



Comune di
TURI

P.E.B.A.



Piano per l'Eliminazione Barriere Architettoniche



TAV.12 |

Interventi e descrizioni
delle lavorazioni
Ambito urbano

GIUGNO 2021



P.E.B.A.

2021|2031

PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE



Comune di Turi

Sindaco del Comune di Turi

Assessore all'Urbanistica:

Dott.ssa Ippolita RESTA

Assessorato alle Politiche Sociali e Pari Opportunità:

Imma BIANCO

Assessorato ai Lavori Pubblici:

Stefano DELL'AERA

Responsabile Unico del Procedimento:

Dott. Arch. Giambattista del ROSSO

Progettista:

Dott. Arch. Pietro Antonio LOGRILLO

Collaboratrice:

Dott. Arch. Viviana CIRILLO



RIEPILOGO INTERVENTI E DESCRIZIONE DELLE LAVORAZIONI

in

AMBITO URBANO

1. Premessa

Gli interventi relativi ai percorsi pedonali scaturiscono dalla precedente fase di analisi e di schedatura delle barriere architettoniche.

Quasi tutti i tratti richiedono interventi di rifacimento completo del percorso pedonale (marciapiede e/o basolato) con opere particolarmente complesse.

Nella descrizione sono riportati suggerimenti e tipologia di lavorazione per gli adeguamenti, lasciando il potere decisionale all'Amministrazione Comunale su quale soluzione scegliere per ciascun tratto urbano.

Nel caso di strade carrabili a doppio senso di marcia, con marciapiedi su entrambi i lati di larghezza inferiore alla normativa e con un lato occupato da parcheggi, si è ipotizzato di adeguare un solo marciapiede (quello privo dei pali dell'illuminazione).

Nel caso di percorsi nel centro storico pavimentati con basole in pietra si prevede di adeguarli nel rispetto del **DM per i Beni e le Attività Culturali 28 marzo 2008**, (Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturali | Cap 3.2 *“definire almeno una porzione del percorso stesso, di larghezza sufficiente al transito di una sedia a ruote, con pavimentazione adeguata, in adiacenza o in sovrapposizione reversibile sugli elementi originari”*).

Tali modifiche implicano opere significative per tutta la sede stradale e la riconfigurazione degli spazi per la sosta delle auto.

Il Piano dà delle indicazioni per consentire ai cittadini, disabili e non, di vivere gli spazi urbani in sicurezza.

La presenza di alberature, su buona parte dei percorsi analizzati, si pone come ostacolo per il passaggio di una sedia a ruote a causa delle dimensioni ridotte del marciapiede. Nell'adeguamento del percorso si dovrà prevedere comunque che le



alberature, posizionate correttamente e con le buche protette da griglie, continuino a caratterizzare le strade e a ombreggiarle.

Su questo e su altri interventi descritti il Piano rimanda ad una progettazione esterna.

2. Riferimento PERCORSO

01 – via Sammichele (tratto Largo Pozzi)

Il percorso scelto che, partendo dal Largo Pozzi termina all'incrocio con Via Benedetto Croce, è un asse importante per l'accesso alla città dai centri limitrofi di Sammichele di Bari, Acquaviva delle Fonti e Gioia del Colle, oltre che il primo punto di approdo per chi giunge dalla vicina stazione ferroviaria, oltre che un nuovo polo attrattivo cittadino.

Per rendere accessibile il percorso urbano si adeguerà il marciapiede laterale della Piazza, in modo tale da evitare grandi spostamenti impiantistici e/o disagi alla viabilità.

Attraversamenti pedonali: sono assenti per il raggiungimento del marciapiede opposto oltre alla presenza di una importante intersezione viaria cittadina. La realizzazione degli attraversamenti sarà fatta nel rispetto della normativa italiana vigente del Codice della Strada.

Marciapiede: saranno rivisti e adeguati alla normativa.

Ostacoli: non si segnalano particolari ostacoli.

Griglie: da inserire nelle buche degli alberi per proteggere gli eventuali dislivelli

Rampe per raccordi: si prevedono in prossimità dei passi carrabili dove il marciapiede si abbassa con pendenza contenuta e raccordata in maniera continua col piano carrabile

Segnali Tattili Loges: su tutti gli attraversamenti dovranno essere inseriti per la segnalazione di pericolo nelle intersezioni tra zona pedonale e carrabile.

Guida Naturale: si considera la muratura degli edifici per l'orientamento visivo.



02- via XX Settembre

Il percorso è l'asse viario cittadino più importante e funge da collegamento tra Largo Pozzi e la Stazione ferroviaria con la Piazza , oltre che con il Centro Storico e la Villa Comunale, dove si affacciano diverse attività commerciali.

Per rendere accessibile il percorso urbano si adeguerà il marciapiede opposto a quello dove sono posti i pali della pubblica illuminazione per evitare spostamenti impiantistici.

Un progetto di adeguamento per aumentare l'accessibilità fisica e percettiva, la sicurezza, l'arredo urbano e le opere a verde dovrà essere valutato dall'Amministrazione in funzione della carreggiata asfaltata e della viabilità esistente.

Attraversamenti pedonali: La realizzazione degli attraversamenti sarà fatta nel rispetto della normativa italiana vigente del Codice della Strada.

Marciapiede: su tutto il tratto fino all'incrocio con la Villa Comunale risulta discontinuo di dimensioni ridotte (inferiore a 90 cm).

Ostacoli: la rimozione di segnali stradali che restringono il passaggio, di buche e tombini. Gli alberi riposizionati correttamente.

Griglie: posate nelle buche degli alberi per proteggere gli eventuali dislivelli

Pavimentazione: in alcuni tratti è sconnessa. Si prevede di rimuovere e ricollocare le piastrelle/basole a livello.

Attraversamenti: sugli incroci si prevede il ribassamento del cordolo e la formazione dello scivolo.

Segnali Tattili Loges: su tutti gli attraversamenti dovranno essere previsti per la segnalazione di pericolo nelle intersezioni tra zona pedonale e carrabile.

Guida Naturale: nei tratti dove la muratura degli edifici funge da orientamento per la disabilità visiva.

Percorsi Tattili Loges: si utilizzerà in alcuni tratti dove i gradini delle abitazioni diventano ostacoli per i non vedenti



03-04 Piazza Sandro Pertini – Piazza Aldo Moro

Il percorso è l'asse del "passeggio" cittadino e funge da collegamento tra la via XX Settembre e Piazza San Giovanni.

Per rendere accessibile il percorso urbano si adeguerà il marciapiede fiancheggiante la Casa di Reclusione, cercando di evitare i pali della pubblica illuminazione per evitare spostamenti impiantistici.

A breve termine le presenti aree a verde saranno oggetto di un importante progetto di restyling in quanto inquadrate in un grande progetto di architettura che ne disegnerà radicalmente le attuali geometrie.

Tuttavia, un progetto di adeguamento per aumentare l'accessibilità fisica e percettiva, la sicurezza, l'arredo urbano e le opere a verde dovrà essere valutato dall'Amministrazione in funzione della carreggiata asfaltata e della viabilità esistente.

Attraversamenti pedonali: si segnala la presenza di un attraversamento pedonale rialzato, ma poco visibile a causa dell'usura.

Marciapiede: appare comodo su tutto il percorso, tuttavia necessita di alcune opere di adeguamento.

Ostacoli: la rimozione di segnali stradali che restringono il passaggio, di buche e tombini. Gli alberi riposizionati correttamente.

Griglie: posate nelle buche degli alberi per proteggere gli eventuali dislivelli

Pavimentazione: in alcuni tratti è lievemente sconnessa a causa delle alberature o usura. Si prevede di rimuovere e ricollocare le piastrelle/basole a livello.

Attraversamenti: sugli incroci si prevede il ribassamento del cordolo e la formazione dello scivolo.

Segnali Tattili Loges: su tutti gli attraversamenti dovranno essere previsti per la segnalazione di pericolo nelle intersezioni tra zona pedonale e carrabile.

Guida Naturale: nei tratti dove la muratura degli edifici funge da orientamento per la disabilità visiva.

Percorsi Tattili Loges: si utilizzerà in alcuni tratti dove i gradini delle abitazioni diventano ostacoli per i non vedenti



Attraversamenti pedonali: sono pericolosi e non opportunamente segnalati in corrispondenza degli incroci con la viabilità carrabile. La realizzazione degli attraversamenti sarà fatta nel rispetto della normativa italiana vigente del Codice della Strada.

Rampe per raccordi: si prevedono in prossimità dei passi carrabili o degli accessi privati dove il marciapiede si abbassa, con pendenza contenuta e raccordata in maniera continua col piano carrabile.

05-06 Via Pietro de Donato Giannini – via Rutigliano (tratto fino al cimitero comunale)

Il percorso è l'asse del “transito del Carro”, di primaria importanza durante i festeggiamenti in onore del Santo Patrono, portato in trionfo su un Carro trainato da tre pariglie di muli e “spinto” dalla folla festante, oltre che assiepata su entrambi i marciapiedi laterali.

Il presente asse, inoltre, collega il centro cittadino (Largo san Giovanni) con il cimitero comunale e pertanto è quotidianamente attraversato da numerosi cittadini. Inoltre è il primo punto di approdo per chi giunge a Turi dai centri vicini di Rutigliano e Noicattaro.

Per rendere accessibile il percorso urbano si adeguerà il marciapiede esistente, rifatto qualche anno addietro dall'Amministrazione Comunale, cercando di evitare i pali della pubblica illuminazione per evitare spostamenti impiantistici.

Marciapiede: per diversi tratti è inesistente, pur tuttavia è presente su quasi tutto il percorso. Sono necessarie alcune opere di adeguamento.

Ostacoli: la rimozione di segnali stradali che restringono il passaggio, di buche e tombini.

Griglie: posate nelle buche degli alberi per proteggere gli eventuali dislivelli o sulla sede stradale.

Pavimentazione: in alcuni tratti è sconnessa a causa delle alberature o usura. Si prevede di rimuovere e ricollocare le piastrelle cementizie a livello.

Attraversamenti: sugli incroci si prevede il ribassamento del cordolo e la formazione



dello scivolo.

Segnali Tattili Loges: su tutti gli attraversamenti dovranno essere previsti per la segnalazione di pericolo nelle intersezioni tra zona pedonale e carrabile.

Guida Naturale: nei tratti dove la muratura degli edifici funge da orientamento per la disabilità visiva.

Percorsi Tattili Loges: si utilizzerà in alcuni tratti dove i gradini delle abitazioni diventano ostacoli per i non vedenti

Attraversamenti pedonali: sono pericolosi e non opportunamente segnalati in corrispondenza degli incroci con la viabilità carrabile. La realizzazione degli attraversamenti sarà fatta nel rispetto della normativa italiana vigente del Codice della Strada.

Rampe per raccordi: si prevedono in prossimità dei passi carrabili o degli accessi privati dove il marciapiede si abbassa, con pendenza contenuta e raccordata in maniera continua col piano carrabile.

07 Via Marco Masi – Strada Mola

Il percorso rappresenta l'asse di collegamento del Complesso Scolastico Resta - De Donato Giannini con l'asilo nido di Via Mola, oltre che l'approdo principale per chi vuole raggiungere il complesso scolastico.

Il presente asse è attraversato quotidianamente da numerosi passanti e scolari che ogni giorno si recano a scuola.

Per rendere accessibile il percorso urbano si adeguerà il marciapiede esistente, opposto a quello occupato dai pali della pubblica illuminazione per evitare spostamenti impiantistici.

Pavimentazione: in alcuni tratti è sconnessa a causa dell'usura. Si prevede di rimuovere e ricollocare le piastrelle cementizie a livello.

Attraversamenti: sugli incroci si prevede il ribassamento del cordolo e la formazione dello scivolo.

Segnali Tattili Loges: su tutti gli attraversamenti dovranno essere previsti per la



segnalazione di pericolo nelle intersezioni tra zona pedonale e carrabile.

Guida Naturale: nei tratti dove la muratura degli edifici funge da orientamento per la disabilità visiva.

Percorsi Tattili Loges: si utilizzerà in alcuni tratti dove i gradini delle abitazioni diventano ostacoli per i non vedenti

Attraversamenti pedonali: sono pericolosi e non opportunamente segnalati in corrispondenza degli incroci con la viabilità carrabile. La realizzazione degli attraversamenti sarà fatta nel rispetto della normativa italiana vigente del Codice della Strada.

Marciapiede: si prevede di rivedere le rampe presenti, adeguandole alla normativa vigente.

Ostacoli: la rimozione di segnali stradali che restringono il passaggio, cestini, buche, tombini e pannelli pubblicitari.

Rampe per raccordi: si prevedono in prossimità dei passi carrabili o degli accessi privati dove il marciapiede si abbassa, con pendenza contenuta e raccordata in maniera continua col piano carrabile.

o8 Via Ten. Vitantonio Notarnicola (tratto compreso tra Strada Mola e via Giuseppe Chiarappa)

Il percorso rappresenta un importante asse di collegamento tra Strada Mola e via Giuseppe Chiarappa, nonché un importante arteria a servizio del Complesso Scolastico Resta - De Donato Giannini, oltre che un approdo principale per chi vuole raggiungere il complesso scolastico. Nello stesso tratto stradale sono presenti l'ingresso del complesso parrocchiale di Santa Maria Ausiliatrice e di recente del locale Comando di Polizia Locale.

Il presente asse è attraversato quotidianamente da numerosi passanti e scolari che si recano a scuola o da cittadini che si recano presso il comando di PL.

Per rendere accessibile il percorso urbano si adeguerà il marciapiede esistente, opposto a quello occupato dai pali della pubblica illuminazione o dalle dotazioni impiantistiche per evitare spostamenti impiantistici.



Pavimentazione: in alcuni tratti è sconnessa a causa dell'usura, o non omogenea. Si prevede di rimuovere e ricollocare le piastrelle cementizie a livello.

Attraversamenti: sugli incroci si prevede il ribassamento del cordolo e la formazione dello scivolo.

Segnali Tattili Loges: su tutti gli attraversamenti dovranno essere previsti per la segnalazione di pericolo nelle intersezioni tra zona pedonale e carrabile.

Guida Naturale: nei tratti dove la muratura degli edifici funge da orientamento per la disabilità visiva.

Percorsi Tattili Loges: si utilizzerà in alcuni tratti dove i gradini delle abitazioni diventano ostacoli per i non vedenti

Attraversamenti pedonali: sono pericolosi e non opportunamente segnalati in corrispondenza degli incroci con la viabilità carrabile. La realizzazione degli attraversamenti sarà fatta nel rispetto della normativa italiana vigente del Codice della Strada.

Marciapiede: si prevede di rivedere le rampe presenti, adeguandole alla normativa vigente.

Ostacoli: la rimozione di segnali stradali che restringono il passaggio, cestini, buche, tombini e pannelli pubblicitari.

Rampe per raccordi: si prevedono in prossimità dei passi carrabili o degli accessi privati dove il marciapiede si abbassa, con pendenza contenuta e raccordata in maniera continua col piano carrabile.

09-10 Via Giuseppe Chiarappa – via Pietro Fanelli

Il percorso è l'asse di collegamento tra il polo scolastico dell'Istituto Comprensivo Resta De Donato Giannini e il parco di via Conversano, attraversando anche il giardino pubblico di Piazza Venusio, fino a raggiungere, proseguendo, il campo sportivo.

Nel tratto iniziale, via Giuseppe Chiarappa, è percorsa da numerosi genitori che quotidianamente accompagnano i propri bambini presso la scuola dell'infanzia San Giovanni Bosco.



Per rendere accessibile il percorso urbano si adeguerà il marciapiede esistente, cercando di evitare le dotazioni impiantistiche esistenti per evitare spostamenti impiantistici.

Pavimentazione: Si prevede di rimuovere e ricollocare le piastrelle cementizie a livello ed eliminare gli ostacoli rappresentati dagli accessi privati.

Attraversamenti: sugli incroci si prevede il ribassamento del cordolo e la formazione dello scivolo.

Segnali Tattili Loges: su tutti gli attraversamenti dovranno essere previsti per la segnalazione di pericolo nelle intersezioni tra zona pedonale e carrabile.

Guida Naturale: nei tratti dove la muratura degli edifici funge da orientamento per la disabilità visiva.

Percorsi Tattili Loges: si utilizzerà in alcuni tratti dove i gradini delle abitazioni diventano ostacoli per i non vedenti

Attraversamenti pedonali: sono pochi e/o poco leggibili a causa dell'usura, oltre che pericolosi e non opportunamente segnalati in corrispondenza degli incroci con la viabilità carrabile. La realizzazione degli attraversamenti sarà fatta nel rispetto della normativa italiana vigente del Codice della Strada.

Marciapiede: E' presente su tutto il percorso, ma necessita di opere di adeguamento. Necessario è rivedere le rampe presenti, adeguandole alla normativa vigente.

Ostacoli: la rimozione di segnali stradali che restringono il passaggio, cestini, buche, tombini e pannelli pubblicitari. Gli alberi riposizionati correttamente.

Griglie: posate nelle buche degli alberi per proteggere gli eventuali dislivelli.

Rampe per raccordi: si prevedono in prossimità dei passi carrabili o degli accessi privati dove il marciapiede si abbassa, con pendenza contenuta e raccordata in maniera continua col piano carrabile.

11 Via Cisterne

E' la prosecuzione del percorso per chi proveniente dal centro abitato vuole



raggiungere il campo sportivo.

Nel tratto iniziale, via Cisterne, è percorsa da numerose persone che vogliono recarsi presso il Palasport.

Per rendere accessibile il percorso urbano si realizzerà il marciapiede, almeno su un lato della strada. In quanto oggi è del tutto inesistente, se non per brevi tratti, cercando di evitare le dotazioni impiantistiche esistenti per evitare spostamenti impiantistici.

Pavimentazione: è quasi del tutto inesistente.

Attraversamenti: sugli incroci si prevede il ribassamento del cordolo e la formazione dello scivolo.

Segnali Tattili Loges: su tutti gli attraversamenti dovranno essere previsti per la segnalazione di pericolo nelle intersezioni tra zona pedonale e carrabile.

Guida Naturale: nei tratti dove la muratura degli edifici funge da orientamento per la disabilità visiva. In alternativa sarà realizzato un cordolo.

Percorsi Tattili Loges: si utilizzerà in alcuni tratti dove i gradini delle abitazioni diventano ostacoli per i non vedenti

Attraversamenti pedonali: sono inesistenti, oltre che pericolosi e non opportunamente segnalati in corrispondenza degli incroci con la viabilità carrabile. La realizzazione degli attraversamenti sarà fatta nel rispetto della normativa italiana vigente del Codice della Strada.

Marciapiede: E' assente su tutto il percorso. Necessario è realizzarlo.

Ostacoli: la rimozione di segnali stradali che restringono il passaggio, cestini, buche, tombini e pannelli pubblicitari.

Griglie: posate nelle buche degli alberi per proteggere gli eventuali dislivelli.

Rampe per raccordi: si prevedono in prossimità dei passi carrabili o degli accessi privati dove il marciapiede si abbassa, con pendenza contenuta e raccordata in maniera continua col piano carrabile.

Segnali Tattili Loges: gli attraversamenti dovranno prevederli per la segnalazione di pericolo nelle intersezioni tra zona pedonale e carrabile.



12-13 Via Dogali (I° Tratto) – Piazza Chiesa)

Il percorso rappresenta un importante asse di collegamento pedonale tra il la Piazza principale e la Chiesa Matrice dell'Assunta. Nello stesso tratto stradale sono presenti diverse attività commerciali, oltre che l'ingresso del Palazzo Comunale.

Il presente asse è attraversato da numerosi passanti, cittadini e fedeli che quotidianamente si recano in comune o in chiesa o in centro.

Per rendere accessibile il percorso urbano si adeguerà il marciapiede esistente, stretto è pieno di ostacoli, opposto a quello occupato dai pali della pubblica illuminazione o dalle dotazioni impiantistiche per evitare spostamenti impiantistici.

Pavimentazione: Si prevede di rimuovere e ricollocare le basole deteriorate o non a livello.

Attraversamenti: sugli incroci si prevede il ribassamento del cordolo e la formazione dello scivolo.

Percorsi Tattili Loges: si utilizzerà in alcuni tratti dove i gradini delle abitazioni diventano ostacoli per i non vedenti

Attraversamenti pedonali: sono pericolosi e non opportunamente segnalati in corrispondenza degli incroci con la viabilità carrabile. La realizzazione degli attraversamenti sarà fatta nel rispetto della normativa italiana vigente del Codice della Strada.

Marciapiede: si prevede di rivedere le rampe presenti, adeguandole alla normativa vigente.

Ostacoli: la rimozione di segnali stradali che restringono il passaggio, cestini, buche, tombini e pannelli pubblicitari.

Rampe per raccordi: si prevedono in prossimità dei passi carrabili o degli accessi privati dove il marciapiede si abbassa, con pendenza contenuta e raccordata in maniera continua col piano carrabile.

Segnali Tattili Loges: su tutti gli attraversamenti dovranno essere previsti per la segnalazione di pericolo nelle intersezioni tra zona pedonale e carrabile.



Guida Naturale: nei tratti dove la muratura degli edifici funge da orientamento per la disabilità visiva.

14 Via Sedile

Il percorso rappresenta un importante asse di collegamento tra il la Piazza principale e il Centro Storico, fino a raggiungere Largo Marchesale. Nello stesso tratto stradale sono presenti alcune attività commerciali, oltre che la biblioteca comunale e l'archivio Storico.

Attualmente è interdetto al transito veicolare, ad esclusione dei residenti nel centro storico.

Per rendere accessibile il percorso urbano si adeguerà il manto stradale esistente, pieno di ostacoli e sdruciolevole, oltre che sconnesso in più punti a causa del transito veicolare o all'usura.

Pavimentazione: Si prevede di rimuovere e ricollocare le basole deteriorate o non a livello.

Attraversamenti: non si segnalano particolari casi di pericoli.

Percorsi Tattili Loges: si utilizzerà in alcuni tratti dove i gradini delle abitazioni diventano ostacoli per i non vedenti

Attraversamenti pedonali: sono pericolosi e non opportunamente segnalati in corrispondenza degli incroci con la viabilità carrabile. La realizzazione degli attraversamenti sarà fatta nel rispetto della normativa italiana vigente del Codice della Strada.

Marciapiede: si prevede di rivedere le rampe presenti, adeguandole alla normativa vigente.

Ostacoli: non si segnalano particolari ostacoli, tuttavia si prevede la rimozione di segnali stradali che restringono il passaggio, cestini, buche, tombini e pannelli pubblicitari.

Rampe per raccordi: si prevede di posizionarle in modo corretto e non parallelamente al verso di marcia.

Segnali Tattili Loges: su tutti gli attraversamenti dovranno essere previsti per la



segnalazione di pericolo nelle intersezioni tra zona pedonale e carrabile.

Guida Naturale: nei tratti dove la muratura degli edifici funge da orientamento per la disabilità visiva.

16 via Guglielmo Cisternino

Il presente percorso rappresenta un importante punto di snodo per tutta la viabilità cittadina, nonché il principale asse stradale per raggiungere il complesso scolastico cittadino. Quotidianamente viene percorso e/o attraversato da numerosi veicoli e passanti.

Durante il periodo scolastico il suo attraversamento risulta molto pericoloso. Per rendere accessibile il percorso urbano si adeguerà il manto stradale esistente, pieno di ostacoli e sdruciolevole, oltre che sconnesso in più punti a causa dell'elevato transito veicolare o all'usura.

Attraversamenti pedonali: sono pericolosi e non opportunamente segnalati in corrispondenza degli incroci con la viabilità carrabile. La realizzazione degli attraversamenti sarà fatta nel rispetto della normativa italiana vigente del Codice della Strada.

Marciapiede: E' presente su tutto il percorso, ma necessita di opere di adeguamento. Necessario è rivedere le rampe presenti, adeguandole alla normativa vigente.

Ostacoli: la rimozione di segnali stradali che restringono il passaggio, cestini, buche, tombini e pannelli pubblicitari. Gli alberi riposizionati correttamente.

Pavimentazione: in alcuni tratti è sconnessa. Si prevede di rimuovere e ricollocare le piastrelle/basole a livello.

Attraversamenti: sugli incroci si prevede il ribassamento del cordolo e la formazione dello scivolo.

Segnali Tattili Loges: su tutti gli attraversamenti dovranno essere previsti per la segnalazione di pericolo nelle intersezioni tra zona pedonale e carrabile.

Guida Naturale: nei tratti dove la muratura degli edifici funge da orientamento per la disabilità visiva.

Percorsi Tattili Loges: si utilizzerà in alcuni tratti dove i gradini delle abitazioni diventano



ostacoli per i non vedenti.

17-18-19 via Vecchia Casamassima (tratto compreso tra Largo Pozzi e via D.co Elefante) – via Domenico Elefante – via Ginestre (tratto compreso tra via Casamassima e l’IIS “Pertini”).

Il presente percorso rappresenta un importante punto di snodo per tutta la viabilità cittadina che vuole evitare di attraversare il centro cittadino (via Vecchia Casamassima), nonché il principale percorso da affrontare per raggiungere, dalla Stazione ferroviaria FSE/FS, l’Istituto di Istruzione Secondaria Superiore “Sandro Pertini”.

Il presente percorso, quotidianamente, viene percorso e/o attraversato da numerosi veicoli e passanti.

Durante il periodo scolastico il suo attraversamento risulta molto pericoloso. Per rendere accessibile il percorso urbano si adeguerà il manto stradale esistente, pieno di ostacoli e sdruciolevole, oltre che sconnesso in più punti a causa dell’elevato transito veicolare o all’usura.

Attraversamenti pedonali: sono pericolosi e non opportunamente segnalati in corrispondenza degli incroci con la viabilità carrabile. La realizzazione degli attraversamenti sarà fatta nel rispetto della normativa italiana vigente del Codice della Strada.

Marciapiede: E’ presente su quasi tutto il percorso, dove si segnalano diffusi esempi di restringimento dello stesso. Necessario è rivedere la sua geometria e le rampe presenti per gli accessi privati, adeguandole alla normativa vigente.

Ostacoli: la rimozione di segnali stradali che restringono il passaggio, cestini, buche, tombini e pannelli pubblicitari. Gli alberi riposizionati correttamente.

Pavimentazione: in alcuni tratti è sconnessa. Si prevede di rimuovere e ricollocare le piastrelle/basole a livello.

Attraversamenti: sugli incroci si prevede il ribassamento del cordolo e la formazione dello scivolo.



Segnali Tattili Loges: su tutti gli attraversamenti dovranno essere previsti per la segnalazione di pericolo nelle intersezioni tra zona pedonale e carrabile.

Guida Naturale: nei tratti dove la muratura degli edifici funge da orientamento per la disabilità visiva.

Percorsi Tattili Loges: si utilizzerà in alcuni tratti dove i gradini delle abitazioni diventano ostacoli per i non vedenti.

20 via Giuseppe Elefante

Il presente percorso rappresenta un importante punto di snodo per tutta la viabilità pedonale cittadina che si reca in centro, nonché una importante via di esodo durante le tante manifestazioni civili e religiose che si svolgono lungo via XX Settembre. Inoltre, questa bretella rappresenta il percorso più breve per chi vuole raggiungere dal centro l'Ufficio Postale cittadino.

Anni addietro l'Amministrazione Comunale ha provveduto a dotare il presente attraversamento di alcune rampe metalliche per superare i dislivelli presenti, rappresentati da gradini che, di fatto, impedivano ai diversamente abili di attraversarlo.

Per rendere accessibile il percorso urbano si adeguerà il marciapiede esistente, cercando di evitare i pali della pubblica illuminazione per evitare spostamenti impiantistici.

Attraversamenti pedonali: sono abbastanza sicuri, in quanto il presente tratto di strada è interdetto ai veicoli ad esclusione dell'ultimo tratto, riservato solo ai residenti. Tuttavia, si consiglia di rivedere gli attraversamenti, adeguandoli alla normativa italiana vigente del Codice della Strada.

Marciapiede: E' presente su quasi tutto il percorso, dove si segnalano diffusi esempi di restringimento dello stesso. Necessario è rivedere la sua geometria e le rampe presenti per gli accessi privati, adeguandole alla normativa vigente.

Ostacoli: la rimozione di segnali stradali che restringono il passaggio, cestini, buche, tombini e pannelli pubblicitari.

Pavimentazione: Si prevede di rimuovere e ricollocare le piastrelle/basole a livello.



Attraversamenti: sugli incroci si prevede il ribassamento del cordolo e la formazione dello scivolo.

Segnali Tattili Loges: su tutti gli attraversamenti dovranno essere previsti per la segnalazione di pericolo nelle intersezioni tra zona pedonale e carrabile.

Guida Naturale: nei tratti dove la muratura degli edifici funge da orientamento per la disabilità visiva.

Percorsi Tattili Loges: si utilizzerà in alcuni tratti dove i gradini delle abitazioni diventano ostacoli per i non vedenti

21 via Santa Maria Assunta – via Vincenzo Orlandi

Il presente percorso rappresenta un importante punto di snodo per tutta la viabilità cittadina che vuole evitare di attraversare il centro cittadino, nonché il principale percorso da affrontare per raggiungere l'Ufficio Postale, la Stazione ferroviaria FSE/FS, Largo Pozzi o la via per Sammichele o Putignano.

Il presente percorso, quotidianamente, viene percorso e/o attraversato da numerosi veicoli e passanti. Lungo il suo tracciato si segnalano diverse attività commerciali.

Per rendere accessibile il percorso urbano si adeguerà il marciapiede esistente, cercando di evitare i pali della pubblica illuminazione per evitare spostamenti impiantistici.

Attraversamenti pedonali: sono pericolosi e non opportunamente segnalati in corrispondenza degli incroci con la viabilità carrabile. La realizzazione degli attraversamenti sarà fatta nel rispetto della normativa italiana vigente del Codice della Strada.

Marciapiede: E' presente su quasi tutto il percorso, dove si segnalano diffusi esempi di restringimento dello stesso. Necessario è rivedere la sua geometria e le rampe presenti per gli accessi privati, adeguandole alla normativa vigente.

Ostacoli: la rimozione di segnali stradali che restringono il passaggio, cestini, buche, tombini e pannelli pubblicitari. Gli alberi riposizionati correttamente.

Pavimentazione: in alcuni tratti è sconnessa. Si prevede di rimuovere e ricollocare le



piastrelle/basole a livello.

Attraversamenti: sugli incroci si prevede il ribassamento del cordolo e la formazione dello scivolo.

Segnali Tattili Loges: su tutti gli attraversamenti dovranno essere previsti per la segnalazione di pericolo nelle intersezioni tra zona pedonale e carrabile.

Guida Naturale: nei tratti dove la muratura degli edifici funge da orientamento per la disabilità visiva.

Percorsi Tattili Loges: si utilizzerà in alcuni tratti dove i gradini delle abitazioni diventano ostacoli per i non vedenti.

22 via Stazione – Piazza Giovanni Falcone

Il presente percorso rappresenta il primo e principale approdo per chi giunge in treno a Turi o per chi, sempre in treno, vuole raggiungere il capoluogo la vicina città di Putignano, nonché il primo tratto per i tanti studenti che giungono in paese e devono raggiungere l'IISS "Sandro Pertini", ubicato in via Ginestre.

Il presente percorso, quotidianamente, viene percorso e/o attraversato da numerosi veicoli e passanti. Lungo il suo tracciato si segnalano diverse attività commerciali.

Per rendere accessibile il percorso urbano si adeguerà il marciapiede esistente, cercando di evitare i pali della pubblica illuminazione per evitare spostamenti impiantistici.

Attraversamenti pedonali: sono pericolosi e non opportunamente segnalati in corrispondenza degli incroci con la viabilità carrabile. La realizzazione degli attraversamenti sarà fatta nel rispetto della normativa italiana vigente del Codice della Strada.

Marciapiede: E' presente su quasi tutto il percorso, dove si segnalano diffusi esempi di restringimento dello stesso oltre che numerose buche e/o sconnessioni. Necessario è rivedere il suo rifacimento e le rampe presenti per gli accessi privati, adeguandole alla normativa vigente.

Ostacoli: la rimozione di segnali stradali che restringono il passaggio, cestini, buche,



tombini e pannelli pubblicitari.

Pavimentazione: in alcuni tratti è sconnessa. Si prevede di rimuovere e ricollocare le piastrelle/basole a livello.

Attraversamenti: sugli incroci si prevede il ribassamento del cordolo e la formazione dello scivolo.

Segnali Tattili Loges: su tutti gli attraversamenti dovranno essere previsti per la segnalazione di pericolo nelle intersezioni tra zona pedonale e carrabile.

Guida Naturale: nei tratti dove la muratura degli edifici funge da orientamento per la disabilità visiva.

Percorsi Tattili Loges: si utilizzerà in alcuni tratti dove i gradini delle abitazioni diventano ostacoli per i non vedenti.

23 via Putignano (tratto compreso tra largo Marchesale e via Antonio Valerio)

Il presente percorso rappresenta un importante punto di snodo per tutta la viabilità cittadina che vuole evitare di attraversare il centro cittadino o per raggiungerlo.

Il presente percorso, quotidianamente, viene percorso e/o attraversato da numerosi veicoli e passanti.

Il suo attraversamento risulta molto pericoloso. Per rendere accessibile il percorso urbano si adeguerà il manto stradale esistente, pieno di ostacoli e sdruciolevole, oltre che sconnesso in più punti a causa dell'elevato transito veicolare o all'usura.

Per rendere accessibile il percorso urbano si adeguerà il marciapiede esistente, cercando di evitare i pali della pubblica illuminazione per evitare spostamenti impiantistici.

Attraversamenti pedonali: sono pericolosi e non opportunamente segnalati in corrispondenza degli incroci con la viabilità carrabile. La realizzazione degli attraversamenti sarà fatta nel rispetto della normativa italiana vigente del Codice della



Strada.

Marciapiede: E' presente su tutto il percorso, dove si segnalano diffusi esempi di buche e/o sconnessioni. Necessario è rivedere il suo rifacimento e le rampe presenti per gli accessi privati, adeguandole alla normativa vigente.

Ostacoli: la rimozione di segnali stradali che restringono il passaggio, cestini, buche, tombini e pannelli pubblicitari.

Pavimentazione: in alcuni tratti è sconnessa. Si prevede di rimuovere e ricollocare le piastrelle/basole a livello.

Attraversamenti: sugli incroci si prevede il ribassamento del cordolo e la formazione dello scivolo.

Segnali Tattili Loges: su tutti gli attraversamenti dovranno essere previsti per la segnalazione di pericolo nelle intersezioni tra zona pedonale e carrabile.

Guida Naturale: nei tratti dove la muratura degli edifici funge da orientamento per la disabilità visiva.

Percorsi Tattili Loges: si utilizzerà in alcuni tratti dove i gradini delle abitazioni diventano ostacoli per i non vedenti.

24-25 via Antonio Valerio – via Castellana (tratto compreso tra via A. Valerio e l'ex-cimitero dei colerosi)

Il presente percorso rappresenta un punto di snodo per la viabilità cittadina che vuole raggiungere la Città delle Grotte o per raggiungere l'importante sito storico dell'ex cimitero dei Colerosi o i resti archeologici risalenti all'età Peuceta, ritornati alla luce di recente. Il presente percorso viene anche spesso utilizzato da diverse associazioni cittadine.

Per rendere accessibile il percorso urbano si adeguerà il marciapiede esistente, cercando di evitare i pali della pubblica illuminazione per evitare spostamenti impiantistici.

Attraversamenti pedonali: sono pericolosi e non opportunamente segnalati in corrispondenza degli incroci con la viabilità carrabile. La realizzazione degli

**PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE**

attraversamenti sarà fatta nel rispetto della normativa italiana vigente del Codice della Strada.

Marciapiede: non è presente su tutto il percorso. Si segnalano diffusi esempi di restringimento dello stesso. Pertanto, necessario è rivedere la sua geometria, laddove esistente, e la sua realizzazione dove mancante. Da rivedere sono anche le rampe presenti per gli accessi privati, adeguandole alla normativa vigente.

Ostacoli: la rimozione di segnali stradali che restringono il passaggio, cestini, buche, tombini e pannelli pubblicitari.

Pavimentazione: in alcuni tratti è sconnessa. Si prevede di rimuovere e ricollocare le piastrelle/basole a livello.

Attraversamenti: sugli incroci si prevede il ribassamento del cordolo e la formazione dello scivolo.

Segnali Tattili Loges: su tutti gli attraversamenti dovranno essere previsti per la segnalazione di pericolo nelle intersezioni tra zona pedonale e carrabile.

Guida Naturale: nei tratti dove la muratura degli edifici funge da orientamento per la disabilità visiva.

Percorsi Tattili Loges: si utilizzerà in alcuni tratti dove i gradini delle abitazioni diventano ostacoli per i non vedenti.

26-27-28 via Dogali (I° Tratto, compreso tra via V.zo Orlandi e via Gioia Canale) – via Gioia Canale – via Ninuccio Napolitano (tratto compreso tra via Gioia Canale e la Scuola Primaria “Don Tonino Bello”).

17-18-19 via Vecchia Casamassima (tratto compreso tra Largo Pozzi e via D.co Elefante) – via Domenico Elefante – via Ginestre (tratto compreso tra via Casamassima e l’ISS “Pertini”).

Il presente percorso rappresenta il principale percorso da affrontare, partendo dal centro cittadino, per raggiungere il plesso scolastico “Don Tonino Bello”.



PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Il presente percorso, quotidianamente, viene attraversato da numerosi veicoli e passanti. Si segnala anche l'attraversamento di un passaggio a livello.

Durante il periodo scolastico il suo attraversamento risulta molto pericoloso. Per rendere accessibile il percorso urbano si adeguerà il manto stradale esistente, pieno di ostacoli e sdruciolevole, oltre che sconnesso in più punti a causa dell'elevato transito veicolare o all'usura.

Attraversamenti pedonali: sono pericolosi e non opportunamente segnalati in corrispondenza degli incroci con la viabilità carrabile. La realizzazione degli attraversamenti sarà fatta nel rispetto della normativa italiana vigente del Codice della Strada.

Marcia piede: E' presente su quasi tutto il percorso, dove si segnalano alcuni restringimento dello stesso. Necessario è rivedere la sua geometria e le rampe presenti per gli accessi privati, adeguandole alla normativa vigente.

Ostacoli: la rimozione di segnali stradali che restringono il passaggio, cestini, buche, tombini e pannelli pubblicitari.

Pavimentazione: in alcuni tratti è sconnessa. Si prevede di rimuovere e ricollocare le piastrelle/basole a livello.

Attraversamenti: sugli incroci si prevede il ribassamento del cordolo e la formazione dello scivolo.

Segnali Tattili Loges: su tutti gli attraversamenti dovranno essere previsti per la segnalazione di pericolo nelle intersezioni tra zona pedonale e carrabile.

Guida Naturale: nei tratti dove la muratura degli edifici funge da orientamento per la disabilità visiva.

Percorsi Tattili Loges: si utilizzerà in alcuni tratti dove i gradini delle abitazioni diventano ostacoli per i non vedenti.

29-30 via Palermo – Piazza Aurelio Cisternino

E' un tratto di strada breve, ma di grande importanza per la vita cittadina. Mette in collegamento l'importante arteria di via Pietro De Donato Giannini con la Piazza



Aurelio Cisternino, dove è ubicato l'accesso posteriore del locale Distretto Socio Sanitario ASL BA, e dove è possibile accedervi per i diversamente abili. La presente Piazza, dove segnalano diverse attività commerciali, risulta molto frequentata dai cittadini.

Per rendere accessibile il percorso urbano si adeguerà il marciapiede esistente, rifatto qualche anno addietro dall'Amministrazione Comunale, cercando di evitare i pali della pubblica illuminazione per evitare spostamenti impiantistici.

Marciapiede: è presente per tutto il percorso, tuttavia sono necessarie alcune opere di adeguamento.

Ostacoli: la rimozione di segnali stradali che restringono il passaggio, di buche e tombini.

Griglie: posate nelle buche degli alberi per proteggere gli eventuali dislivelli o sulla sede stradale.

Pavimentazione: in alcuni tratti è sconnessa a causa delle alberature o usura. Si prevede di rimuovere e ricollocare le piastrelle cementizie a livello.

Attraversamenti: sugli incroci si prevede il ribassamento del cordolo e la formazione dello scivolo.

Segnali Tattili Loges: su tutti gli attraversamenti dovranno essere previsti per la segnalazione di pericolo nelle intersezioni tra zona pedonale e carrabile.

Guida Naturale: nei tratti dove la muratura degli edifici funge da orientamento per la disabilità visiva.

Percorsi Tattili Loges: si utilizzerà in alcuni tratti dove i gradini delle abitazioni diventano ostacoli per i non vedenti

Attraversamenti pedonali: sono pericolosi e non opportunamente segnalati in corrispondenza degli incroci con la viabilità carrabile. La realizzazione degli attraversamenti sarà fatta nel rispetto della normativa italiana vigente del Codice della Strada.

Rampe per raccordi: si prevedono in prossimità dei passi carrabili o degli accessi privati dove il marciapiede si abbassa, con pendenza contenuta e raccordata in maniera continua col piano carrabile.



31 via Giuseppe Massari

Il presente percorso, al pari di via Santa Maria Assunta – via Vincenzo Orlandi, rappresenta un importante punto di snodo per tutta la viabilità cittadina che vuole evitare di attraversare il centro cittadino, nonché il principale percorso da affrontare per raggiungere il centro o la via per Casamassima o Putignano. Rappresenta il vecchio tracciato della SS. 172.

Il presente percorso, quotidianamente, viene attraversato da numerosi veicoli e passanti. Lungo il suo tracciato si segnalano diverse attività commerciali.

Per rendere accessibile il percorso urbano si adeguerà il marciapiede esistente, cercando di evitare i pali della pubblica illuminazione per evitare spostamenti impiantistici.

Attraversamenti pedonali: sono pericolosi e non opportunamente segnalati in corrispondenza degli incroci con la viabilità carrabile. La realizzazione degli attraversamenti sarà fatta nel rispetto della normativa italiana vigente del Codice della Strada.

Marciapiede: E' presente su quasi tutto il percorso. Necessario è rivedere la sua geometria e le rampe presenti per gli accessi privati, adeguandole alla normativa vigente.

Ostacoli: la rimozione di segnali stradali che restringono il passaggio, cestini, buche, tombini e pannelli pubblicitari. Gli alberi riposizionati correttamente.

Pavimentazione: in alcuni tratti è sconnessa. Si prevede di rimuovere e ricollocare le piastrelle/basole a livello.

Attraversamenti: sugli incroci si prevede il ribassamento del cordolo e la formazione dello scivolo.

Segnali Tattili Loges: su tutti gli attraversamenti dovranno essere previsti per la segnalazione di pericolo nelle intersezioni tra zona pedonale e carrabile.

Guida Naturale: nei tratti dove la muratura degli edifici funge da orientamento per la disabilità visiva.

Percorsi Tattili Loges: si utilizzerà in alcuni tratti dove i gradini delle abitazioni diventano



ostacoli per i non vedenti.

32 via Conversano (tratto compreso tra largo Marchesale e viale Regione Puglia)

Il presente percorso rappresenta un importante punto di snodo per tutta la viabilità cittadina e primo punto di approdo per chi giunge in paese dalla vicina Conversano.

Il presente percorso, quotidianamente, viene attraversato da numerosi veicoli e passanti.

Il suo attraversamento risulta molto pericoloso. Per rendere accessibile il percorso urbano si adeguerà il manto stradale esistente, pieno di ostacoli e sdruciolevole, oltre che sconnesso in più punti a causa dell'elevato transito veicolare o all'usura.

Per rendere accessibile il percorso urbano si adeguerà il marciapiede esistente, cercando di evitare i pali della pubblica illuminazione per evitare spostamenti impiantistici.

Attraversamenti pedonali: sono pericolosi e non opportunamente segnalati in corrispondenza degli incroci con la viabilità carrabile. La realizzazione degli attraversamenti sarà fatta nel rispetto della normativa italiana vigente del Codice della Strada.

Marciapiede: E' presente su tutto il percorso, dove si segnalano diffusi esempi di buche e/o sconnessioni. Necessario è rivedere il suo rifacimento e le rampe presenti per gli accessi privati, adeguandole alla normativa vigente.

Ostacoli: la rimozione di segnali stradali che restringono il passaggio, cestini, buche, tombini e pannelli pubblicitari.

Pavimentazione: in alcuni tratti è sconnessa. Si prevede di rimuovere e ricollocare le piastrelle/basole a livello.

Attraversamenti: sugli incroci si prevede il ribassamento del cordolo e la formazione



dello scivolo.

Segnali Tattili Loges: su tutti gli attraversamenti dovranno essere previsti per la segnalazione di pericolo nelle intersezioni tra zona pedonale e carrabile.

Guida Naturale: nei tratti dove la muratura degli edifici funge da orientamento per la disabilità visiva.

Percorsi Tattili Loges: si utilizzerà in alcuni tratti dove i gradini delle abitazioni diventano ostacoli per i non vedenti.

33 via Roeser (tratto compreso tra via Vecchia Casamassima e via Moles da Girona)

Il presente percorso, di recente formazione, rappresenta un importante asse di collegamento tra via vecchia Casamassima e via Federico II, nonché un importante arteria su cui troviamo numerosi elementi di aggregazione urbana , ex – Caserma CC, all’asilo “Madre Teresa di Calcutta”, al boschetto “Zaccheo” con la prospiciente piazzetta, diverse attività commerciali.

Per rendere accessibile il percorso urbano si adeguerà il marciapiede esistente, opposto a quello occupato dai pali della pubblica illuminazione o dalle dotazioni impiantistiche per evitare spostamenti impiantistici.

Attraversamenti pedonali: non sono opportunamente segnalati in corrispondenza degli incroci con la viabilità carrabile. La realizzazione degli attraversamenti sarà fatta nel rispetto della normativa italiana vigente del Codice della Strada.

Marciapiede: E’ presente su tutto il percorso. Necessario è rivedere la sua geometria e le rampe presenti per gli accessi privati, adeguandole alla normativa vigente.

Ostacoli: la rimozione di segnali stradali che restringono il passaggio, cestini, buche, tombini e pannelli pubblicitari.

Pavimentazione: Si prevede di rimuovere e ricollocare le piastrelle/basole a livello.

Attraversamenti: sugli incroci si prevede il ribassamento del cordolo e la formazione dello scivolo.

Segnali Tattili Loges: su tutti gli attraversamenti dovranno essere previsti per la



segnalazione di pericolo nelle intersezioni tra zona pedonale e carrabile.

Guida Naturale: nei tratti dove la muratura degli edifici funge da orientamento per la disabilità visiva.

Percorsi Tattili Loges: si utilizzerà in alcuni tratti dove i gradini delle abitazioni diventano ostacoli per i non vedenti.

34 via "Lidl"

Il presente percorso, di recente formazione, rappresenta un importante punto di snodo per tutta la viabilità cittadina e primo punto di approdo per chi giunge in paese dalla vicina Rutigliano. Sulla presente arteria viene dirottato tutto il traffico veicolare pesante che vuole raggiungere la SS 172 o il capoluogo.

Il presente percorso, quotidianamente, viene attraversato da numerosi veicoli e passanti che si recano presso il centro commerciale LIDL o verso i numerosi complessi edilizi di recente edificazione.

Il suo attraversamento risulta molto pericoloso a causa dell'elevato traffico veicolare, e pieno di ostacoli e/o sconnesso in più punti a causa dell'elevato transito veicolare o all'usura.

Per rendere accessibile il percorso urbano si adeguerà il marciapiede esistente, cercando di evitare i pali della pubblica illuminazione per evitare spostamenti impiantistici.

Attraversamenti pedonali: sono pericolosi e non segnalati in corrispondenza degli incroci con la viabilità carrabile. La realizzazione degli attraversamenti sarà fatta nel rispetto della normativa italiana vigente del Codice della Strada.

Marciapiede: E' presente su tutto il percorso, dove si segnalano diffusi esempi di buche e/o sconnessioni. Necessario è rivedere il suo rifacimento e le rampe presenti per gli accessi privati, adeguandole alla normativa vigente.

Ostacoli: la rimozione di segnali stradali che restringono il passaggio, cestini, buche, tombini e pannelli pubblicitari.



PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Pavimentazione: in alcuni tratti è sconnessa. Si prevede di rimuovere e ricollocare le piastrelle/basole a livello.

Attraversamenti: sugli incroci si prevede il ribassamento del cordolo e la formazione dello scivolo.

Segnali Tattili Loges: su tutti gli attraversamenti dovranno essere previsti per la segnalazione di pericolo nelle intersezioni tra zona pedonale e carrabile.

Guida Naturale: nei tratti dove la muratura degli edifici funge da orientamento per la disabilità visiva.

Percorsi Tattili Loges: si utilizzerà in alcuni tratti dove i gradini delle abitazioni diventano ostacoli per i non vedenti.