

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 25 novembre 2019, n. 2156

Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti del 24/12/2018 n. 553 concernente la ripartizione delle risorse per l'ampliamento dei programmi di interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali. Approvazione programma di interventi regionale.

Assente l'Assessore ai Trasporti, Avv. Giovanni Giannini, sulla base dell'istruttoria espletata dalla P.O. "Programmazione Mobilità Ciclistica", confermata dal Dirigente della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale, riferisce quanto segue il Presidente:

PREMESSO CHE

- con L.R. n. 67 del 28/12/2018 sono state approvate le disposizioni per la formazione del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2019 e il bilancio pluriennale 2019 – 2021 della Regione Puglia;
- con L.R. n. 68 del 28/12/2018 è stato approvato il bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2019 e il bilancio pluriennale 2019 – 2021 della Regione Puglia;
- con DGR n. 95 del 22/01/2019 è stato approvato il Documento tecnico di accompagnamento al Bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2019 e pluriennale 2019-2021 previsti dall'art.39, co. 10 del D. Lgs. 23 giugno 2011, n. 118 e ss.mm.ii..

RILEVATO CHE

- con proprio decreto n. 553 del 24/12/2018 registrato alla Corte dei Conti il 21 gennaio 2019, cui si rimanda per ogni utile e puntuale approfondimento, il Ministero Infrastrutture e Trasporti (MIT) ha ripartito risorse per l'ampliamento del programma di interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali di cui al DM 481/2016, allocando una quota pari a € 4.117.498,76;
- nella seduta del 13 dicembre 2018 della Conferenza Unificata è stata definita l'intesa sulla proposta di riparto delle risorse previste per la realizzazione di interventi di sicurezza stradale per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali, nonché sulle relative procedure di attuazione del disposto normativo;
- il MIT ha ritenuto di opportuno suddividere la somma prevista tra le Regioni e le Province autonome con criterio analogo a quello precedentemente utilizzato nei programmi di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza stradale e nel citato decreto ministeriale 29 dicembre 2016, n. 481, prevedendo così una quota fissa di € 50.000,00 per ciascun ente territoriale ed una variabile calcolata in proporzione al costo sociale dei pedoni e dei ciclisti morti e feriti per incidente stradale di ciascun ente territoriale;
- la somma assegnata alla Puglia dal piano di riparto di cui all'art. 2 del predetto DM 553/2018, pari a € 176.665,86, è destinata al cofinanziamento nella misura massima del 50% del costo di progettazione e realizzazione degli interventi che saranno individuati ai sensi del citato decreto;
- gli interventi proposti dagli Enti locali, che dovranno provvedere al cofinanziamento per la parte rimanente, anche eventualmente in misura maggiore del 50%, per la copertura degli oneri di progettazione e di realizzazione, debbono essere dedicati al miglioramento della sicurezza stradale di pedoni e ciclisti;
- in dettaglio gli interventi ammissibili a finanziamento, così come indicati a titolo esemplificativo all'art. 4 del citato DM 553/2018, sono:
 - a) realizzazione di percorsi pedonali, attraversamenti pedonali semaforizzati, attraversamenti con isole salvagente, attraversamenti pedonali mediante passerelle, sovrappassi, sottopassi;
 - b) realizzazione di piste ciclabili, anche in funzione di disimpegno della sede stradale promiscua;
 - c) messa in sicurezza di percorsi ciclabili e pedonali;
 - d) creazione di una rete di percorsi ciclopedonali protetti o con esclusione del traffico motorizzato da tutta la sede stradale;
- su richiesta delle Regioni, il MIT ha accordato una proroga della scadenza prevista dal comma 1

dell'articolo 6 del DM 553/2018 per la presentazione del programma di interventi da parte delle Regioni al 30 novembre 2019 con proprio decreto n. 340 del 31/07/2019.

CONSIDERATO CHE

- con Deliberazione n. 1787 del 07/10/2019 la Giunta Regionale:
 - a) ha stabilito che il Dirigente della Sezione Mobilità Sostenibile provvederà all'adozione dei relativi adempimenti attuativi finalizzati alla successiva approvazione con atto di Giunta Regionale del programma di interventi, da trasmettere al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti nei modi e termini stabiliti nel DM 553/2018 e nel DM 340/2019;
 - b) ha approvato lo schema di convenzione per il trasferimento dei fondi per la realizzazione di interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali tra MIT e Regione Puglia, così come allegato al DM 553 del 24/12/2018;
 - c) ha autorizzato il Dirigente della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL alla sottoscrizione della citata convenzione;
- in attuazione di quanto previsto dal DM n. 553 del 24 dicembre 2018 e dalla Deliberazione n. 1787 del 07/10/2019, con Determinazione del Dirigente della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL n. 40 del 7 ottobre 2019 è stato pubblicato un avviso per la selezione di proposte progettuali per l'ampliamento del programma di interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali, rivolto ai Comuni pugliesi, per verificare la disponibilità degli stessi a proporre progetti rispondenti ai requisiti previsti dal citato DM 553/2018 e a partecipare al cofinanziamento con una quota anche eventualmente superiore al restante 50%;
- con lo stesso provvedimento il Dirigente:
 - a) ha approvato, quale parte integrante ed essenziale dello stesso, le schede tecniche progettuali da compilare a cura degli enti richiedenti e da allegare alla proposta di candidatura da presentare al Ministero;
 - b) ha dato atto che con successivo provvedimento si procederà alla nomina della Commissione di Valutazione interna, composta da tre dipendenti regionali;
 - c) ha stabilito che le domande di partecipazione da parte delle Amministrazioni interessate dovranno pervenire entro il termine di 30 giorni decorrenti dalla data di pubblicazione dell'avviso stesso sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia, a pena di esclusione;
- il succitato avviso è stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 116 del 10 ottobre 2019.

DATO ATTO CHE

- con propria nota prot. n. 0162454/2019 dell'08/11/2019 il Comune di Lecce ha presentato istanza di ammissione a finanziamento per candidare la proposta progettuale, in risposta all'avviso pubblicato con DD n.40 del 07/10/2019 della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL, corredata da:
 1. scheda proposta dell'intervento;
 2. scheda dell'analisi generale e specifica dell'incidentalità;
 3. prospetto di copertura della spesa complessiva;
 4. relazione generale esplicativa dell'intervento;
 5. documentazione progettuale, redatta ai sensi del D.Lgs. 50/2016 e ss. mm. ed ii.;
 6. deliberazione della giunta comunale n. 215 dell'08/11/2019 di approvazione della proposta di intervento contenente gli impegni specificati dall'avviso;
- con Determinazione del Dirigente della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL n. 48 del 15 novembre 2019 è stata nominata la Commissione di Valutazione in relazione all' "Ampliamento del programma di interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali";
- la Commissione di Valutazione si è insediata in data 19/11/2019 e al termine dei lavori, come desumibile

dai verbali redatti agli atti della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL, ha valutato la proposta del Comune di Lecce ammissibile al finanziamento.

Si propone alla Giunta:

- di approvare l'intervento proposto dal Comune di Lecce con istanza di ammissione al finanziamento presentata con nota prot. n. 0162454/2019, avente ad oggetto "Messa in sicurezza di due attraversamenti pedonali su viale F. Calasso";
- di prendere atto e fare propria la documentazione tecnica allegata alla suddetta istanza, che fa parte integrante ed essenziale del presente provvedimento, presentata dal Comune di Lecce relativamente alla proposta progettuale "Messa in sicurezza di due attraversamenti pedonali su viale F. Calasso", consistente in:
 - allegato A2 - scheda proposta dell'intervento;
 - allegato A3 - scheda dell'analisi generale e specifica dell'incidentalità;
 - allegato A4 - prospetto di copertura della spesa complessiva;
- di candidare per l'assegnazione delle risorse assegnate alla Regione Puglia ai sensi del DM 553 del 24/12/2018 la proposta progettuale oggetto della presente deliberazione dell'importo complessivo di € 63.000,00;
- di prendere atto che la quota da coprire con le risorse assegnate alla Regione Puglia ai sensi del DM 553 del 24/12/2018 ammonta a € 28.000,00;
- di prendere atto che la quota di cofinanziamento assicurata dal Comune di Lecce ammonta a € 35.000,00;
- di prendere atto che lo schema di convenzione da sottoscrivere con il Comune beneficiario, dopo l'auspicato esito positivo del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, è stato già approvato con Determinazione Dirigenziale n. 40 del 07/10/2019 della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL.

Sezione copertura finanziaria ai sensi del D.Lgs. n. 118/2011 e successive modificazioni ed integrazioni

Il presente atto non comporta direttamente implicazioni di natura finanziaria sia di entrata che di spesa e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale

L'Assessore Relatore, sulla base della relazione come innanzi illustrata propone alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale di competenza della Giunta ai sensi dell'art. 4, comma 4, lettere d) e k) della LR n. 7/97

LA GIUNTA

- udita la relazione e la conseguente proposta del Presidente;
- vista la sottoscrizione posta in calce al presente provvedimento dal Dirigente della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale;
- a voti unanimi espressi nei modi di legge

DELIBERA

- di fare propria la relazione dell'Assessore ai Trasporti della Regione Puglia che qui si intende integralmente riportata;
- di approvare l'intervento proposto dal Comune di Lecce con istanza di ammissione al finanziamento presentata con nota prot. n. 0162454/2019, avente ad oggetto "Messa in sicurezza di due attraversamenti pedonali su viale F. Calasso";
- di prendere atto e fare propria la documentazione tecnica allegata alla suddetta istanza, che fa parte integrante ed essenziale del presente provvedimento, presentata dal Comune di Lecce relativamente alla proposta progettuale "Messa in sicurezza di due attraversamenti pedonali su viale F. Calasso", consistente in:

- allegato A2 - scheda proposta dell'intervento;
 - allegato A3 - scheda dell'analisi generale e specifica dell'incidentalità;
 - allegato A4 - prospetto di copertura della spesa complessiva;
- di candidare per l'assegnazione delle risorse assegnate alla Regione Puglia ai sensi del DM 553 del 24/12/2018 la proposta progettuale oggetto della presente deliberazione dell'importo complessivo di € 63.000,00;
- di prendere atto che la quota da coprire con le risorse assegnate alla Regione Puglia ai sensi del DM 553 del 24/12/2018 ammonta a € 28.000,00;
- di prendere atto che la quota di cofinanziamento assicurata dal Comune di Lecce ammonta a € 35.000,00;
- di prendere atto che lo schema di convenzione da sottoscrivere con il Comune beneficiario, dopo l'auspicato esito positivo del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, è stato già approvato con Determinazione Dirigenziale n. 40 del 07/10/2019 della Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del TPL;
- di disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
SILVIA PIEMONTE

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA
MICHELE EMILIANO



**REGIONE
PUGLIA**

ALLEGATO A2

**AMPLIAMENTO PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LO SVILUPPO E LA MESSA IN
SICUREZZA DI ITINERARI E PERCORSI CICLABILI E PEDONALI**
(Art. 6 DM 553 del 24/12/2018)

Scheda proposta di intervento

1 - Ufficio della Regione richiedente: Regione Puglia – Dipartimento Mobilità, Qualità Urbana, Opere Pubbliche, Ecologia e Paesaggio - Sezione Mobilità Sostenibile e Vigilanza del Trasporto Pubblico Locale

2 - Indirizzo P.E.C.: sezione.mobilitaevigilanza.regione@pec.rupar.puglia.it

3 - Denominazione dell'intervento: **"Messa in sicurezza di due attraversamenti pedonali su viale F. Calasso"**

4 - Ubicazione dell'intervento: **Comune di Lecce**

Planimetria allegata

5 - Descrizione sintetica dell'intervento progettato:

Il progetto di "Messa in sicurezza di due attraversamenti pedonali su viale F. Calasso" interessa un'importante arteria di scorrimento viaria, composta da due corsie per ogni senso di marcia, fra il parco delle mura urbiche – elemento di connessione con il centro storico della città di Lecce – e le sedi di varie facoltà dell'Università del Salento.

I flussi di traffico veicolare, ciclabile e pedonale che insistono su via Calasso necessitano di interventi urgenti in corrispondenza di due attraversamenti pedonali attraverso la gestione della velocità, la protezione delle utenze deboli ed il miglioramento della visibilità e illuminazione, affinché essi possano essere ben percepiti e rispettati dagli utenti motorizzati, ma anche dai pedoni così guidati ad eseguire l'attraversamento in corrispondenza dei punti previsti. Infatti i due attraversamenti attualmente si collocano in due punti non corrispondenti a quelli di arrivo dei percorsi pedonali del parco delle mura urbiche – di recente realizzazione, e al quale non ha fatto seguito un adeguamento degli attraversamenti pedonali esistenti - ; quindi i pedoni ad oggi attraversano in punti non corrispondenti a quelli delle strisce pedonali, con conseguenti rischi altissimi.

Il primo attraversamento pedonale oggetto progettazione si colloca in corrispondenza dell'ingresso della sede universitaria, quasi a metà del rettilineo di viale Calasso; è stato pensato come attraversamento pedonale rialzato in ottemperanza alla Circolare n.3698/2001 del Ministero dei LLPP. Infatti questo dovrebbe ridurre la velocità delle autovetture in corrispondenza del punto di maggiore accelerazione delle stesse sul viale, consentendo al contempo il passaggio in piano delle persone in carrozzina dai marciapiedi laterali lo stesso viale – ad oggi privi di scivoli e rampe – e l'adeguamento dell'attraversamento pedonale con gli accorgimenti per i disabili visivi.



La lunghezza del rialzo sul quale si collocano le strisce pedonali è di 10 m. ed il raccordo con le carreggiate avviene attraverso rampe della pendenza del 10%; l'isola salvagente sarà realizzata a norma di legge, partendo dalla larghezza di quella esistente – pari a circa 0,870 m. - e prevedendo un leggero allargamento sino ad 1,50 m. complessivo. Un'adeguata segnaletica verticale e l'integrazione dell'illuminazione con due pali tendono a garantire l'indicazione utile affinché il pedone sia visto ad una distanza sufficiente per attivare in tempo debito il processo di acquisizione e reazione dell'automobilista.

Il secondo attraversamento pedonale si colloca in corrispondenza di un'importante rotatoria di connessione con la viabilità provinciale e regionale, nonché della fermata dell'autobus.

Qui la velocità dei mezzi è già contenuta dalla rotatoria nonché dalla fermata dell'autobus, per cui si è optato per un attraversamento in piano con la sede stradale; l'isola salvagente, come nel precedente, sarà realizzata a norma di legge, partendo dalla larghezza di quella esistente e prevedendo un leggero allargamento sino ad 1,50 m. complessivo, così come sarà integrata la segnaletica verticale e l'illuminazione con due pali.

Livello di progettazione: **Progetto di fattibilità tecnica ed economica**

eventuali connessioni con itinerari ciclabili esistenti: **Connessione con itinerario Ciclabile direzione Parco di Belloluogo**

6 - Stato iter autorizzativo: **Progetto di fattibilità approvato con delibera di Giunta Comunale**

7 - Tempistica di realizzazione intervento

- data prevista di inizio lavori: **15/01/2020**

- data prevista di fine lavori: **15/03/2020**

8 - Previsione e/o coerenza con gli strumenti di programmazione regionale/locale

Intervento coerente con gli strumenti di programmazione regionale/locale

9 - Eventuali vincoli e criticità

Nessun vincolo o criticità

10 - Fonte di finanziamento dell'intervento

Importo complessivo di € 63.000,00 realizzato

- per € 28.000,00 con le risorse finanziarie del MIT destinate alla Regione Puglia",

- per € 35.000,00 con un cofinanziamento da parte dell'Ente Comunale, derivante dalle economie rinvenienti dalla aggiudicazione dell'intervento "Adeguamento degli incroci stradali al codice della strada" ed impegnate al Cap. 4763 cod. 7439/16, giusto impegno assunto determinazione dirigenziale



CDR 13 n. 505/2016

per € 15.000,00 con le risorse derivanti da cap. di sp. 2758 residuo 2018 "Fondi per le fasce deboli ..."
di cui alla delibera di giunta 823/18

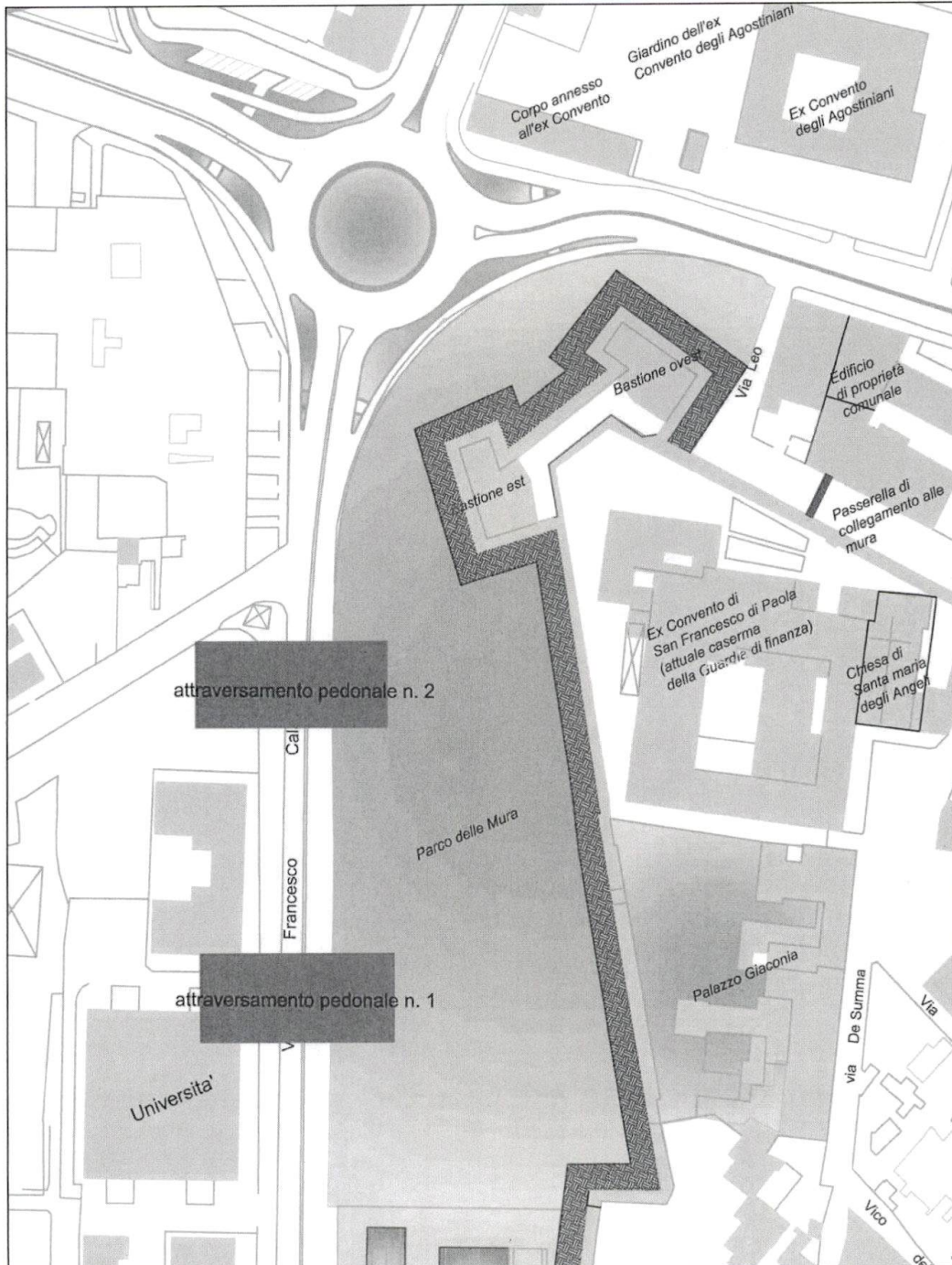
11 - Quadro economico complessivo di spesa, con indicazione delle voci che concorrono alla sua determinazione, specificando:

Costo complessivo dell'intervento: € 63.000,00

Costo a carico del Ministero: € 28.000,00

Costo a carico dell'Ente attuatore: € 35.000,00





PLANIMETRIA GENERALE INTERVENTI





**REGIONE
PUGLIA**

ALLEGATO A3

**AMPLIAMENTO PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LO SVILUPPO E LA MESSA IN
SICUREZZA DI ITINERARI E PERCORSI CICLABILI E PEDONALI**
(Art. 6 DM 553 del 24/12/2018)

Scheda analisi generale e specifica dell'incidentalità

COMUNE DI LECCE

DENOMINAZIONE INTERVENTO: "Messa in sicurezza di due attraversamenti pedonale in viale F. Calasso"

A. STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE

1. ASPETTI GENERALI

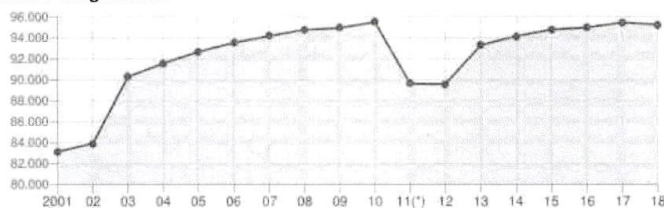
Lecce è il capoluogo dell'omonima provincia della Puglia. Situata in posizione pressoché centrale della penisola salentina, è il centro di un'area vasta comprendente 31 comuni della parte settentrionale della provincia. Sorge a 11 chilometri dalla costa adriatica e a 23 da quella ionica. È il capoluogo di provincia più orientale d'Italia.

Nella geografia locale Lecce occupa la parte centro-settentrionale della pianura salentina, nel cosiddetto Tavoliere di Lecce, un vasto e uniforme bassopiano del Salento compreso tra i rialti terrazzati delle Murge, a nord, e le serre salentine, a sud. La morfologia del territorio è complessivamente pianeggiante.

L'economia della città di Lecce si basa essenzialmente sull'agricoltura, sull'artigianato (cartapesta, intaglio), sull'agroalimentare (in particolare olivicoltura e viticoltura), sull'edilizia, sui servizi (settore terziario) e sul turismo. La città risulta la più visitata dai turisti in Puglia. Il settore tessile e quello calzaturiero, che avevano avuto notevole sviluppo, stanno risentendo della crisi globale e sono in difficoltà, anche se mostrano una notevole ripresa.

Significativa la presenza di attività metalmeccaniche, con, fra gli altri, uno stabilimento della Fiat (CNH - Case New Holland) e i suoi partner nel movimento terra, e con il relativo indotto.

Andamento demografico della popolazione residente nel comune di Lecce dal 2001 al 2018. Grafici e statistiche su dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno:

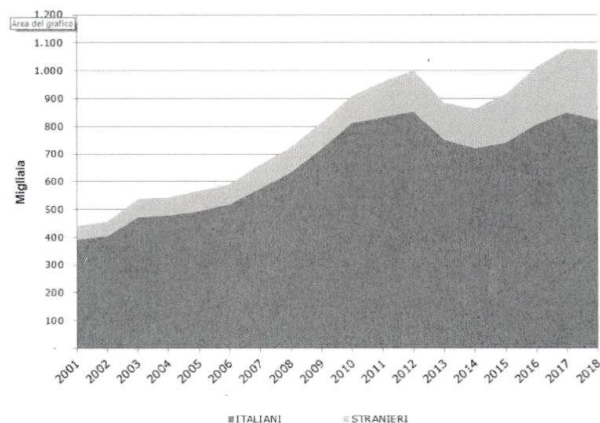


Andamento della popolazione residente

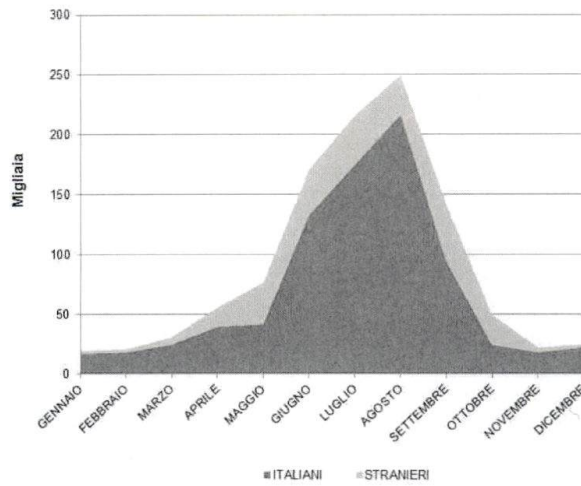
COMUNE DI LECCE - Dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno - Elaborazione TUTTITALIA.IT

(*) post-censimento

Arrivi per provenienza Anni 2001-2018 (provincia)



Arrivi per mese Anno 2018 (provincia)



Permanenza media Anni 2001-2018 (provincia)

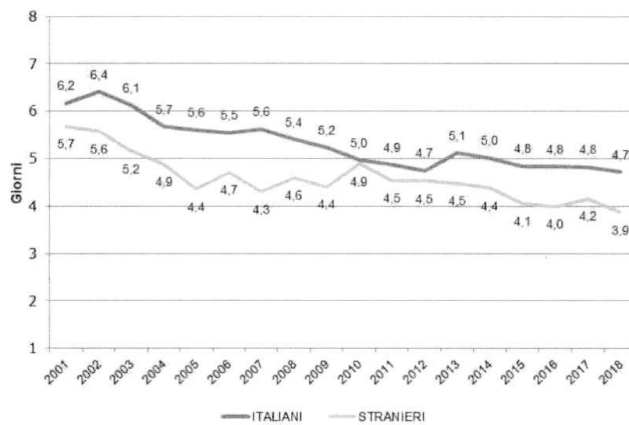
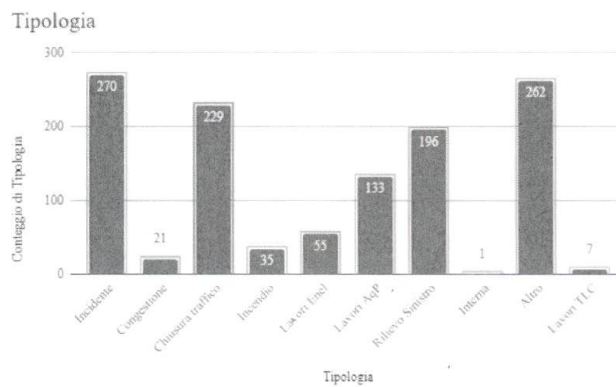
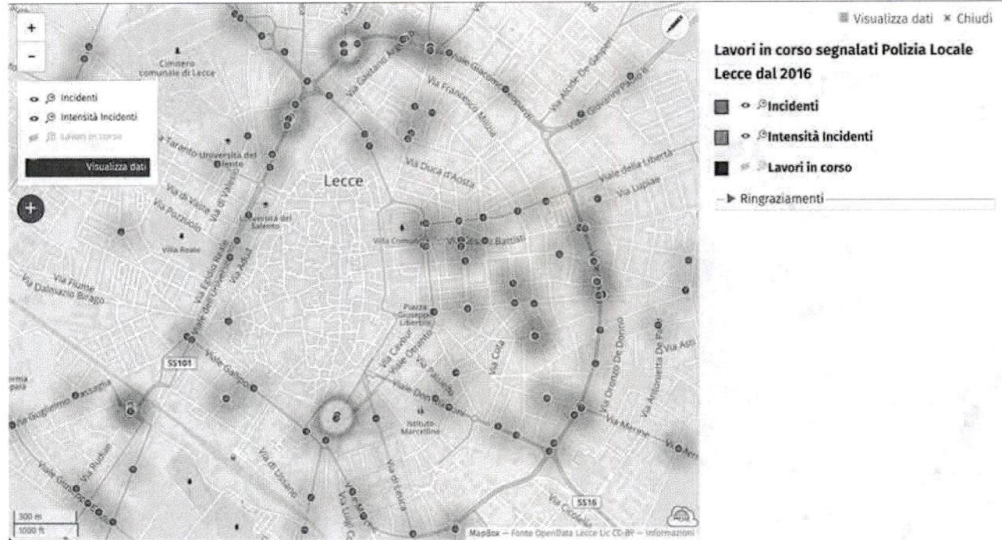


Grafico degli eventi stradali 2018 diviso per tipologia (fonte Polizia municipale)

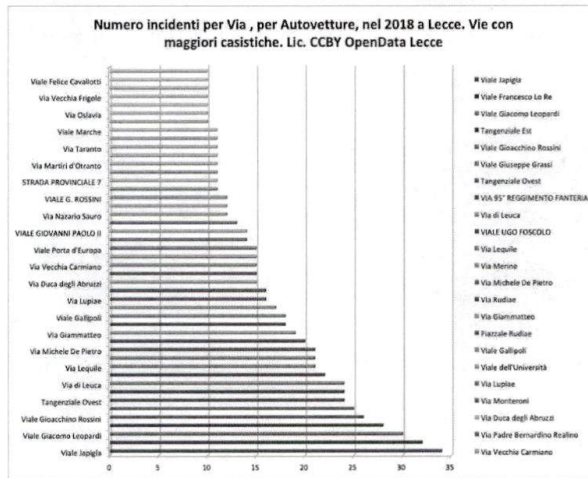


2. INCIDENTALITÀ: DATI QUANTITATIVI

Mappa incidenti dal 2016 ad oggi



2.1 Stato dell'incidentalità: Numero incidenti a Lecce nel 2018



2.2 Evoluzione nell'ultimo decennio e quinquennio

Non disponibile

2.3 Disaggregazioni territoriali significative: Particolare incidenti su via Calasso nel 2018

| Strada | Scontro Frontale/Laterale | Scontro Laterale | Tamponamento | Veicolo contro ostacolo | Investimento Pedone | Fuoriuscita dalla sede stradale | Altro |
|-----------------------|---------------------------|------------------|--------------|-------------------------|---------------------|---------------------------------|-------|
| Via Francesco Calasso | 18 | 21 | 17 | 8 | 11 | 2 | 1 |

2.4 Aspetti particolari (eventuale)

Incidenti riguardanti pedoni in viale Calasso nel 2018

| | |
|--|--|
| n. 3 Altezza via Genuino: | investimento pedone/auto |
| | tamponamento fra auto con investimento di pedone |
| | investimento pedone/moto |
| n. 1 Altezza ex Sperimentale tabacchi: | investimento di pedoni/auto |



| | |
|------------------------------|-----------------------------|
| n. 1 Altezza Circolo Tennis: | investimento di pedone/auto |
| n. 6 Altezza via San Nicola: | investimento di pedoni/auto |
| | investimento di pedone/auto |
| | investimento pedone/moto |
| | investimento di pedone/auto |
| | investimento di pedone/auto |
| | investimento di pedone/auto |

3. INCIDENTALITÀ: ELEMENTI QUALITATIVI

Vedi grafici punto precedente

B. FATTORI DI RISCHIO E POSSIBILI SOLUZIONI

4. INDIVIDUAZIONE DEI PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO

Le modalità di trasporto a piedi e in bicicletta sono quelle con cui utenti della strada poco protetti interagiscono con il traffico ad alta velocità. Questo rende vulnerabili i pedoni e i ciclisti. Questi ultimi subiscono infatti le conseguenze più gravi in caso di collisione con altri utenti perché non possono proteggersi dalla velocità e dalle dimensioni della controparte. Di tutti gli spostamenti, il 30% sono effettuati in bicicletta o a piedi. La modalità di spostamento a piedi è particolarmente frequente per i bambini al di sotto dei 12 anni e per gli adulti di età superiore ai 75. La bicicletta viene invece usata più frequentemente da adolescenti (12-17 anni di età).

I fattori più rilevanti nel favorire la possibilità di incidenti di pedoni e ciclisti sono stati identificati con:

1. la velocità dei veicoli a motore,
2. la mancanza di protezione dei pedoni e dei ciclisti,
3. la loro visibilità

5. POSSIBILI LINEE DI CONTRASTO DEI FATTORI DI RISCHIO

Gli incidenti che coinvolgono pedoni e ciclisti hanno luogo spesso in strutture dedicate a queste due categorie, quali passaggi pedonali, piste e corsie ciclabili. Questo significa che queste strutture non sono sufficienti per impedire gli incidenti. Tuttavia, gli attraversamenti pedonali talvolta coincidono con degli incroci stradali. Da studi recenti oltre il 20% degli incidenti accade in un luogo dove la gente dovrebbe essere al sicuro, come sul marciapiede o in un passaggio pedonale e la metà degli incidenti che coinvolgono i ciclisti si verificano presso le strutture create per loro, quali piste ciclabili o corsie ciclabili. Incidenti pedonali si verificano più spesso durante l'attraversamento stradale, soprattutto per i pedoni anziani. Il 25% dei pedoni morti a causa di un incidente mentre attraversava la strada, stava attraversando sulle strisce pedonali o su altro tipo di attraversamento dedicato. Degli anziani, il 75% dei decessi di pedoni sono accaduti durante un attraversamento stradale. Di questi, il 38% stavano attraversando la strada lungo un passaggio pedonale (probabilmente sono anche più inclini ad attraversare la strada lungo un passaggio pedonale). Gli incidenti che coinvolgono pedoni spesso si verificano quando si cerca di attraversare la strada fuori dagli attraversamenti pedonali o dove non vi sono di attraversamenti pedonali. Una delle cause di incidente è la difficoltà del conducente di individuare i pedoni a causa della scarsa visibilità dovuta ad un'illuminazione insufficiente o ad auto. Quasi il 90% delle lesioni a pedoni anziani sono causate da automobilisti che si trovano nelle condizioni descritte. In oltre il 10% dei casi, il conducente non può vedere pedoni a causa delle auto parcheggiate. Il 67% dei pedoni sono stati uccisi o feriti, attraversando la strada a più di 50 metri di distanza da un passaggio pedonale.

In relazione ai risultati di cui al punto precedente come si è detto, l'attraversamento pedonale rialzato persegue il duplice obiettivo di favorire l'attraversamento dei pedoni e di ridurre la velocità dei veicoli in transito.

L'attraversamento dei pedoni è reso più sicuro tramite la continuità della rete dei marciapiedi, la riduzione della lunghezza dell'attraversamento, la creazione di una zona di accumulo sgombra dalle auto, miglioramento della visibilità. La velocità dei veicoli è ridotta grazie alla sopraelevazione in corrispondenza dell'attraversamento. A questi si aggiungono gli accorgimenti inerenti una illuminazione idonea e continua degli attraversamenti e un sistema di segnaletica luminosa atta a preavvisare l'automobilista in tempo utile.

6. PARTICOLARI ELEMENTI ADOTTATI PER LA VALUTAZIONE DEI FATTORI DI RISCHIO

In relazione ai risultati di cui al punto precedente come si è detto, l'attraversamento pedonale rialzato persegue il duplice obiettivo di favorire l'attraversamento dei pedoni e di ridurre la velocità dei veicoli in transito.

L'attraversamento dei pedoni è reso più sicuro tramite la continuità della rete dei marciapiedi, la riduzione della lunghezza dell'attraversamento, la creazione di una zona di accumulo sgombra dalle auto, miglioramento della visibilità. La velocità dei veicoli è ridotta grazie alla sopraelevazione in corrispondenza dell'attraversamento. A questi si aggiungono gli accorgimenti inerenti una illuminazione idonea e continua degli attraversamenti e un sistema di segnaletica luminosa atta a preavvisare l'automobilista in tempo utile.

C. PROPOSTA E SUE MOTIVAZIONI



7. BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DEI MOTIVI CHE HANNO CONDOTTO ALLA SUA SCELTA

Il progetto di "Messa in sicurezza attraversamenti pedonali viale Calasso" interessa un'importante arteria di scorrimento viaria, composta da due corsie per ogni senso di marcia, fra il parco delle mura urbane - elemento di connessione con il centro storico della città di Lecce - e le sedi di varie facoltà dell'Università del Salento.

I flussi di traffico veicolare, ciclabile e pedonale che insistono su via Calasso necessitano di interventi urgenti in corrispondenza di due attraversamenti pedonali attraverso la gestione della velocità, la protezione delle utenze deboli ed il miglioramento della visibilità e illuminazione, affinché essi possano essere ben percepiti e rispettati dagli utenti motorizzati, ma anche dai pedoni così guidati ad eseguire l'attraversamento in corrispondenza dei punti previsti. Infatti i due attraversamenti attualmente si collocano in due punti non corrispondenti a quelli di arrivo dei percorsi pedonali del parco delle mura urbane - di recente realizzazione, e al quale non ha fatto seguito un adeguamento degli attraversamenti pedonali esistenti - ; quindi i pedoni ad oggi attraversano in punti non corrispondenti a quelli delle strisce pedonali, con conseguenti rischi altissimi.

D. CONTESTO TECNICO E INTERVENTI NEL PRECEDENTE TRIENNIO**8. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE/PROGRAMMAZIONE**

L'amministrazione comunale di Lecce è stata da sempre particolarmente sensibile al tema della pianificazione del traffico e delle mobilità alternative, ed in tal senso, si è dotata di:

- - PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano), approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n.89 del 11.07.2001 e aggiornato nel 2006,
- - PUM (Piano Urbano della Mobilità), approvato con Deliberazione di Giunta Comunale n. 702 del 29.10.2004,
- - Piano strategico e PUM di Area Vasta, approvato con Deliberazione di Giunta Comunale n. 266 del 05.05.2005,
- Inoltre dal 2011, a mezzo di Delibera di Consiglio Comunale n. 44 del 09.06.2011, si è dotata di un apposito "Piano quadro della Mobilità Ciclistica" e con Deliberazione di Giunta Comunale n. 606 del 02.08.2016, ha approvato le linee di indirizzo per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

9. INTERVENTI NEL CAMPO DELLA SICUREZZA STRADALE

Nell'ambito del Progetto "Adeguamento degli incroci stradali al Codice della Strada" (attualmente in corso di esecuzione) sono stati previsti i seguenti interventi per 212 incroci:

- adeguamento delle rampe per il superamento delle barriere architettoniche , previa rimozione di quelle esistenti e sistemazione del marciapiede con riposizionamento del cordone calcareo e dei pietrini di cemento, e successiva costruzione di nuove rampe adeguate alla nuova configurazione dell'incrocio stradale;
- Esecuzione di segnaletica stradale orizzontale con impiego di colato plastico con applicazione manuale (strisce di margine della larghezza di cm 15, strisce di mezzieria della larghezza di cm12, fasce di arresto, simboli e scritte);
- Fornitura e posa in opera di segnaletica verticale con cartelli in lamiera di Alluminio spessore 25/10 di mm e pellicole rifrangenti di 1" classe, sostegni tubolari in ferro zincato;
- sistemi di illuminazione di n. 2 passaggi pedonali con sistema SLI;
- 250 marker rifrangenti "occhi di gatto";
- 610 transenne parapedoni per la protezione dei pedoni negli incroci;
- 200 mq di passaggi pedonali con utilizzo di vernice rifrangente a Norma UNI 1436, a base di resina alchidica e cloroaiccù, con perline di vetro di forma sferica con percentuale in peso non inferiore al 33%;
- 5 attraversamenti pedonali luminosi, su pali di mt.7 con tabella luminosa a LED e interruttore scolare per l'accensione al tramonto;
- sistema di segnalazione acustica e prenotazione per non vedenti su n.10 passaggi pedonali;
- n. 200 sistemi tattilo-plantari per ipovedenti;
- n. 5 pulsanti di prenotazione del verde e n. 5 sensori microonde di segnalazione pedone in movimento e prolungamento del tempo di verde pedonale;
- pittogrammi relativi a percorsi pedonali fruibili dai bambini nei pressi di n. 10 scuole, mediante kit adesivi e colori a scelta;
- rifacimento segnaletica orizzontale per mq 6158 di progetto relativa ai passaggi pedonali con utilizzo di vernice rifrangente a Norma UNI 1436, a base di resina alchidica e cloroaiccù, con perline di vetro di forma sferica con percentuale in peso non inferiore al 33%;
- segnaletica verticale indicante il passaggio pedonale di forma quadrata lato cm 60 in CG10, con rifrangenza ottenuta con pellicole di classe 2 per numero 547 barriere mobili in PVC;
- superamento delle criticità da interferenze nelle zone oggetto di intervento segnaletica luminosa, cartellonistica informativa, coni deviatori, passerelle pedonali;
- per lo scorrimento del traffico impianti semaforici mobili di regolazione del traffico e segnali di divieto di sosta per strade a senso unico;

Negli ultimi 3 anni sono stati, inoltre, realizzati 6 attraversamenti rialzati che perseguono il duplice obiettivo di favorire l'attraversamento dei pedoni e di ridurre la velocità dei veicoli in transito.



L'attraversamento dei pedoni è, in tal modo, reso più sicuro tramite gli stessi accorgimenti che caratterizzano le intersezioni pedonali rialzate: continuità della rete dei marciapiedi, riduzione della lunghezza dell'attraversamento, creazione di una zona di accumulo sgombra dalle auto, miglioramento della visibilità.

1. Viale Porta D'europa
2. Viale Leopardi
3. Via Monteroni
4. Via Luciano Pavarotti (Villa Convento)
5. Via Pistoia
6. in via San Pietro in Lama

Nell'ultimo decennio sono, inoltre, state realizzate 12 rotoatorie lungo i principali assi di traffico cittadino.





**REGIONE
PUGLIA**

ALLEGATO A4

**AMPLIAMENTO PROGRAMMA DI INTERVENTI PER LO SVILUPPO E LA MESSA IN
SICUREZZA DI ITINERARI E PERCORSI CICLABILI E PEDONALI**
(Art. 6 DM 553 del 24/12/2018)

Prospetto di copertura della spesa complessiva

| N° | Denominazione dell'intervento | Costo a carico del Ministero (euro) | Costo a carico dell'Ente attuatore (euro) | Costo totale (euro) |
|----|--|---|---|---------------------------|
| 1 | Messa in sicurezza di due attraversamenti pedonali su viale F. Calasso | € 28.000,00 | € 35.000,00 | € 63.000,00 |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

