



**GIUNTA REGIONALE D'ABRUZZO**  
**DIREZIONE TRASPORTI, INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ E LOGISTICA**  
**SERVIZIO INFRASTRUTTURE STRATEGICHE, PIANIFICAZIONE E**  
**PROGRAMMAZIONE DEL SISTEMA DEI TRASPORTI**

## **Allegato C**

# **ANALISI GENERALE DELLA SICUREZZA STRADALE**



Di seguito si riporta un indice orientativo dei contenuti della *"Analisi generale dell'incidentalità"*, i cui risultati costituiscono base di riferimento per l'individuazione degli obiettivi e dei contenuti dell'intervento - o degli interventi - riguardante il *"3°, 4° e 5° Programma Attuazione"* del *"Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"*.

Le dimensioni e la complessità/articolazione dell'elaborato dipenderanno dalla complessità e dalla rilevanza della situazione alla quale è riferita la proposta di intervento.

## A. STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE

## 1.1. Popolazione residente per classi di età (2006/2011)

Classi di età	2006		2007		2008		2009		2010		2011	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
0-17	413	419	421	428	443	445	433	451	436	443	434	450
18-29	404	381	391	373	404	382	398	366	384	359	376	351
30-44	676	632	699	640	749	683	749	686	734	664	737	675
45-59	536	504	540	508	564	521	592	538	615	581	617	598
60-74	344	381	351	377	368	383	379	396	397	406	395	400
75 e più	205	348	217	377	201	372	214	378	209	363	212	362
Tot. popolazione	2578	2665	2619	2703	2729	2785	2765	2815	2775	2816	2771	2836
	5.243		5322		5514		5580		5591		5607	

Durante il periodo considerato si è registrato un costante aumento della numerosità della popolazione, collegato a un incremento numerico delle classi di età di mezzo (30-44 e 45-59).

## 1.2. % Coniugati per classi di età su totale popolazione per genere (media 2006/2011)

Classi di età	Genere	
	M	F
0-17	0	0
18-29	5,1%	16,8%
30-44	57,9%	71,2%
45-59	80,8%	79,3%
60-74	83,3%	61,9%
75 e più	66,2%	22,1%
Totale	50%	46,4%

Dati Istat

### 1.3. Saldo naturale e saldo migratorio

	2006	2007	2008	2009	2010
Saldo naturale	13	-19	5	-18	-31
Saldo migratorio	66	211	61	29	47

Dati Istat

Il saldo naturale (differenza tra numero di nati e numero di morti) tendenzialmente negativo, indica un basso livello di natalità nel contesto di Carsoli.

Il saldo migratorio (differenza tra numero di immigrati e numero di emigrati) registra un trend sempre abbondantemente positivo nel corso del periodo considerato, con il picco di immigrazioni nel corso del 2007 e di emigrazioni nel 2009.

### 1.4. Popolazione straniera

	Maschi	Femmine	Totale	Minori	Incidenza % su popolazione totale
2006	144	169	313	70	6%
2007	136	170	306	97	5,7%
2008	226	242	468	105	8,5%
2009	259	265	524	104	9,4%
2010	270	296	566	107	10,1%

Dati Istat

Nel quinquennio considerato, si registra un aumento piuttosto sostanzioso dell'incidenza della popolazione straniera residente a Carsoli, che ha notevolmente contribuito al seppur lieve aumento della popolazione complessiva residente nel periodo analizzato (2006/2011).

La comunità più nutrita di stranieri a Carsoli è quella Rumena, con 333 residenti (Dato Istat, 2010).

Lo stadio avanzato di sviluppo di questo comune non ha soffocato il respiro della tradizione. Gli elevati valori di reddito e di consumi che attualmente si registrano sono il prodotto di un'agricoltura vivace ma soprattutto il risultato della crescita e della diversificazione delle attività industriali -un polo tipografico di rilievo nazionale si affianca ad imprese produttrici di elaboratori elettronici, moduli continui per calcolatori, ceramica, mobili, abbigliamento e pelletteria lungo la Tiburtina Valeria e la provinciale Turanense-, degli esercizi commerciali e dei servizi, che includono anche quelli assicurativi e creditizi. Il comune non ospita importanti sedi burocratiche ma dispone di un liceo scientifico, oltre che delle scuole dell'obbligo; il suo apparato ricettivo annovera un'azienda agrituristica e svariati alberghi e ristoranti; gli impianti sportivi includono una palestra, una piattaforma polivalente e un campo di calcio a disposizione della squadra del posto (Carsoli Sezione Calcio); le strutture sanitarie offrono servizi ambulatoriali e di pronto intervento e includono un consultorio familiare.

Sono presenti **334 attività commerciali e artigianali** tra imprese, ditte, negozi e professionisti.

Le categorie merceologiche più popolate sono le seguenti:

**Ristoranti** (14 studi), **Agenzie Immobiliari** (7 imprese), **Abbigliamento** -

**Vendita Al Dettaglio** (7 attività), **Avvocati - Studi** (7 ditte).

I settori merceologici meno presenti sono i seguenti:

**Abbigliamento Donna** (1 studi), **Abbigliamento Bambini E Ragazzi** (1 impresa), **Apparecchiature Pneumatiche Ed Idropneumatiche** (1 attività), **Arredamenti Ed Architettura D'interni** (1 ditte).

Carsoli è un centro di antica origine ubicato in un'area di montagna, attivo nel settore primario ma con ben altro impulso nell'industria e nel terziario. La comunità dei carsolani, che presenta un indice di vecchiaia nella media, è sparpagliata in alcuni aggregati elementari (Montesabinese, Tufo Alto e Villetta) e nelle località di Colli di Monte Bove, Pietrasecca, Poggio Cinolfo, Tufo Basso e Villa Romana ma risiede soprattutto nel capoluogo comunale e più precisamente nella sua moderna espansione, sviluppatasi ai piedi del centro storico su entrambi i lati della statale Tiburtina Valeria. Il territorio comunale ha un profilo geometrico molto irregolare.

Questo comune della Marsica è arroccato su uno sperone a valle delle immense e suggestive grotte dell'Ovito e del Cervo, che incidono la montagna in località Pietrasecca; esteso lungo la strada statale di grande comunicazione n. 5 Tiburtina Valeria, assolve ad una funzione di raccordo fra diverse aree geografiche grazie alla sua felice posizione: è servito infatti dalla linea ferroviaria Roma-Pescara, che ad est dell'abitato, attraverso il valico di Montebove, punta verso il Fucino, e usufruisce di un varco di accesso all'autostrada Roma-Teramo (A24), situato a pochi chilometri di distanza dal centro (casello di Carsoli-Oricola); dista inoltre 94 km dall'aeroporto internazionale "Leonardo da Vinci", 148 dal porto turistico e commerciale sul mare Adriatico e 146 da quello di Civitavecchia (RM). Posto ai confini con il Lazio, il comune, che appartiene alla Comunità montana Marsica 1, risente dell'irresistibile capacità di attrazione della capitale ma fa riferimento a L'Aquila per i servizi burocratico-amministrativi. In virtù del congruo apparato industriale assorbe manodopera dai comuni limitrofi ma ad Avezzano trova impiego una parte della sua popolazione attiva.

a) il sistema delle infrastrutture viarie è composto da una viabilità principale a gestione ANAS / Provincia dell'Aquila, ed una più ramificata viabilità secondaria a gestione comunale per una lunghezza complessiva pari a circa km 30,00.

## **2. INCIDENTALITÀ: DATI QUANTITATIVI**

*Saranno da utilizzare i dati di livello regionale, provinciale o comunale a seconda della scala della proposta. Nel caso di intervento puntuale, riportare anche, qualora disponibili, i dati quantitativi specifici dell'area oggetto dell'intervento o delle aree oggetto degli interventi.*

### **2.1 Stato dell'incidentalità all'anno più recente disponibile**

**Dati quantitativi sul numero di incidenti, morti e feriti e sul tasso di mortalità (morti/popolazione x 100.000) e di ferimento (feriti/popolazione x 100.000).**

**I dati disponibili più recenti si riferiscono al 2009.**

	ANNO 2009	EVOLUZIONE 2007 - 2009		TASSI DI	ANNO 2009
		IN NUMERO	IN % SU ANNO DI INIZIO PERIODO		
INCIDENTI	<b>35</b>	<b>Il Comune non dispone di dati relativi agli anni precedenti il 2009.</b>		INCIDENTALITA' (numero incidenti per 100.000 abitanti)	<b>626</b>
MORTI	<b>1</b>			MORTALITA' (numero di morti per 100.000 abitanti)	<b>17,88</b>
FERITI	<b>57</b>			FERIMENTO (numero di feriti per 100.000 abitanti)	<b>1019,5</b>

## **2.2 Evoluzione nell'ultimo decennio o quinquennio**

Evoluzione del numero di incidenti, morti e feriti nel periodo ..... e dei tassi di mortalità e di ferimento.

**L'assenza di una storia organizzativa nella struttura amministrativa del Comune ed informativa su fenomeno della sicurezza/insicurezza stradale non consentono di disporre di dati quantitativi antecedenti al 2009.**

## **2.3 Disaggregazioni territoriali significative (eventuale)**

Eventuale disaggregazione territoriale dei dati sull'incidentalità, con particolare riferimento agli ambiti specifici di applicazione degli interventi.

## **2.4 Aspetti particolari (eventuale)**

6. Descrizione di eventuali aspetti particolari e specifici, di interesse ai fini della proposta di intervento.

### **3. INCIDENTALITÀ: ELEMENTI QUALITATIVI**

Elementi qualitativi utili per analizzare lo stato e l'evoluzione dell'incidentalità, con particolare riferimento all'individuazione delle zone e delle componenti di traffico a rischio.

**L'assenza di una storia organizzativa nella struttura amministrativa del Comune ed informativa su fenomeno della sicurezza/insicurezza stradale non consentono di disporre di dati qualitativi sull'incidentalità.**

## **B. FATTORI DI RISCHIO E POSSIBILI LINEE DI SUPERAMENTO**

I dati raccolti e le analisi sulla sicurezza stradale effettuate mettono in evidenza alcune problematiche inerenti la rete delle infrastrutture viarie e la quasi totale mancanza di una cultura della sicurezza stradale.

A partire dall'analisi dei dati disponibili sull'incidentalità stradale, sono state evidenziate le principali criticità (rischio di incidentalità in specifiche intersezioni stradali; zone ad elevato traffico utilizzate da veicoli e pedoni senza particolari misure di protezione/tutela per questi ultimi) ed individuate le azioni da intraprendere, distinguendo tra azioni tendenti a determinare direttamente una riduzione del numero di incidenti, vittime e feriti ed azioni in grado di motivare l'avvio di una ri-organizzazione delle strutture e di costruire una nuova cultura della sicurezza stradale.

La strada denominata Via dei Marsi, in particolare, attualmente risente del degrado a causa della mancata manutenzione ordinaria dei marciapiedi ivi presenti. Infatti si presenta degradata e poco funzionale all'uso. Alcuni incroci stradali sono attualmente sprovvisti di attraversamenti e segnaletica idonea alla regolamentazione del traffico; inoltre sono presenti alcuni attraversamenti di canali (tombini stradali) che praticamente impediscono il proseguimento ideale del marciapiede, ed al contempo restringono la carreggiata stradale con la conseguenza di un aumento del pericolo di investimenti dei pedoni o pericolosi incroci frontali. Emerge, inoltre, la carenza di una cultura della sicurezza stradale che spesso dà luogo a comportamenti "scorretti" da parte di utenti motorizzati e non motorizzati. Si ravvisa, pertanto, la necessità di promuovere una nuova cultura della sicurezza stradale, sia presso la popolazione in età scolare che presso gli adulti e presso i decisori e i tecnici che possono contribuire al suo miglioramento. Mancano sul territorio iniziative, programmate e condivise tra chi si occupa di sicurezza stradale, che sensibilizzino ed informino la popolazione tutta. A oggi tutto è lasciato alla buona volontà degli organi di Polizia Municipale e ad altre forze di polizia (es. carabinieri).

Le azioni che costituiscono la proposta presente, sono riferibili ai campi B2 e C2 e C3 del bando.

Nello specifico attraverso tali azioni ci si attende di

- eliminare alcune delle criticità rilevate, attraverso la messa in sicurezza dei tratti e/o punti stradali critici, mediante la razionalizzazione degli

- incroci con la realizzazione di rotatorie e l'attivazione di un sistema di videosorveglianza e monitoraggio nelle zone centrali
- di ridurre il numero di incidenti, (vittime) e feriti
  - di avviare l'ente allo svolgimento di attività di monitoraggio sulla sicurezza stradale partendo dall'attività di monitoraggio dei flussi di traffico e del comportamento degli utenti
  - innalzare il livello di sicurezza stradale attraverso un'azione di rafforzamento delle politiche di sensibilizzazione e di informazione dell'utente della strada e del cittadino in genere verso i temi della sicurezza stradale.

Le azioni previste dalla proposta progettuale ricadono in più Settori e Campi di intervento così come descritti e previsti dal Bando.

**Settore B - campo B 2) Sistemi di informazione e sensibilizzazione alla sicurezza stradale**

In questo settore si prevede la realizzazione di interventi/servizi di comunicazione sociale (in-formazione e sensibilizzazione) per la sicurezza stradale sui due comuni di Celano e Ortucchio.

**Settore C, interventi su componenti prioritarie di incidentalità stradale**

Messa in sicurezza di alcuni incroci stradali attualmente sprovvisti di attraversamenti e segnaletica idonea alla regolamentazione del traffico, inoltre sono presenti alcuni attraversamenti di canali (tombini stradali) che praticamente impediscono il proseguimento ideale del marciapiede, ed al contempo restringono la carreggiata stradale con la conseguenza di un aumento del pericolo di investimenti dei pedoni o pericolosi incroci frontali.

Tali azioni ricadono nei campi C 2) Piani, programmi e interventi per migliorare la sicurezza stradale nelle aree urbane ad elevata incidentalità, e C 3) Piani, programmi e interventi per migliorare la sicurezza della mobilità ciclo-pedonale.

Si precisa, inoltre, che pur non avendo il Comune di Carsoli inserito una specifica azione progettuale afferente al campo di azione A del bando, si muoverà con risorse interne per dare avvio a preliminari azioni di governo della sicurezza stradale quali incontri con gli interlocutori privilegiati al fine di avviare azioni integrate in tema di sicurezza stradale.

## **C. PROPOSTA E SUE MOTIVAZIONI**

Il progetto proposto si compone di due momenti distinti e tra loro armonici. Si tratta, infatti, da un lato di avviare interventi urbanistici che consentano una viabilità in sicurezza in via dei Marsi e, d'altro canto, di avviare e realizzare una 6. campagna informativa e di sensibilizzazione rispetto alle tematiche della sicurezza stradale. Le motivazioni delle proposta sono da individuarsi nell'intento del Comune proponente di perseguire gli obiettivi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale tenendo conto di quanto su rilevato e descritto in termini di fattori di rischio e criticità.

In particolare, la Proposta risponde agli obiettivi di:

- Promuovere una politica locale integrata della sicurezza stradale.
- Favorire la formazione di una cultura della sicurezza stradale presso i cittadini in età scolare, presso gli adulti e presso i decisori e i tecnici che possono contribuire al suo miglioramento.
- promuovere lo sviluppo di interventi ad alta efficacia - distribuiti su tutta la gamma dei campi di intervento prioritari indicati all'art. 3, commi 2), 3) e 4), del bando e favorirne la diffusione in modo da determinare, a parità di risorse disponibili, la più ampia e celere riduzione delle vittime degli incidenti stradali, con particolare riferimento ai campi di intervento prioritari indicati sempre nell'art. 3 del bando.

L'intervento infrastrutturale consisterà principalmente in:

1. Lavori di rimozione radici alberi esistenti;
2. Sistemazione marciapiedi, cunette ed idonea regimentazione delle acque piovane;
3. Pulizia tombini ed adeguamento alle norme;
4. Realizzazione di idonea segnaletica stradale.

L'intervento relativo a *Sistemi di informazione e sensibilizzazione alla sicurezza stradale* prevede la realizzazione dell'azione denominata "**Servizi di comunicazione sociale per la sicurezza stradale locale**" ( cfr. Allegato E). Verranno promossi interventi/servizi di comunicazione sociale (in-formazione e sensibilizzazione) per la sicurezza stradale nel Comune di Carsoli

## **D. CONTESTO TECNICO E INTERVENTI NEL PRECEDENTE TRIENNIO**

### **7. STRUTTURE TECNICHE**

Nel Comune di Carsoli al momento non esiste un struttura tecnica formalmente destinata alla sicurezza stradale: l'Ufficio Tecnico e la Polizia Locale con i loro organici si occupano, a vario titolo, e per quanto di loro competenza, di mobilità, rete viaria, sicurezza stradale.

Il primo, l'ufficio Tecnico, ha la finalità essenziale di sviluppare e realizzare una forte integrazione delle attività di pianificazione, progettazione, controllo e manutenzione che riguardano l'assetto e l'uso del territorio, gli investimenti, le infrastrutture e il patrimonio pubblico; il secondo, la Polizia Municipale, ha la finalità essenziale di assicurare alla città e ai cittadini un servizio di assistenza, prevenzione, controllo e vigilanza sull'osservanza delle norme, delle regole e dei comportamenti che assicurino la legittimità e la correttezza della convivenza civile. .

### **8. STATO DELLE CONOSCENZE SULLA SICUREZZA STRADALE**

*Indicare se l'Amministrazione dispone di studi sul traffico e sulla sicurezza stradale e, in caso affermativo, descriverne brevemente i contenuti e l'uso che ne è stato fatto.*

**NO X**

**9. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE/PROGRAMMAZIONE**

*Indicare se l'Amministrazione ha predisposto Piani o Programmi riguardanti il sistema della mobilità su strada e/o la sicurezza stradale. In caso affermativo fornire una breve descrizione.*

**NO X**

**10. INTERVENTI NEL CAMPO DELLA SICUREZZA STRADALE**

*Indicare se nell'ultimo triennio sono stati realizzati interventi nel campo della sicurezza stradale e in caso affermativo descrivere brevemente le iniziative e i risultati in termini di evoluzione della sicurezza stradale.*

**NO X**