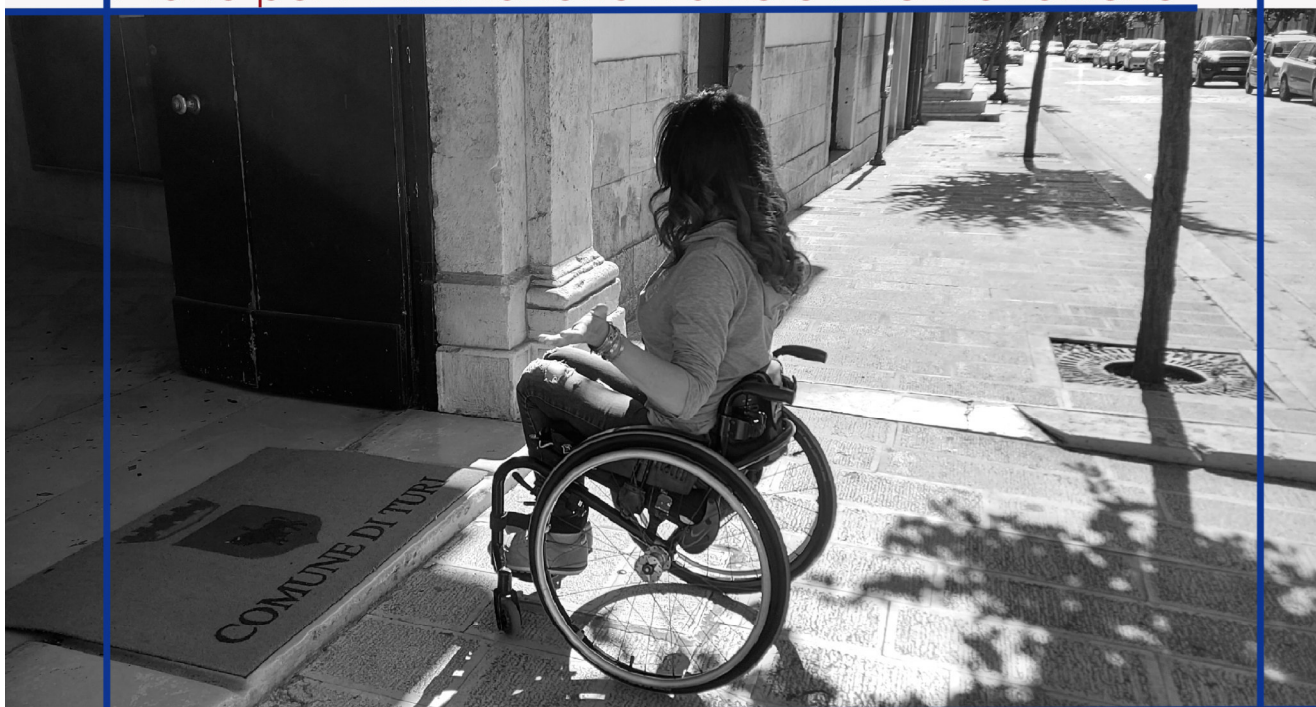


Piano per l'Eliminazione Barriere Architettoniche



TAV.01 |

Relazione generale

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

**COMUNE di TURI****Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche****1. Premessa**

Il Comune di Turi (BA), nel 2019, ha avviato la redazione del **Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (P.E.B.A.)**, finalizzato alla pianificazione e alla programmazione degli interventi necessari per l'accessibilità e la fruibilità degli spazi pubblici e degli edifici di competenza dell'Ente.

Nella definizione di *“accessibilità”* è contenuto il concetto di movimento: *raggiungere con facilità qualcosa, accedere allo spazio e alle sue risorse*. Un tessuto urbano, seppur complesso, per essere attraversato e vissuto deve dotarsi di una serie di accorgimenti che, oltre a stabilirli la normativa vigente, devono essere parte integrante di una comunità civile.

Ogni ostacolo che crea limitazioni fisiche o percettive, oltre ad essere fonte di pericolo e di disagio per un cittadino, è una *“barriera architettonica”*. Eliminare ogni forma di limitazione consentendo a chiunque, non solo a particolari categorie di persone in condizioni di disabilità, di utilizzare i luoghi in cui vive è una elevata forma di civiltà.

La stessa costituzione italiana nell'art. 3 recita: *“Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono eguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali. È compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese”*.

L'introduzione del PEBA è avvenuta in Italia con la Legge finanziaria 41/1986 che ha decretato l'obbligo per le amministrazioni competenti di dotarsi dei piani di



limitazione delle barriere architettoniche e successivamente richiamato e disposto dalla Legge quadro n.104/1992.

Attraverso questo strumento gli Enti Pubblici possono monitorare, programmare e pianificare gli interventi finalizzati all'eliminazione delle barriere architettoniche migliorando la mobilità dei tutti i cittadini nell'ambiente urbano.

Nel 2021, con la progettazione del PEBA, il Comune di Turi assume un impegno sociale importante con la comunità rivolto a stabilire soluzione progettuali adeguate all'accessibilità degli spazi e degli edifici pubblici con l'obiettivo che tutti i luoghi della città, nel futuro, possano essere fruibili adeguatamente da tutti.

2. Normativa nazionale di riferimento

2.1 Normativa nazionale di riferimento

Con la **Legge Finanziaria 41/1986** al comma 21 dell'art.32, la legislazione nazionale ha introdotto l'obbligo per le Amministrazioni Pubbliche di dotarsi dei Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche per gli edifici esistenti non adeguati alle disposizioni in materia di barriere architettoniche.

Successivamente la **Legge Quadro 104/1992** al comma 9 dell'art.24, ha esteso l'ambito di applicazione del PEBA all'accessibilità degli spazi urbani, con particolare riferimento alla realizzazione e all'individuazione di percorsi accessibili, all'istallazione di semafori acustici, per non vedenti, alla rimozione della segnaletica che ostacola la circolazione delle persone disabili.

Tale integrazione qualifica il PEBA come strumento guida per migliorare la fruizione degli spazi urbani e di tutto l'ambiente costruito che su di essi si apre assicurando una adeguata mobilità di tutte le persone.

Le regole per una progettazione senza barriere architettoniche sono definitive in generale dalla **Legge n.13/89** e dal suo decreto di attuazione **D.M.LL.PP. n. 236/89** *“Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, ai fini del superamento e*



dell'eliminazione delle barriere architettoniche", e dal **DPR 503/96**, "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici".

Il **13 dicembre 2006** è stata emanata dalle Nazioni Unite una "**Convenzione sui diritti delle persone con disabilità**" ratificata in Italia dalla **Legge n. 18 del 3 marzo 2009**.

Con la Convenzione ONU l'Italia adotta gli atti, le azioni e le politiche necessarie per affrontare le tematiche della disabilità.

Si introduce l'integrazione tra disabilità e sviluppo sostenibile; si riconosce che discriminare una persona sulla base della disabilità costituisce una violazione della dignità e del valore umano e che rendere accessibili le strutture fisiche, sociali, economiche e culturali, la salute, l'istruzione, l'informazione e la comunicazione, consente alle persone con disabilità di godere pienamente di tutti i diritti umani e delle libertà fondamentali.

Un riepilogo della normativa nazionale in materia di abbattimento delle barriere architettoniche è il seguente:

- ✓ **L. 118/ 1971** (Barriere architettoniche e trasporti pubblici);
- ✓ **L. 41/1986** (Legge finanziaria);
- ✓ **L. 13/1989** (Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati);
- ✓ **DM 236/1989** (Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche);
- ✓ **L. 104/1992** (Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate) artt. 23 e 24 edifici pubblici e privati aperti al pubblico;
- ✓ **DPR 503/1996** (Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici);
- ✓ **DPR 380/2001** (Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia);
- ✓ **DM per i Beni e le Attività Culturali 28 marzo 2008**: "Linee guida per il superamento delle barriere architettoniche nei luoghi di interesse culturale";



- ✓ **L. 18/2009:** *“Ratifica ed esecuzione della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, con Protocollo opzionale, fatta a New York il 13 dicembre 2006 e istituzione dell'Osservatorio nazionale sulla condizione delle persone con disabilità”.*

2.2 Normativa regionale di riferimento

Il riferimento normativo regionali per la redazione del PEBA è la **L.R. 67 del 28/12/2018 art. 87** *“Contributo ai comuni per la redazione del Piano abbattimento barriere architettoniche (PEBA)”*.

Le regole di riferimento per la progettazione del piano sono riportate nella **D.G.R. 2062 del 18 novembre 2019**, contenente le *“Linee Guida per la redazione e la revisione dei piani di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA) e relative schede di rilievo”*.

Ulteriori riferimenti normativi a livello regionale nell’ambito dell’eliminazione delle barriere architettoniche sono i seguenti:

- **L.R. 6 del 1 aprile 2003**, *“Norme per l’eliminazione delle barriere architettoniche negli . edifici di edilizia residenziale privata. Disciplina dei parcheggi”*;
- **L.R. 39 del 10 dicembre 2012**, *“Abbattimento delle barriere architettoniche mediante . realizzazione di ambienti per persone con disabilità grave negli edifici di edilizia residenziale in proprietà”*.

Gli indirizzi definiti dalla legislazione nazionale e dalla normativa della Regione Puglia riguardo la redazione e adozione del PEBA, si pongono l’obiettivo di predisporre uno strumento programmatico, una guida alla progettazione in grado di indirizzare l’Amministrazione nella gestione degli interventi di progettazione e di manutenzione.

A tal fine il PEBA, una volta redatto, deve poter essere oggetto di consultazione su larga scala per consentire il raggiungimento degli obiettivi proposti, oltre che poter essere aggiornabile nel tempo contenente criteri generali e tipologie di soluzioni spaziali e funzionali accessibili e inclusive.



2.3 Normativa comunale di riferimento

Con **nota prot. n.3170 del 12.12.2019**, indirizzata alla Regione Puglia - Sezione Politiche Abitative, il Comune di Turi avanzava richiesta per l'assegnazione del contributo regionale per la redazione del *"Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA), giusta Deliberazione di Giunta Regionale n. 2062 del 18.11.2019 avente ad oggetto "Contributo ai Comuni per la redazione del Piano abbattimento barriere architettoniche (PEBA). Definizione dei criteri di riparto e delle modalità di assegnazione delle risorse regionali previste ai sensi dell'art. 87 della L.R. 28.12.2018, n. 67 e approvazione delle Linee Guida per la redazione del PEBA"*;

Successivamente, con **Deliberazione di Giunta Comunale n.98 del 13.12.2019**, l'Amministrazione Comunale manifestava formalmente interesse alla richiesta di *"assegnazione del contributo regionale per la redazione del PEBA, impegnandosi a cofinanziare, per un importo pari ad € 1.500,00, la redazione dello stesso"*;

Con **Determinazione Dirigenziale n. 160 del 10.07.2020 del Dirigente della Sezione Politiche Abitative della Regione Puglia**, avente ad oggetto *"L.R. 28.12.2018, n. 67 art. 87. Contributo ai Comuni per la redazione del Piano abbattimento barriere architettoniche (PEBA). Scorrimento della graduatoria approvata con determina dirigenziale del 17.12.2019 n. 288 e concessione contributo finanziario in favore dei Comuni ammessi a finanziamento"*, il Comune di Turi è stato ammesso a finanziamento per un contributo d'importo pari ad € 5.000,00 e veniva sollecitato a conferire incarico tecnico per la redazione del PEBA;

A tal fine il Dirigente del 5° Settore – Urbanistica – Assetto del Territorio del Comune di Turi, con **Determinazione n.2 del 08.01.2021** affida l'incarico tecnico per la redazione del *"Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA.*

3. Definizioni

- ✓ **Barriera architettonica:** ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea; gli ostacoli che



limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di parti, attrezzature o componenti di edifici, di spazi attrezzati e spazi a verde; la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi.

- ✓ **Accessibilità:** la possibilità, anche per persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale, di raggiungere l'edificio, di entrarvi, di fruire di tutti gli spazi e attrezzature e di accedere alle singole unità immobiliari e ambientali, in condizioni di sicurezza e autonomia.
- ✓ **Accessibilità condizionata:** la possibilità, con aiuto, di raggiungere l'edificio, di entrarvi agevolmente, di fruire di spazi e attrezzature e di accedere alle singole unità immobiliari e ambientali.
- ✓ **Visitabilità:** possibilità per tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute, di accedere agli spazi di relazione e ad almeno un servizio igienico di ogni unità immobiliare. Sono spazi di relazione quelli nei quali il cittadino entra in rapporto con la funzione ivi svolta.
- ✓ **Adattabilità:** possibilità di modificare nel tempo lo spazio costruito a costi limitati, allo scopo di renderlo completamente e agevolmente fruibile a tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute. Rappresenta un livello ridotto di qualità e può essere definita come un'accessibilità differita nel tempo.
- ✓ **Fruibilità:** possibilità per le persone di poter utilizzare con pieno godimento spazi aperti, costruiti, arredi, servizi informativi, attrezzature e svolgere attività in sicurezza e autonomia.
- ✓ **Autonomia:** possibilità di utilizzare, anche con l'ausilio di facilitatori, la propria capacità funzionali per la fruizione di spazi e attrezzature.
- ✓ **Guida naturale:** si intende una particolare conformazione dei luoghi, come ad esempio i muri degli edifici, siepi, muretti bassi, che consente al disabile visivo di orientarsi e proseguire la strada senza la necessità di ulteriori informazioni.

- ✓ **Guida Artificiale:** si intende invece un sistema di orientamento realizzato mediante pavimentazioni differenziate recanti codici tattili. Le informazioni sono date al disabile visivo mediante quattro diversi canali:
 1. senso tattile o plantare, riferito alle sensazioni provocate dai movimenti muscolari durante l'attività motoria;
 2. senso tattile mediato dal bastone bianco, che trasmette sensazioni alla mano;
 3. senso dell'udito, stimolato dai suoni e dalla risposta acustica del materiale sotto la sollecitazione del bastone o dei piedi;
 4. percezione visiva del senso cromatico della guida rispetto al resto del pavimento sul quale è inserita (per gli ipovedenti).
- ✓ **Percorsi Tattili o Pista Tattile:** sono percorsi formati da piastrelle in grès, in gomma o in materiali lapidei, recanti i sei codici necessari a fornire al disabile visivo le informazioni essenziali, il riconoscimento dei luoghi di pericolo quali scale, rampe e intersezioni.
- ✓ **Sistema Loges (Linea di Orientamento Guida E Sicurezza):** percorso tattile costituito da superfici (dotate di rilievi appositamente creati per essere percepiti sotto i piedi e per consentire a non vedenti e ipovedenti l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo. Utilizza profili, rilievi, spessori, distanze, spaziature, specificamente studiati per le specifiche modalità impiegate dalle persone non vedenti per muoversi in autonomia.

3.1 Raccordi con la normativa antincendio

Il richiamo alla specifica normativa antincendio è contenuto nel punto 4.6 del DM 236/89 (ribadito anche dall'art. 18 del DPR 503/96), nel quale è sottolineata la necessità connessa alla redazione di progetti edilizi finalizzati a *“garantire l'accessibilità o la visitabilità di un edificio, di prevedere adeguati <<compartimenti antincendio>>, così come definiti dal DM 30 novembre 1983, in luogo invece dei più consueti <<sistemi di vie d'uscita>>, normalmente non utilizzabili però da parte delle persone recanti disabilità”*.



4. Metodologia di lavoro

La normativa di riferimento della Regione Puglia **D.G.R. 2062 del 18.11.2019** nell'allegato C (*linee guida per la redazione del PEBA*) divide gli ambiti di intervento del Piano in due: **ambito edilizio** e **ambito urbano** e le loro componenti costituite dagli **edifici** e dagli **spazi pubblici** connessi ad essi.

Considerando la procedura delle Linee Guida, si sono avviate le fasi operative per definire il piano.

Esse sono:

- *analisi dello stato di fatto in ambito edilizio e urbano;*
- *individuazione, in accordo con l'amministrazione comunale, degli edifici di competenza dell'ente da rilevare;*
- *individuazione dei tratti urbani (percorsi pedonali) e/o di collegamento con gli edifici pubblici comunali;*
- *rilevamento delle barriere architettoniche presenti sia in ambito edilizio che urbano riportate su schede singole per ogni manufatto;*
- *partecipazione estesa ai cittadini e alle associazioni interessate;*
- *individuazione delle possibili opere di adeguamento con la stima economica sintetica e di massima del costo di realizzazione delle opere di adeguamento in ambito edilizio;*
- *riepilogo interventi e descrizione delle lavorazioni;*
- *abaco degli interventi in ambito urbano.*

4.1 Analisi dello stato di fatto | ambito edilizio

La conoscenza e l'indagine approfondita delle condizioni di accessibilità e visitabilità del Patrimonio Immobiliare Comunale è il primo step dell'analisi urbana avviata su tutto il Comune di Turi.

Le informazioni raccolte che riguardano le criticità e le barriere architettoniche presenti sono riportate su **Schede di Rilevamento**, impostate **come da allegato 1 della D.G.R. 2062 del 18 novembre 2019**, il cui riferimento identificativo di ogni edificio è



rappresentato su un elaborato planimetrico allegato al PEBA (TAV_02 | *localizzazione dei luoghi pubblici in ambito edilizio*).

Su ogni scheda sintetica sono descritti: la denominazione e la funzione principale svolta, il codice d'identificazione del manufatto esaminato, i dati localizzativi (indirizzo con via e numero civico), la foto e uno stralcio della mappa.

Per il **patrimonio immobiliare** sono stati presi in considerazione i seguenti fattori: *parcheggi, accessi, collegamenti verticali, percorso interno e servizi igienici*.

Si riporta l'elenco delle unità edilizie che sono state oggetto di analisi e di rilievo con i codici identificativi delle schede riportati sull'elaborato planimetrico.

Le schede di rilievo sono:

EP - Edificio Pubblico

EP-01 Municipio.....	via XX Settembre, 5
EP-02 Centro Culturale Polivalente – biblioteca comunale	via Sedile
EP-03 Servizio Sanitario Emergenza Urgenza 118	via Guglielmo Cisternino
EP-04 Ex-cimitero dei colerosi	via Castellana
EP-05 Stazione ferroviaria FSE/FS	P.zza Giovanni Falcone
EP-06 Istituto di reclusione penitenziaria	P.zza Sandro Pertini
EP-07 Distretto Socio Sanitario ASL	via Pietro De Donato Giannini
EP-08 Ex-caserma CC	via Vecchia Casamassima

ES - Edificio Scolastico

ES-01 Istituto Comprensivo “Resta-De Donato Giannini”	via Mola
ES-02 Asilo Nido	via Mola
ES-03 Scuola dell'Infanzia “Madre Teresa di Calcutta” ...	via Vecchia Casamassima
ES-04 Istituto Tecnico Commerciale e Geometri “Pertini-Anelli”	via Ginestre
ES-05 Scuola dell'Infanzia “don Tonino Bello”	via N. Napolitano

CC – Cimitero comunale

CC-01 Cimitero comunale	Piazza Sant'Oronzo
-------------------------------	--------------------

IS – Impianti sportivi comunali

IS-01 Palasport	via Cisterne
-----------------------	--------------



IS-02 Campo sportivo comunalevia Oronzo Pugliese

EC – Edifici di culto

EC-01 Chiesa di Santa Chiaravia Sedile

EC-02 Chiesa Maria SS. Ausiliatrice – Oratoriovia Ten. Notarnicola, 56

EC-03 Chiesa San Giovanni Battistavia Pietro De Donato Giannini

EC-04 Chiesa Maria SS. AssuntaPiazza Chiesa

EC-05 Chiesa San Roccovia XX Settembre

EC-06 Chiesa San Domenicovia XX Settembre

EC-07 Chiesa Sant’OronzoPiazza Sant’Oronzo

Ogni scheda di rilievo indaga, per ognuna delle categorie sopra elencate mediante più domande a risposta chiusa (SI/NO), circa l’accessibilità della struttura esaminata e i criteri per tale valutazione hanno preso in considerazione i seguenti fattori:

- *Parcheggi* (posto macchina riservato, presenza di segnaletica);
- *Accesso all’edificio percorso esterno di avvicinamento* (presenza di dislivelli e/o ostacoli, pavimentazione, segnaletica);
- *Collegamenti verticali* (raggiungimento vari piani, presenza di ascensore o sistema di sollevamento, corrimano e pavimentazione);
- *Percorso interno* (segnaletica informativa, illuminazione, ostacoli);
- *Servizi Igienici* (dimensioni e accessori);

Fanno parte del rilievo in questo ambito, pur essendo spazi urbani, anche le aree comunali con verde attrezzato:

VA – Verde attrezzato

VA-01 Villa MarchesaleLargo Marchesale

VA-02 Piazza “Monumento al Bersagliere”via Guglielmo Cisternino

VA-03 Piazza “Venusio”via Sardegna

VA-04 Parco “Ex ospedale”viale Regione Puglia

VA-05 Largo PozziPiazza Largo Pozzi



VA-06 Villa comunale “Grande”	via XX Settembre
VA-07 Villa comunale “Piccola”	Piazza Sandro Pertini
VA-08 Piazza “Aurelio Cisternino”	Piazza Aurelio Cisternino
VA-09 “Bosco di Zaccheo” e piazzetta	via Roeser

La schedatura ha preso in considerazione i seguenti fattori:

- *accessibilità percorsi* (pavimentazione, orientamento per non vedenti, ecc);
- *dislivelli* (presenza di rampe e/o ostacoli altimetrici, ecc.);
- *parcheggi* (posto macchina riservato, presenza di segnaletica);

4.2 Analisi dello stato di fatto | ambito urbano

Per l'**ambito urbano** l'analisi conoscitiva si è concentrata sui percorsi pedonali intesi come l'insieme di marciapiedi, percorsi, pavimentazioni, rampe, arredo urbano, ostacoli, parcheggi e attraversamenti pedonali.

Ogni percorso presenta notevoli criticità e l'adeguamento ad una accessibilità senza barriere si scontra con spazi ridotti destinati ai pedoni e con quelli per gli autoveicoli (sedi stradali) fonte di traffico in costante aumento.

I percorsi, oggetto d'indagine, sono stati esaminati e mappati su una planimetria con le rispettive *Schede di Rilievo*, impostate come da **allegato 2 della D.G.R. 2062 del 18 novembre 2019**, il cui riferimento identificativo del percorso corrisponde al proprio nome rappresentato su un elaborato planimetrico allegato al PEBA.

Su ogni scheda sintetica sono descritti: il nome del percorso, i dati localizzativi (indirizzo con via/piazza), la foto e uno stralcio della mappa.

Le informazioni raccolte riguardano le criticità e le barriere architettoniche presenti e i fattori presi in considerazione sono: *pavimentazione, dislivelli, ostacoli, parcheggi, varie*.

Nel dettaglio il nome delle strade (percorso) corrispondenti alle schede allegate:

1. Via Sammartino (tratto Largo Pozzi);
2. Via XX Settembre;



3. Piazza Sandro Pertini;
4. Piazza Aldo Moro;
5. Via Pietro De Donato Giannini;
6. Via Rutigliano;
7. Via Marco Masi – strada Mola;
8. Via Tenente Vitantonio Notarnicola;
9. Via Giuseppe Chiarappa;
10. Via Pietro Fanelli – viale Regione Puglia;
11. Via Cisterne;
12. Via Dogali (I° tratto);
13. Piazza Chiesa;
14. Via Sedile;
15. Largo Marchesale;
16. Via Guglielmo Cisternino;
17. Via Vecchia Casamassima (tratto Largo Pozzi – via D.co Elefante);
18. Via Domenico Elefante;
19. Via Ginestre (tratto via Casamassima – IISS Pertini);
20. Via Giuseppe Elefante;
21. Via Santa Maria Assunta – via Vincenzo Orlandi;
22. Via Stazione – Piazza Giovanni Falcone;
23. Via Putignano;
24. Via Antonio Valerio;
25. Via Castellana;
26. Via Dogali (II° tratto);
27. Via Gioia Canale;
28. Via Ninuccio Napolitano;
29. Via Palermo;
30. Piazza Aurelio Cisternino;
31. Via Giuseppe Massari;



- 32. Via Conversano (tratto largo Marchesale – via Cisterne);
- 33. Via Roeser (tratto Via Vecchia Casamassima – Via Moles da Girona);
- 34. Via “Lidl”;

La schedatura ha preso in considerazione i seguenti fattori:

- ✓ accessibilità percorsi (pavimentazione; orientamento per non vedenti, ecc);
- ✓ dislivelli (presenza di rampe e/o ostacoli altimetrici, ecc.);
- ✓ parcheggi (posto macchina riservato, presenza di segnaletica).

4.3 Percorso partecipativo

A supporto della fase di analisi un contributo importante deriva dai cittadini e dai portatori di interesse per individuare le reali esigenze e i bisogni non soltanto delle persone con disabilità permanenti di tipo motorio, sensoriale o cognitivo, ma anche di tutti i soggetti che vivono situazioni di disagio nel muoversi in città: anziani con o senza ausili, accompagnatori e familiari di disabili, persone che conducono passeggino o carrozzina, persone con disabilità temporanee o problemi motori, persone con deficit visivo o uditivo, persone con problemi cardiorespiratori, donne in gravidanza.

Il percorso di partecipazione, fase importante nella redazione del PEBA e utile ad agevolare il confronto con i cittadini e le associazioni che rappresentano persone con disabilità, ha previsto due modalità: la prima l'utilizzo di strumenti informatici; la seconda lo svolgimento di incontro diretto con le associazioni portatori di interessi diffusi.

Purtroppo, le limitazione dovute alla pandemia ha di fatto impedito di poter svolgere degli incontri in presenza pertanto si è deciso di svolgere un incontro di presentazione del lavoro in progress a distanza.

L'obiettivo è che il PEBA sia il risultato di un percorso partecipativo che coinvolga tutti coloro che hanno un interesse diretto a rendere più accessibile la città.

4.3.1 Strumenti informatici



La modalità scelta per avviare la fase di partecipazione è la raccolta di segnalazioni e proposte attraverso un questionario editato on-line (moduli Google) compilato in forma anonima e in modo automatico disponibile sul sito del Comune di Turi dove i cittadini hanno segnalato la presenza di barriere architettoniche o le difficoltà nell'utilizzo degli spazi pubblici a causa della ridotta accessibilità.

Il questionario è composto da cinque sezioni:

- Sezione 1 (Rispondi alle domande e clicca invia);
- Sezione 2 (Informazioni generali);
- Sezione 3 (Percorsi pedonali);
- Sezione 4 (Trasporto pubblico);
- Sezione 5 (Accessibilità degli edifici);

Ogni sezione contiene delle domande a scelta multipla e a risposta aperta.

Il risultato di questa indagine restituisce le problematiche presenti sul territorio sul tema dell'accessibilità fornendo le informazioni dirette sullo stato dei luoghi (All.01).

Le risposte hanno restituito le criticità incontrate nella fase di analisi mettendo in evidenza la difficile accessibilità degli spazi urbani e degli edifici pubblici oltre a quelli dei privati aperti al pubblico. Percorsi pedonali degradati con pavimentazione sconnesse in tutte le vie della Città, sia del centro storico che della periferia, ostacolati, con dimensioni dei marciapiedi inadeguate per il passaggio di un disabile e senza orientamento per i non vedenti.

Nell'elenco delle vie segnalate dai cittadini rientrano quelle scelte per l'adeguamento del PEBA così come le barriere architettoniche analizzate negli edifici comunali.

4.3.2 Incontro diretto

Nel pieno rispetto della normativa anticontagio da Covid-19 è stato possibile organizzare un incontro in presenza con le associazioni locali portatori di interessi diffusi. I partecipanti, semplici cittadini e portatori d'interesse, si sono confrontati con le esigenze reali della disabilità e la programmazione del piano. Dopo aver descritto la



metodologia del lavoro e gli obiettivi, il dibattito si è arricchito con i suggerimenti puntuali degli intervenuti e sulla necessità di eliminare le barriere architettoniche per tutti.

Un confronto utile alla progettazione del Piano che, nella fase della conoscenza e delle valutazioni, recepisce le problematiche degli intervenuti. Chi vive con una disabilità affronta quotidianamente le molteplici barriere architettoniche subendo a volte la mancanza di attenzione e di rispetto da chi disabile non è.

Il Piano ha l'obiettivo di progettare e programmare nel tempo l'eliminazione delle barriere architettoniche presenti sul territorio garantendo a tutti i cittadini la libertà di fruire dei servizi e degli spazi del luogo dove vive.

5. La progettazione accessibile

L'analisi conoscitiva ha fatto registrare innumerevoli criticità e ostacoli sia negli edifici che nella viabilità pedonale, mettendo in evidenza gli aspetti quantitativi e qualificati al fine di proporre nella fase successiva gli interventi per una graduale eliminazione oppure gli interventi di adeguamento necessari.

Le disabilità più note riguardano quelle motorie e quelle visive senza considerare i disagi legati all'autismo che stanno assumendo sempre maggiore rilevanza e presa di coscienza da parte di tutti.

Ad oggi nessun luogo pubblico conosciuto utilizza particolari ausili tecnologici finalizzati a ridurre la disabilità comunicativa e il conseguimento della massima autonomia.

I bisogni comunicativi legati all'autismo sono complessi ma le innovazioni tecnologiche stanno migliorando i processi comunicativi.

Il PEBA si pone l'obiettivo di utilizzare tutti gli strumenti che la tecnologia metterà a disposizione per adeguare gli spazi di relazione negli edifici pubblici anche ai cittadini portatori di questa disabilità.

Una progettazione accessibile deve partire dalle **regole di progettazione contenute nella L.13/89** per gli edifici privati di nuova costruzione, per gli interventi di



ristrutturazione e per tutti gli spazi esterni di pertinenza e di accesso agli stessi **e dal suo decreto di attuazione D.M. 236/89** dove si definiscono tutte le caratteristiche degli interventi, i criteri di progettazione e precisa la nozione di “*barriera architettonica*”.

Con il DPR 503/96 il campo di applicazione si estende agli edifici, servizi e spazi pubblici.

5.1 Accessibilità | ambito edilizio

Seguendo la struttura delle Schede Di Rilievo si prendono in esame le categorie delle barriere architettoniche individuate e per ognuna delle quali si riportano le soluzioni prevista dalla normativa (DPR 503/96):

❖ Parcheggio (rif. Articolo 10 del DPR 503/96);

La presenza dello spazio riservato alla sosta delle persone disabili deve avere le seguenti caratteristiche:

- ubicato nelle vicinanze dell’edificio e in aderenza ad un percorso pedonale;
- nelle aree di parcheggio 1 posto auto riservato ogni 50;
- dimensioni: cm 600 x 320 cm di cui cm 190 per il veicolo e cm 130 destinato allo spazio per garantire la massima mobilità della sedia a ruote, nelle fasi di ingresso/uscita dal veicolo - deve essere evidenziato con appositi segnali orizzontali (gialli) e verticali (cartello stradale previsto dall'art. 120 (figura II 79/a) del codice della strada;

❖ Percorso di Avvicinamento (rif. Articoli 15,16,17 del DPR 503/96);

La percorribilità dell’accesso per raggiungere l’ingresso dell’edificio deve avere le seguenti caratteristiche:

- parcheggio complanare o raccordato alle aree pedonali in piano;
- zona antistante/retrostante alla porta di accesso deve essere complanare e antisdrucchiabile. Le dimensioni devono consentire la manovra di una sedia a ruote (= cm135x cm 135);



- nessun ostacolo che restringa la larghezza utile al passaggio di persona su sedia a ruote (pali pubblica illuminazione, semafori, segnali stradali e/o pubblicitari, arredi urbani);
- pavimentazione di accesso con un piano di calpestio regolare, senza sconnessioni e/o sporgenze e lo spigolo di eventuali soglie arrotondato;
- zerbini incassati in materiale rigido, incassati nel pavimento o con le guide solidamente ancorate;
- i grigliati e le caditoie complanari alla pavimentazione e con maglie stette o quadrata;
- rampe per il superamento di dislivelli superiori a 50 cm con dimensioni di larghezza minima di 90 cm per il transito di una persona e di 150 cm incrocio due persone;
- porta di accesso larghezza = 80 cm e altezza della maniglia compresa tra 85 e 95 cm;
- eventuali porte a vetri con elemento di segnalazione della trasparenza;
- campanello ad altezza da terra compresa tra cm 40 e 140 e citofono tra cm 110 e 140;

❖ **Collegamenti Verticali** (rif. Articoli 7, 13, 15 del DPR 503/96)

Le dimensioni e le caratteristiche degli ascensori variano in base alla preesistenza o alla nuova edificazione dell'edificio:

1) edifici nuovi non residenziali:

- cabina dimensioni minime 140 cm x 110 cm;
- porta luce minima 80 cm posta sul lato corto;
- piattaforma di distribuzione anteriore alla porta 150 cm x 150 cm;

2) edifici nuovi residenziali:

- cabina dimensioni minime 130 cm x 95 cm;
- porta luce minima 80 cm posta sul lato corto;
- piattaforma di distribuzione anteriore alla porta 150 cm x 150 cm;



3) edifici preesistenti:

- cabina dimensioni minime 120 cm x 80 cm;
- porta luce minima 80 cm sosta sul lato corto;
- piattaforma di distribuzione anteriore alla porta 150 cm x 150 cm;

Altre indicazioni importanti sono: l'auto-livellamento non deve superare i 6 mm; i pulsanti di comando (con la traduzione Braille) interni/esterni ad un'altezza da terra tra 110/140 cm; allarme e citofono interni tra 110/130 cm; corrimano all'altezza di 90 cm; annuncio automatico vocale dei piani di arrivo; l'installazione di un sedile ribaltabile con ritorno automatico in caso di 5 o più piani.

Le dimensioni e le caratteristiche delle rampe di scale sono:

- pavimentazione senza sconnessioni e antisdrucchiolo;
- larghezza di 120 cm;
- gradini corretto rapportoalzata/pedata;
- segnali a pavimento (segnali tattilo plantari percepibile dai non vedenti)

collocati a 30 cm dal primo e dall'ultimo gradino;

- parapetto verso il vuoto ad altezza di 100 cm;
- corrimano posto su entrambi i lati ad altezza tra 90/100 cm dal piano di calpestio e a 75 cm per la sicurezza dei bambini e prolungato di 30 cm oltre il primo e l'ultimo gradino;
- illuminazione artificiale laterale con comando individuabile al buio e posto su ogni pianerottolo.

I sistemi di sollevamento per raggiungere i diversi piani, nel caso in cui non si possano realizzare rampe fisse o ascensori, sono costituiti da servoscala e piattaforme elevatrici da installare nei luoghi pubblici.

Il **servoscala** è consentito per superare differenze di quota non superiori a mt.4. Si tratta un'apparecchiatura costituita da un mezzo di carico opportunamente attrezzato per il trasporto di persone con ridotta o impedita capacità motoria, marciante lungo il lato di una scala o di un piano inclinato e che si sposta, azionato da un motore elettrico, nei due sensi di marcia vincolato a guida/e.



Le **piattaforme elevatrici** per superare dislivelli, di norma, non superiori a ml.4. con velocità non superiore a 0,1 m/s, devono rispettare, per quanto compatibili, le prescrizioni tecniche specificate per i servoscala. Se le piattaforme sono installate all'esterno gli impianti devono risultare protetti dagli agenti atmosferici.

❖ **Collegamenti Verticali** (rif. Articoli 7, 13, 15 del DPR 503/96)

I percorsi interni all'edificio devono garantire il passaggio e l'uso degli elementi d'arredo agevole ad un disabile pertanto si prendono in considerazione tutti i fattori che li caratterizzano:

- pavimentazione complanare non sdruciolevole;
- rampe con pendenza adeguata per superare dislivelli e segnalati con fasce cromatiche;
- i corridoi e i passaggi senza variazione di quota (da superare eventualmente con rampe) e di larghezza ≥ 100 cm e con slarghi ogni 10 mt utili a consentire la manovra di una sedia a ruote;
- segnaletica informativa che indichi le attività svolte e i percorsi per raggiungerle e per i non vedenti tabelle tattili;
- luce netta delle porte 75 cm e altezza maniglie a 90 cm;
- gli arredi e le attrezzature non devono ostacolare il passaggio o impedire lo svolgimento di attività a persone con difficoltà motorie;
- gli interruttori elettrici, campanelli, citofoni posti ad altezza compresa tra i 40 cm e i 140 cm e resi visibili in condizioni di scarsa visibilità;

❖ **Servizi igienici** (rif. Articolo 8 del DPR 503/96)

In ogni edificio pubblico deve esserci un servizio igienico per disabili avente dimensioni tali da consentire lo spazio di manovra della sedia a ruote, ingombri e misure minime di arredi e accessori sanitari:

- dimensioni minime con lavabo 180 x 180 cm;



- luce netta della porta 90 cm preferibile scorrevole o apertura verso l'esterno e con corrimano situato ad h 80 cm;
- vaso wc;
- corrimani orizzontale in prossimità del wc ad altezza di cm. 80 dal calpestio, e di diametro cm. 3-4;
- lavabo sospeso con installazione ad altezza max 80 cm dal pavimento; - rubinetteria con leva;
- specchio con installazione ad h compresa tra 90 e 180 cm;
- campanello di emergenza posto in prossimità della tazza;

5.2 Accessibilità | ambito urbano (percorsi pedonali)

Il requisito di accessibilità degli spazi esterni, si considera soddisfatto se esiste almeno un percorso agevolmente fruibile anche da parte di persone con ridotte o impedito capacità motorie o sensoriali.

La fruizione dei percorsi urbani rappresenta un elemento di criticità per la vivibilità e la sicurezza, poiché sono generalmente un'eredità del passato e quasi sempre non risultano idonei per l'utilizzazione da parte di un'utenza allargata come persone portatrici di disabilità.

I fattori presi in considerazione sono:

❖ Pavimentazione (rif. Articolo 4, 5, 15 del DPR 503/96)

- larghezza del percorso pedonale = 90 cm;
- la pendenza del percorso non deve essere superiore all' 1%;
- pavimentazione complanare non sdruciolevole con un piano di calpestio regolare, senza sconnessioni e/o sporgenze;
- intersezioni tra percorso e zona carrabile (attraversamenti pedonali e/o passi carrai) con segnaletica tattile a pavimento per il corretto orientamento delle persone con disabilità visive:

❖ Dislivelli (rif. Articolo 4, 5 del DPR 503/96)

- inserimento di una rampa per superare gradini ortogonali al percorso;
- variazioni di livello dei percorsi realizzati con rampe evidenziate da variazioni cromatiche;
- le rampe esistenti non devono superare la pendenza dell'8%, in tal caso sostituirle;
- il dislivello con più gradini superarlo con la piattaforma elevatrice o servoscala.

❖ **Ostacoli** (rif. Articolo 9 del DPR 503/96)

Gli ostacoli sono fonti di disagio per coloro che attraversano un percorso limitando i movimenti in sicurezza a chi ha ridotta capacità motoria, visiva e uditiva.

Gli spazi all'aperto su suolo pubblico concessi a bar e ad altri esercizi commerciali, hanno pedane alte che rendono difficile l'utilizzo da parte di persone disabili.

Così pure fioriere posizionate per delimitare l'area senza varchi adeguati.

I fattori da considerare sono i seguenti:

- larghezza minima del percorso pedonale libero non ostruito deve essere di 90 cm senza la presenza di panchine, rastrelliere delle biciclette, dissuasori, cestini, che posizionati male restringono il passaggio;
- gli elementi sporgenti devono essere evitati;
- in ambito urbano altri ostacoli come pali della pubblica illuminazione, dell'impianto semaforico, cabine elettriche, sostegni per linee telefoniche, segnaletica informativa e/o di indicazione stradale devono essere installate senza creare intralcio al passaggio.
- scavi e lavori stradali costituiscono ostacoli temporanei all'interno del percorso;
- elementi provvisori come impalcature, cavalletti, transenne devono essere segnalate anticipando la zona di qualche metro, anche mediante avvisi acustici.
- Prevedere un passaggio di 90 cm al di sotto di impalcature installate per lavori su facciate di edifici, evitare nastri di delimitazione in plastica, non in grado di fermare l'avanzamento di una persona ipovedente.

❖ **Parcheggio** (rif. Articolo 10 del DPR 503/96)

La presenza dello spazio riservato alla sosta delle persone disabili deve avere le seguenti caratteristiche:

- ubicato nelle vicinanze dell'edificio e in aderenza ad un percorso pedonale;
- nelle aree di parcheggio 1 posto auto riservato ogni 50;
- dimensioni (cm 600 x 320 cm di cui cm 190 per il veicolo e cm 130 destinato allo spazio per garantire la massima mobilità della sedia a ruote, nelle fasi di ingresso/uscita dal veicolo
- deve essere evidenziato con appositi segnali orizzontali (gialli) e verticali (cartello stradale previsto dall'art. 120 (figura II 79/a) del codice della strada.

5.3 Accessibilità | edifici privati aperti al pubblico

Edifici privati aperti al pubblico Il superamento delle barriere architettoniche riferite agli edifici privati di uso pubblico e sociale aperti al pubblico sono regolamentate dal **D.M.236/89** comprendono:

- i luoghi destinati ad attività sociali come quelle scolastiche, sanitarie, assistenziali, culturali, sportive;
- le sedi di lavoro: aziende o imprese soggette alla normativa sul collocamento obbligatorio;
- i luoghi per riunioni e spettacoli, all'aperto e al chiuso, temporanei o permanenti (compresi i circoli privati); - gli ambienti per la ristorazione;
- le sedi di attività ricettive (alberghi, pensioni, villaggi turistici, campeggi etc.);
- le sedi di culto;
- i luoghi che forniscono attività aperte al pubblico.

Per queste categorie deve essere soddisfatto il requisito di **Visitabilità** che presuppone **l'accessibilità degli spazi di relazione, dell'ingresso e di almeno un servizio igienico.**

Per “spazio di relazione” si intendono le superfici che sono effettivamente a contatto con il pubblico nei quali il cittadino entra in rapporto con la funzione ivi svolta.

Se l'attività ha una superficie pari o superiore a 250 metri quadrati, deve essere garantita l'accessibilità ad almeno un bagno.

Per tutti gli spazi esterni e parti comuni deve essere soddisfatto il requisito di **Accessibilità**.

I locali privati aperti al pubblico di tipo commerciale, ricettivo, culturale, sportivo o per lo spettacolo, ristorazione, bar che non sono sottoposti a lavori di ristrutturazione devono garantire un ingresso accessibile con una soluzione adeguata. Qualora l'accesso dell'unità sia impedito dalla presenza di un salto di quota si predispone una rampa mobile.

Una soluzione di adeguata efficacia che insista sullo spazio antistante all'ingresso su suolo pubblico (rampe esterne, piattaforme meccaniche, rampe removibili) deve rispettare la sicurezza, le attrezzature/impianti pubblici, gli spazi di passaggio sul marciapiede e non deve costituire un'ulteriore barriera architettonica né per i pedoni né per persone con disabilità visiva.

Se la larghezza del marciapiede risulta ridotta è possibile adottare una soluzione provvisoria (scivoli mobili o rampe pieghevoli).

Solo in situazioni di assoluta necessità predisporre un campanello di chiamata e l'apposizione del simbolo internazionale di accessibilità “visibilità condizionata” (punto 5.7 del Allegato del DM 236/89).

5.4 Accessibilità | percorso Loges

Un esempio di intervento nella progettazione accessibile nell'ambito edilizio e nell'ambito urbano prevede di inserire un sistema per favorire lo spostamento autonomo e la sicurezza dei non vedenti e degli ipovedenti, degli anziani con ridotta acuità visiva: il **Sistema Loges**.

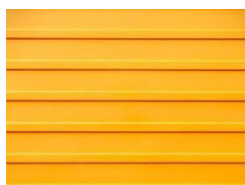
Il linguaggio tattile Loges (*Linea di Orientamento Guida e Sicurezza*) è formato da elementi modulari di pavimentazione (piastrelle) con superfici dotate di rilievi studiati

per essere percepiti sotto i piedi e con i bastoni bianchi dai non vedenti e ipovedenti aiutandoli all'orientamento e alla riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo.

Utilizza profili, rilievi, spessori, distanze, spaziatore, specificamente studiati per le specifiche modalità impiegate dalle persone non vedenti per muoversi in autonomia.

Il sistema tattile impiega quattro differenti canali: il senso tattile plantare o più esattamente il senso cinestesico, (ossia le sensazioni provocate dai movimenti dei muscoli nella normale attività motoria), il senso tattile manuale (attraverso il bastone bianco), l'udito e il contrasto cromatico (per gli ipovedenti).

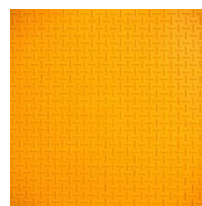
I codici informativi sono:



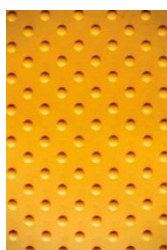
Codice di direzione rettilinea



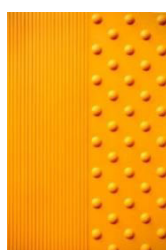
Codice di svolta ad angolo



Codice di incrocio a T



Codice di arresto/pericolo
attenzione/servizio



Codice di pericolo invalicabile



Codice di

Il sistema LOGES è prodotto in diversi materiali: in gomma (preferibile per gli interni) si può incollare su pavimenti esistenti; in gres (per gli interni e gli esterni) da incollare sull'asfalto, sul cemento o sulla pietra; le piastre in materiali lapidei ricostituiti da utilizzare nei centri storici.



Questo sistema consente di realizzare dei **percorsi-guida o piste tattili** che forniscono informazioni e criteri di orientamento a tutti per raggiungere diversi servizi o per segnalare diversi pericoli.

Il PEBA nell'adeguamento previsto sia per gli immobili comunali che per i percorsi pedonali tiene conto di tutti i dispositivi necessari ad eliminare le barriere architettoniche per la disabilità visiva.

I percorsi LOGES sono stati inseriti negli attraversamenti pedonali, nei giardini comunali, all'interno e all'esterno degli spazi sportivi, all'interno e all'ingresso degli uffici e servizi pubblici e per segnalare inizio e fine di rampe.

I percorsi tattili non sono necessari dove esistono le **guide naturali** (muri, pareti di palazzi, siepi, ecc.) ma dei "segnali tattili" da utilizzare alle fermate dei mezzi di trasporto, negli attraversamenti e negli ingressi di edifici pubblici

Per "guida naturale" si intende una particolare conformazione dei luoghi, tale da consentire al disabile visivo di orientarsi e di proseguire la sua marcia senza bisogno di altre indicazioni. Un esempio può essere un marciapiede che sia costeggiato dal muro continuo di un edificio, che non presenti rientranze o sporgenze e che non sia interrotto da ostacoli fissi o pericoli.

6. Proposte eliminazione barriere architettoniche | stima dei costi

- Ambito Edilizio

Dalla fase di analisi dello stato di fatto si passa alla fase di progettazione e alla quantificazione per ogni singolo intervento delle lavorazioni necessarie con una stima dei costi.

In questa fase si è proceduto alla valutazione dei singoli accorgimenti per eliminare le barriere architettoniche e tutte le criticità presenti.

Ogni immobile è valutato considerando i fattori già analizzati nelle Schede di Rilievo e riportati come assenti o insufficienti.



Ad un elenco numerato per tipologia di intervento segue una descrizione (voce), il costo unitario e il totale per ogni edificio, scuola, impianto sportivo di proprietà comunale.

Segue il totale complessivo delle opere.

Si tratta di stime sommarie su condizioni comuni di intervento che potrebbero presentare variazioni nei casi specifici.

Si rimanda alla progettazione degli interventi su ogni singolo immobile per una approfondita analisi di dettaglio dello stato dei luoghi

6.1 Proposte eliminazione barriere architettoniche | *descrizione lavorazioni*

- Ambito Edilizio

La scelta dei percorsi per un adeguamento accessibile parte da una valutazione urbana e dalla fruibilità pedonale che essi hanno.

La priorità nella selezione dei percorsi è scaturita dal voler mettere in collegamento gli edifici pubblici, quelli dove si svolgono attività culturali, le Chiese principali e le attività commerciali.

Per ogni percorso analizzato viene fornita una descrizione dei punti critici segnalati nella fase di rilievo dello stato di fatto con un abaco corrispondente solo ad alcune soluzioni.

La proposta di intervento non costituisce un progetto dello spazio urbano, che esula dall'attività di natura pianificatoria del PEBA e per il quale si rimanda alle fasi di progettazione ed esecuzione degli interventi, ma rappresenta uno schema di riferimento per le attività successive da programmare con l'Amministrazione comunale.

7. Programmazione degli interventi

La fase di programmazione del PEBA consiste nel definire le priorità e le tempistiche per la loro realizzazione.



Una priorità deve essere rivolta agli edifici comunali e agli spazi urbani con maggiore concentrazione di servizi.

Il programma pluriennale di attuazione deve coordinare gli interventi evitando che si realizzino sovrapposizioni e che non siano già previste nel piano triennale delle opere pubbliche.

Una programmazione di tutti gli interventi richiede un cronoprogramma di massima delle opere da realizzare.

7.1 Ipotesi priorità e tempistiche

Alla luce delle risultanze del sondaggio e dell'incontro con le associazioni, dopo opportune valutazioni è emerso che le priorità dei percorsi su intervenire sono:

✓ **1° STRALCIO**

Percorsi urbani: Via Massari, Largo Marchesale, via Putignano, via Vincenzo Orlandi, via S. Maria Assunta;

Immobili Comunali: Municipio

✓ **2° STRALCIO**

Percorsi urbani: Largo Pozzi;

Immobili Comunali: **Palazzo Municipio, Polizia Municipale,**

✓ **3° STRALCIO:**

Percorsi urbani: Piazza San Giovanni; via Pietro de Donato Giannini

Immobili Comunali: Distretto ASL;

8. Conclusioni

Il PEBA come strumento pianificatorio si esprime con un apparato normativo fornendo le indicazioni e le normative da rispettare in tutti gli interventi sugli edifici di proprietà comunale e sugli spazi pubblici oltre gli interventi di nuova realizzazione.



P.E.B.A.

2021|2031

PIANO DI ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Superare ed eliminare le barriere architettoniche non è solo compito del PEBA ma è necessario che le misure di superamento siano seguite da azioni informative e di sensibilizzazione da parte di progettisti, cittadini, amministratori, enti terzi.

Il PEBA contribuirà a rendere Turi un luogo sicuro e accessibile auspicandosi che le modifiche fisiche dei luoghi per raggiungere l'autonomia e la fruizione dell'ambiente urbano sia il primo passo verso il cambiamento dei comportamenti e delle abitudini di tutti.



Comune di
TURI

P.E.B.A.



Piano per l'Eliminazione Barriere Architettoniche



DIALOGO CON LA CITTADINANZA

Presentazione dei contenuti e
degli obiettivi del

P.E.B.A.

raccolta dei contributi per una
PROGETTAZIONE PARTECIPATA

(Compilazione Questionario)

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: Arch. Giambattista del ROSSO

Progettista Incaricato: Arch. Pietro Antonio LOGRILLO

P.E.B.A. (Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche)

Questionario INFORMATIVO e PROPOSITIVO per la CITTADINANZA

L'Amministrazione del Comune di Turi sta redigendo il Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA), finalizzato alla programmazione degli interventi necessari a rendere accessibili e fruibili a tutte le persone la città.

A supporto delle analisi per la sua redazione è stata pensata un'azione che coinvolga enti, associazioni e cittadini tutti: un QUESTIONARIO che raccolga ulteriori indicazioni su criticità diffuse e abitudini. L'obiettivo è che il PEBA sia frutto di un percorso partecipativo che veda una cooperazione attiva tra Amministrazione e cittadini per rendere più accessibile la città.

Ai fini di consentire un'agevole comprensione del questionario, si ritiene utili riportare le seguenti definizioni:

- Barriere architettoniche: ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque, ed in particolare di coloro che presentano disabilità motorie, sensoriali e cognitive; ostacoli che limitano o impediscono alle persone il comodo e sicuro utilizzo di parti, attrezzature o componenti dell'edificio, nonché di spazi di pertinenza attrezzati; assenza o inadeguatezza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per le persone, in particolare per coloro che presentano disabilità sensoriali e cognitive;
- Persone con disabilità: soggetto con disabilità fisica, sensoriale, psicologico-cognitiva, permanenti o temporanee;
- Accessibilità: possibilità di tutte le persone, indipendentemente dal loro stato di salute, di raggiungere l'edificio, di entrarvi agevolmente, di fruire di tutti gli spazi ed attrezzature in esso presenti, compresi gli spazi esterni di pertinenza, in condizioni di autonomia e sicurezza.

Email *

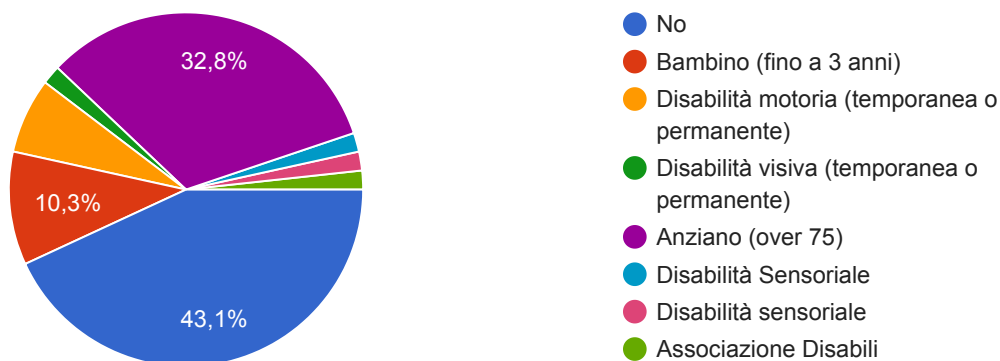
studiologrillo@libero.it

Informazioni generali

In questa sezione raccoglieremo le informazioni utili a comprendere le principali criticità presenti.

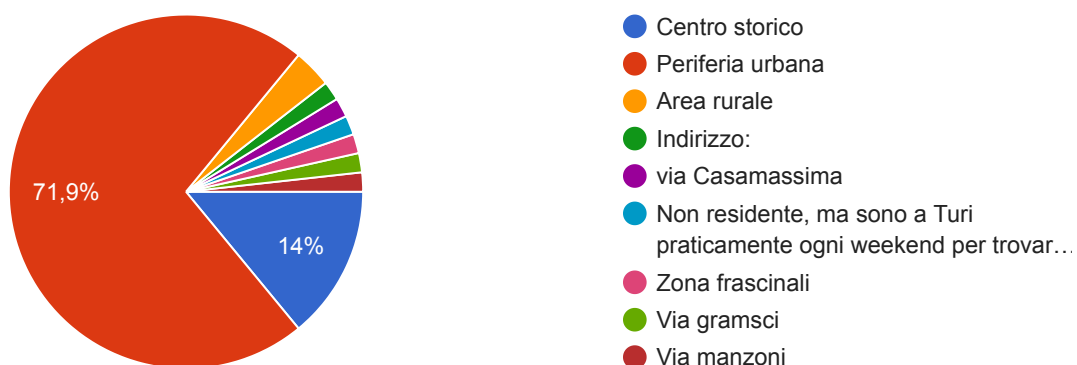
1. Lei o qualcuno in famiglia è in una condizione che richiede particolari accorgimenti per la mobilità? *

58 risposte



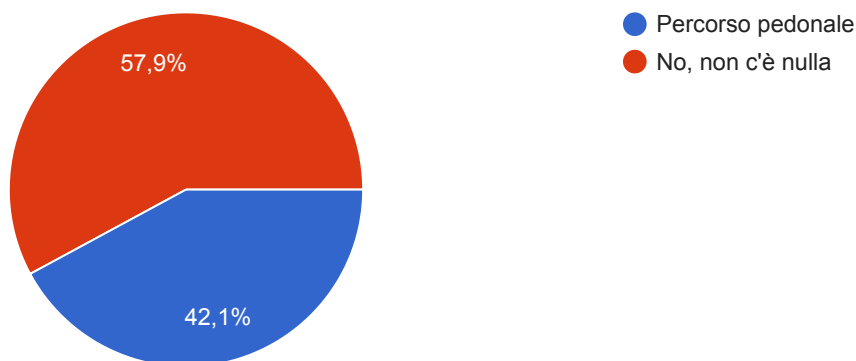
2. In quale delle seguenti zone è residente? *

57 risposte



3. Dalla zona in cui risiede, al centro, è presente uno dei seguenti collegamenti utilizzabili in modo sicuro e agevole? *

57 risposte

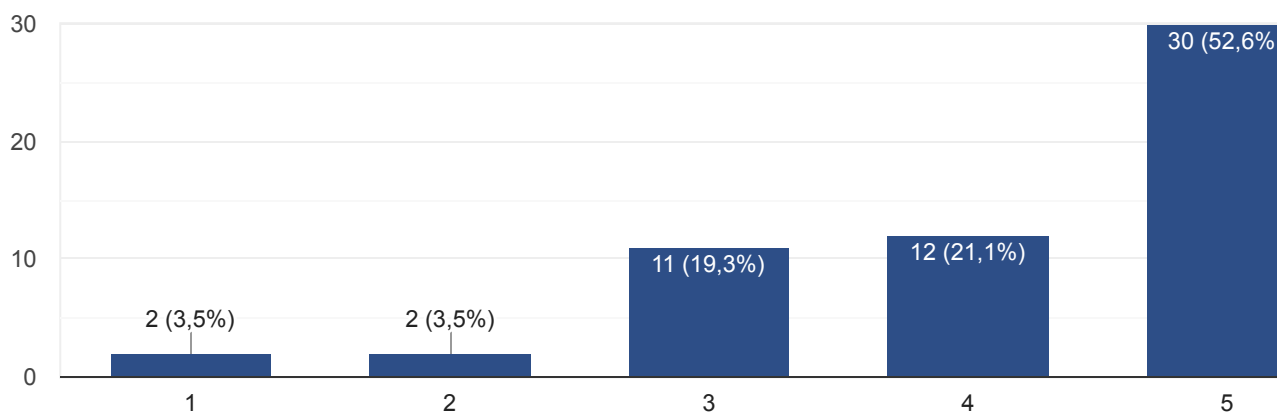


Percorsi pedonali

4. Secondo lei a PIEDI in città, quali sono le principali criticità usualmente riscontrate? *

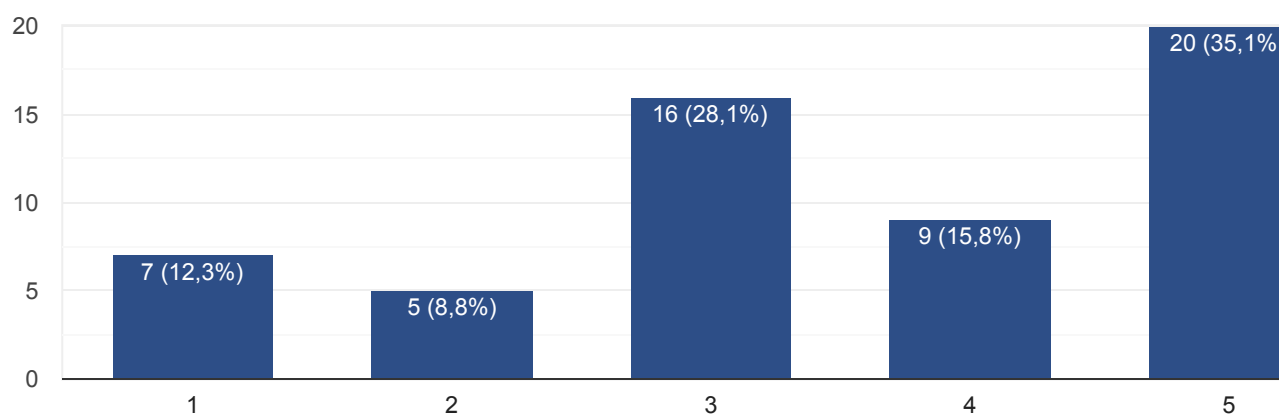
Auto/moto in sosta davanti alle rampe

57 risposte



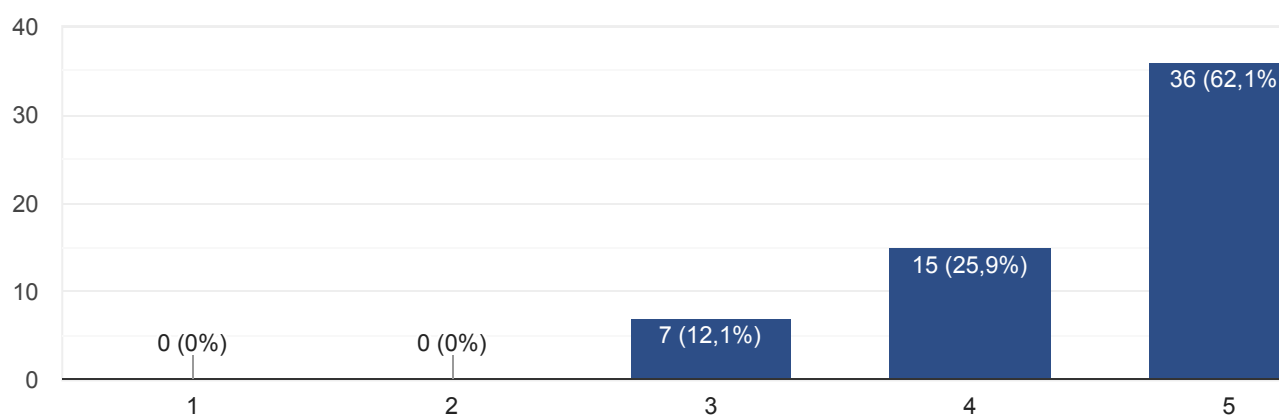
Mancanza di marciapiedi

57 risposte



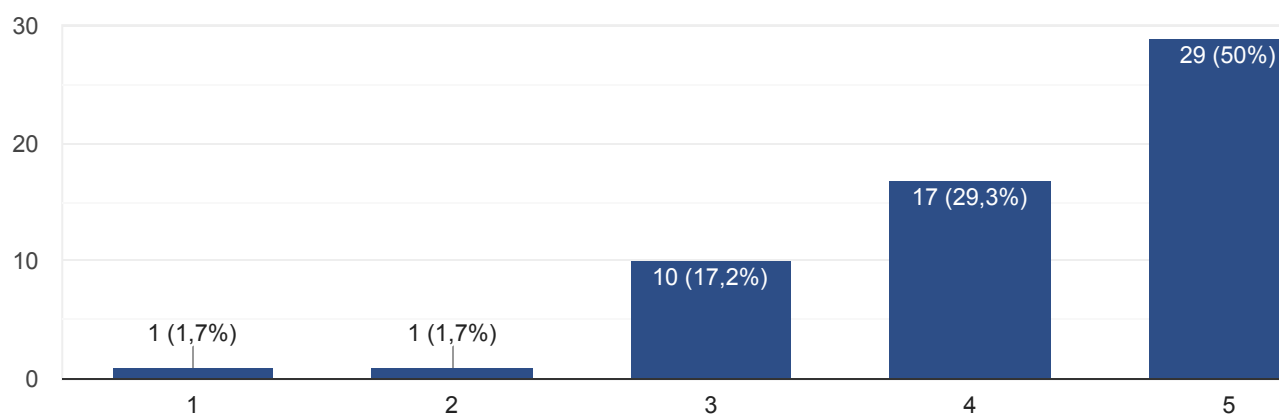
Manutenzione dei marciapiedi

58 risposte



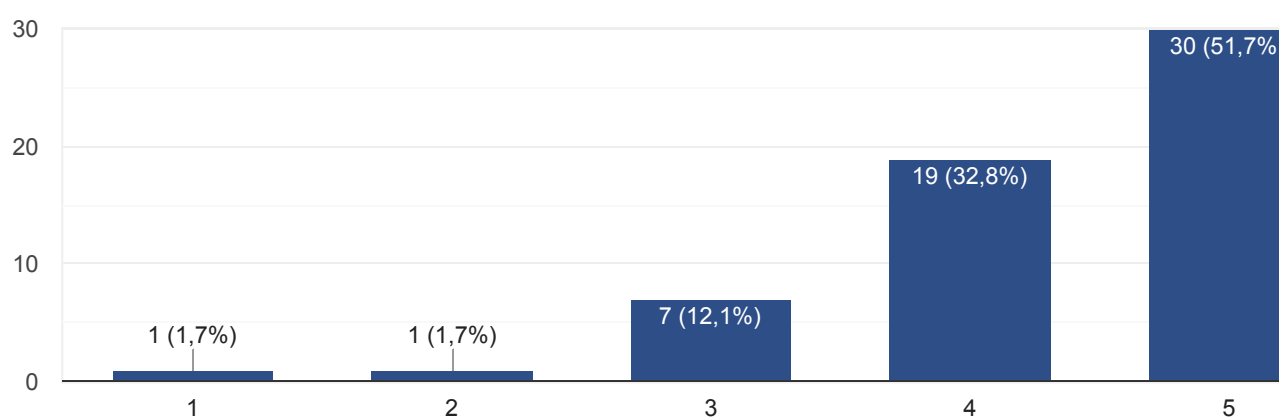
Mancanza di sicurezza nell'attraversare la strada

58 risposte



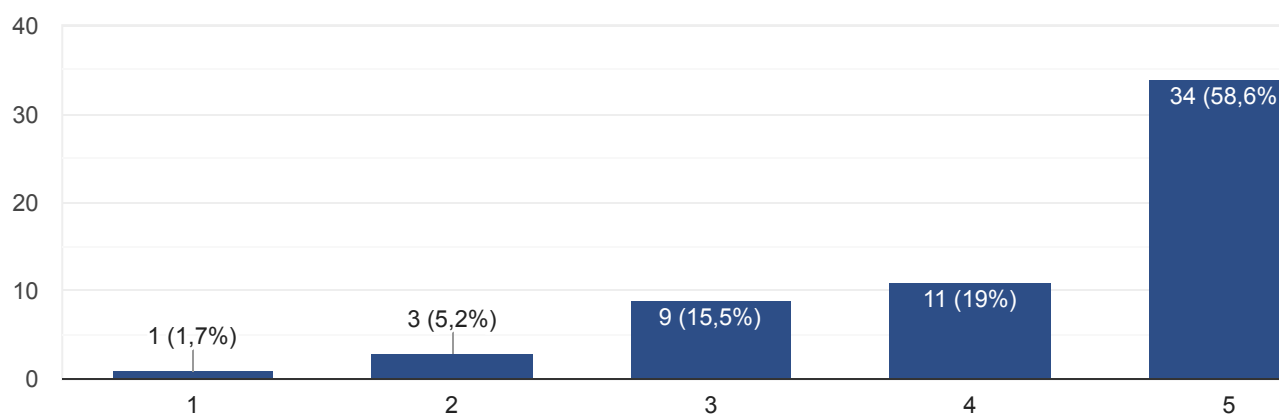
Velocità delle auto

58 risposte



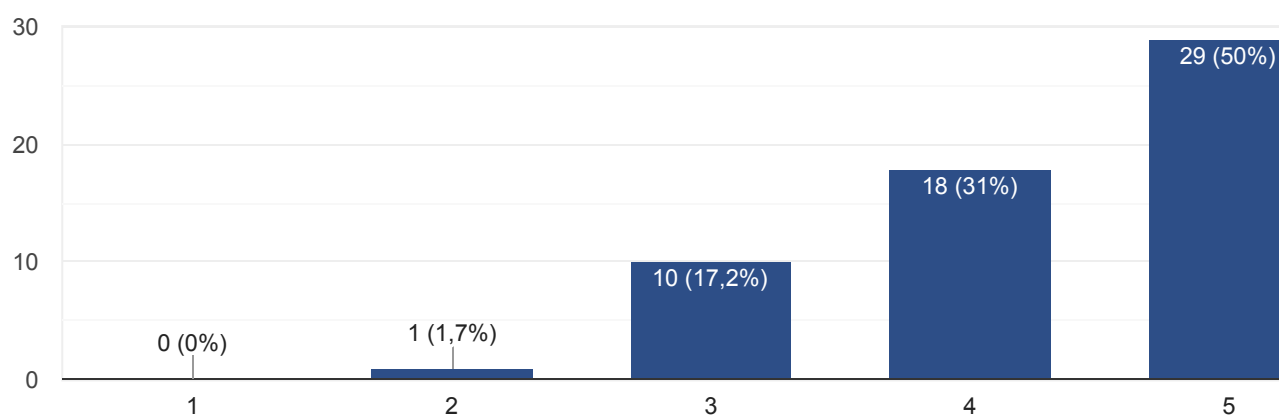
Illuminazione dei percorsi

58 risposte



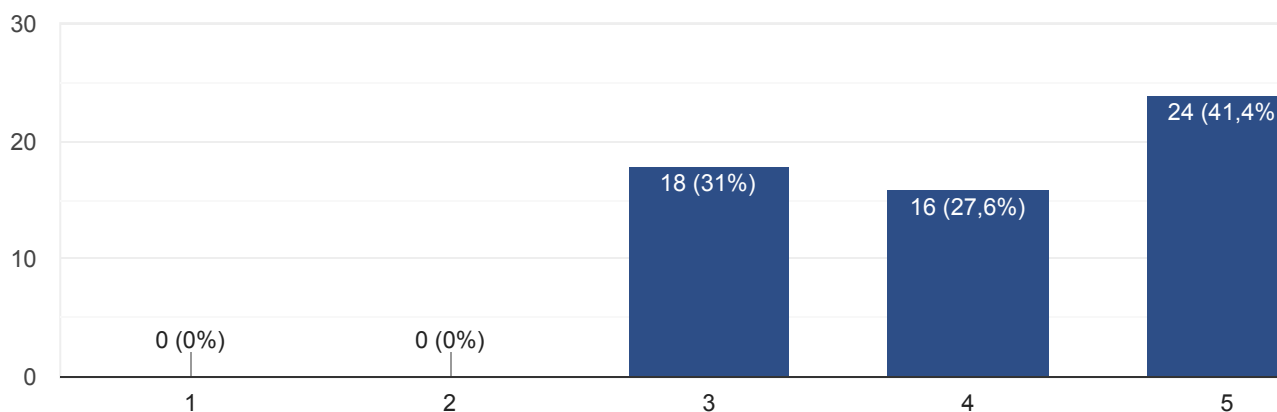
Rampe assenti, ripide o male realizzate

58 risposte



Ostacoli lungo il percorso

58 risposte



5. Quali sono i percorsi pedonali meno accessibili e più degradati? *

40 risposte

Via noci

Stazione verso l'itc

VIA GINESTRE

Marciapiede dissestato in molti punti, asfalto rovinato giù ai pozzi, mancanza di illuminazione via Lidl con auto che corrono

Tutta l'area intorno ai giardini pubblici

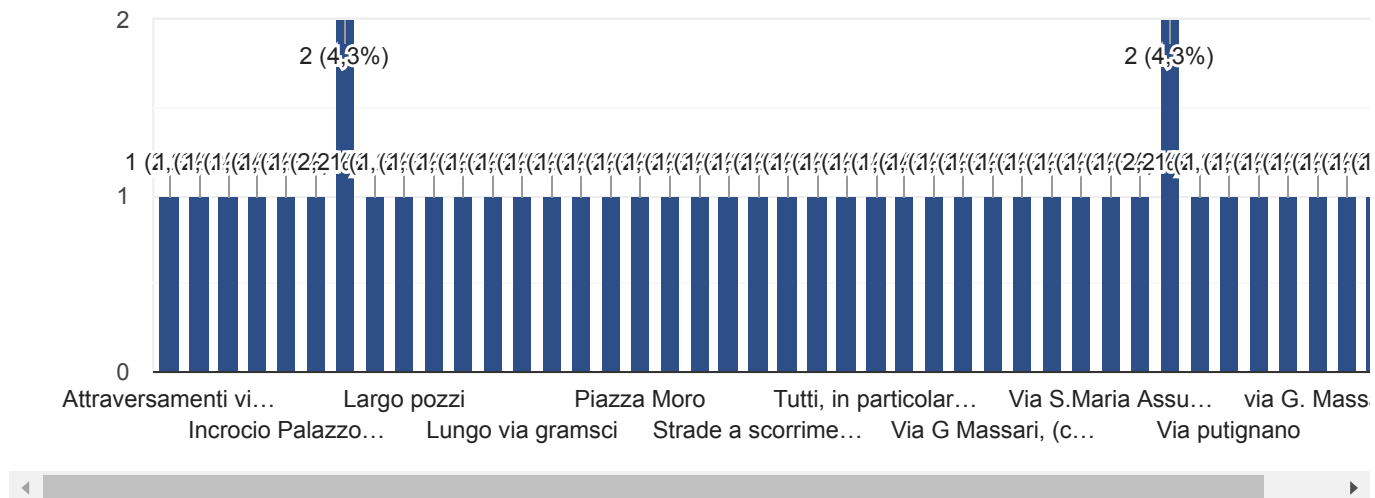
Marciapiedi piazza Aldo Moro

Tutto il percorso da via Casamassima a palazzo marchesale, via sammichele dal passaggio a livello a largo pozzi e largo casa di reclusione

C'è ne sono parecchi

6. Quali sono gli attraversamenti pedonali da rendere maggiormente sicuri e accessibili? *

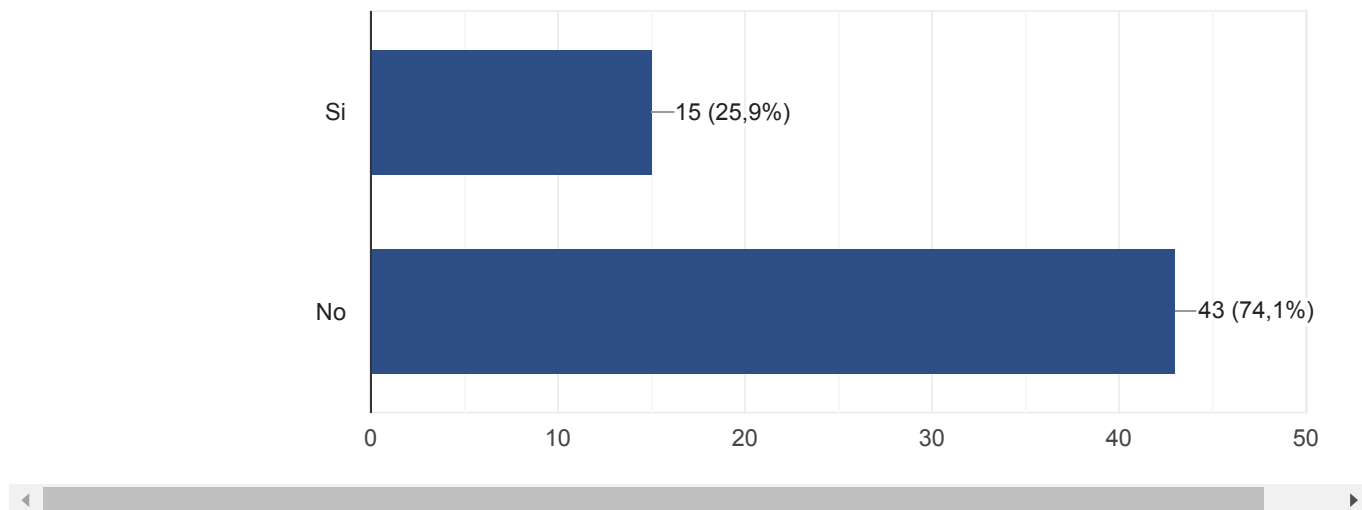
46 risposte



Trasporto pubblico

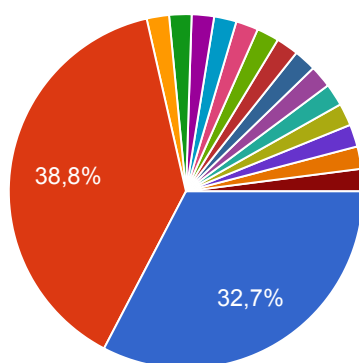
7. La zona in cui risiede è servita dai mezzi di trasporto pubblico? *

58 risposte



8. I mezzi di trasporto pubblico garantiscono una sufficiente accessibilità? *

49 risposte



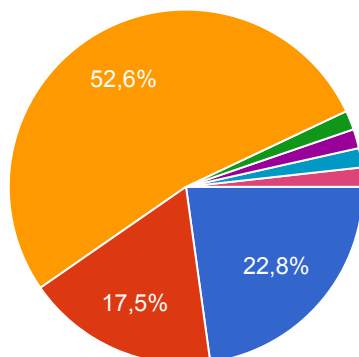
- Si
- No
- Mancanza di pedane per disabili
- Al momento nn ne usufruisco
- Non ci sono
- Non esistono
- L area di via conversano è ora densa...
- Non abbiamo trasporti pubblici.

▲ 1/2 ▼

Accessibilità degli edifici

9. La zona in cui risiede è servita da parcheggi riservati alle persone con disabilità? *

57 risposte



- Si, in numero sufficiente
- Si, in numero insufficiente
- No
- Non so
- Non ci sono controlli se qualcuno occupa come spesso accade, i posti per disabili senza averne titolo
- Non solo non ci sono parcheggi ma è inesistente anche la segnaletica sia or..
- mancano proprio i parcheggi in generale

10. Quali strutture di proprietà del comune o aperte al pubblico ritiene per niente o poco accessibili? *

38 risposte

Municipio

Municipio, cimitero

CENTRO CULTURALE POLIVALENTE

Palazzo municipale, Piazza Venusio, Cimitero

Uffici ai piani superiori comune

Biblioteca comunale- centro polivalente - municipio

Il palazzo comunale e gli edifici scolastici

Poco accessibile il Municipio

Parecchi

11. In quali punti della città ritiene siano necessarie informazioni in Braille e mappe tattili per persone ipovedenti/non vedenti? *

41 risposte

Centro

Centro

CENTRO ABITATO

In punti strategici e di passaggio come Stazione, Fermata Autobus, nei pressi delle Scuole, Villa comunale.

Non so

Centro storico e luoghi di interesse pubblico

Nei pressi delle attrattività storiche o degli uffici necessari

Villa e piazza venusio

Negli uffici pubblici

12. Altre considerazioni/suggerimenti

19 risposte

Servono percorsi per non vedenti. Eliminare i numerosi ostacoli presenti sui marciapiedi

NO

Grazie per la vostra sensibilità nei confronti delle disabilità. Auspicando in un paese più accessibile e sicuro per tutti.

Rifacimento di tutta la segnaletica orizzontale e la pubblica illuminazione.

la maggior parte dei parcheggi per disabili dovrebbero essere fatti a spina di pesce per permettere un uscita dal mezzo in sicurezza

Decoro urbano, asilo nido assente ci sarebbe molto da dire....

Anche il progetto Gramsci deve considerare l'abbattimento delle barriere architettoniche.

Vicino il palazzo Marchesale (la villetta) c'è un posto x disabili dove si è sollevato l'asfalto a causa dei pini. Consiglio di spostare il posto xkè è davvero impraticabile.