



# COMUNE DI MONTESILVANO

PROVINCIA DI PESCARA

OGGETTO

## Piano Urbano del Traffico

*FASE 3 - PROPOSTE DI PIANO*

COMMITTENTE /  
RUP

Comune di Montesilvano

RUP: Dirigente Area Pianificazione e Gestione del Territorio

ELABORATO /  
SCALA / COD.  
PROGETTO / DATA

## RAPPORTO SULLA SICUREZZA STRADALE

0

Rev.

Scala

RL\_06

Elab.

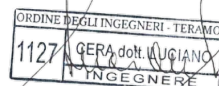
Set .2023

Data

PROGETTISTA /  
DL / CSE

Ing. Luciano CERA

Via Z.na Industriale di ColleranESCO s.n.c. 64021 Giulianova (TE)



COLLABORATORI /  
CONSULENTI

Camilla Angelini, via Tintoretto n.11, 65124, Pescara (PE)

Ing. Luca Rompicapo, via del Passatore n. 7, 64032, Casoli di Atri (TE)

REVISIONI

REV

DATA

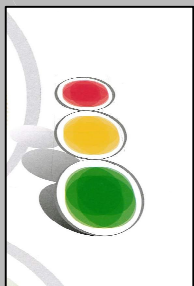
REDATTO

VERIFICATO

APPROVATO

Cod. prg:

22\_09





**PIANO URBANO del TRAFFICO (PUT)**

---



**3° FASE - RAPPORTO SULLA SICUREZZA STRADALE**





## **INDICE**

<b>1. INTRODUZIONE.....</b>	<b>3</b>
<b>2. REPERTORIO DELLE PRINCIPALI FONTI E QUALITA' DEI DATI .....</b>	<b>4</b>
<b>3. METODOLOGIA PER LA DEFINIZIONE DEGLI INTERVENTI.....</b>	<b>5</b>
<b>4. ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE.....</b>	<b>6</b>
4.1. ASPETTI STATICI .....	6
4.1.1. Infrastrutture .....	6
4.1.2. Storia/Territorio /Ambiente.....	7
4.2.1. Popolazione residente e sua evoluzione.....	8
<b>5 ANALISI DELL'INCIDENTALITA' .....</b>	<b>10</b>
5.1. CONSIDERAZIONI GENERALI E ANALISI AGGREGATA .....	10
5.2. ANALISI DISAGGREGATA .....	12
5.2.1. Localizzazione territoriale .....	12
5.2.2. Ore della giornata .....	14
5.2.3. Fasce di età.....	15
5.2.4. Veicoli coinvolti.....	16
5.2.5. Tipologia di incidente.....	17
5.2.6. Localizzazione .....	18
<b>6. FATTORI DI RISCHIO E PRINCIPALI CRITICITA' .....</b>	<b>19</b>



## 1. INTRODUZIONE

Obiettivo del presente documento è quello di fornire una quadro dei principali caratteri della mobilità e delle ripercussioni sulla sicurezza stradale nel territorio comunale di Montesilvano.

Il problema della sicurezza stradale riveste un ruolo non più trascurabile, purtroppo è diffusa l'opinione che l'incidente si sarebbe potuto evitare qualora l'utente avesse adottato comportamenti adeguati alla particolare esigenza di circolazione. Questa considerazione porta a sostenere che l'incidente stradale, e quindi le conseguenze che ne derivano in termini di danni alle persone (feriti e morti), è un costo sociale evitabile.

Tale convincimento, solo parzialmente giustificato, coinvolge e responsabilizza tutte le figure istituzionali coinvolte nelle varie fasi di costruzione e gestione dell'infrastruttura quali: il progettista, il politico nella sua veste di pianificatore, le istituzioni, il gestore, i costruttori dei veicoli che circolano sull'infrastruttura, le strutture sanitarie, ecc.

Il verificarsi di un incidente stradale è un evento che, in linea generale, dipende dall'interazione di numerose concause:

- il comportamento dell'utente (attitudine, esperienza, capacità, ecc.);
- le caratteristiche dei veicoli (manutenzione, prestazioni, ecc.);
- alcune particolari condizioni (meteorologia, visibilità, intensità del traffico, ecc.);
- l'infrastruttura stradale (geometria, pavimentazioni, segnaletica, ecc.).

Lo studio delle cause e della dinamica di un sinistro è un fenomeno molto complesso in quanto non è sempre possibile individuare i fattori che intervengono, quali di questi fattori sono completamente indipendenti dagli altri e quali sono eliminabili in fase di progettazione e/o gestione di una infrastruttura stradale.

Un comportamento pericoloso da parte degli utenti è per esempio quello indotto da particolari situazioni che essi devono affrontare durante il percorso. Tali situazioni di rischio potrebbero quindi essere eliminate con opportuni interventi in modo da diminuire i punti in cui all'utente vengono richieste manovre particolarmente difficili o in cui l'utente non riesce a percepire chiaramente il rischio a cui va incontro.

Lo studio delle cause che provocano un evento sinistroso permette di evidenziare, sulla base dei dati statistici a disposizione, le situazioni legate alle caratteristiche dell'infrastruttura, in cui è più alta la probabilità che si verifichi un incidente stradale.

Questi elementi sono fondamentali per la definizione degli obiettivi operativi generali e delle priorità d'intervento.

L'elemento sicurezza è uno degli elementi di maggiore peso nell'ambito della stesura dello schema di circolazione, nella separazione delle diverse componenti di traffico (classifica funzionale viaria), e nella progettazione della regolamentazione delle intersezioni, scelte che debbono fondersi su riscontri oggettivi per consentire di ottenere un'azione efficace con un utilizzo ottimale delle risorse disponibili.

Lungo la viabilità urbana non si svolge solo il transito dei veicoli, ma esistono anche attività commerciali e ricreative. La strada oltre ad essere sede delle correnti di traffico, è oggetto di una molteplicità di interessi e di attenzioni, è pertanto necessario e indispensabile, anche ai fini della sicurezza, porre ordine, normalizzare le varie attività compatibili con i diversi tipi di strada, nonché individuare quali categorie di utenti ammettere alla circolazione: si comprende, perciò, quanto sia importante la classifica funzionale delle strade.

La conoscenza dei risultati delle indagini sull'incidentalità è di fondamentale importanza al fine di elaborare un corretto PUT non solo nella fase di stesura del piano stesso, ma anche nel momento di verifica delle variazioni apportate alla regolamentazione del traffico e di aggiornamento dei suoi contenuti.





Un monitoraggio continuo degli incidenti è indispensabile quindi non solo per la gestione ordinaria, ma per una corretta pianificazione degli interventi, economici e tecnici, necessari per raggiungere gli obiettivi prefissati ed i provvedimenti da adottare nell'ambito dei piani particolareggiati.

La verifica di sicurezza dovrebbe essere effettuata prima ancora che la statistica degli incidenti stradali se ne occupi: ma "l'audit" di sicurezza stradale è ancora più essenziale per le strade di viabilità urbana.

L'efficacia degli interventi dipende molto da uno studio accurato, dalle metodologie utilizzate, dalla disponibilità delle informazioni, dalla qualità dei dati, dalle caratteristiche e dal monitoraggio dei luoghi e richiede un impegno notevole da parte di tecnici di differenti settori.

Lo studio in esame si pone lo scopo di fornire un quadro generale del fenomeno "incidentalità stradale" del Comune di Montesilvano, come strumento di supporto per l'elaborazione del Piano teso a migliorare la vivibilità nella città in termini di sicurezza e di circolazione stradale.

## 2. REPERTORIO DELLE PRINCIPALI FONTI E QUALITA' DEI DATI

In generale si tende ad identificare le informazioni sulla sicurezza stradale con le statistiche degli incidenti stradali pubblicate annualmente dall'ISTAT. In realtà quest'ultime costituiscono la fonte principale e la più completa sia per quanto riguarda la quantità di dati sugli incidenti stradali, sia per quanto riguarda l'estensione temporale delle serie ma sono dati spesso non disaggregati e non facilmente interpretabili nel dettaglio, negli ultimi anni l'ISTAT ha aggiornato il file inserendo anche la localizzazione di ogni singolo evento.

Spesso è necessaria integrare la base informativa dell'ISTAT con altre informazioni al fine di migliorare il rapporto tra le risorse di base (la qualità/quantità dei dati) con le conoscenze specifiche. L'integrazione delle informazioni ha consentito una verifica combinata dei dati evitando il più possibile eventuali omissioni, le carenze delle procedure, gli eventuali errori materiali, consentendo in ultima analisi un progressivo affinamento della base informativa disponibile.

In ogni caso l'obiettivo principe dell'integrazione dei dati non è stata costituita dalle verifiche che questa rende possibile ma soprattutto dall'arricchimento delle conoscenze, efficace strumento per programmare e pianificare azioni finalizzate alla riduzione degli incidenti stradali e delle vittime.

La redazione dello studio ha comportato l'acquisizione e l'elaborazione dei dati disponibili all'epoca della redazione del rapporto (popolazione, parco veicolare, numero incidenti, ecc.), :

- Parco veicolare : <https://www.anfia.it/data/studi-e-statistiche/automobili-cifre/statistiche-italia/circolante/gruppo-a/16avprovinciaalim.xlsx>
- Popolazione: <https://www.tuttitalia.it/abruzzo/34-montesilvano/statistiche/popolazione-eta-sesso-stato-civile->;
- Incidenti, analisi aggregata  
<http://siqua.istat.it/SIQual/visualizza.do?id=7777778&refresh=true&language=IT>
- Incidenti, analisi disaggregata anno 2022: dati forniti da ACI, tabelle microdati native e tracciato record,

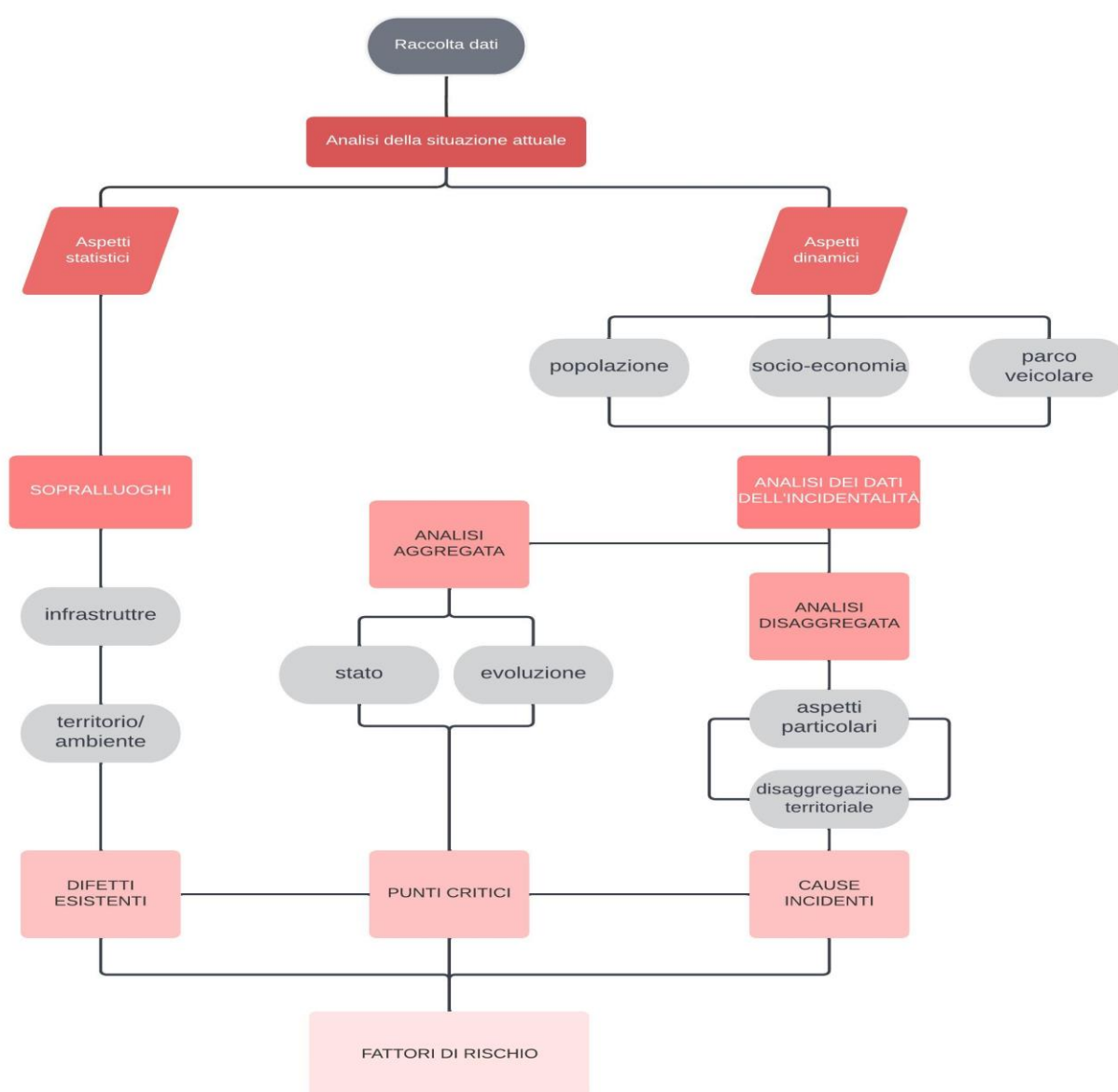
### 3. METODOLOGIA PER LA DEFINIZIONE DEGLI INTERVENTI

La metodologia utilizzata per l'individuazione di interventi per la sicurezza stradale ha seguito un approccio sistematico ed organico, ma allo stesso tempo flessibile, che ha visto interventi simultanei su diversi elementi che si ritengono contribuire all'incidentalità.

La metodologia usata ha permesso di determinare in modo il più oggettivo possibile le condizioni di insicurezza derivanti da traffico o da carenze infrastrutturale a prescindere dal comportamento dei conducenti.

In base allo studio fatto sull'individuazione dei fattori di rischio viene di seguito esposta in maniera schematica la metodologia di analisi utilizzata.

#### ***Schema metodologico di analisi dell'incidentalità***





## 4. ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE

### 4.1. ASPETTI STATICI

#### 4.1.1. Infrastrutture

La città di Montesilvano è crocevia di importanti arterie viarie attraversate giornalmente da elevati flussi di traffico spesso raggiungendo la capacità propria delle arterie, la città con oltre 30.000 abitanti, ha l'obbligo, ai sensi dell'art 36 del Codice della strada (D.Lgs. 30/04/1992 n. 285) all'adozione del Piano Urbano del Traffico (PUT)

I piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi.

Il piano urbano del traffico prevede il ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base informatica di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire

La realizzazione del PUT ha seguito le Direttive Ministeriali per la Redazione, adozione e attuazione dei Piani Urbani del Traffico (GU n. 146 del 24/06/1995, supplemento ordinario n.77), ne ha definito la classifica funzionale delle strade, proponendo soluzioni di immediata attuazione per regolamentare il traffico nell'ottica di migliorare la sicurezza stradale e la fluidità dei movimenti.

Il PUT per il comune di Montesilvano prevede la redazione della prima fase con la redazione del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), schematizzando il sistema globale delle infrastrutture viarie come un insieme integrato di reti distinte ognuna delle quali assolve ad una funzione ben precisa all'interno del contesto territoriale in cui si colloca.

A questo scopo vengono individuati alcuni fattori fondamentali che, caratterizzando le reti stradali dal punto di vista funzionale, consentono di collocare la rete oggetto di studio in una classe funzionale ben precisa.

La classificazione della rete viaria proposta in questione ha fatto riferimento in generale alle tipologie di strade previste nel Codice della strada e dal DM. 5/11/2021 per le reti stradali urbane:

- Autostrada (A);
- Strade urbane di scorrimento (D);
- Strade urbane di quartiere (E);
- Strade urbane locali (Ebis – F – Fbis).

L'applicazione della classifica prevista alle reti urbane esistenti risulta alquanto difficoltosa, a causa dei requisiti a cui le strade dovrebbero rispondere (*in particolare quelli geometrici*) che spesso sono lontani dalla realtà attuale, per questo motivo le Direttive sui PUT hanno introdotto la possibilità di prevedere anche altri tipi di strade con funzioni e caratteristiche intermedie rispetto ai tipi indicati dal NCS e, più precisamente:

- Strade urbane di scorrimento veloce; intermedie tra le autostrade e le strade di scorrimento;
- Strade urbane di interquartiere: intermedie tra quelle di scorrimento e quelle di quartiere;
- strade locali interzonali, intermedie tra quelle di quartiere e quelle locali, queste ultime anche con funzioni di servizio rispetto alle strade di quartiere.

#### **4.1.2. Storia/Territorio /Ambiente**

La storia di Montesilvano risale a tempi antichi, con tracce di insediamenti umani che risalgono all'età del bronzo. Tuttavia, la vera fondazione della città si fa risalire all'epoca romana.

Durante il periodo romano, fu un importante centro commerciale e agricolo, la sua posizione strategica lungo la costa adriatica ha contribuito alla sua crescita e prosperità, anche grazie alla presenza delle saline i quali prodotti venivano consegnati alla Capitale. In questo piccolo insediamento i romani costruirono un tempio dedicato ad dio Silvanus, da qui il nome Montesilvano, cioè dall'evoluzione di "Mons Silvanus", letteralmente Monte di Silvano.

Nel medioevo, divenne una città fortificata con l'erezione di castelli e mura difensive per proteggere la popolazione dalle incursioni dei nemici.

Con l'unificazione dell'Italia nel XIX secolo, Montesilvano divenne parte del Regno d'Italia e iniziò un periodo di sviluppo e modernizzazione. Durante il XX secolo, la città subì una crescita urbana significativa e divenne una rinomata località balneare sulla costa adriatica. L'industria turistica crebbe, attirando visitatori da diverse parti d'Italia e d'Europa.

Oggi, Montesilvano è una vivace città costiera con una popolazione dinamica e diverse attività commerciali e culturali. Il turismo continua a essere una delle principali risorse economiche, con le sue spiagge, strutture ricettive e servizi per i visitatori.

Inoltre Montesilvano si estende su un territorio variegato e affascinante, offrendo una combinazione di paesaggi naturali e servizi moderni. Situata lungo la costa adriatica dell'Abruzzo, Montesilvano è ben nota per le sue ampie spiagge sabbiose che si estendono per chilometri lungo il mare cristallino. Queste spiagge attirano turisti da tutta Italia e dall'estero, offrendo opportunità per rilassarsi al sole, fare sport acquatici o semplicemente fare una passeggiata lungo la riva.



Ma Montesilvano non è solo mare. L'entroterra è caratterizzato da una lussureggiante vegetazione e da una natura incontaminata. A nord della città si trova il Parco Nazionale della Maiella, una vasta area protetta che ospita una varietà di flora e fauna. Le montagne della Maiella offrono sentieri escursionistici panoramici, ideali per gli amanti del trekking e della natura. Inoltre, le colline circostanti sono ricche di vigneti e uliveti, producendo vini e olio d'oliva di alta qualità.

Queste peculiarità, la vicinanza al casello autostradale dell'A14 di Città S. Angelo la presenza di importanti infrastrutture viarie sono i motivi degli importanti flussi di traffico che giornalmente transitano sulla rete, spesso purtroppo senza una razionale distribuzione funzionale sulla rete ma in una logica di ripartizione spaziale indifferenziata.





## 4.2. ASPETTI DINAMICI

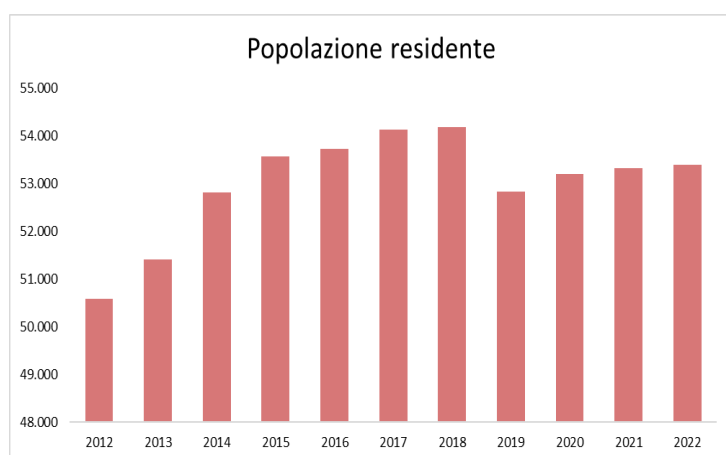
### 4.2.1. Popolazione residente e sua evoluzione

Montesilvano ha una popolazione residente al 2022 di 53.402 abitanti, pari ad una densità demografica di 2.300 ab/kmq, è il secondo comune più popoloso della provincia di Pescara e il terzo della regione.

Analizzando i dati della popolazione residente nel decennio 2012/2022, si osserva un andamento crescente dal 2012 al 2018 una diminuzione nel 2019 e una tendenza alla stabilità negli ultimi anni.

**Figura n.1 – Andamento demografico 2012/2022 residente**

**Tabella 1 - Popolazione**



Anno	Residenti	Incremento %
2012	50.593	1.39%
2013	51.424	1.64%
2014	52.829	2.73%
2015	53.577	1.42%
2016	53.738	0.30%
2017	54.152	0.77%
2018	54.194	0.08%
2019	52.843	-2.49%
2020	53.212	0.70%
2021	53.344	0.25%
2022	53.402	0.11%

### 4.2.2. Struttura socio-economica

La città di Montesilvano si caratterizza per una forte vocazione turistica, legata soprattutto alla balneazione estiva ed è infatti il comune abruzzese con la maggiore ricettività alberghiera, concentrata in particolare nella zona settentrionale nel quartiere Grandi alberghi.

La consolidata presenza turistica colloca costantemente Montesilvano tra i comuni più visitati della regione, peculiarità questa che si ripercuote negativamente sul traffico e sui servizi in generale, in estate la popolazione raggiunge le 100.000,00 unità.

Negli ultimi anni la città si è attrezzata anche per ospitare convegni nazionali e internazionali, disponendo nella zona suddetta di un centro congressi dedicato a Dean Martin.

La città ha in corso di sviluppo una importante rete di itinerari pedo-ciclabili: è attraversata per tutta la sua lunghezza dalla ciclovia Adriatica e dal 2023 è attivo un sentiero escursionistico lungo 5 chilometri nelle colline cittadine, incluso nella rete escursionistica dei sentieri italiani.

Inoltre L'agricoltura è una parte integrante dell'identità della città, con coltivazioni di ulivi e vigne nelle zone collinari che producono olio d'oliva e vino di alta qualità.

La forte vocazione turistico-ricettiva ha fatto sviluppare il settore immobiliare che è fra i più attivi d'Abruzzo, con una forte domanda di residenze secondarie e investimenti immobiliari.



#### 4.2.3. Parco veicolare

I dati relativi alla consistenza del parco veicolare presentati, sono stato desunto dai dati pubblicati dall'ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) principale categoria del settore automobilistico.

Nel definire la consistenza del parco veicolare si è fatto riferimento ai veicoli iscritti al P.R.A. al 31 dicembre 2001 ai quali sono stati sottratti i veicoli radiati, i veicoli confiscati dalla Stato e i veicoli oggetto di furto. (fonte ANFIA)

E' da considerare che vi sono alcuni veicoli che, pur essendo in circolazione, non sono iscritti al P.R.A. come i veicoli iscritti in altri Registri quali quello del Ministero della Difesa, del Ministero degli Esteri, della Croce Rossa Internazionale, ecc, che è ragionevole non ritenere considerevole tale da modificare sensibilmente le caratteristiche del parco nel suo complesso.

**Tabella n.2 – Parco autovetture distinte per alimentazione - anno 2021**

<b>Province</b>	<b>Benzina</b>	<b>Benzina o GPL</b>	<b>Benzina e metano</b>	<b>Elettrico</b>	<b>Gasolio</b>	<b>Ibrido</b>	<b>Altro</b>	<b>TOTALE</b>
<i>L'Aquila</i>	84.653	15.141	3.367	302	110.096	3.064	6	216.969
<b>Teramo</b>	<b>80.465</b>	<b>18.250</b>	<b>11.968</b>	<b>346</b>	<b>101.557</b>	<b>3.547</b>	<b>3</b>	<b>216.136</b>
<i>Chieti</i>	102.404	20.281	6.349	345	130.951	4.011	13	264.354
<b>Pescara</b>	<b>86.383</b>	<b>16.896</b>	<b>6.828</b>	<b>354</b>	<b>87.821</b>	<b>4.065</b>	<b>3</b>	<b>202.350</b>
<b>ABRUZZO</b>	<b>353.905</b>	<b>70.568</b>	<b>28.512</b>	<b>1.347</b>	<b>430.425</b>	<b>15.027</b>	<b>25</b>	<b>899.809</b>

Nella tabella successiva viene riportata la composizione del parco veicolare per le diverse tipologie di autoveicoli come classificati dal codice della strada

**Tabella n.3 - Parco veicolare distinti per tipologia di veicolo - anno 2021**

<b>Province</b>	<b>Autovetture</b>	<b>Autobus</b>	<b>Veicoli industriali</b>	<b>Motoveicoli</b>	<b>TOTALE</b>
<i>L'Aquila</i>	216.969	592	34.607	27.298	279.466
<b>Teramo</b>	<b>216.136</b>	<b>543</b>	<b>33.218</b>	<b>34.740</b>	<b>284.637</b>
<i>Pescara</i>	202.350	249	27.041	40.448	270.088
<b>Chieti</b>	<b>264.354</b>	<b>1.914</b>	<b>41.798</b>	<b>47.671</b>	<b>355.737</b>
<b>ABRUZZO</b>	<b>899.809</b>	<b>3.298</b>	<b>136.664</b>	<b>150.157</b>	<b>1.189.928</b>



## 5 ANALISI DELL'INCIDENTALITA'

### 5.1. CONSIDERAZIONI GENERALI E ANALISI AGGREGATA

Di seguito vengono esposti i principali risultati a cui si è giunti elaborando i dati disponibili dal sito ISTAT che riporta gli incidenti stradali con lesioni a persone e riguarda tutti gli incidenti stradali verificatisi sulla rete stradale del territorio nazionale, verbalizzati da un'autorità di Polizia (di stato o Municipale) o dai Carabinieri, avvenuti su una strada aperta alla circolazione pubblica e che hanno causato lesioni a persone, morti e/o feriti, con il coinvolgimento di almeno un veicolo.

Nel caso del comune di Montesilvano la maggioranza degli incidenti con oltre il 70% è rilevata dal corpo della Polizia Municipale.

La rilevazione è condotta correntemente dall'Istat, con la compartecipazione dell'ACI e di numerosi Enti pubblici istituzionali, è a carattere totale e a cadenza mensile (inserita tra le rilevazioni di interesse pubblico nel Programma Statistico Nazionale – PSN - IST00142).

L'impianto organizzativo della rilevazione è diversamente articolato sul territorio, l'Istat, infatti, ha adottato un modello organizzativo flessibile del flusso di indagine attraverso la sottoscrizione di un Protocollo di intesa nazionale e la stipula di convenzioni specifiche con Regioni e Province. Tale sistema risulta funzionale al decentramento di alcune fasi del processo, risponde alle esigenze informative delle Amministrazioni locali connesse alle attività di programmazione di adeguati interventi in materia di sicurezza stradale e contribuisce a migliorare la qualità delle informazioni prodotte

Il primo elemento indice, rappresentativo dello stato attuale è il numero totale di incidenti verificatosi sulla rete il numero di feriti e decessi, e i relativi tassi riferiti a 100.000 abitanti secondo le notazioni :

- tasso di incidente (incidenti/popolazione\*100.000),
- tasso di ferimento (feriti/popolazione\*100.000),
- tasso di mortalità (morti/popolazione\*100.000).

Gli ultimi dati ad oggi disponibili sono riferiti all'anno 2021 riportati nella successiva tabella

**Tabella n.4 - Incidentalità e relativi tassi comunale, provinciale e regionale – anno 2021 –**

	<b>Popolazione</b>	<b>Incidenti</b>	<b>Tasso di incidente</b>	<b>Feriti</b>	<b>Tasso di ferimento</b>	<b>Morti</b>	<b>Tasso di mortalità</b>
<b>Montesilvano</b>	53.344	142	265,9	173	323	2	3,7
<b>Prov. Di Pescara</b>	313.882	745	237,0	984	314	9	3,0
<b>Reg. Abruzzo</b>	1.281.012	2.729	213,0	3.882	303	80	6,2

Dal confronto di tali dati con quelli relativi all'intero territorio regionale e provinciale si evidenzia come il tasso di incidentalità e quello di ferimento sia superiore sia a quello Regionale che a quello provinciale.

Il tasso di mortalità, considerato il numero ridotto di morti non ha significatività statistica.

I dati rispecchiando la media delle città italiane con elevati flussi di traffico e velocità ridotte, dove l'elevato tasso di incidentalità segue l'elevato tasso di ferimento, molto più ridotto è il tasso di mortalità tipico delle strade extraurbane e autostradali.

In Tabella n.5 è riportata la situazione dell'evoluzione del numero di incidenti, morti e feriti relativi al periodo 2012/2021.



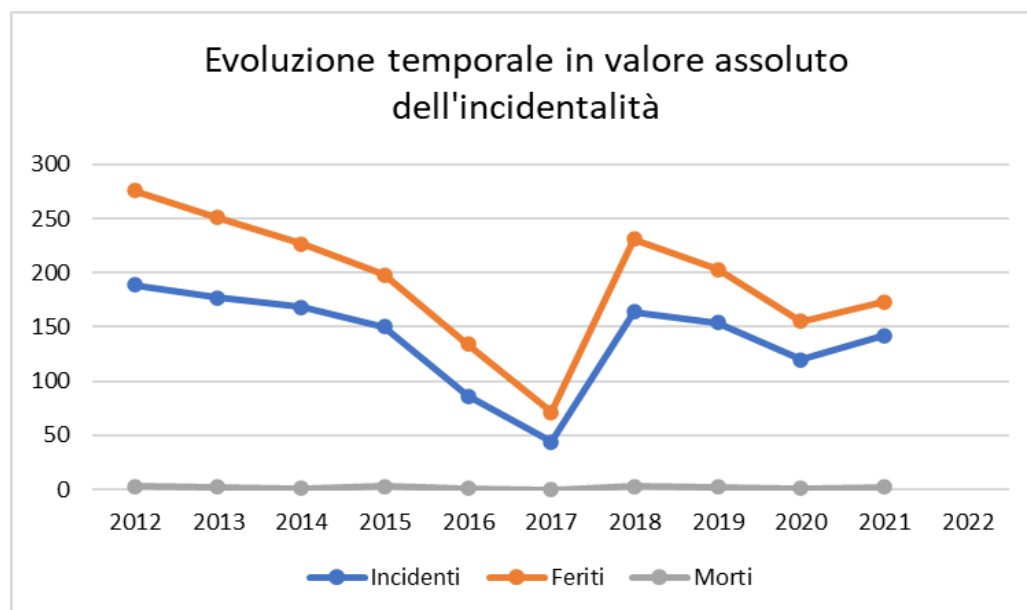
Tabella n.5 - Evoluzione incidentalità del Comune di Montesilvano – anni 2012/2022 –

Anno	Popolazione	Incidenti	Tasso Di Incidente	Feriti	Tasso Di Ferimento	Morti	Tasso Di Mortalità
2012	50.593	189	373,6	276	545,5	3	5,9
2013	<b>51.424</b>	<b>177</b>	<b>344,2</b>	<b>251</b>	<b>488,1</b>	<b>2</b>	<b>3,9</b>
2014	52.829	168	318,0	227	429,7	1	1,9
2015	<b>53.577</b>	<b>150</b>	<b>280,0</b>	<b>198</b>	<b>369,6</b>	<b>3</b>	<b>5,6</b>
2016	53.738	86	160,0	134	249,4	1	1,9
2017	<b>54.152</b>	<b>44</b>	<b>81,3</b>	<b>71</b>	<b>131,1</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>
2018	54.194	164	302,6	231	426,2	3	5,5
2019	<b>52.843</b>	<b>154</b>	<b>291,4</b>	<b>203</b>	<b>384,2</b>	<b>2</b>	<b>3,8</b>
2020	53.212	120	225,5	155	291,3	1	1,9
2021	<b>53.344</b>	<b>142</b>	<b>266,2</b>	<b>173</b>	<b>324,3</b>	<b>2</b>	<b>3,7</b>
2022	53.402	dati non ancora disponibili					

La lettura dei dati di tabella evidenzia una progressiva diminuzione dei tassi di incidentalità con una forte discontinuità nel 2017 da attribuirsi presumibilmente ad una carenza nella trasmissione /registrazione dei dati.

Nella successiva figura è riportato l'andamento grafico dei dati di tabella

Figura n. 2 – Evoluzione temporale in valore assoluto dell'incidentalità (2012/2021)



Una lettura critica dei dati evidenzia un miglioramento complessivo del sistema con una riduzione del numero di incidenti con feriti negli ultimi 10 anni che si attesta intorno al 40%.

Tale positivo elemento di valutazione non deve consolare il decisore che invece deve continuare nella politica di protezione degli utenti e di miglioramento delle infrastrutture, si evidenzia l'utilità di specializzare maggiormente la rete attuando una serie di misure che mirino a separare i flussi di media lunga percorrenza dal traffico locale e di prossimità.

## 5.2. ANALISI DISAGGREGATA

Il secondo numero indice riguarda l'analisi disaggregata resa possibile dai dati elementari forniti dall'ACI e riferiti all'anno 2021 che ha consentito un'analisi più dettagliata e particolareggiata della situazione incidentale attuale.

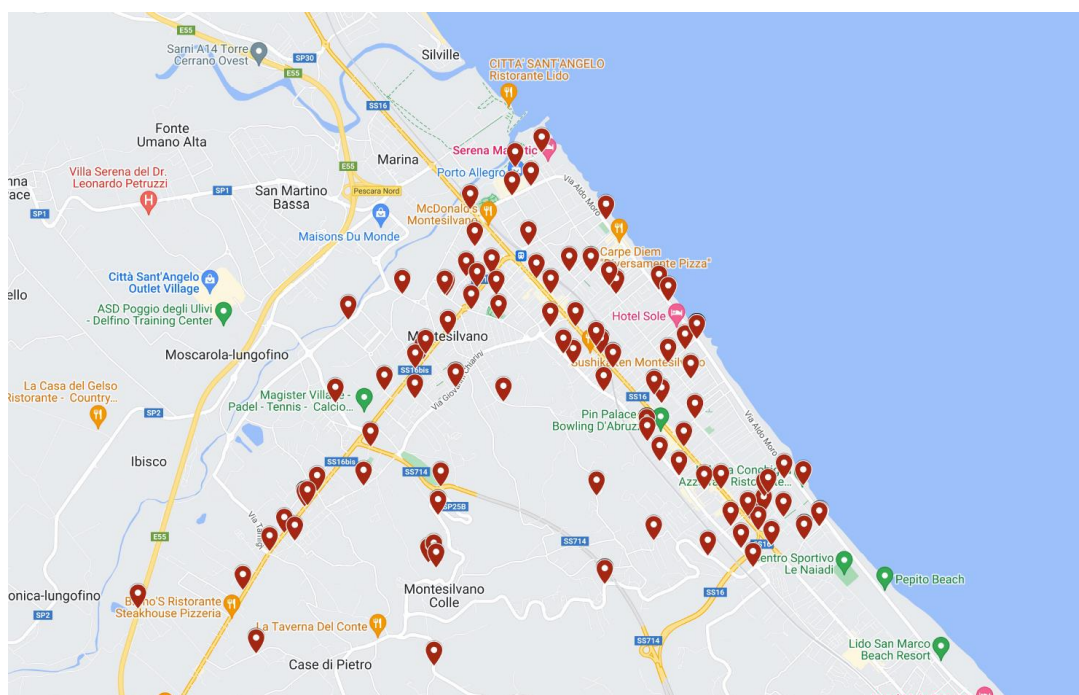
### 5.2.1. Localizzazione territoriale

Le analisi che seguono sono state effettuate dall'analisi dei dati del 2021 (ultimo anno disponibile) e riferita al totale dei 142 incidenti verificatisi nell'anno. Le analisi che seguono sono state desunte dai tracciati record applicando specifici filtri di interesse secondo quanto riportato nel seguito.

Da tale analisi è risultato che le arterie più pericolose circoscrivono la zona della città dove si ha una alta intensità di traffico e la maggiore presenza abitativa e commerciale.

La geolocalizzazione riportata in mappa fornisce un'idea della distribuzione territoriale degli incidenti.

**Fig. 3 : Geolocalizzazione degli incidenti stradali sul territorio**

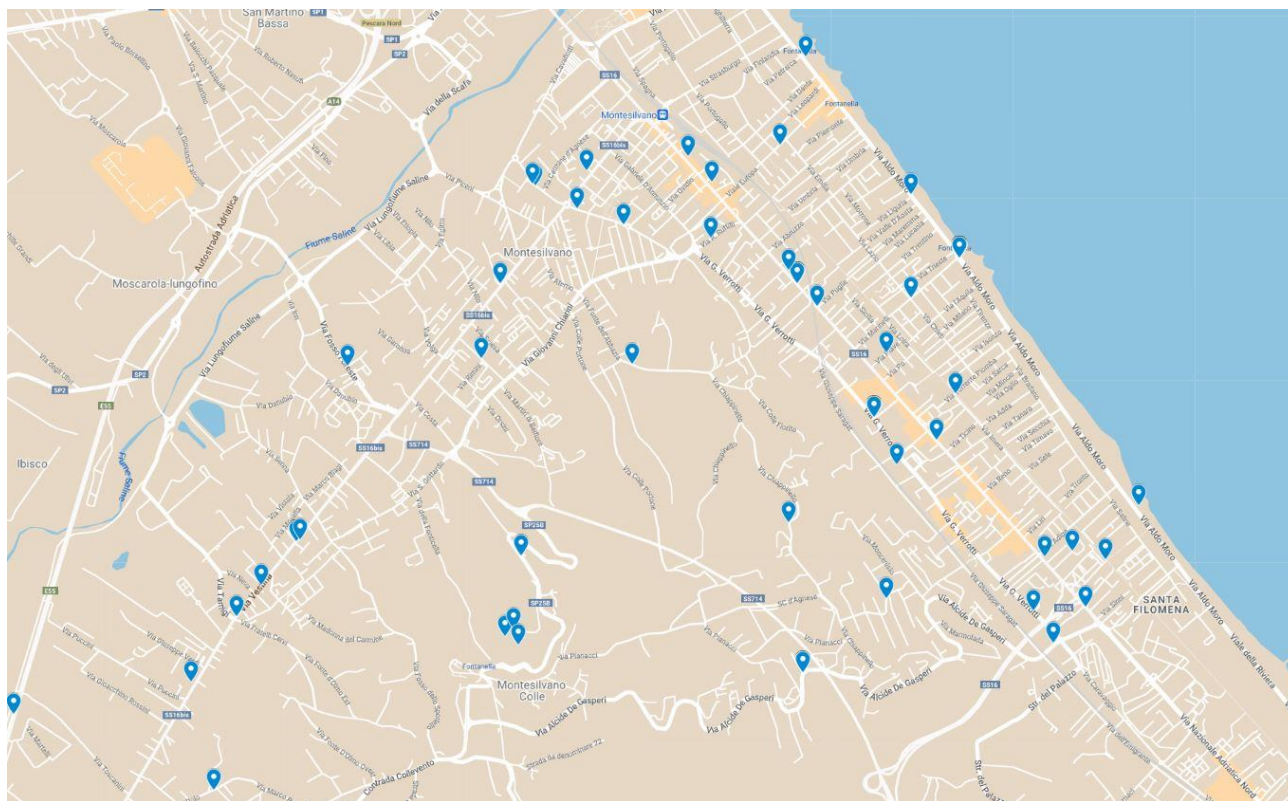


Estrapolando i dati per arteria risulta che le strade su cui si concentrano maggiormente gli incidenti sono rappresentate dalle arterie maggiormente trafficate con una presenza di traffico promiscuo :

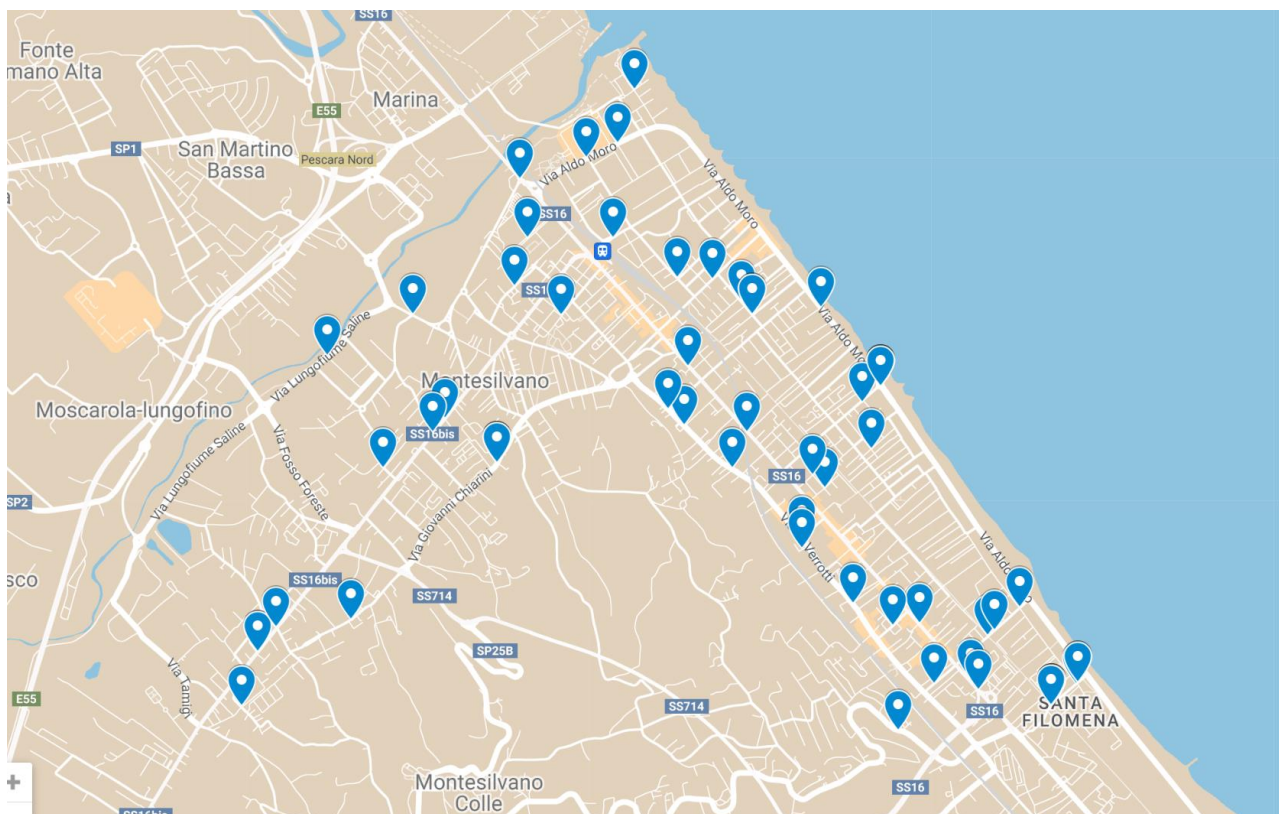
- corso Umberto nel tratto urbano, con particolare riferimento in corrispondenza del supermercato lidl dove si concentrano la maggioranza degli incidenti,
- via Vestina, con un maggior numero di incidenti concentrati nel tratto urbano in prossimità degli esercizi commerciali,
- via Verrotti con il suo proseguimento verso le arterie di collegamento con il casello autostradale.



**Fig. 4 : Geolocalizzazione degli incidenti stradali in rettilineo**



**Fig. 5: Geolocalizzazione degli incidenti stradali sulle intersezioni**



### 5.2.2. Ore della giornata

Al fine di individuare le ore della giornata a più alto rischio incidenti si sono analizzati i dati a disposizione raggruppandoli in quattro fasce orarie:

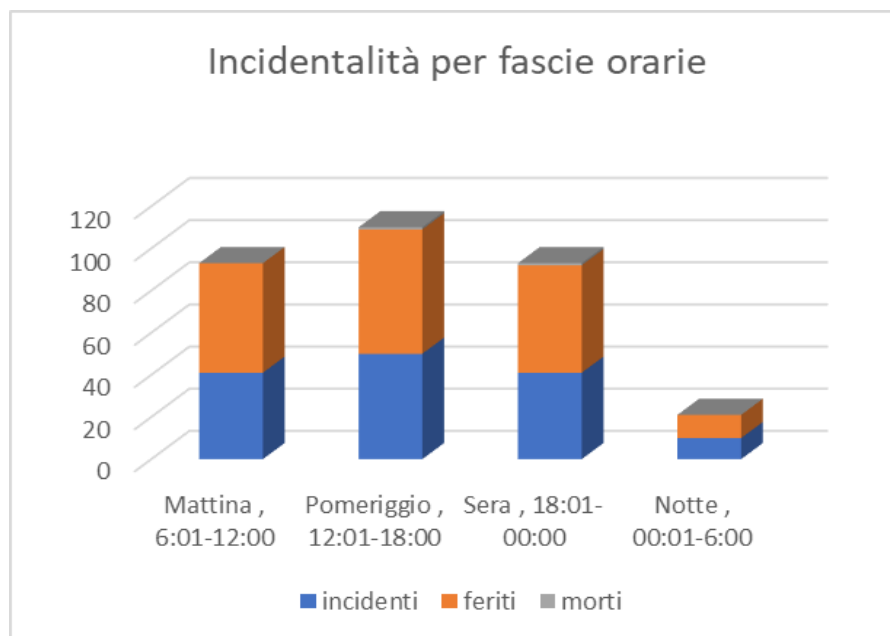
1. mattina: 06:01 - 12:00
2. pomeriggio: 12:01 - 18:00
3. sera: 18:01 - 00:00
4. notte: 00:01 - 06:00

La maggior parte degli incidenti sono concentrati nelle ore della mattina (andata al lavoro con il 30,1% di feriti) e del pomeriggio (ritorno a casa con il 34,1% di feriti), mentre risultano meno frequenti nelle ore serali e notturne.

**Tabella n. 6 - Incidentalità per fasce orarie**

	<i>incidenti</i>	<i>% incidenti</i>	<i>feriti</i>	<i>%feriti</i>	<i>morti</i>	<i>%morti</i>
<b>Mattina</b>	41	28,9%	52	30,1%	0	0,0%
<b>Pomeriggio</b>	50	35,2%	59	34,1%	1	50,0%
<b>Sera</b>	41	28,9%	51	29,5%	1	50,0%
<b>Notte</b>	10	7,0%	11	6,4%	0	0,0%
<b>TOTALE</b>	142	100,0%	173	100,0%	2	100,0%

**Figura n.6 – Incidentalità per fasce orarie (anno 2021)**



Scendendo di dettaglio è stato desunto che gli incidenti sono concentrati in poche ore del giorno, in particolare:

- la mattina dalle 9:00 – 10:00 con 15 incidenti e 21 feriti,
- il pomeriggio dalla 15:00 -16:00 con 15 incidenti e 20 feriti,
- la sera dalle 19:00 -21:00 con 22 incidenti e 300 feriti.



### 5.2.3. Fasce di età

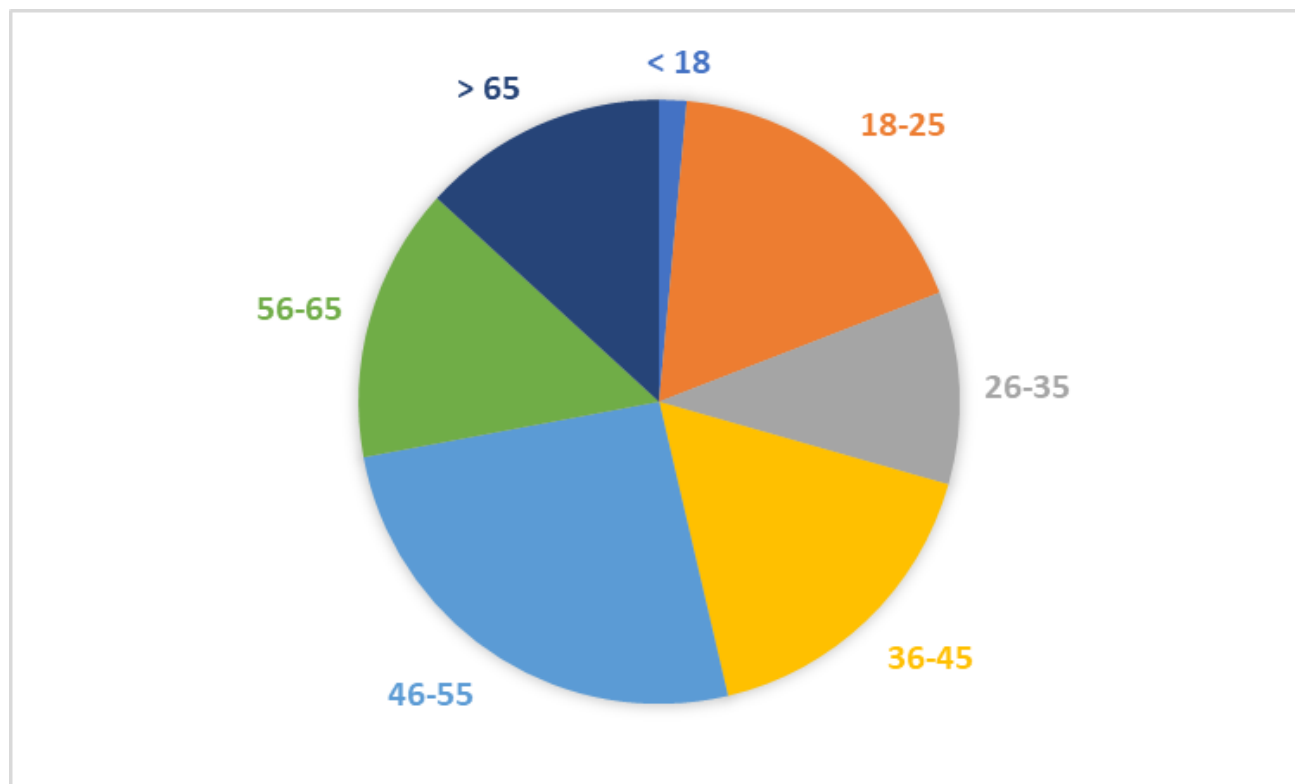
Esaminando le fasce di età più esposte al rischio incidente, si è rilevato che la maggiormente colpita è quella dai 36 ai 55 anni che sistematicamente genera o subisce il 43% degli incidenti stradali, seguita da quella dai 18 ai 35 anni con il 28% di incidenti.

Riducendo ulteriormente il campo la fascia a maggior rischio è quella compresa fra i 46 e i 55 anni con il 26% del totale

**Tabella n. 7 - Fasce di età maggiormente coinvolte nei sinistri (anno 2021)**

Fascia d'età	% coinvolti	% coinvolti
< 18	1%	1%
<b>18 ÷ 25</b>	<b>18%</b>	<b>28%</b>
<b>26 ÷ 35</b>	<b>10%</b>	
36 ÷ 45	17%	43%
46 ÷ 55	26%	
<b>56 ÷ 65</b>	<b>15%</b>	<b>15%</b>
> 65	13%	13%

**Figura n.7 – Fasce di età coinvolte negli incidenti (anno 2021)**



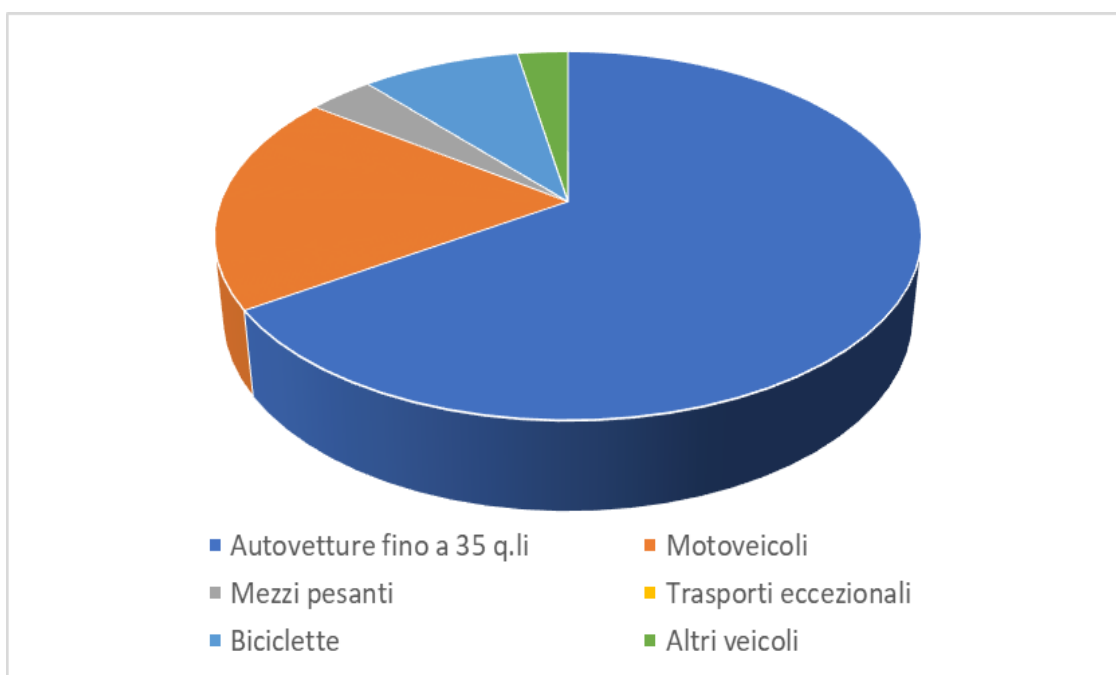
#### 5.2.4. Veicoli coinvolti

Dalle analisi dei tipi di veicoli coinvolti negli incidenti (cfr. Tabella successiva), si constata che oltre alle autovetture fino a 35 q.li di portata con il 65,7%, i veicoli maggiormente coinvolti risultano essere i motoveicoli e le biciclette, rispettivamente con il 19,3% e l'8,7%.

**Tabella n. 8 - Tipologie di veicoli coinvolti negli incidenti (anno 2021)**

<b>Tipologia di veicolo</b>	<b>Numero incidenti</b>	<b>% Numero incidenti</b>
Autovetture fino a 35 q.li	167	65,7
<b>Motoveicoli</b>	<b>49</b>	<b>19,3</b>
Mezzi pesanti	9	3,5
<b>Trasporti eccezionali</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>
Biciclette	22	8,7
<b>Altri veicoli</b>	<b>7</b>	<b>2,8</b>
TOTALE	254	100

**Figura n.8 – Tipologie di veicoli coinvolti nei sinistri (anno 2021)**



### 5.2.5. Tipologia di incidente

Ulteriori analisi sono state svolte per conoscere quale tipologia di incidente risultasse la più frequente.

I risultati delle elaborazioni evidenziano che nel comune di Montesilvano la tipologia di incidente più frequente è lo scontro frontale laterale che avviene per lo scontro tra la parte anteriore di un veicolo e la laterale di un altro che rappresenta il 42% del totale degli incidenti ed in genere è caratterizzato dalla mancata precedenza all'intersezione.

Dopo lo scontro frontale laterale il fenomeno più ricorrente è l'investimento in cui sono coinvolti i pedoni come classificati da Istat che comprende anche le biciclette, con oltre il 16% del totale degli incidenti.

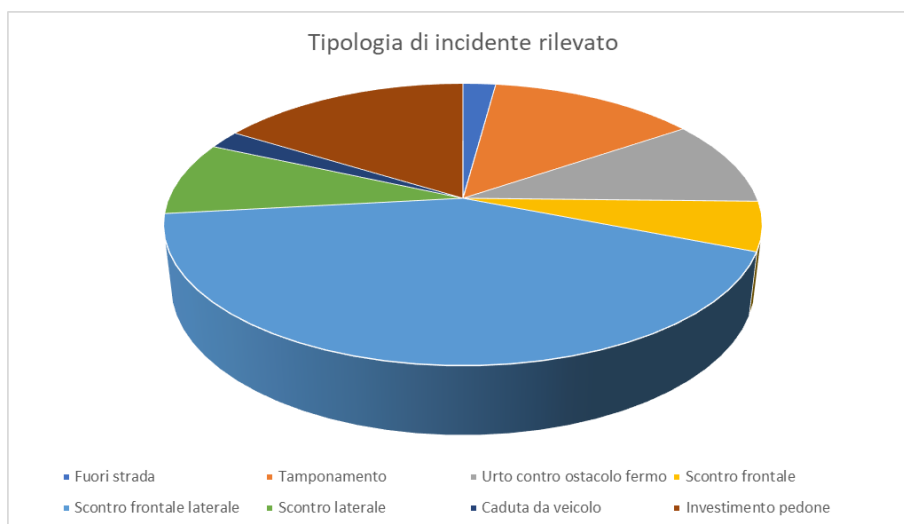
I punti maggiormente pericolosi per gli incidenti con pedoni sono come al solito concentrati sulla viabilità principali in corrispondenza dei maggiori attrattori di traffico con presenza di pedoni:

- Via Aldo Moro - Via Marinelli 5
- Corso Umberto in prossimità di via Agostinone centro commerciale 3
- Via Verrotti – Via Giolitti 2
- Via Vestina Via Gobetti 3

**Tabella n. 9 - Tipologia di incidente rilevato (anno 2021)**

<b>Tipologie</b>	<b>N. incid</b>	<b>%</b>	<b>N. feriti</b>	<b>If %</b>	<b>N. morti</b>
Fuori strada	3	2%	3	2%	
<b>Tamponamento</b>	<b>19</b>	<b>13%</b>	<b>24</b>	<b>14%</b>	
Urto contro ostacolo fermo	14	10%	15	9%	1
<b>Scontro frontale</b>	<b>8</b>	<b>6%</b>	<b>19</b>	<b>11%</b>	
Scontro frontale laterale	60	42%	72	42%	1
<b>Scontro laterale</b>	<b>12</b>	<b>8%</b>	<b>13</b>	<b>8%</b>	
Caduta da veicolo	3	2%	3	2%	
<b>Investimento pedone</b>	<b>23</b>	<b>16%</b>	<b>24</b>	<b>14%</b>	
<b>Totali</b>	<b>142</b>	<b>100%</b>	<b>173</b>	<b>100%</b>	<b>2</b>

**Figura n.9 - Tipologia di incidente**







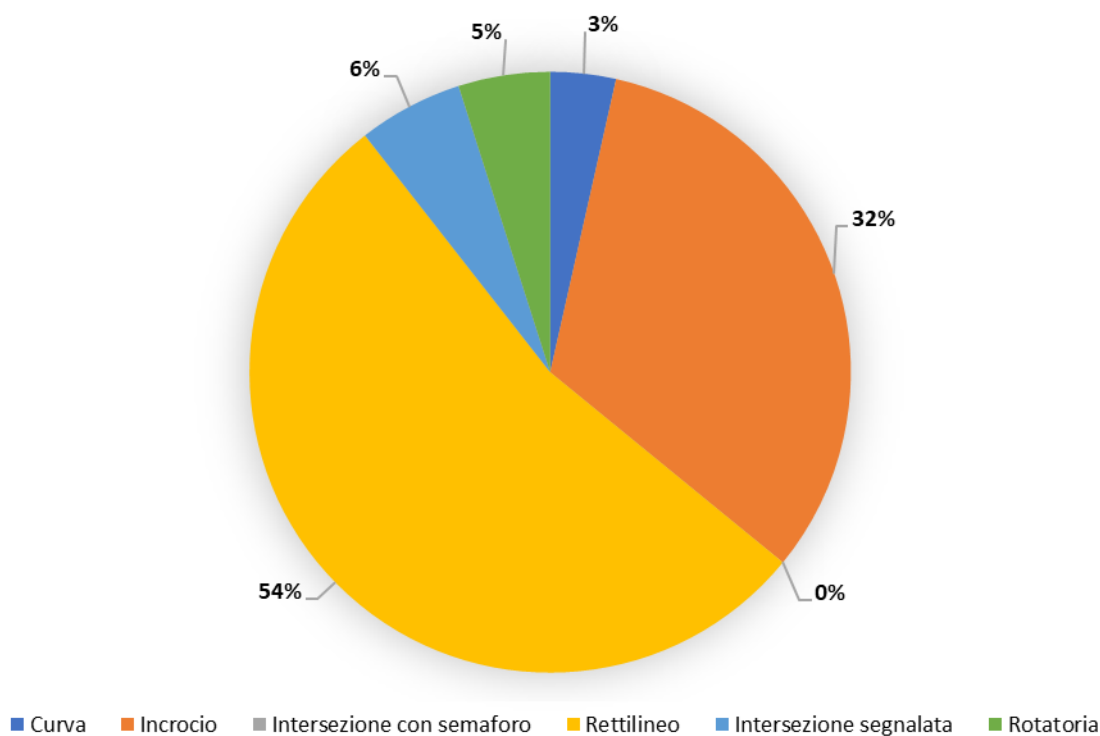
### 5.2.6. Localizzazione

Ulteriori elaborazione dei dati a disposizione, hanno evidenziato come il maggior numero di incidenti avviene sulle strade in rettilineo con il 54% degli incidenti dovuti spesso alla velocità ed alla distrazione oltre che alla errata percezione della sicurezza, seguono gli incidenti sugli incroci (intersezioni) con 32%, che ripropone il tema delle mancate precedenza, della cattiva visibilità e spesso della poco visibile segnaletica.

**Tabella n.10 – Localizzazione degli incidenti stradali (anno 2021)**

<b>Luoghi</b>	<b>N. incid</b>	<b>% sul tot.</b>	<b>feriti</b>	<b>If %</b>	<b>morti</b>
Curva	5	4%	10	6%	1
<b>Incrocio</b>	<b>46</b>	<b>32%</b>	<b>56</b>	<b>32%</b>	
Intersezione con semaforo	0	0%	0	0%	
<b>Rettilineo</b>	<b>76</b>	<b>54%</b>	<b>91</b>	<b>53%</b>	<b>1</b>
Intersezione segnalata	8	6%	8	5%	
<b>Rotatoria</b>	<b>7</b>	<b>5%</b>	<b>8</b>	<b>5%</b>	
<b>Totali</b>	<b>142</b>	<b>100%</b>	<b>173</b>	<b>100%</b>	

**Figura n.10– Localizzazione degli incidenti stradali**





## 6. FATTORI DI RISCHIO E PRINCIPALI CRITICITA'

Dalle analisi riportate si evince come le principali problematiche della elevata incidentalità sulla viabilità principale, sono legate alla promiscuità dei flussi di traffico sulla rete, soprattutto in particolari ore della giornata.

Le ore più critiche della giornata corrispondono alle ore in cui i flussi sono maggiori :

- nelle ore dell'andata al lavoro e a scuola del mattino (9:00 – 10:00),
- nelle ore di ritorno a casa (15:00 - 16:00)

Dal punto di vista delle condizioni meteo è da rilevare che circa l'86% degli incidenti (122 su 144) e che circa 82% di feriti (141 su 173) avvengono in condizioni meteo non avverse con tempo sereno e buona visibilità.

In merito agli incidenti nei quali sono coinvolte le utenze deboli (pedoni e ciclisti), che nel caso di Montesilvano complessivamente ammontano a circa il 16% del totale, va osservato che circa un quarto degli spostamenti nella città sono inferiori a due chilometri ed il 40% inferiori a quattro chilometri, deducendo quindi che eventuali percorsi ciclo-pedonali, possono tranquillamente soddisfare una porzione apprezzabile delle esigenze di mobilità urbana per la quale è opportuno adottare specifiche regolamentazioni e specifiche infrastrutture.

E' sempre molto difficile definire con precisione se la causa degli incidenti sia da attribuire al fattore umano, *che indubbiamente resta una componente fondamentale nella gran parte degli incidenti*, o se è legata alla cattiva organizzazione delle infrastrutture (*visibilità, stato di manutenzione degli elementi compositivi, pavimentazione, segnaletica, illuminazione, ecc.*), certo è che l'una causa non esclude l'altra presentandosi spesso come concausa.

Dalle considerazioni e dalle analisi eseguite i principali fattori di rischio legati all'incidentalità riguardante le utenze deboli ed in particolare i pedoni, vanno individuati soprattutto nella promiscuità dei flussi circolanti sulla stessa sede senza una separazione fisica fra flussi veicolari e ciclo-pedonali, che invece, a parere di chi scrive, va sempre perseguita almeno sulla viabilità principale.

In merito alla fascia di età, quella maggiormente coinvolta è quella compresa tra i 46 e i 55 anni, interessa quindi la popolazione attiva .

Inoltre, che la maggior parte degli incidenti avvengono in corrispondenza di intersezioni non semaforizzate dove i punti di conflitto diventano massimi e il livello di attenzione si abbassa e dove si registrano gli incidenti più gravi.