

## **Sezione A - Identificativo della proposta**

**Denominazione della proposta** "S.R. 435 Interventi di completamento per la formazione di attraversamenti e percorsi pedonali protetti all'interno del centro abitato di Pescia, Castellare di Pescia e Ponte all'Abate"

**Codice territoriale** Regione Toscana /047/012

**Località** ambito urbano del Comune di Pescia. I punti di intervento sono localizzati nelle seguenti sezioni stradali (vedere tavole allegate):

- SR435 Via Lucchese – fermata T.P.L. presso intersezione con Via Maestri del Lavoro;
- SR435 Via Lucchese – Loc. Ponte all'Abate, intersezione con Via della Quercia;
- SR435 Viale Garibaldi – fermata T.P.L. in prossimità del Ponte del Marchi;
- SR435 Viale Garibaldi – tratto a nord del Ponte Europa, lungo il Parco della Rimembranza;
- SR435 Piazza XX Settembre;
- SR435 Sdrucciolo del Duomo – Piazzetta Ducci;
- SR435 Via Giusti;
- SR435 Via Fiorentina – intersezione Via Ponte del Marchi

Sono inoltre previsti interventi di rifacimento della segnaletica verticale e orizzontale lungo tutta la viabilità interessata S.R.435.

- Strada regionale interna al centro abitato
- Strada provinciale, comunale ed ambito urbano

### **Responsabile di procedimento**

Amministrazione **Comune di Pescia**

Ufficio **Servizi Tecnici Comunali**

Nome e cognome Geom. *Luciano Bianchi*

Tel **0572 492304** Fax . . . . . e-mail **I.bianchi@comune.pescia.pt.it**

### **A) Attori**

A1) Soggetto proponente

**Comune di Pescia**

## **Sezione B - Stato ed evoluzione della sicurezza stradale**

### **B1) Problematiche di riferimento e principali fattori di rischio**

La pericolosità delle strade urbane è dovuta principalmente alla maggior promiscuità delle diverse componenti di traffico e alla maggior complessità dell'ambiente, a danno soprattutto delle

utenze deboli della strada. Tra di esse i pedoni sono i meno protetti fisicamente e quindi maggiormente vulnerabili.

Sebbene il miglioramento delle condizioni di circolazione dei pedoni sia uno degli obiettivi fondamentali della pianificazione della mobilità, nella progettazione dei sistemi di trasporto i pedoni sono spesso trascurati, con gravi conseguenze per la loro incolumità

In Italia, ogni anno muoiono in incidenti stradali oltre 700 pedoni, che rappresentano circa il 13% dei morti totali in incidenti stradali. Tale dato è rilevante soprattutto se si considera che gli incidenti pedonali rappresentano circa il 7% degli incidenti totali. Ciò significa che il rapporto di mortalità (morti/incidenti) nel caso di investimenti pedonali è quasi pari al doppio di quello delle altre tipologie di incidente. Il numero dei pedoni coinvolti in incidenti stradali sale notevolmente tra gli individui più anziani. Essi hanno caratteristiche fisiche e comportamentali che li rendono maggiormente vulnerabili. Il 50% dei pedoni deceduti, infatti, ha più di 65 anni. Inoltre i bambini ed i ragazzi, come gli anziani, risultano particolarmente esposti agli incidenti e sono quindi da considerarsi categorie sensibili.

Un discorso analogo riguarda i pedoni portatori di handicap o con difficoltà motorie temporanee o permanenti.

Ai fini del miglioramento delle condizioni di sicurezza dei pedoni, le tradizionali strategie di intervento basate sull'individuazione dei siti ad elevata incidentalità e sull'implementazione di misure di messa in sicurezza in questi siti non si sono sempre rivelate efficaci sia perché intervengono solo a posteriori dopo il verificarsi di incidenti sia perché l'incidentalità pedonale è in genere diffusa sul territorio, rendendo non sempre affidabile l'analisi statistica degli incidenti: per questi motivi è stato deciso di agire a livello preventivo mettendo in sicurezza attraversamenti e percorsi pedonali del territorio comunale che dalle analisi condotte risultano maggiormente critici

## **B2) Riepilogo dei dati sull'incidentalità**

I dati sull'incidentalità a supporto del progetto e sintetizzati nelle tabelle a seguire si riferiscono al periodo 2013-2016; le informazioni di base richieste dal bando sono organizzate secondo le tabelle di seguito mostrate.

La determinazione dei differenti tassi è fatta assumendo:

- popolazione 2013: 19420 abit. (fonte Istat);
- popolazione 2014: 19740 abit. (fonte Istat);
- popolazione 2015: 19644 abit. (fonte Istat);

	ANNO 2013	EVOLUZIONE 2012 – 2013		TASSI DI:	ANNO 2013	Costo Sociale riferito all'allegato D del presente Bando Regionale <sup>1</sup>
		IN NUMERO	IN % SUL 2013			
INCIDENTI	19	-	-	INCIDENTALITÀ	97,84	3,625 milioni di €
MORTI	0	-	-	MORTALITÀ		
FERITI	8	-	-	FERIMENTO	41,19	

	ANNO 2014	EVOLUZIONE 2013 – 2014		TASSI DI:	ANNO 2014	Costo Sociale riferito all'allegato D del presente Bando Regionale <sup>2</sup>
		IN NUMERO	IN % SUL 2013			
INCIDENTI	15	-4	-21%	INCIDENTALITÀ	75,99	
MORTI	0	0		MORTALITÀ		
FERITI	8	0		FERIMENTO	40,53	

	ANNO 2015	EVOLUZIONE 2014 – 2015		TASSI DI:	ANNO 2015	Costo Sociale riferito all'allegato D del presente Bando Regionale
		IN NUMERO	IN % SUL 2014			
INCIDENTI	25	+10	+66%	INCIDENTALITÀ	127,27	
MORTI	0	0		MORTALITÀ		
FERITI	17	+9	+112%	FERIMENTO	86,54	

	ANNO 2016	EVOLUZIONE 2015 – 2016		TASSI DI:	ANNO 2016	Costo Sociale riferito all'allegato D del presente Bando Regionale
		IN NUMERO	IN % SUL 2015			
INCIDENTI	17	-8	-32%	INCIDENTALITÀ		
MORTI	0	0		MORTALITÀ		
FERITI	9	-8	-47%	FERIMENTO		
FERITI	8	-	-	FERIMENTO	41,19	
MORTI	0	0		MORTALITÀ		
FERITI	17	+9	+112%	FERIMENTO	86,54	

### **Sezione C – Descrizione sintetica delle azioni**

#### **C1) Descrizione sintetica delle azioni**

La proposta progettuale si pone come obiettivo primario la messa in sicurezza di ulteriori attraversamenti pedonali dislocati lungo la SR435 Lucchese, dal centro abitato di Ponte all'Abate fino all'intersezione della Via Fiorentina con Via della Pace. Le modalità di intervento si differenziano a seconda del contesto, andando ad operare una riqualificazione complessiva di tutta la segnaletica orizzontale già

presente, ma soprattutto, dove si ritiene necessaria una maggiore visibilità dell'attraversamento, installando segnaletica verticale con appositi dispositivi luminosi.

In particolare è prevista l'installazione di due tipologie di impianto:

1. Il primo sistema è composto da un palo ottagonale a portale con braccio curvo sul quale verrà installato il segnale di attraversamento pedonale (fig. Il 303 N.C.d.S.) bifacciale e retroilluminato, completo di due lampeggianti e specifica barra luminosa a led, la quale, nelle ore notturne, permetterà una migliore e maggiore visibilità dell'attraversamento stesso;
2. Il secondo sistema è costituito da due impianti lampeggianti (uno per senso di marcia), con segnale di attraversamento pedonale (fig. Il 303 N.C.d.S.), alimentati mediante un kit fotovoltaico.

Richiamando l'Art. 88 del Regolamento di Esecuzione e di Attuazione del Nuovo Codice della Strada, ove si ritenga necessario ai fini della sicurezza, verrà installato un impianto lampeggiante, alimentato mediante kit fotovoltaico, con cartello triangolare di pericolo di attraversamento pedonale (fig. Il. 13 N.C.d.S.).

La segnaletica orizzontale verrà infine realizzata mediante un preformato elastoplastico autoadesivo ad elevata visibilità per applicazioni di tipo permanente, ad ottima adesione e rapida applicazione anche sotto elevati volumi di traffico. Conformabile alla pavimentazione e retroriflettente, dotato di tessuto reticolare di rinforzo interno e adesivo sensibile alla pressione (PSA). Dotato inoltre di microsferiche di ceramica resistenti all'abrasione, protette da un rivestimento poliuretano molto durevole e prodotto senza l'utilizzo di metalli pesanti, cromati di piombo o pigmenti simili. Il profilo è sagomato a rilievi di altezza 5mm; la superficie è pressoché verticale verso il traffico. Il supporto ha un elevato grado di bianco con pigmenti selezionati per rispondere ai requisiti standard della segnaletica orizzontale.

### **Sezione D) – Quadro economico riepilogativo**

D1) Quadro economico riepilogativo dell'intervento proposto:

<b>BANDO SICUREZZA STRADALE COMUNE DI PESCIA</b>		
<b>QUADRO ECONOMICO</b>		
Codice	Descrizione	Importo
<b>A</b>	<b>LAVORI A BASE DI GARA</b>	
A.1	Formazione portali comprese opere accessorie OS 9	€ 59.491,90
A.2	Realizzazione percorso pedonale protetto su Via Fiorentina OG3	€ 28.820,78
A.3	Rifacimento segnaletica verticale e orizzontale OS10	€ 18.037,28
	<i>Importo totale dei lavori (A)</i>	<i>€ 106.349,96</i>
<b>B</b>	<b>SICUREZZA</b>	
B.1	Formazione portali comprese opere accessorie OS9	€ 2.677,14
B.2	Realizzazione marciapiede su Via Fiorentina OG3	€ 1.296,94
B.3	Rifacimento segnaletica verticale e orizzontale OS10	€ 811,68
	<i>Importo totale sicurezza (B)</i>	<i>€ 4.785,75</i>
<b>A+B</b>	<b>SOMMANO LAVORI</b>	<b>€ 111.135,71</b>

<b>C</b>	<b>SOMME A DISPOSIZIONE</b>	
C.1	IVA 10%	€ 11.113,57
C.2	Per incarico progettazione esecutiva, assistenza alla D.L., coordinamento alla sicurezza, collaudo. Oltre IVA e Cassa	€ 5.750,00
C.3	Incentivo per funzioni tecniche	€ 2.222,71
C.4	Somme per interventi su segnaletica e impianti di pubblica illuminazione esistenti	€ 11.386,29
C.5	Spese di gara e imprevisti	€ 8.391,72
<b>C</b>	<b>SOMME A DISPOSIZIONE</b>	<b>€ 38.864,29</b>
<b>C</b>	<b>COSTO TOTALE DELL'INTERVENTO</b>	<b>€ 150.000,00</b>