazione del traffico in diversi quartieri. Nel 2026 interventi come via Postiglione e via Amendola combinano la velocità ridotta con una revisione fisica della strada. È quest'ultima relazione a meritare attenzione: la sicurezza dipende anche dalla leggibilità degli incroci, dallo spazio pedonale e dalla protezione dei percorsi.

La fase di cantiere può però generare nuovi rischi. Nell'agosto 2026 una cronaca segnala semafori spenti o lampeggianti lungo corso Vittorio Veneto durante gli adeguamenti per il BRT. Le difficoltà descritte da residenti e visitatori riguardano soprattutto attraversamenti ampi e trafficati. La protezione dei pedoni deve essere garantita durante la trasformazione, oltre che nel disegno finale.

Articoli di riferimento

26.01.2024 [Altre cinque zone 30 in arrivo](#)

13.02.2026 [Bari, al via la riqualificazione di via Postiglione e via Amendola: nuove ciclabili e zona 30 nel cuore di San Pasquale](#)

13.08.2026 [Bari, semafori spenti per i cantieri BRT: cresce la preoccupazione per la sicurezza dei pedoni](#)

Conservare ciò che si costruisce

Nel gennaio 2026 viene approvata la prima annualità di un programma di manutenzione per strade, marciapiedi e aree di sosta nei cinque municipi, con circa 7,3 milioni di euro stanziati. Il valore riguarda una programmazione specifica: gli aggiornamenti successivi sugli stessi lavori non costituiscono nuovi investimenti da aggiungere al totale.

La notizia dell'agosto 2026 sul ripristino della ciclabile di Palese dopo lavori ai sottoservizi mette a fuoco un problema di gestione ordinaria. Il Comune contesta il ripristino provvisorio e annuncia strumenti di coordinamento con gli operatori. L'efficacia della rete dipende anche dalla qualità delle riparazioni e dal controllo delle interruzioni, perché un percorso perde funzionalità quando si degrada o rimane occupato.

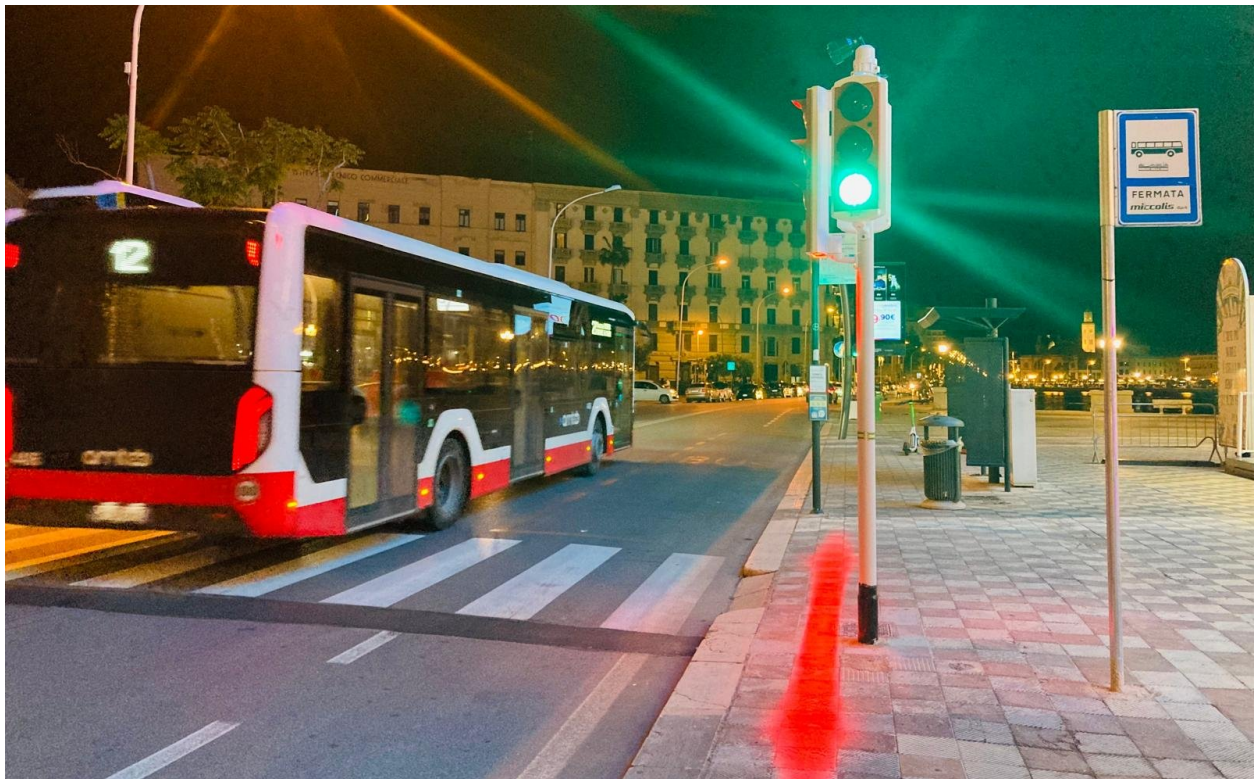
Articoli di riferimento

13.01.2026 [Bari, approvato il piano triennale di manutenzione straordinaria: 7,3 milioni di euro per strade e marciapiedi nei cinque municipi](#)

31.08.2026 [Bari, ripristino della pista ciclabile di Palese dopo i lavori Aqp](#)

Attraversamenti e moderazione del traffico

Il programma per la sicurezza dei pedoni approvato nel febbraio 2024 seleziona gli interventi considerando incidentalità, flussi di traffico e dimensione delle carreggiate. La notizia spiega che vengono esclusi gli ambiti destinati a trasformazioni infrastrutturali radicali, per concentrarsi su quelli in cui le condizioni rimarrebbero altrimenti invariate. Questa scelta collega il singolo attraversamento alla programmazione dei lavori: non tutti i punti critici richiedono lo stesso intervento nello stesso momento.



Attraversamento pedonale con il nuovo impianto semaforico a chiamata. Immagine pubblicata nella notizia del 19.05.2025.
[Provenienza](#)

Gli attraversamenti previsti su Caldarola e sui lungomari vengono poi documentati come attivati nel maggio 2025. Il sistema a chiamata permette al pedone di richiedere la fase di attraversamento; la notizia descrive segnali sonori, countdown e un aumento dell'illuminazione in corrispondenza della richiesta. Le dotazioni riguardano visibilità e accessibilità, ma la loro presenza non costituisce

da sola una misura della riduzione degli incidenti. Per osservare l'effetto occorre seguire l'uso degli attraversamenti e le condizioni del traffico nel tempo.

Le zone a velocità ridotta intervengono invece sull'organizzazione complessiva della strada. Negli interventi di riqualificazione del triennio compaiono pavimentazioni, attraversamenti e restringimenti funzionali a una mobilità più lenta. Il valore della moderazione va letto nell'assetto effettivo: un limite deve essere riconoscibile e coerente con il modo in cui si presenta la strada. La sicurezza delle persone che camminano o pedalano dipende anche da accessi, visuali agli incroci e spazi di attesa.

Durante i cantieri l'attenzione deve estendersi alle configurazioni temporanee. La cronaca sui semafori spenti o lampeggianti lungo corso Vittorio Veneto riferisce preoccupazioni degli utenti in una fase di lavori per il BRT. Il problema descritto riguarda attraversamenti già necessari ogni giorno. L'obiettivo futuro di un trasporto pubblico più efficace non elimina il bisogno di proteggere chi si muove mentre la strada viene trasformata.

Articoli di riferimento

02.02.2024 [Interventi per il miglioramento della sicurezza dei pedoni](#)

19.05.2025 [Attivati 5 nuovi semafori a chiamata.](#)

Controllo del territorio e cura delle strade

Nel maggio 2026 viene inaugurata la nuova Sala Operativa della Polizia locale. La notizia descrive una struttura attiva ventiquattr'ore su ventiquattro, con postazioni di coordinamento e collegamenti alla videosorveglianza urbana. L'intervento riguarda la capacità di gestire viabilità, emergenze e attività sul territorio. Il numero di telecamere o monitor non può essere utilizzato come indicatore automatico di efficacia contro gli incidenti, ma segnala un investimento nell'organizzazione del controllo.



Controllo della velocità nella fotografia pubblicata con la cronaca sugli incidenti. Immagine pubblicata nella notizia del 21.08.2026. [Provenienza](#)

Un'altra sperimentazione, annunciata nel dicembre 2025, riguarda il monitoraggio digitale del manto stradale su circa 200 chilometri, soprattutto nei Municipi III e IV. Il progetto del Bari Open Innovation Hub utilizza rilievi con telecamere e sensori per individuare difetti e osservare la tenuta dei ripristini dopo i lavori ai sottoservizi. La notizia presenta l'iniziativa come supporto alla pianificazione della manutenzione. È quindi uno strumento di conoscenza, la cui utilità dipenderà dagli interventi che i rilievi permetteranno di programmare e verificare.

Il caso della ciclabile di Palese, ripristinata dopo lavori ai sottoservizi, rende concreta la relazione tra costruzione e manutenzione. Le reti dell'acqua e dell'energia condividono il sottosuolo con strade e percorsi ciclabili. Ogni intervento può interrompere una connessione o modificarne temporaneamente la superficie. Il coordinamento dovrebbe considerare la qualità del ripristino e la riapertura dell'itinerario, oltre alla conclusione delle opere impiantistiche.

Il bilancio della sicurezza richiede infine dati comparabili. Gli incidenti rilevati dalla Polizia locale in un intero anno e quelli registrati in poche settimane estive raccontano periodi diversi. Per individuare una tendenza servirebbero serie omogenee, con informazioni sui soggetti coinvolti e sulle strade. Le cronache mantengono il problema visibile, ma il volume evita di ricavarne un miglioramento o un peggioramento complessivo che i numeri disponibili non consentono di dimostrare.

Articoli di riferimento

20.05.2026 [Bari, inaugurata la nuova Sala Operativa della Polizia Locale](#)

12.12.2025 [Bari sperimenta il monitoraggio digitale delle strade: più sicurezza e manutenzione mirata su 200 chilometri](#)

CAPITOLO 9

Logistica e rapporto con il porto

Bari è anche una città di flussi commerciali e portuali. L'Osservatorio permette di tenere insieme due livelli: i grandi collegamenti dei mezzi pesanti e la distribuzione quotidiana delle merci nelle strade centrali.



Rendering della Camionale pubblicato nel novembre 2025. Immagine pubblicata nella notizia del 20.11.2025. [Provenienza](#)

La Camionale, o Strada Porta del Levante, è proposta per collegare porto, area industriale, interporto e autostrada. Nel 2024 le schede descrivono la variante urbanistica e i passaggi propedeutici agli espropri. Nel novembre 2025 viene affidata la bonifica bellica del primo lotto: un'attività preliminare che precede il cantiere principale. Il racconto non deve trasformare questo passaggio nella consegna di una strada già operativa.

Gli importi e le lunghezze riportati dalle cronache cambiano nel tempo. Non possono essere sommati né assunti come un unico quadro economico definitivo. La funzione dichiarata dell'opera è deviare i flussi pesanti dal traffico urbano; i suoi effetti dovranno essere verificati sull'assetto effettivo e sui flussi, quando l'intervento sarà realizzato.

Su una scala più minuta, nell'agosto 2026 il BRT riapre il tema delle consegne e della doppia fila. La notizia su via Quintino Sella riferisce l'intenzione del Comune di predisporre aree di carico e scarico

almeno ogni due isolati. Anche qui si tratta di un'organizzazione annunciata. Il punto è rendere compatibili consegne, regolarità degli autobus e accessibilità pedonale.

La logistica urbana richiede una lettura autonoma: gestione degli orari, disponibilità degli spazi e verifica delle occupazioni improprie. La sola redistribuzione dei parcheggi non risolve automaticamente le esigenze degli operatori né garantisce corsie libere.

L'intervista del settembre 2024 colloca la revisione della logistica e del trasporto merci tra le componenti della strategia complessiva. Scaramuzzi la affianca ai parcheggi di scambio, allo sharing, alle infrastrutture ciclistiche e al mobility management per i tragitti casa lavoro e casa scuola. Il richiamo riguarda l'organizzazione della mobilità nel suo insieme e non equivale all'annuncio di una specifica misura sulle consegne. Le cronache successive permettono di seguire separatamente infrastrutture portuali, accessi e gestione delle merci nelle strade trasformate.

Articoli di riferimento

20.02.2024 [Camionale dal porto all'autostrada](#)

21.11.2024 [Via libera alla Camionale](#)

20.11.2025 [Camionale, avviata la bonifica bellica nel primo lotto: parte il percorso verso il cantiere dell'opera da 223 milioni](#)

08.08.2026 [Bari, con il BRT stop alle doppie file: nuove aree per il carico e scarico merci](#)

18.09.2024 [Intervista dell'Osservatorio a Domenico Scaramuzzi](#)

La Camionale e il rapporto tra porto e città

Le notizie del 2024 descrivono la Camionale come un collegamento destinato a raccogliere il traffico pesante tra porto, zona industriale, interporto e autostrada. Il tracciato comprende l'utilizzo e l'adeguamento di viabilità esistente insieme a opere più complesse, come sottopassi e rotatorie. L'interesse urbano dell'intervento riguarda la possibilità di modificare i percorsi dei mezzi pesanti che attraversano strade della città. Si tratta della funzione dichiarata del progetto, da verificare sull'assetto che sarà realizzato.



Il contesto viario e infrastrutturale nell'immagine di accompagnamento alla notizia sulla Camionale. Immagine pubblicata nella notizia del 20.02.2024. [Provenienza](#)

La variante urbanistica e i procedimenti di esproprio hanno una funzione precisa: rendere disponibili le aree e adeguare gli strumenti di pianificazione al tracciato. Sono tappe necessarie per un'infrastruttura, ma non rappresentano l'apertura di un collegamento. La notizia del novembre 2025 sulla bonifica bellica del primo lotto segna un ulteriore passaggio preparatorio nell'area di Marisabella. L'avvio delle verifiche non deve essere confuso con la conclusione dei lavori principali.

Anche le scadenze cambiano nella successione delle cronache. La notizia del febbraio 2024 prospetta il completamento entro il 2026, mentre quella del novembre 2025 indica il 2031. L'aggiornamento più recente colloca dunque l'orizzonte dell'opera oltre il periodo del volume. Questa evoluzione è parte della storia del progetto: mostra perché la ricostruzione debba seguire l'intera sequenza, anziché ripetere una previsione iniziale come se fosse rimasta valida.

La relazione tra porto e città non si esaurisce nella velocità di accesso dei camion. I percorsi attraversano o affiancano quartieri, infrastrutture ferroviarie e assi frequentati da altri utenti. La lettura dell'opera dovrà considerare quali strade vengono alleggerite e quali nuovi flussi vengono concentrati altrove. I benefici ambientali annunciati richiedono confronti sui veicoli, sulle percorrenze e sull'esposizione dei residenti; non possono essere dedotti dalla sola esistenza di un nuovo collegamento.

Articoli di riferimento

20.02.2024 [Camionale dal porto all'autostrada](#)

21.11.2024 [Via libera alla Camionale](#)

20.11.2025 [Camionale, avviata la bonifica bellica nel primo lotto: parte il percorso verso il cantiere dell'opera da 223 milioni](#)

Le consegne nello spazio urbano trasformato

La distribuzione delle merci nei quartieri centrali ha esigenze diverse dal traffico portuale. Un negozio deve poter ricevere prodotti anche in una strada pedonale o lungo un asse con corsia riservata agli autobus. Il problema riguarda orari, spazi di fermata e distanze da percorrere fino agli ingressi. Il rischio di doppia fila cresce quando queste esigenze non trovano una soluzione riconoscibile, ma una ricostruzione giornalistica non può quantificarlo senza osservazioni specifiche.

L'aggiornamento dell'agosto 2026 su via Quintino Sella presenta l'intenzione di predisporre aree per carico e scarico lungo il corridoio del BRT. La notizia mette in evidenza la necessità di mantenere libere le corsie del servizio pubblico e di organizzare le consegne. Il volume la colloca tra le misure annunciate, evitando di descriverla come un sistema già completato e verificato. Per valutarla occorrerà conoscere ubicazione, orari e rispetto degli spazi riservati.

Le pedonalizzazioni e la ZTL pongono questioni analoghe, ma con regole locali differenti. Le finestre di accesso dei mezzi autorizzati devono permettere l'attività economica senza annullare la qualità dello spazio pedonale. La compatibilità dipende dall'applicazione quotidiana dei provvedimenti, non soltanto dalla loro formulazione. Il coordinamento tra commercio, trasporto pubblico e mobilità attiva dovrebbe quindi includere anche il monitoraggio delle consegne.

CAPITOLO 10

Partecipazione ambiente e bilancio del triennio

Gli strumenti di confronto

Nel settembre 2024 il Comune avvia la formazione della Consulta della mobilità sostenibile; l'insediamento viene documentato nel dicembre successivo. Le sue osservazioni nel 2026, dal sottovia Quintino Sella a MUVT in bici, mostrano che la partecipazione riguarda anche la qualità tecnica delle scelte e l'integrazione tra strumenti differenti.

Il progetto Costa Sud rende evidente il rapporto tra pianificazione urbana e trasporti. Alla previsione di nuovi spazi costieri e pedonali si affiancano, nel febbraio 2026, le osservazioni del Comitato Mobilità2030 sull'integrazione con ferrovia, BRT e mobilità attiva. Le critiche restano attribuite al Comitato: costituiscono una posizione nel confronto, non una valutazione definitiva del piano.

L'intervista dell'Osservatorio a Scaramuzzi, pubblicata due mesi dopo la nomina della giunta Leccese, offre un riferimento per leggere gli impegni dell'amministrazione. L'assessore giudica positivamente i progressi precedenti su ciclabilità, pedonalità e mobilità condivisa e pone al centro il completamento dei programmi finanziati, la quasi totale decarbonizzazione della flotta e la riduzione dell'utilizzo del mezzo privato. È la valutazione espressa dall'amministrazione nel settembre 2024. Il bilancio del triennio la confronta con i passaggi documentati fino ad agosto 2026, mantenendo distinti obiettivi, realizzazioni e risultati misurati.

Articoli di riferimento

16.09.2024 [Consulta comunale della mobilità sostenibile](#)

18.12.2024 [L'insediamento ufficiale della Consulta della mobilità sostenibile](#)

06.01.2026 [Bari, pista ciclabile del sottovia Quintino Sella: la Consulta comunale bocchia il progetto esecutivo](#)

20.03.2026 [Bari, Consulta Mobilità: apprezzamento per "MUVT in bici" ma servono più integrazione e dati sul mobility management](#)

24.01.2024 [Il progetto del lungomare Costasud pedonalizzato](#)

10.02.2026 [Bari Costa Sud, il Comitato Mobilità2030: "Persa l'occasione per cambiare il modello di mobilità"](#)

18.09.2024 [Intervista dell'Osservatorio a Domenico Scaramuzzi](#)

Ambiente e gestione dei lavori

Il PAESC presentato nell'ottobre 2025 collega la mobilità alle politiche climatiche della città. I benefici annunciati dei diversi progetti restano tuttavia obiettivi o stime, finché non siano confrontati con un monitoraggio successivo. Autobus acquistati, titoli venduti e chilometri di piste sono indicatori di attuazione; non sono, da soli, la misura delle emissioni evitate.

Anche i lavori richiedono attenzione ambientale. Una notizia dell'agosto 2026, che riprende il monitoraggio ARPA Puglia del primo semestre, riferisce sette superamenti del limite giornaliero di PM10 in via Caldarola e una compatibilità dei dati con l'influenza dei cantieri BRT. È un'indicazione da leggere insieme alle condizioni meteorologiche e alle altre sorgenti, senza attribuire automaticamente tutti gli episodi ai lavori.

Articoli di riferimento

08.10.2025 [Presentato il nuovo PAESC: verso una città a basse emissioni e più resiliente al clima](#)

01.08.2026 [Bari, polveri dai cantieri BRT: l'Arpa rileva picchi di PM10 in via Caldarola](#)

Che cosa è cambiato e che cosa resta aperto

Il triennio documenta risultati tangibili: primi bus elettrici immessi sperimentalmente in circolazione, apertura del terminal extraurbano di Bari Centrale, attivazione del sistema di velostazioni, nuovi attraversamenti semaforizzati e porzioni di spazio pubblico riqualificate. In parallelo restano opere in corso, fra cui BRT e via Manzoni, e progetti su un orizzonte più lungo.

La seconda trasformazione riguarda gli strumenti per usare i servizi: tariffe agevolate, applicazioni, sperimentazione MaaS e informazioni digitali. Anche qui la continuità è il punto decisivo. Un incentivo può favorire l'avvio, ma la scelta quotidiana di lasciare l'auto dipende dall'affidabilità del viaggio e dalla prevedibilità dei costi.

Il bilancio più utile non è una somma di annunci. È una verifica delle relazioni: trasporto pubblico e quartieri esterni, ciclabili e fermate, pedonalizzazioni e consegne, sosta e interscambio, cantieri e accessibilità. L'Osservatorio offre le tracce per questa verifica e mostra dove il racconto deve proseguire.

Dopo agosto 2026, gli aggiornamenti da seguire saranno soprattutto l'effettiva apertura del BRT, la continuità delle agevolazioni, il completamento delle riqualificazioni e l'uso dei servizi già attivati. Sarà questo passaggio dall'opera al funzionamento a stabilire quanto la mobilità di Bari sia cambiata per chi la vive ogni giorno.

Articoli di riferimento

13.02.2026 [Bari attiva Weelo: 22 velostazioni e smart locker per una mobilità più semplice e sostenibile](#)

20.06.2026 [Bari: completata la pedonalizzazione del lungomare di Santo Spirito](#)

03.06.2026 [Bari, MaaS supera 400 mila viaggi: la mobilità integrata diventa un laboratorio metropolitano](#)

Mobilità clima e condizioni ambientali

Il PAESC presentato nell'ottobre 2025 colloca il trasporto urbano nella strategia per energia e clima. La notizia distingue azioni di mitigazione delle emissioni e misure di adattamento, che riguardano anche verde, rischio di allagamento e ondate di calore. Nella fase descritta il piano è presentato alle commissioni e deve ancora seguire i passaggi successivi di discussione e approvazione. Gli obiettivi climatici riportati sono quindi un quadro programmatico, non risultati già raggiunti dalla mobilità barese.



Presentazione del PAESC alle commissioni comunali nell'ottobre 2025. Immagine pubblicata nella notizia del 08.10.2025.
[Provenienza](#)

Le alberature e la qualità delle superfici nelle strade riqualificate possono essere lette anche in questa prospettiva. Chi va a piedi o aspetta un autobus è direttamente esposto alle condizioni dello spazio aperto. Ombra, continuità dei percorsi e possibilità di sostare diventano questioni di accessibilità, soprattutto per le persone più fragili. Il volume non attribuisce agli interventi una riduzione misurata della temperatura: indica una relazione da osservare insieme all'uso dei nuovi spazi.

Le polveri segnalate nei pressi dei cantieri del BRT mostrano invece una criticità della fase di realizzazione. La notizia che riprende il monitoraggio ARPA del primo semestre 2026 distingue i possibili effetti locali dei lavori dalle condizioni meteorologiche e dagli episodi di polveri sahariane. Anche l'aumento dell'ozono nei mesi più caldi viene richiamato come fenomeno diverso. La presenza contemporanea di più fattori sconsiglia di attribuire a una sola opera tutti gli episodi di inquinamento.

Il bilancio ambientale richiede così due tempi di osservazione. Durante i lavori servono misure per limitare disagi, polveri e interruzioni dei percorsi. Dopo l'apertura occorre verificare se e come cambia la mobilità, con dati su utilizzo dei servizi e traffico. Le aspettative di riduzione delle emissioni dovranno essere confrontate con queste informazioni, mantenendo distinta la comunicazione dei progetti dalla valutazione dei risultati.

Articoli di riferimento

08.10.2025 [Presentato il nuovo PAESC: verso una città a basse emissioni e più resiliente al clima](#)

01.08.2026 [Bari, polveri dai cantieri BRT: l'Arpa rileva picchi di PM10 in via Caldarola](#)

La partecipazione come verifica delle scelte

Le osservazioni della Consulta sul sottovia Quintino Sella e su MUVT in bici mostrano una partecipazione che entra nei contenuti tecnici. Le richieste riguardano la configurazione dei percorsi, il collegamento con i piani di spostamento e la disponibilità di dati sul futuro servizio

pubblico. Sono posizioni documentate, da confrontare con le risposte dell'amministrazione e con le soluzioni realizzate. La presenza del confronto non garantisce di per sé un esito condiviso, ma rende rintracciabili le questioni poste.

Seguire il triennio per temi permette di riconoscere i punti in cui le politiche si incontrano: una corsia BRT modifica la sosta e la ciclabilità; un'area pedonale richiede consegne organizzate; una stazione ha bisogno di accessi sicuri e informazioni comprensibili. Il ruolo della partecipazione è anche quello di portare nel progetto gli usi quotidiani che un quadro amministrativo può descrivere soltanto in parte.

Alla fine di agosto 2026 Bari presenta risultati già utilizzabili e trasformazioni ancora aperte. Il passaggio successivo è misurare il funzionamento di ciò che viene consegnato: tempi e regolarità dei viaggi, continuità delle ciclabili, accessibilità degli spazi e qualità dell'interscambio. Il racconto del triennio offre una base per questa verifica e per aggiornamenti che conservino memoria delle promesse, delle modifiche e delle criticità emerse lungo il percorso.

Articoli di riferimento

20.03.2026 [Bari, Consulta Mobilità: apprezzamento per "MUVT in bici" ma servono più integrazione e dati sul mobility management](#)

Cronologia essenziale

Le date sono quelle delle notizie dell'Osservatorio. La condizione descritta distingue l'annuncio, il cantiere e la disponibilità dell'opera o del servizio.

Data	Passaggio documentato	Condizione descritta
22 settembre 2023	Esauriti i primi 20 mila abbonamenti annuali a 20 euro	Risultato comunicato e rinnovo della misura
5 ottobre 2023	Progetto di fattibilità del BRT approvato	Progettazione
16 ottobre 2023	Avviato l'acquisto dei primi 36 autobus elettrici	Procedura di acquisto
30 settembre 2024	Ordinanza di modifica della ciclabile di viale Japigia	Nuovo assetto disposto
17 dicembre 2024	Area pedonale sperimentale in via Altamura	Avvio previsto il giorno successivo
8 maggio 2025	Presentati i primi bus elettrici in circolazione	Esercizio sperimentale sulle linee esistenti
19 giugno 2025	Area di cantiere BRT in via Caldarola	Lavori preparatori
5 settembre 2025	Inaugurato il terminal bus di Bari Centrale	Servizio annunciato dall'8 settembre
8 ottobre 2025	Avvio dei lavori della linea Verde del BRT	Cantiere annunciato dal 13 ottobre
29 ottobre 2025	Presentati i risultati del Piedibus	Bilancio della sperimentazione
9 gennaio 2026	Finanziamento della linea Blu bis	Contributo regionale assegnato
13 febbraio 2026	Affidata la gestione delle 22 velostazioni	Attivazione del sistema
18 marzo 2026	Circa 12 km realizzati sui 23,6 km del BRT	Avanzamento dei lavori riportato
30 maggio 2026	Arrivo dei 42 autobus dedicati al BRT	Mezzi nei depositi
3 giugno 2026	Bilancio MaaS con oltre 400 mila viaggi tracciati	Risultati della sperimentazione
20 giugno 2026	Conclusione della riqualificazione del lungomare di Santo Spirito	Opera restituita alla fruizione
26 giugno 2026	Riaperto il primo isolato riqualificato di via Argiro	Completamento parziale

Data	Passaggio documentato	Condizione descritta
30 giugno 2026	Nuove regole ZTL nell'area del Castello	Avvio annunciato dal 1 luglio
28 luglio 2026	Riattivato MUVTinBUS365	Domande fino al 30 settembre nei limiti delle risorse
19 agosto 2026	Via Argiro fruibile nella fascia centrale e lavori ancora a via Manzoni	Situazioni distinte dei due interventi
25 agosto 2026	Nuovo cantiere BRT per una fermata in corso Vittorio Emanuele	Completamento ancora in corso
31 agosto 2026	Ripristino della ciclabile di Palese dopo lavori ai sottoservizi	Correzione del ripristino e coordinamento

Zone a transizione limitata a Bari

Il rapporto e la sua presentazione

Zone a Transizione Limitata è il titolo della ricerca dell'Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile che porta il confronto dagli indicatori comunali alle differenze interne alla città. Non indica la zona a traffico limitato di Bari Vecchia: il tema è la diversa disponibilità di alternative all'automobile nei territori urbani. Il rapporto dedicato a Bari, edizione 2025, è firmato da Marco Talluri (Kyoto Club), Claudio Magliulo (Clean Cities Campaign Italia) e Antonio Cittadino (Università di Torino).

La presentazione dei dati di Bari, raccontata dall'Osservatorio il 22 gennaio 2026, mette al centro la distribuzione delle opportunità di mobilità. All'incontro, coordinato da Clementina Taliento, partecipano Marco Talluri, Claudio Magliulo, l'assessore Domenico Scaramuzzi, Vito Parisi, sindaco di Ginosa e vicepresidente ANCI con delega al trasporto pubblico e alla mobilità, e Nico Capogna, amministratore delegato di PinBike. Il confronto collega la lettura dei dati alle scelte amministrative e agli strumenti per favorire gli spostamenti sostenibili.

Il valore del rapporto è rendere visibile ciò che una media cittadina può nascondere: avere un servizio o un'infrastruttura nel comune non significa che tutti i residenti possano utilizzarli con la stessa facilità. La domanda che attraversa il volume diventa così più precisa: chi beneficia delle nuove alternative, e quali territori restano meno serviti?

Come leggere il metodo

Il rapporto Zone a Transizione Limitata presentato nel gennaio 2026 propone una lettura della mobilità a scala subcomunale. Le zone vengono confrontate mediante indicatori di trasporto pubblico, ciclabilità, pedonalità, motorizzazione e condizioni socioeconomiche. L'indice è relativo alle aree della città: il punteggio massimo di una zona non equivale al raggiungimento di uno standard assoluto di mobilità sostenibile. Il metodo aiuta invece a rendere visibili differenze che una sola media comunale tenderebbe a nascondere.

La suddivisione comprende undici zone CAP. Queste aree hanno confini postali, non coincidono necessariamente con un singolo quartiere e possono includere realtà molto diverse. Gli indicatori sono rapportati sia alla popolazione sia alla superficie: una rete può risultare relativamente estesa per residente ma poco fitta in un territorio ampio. Le due letture vanno quindi considerate insieme.

L'indice complessivo combina dodici indicatori: due per ciascuna delle sei dimensioni di ciclabilità, pedonalità, motorizzazione privata, motorizzazione più inquinante, diffusione e intensità del trasporto pubblico. La motorizzazione entra con segno negativo. Reddito e densità abitativa sono elementi di contesto per interpretare i risultati, non ulteriori componenti dell'indice. Il punteggio normalizzato da 0 a 100 confronta le zone di Bari: non è una graduatoria fra città, né misura direttamente tempi di viaggio, affidabilità o accessibilità per ogni persona.

Una città, opportunità differenti

La tabella riporta l'indice sintetico dell'appendice statistica del rapporto. Il valore 100 individua il risultato relativamente più favorevole nel confronto barese; lo zero di Carbonara non significa assenza di mobilità sostenibile, ma l'estremo inferiore della scala normalizzata adottata.

CAP	Zona (denominazione del rapporto)	Indice
70121	Umbertino – Madonnella	100
70122	Bari Vecchia – Murat	45
70127	Santo Spirito	34
70132	Marconi – San Girolamo – Fesca	29
70123	Libertà	24
70126	Madonnella – Japigia – Torre a Mare	12
70125	Poggiofranco	10
70128	Palese – Aeroporto	10
70124	Picone – Carrassi – Policlinico	5
70129	Ceglie del Campo – Loseto	5
70131	Carbonara	0

Fonte: Rapporto ZTL Bari, edizione 2025, appendice statistica, p. 45. Le denominazioni identificano zone CAP, non confini amministrativi di quartiere.

La notizia descrive un divario tra le aree centrali e diversi quartieri esterni, con un'offerta più debole nelle periferie meridionali. Il rapporto mette in relazione la disponibilità delle alternative e le condizioni economiche dei residenti. La lettura non autorizza a spiegare ogni scelta individuale con il reddito, ma pone un problema di accesso: le persone non hanno le stesse possibilità di rinunciare all'automobile se il servizio vicino a casa è poco frequente o il percorso a piedi è difficile.

Il reddito medio riportato nell'appendice è di 33.074 euro nella zona Umbertino–Madonnella e 31.570 euro a Bari Vecchia–Murat, contro 18.076 euro a Ceglie del Campo–Loseto e 17.265 euro a Marconi–San Girolamo–Fesca. Non emerge però una corrispondenza automatica: quest'ultima zona raggiunge un indice di 29, superiore a quello di aree con redditi più elevati. La geografia del servizio e la conformazione urbana devono essere lette insieme alle condizioni economiche, senza trasformare una relazione territoriale in una spiegazione delle scelte individuali.

Le cifre di questa sezione provengono dalle tabelle del rapporto, che costituiscono la base per il confronto. Si tratta della fotografia dell'edizione 2025, non di un aggiornamento degli indicatori al termine del periodo narrato nel volume. La popolazione utilizzata nell'appendice è riferita al 2021; le altre informazioni provengono dalle fonti elencate nel rapporto e non vanno considerate automaticamente contemporanee.

Dalle infrastrutture alle possibilità di scelta

Ciclabilità e pedonalità

Palese–Aeroporto presenta il valore più elevato di ciclabilità per abitante: 2,72 chilometri ogni 10.000 residenti. Marconi–San Girolamo–Fesca segue con 2,63; Carbonara si ferma a 0,44. Il rapporto con la superficie restituisce invece una lettura diversa: Umbertino–Madonnella raggiunge 1,68 chilometri per chilometro quadrato, mentre Ceglie del Campo–Loseto registra 0,04. Il dato quantitativo non certifica continuità, protezione o qualità dei percorsi: aiuta a localizzare le dotazioni e a formulare verifiche sul campo.

Per le aree pedonali, Santo Spirito raggiunge 91,83 metri quadrati ogni 100 abitanti, contro 62,93 a Umbertino–Madonnella. In quattro delle undici zone CAP la tabella registra zero: Picone–Carrassi–Policlinico, Madonnella–Japigia–Torre a Mare, Palese–Aeroporto e Ceglie del Campo–Loseto. È un dato sulle aree censite nella ricerca, non sull'assenza di marciapiedi o sulla totale impossibilità di camminare. La pedonalità quotidiana richiede anche attraversamenti sicuri, accessibilità e connessioni con le fermate.

Trasporto pubblico e dipendenza dall'auto

Umbertino–Madonnella conta 54 fermate, pari a circa 56 per chilometro quadrato; Carbonara ne conta 38, circa 6 per chilometro quadrato. Nella tabella sull'intensità del servizio le corse feriali sono rispettivamente 4.333 e 1.344, con 251 e 85 corse ogni 1.000 abitanti. Questi conteggi descrivono l'offerta elaborata dal rapporto attraverso i dati GTFS: non vanno sommati fra zone come se rappresentassero viaggi distinti dell'intera rete, né sostituiscono una misura dei tempi di attesa o dei collegamenti effettivamente utili.

La motorizzazione mostra una forte dipendenza dall'automobile nelle aree esterne: 865 auto ogni 1.000 abitanti a Ceglie del Campo–Loseto, 816 a Palese–Aeroporto e 810 a Santo Spirito, contro 476 a Bari Vecchia–Murat. Per i veicoli fino a Euro 4, Libertà ha la quota percentuale più elevata indicata dal rapporto, 55,8%. Sono dimensioni differenti: la quantità di auto per residente, la loro concentrazione nello spazio e l'età del parco non devono essere confuse. Il possesso dell'auto, inoltre, non misura direttamente i chilometri percorsi.

Una base per valutare i progetti

Questa geografia permette di rileggere gli interventi raccontati nei capitoli precedenti. Le pedonalizzazioni di Palese e Santo Spirito, i collegamenti ciclabili nei quartieri e la stazione di Torre a Mare incidono su luoghi diversi dal centro. Il BRT e le linee di collegamento potranno cambiare ulteriormente la distribuzione dell'offerta. Il confronto dovrà però utilizzare dati aggiornati all'effettiva apertura dei servizi: un progetto previsto sulla mappa non amplia ancora le possibilità di viaggio di chi abita nel quartiere.

Il rapporto offre una base per verificare se le trasformazioni riducono i divari. Al confronto delle dotazioni andranno affiancate le condizioni concrete di utilizzo: continuità dei percorsi, regolarità del servizio e accessibilità delle fermate. È una proposta di lettura, non un risultato già misurato dalla ricerca.

Il rapporto, le mappe e i dati online

Il rapporto è accompagnato da un'espansione online: i grafici consentono di esplorare i valori delle singole zone e scaricare i dati in formato aperto. I collegamenti seguenti sono quelli indicati nell'edizione 2025; rendono consultabile la base quantitativa insieme alla sintesi qui proposta.

Rapporto completo [Zone a Transizione Limitata – Bari \(PDF\)](#)

Presentazione • 22.01.2026 ZTL – Zone a transizione limitata: presentati i dati di Bari che svelano i divari di mobilità sostenibile all'interno della città

Contesto territoriale

Popolazione

Superficie

Densità abitativa

Reddito medio

Mobilità attiva

Chilometri di ciclabili

Ciclabili per 10.000 abitanti

Ciclabili per km²

Superficie delle aree pedonali

Aree pedonali per 100 abitanti

Aree pedonali per km²

Automobili e parco più inquinante

Auto circolanti

Auto per 1.000 abitanti

Auto per km²

Quota di auto fino a Euro 4

Auto fino a Euro 4 per 10.000 abitanti

Auto fino a Euro 4 per km²

Trasporto pubblico

Numero di fermate

Fermate per 10.000 abitanti

Fermate per km²

Corse feriali

Corse per 10.000 abitanti

Corse per km²

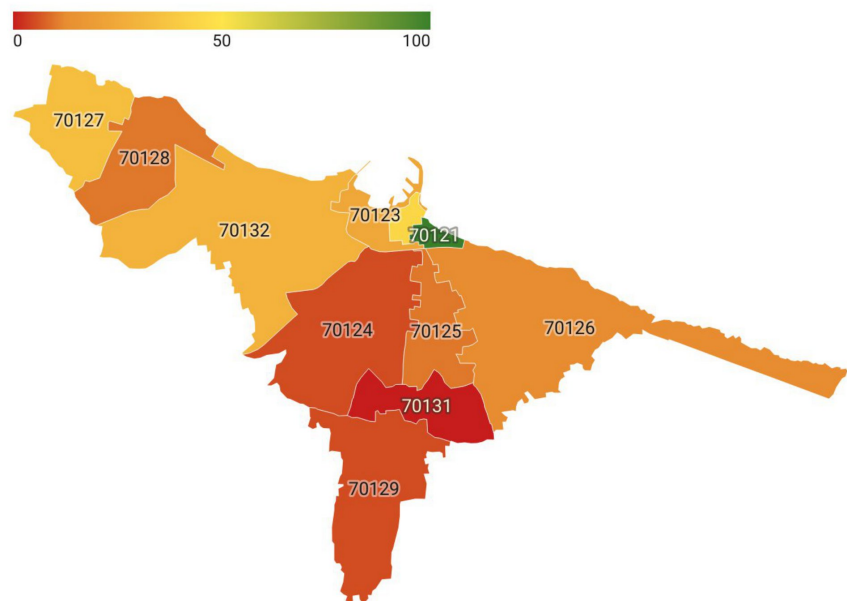
Indici sintetici

Indice complessivo di mobilità sostenibile

Indici delle componenti della mobilità

Mappa dell'indice complessivo

BARI - INDICE DI SINTESI DI MOBILITA' SOSTENIBILE



Cliccando sulla singola zona sono visibili i dati di dettaglio

Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: COMUNE • Creato con Datawrapper

Fonti del rapporto: ISTAT per popolazione e territorio; Agenzia delle Entrate per il reddito; Comune di Bari per ciclabili e aree pedonali; Ufficio Statistica ACI per la motorizzazione; dati GTFS pubblicati sul portale open data comunale per il trasporto pubblico. Le elaborazioni geografiche attribuiscono le informazioni alle singole zone CAP.

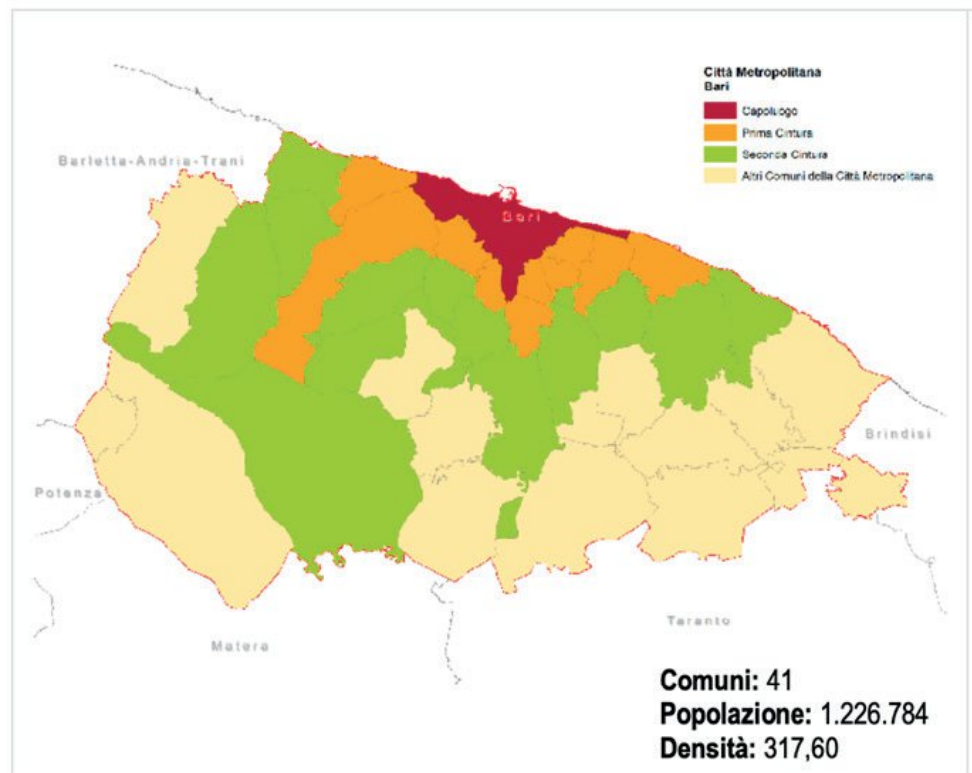
Il PUMS di Bari e la dimensione metropolitana

Il quadro di piano alla vigilia del triennio

Il Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS) metropolitano considera insieme gli spostamenti nel capoluogo e quelli fra Bari e gli altri comuni. Questa scala permette di leggere i flussi in ingresso, il ruolo della ferrovia e l'integrazione fra servizi urbani ed extraurbani. Molte delle possibilità di ridurre l'uso dell'auto dipendono infatti da collegamenti che iniziano fuori città.

L'analisi sintetica pubblicata da Kyoto Club e Clean Cities nel giugno 2023, a cura di Marco Talluri, descrive il piano adottato dalla Città metropolitana con deliberazione n. 97 del 4 agosto 2021. La ricerca spiega che il PUMS metropolitano incorpora quello adottato dal Comune nel luglio 2017 e richiama il percorso partecipativo e l'avvio della valutazione ambientale strategica. Il documento costituisce quindi un riferimento precedente alle notizie raccolte in questo volume. L'adozione descritta nel rapporto non va confusa con un'attestazione dello stato amministrativo del piano nell'ottobre 2026.

Città metropolitana di Bari



Gli obiettivi per Bari

Per il capoluogo, il piano punta a migliorare i collegamenti metropolitani e il trasporto pubblico urbano, rendendo più facile passare da un mezzo all'altro nei nodi di scambio. Il coordinamento fra servizi comunali e metropolitani deve favorire il trasferimento degli spostamenti in ingresso dall'auto alle alternative collettive. La sicurezza stradale, la qualità urbana e la riduzione delle emissioni accompagnano questa impostazione.

La mobilità attiva è indicata come alternativa per le distanze brevi: la bicicletta soprattutto entro cinque chilometri, con estensioni fino a dieci in casi specifici, e gli spostamenti a piedi entro un chilometro e mezzo. Sono distanze di riferimento della strategia, non limiti all'uso di questi modi. Il collegamento fra poli di interesse, quartieri e nodi del trasporto pubblico rende queste scelte parte della rete, anziché attività separate dagli altri servizi.

Gli scenari e il ruolo degli scambi

L'analisi distingue uno scenario di riferimento, con 201 interventi già previsti da altri piani e programmi: 35 stradali, 90 ferroviari, 75 ciclabili e uno marittimo. Questi numeri riguardano l'ambito metropolitano e il quadro riportato nel 2023; non rappresentano opere tutte nuove, tutte completate o tutte localizzate nel Comune di Bari.

Lo scenario Poli concentra il passaggio dall'auto ai mezzi collettivi o condivisi vicino alla destinazione. Lo scenario Corridoi cerca invece di favorire l'alternativa già all'origine del viaggio, lungo direttrici sulle quali la domanda sostiene un'offerta adeguata. Il rapporto presenta lo scenario di piano come una combinazione da definire attraverso la valutazione delle due impostazioni. La distinzione aiuta a leggere il ruolo dei parcheggi di scambio e dei collegamenti esterni senza considerarli soluzioni equivalenti.

Fonte: analisi sintetica del PUMS della Città metropolitana di Bari, giugno 2023, pp. 6–7.

Trasporto pubblico e mobilità attiva nel piano

Una rete ferroviaria collegata al BRT

La ferrovia è individuata come struttura portante del trasporto pubblico metropolitano. Il rapporto richiama la riorganizzazione della stazione di Bari Centrale, l'eliminazione dei passaggi a livello sulla linea adriatica e la variante Bari–Lecce fra Torre a Mare e Bari Centrale. Sono inoltre elencati interventi sulle reti Ferrovie del Sud Est, Ferrotramviaria e Ferrovie Appulo Lucane, il completamento della Bitritto–Bari e il miglioramento dell'accessibilità delle stazioni. Le condizioni di finanziamento o realizzazione riportate sono quelle della ricognizione del 2023.

Nel capoluogo, il PUMS prevede quattro linee di Bus Rapid Transit con autobus ad alta capacità, sedi prevalentemente riservate e priorità alle intersezioni. La qualità delle fermate e la riqualificazione delle strade fanno parte del progetto. A questa rete si affiancano i collegamenti dai quartieri alle stazioni, i servizi per la zona industriale, i nodi di interscambio e il trasporto a chiamata, indicato come Demand Responsive Transit. Il BRT urbano non esaurisce dunque l'insieme degli interventi sul trasporto collettivo.

La proposta extraurbana comprende un collegamento BRT a basse emissioni fra Santeramo e Bari, distinto dalle quattro linee urbane. La sintesi del 2023 indica l'elettrico per la rete barese e l'idrogeno verde per la linea extraurbana. Prevede inoltre la decarbonizzazione delle flotte del trasporto pubblico urbano entro il 2030, attraverso diverse alimentazioni. Sono obiettivi e opzioni del piano: la loro attuazione va verificata attraverso forniture, infrastrutture energetiche e servizio effettivamente erogato.

Camminare e pedalare per raggiungere i servizi

Per la pedonalità, il piano mette in relazione l'eliminazione delle barriere architettoniche, l'accessibilità delle fermate e dei mezzi, l'orientamento nello spazio urbano e i percorsi verso i luoghi di interesse. A Bari vengono richiamati nuovi spazi pedonali, accessi strategici all'area portuale e zone scolastiche. Il valore di queste misure dipende anche dalla possibilità di percorrere in sicurezza l'intero tragitto, non soltanto dal trattamento del punto di arrivo.

La strategia ciclistica prosegue il Biciplan metropolitano approvato nel 2017, attraverso il completamento e la messa in sicurezza dei percorsi e i collegamenti con le destinazioni principali. Sono previste velostazioni presso le stazioni ferroviarie; per Bari, la proposta comprende anche i principali poli ospedalieri e il parcheggio PoliPark. La sosta sicura della bicicletta diventa così una componente dell'integrazione con treno e autobus.

La ricerca riferisce uno stanziamento metropolitano di 26 milioni di euro per i percorsi extraurbani del Biciplan e descrive tre sistemi: la ciclovia adriatica e della conca barese, delle Lame e dell'Alta Murgia. Le estensioni riportate riguardano reti pianificate alla scala metropolitana, non chilometri di ciclabili urbane già disponibili nel capoluogo. Le notizie del triennio permettono di seguire singoli interventi, ma non sostituiscono un bilancio complessivo di attuazione del piano.

Fonte: analisi sintetica del PUMS della Città metropolitana di Bari, giugno 2023, pp. 8–12.

Servizi integrati sicurezza e distribuzione delle merci

La mobilità condivisa e le tariffe

Il PUMS propone un titolo di viaggio integrato per trasporto pubblico, servizi condivisi e parcheggi di interscambio, con un borsellino elettronico utilizzabile da smartphone e incentivi legati alle scelte di mobilità. È l'impostazione della Mobility as a Service: combinare servizi diversi richiede, oltre a un'applicazione, accordi fra operatori e un'offerta utilizzabile lungo il viaggio.

La sintesi comprende bike sharing e scooter sharing, car sharing a flusso libero con vetture preferibilmente elettriche e un sistema di car pooling coordinato fra comuni. Queste proposte aiutano a contestualizzare le notizie sui servizi condivisi e sulla sperimentazione MaaS. La presenza di un operatore o l'avvio di una sperimentazione non dimostrano, da soli, che tutta l'integrazione prevista dal piano sia stata raggiunta.

La sicurezza e il traffico privato

Le misure di moderazione del traffico sono rivolte alla protezione delle persone più esposte, alla riduzione delle velocità e al miglioramento delle condizioni nei quartieri residenziali. Il piano contempla interventi fisici e gestionali nelle Zone 30 e la riduzione del traffico di attraversamento, mantenendo l'accessibilità per residenti e soccorsi. Questa impostazione permette di leggere insieme le cronache sugli incidenti, gli attraversamenti, la manutenzione delle strade e le richieste di maggiore sicurezza.

La sintesi del 2023 descrive una progressiva estensione delle restrizioni per classi emmissive, includendo gli Euro 4, a Bari e selettivamente in altri comuni. È una previsione di piano: le regole effettivamente operative dipendono dagli atti applicativi. Il rinnovo dei veicoli va inoltre distinto dalla riduzione degli spostamenti in auto e dello spazio occupato dal traffico.

La logistica e la verifica dei risultati

Per le merci, il PUMS rinvia l'organizzazione complessiva a uno specifico Piano urbano per la logistica sostenibile e propone misure graduali da discutere con operatori e attività economiche. La sintesi richiama la revisione dei percorsi e degli accessi alle aree centrali, l'utilizzo delle cargo bike per l'ultimo miglio, una gestione più ordinata delle piazzole di carico e scarico, gli armadietti per il ritiro dei pacchi e i punti di trasferimento delle merci vicino ai parcheggi.

Il PUMS offre il riferimento degli obiettivi, mentre le notizie descrivono le tappe di attuazione. Il rapporto Zone a transizione limitata e gli indicatori dell'Osservatorio aiutano a valutare dotazioni e divari territoriali. Per capire se i progetti migliorino le alternative all'auto anche nei quartieri meno serviti occorre affiancare al conteggio delle opere i dati sui servizi, sul loro utilizzo e sulle condizioni di accesso.

Fonte: analisi sintetica del PUMS della Città metropolitana di Bari, giugno 2023, pp. 13–15.

Per approfondire [Analisi sintetica del PUMS della Città metropolitana di Bari \(PDF\)](#)

PARTE SECONDA

Bari in numeri

Mobilità ambiente e salute

Le cronache del triennio descrivono una città attraversata da cantieri, nuove tariffe e progetti di trasformazione dello spazio pubblico. Gli indicatori aiutano a capire da quali condizioni parte questo cambiamento e quali risultati dovranno essere misurati. Il quadro che emerge è articolato: aumenta il possesso di automobili, il trasporto pubblico recupera passeggeri dopo la pandemia e la rete ciclabile cresce, mentre sicurezza stradale e qualità dell'aria restano questioni aperte.

Questa parte raccoglie quindici grafici e tabelle dell'Osservatorio. Il loro arco temporale è più ampio di quello della cronaca: alcune serie arrivano al 2025, molte si fermano al 2023, la stima degli effetti sanitari al 2022. Le pagine successive riportano sempre l'anno e il territorio del dato. Le variazioni calcolate nel commento derivano dai valori arrotondati leggibili nei grafici.

Il percorso parte dai veicoli privati, passa attraverso offerta e utilizzo del trasporto pubblico, prosegue con ciclabilità, pedonalità e ricarica elettrica. Le condizioni ambientali sono lette attraverso le centraline, gli incidenti e le stime sanitarie. La logistica conclude il quadro collegando la città al territorio metropolitano e al porto.

I grafici sono riprodotti con le attribuzioni originali. In calce a ciascuna notizia sono disponibili il collegamento all'immagine e quello alla pagina cittadina.

[Pagina Bari dell'Osservatorio](#)

11 La dipendenza dall'automobile

Più veicoli e un parco che cambia

Nel 2024 Bari registra 604 autovetture e 125 motocicli ogni mille abitanti. Il totale dei due indicatori raggiunge 729, rispetto a 677 nel 2017. È un dato sul possesso dei mezzi in rapporto alla popolazione residente: non misura direttamente quanti viaggi si compiono in auto, quanti veicoli entrano ogni giorno dal territorio circostante o quanto tempo rimangono parcheggiati.

La crescita della motorizzazione convive con il rinnovo del parco. Le auto Euro 6 passano dal 13,8% nel 2017 al 38,6% nel 2024, mentre quelle Euro 3 o inferiori scendono dal 37% al 21,6%. Queste due dinamiche richiedono letture distinte. Una composizione tecnologica diversa modifica le caratteristiche dei mezzi; la disponibilità di più veicoli continua a porre problemi di occupazione dello spazio, sosta e organizzazione degli spostamenti.

È su questa seconda dimensione che si innestano i progetti raccontati nella prima parte. Un abbonamento conveniente, una linea rapida o una ciclabile continua possono rendere praticabile una scelta diversa in alcuni tragitti. La possibilità di usare un'alternativa non coincide però con la rinuncia immediata all'auto di famiglia: per molte persone il mezzo resta disponibile anche se viene utilizzato meno spesso.

Per valutare il cambiamento occorre dunque affiancare alla motorizzazione altri dati: ripartizione degli spostamenti tra i mezzi, chilometri percorsi, accessi ai parcheggi e frequenza di utilizzo dei servizi. Il solo aumento del parco non dimostra che tutti gli interventi siano inefficaci; il solo rinnovo delle classi Euro non dimostra che la dipendenza dall'auto stia diminuendo.

Le schede successive mostrano il punto di partenza di questa distinzione. La prima riguarda la presenza dei mezzi, la seconda la loro composizione. Il confronto con i capitoli su sosta, BRT e mobilità attiva permette di leggere le opere come tentativi di cambiare le condizioni della scelta quotidiana, da verificare con dati successivi alla loro entrata in funzione.

Quante auto e motocicli

BARI - Tassi di motorizzazione per autovetture e motocicli

veicoli circolanti per 1.000 abitanti

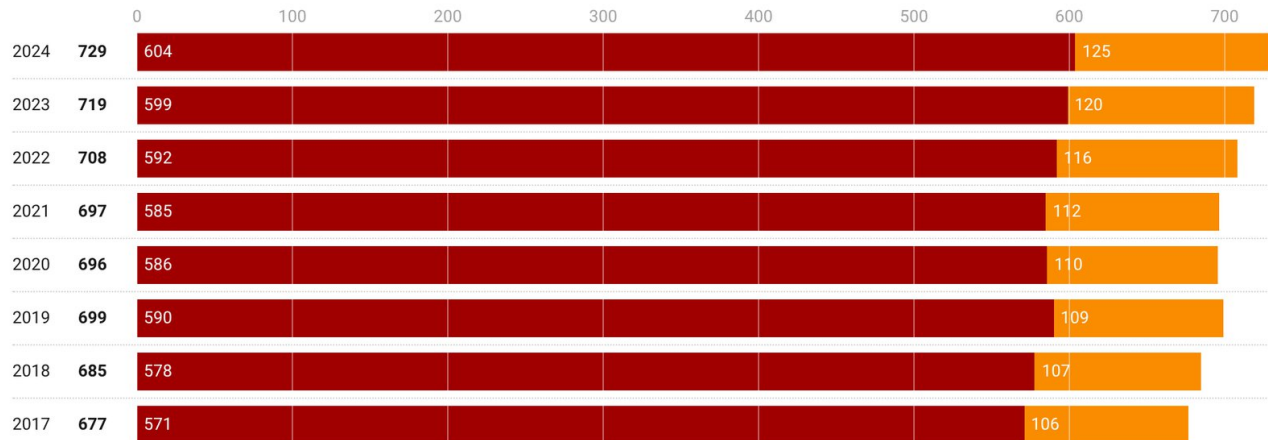


Grafico: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile - Kyoto Club - Clean Cities Campaign • Fonte: ISTAT • Creato con Datawrapper

La serie 2017–2024 mostra un aumento delle autovetture da 571 a 604 ogni mille abitanti: 33 in più, pari a circa il 5,8%. I motocicli passano da 106 a 125, con un incremento di circa il 17,9%. La somma dei due tassi cresce di 52 unità, circa il 7,7%.

Tra il 2023 e il 2024 l'aumento continua: cinque auto e cinque motocicli in più ogni mille residenti. Il rapporto risente anche delle variazioni della popolazione; non permette, da solo, di ricostruire il numero assoluto di nuovi veicoli. Inoltre, una persona può possedere più mezzi e un mezzo può essere utilizzato da più persone.

Il dato offre una misura della pressione potenziale sulla città. Per collegarlo alla gestione della sosta descritta nel capitolo 7 servono informazioni sulla localizzazione dei veicoli e sugli accessi dall'esterno. Per collegarlo al BRT serve invece verificare se i nuovi servizi riducono l'uso dell'auto nei tragitti serviti, anche quando il possesso rimane invariato.

[Grafico originale](#) | [Pagina Bari dell'Osservatorio](#)

Come cambia il parco auto

BARI - Autovetture circolanti (%) per classe di emissioni

▼	Euro 3 o inferiore (a)	Euro 4 (b)	Euro 5 (c)	Euro 6 (d)	Emissioni ZERO (e)
2024	21,6%	23,6%	15,7%	38,6%	1,1
2023	23,1%	24,8%	16,0%	35,6%	0,4
2022	24,8%	26,0%	16,2%	32,7%	0,3
2021	26,7%	27,1%	16,4%	29,6%	0,2
2020	28,9%	28,3%	16,4%	26,3%	0,1
2019	31,0%	29,2%	16,5%	23,3%	0,1
2018	34,0%	30,6%	17,0%	18,4%	0,0
2017	37,0%	31,7%	17,4%	13,8%	0,0

(a) Includere le autovetture con classe di emissioni non definita.
(b) Il rispetto dello standard Euro 4 è obbligatorio per le autovetture di nuova immatricolazione dal 1/1/2006.
(c) Il rispetto dello standard Euro 5 è obbligatorio per le autovetture di nuova immatricolazione dal 1/1/2011.
(d) Il rispetto dello standard Euro 6 è obbligatorio per le autovetture di nuova immatricolazione dal 1/9/2015.
(e) Autovetture a trazione esclusivamente elettrica o altre a emissioni zero.

Creato con Datawrapper

La quota di autovetture Euro 3 o inferiori si riduce di 15,4 punti percentuali tra il 2017 e il 2024. Nello stesso periodo gli Euro 6 crescono di 24,8 punti. Nel 2024 Euro 3 o inferiori ed Euro 4 rappresentano ancora, insieme, il 45,2% del parco riportato.

La colonna delle emissioni zero raggiunge l'1,1% nel 2024, rispetto allo 0,4% nel 2023. È una quota del parco circolante, distinta dalla quota delle nuove immatricolazioni. Il grafico definisce questa categoria come autovetture esclusivamente elettriche o altre a emissioni zero; le ibride non sono automaticamente comprese.

La classificazione Euro riguarda gli standard di emissione e non indica quanti chilometri percorre ciascun mezzo. Una lettura del peso ambientale del traffico richiede anche informazioni sugli utilizzi, sulle alimentazioni e sulle condizioni di circolazione. La tabella racconta quindi il rinnovo tecnologico, mentre il grafico precedente documenta la consistenza del possesso in rapporto agli abitanti.

[Grafico originale](#) | [Pagina Bari dell'Osservatorio](#)

12 Trasporto pubblico

Offerta domanda e rinnovo dei mezzi

Il trasporto pubblico può essere letto attraverso tre domande: quanto servizio viene offerto, quanto viene utilizzato e con quali mezzi viene svolto. Gli indicatori dell'Osservatorio rispondono a queste domande con grandezze diverse. I posti chilometro descrivono una capacità di trasporto; i passeggeri annui registrano gli utilizzi; la composizione della flotta riguarda le caratteristiche dei veicoli.

Nel 2023 l'offerta è pari a 2.808 posti chilometro per abitante. I passeggeri annui per abitante raggiungono 82, tornando al valore del 2019. La flotta riportata conta 284 autobus, contro 224 nel 2022. Nessuna di queste grandezze può sostituire le altre: più mezzi disponibili non significano automaticamente più corse, e più capacità non garantisce che il servizio risponda ai bisogni dei quartieri.

Il recupero della domanda è il passaggio più evidente dopo gli anni della pandemia. Le schede sulle tariffe agevolate, raccolte nel capitolo 2, aiutano a collocare questo andamento nel contesto delle politiche cittadine. La coincidenza temporale non consente però di quantificare l'effetto dell'abbonamento a 20 euro: occorrerebbero dati sugli abbonati, sugli utilizzi e sulla provenienza dei nuovi utenti, distinguendo chi arriva dall'auto da chi già viaggiava in autobus.

Il BRT e il rinnovo della flotta, descritti nel capitolo 1, si collocano in larga parte dopo l'ultimo anno di queste serie. Per questo i grafici non ne certificano gli effetti. Forniscono una base di confronto: quando le linee e i mezzi saranno operativi, sarà possibile verificare se migliorano frequenze, regolarità e tempi di percorrenza e se attraggono nuova domanda.

Una valutazione utile ai cittadini dovrebbe scendere alla scala delle linee e delle fasce orarie. Un valore medio annuo può nascondere un servizio efficace su alcuni assi e meno accessibile altrove. L'integrazione con le ferrovie, l'accesso alle fermate e la possibilità di completare l'ultimo tratto del viaggio sono condizioni che i tre indicatori non misurano direttamente, ma che il racconto del triennio rende visibili.

La capacità offerta

BARI - Posti-km complessivi offerti dal trasporto pubblico locale per abitante

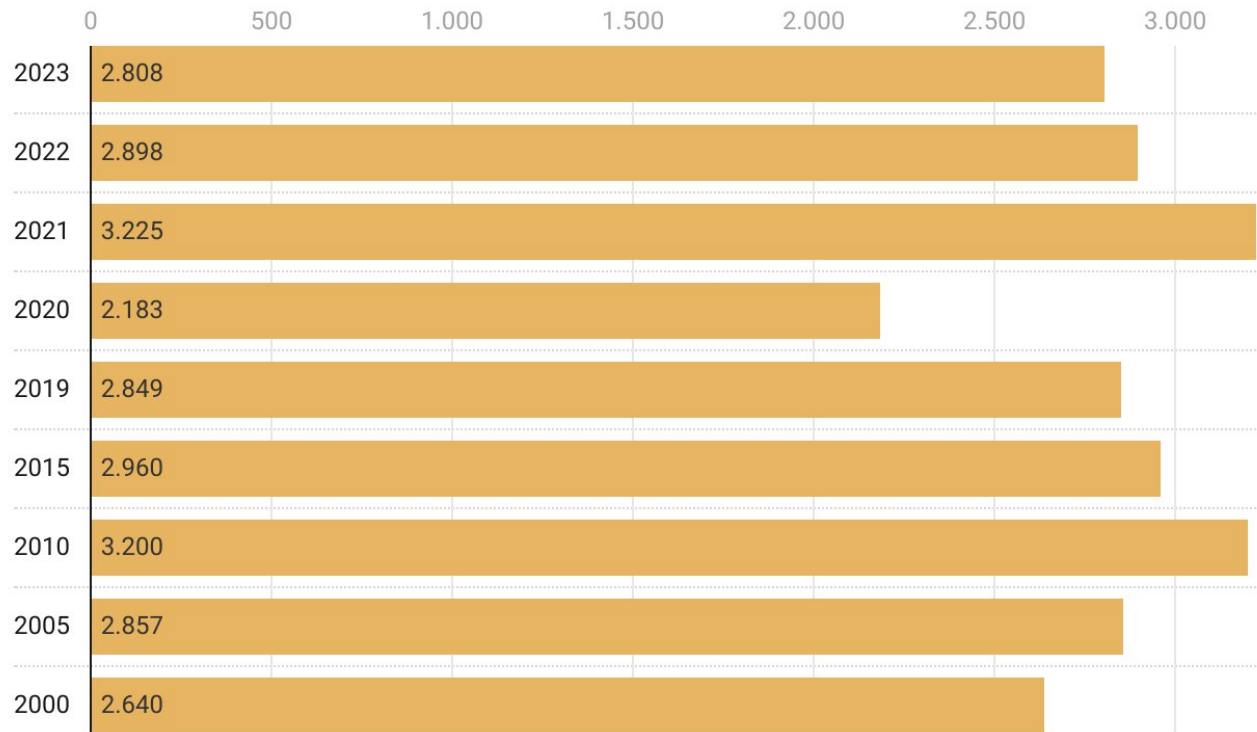


Grafico: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile - KC-CCC • Fonte: ISTAT • Creato con Datawrapper

I posti chilometro combinano la capacità dei mezzi e la distanza percorsa nel servizio. Il rapporto per abitante permette un confronto nel tempo, senza rappresentare il numero di posti effettivamente occupati.

Nel 2023 il valore è 2.808, contro 2.898 nel 2022: una riduzione di circa il 3,1%. Rispetto ai 2.849 del 2019, la differenza è circa l'1,4% in meno. Nel 2020 l'offerta scende a 2.183, mentre nel 2021 sale a 3.225. La sequenza non è quindi una crescita costante.

L'indicatore va letto insieme alla domanda, illustrata nella pagina successiva. La sua riduzione nel 2023 non impedisce il recupero dei passeggeri, ma non consente nemmeno di concludere che il servizio sia diventato più efficiente: mancano distribuzione delle corse, occupazione e regolarità. Per il BRT sarà utile misurare la capacità realmente erogata, distinguendola da quella prevista dal progetto.

[Grafico originale](#) | [Pagina Bari dell'Osservatorio](#)

Il recupero dei passeggeri

BARI - Passeggeri annui del trasporto pubblico locale per abitante

passeggeri annui per abitante

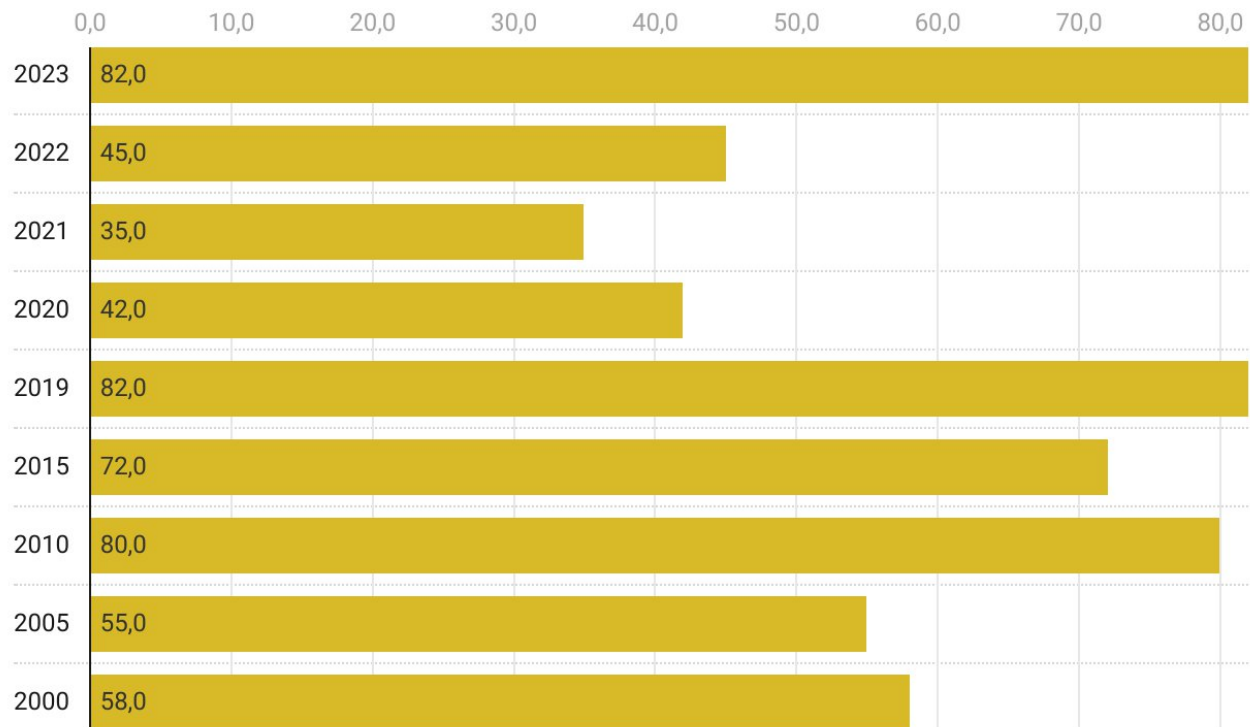


Grafico: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile - KC-CCC • Fonte: ISTAT • Creato con Datawrapper

Nel 2023 i passeggeri annui del trasporto pubblico per abitante sono 82, rispetto a 45 nel 2022 e 35 nel 2021. L'incremento sul 2022 è circa l'82,2%. Il dato torna al livello del 2019, quando l'indicatore era anch'esso pari a 82.

La serie misura gli utilizzi del trasporto, non persone tutte diverse: uno stesso viaggiatore può essere contato numerose volte nell'anno. Il rapporto con i residenti non significa inoltre che tutti gli utenti risiedano nel Comune. Pendolari e visitatori possono contribuire alla domanda registrata.

Il recupero si inserisce nella stagione delle tariffe agevolate raccontata nel capitolo 2. Per verificarne il ruolo occorre affiancare a questa serie i dati amministrativi e di esercizio. Il confronto tra abbonamenti emessi, viaggi effettuati e qualità delle corse aiuterebbe a capire quanto la convenienza economica si traduca in un utilizzo stabile e quali ostacoli restino nei diversi quartieri.

[Grafico originale](#) | [Pagina Bari dell'Osservatorio](#)

La composizione degli autobus

Indicatore	2015	2020	2021	2022	2023
Autobus utilizzati	241	243	224	224	284
Euro 4 o inferiori %	100	42	26	36	28
Euro 5 %	0	17	16	18	14
Euro 6 o elettrici %	0	41	58	46	58

Composizione degli autobus utilizzati. Quote per cento mezzi, salvo il totale. Euro 5 comprende EEV; Euro 6 ed elettrici sono accorpati. Fonte ISTAT, grafico dell'Osservatorio. Tabella ricomposta per la leggibilità dei dati.

Il totale dei mezzi utilizzati passa da 224 nel 2022 a 284 nel 2023: 60 autobus in più, circa il 26,8%. Nel 2023 il 28% è Euro 4 o inferiore, il 14% Euro 5 e il 58% appartiene alla categoria Euro 6 o elettrici.

La categoria finale accorpa tecnologie diverse. Il suo valore non può essere letto come quota di autobus elettrici: comprende anche mezzi con motore a combustione Euro 6. Analogamente, il numero degli autobus non informa sui chilometri percorsi da ciascuna categoria.

Le acquisizioni e le consegne successive al 2023, ricostruite nel capitolo 1, non sono comprese nella tabella. Un bilancio dell'elettrificazione dovrà distinguere mezzi ordinati, consegnati e realmente in servizio. Per descrivere l'esperienza dei passeggeri serviranno anche disponibilità quotidiana della flotta, corse svolte e affidabilità dei sistemi di ricarica e manutenzione.

[Grafico originale](#) | [Pagina Bari dell'Osservatorio](#)

13 Camminare e pedalare

La quantità degli spazi e la qualità delle connessioni

La mobilità attiva entra nel quadro dei dati attraverso chilometri di piste ciclabili e superficie delle aree pedonali in rapporto agli abitanti. Sono misure della disponibilità di infrastrutture e spazi, utili per seguire l'evoluzione della città. Non misurano però direttamente quante persone camminano o pedalano, né quanto sia agevole raggiungere una destinazione senza auto.

La rete ciclabile riportata cresce da 20 chilometri nel 2015 a 39,1 nel 2023. La densità delle aree pedonali passa da 47,8 metri quadrati ogni cento abitanti nel 2015 a 56,4 nel 2023. Il secondo indicatore cambia fonte dal 2020 e richiede pertanto maggiore prudenza nei confronti che attraversano quel passaggio.

Le notizie dei capitoli 3 e 4 aggiungono ciò che i totali non raccontano: discontinuità, attraversamenti, manutenzione, trasformazione di singole strade e possibilità di utilizzare i percorsi. Via Argiro, via Manzoni e il lungomare di Santo Spirito mostrano che una riqualificazione ha una posizione precisa nella città e relazioni con le attività circostanti. La superficie complessiva non restituisce da sola queste relazioni.

Un chilometro di percorso isolato e un chilometro che completa un collegamento verso scuole, fermate o servizi hanno la stessa dimensione nel totale, ma una funzione diversa. Allo stesso modo, uno spazio pedonale accessibile e curato offre condizioni differenti da un'area formalmente delimitata ma difficile da raggiungere. La disponibilità quantitativa va quindi accompagnata da un esame della rete e delle condizioni d'uso.

Poiché le serie si fermano al 2023, molte opere successive del triennio non sono ancora rappresentate. Il loro inserimento in una nuova rilevazione dovrà avvenire quando siano effettivamente aperte e secondo definizioni coerenti con quelle precedenti. Sommare ai dati storici tutti i chilometri annunciati rischierebbe di confondere progetti con dotazioni disponibili.

Il collegamento con il capitolo 5 riguarda infine le persone che hanno maggiore bisogno di continuità e accessibilità. Percorsi scolastici, attraversamenti e accessi alle fermate aiutano a leggere la mobilità attiva come possibilità di spostarsi, oltre che come estensione di una rete.

La crescita delle piste ciclabili

BARI - Estensione delle piste ciclabili

valori assoluti in km

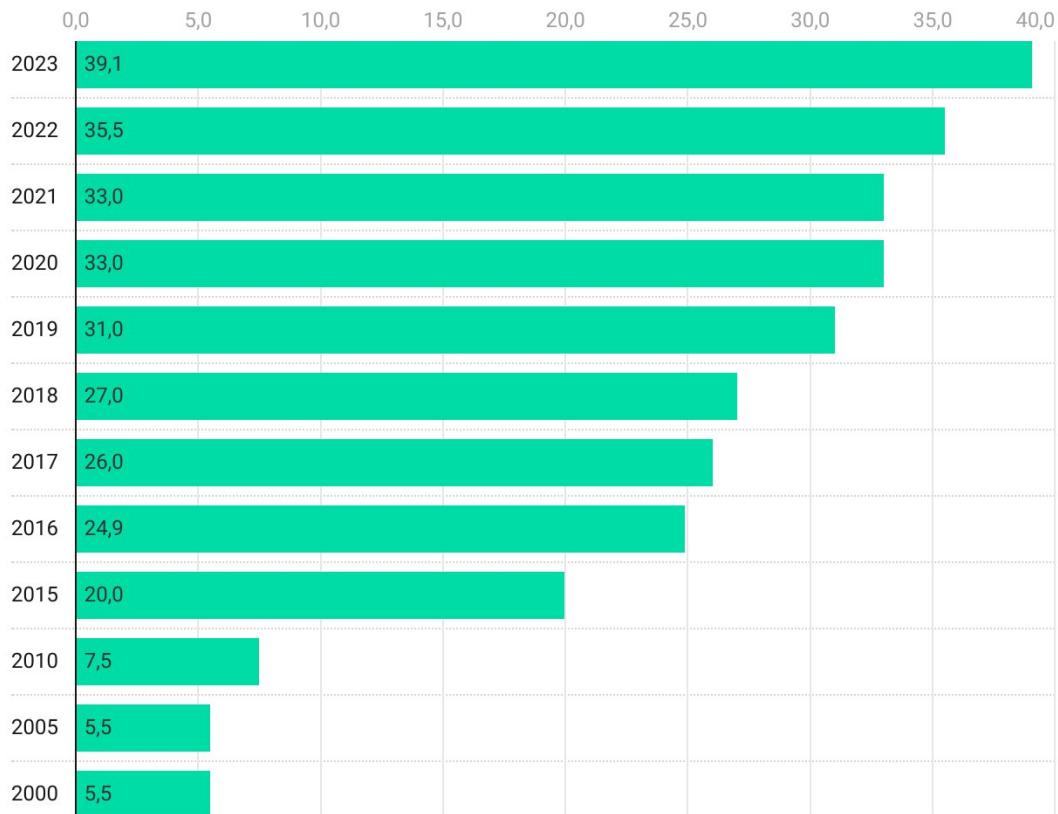


Grafico: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile - KC-CCC • Fonte: ISTAT • Creato con Datawrapper

Nel 2023 il grafico riporta 39,1 chilometri di piste ciclabili, contro 35,5 nel 2022: 3,6 chilometri in più, circa il 10,1%. Rispetto ai 20 del 2015, l'aumento è di 19,1 chilometri, circa il 95,5%.

La crescita riguarda l'estensione rilevata. Per interpretarla come miglioramento della mobilità occorre verificare connessioni, protezione e condizioni degli attraversamenti. Le cronache del capitolo 3 consentono di collocare le infrastrutture e di riconoscere i tratti dove il collegamento resta incompleto.

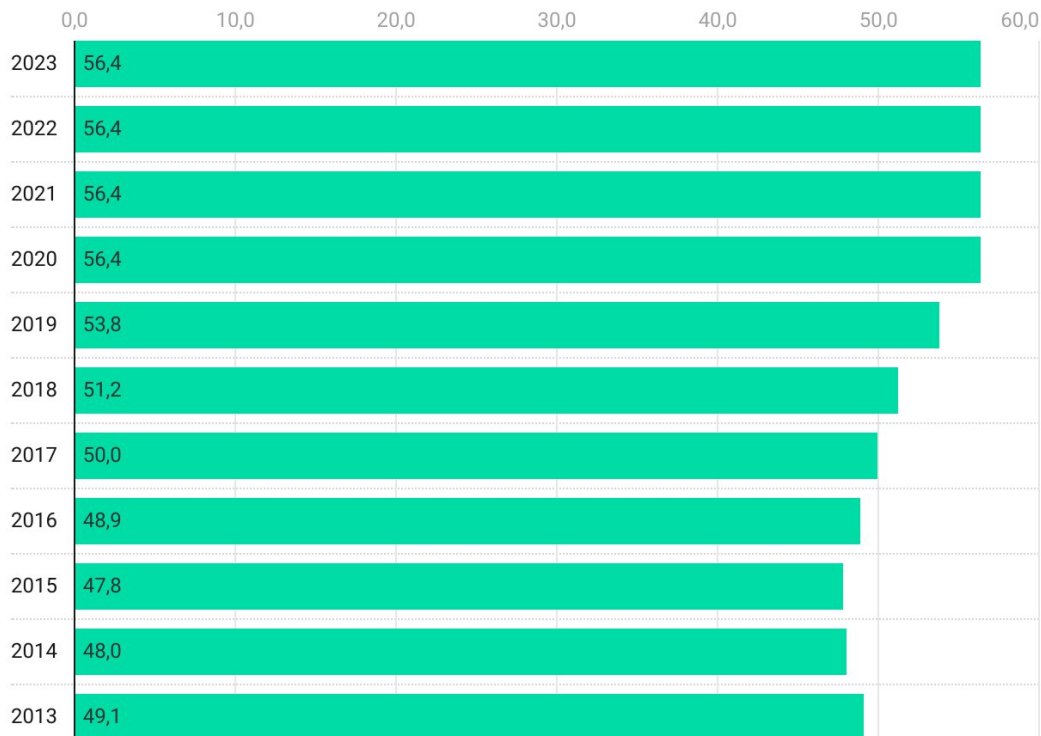
Il 2023 è l'ultimo anno del grafico. Le aperture successive vanno descritte con le proprie date senza aggiornare informalmente il totale con lunghezze provenienti da progetti diversi. Una rilevazione omogenea dovrà includere i percorsi effettivamente disponibili e chiarire quali tipologie sono conteggiate. Nell'intervista del settembre 2024 Scaramuzzi indica invece circa 48 chilometri esistenti: il dato dichiarato e la rilevazione ISTAT restano distinti per anno e criteri non ancora raccordati.

[Grafico originale](#) | [Pagina Bari dell'Osservatorio](#)

La disponibilità di aree pedonali

BARI - Densità delle aree pedonali

m2 per 100 abitanti



Fino al 2019 ISTAT ha rilevato il dato relativo all'estensione delle aree pedonali, quindi ha deciso di non raccogliere più questa informazione. Pertanto i dati dal 2020 compreso in poi sono rilevati dal rapporto Ecosistema Urbano di Legambiente

Grafico: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile - KC-CCC • Fonte: ISTAT - Legambiente • Creato con Datawrapper

Il grafico riporta 56,4 metri quadrati di aree pedonali ogni cento abitanti per ciascun anno dal 2020 al 2023. Nel 2019 il valore è 53,8. Dal 2020 la fonte passa da ISTAT al rapporto Ecosistema Urbano di Legambiente, come indicato nella nota originale.

L'unità è superficie per abitanti e non percentuale del territorio comunale. La stabilità del rapporto non permette di ricostruire tutte le variazioni dei singoli spazi, né di valutare accessibilità e qualità della permanenza.

Le trasformazioni di via Argiro, via Manzoni e dei quartieri costieri raccontate nel capitolo 4 hanno tempi e caratteristiche propri. Per raccordarle alla serie occorre verificare la loro inclusione nelle rilevazioni successive e la definizione utilizzata. Il cambio di fonte rende particolarmente importante evitare confronti automatici tra anni precedenti e successivi al 2020.

[Grafico originale](#) | [Pagina Bari dell'Osservatorio](#)

14 La ricarica elettrica

Infrastrutture disponibili e servizi utilizzabili

La presenza di infrastrutture di ricarica rende possibile l'utilizzo di veicoli elettrici da parte di chi non dispone di una ricarica privata o deve rifornirsi durante gli spostamenti. L'indicatore dell'Osservatorio riguarda le dotazioni presenti e funzionanti nel territorio comunale con libero accesso al pubblico, secondo la definizione riportata nella tabella. Non comprende indistintamente tutti gli impianti privati.

La serie distingue stazioni e punti di ricarica, entrambi rapportati a dieci chilometri quadrati. Una stazione può comprendere più punti; il punto è l'interfaccia che permette di ricaricare un veicolo alla volta. Mescolare queste unità porterebbe a sovrastimare o sottostimare la capacità della rete.

Tra il 2020 e il 2023 cresce la densità delle stazioni e, in misura maggiore, quella dei punti. Il grafico si ferma però prima di una parte dei programmi e delle sperimentazioni raccontati nel capitolo 6. Offre il quadro iniziale, non un censimento delle dotazioni disponibili nell'agosto 2026. Installazioni previste, autorizzate e attivate devono restare distinte.

La copertura territoriale è un altro elemento che il valore medio non mostra. Una densità comunale può convivere con concentrazioni in alcune zone e minore disponibilità altrove. Per leggere la rete dal punto di vista dell'utente servono localizzazione, accessibilità, potenza, orari e informazioni sul funzionamento. La presenza del punto non equivale a una disponibilità continua se intervengono guasti o limitazioni di accesso.

Il tema si collega al rinnovo del parco auto, ma le due serie hanno anni finali diversi: infrastrutture al 2023 e autovetture al 2024. Non si può calcolare da questi grafici un rapporto aggiornato tra veicoli elettrici e punti disponibili. È inoltre necessario considerare chi arriva in città e le ricariche effettuate fuori dal Comune.

Per il bilancio delle politiche urbane l'elettrificazione deve essere letta accanto alle alternative di mobilità. Le infrastrutture di ricarica rispondono a un bisogno tecnologico; il BRT, i percorsi ciclabili e gli spazi pedonali modificano invece le possibilità di scegliere il mezzo per uno spostamento. Il volume segue entrambe le dimensioni mantenendo distinti gli indicatori.

Stazioni e punti di ricarica

Densità per 10 km²	2020	2021	2022	2023
Stazioni di ricarica	2,3	2,3	3,8	3,8
Punti di ricarica	4,6	4,6	10,1	10,1

Infrastrutture presenti e funzionanti nel Comune, accessibili al pubblico. Una stazione può ospitare più punti; un punto ricarica un veicolo alla volta. Fonte ISTAT, tabella dell'Osservatorio. Tabella ricomposta per la leggibilità dei dati.

La densità delle stazioni passa da 2,3 ogni dieci chilometri quadrati nel 2020 a 3,8 nel 2023, con un aumento di circa il 65,2%. Quella dei punti passa da 4,6 a 10,1, crescendo di circa il 119,6%. I valori del 2022 e del 2023 coincidono in entrambe le righe.

Si tratta di densità territoriali e non di conteggi assoluti. Il confronto suggerisce una crescita dei punti disponibili rispetto alle stazioni, ma non descrive potenza, compatibilità o quantità di energia erogata. Il grafico include le dotazioni funzionanti e accessibili al pubblico secondo la nota originale.

Il capitolo 6 ricostruisce i programmi successivi. Per collegarli ai dati occorre verificare l'attivazione degli impianti e utilizzare le medesime unità. Una mappa aggiornata, affiancata a dati di utilizzo e funzionamento, permetterebbe di capire se la rete copre le esigenze dei quartieri e degli utenti che arrivano dal territorio circostante.

[Grafico originale](#) | [Pagina Bari dell'Osservatorio](#)

15 La qualità dell'aria

Serie storiche e differenze tra le centraline

I dati dell'aria richiedono di distinguere il valore rilevato da una stazione, il riepilogo cittadino e la concentrazione a cui è esposta la popolazione. Le tabelle selezionate non sono medie dell'esposizione di tutti i residenti. La serie storica riporta i dati peggiori tra le stazioni considerate; i riepiloghi del 2025 presentano invece i valori delle singole centraline.

La tabella 2013–2025 mostra un calo dei valori più recenti di PM10 e PM2,5 rispetto ad alcuni anni precedenti. Per il biossido di azoto l'andamento è più variabile. La lettura deve tenere conto delle fonti e delle stazioni: la nota della serie storica segnala che per il 2025 sono considerate soltanto quelle di traffico e di fondo e che i dati utilizzati possono differire dai definitivi annuali.

La differenza è visibile nel confronto con la tabella successiva del NO2. Il riepilogo storico riporta 25 microgrammi per metro cubo nel 2025, mentre il dettaglio per stazione arriva a 26 a Cavour. Il volume conserva entrambe le rappresentazioni e segnala lo scarto. Non costruisce una serie nuova scegliendo arbitrariamente uno dei due valori, perché occorre prima verificare validazione, arrotondamenti e criteri di estrazione.

Il quadro per centralina permette di riconoscere differenze territoriali. Per il NO2 le stazioni di traffico Caldarola e Cavour riportano valori diversi da quelle di fondo; anche all'interno delle stazioni di fondo esistono differenze. Per il PM2,5 sono riportate due stazioni di traffico. La loro presenza nella tabella non significa che rappresentino tutta la variabilità dell'area urbana.

I riferimenti europei al 2030 e le linee guida OMS, richiamati nei grafici, servono a leggere la distanza dai diversi livelli indicati. Una soglia annuale e una giornaliera richiedono verifiche distinte: la media annuale non dice quanti giorni abbiano superato un determinato valore.

Il rapporto con la mobilità è centrale, ma una centralina non identifica da sola la provenienza di tutto l'inquinamento misurato. Le informazioni sulle emissioni per settore, nel capitolo 18, descrivono un altro oggetto e un altro territorio. Il confronto deve rispettare questa differenza.

L'andamento degli inquinanti

BARI - andamento inquinanti 2013-2025

LIMITI DI RIFERIMENTO
Medie annuali
- **PM10**: normativa attuale **40** µg/m3, Direttiva UE 2881/2024 **20** µg/m3, Linee Guida OMS 2021 **15** µg/m3
- **PM2,5**: normativa attuale **25** µg/m3, Direttiva UE 2881/2024 **10** µg/m3, Linee Guida OMS 2021 **5** µg/m3
- **NO2**: normativa attuale **40** µg/m3, Direttiva UE 2881/2024 **20** µg/m3, Linee Guida OMS 2021 **10** µg/m3
Limite giornaliero
- **PM10**: normativa attuale **50** µg/m3 per non più di 35 giorni in un anno, Direttiva UE 2881/2024 **45** µg/m3 per non più di 18 giorni, Linee Guida OMS 2021 **45** µg/m3 per non più di 4 giorni

▼	Media annua PM10	n.superamenti limite giornaliero PM10	Media annua PM2,5	Media annua NO2
2025	22	7	11	25
2024	23	6	11	39
2023	23	7	13	37
2022	25	8	14	30
2021	24	14	13	27
2020	24	7	15	29
2019	26	13	14	39
2018	27	9	16	37
2017	27	21	15	43
2016	26	14	16	46
2015	29	19	19	52
2014	32	28		31
2013	27	10		31

Sono considerati i dati peggiori fra le stazioni di monitoraggio presenti nel comune, per il 2025 sono considerate solo le stazioni di traffico e di fondo.
N.B. i dati rilevati dalle stazioni di monitoraggio delle ARPA sono soggetti a vari livelli di validazione, per cui quelli definitivi (annuali) del 2025 potranno differire da quelli pubblicati quotidianamente utilizzati
Tabella: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile Kyoto Club e Clean Cities Campaign in collaborazione con ISDE Italia • Fonte: 2013-2023 dati ISTAT, 2024-2025 dati SNPA • Creato con Datawrapper

Nel 2025 la tabella storica riporta PM10 a 22, PM2,5 a 11 e NO2 a 25 microgrammi per metro cubo, oltre a sette superamenti del limite giornaliero del PM10. Sono i valori selezionati secondo il criterio delle stazioni peggiori descritto nella nota, non una media cittadina.

La fonte passa da ISTAT per il 2013–2023 a SNPA per il 2024–2025. La nota segnala inoltre la validazione ancora possibile dei dati 2025. Il NO2 del riepilogo per centralina raggiunge 26 a Cavour: lo scarto rispetto a 25 in questa tabella impedisce di trattare i due prodotti come perfettamente equivalenti.

I limiti annuali, i valori giornalieri e i relativi numeri di superamenti riportati nel grafico hanno funzioni diverse. Non vanno confrontati tra loro come se fossero un unico indicatore.

[Grafico originale](#) | [Pagina Bari dell'Osservatorio](#)

Le polveri fini nelle stazioni di traffico

Stazione	Tipo	Media annua $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Giorni sopra 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Caldarola	Traffico	11	7
Cavour	Traffico	11	3

PM2,5 nel 2025 nel Comune di Bari. Riferimenti riportati nell'originale: media annua 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, dal 2030 10; soglia giornaliera 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, dal 2030 massimo 18 superamenti. Fonte SNPA, tabella dell'Osservatorio. Tabella ricomposta per la leggibilità dei dati.

Le stazioni Caldarola e Cavour riportano entrambe una media annuale di PM2,5 pari a 11 microgrammi per metro cubo nel 2025. Il valore è inferiore al riferimento annuale di 25 indicato nella tabella, ma superiore a quello di 10 riportato per il 2030. La serie storica richiama anche la linea guida OMS di 5.

La tabella conta sette giorni sopra 25 microgrammi per metro cubo a Caldarola e tre a Cavour. La media annuale è uguale, mentre il numero delle giornate oltre la soglia differisce. Questo esempio mostra perché servano entrambe le informazioni.

Le due stazioni sono classificate come di traffico. Il loro valore non è una media dell'esposizione di tutti gli abitanti. Per valutare la distribuzione delle concentrazioni occorrerebbe considerare anche altri punti di misura e informazioni spaziali. Il confronto con i riferimenti del 2030 descrive la distanza numerica dai valori riportati, senza anticipare un giudizio di conformità su un anno futuro.

[Grafico originale](#) | [Pagina Bari dell'Osservatorio](#)

Il biossido di azoto nei quartieri

Stazione	Tipo	Media annua µg/m³	Giorni sopra 50 µg/m³
Caldarola	Traffico	22	10
Kennedy	Fondo	21	3
Cavour	Traffico	26	1
Carbonara	Fondo	15	1
CUS	Fondo	17	0

NO2 nel 2025 nel Comune di Bari. Riferimenti riportati nell'originale: media annua 40 µg/m³, dal 2030 20; soglia giornaliera 50 µg/m³, dal 2030 massimo 18 superamenti. Fonte SNPA, tabella Ambientenonsolo pubblicata nell'Osservatorio. Tabella ricomposta per la leggibilità dei dati.

Nel riepilogo 2025 Cavour registra 26 microgrammi per metro cubo, Caldarola 22, Kennedy 21, CUS 17 e Carbonara 15. Tutti sono inferiori al riferimento annuale di 40 riportato nella tabella; Cavour, Caldarola e Kennedy sono invece sopra il valore di 20 indicato per il 2030.

I giorni oltre la soglia giornaliera di 50 sono dieci a Caldarola, tre a Kennedy, uno a Cavour e Carbonara, nessuno a CUS. Anche qui il livello medio e gli episodi giornalieri non hanno la stessa graduatoria.

Cavour e Caldarola sono stazioni di traffico; le altre sono di fondo. Il tipo di stazione aiuta a interpretare il contesto, ma non attribuisce automaticamente il valore a un'unica sorgente. Il massimo di 26 differisce dal 25 del riepilogo storico: per questo il commento mantiene i dati legati al prodotto in cui sono pubblicati e non li fonde in una nuova serie.

[Grafico originale](#) | [Pagina Bari dell'Osservatorio](#)

16 La sicurezza stradale

Il bilancio delle persone coinvolte

Gli incidenti non sono soltanto una misura del traffico. Morti e feriti descrivono conseguenze sulle persone e permettono di leggere la sicurezza come parte delle condizioni di mobilità. La serie dell'Osservatorio offre una prospettiva lunga, dal 1991 al 2023, che precede buona parte degli interventi raccontati nel capitolo 8.

Nel 2023 sono riportati 1.562 incidenti, 12 morti e 2.236 feriti. Rispetto al 2022 crescono tutte e tre le grandezze. Il confronto con il 2019 restituisce invece meno incidenti e meno feriti, con lo stesso numero di morti. La scelta dell'anno iniziale modifica quindi la lettura: un solo confronto non esaurisce il bilancio.

La serie presenta forti variazioni del numero di incidenti nel corso dei decenni. Prima di attribuirle interamente alle condizioni di circolazione sarebbe necessario verificare la continuità della rilevazione. Inoltre, i numeri assoluti non descrivono il rischio per viaggio o per chilometro percorso: manca una misura omogenea dell'esposizione al traffico.

Per la mortalità, valori annuali relativamente piccoli possono variare molto anche con pochi casi in più o in meno. Una lettura di più anni aiuta a riconoscere il fenomeno senza ridurre le persone a oscillazioni statistiche. Il dato del 2023 resta grave nel suo significato concreto: dodici persone morte e oltre duemila ferite nell'arco dell'anno.

Le notizie su attraversamenti, controlli, manutenzione e sicurezza dei cantieri descrivono azioni specifiche. La loro efficacia richiede verifiche successive nei luoghi interessati e, per una valutazione cittadina, dati più recenti. Non è possibile attribuire ai lavori del 2024–2026 un risultato misurato da una serie che termina nel 2023.

Un quadro più utile dovrebbe distinguere utenti della strada, gravità delle lesioni, quartieri e tipologie di tratto, affiancando i flussi quando disponibili. Le due pagine seguenti riproducono la stessa tabella in due porzioni cronologiche, mantenendo titolo, colonne e fonte, per consentire la lettura dei valori senza ridurre eccessivamente i caratteri.

Incidenti morti e feriti dal 2008 al 2023

BARI - Incidenti stradali, morti e feriti (1991 - 2023)

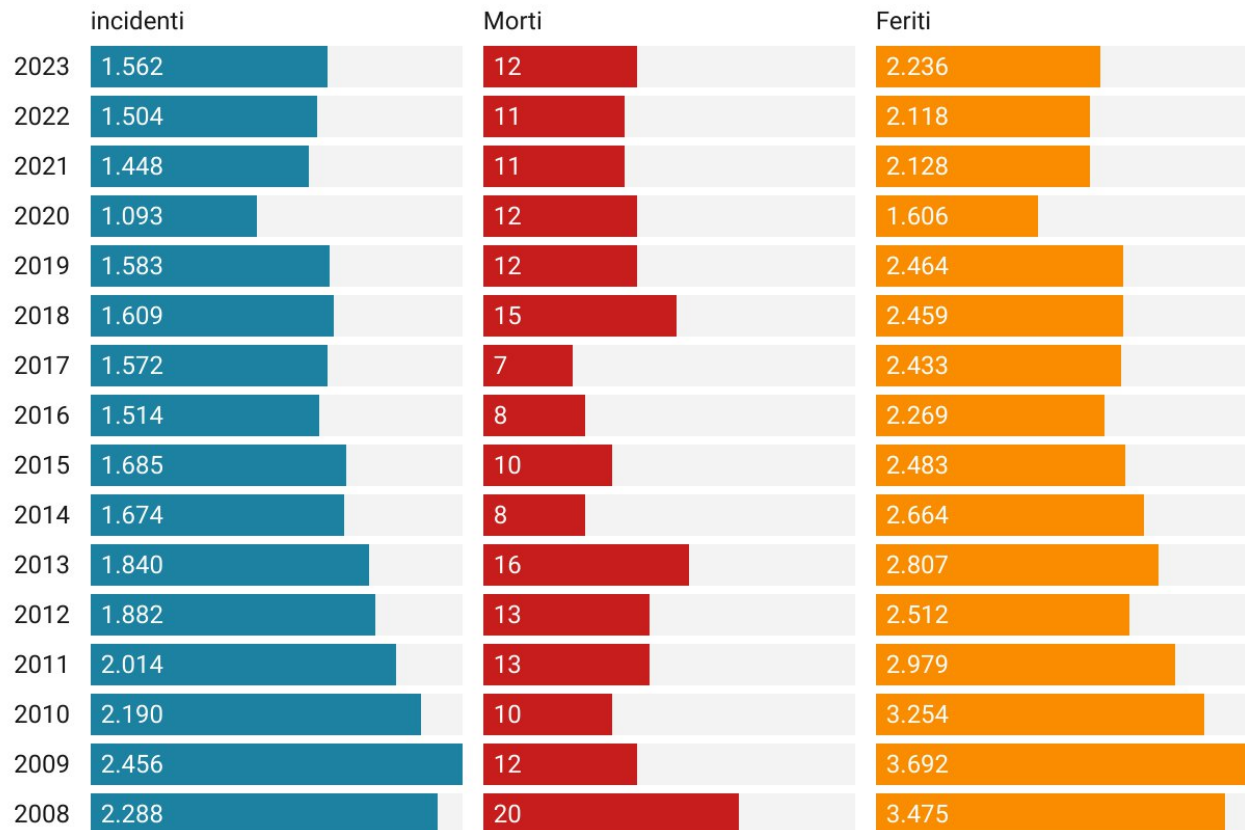


Grafico: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile KC - CCC • Fonte: ISTAT • Creato con Datawrapper

Nel 2023 gli incidenti aumentano di 58 rispetto al 2022, circa il 3,9%; i feriti di 118, circa il 5,6%; i morti passano da 11 a 12. Il confronto con il 2019 mostra invece 21 incidenti e 228 feriti in meno, con 12 morti in entrambi gli anni.

Il 2020 va letto nel contesto delle restrizioni agli spostamenti. I suoi valori non costituiscono automaticamente una misura della sicurezza a parità di mobilità. La tabella è una riproduzione della porzione più recente del grafico originale.

[Grafico originale](#) | [Pagina Bari dell'Osservatorio](#)

Incidenti morti e feriti dal 1991 al 2007

BARI - Incidenti stradali, morti e feriti (1991 - 2023)

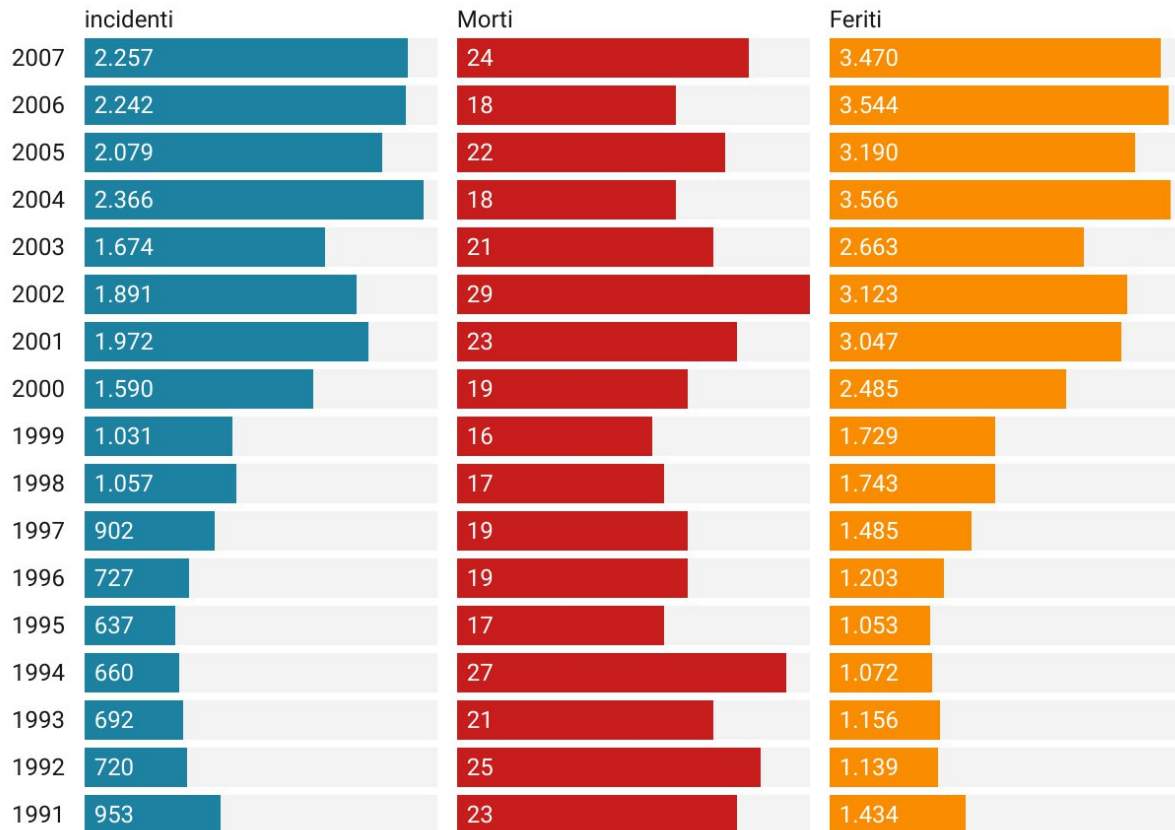


Grafico: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile KC - CCC • Fonte: ISTAT • Creato con Datawrapper

La porzione storica permette di leggere il dato recente su un arco più ampio. Nel 1991 la tabella riporta 953 incidenti, 23 morti e 1.434 feriti; nel 2007, 2.257 incidenti, 24 morti e 3.470 feriti.

Il confronto tra estremi così lontani richiede una verifica della comparabilità della rilevazione e delle condizioni di mobilità. Il grafico non fornisce volumi di traffico o rischio per chilometro percorso. Non basta quindi dividere i valori per descrivere il miglioramento o peggioramento della sicurezza. Questa pagina completa la riproduzione della tabella originale, separata per renderla leggibile.

[Grafico originale](#) | [Pagina Bari dell'Osservatorio](#)

17 Inquinamento e salute

Il significato delle morti attribuibili

La stima delle morti attribuibili al PM2,5 aggiunge una dimensione sanitaria al quadro ambientale. Il dato deriva da una valutazione di popolazione: combina informazioni sull'esposizione, sulla popolazione e sul rischio. Non identifica individualmente quali decessi siano stati causati dall'inquinamento e non è una conta ricavata da certificati che riportino il PM2,5 come causa.

La tabella dell'Osservatorio, basata su dati dell'Agenzia europea dell'ambiente, riguarda l'area urbana classificata come Urban Centres. Nel 2022 considera 251.470 persone e riporta 208 morti attribuibili, pari a 82 ogni centomila abitanti. Questo perimetro non deve essere sostituito con la popolazione dell'intero Comune o della città metropolitana.

La serie selezionata mostra una riduzione rispetto al 2005, ma un andamento non monotono negli anni intermedi. Il 2010 riporta 162 morti attribuibili, il 2015 294 e il 2020 259. Il valore del 2022 è vicino a quello del 2021. Variazioni dell'esposizione, della popolazione e delle altre componenti della stima possono contribuire al risultato.

Il collegamento con la qualità dell'aria riguarda la riduzione dell'esposizione, ma non è corretto calcolare gli effetti sanitari dell'intera area partendo soltanto da una centralina di traffico. Né è possibile attribuire tutte le morti stimate al trasporto stradale: il PM2,5 risente di più sorgenti e la tabella non ne separa i contributi.

Il dato sanitario si ferma al 2022. Non misura gli effetti degli interventi narrati nel triennio successivo. Per leggerne l'evoluzione occorrono nuove valutazioni costruite con criteri confrontabili. Anche le modifiche metodologiche delle valutazioni sanitarie richiedono attenzione prima di accostare valori provenienti da edizioni differenti.

La stima aiuta a definire il peso del problema e il significato della prevenzione. Nella lettura del volume resta distinta dai morti negli incidenti stradali: una è una valutazione statistica dell'impatto di un'esposizione, l'altra è una rilevazione degli eventi. Metterle in relazione sul piano delle priorità urbane non significa sommarle come se derivassero dallo stesso metodo.

Il particolato fine e la mortalità attribuibile

BARI - Impatto sulla salute espresso in morti attribuibili per l'esposizione al PM_{2,5} nell'area urbana 2005-2022

Anno ▼	Urban Centres - popolazione interessata	Urban Centres - morti attribuibili	Urban Centres - morti attribuibili per 100mila abitanti
2022	251.470	208	82
2021	251.413	207	82
2020	252.700	259	102
2019	252.551	216	85
2015	254.016	294	115
2010	244.326	162	66
2005	234.105	395	169

Urban Centres (centri urbani): queste sono aree densamente popolate in cui almeno il 50% della popolazione vive in uno o più centri urbani

Town e Suburbs (Città e sobborghi): queste sono aree a densità intermedia in cui meno del 50% della popolazione vive in un centro urbano e almeno il 50% della popolazione vive in un cluster urbano

Tabella: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile • Fonte: Agenzia Europea Ambiente • Creato con Datawrapper

Nel 2022 il grafico riporta 208 morti attribuibili e un tasso di 82 ogni centomila abitanti nell'area Urban Centres. Nel 2005 i valori erano 395 e 169. La differenza tra i conteggi è di 187, circa il 47,3% in meno, ma gli anni intermedi mostrano oscillazioni: non si tratta di una discesa costante.

Il perimetro è l'area urbana individuata dalla classificazione utilizzata nel prodotto, con 251.470 persone nel 2022. Il tasso non va ricalcolato usando la popolazione di un territorio differente.

Le morti attribuibili sono stime di impatto sulla popolazione. Le valutazioni EEA dipendono dalle concentrazioni, dai dati demografici e sanitari e dalle funzioni di rischio utilizzate. Il grafico non documenta da solo tutte queste scelte e non consente una ripartizione per sorgente. Il rinvio metodologico in calce chiarisce la natura della stima senza attribuire automaticamente al dato locale ogni dettaglio delle edizioni più recenti.

[Grafico originale](#) | [Pagina Bari dell'Osservatorio](#)

[EEA Natura e metodo delle stime sanitarie](#)

18 Merci porto ed emissioni

Le relazioni tra Comune e territorio metropolitano

Il trasporto delle merci collega il porto, gli assi di accesso e le attività urbane. Le notizie del capitolo 9 seguono infrastrutture e progetti; i dati di questa sezione descrivono invece il contributo dei settori alle emissioni di ossidi di azoto e la composizione dei veicoli merci. Le due rappresentazioni hanno territori e unità differenti.

L'inventario 2023 attribuisce al trasporto su strada il 42,5% delle emissioni di ossidi di azoto della provincia o città metropolitana di Bari. Il trasporto marittimo rappresenta il 14,1% e quello aereo il 10,9%. La quota stradale include il settore nel suo complesso: non è una misura del solo traffico merci e non può essere interpretata come quota delle concentrazioni rilevate nelle centraline comunali.

La tabella sui veicoli distingue invece Comune e provincia, con dati del 2015, 2020 e 2025. Nel Comune la quota di mezzi merci a gasolio fino a Euro 4 scende dal 75,5% al 42,7%. Nel 2025 questa quota è più alta in provincia, dove raggiunge il 51,4%. Le differenze mostrano perché sia utile mantenere entrambi i perimetri senza considerarli intercambiabili.

L'elettrico è ancora una quota contenuta: 1,2% nel Comune e 0,5% in provincia nel 2025. Il rinnovo tecnologico va letto insieme all'organizzazione delle consegne. Le percentuali del parco non raccontano il numero di viaggi, il carico trasportato, gli orari o i chilometri percorsi, tutti elementi necessari per descrivere l'attività logistica.

La Camionale e i collegamenti portuali, ricostruiti nella prima parte, modificano potenzialmente la distribuzione dei flussi. Per verificarne gli effetti serviranno dati successivi all'attivazione, misure dei percorsi e informazioni sulle emissioni. Le quote del 2023 non possono certificare benefici futuri, mentre il parco del 2025 non informa da solo su come venga utilizzata una nuova infrastruttura.

La lettura metropolitana è necessaria proprio perché molti movimenti attraversano i confini comunali. Il volume mantiene questa scala quando il dato la richiede, pur concentrando la cronaca sulle notizie pertinenti a Bari. In questo modo il porto e la logistica entrano nel bilancio urbano attraverso le loro relazioni effettive, senza trasformare un indicatore provinciale in un dato del solo capoluogo.

Da quali settori arrivano gli ossidi di azoto

BARI - % Emissioni di ossidi di azoto per diversi settori sul totale delle emissioni (2023)

dati provincia / città metropolitana

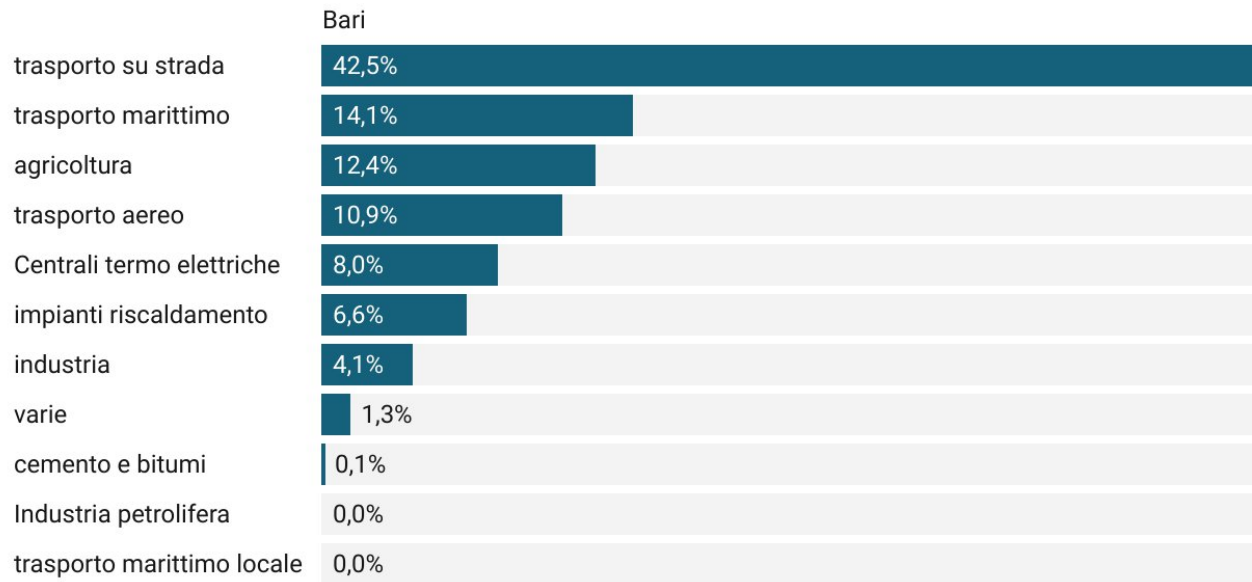


Grafico: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile • Fonte: ISPRA • Creato con Datawrapper

Nell'inventario 2023 del territorio provinciale o metropolitano il trasporto su strada rappresenta il 42,5% delle emissioni di ossidi di azoto. Seguono trasporto marittimo con il 14,1%, agricoltura con il 12,4% e trasporto aereo con il 10,9%.

Il grafico riporta quote sul totale delle emissioni stimate e non quantità assolute. La somma dei valori arrotondati può differire leggermente dal cento per cento. Una quota può cambiare sia perché varia quel settore, sia perché cambiano gli altri.

Gli ossidi di azoto dell'inventario e il biossido di azoto misurato dalle centraline sono grandezze collegate ma differenti. Non è corretto attribuire il 42,5% della concentrazione di una stazione al traffico sulla base di questo grafico. La fonte ISPRA e il territorio indicato restano elementi essenziali per interpretare il dato e raccordarlo alla cronaca della mobilità.

[Grafico originale](#) | [Pagina Bari dell'Osservatorio](#)

Il rinnovo dei veicoli merci

Veicoli merci %	Comune 2015	Provincia 2015	Comune 2020	Provincia 2020	Comune 2025	Provincia 2025
Gasolio fino a Euro 4	75,5	78,9	57,2	64,7	42,7	51,4
Gasolio Euro 5	10,8	8,0	14,5	11,6	11,8	11,6
Gasolio Euro 6	0,2	0,2	15,9	12,3	31,6	25,5
Elettrico	0,1	0,1	0,2	0,1	1,2	0,5
Altri	13,4	12,8	12,2	11,3	12,6	11,1

Autocarri, motocarri e trattori stradali per trasporto merci. Composizione percentuale del parco, con Comune e provincia distinti. Fonte ACI, tabella dell'Osservatorio. Tabella ricomposta per la leggibilità dei dati.

Nel Comune la quota di veicoli merci a gasolio fino a Euro 4 scende dal 75,5% nel 2015 al 42,7% nel 2025, una riduzione di 32,8 punti percentuali. Il gasolio Euro 6 cresce dallo 0,2% al 31,6% e l'elettrico dallo 0,1% all'1,2%.

Nel 2025 la provincia presenta il 51,4% di mezzi a gasolio fino a Euro 4, il 25,5% Euro 6 e lo 0,5% elettrico. Le percentuali descrivono la composizione e non il numero assoluto dei veicoli: non consentono di dire quanti mezzi siano stati sostituiti.

La categoria comprende autocarri, motocarri e trattori stradali. Non coincide con i soli furgoni delle consegne urbane. Per capire gli effetti del rinnovo servono anche utilizzi, percorrenze e distribuzione dei flussi. Il confronto con l'inventario delle emissioni deve mantenere gli anni e i perimetri distinti, senza ricavare da queste quote un beneficio emissivo non misurato.

[Grafico originale](#) | [Pagina Bari dell'Osservatorio](#)

Grafici interattivi di Bari

Il catalogo raccoglie i collegamenti pubblicati nella pagina dei grafici interattivi dedicata a Bari dell'Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile, consultata il 1 ottobre 2026. I titoli sono cliccabili e conducono alle serie e agli indicatori della città. Le annualità e l'ambito territoriale indicati in ciascun grafico sono il riferimento per leggere i dati; i prodotti online possono essere aggiornati dopo la pubblicazione del volume.

[Bari grafici interattivi · pagina dell'Osservatorio](#)

Mobilità attiva

[Estensione delle piste ciclabili](#)

[Densità di piste ciclabili](#)

[Densità delle aree pedonali](#)

[MUVT IN BICI – 2024](#)

[Densità delle aree pedonali \(2012-2023\)](#)

[Superficie delle aree pedonali \(2013-2019\)](#)

Mobilità condivisa ed elettrica

[Infrastruttura di ricarica per auto elettriche \(a\)](#)

[Auto elettriche per 1.000 auto in circolazione](#)

[Densità veicoli utilizzati per i servizi di mobilità condivisa](#)

[Veicoli utilizzati per i servizi di mobilità condivisa](#)

Mobilità privata

[Tassi di motorizzazione per autovetture e motocicli](#)

[Autovetture circolanti \(%\) per classe di emissioni](#)

[Autovetture circolanti \(%\) per età di immatricolazione](#)

[Autovetture a basse emissioni circolanti](#)

[Autovetture circolanti per tipo di alimentazione](#)

[Analisi spostamenti in auto sulla base dei dati delle “scatole nere”](#)

Trasporto pubblico

[Posti-km complessivi offerti dal trasporto pubblico locale per abitante](#)

[Posti-km complessivi offerti dal trasporto pubblico locale](#)

[Posti-km offerti dal trasporto pubblico locale per modalità](#)

[Passeggeri annui del trasporto pubblico locale per abitante](#)

Passeggeri annui del trasporto pubblico locale

Estensione delle reti di tram, metropolitana e filobus

Autobus utilizzati per il trasporto pubblico locale per classe di emissioni

Autobus a basse emissioni utilizzati per il trasporto pubblico locale

Qualità dell'aria

Media annua PM10 (2013-2023)

Media annua PM2,5 (2013-2023)

Media annua Biossido di azoto (NO2) (2013-2023)

Media annua PM10 (2024)

Media annua PM2,5 (2024)

Biossido di azoto (NO2) – media annua 2024

PM10 2025

PM2,5 2025

NO2 2025

Ozono 2025

Emissioni in atmosfera

% Emissioni di ossidi di azoto da trasporto stradale per tipologia (2023)

% Emissioni di ossidi di azoto per diversi settori sul totale delle emissioni (2023)

Emissioni in atmosfera (2019) % dei vari settori del trasporto stradale

Emissioni in atmosfera (2019) % del trasporto su strada sul totale delle emissioni

Incidenti stradali

Incidenti stradali, morti e feriti (1991-2023)

Impatto sulla salute

Impatto sulla salute espresso in morti attribuibili per l'esposizione al Biossido di azoto nell'area urbana

Impatto sulla salute espresso in morti attribuibili per l'esposizione al PM2,5 nell'area urbana 2005-2022

Divario 2020-2030 obiettivi di mobilità sostenibile

Divario 2020-2030 obiettivi di mobilità sostenibile – aggiornamenti 2020-2021-2022-2023

Divario 2020-2030 obiettivi di mobilità sostenibile – aggiornamenti 2020-2021-2022-2023 (normalizzato 0-100)

Cambiamo aria a Bari

Cambiamo aria è il progetto nazionale sviluppato in collaborazione dall'Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile di Kyoto Club e Clean Cities in collaborazione con ISDE Italia dedicato al rapporto fra salute e inquinamento atmosferico nelle città italiane. Dal 2025 raccoglie e rende leggibili i dati delle reti ARPA e APPA, con aggiornamenti mensili, tabelle interattive e confronti fra stazioni. Il monitoraggio riguarda PM10, PM2,5 e biossido di azoto; nella stagione estiva comprende anche l'ozono.

Il progetto nasce per sostenere la prevenzione e il confronto con le amministrazioni: mette le concentrazioni misurate in relazione sia con i riferimenti sanitari dell'OMS sia con i limiti europei, compresi quelli previsti per il 2030. Questa lettura mostra la distanza che può esistere fra rispetto della normativa e protezione della salute. Il lavoro delle sezioni ISDE e delle associazioni locali accompagna la diffusione dei dati con richieste di intervento sulle fonti emissive. Le misure provengono dalle reti pubbliche di monitoraggio; il progetto ne facilita la consultazione e il confronto.

Che cosa raccontano i grafici di Bari

La tabella aggiornata a fine agosto 2026 evidenzia soprattutto il biossido di azoto nella stazione di traffico Cavour: dall'inizio dell'anno sono 121 le giornate con media superiore a $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$, contro 46 a Kennedy, stazione di fondo. Le giornate oltre $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sono invece rispettivamente una e zero. Il numero contenuto di superamenti della soglia più alta convive dunque con una presenza frequente di concentrazioni oltre il riferimento giornaliero OMS. La differenza fra le due stazioni richiama l'attenzione sull'esposizione lungo le strade trafficate; da sola non quantifica il contributo delle singole fonti.

Per il PM2,5 le due stazioni risultano molto più vicine: 52 giornate a Cavour e 53 a Kennedy oltre $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$, con sei e undici giornate oltre $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Il primo confronto mostra che l'attenzione al particolato fine riguarda anche il fondo urbano. Per il PM10 sono sette e nove le giornate oltre $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$, e quattro e sette quelle oltre $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. I grafici permettono quindi di distinguere una criticità frequente rispetto ai riferimenti sanitari da episodi sopra soglie più alte: usare soltanto questi ultimi renderebbe meno visibile la questione del PM2,5.

Il grafico dell'ozono sposta l'attenzione sull'estate e su un indicatore diverso: la massima media mobile su otto ore, da distinguere dalla massima concentrazione oraria. L'ozono si forma in atmosfera attraverso reazioni favorite dalla radiazione solare; non è un'emissione diretta del traffico. A Kennedy, nel periodo giugno–agosto, la massima media mobile su otto ore supera $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 67 giornate e $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in dieci, otto delle quali ad agosto. Le serie giornaliere servono a riconoscere gli episodi e la loro durata, integrando il quadro delle polveri e del biossido di azoto. Per questo la lettura della qualità dell'aria di Bari deve considerare anche i mesi estivi.

Il confronto 2025 e 2026 e la serie 2013–2025 rispondono a domande diverse. La serie storica aiuta a leggere il percorso di lungo periodo; l'aggiornamento a fine agosto segue l'anno in corso, senza rappresentarne il bilancio finale. Per giudicare un miglioramento occorre confrontare periodi omogenei, disponibilità delle misure e condizioni meteorologiche. Questi dati offrono un riferimento per valutare nel tempo il rinnovo degli autobus, le alternative all'auto e le trasformazioni dello spazio stradale, ma non consentono di attribuire automaticamente una variazione a un singolo intervento.

Confronto e monitoraggio del 2026

[Bari confronto 2025 e 2026 aggiornato a fine agosto 2026](#)

[Bari PM10 anno 2026](#)

[Bari PM2,5 anno 2026](#)

[Bari biossido di azoto NO2 anno 2026](#)

[Bari ozono anno 2026](#)

Dati e grafici di Bari nel 2025

La pagina distingue la stazione Cavour, classificata come stazione di traffico, dalla stazione Kennedy, classificata come stazione di fondo. Per entrambe sono riportati PM10, PM2,5 e NO2. Il confronto fra stazioni va letto conservando questa differenza di collocazione.

[ISDE Cambiamo aria pagina Puglia Bari](#)

[BARI - andamento inquinanti 2013-2025](#)

[PM10 - BARI Cavour \(traffico\) - dati riepilogativi - anno 2025](#)

[PM10 - BARI Cavour \(traffico\) - media giornaliera - anno 2025](#)

[PM2,5 - BARI Cavour \(traffico\) - dati riepilogativi - anno 2025](#)

[NO2 - BARI Cavour \(traffico\) - dati riepilogativi - anno 2025](#)

[NO2 - BARI Cavour \(traffico\) - media giornaliera - anno 2025](#)

[PM10 - BARI Kennedy \(fondo\) - dati riepilogativi - anno 2025](#)

[PM10 - BARI Kennedy \(fondo\) - media giornaliera - anno 2025](#)

[PM2,5 - BARI Kennedy \(fondo\) - dati riepilogativi - anno 2025](#)

[PM2,5 - BARI Kennedy \(fondo\) - media giornaliera - anno 2025](#)

[NO2 - BARI Kennedy \(fondo\) - dati riepilogativi - anno 2025](#)

[NO2 - BARI Kennedy \(fondo\) - media giornaliera - anno 2025](#)

[Cambiamo aria progetto nazionale ISDE](#)

[Caratteristiche del monitoraggio e inquinanti osservati](#)

Fonti: presentazione e metodologia del progetto ISDE, tabella Cambiamo aria di Bari aggiornata a fine agosto 2026, grafici per inquinante e pagina ISDE cittadina. I numeri commentati si riferiscono alla tabella di confronto consultata il 1 ottobre 2026. Le indicazioni OMS e gli standard europei restano distinti; i superamenti delle soglie del 2030 non sono presentati come violazioni della normativa attuale.

Dalla cronaca alla verifica dei risultati

La prima parte segue il cambiamento attraverso le notizie; la seconda colloca quel racconto in un quadro misurabile. Il possesso di auto continua a crescere nel periodo osservato, anche mentre il parco si rinnova. Il trasporto pubblico recupera passeggeri nel 2023, ma le serie non arrivano ancora alla fase di funzionamento del BRT. La disponibilità di piste ciclabili aumenta, mentre la qualità delle connessioni resta una questione da leggere attraverso i singoli interventi.

Questi andamenti suggeriscono come organizzare un successivo bilancio della mobilità barese. Per ogni progetto occorre registrare la data di attivazione, il servizio disponibile e gli utilizzi. Per i risultati cittadini servono indicatori aggiornati con definizioni e territori confrontabili. Senza questo raccordo, il numero delle opere annunciate rischia di prendere il posto dell'esperienza concreta dei cittadini.

Il BRT richiederà verifiche di regolarità, frequenze e tempi di viaggio, insieme al numero di utenti. Per la ciclabilità saranno utili continuità dei collegamenti e passaggi rilevati, oltre ai chilometri. Le pedonalizzazioni andranno lette attraverso accessibilità e fruizione. La sicurezza richiederà dati aggiornati su morti e feriti, localizzazione degli eventi e condizioni degli utenti più esposti.

Il quadro ambientale pone una richiesta analoga. I valori delle centraline devono restare legati alle stazioni e alla validazione; l'inventario delle emissioni deve mantenere il proprio territorio; le stime sanitarie devono conservare metodo e perimetro. Una nuova edizione potrà aggiornarli senza cancellare le differenze tra oggetti che rispondono a domande diverse.

Il triennio agosto 2023–agosto 2026 resta dunque un periodo di trasformazione documentata, con interventi fruibili, servizi da consolidare e progetti ancora da completare. I dati disponibili ne descrivono soprattutto le condizioni iniziali e alcuni passaggi. Il giudizio sui risultati dovrà seguire l'effettivo funzionamento delle opere e la possibilità di muoversi in modo più accessibile, sicuro e meno dipendente dall'auto.

Fonti della seconda parte: grafici e tabelle della pagina Bari dell'Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile, con attribuzioni a ISTAT, Legambiente, SNPA, Agenzia europea dell'ambiente, ISPRA e ACI riportate nei singoli prodotti. Consultazione del 1 ottobre 2026. Le elaborazioni percentuali nel commento sono calcolate sui valori pubblicati e arrotondati.

[Pagina Bari dell'Osservatorio](#)