



CITTA' DI PESCARA
Medaglia d'oro al Merito Civile

COMUNE DI PESCARA

COPIA

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

Numero 168 Del 22-02-13

Oggetto: ATTO DI INDIRIZZO PER L'ISTITUZIONE DI UN SERVIZIO SPERIMENTALE VOLTO ALLA RIDUZIONE DEL TASSO DI INCIDENTALITA' SU ALCUNI TRATTI DI STRADE COMUNALI NONCHE' PROTEZIONE DELLA CIRCOLAZIONE IN AMB.URBAN

L'anno duemilatredecim il giorno ventidue del mese di febbraio in prosieguo di seduta iniziata alle ore 14:05 in Pescara, nella sala delle adunanze della sede Municipale, previo invito si è riunita la **Giunta Comunale**.

Presiede l'adunanza l'Avv. ALBORE MASCIA LUIGI nella sua qualità di SINDACO e sono rispettivamente presenti ed assenti i seguenti signori:

Avv. ALBORE MASCIA LUIGI	SINDACO	P
Avv. FIORILLI BERARDINO	V.SINDACO	A
RICOTTA NICOLA	ASSESSORE	P
D'INTINO ANTONIO	ASSESSORE	A
SANTILLI GIOVANNI	ASSESSORE	P
ANTONELLI MARCELLO	ASSESSORE	P
PORCARO GIOVANNA	ASSESSORE	A
CEROLINI FORLINI GUIDO	ASSESSORE	P
FILIPPELLO MASSIMO	ASSESSORE	P
DEL TRECCO ISABELLA	ASSESSORE	P
PALUSCI MARIAGRAZIA	ASSESSORE	P
RENZETTI ROBERTO	ASSESSORE	A
SECCIA EUGENIO	ASSESSORE	P

ne risultano presenti n. 9 e assenti n. 4.

Partecipa alla seduta il Segretario Generale Reggente Avv. LANGIU ANTONELLO
Assiste il Prof. ADDARIO LUIGI designato per la redazione del verbale.

Il Presidente, accertato che il numero dei presenti è sufficiente per dichiarare valida la seduta, invita gli intervenuti a deliberare sull'oggetto sopraindicato.

LA GIUNTA COMUNALE

Vista la relazione allegata che costituisce parte integrante del presente provvedimento;
Visti i pareri espressi, ai sensi dell'art.49 del D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267, dal Dirigente del servizio interessato e dal Dirigente della Ragioneria, come da scheda allegata;

PREMESSO che il programma di azione Europeo per la Sicurezza Stradale prevede, tra l'altro, una serie di misure atte al rafforzamento dei controlli stradali in ambito urbano ed il ricorso a nuove tecnologie per il rafforzamento della sicurezza stradale;

CONSIDERATO:

- che le principali analisi sugli incidenti stradali individuano nella velocità eccessiva il principale fattore di rischio per gli incidenti in ambito urbano;
- che l'installazione sperimentale di dispositivi di rilevazione in automatico delle infrazioni al C.d.S. rappresenta la principale azione da porre in essere al fine di raggiungere l'obiettivo di azzerare la mortalità a seguito di incidente stradale in ambito urbano di Pescara;
- che è intenzione di questa Amministrazione comunale intensificare e migliorare i servizi di sicurezza stradale in particolar modo avuto riguardo alle infrazioni previste dagli artt. 142 e 146 CdS (superamento limiti di velocità ed attraversamento scorretto impianti semaforici) che sono le cause della maggiore e più rilevante incidentalità;
- che tale attività debba essere efficacemente svolta attraverso l'impiego di apparecchiature elettroniche debitamente omologate dal competente Ministero che costituiscono strumento utile ad attenuare la pericolosità dei tratti stradali ricadenti nell'ambito comunale;
- che il servizio sperimentale si rende necessario per il reperimento di dati e informazioni sui flussi di traffico veicolare nei diversi periodi dell'anno, per intensità e per tipologia di veicoli da cui poter procedere alla stima obbligatoria della base d'asta prevista dall'art. 29 del D.lgs. 163/2006, anche con riferimento ai servizi accessori ed ausiliari all'accertamento delle infrazioni (emissione verbali, gestione dei ricorsi, ecc...) che costituiscono la ratio dell'affidamento sperimentale;
- che sia interesse di questa amministrazione dotare il locale Comando di P.M. di una centrale operativa per la videosorveglianza del territorio cittadino, sia per finalità legate alla circolazione veicolare, nella fattispecie del controllo accesso alle ZTL, che per altre finalità di monitoraggio del territorio;
- che sia interesse di questa amministrazione dotare il centro urbano di un sistema di rilevazione degli accessi al fine di assicurare una circolazione di persone e merci compatibile con le peculiarità urbanistiche;
- che il corrispettivo a riconoscersi in favore di soggetto giuridico da individuarsi non dovrà comportare anticipazione di cassa per questa Amministrazione;
- che l'affidamento di che trattasi, nelle more della indizione ed espletamento di apposita procedura di gara, è da ritenersi del tutto a titolo sperimentale e transitorio e dovrà avere una durata di dodici mesi, eventualmente prorogabile per massimo ulteriori mesi dodici a discrezione unicamente dell'Amministrazione Comunale di Pescara, periodo entro il quale dovranno essere ammortizzati tutti costi sostenuti;
- che ogni onere di spesa in favore del soggetto affidatario sarà finanziato esclusivamente da una quota parte delle maggiori entrate derivanti dalle predette attività, che dovranno necessariamente essere superiori rispetto a quelle registrate nei precedenti esercizi finanziari;
- che la transitorietà dell'affido consentirà a questa Amministrazione di acquisire il necessario know-how da porre a base per la successiva procedura di gara;

Dato atto degli importanti investimenti già effettuati in ambito urbano per la riqualificazione delle aree al fine di ottenere una migliore circolazione di persone e merci in piena sicurezza;

Tutto ciò premesso e considerato, nelle more della indizione ed espletamento di apposita gara pubblica, si rende necessario redigere apposito atto di indirizzo in capo al Dirigente del Settore LL.PP. e Mobilità affinché, nel rispetto delle previsioni normative in materia di affidamento diretto temporaneo e transitorio dei servizi e forniture, individui un soggetto giuridico che proponga:

- a. noleggio di apparecchiature elettroniche per la rilevazione delle infrazioni alle norme del C.d.S. (artt. 142 e 146) debitamente omologate dal Ministero Competente in numero necessario;
- b. sistema meccanizzato per la cartolarizzazione e postalizzazione delle sanzioni per infrazioni al C.d.S.;
- c. realizzazione di una Centrale Operativa per videosorveglianza in seno al locale Comando di P.M. con almeno 15 telecamere completa di arredi e supporti tecnologici (PC, software, ecc...);
- d. realizzazione di un centro di monitoraggio dei flussi veicolari con l'analisi degli stessi e redazione di programmi di intervento in tema di mobilità;
- e. realizzazione di un programma di mobilità eco compatibile con realizzazione di ciclo stazioni in ambito urbano (bike -sharing almeno 4 stazioni);
- f. realizzazione di un sistema di controllo degli accessi di aree di particolare rilevanza urbanistica (ZTL);
- g. assistenza e tutela dell'Ente nei ricorsi eventualmente presentati dall'utenza automobilistica colpita da provvedimenti sanzionatori;
- h. che l'Amministrazione Comunale destinerà quanto risultante dagli incassi pervenuti dall'attività sanzionatoria nei limiti e nel rispetto di quanto disposto dall'art. 208 del C.d.S.

Visto l'art. 48 del D.Lgs n° 267/2000

Con voto unanime favorevole espresso nelle forme di legge;

DELIBERA

1. la premessa e le considerazioni costituiscono parte integrante ed essenziale del presente atto e si abbia qui integralmente trascritta e riportata;
2. di precisare che il presente provvedimento costituisce atto di indirizzo nei confronti del competente Dirigente del Settore LL.PP. e Mobilità il quale dovrà porre in essere ogni iniziativa necessaria per l'attuazione e il raggiungimento, nel più breve tempo possibile, degli obiettivi rappresentati in narrativa;
3. di dare atto che il presente provvedimento non comporta oneri di spesa a carico dell'Amministrazione Comunale ovvero che ha un impatto positivo sulla situazione finanziaria dell'Ente.

Indi,

LA GIUNTA COMUNALE

Con separata votazione e con voto unanime palesemente espresso, nei modi e forme di legge, dichiara la presente immediatamente eseguibile.



Città di Pescara

ALLEGATO ALLA DELIBERA
DI GIUNTA COMUNALE
N° *168* DEL *22* FEB. 2013

COMUNE DI PESCARA

**Relazione su un sistema diffuso di
monitoraggio e controllo dei flussi di traffico
in ambito urbano**



COMUNE DI PESCARA

Città di Pescara

Premessa

La sicurezza stradale rappresenta uno dei principali Target che l'amministrazione comunale di Pescara intende perseguire nei prossimi 12 mesi. Tra queste iniziative rientra anche un progetto sperimentale volto ad incrementare nei guidatori la consapevolezza della velocità (soprattutto di quelle elevate in ambito urbano) ed il rispetto del Codice della strada, ma soprattutto della propria vita e di quella degli altri.

Proprio l'eccessiva velocità rimane infatti una delle principali cause di incidentalità. Per questo è necessario sensibilizzare gli automobilisti sulla sicurezza stradale e promuovere una cultura della guida sicura, attraverso l'educazione a comportamenti più sicuri e responsabili: d'altra parte, è anche necessario adottare strumenti persuasivi e di controllo per verificare (e incentivare) il rispetto delle regole.

I limiti di velocità sono fissati dal Codice della strada (art.142) e distinti sulla base della classificazione amministrativa delle strade e della categoria di appartenenza del veicolo. Nonostante, alcune buone abitudini, come quella di rispettare tali limiti, non riescono proprio ad attecchire nel nostro paese. Per questo motivo è richiesto un dispiego non indifferente di forze dell'ordine atte a garantire la sicurezza sulle strade anche attraverso l'utilizzo di sistemi di rilevazione delle infrazioni all'art. 142 del C.D.S.

Il dibattito tra sostenitori e osteggiatori di questi sistemi è, però, ancora aperto. Tuttavia, le statistiche in scala nazionale, dimostrano che nelle aree in cui sono attivi questi sistemi si è registrata una riduzione della velocità media delle auto, della percentuale dei veicoli che superano i limiti stabiliti dal Codice della strada, del numero di incidenti e, soprattutto, del numero di morti e feriti.

1. L'Italia non è tra gli 8 paesi europei che raggiungono l'Obiettivo 2010.

Nel 2010 si sono verificati sulle strade italiane 207.000 incidenti stradali (-3,9%, rispetto al 2009), con 3.998 morti (-5,6%) e 296.000 feriti (-3,7%).

Con questi numeri l'Italia non raggiunge l'obiettivo UE del dimezzamento del numero dei morti sulle strade nel 2010 rispetto ai dati 2001, fermandosi a -44% nel decennio 2001-2010 malgrado lo straordinario risultato del 2009 (-10,3% in un solo anno). Il nostro Paese si piazza così al 13° posto tra i 27 Paesi dell'Unione, con una riduzione di poco superiore alla media europea (43%).

È quanto si ricava dallo studio dell'European Transport Safety Council.

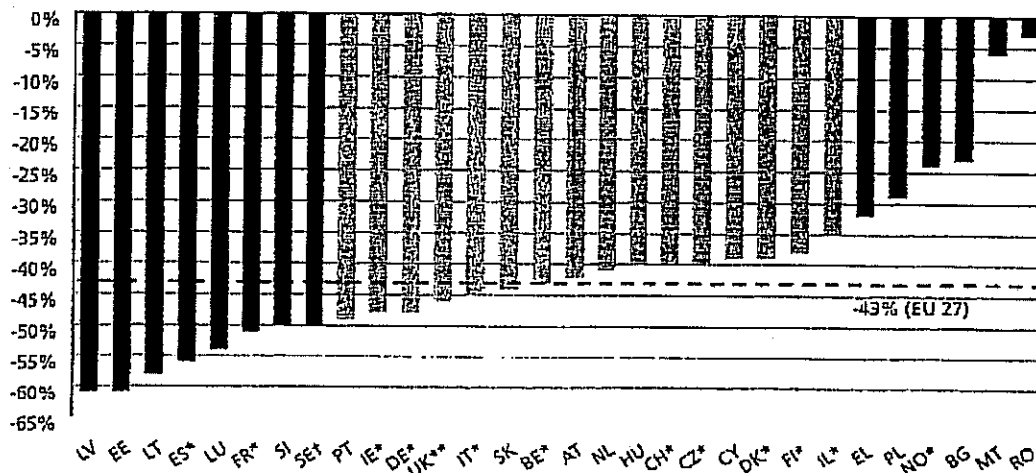


Fig. 1 Percentuale di riduzione della mortalità stradale

* Dati stimati

** Dati basati sul EC Care Quick Indicator

Fonte Dati: ECTS



COMUNE DI PESCARA

Città di Pescara

È diminuito anche l'indice di mortalità, (rapporto tra numero morti e numero degli incidenti, moltiplicato 100): 1,9 nel 2010 rispetto al 2,0 del 2009.

Anche se non è stato centrato l'obiettivo UE sono state comunque salvate 14.600 vite umane sulle strade italiane e risparmiati quasi 25 miliardi di euro in costi sociali. Un risultato importante, frutto dell'impegno del Governo, del Parlamento, delle Forze dell'Ordine e di tutta la filiera della sicurezza stradale, che trova nel conducente la sua componente più essenziale. Dieci anni fa l'idea di ridurre del 50% i morti sulle strade sembrava pura utopia, ma oggi i dati dimostrano quanto sia un obiettivo raggiungibile. Non bisogna ora abbassare la guardia e investire sempre di più in formazione ed infrastrutture, consapevoli che **1 euro speso in sicurezza stradale ne frutta 20 in risparmio di spesa sociale** e che è possibile evitare 1 incidente mortale su 3 con investimenti finalizzati alla sicurezza.

Proprio allo scopo di migliorare le statistiche sull'incidentalità stradale l'Istat ha stipulato un Protocollo di intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Interno, il Ministero della Difesa, le Regioni e Province autonome, l'Unione delle Province e l'Associazione Nazionale dei Comuni d'Italia: grazie a questa rafforzata collaborazione interistituzionale sarà possibile fornire un quadro conoscitivo sempre più aggiornato ed esaustivo.

Otto i Paesi europei che hanno centrato l'obiettivo UE: Lettonia ed Estonia (-61%), Lituania (-58%), Spagna (-55%), Lussemburgo (-54%), Francia (-51%), Slovenia e Svezia (-50%); il Portogallo lo ha sfiorato, fermandosi al -49,4%.

Nel decennio 2001-2010 sulle strade d'Europa si sono registrati **102mila morti in meno** rispetto a quelli che ci sarebbero stati se i valori del 2001 si fossero mantenuti costanti, con un risparmio complessivo dei costi sociali di **176 miliardi di euro**.

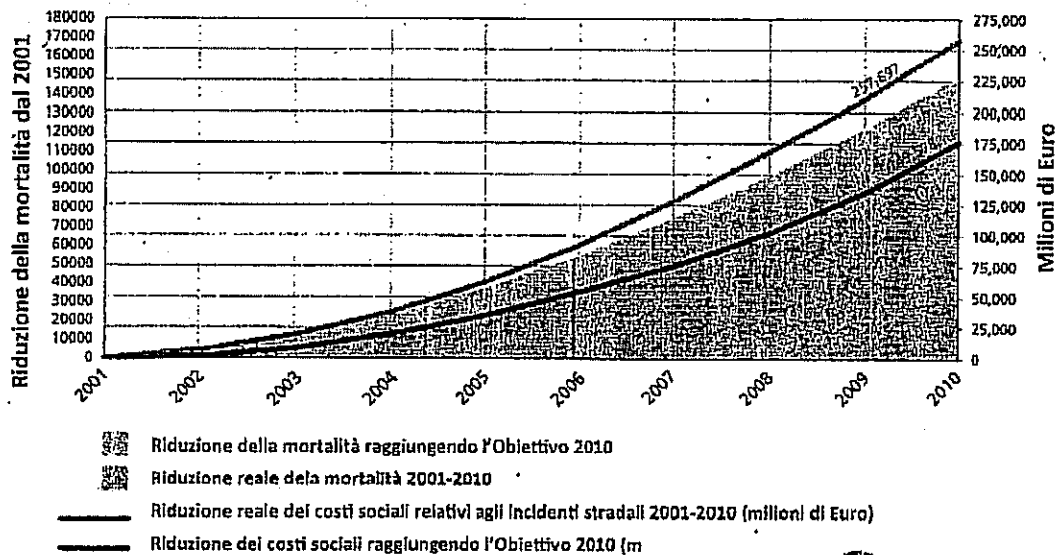
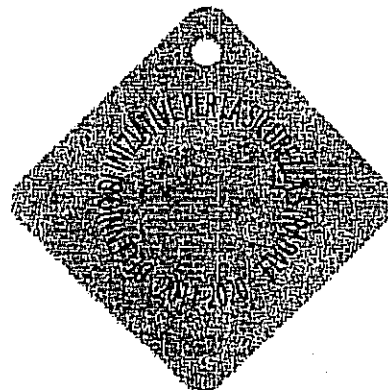


Fig. 2 Riduzione della mortalità e dei costi sociali relativi 2001-2010
Fonte Dati: ECTS

2. Decennio per la Sicurezza Stradale 2011-2020

Giorno 11 maggio 2011 è stato presentato ufficialmente il progetto "Decennio di iniziative 2011-2020" indetto dall'ONU per la sicurezza stradale.

L'intento delle Nazioni Unite è quello di sollecitare un piano mondiale di interventi a lungo termine per sensibilizzare i Governi nazionali ad adottare provvedimenti in grado di ridurre il numero dei morti





COMUNE DI PESCARA

Città di Pescara

sulle strade. Senza tali interventi, gli incidenti diventeranno la quinta causa di morte nel mondo entro il 2030 (oggi sono la nona), mietendo più vittime dell'AIDS e di varie malattie tumorali: oltre 2,4 milioni morti.

Gli incidenti stradali nel mondo

Ogni giorno muoiono 3.500 persone sulle strade del mondo, per un totale di oltre 1,3 milioni di morti e 50 milioni di feriti ogni anno. Le ripercussioni sono economiche oltreché sociali: alla tragedia umana vanno infatti sommati i costi dell'incidentalità che sfiorano il 3% del PIL mondiale, per un totale annuo di oltre 500 miliardi di dollari americani. Strade insicure comportano anche più traffico e congestione, con conseguenze per l'ambiente: il 14% delle emissioni globali di gas serra è oggi imputabile al trasporto stradale.

Il richiamo dell'ONU

L'ONU ha deciso quindi di sollecitare i governi nazionali e tutti i soggetti coinvolti nella sicurezza della mobilità con un nuovo decennio di iniziative per la mobilità responsabile, ponendo al 2020 un riferimento temporale per misurare l'efficacia delle politiche nazionali ed internazionali per la sicurezza della circolazione delle persone e delle merci.

Il piano di interventi coordinato dalle Nazioni Unite si basa su cinque "pilastri", per ciascuno dei quali l'ONU sollecita l'impegno dei governi nazionali e di tutte le istituzioni locali:

GESTIONE DELLA SICUREZZA STRADALE

Elaborare strategie, piani e obiettivi di sicurezza stradale a livello nazionale, sorretti da attività di raccolta dati e di ricerca, che consentano di studiare le misure più adeguate e di monitorarne l'implementazione e l'efficacia.

STRADE E MOBILITA'

Incrementare la sicurezza delle reti viarie a tutela di tutti gli utenti della strada, in particolare di quelli più deboli (pedoni, ciclisti e disabili), tramite una valutazione metodica delle infrastrutture e una maggiore attenzione alla sicurezza nelle fasi di pianificazione, progettazione, costruzione e gestione.

VEICOLI

Favorire l'adozione universale delle più avanzate tecnologie disponibili per la sicurezza attiva e passiva dei veicoli, attraverso l'armonizzazione di standard globali, programmi di informazione per i consumatori ed incentivi per accelerare la diffusione dei dispositivi in grado di prevenire gli incidenti.

UTENTI DELLA STRADA

Sviluppare programmi per migliorare il comportamento degli utenti della strada. Sollecitare il rispetto delle leggi con nuove azioni formative e campagne di sensibilizzazione sulle cinture di sicurezza, i caschi per i conducenti di motocicli, la guida in stato di ebbrezza e il superamento dei limiti di velocità.

GESTIONE POST INCIDENTE

Migliorare la risposta alle emergenze post-incidente e la capacità dei sistemi sanitari e parasanitari di fornire alle vittime della strada cure efficaci e periodi di riabilitazione più adeguati.

3. Gli Autovelox: Sì, riducono la mortalità sulle strade

Arrivano le conferme. Gli strumenti per la rilevazione delle infrazioni ai limiti di velocità, anche se non piacciono agli automobilisti perché punitivi, in realtà sono preventivi, perché contribuiscono a ridurre il numero degli incidenti stradali. Di conseguenza, si riduce anche i



COMUNE DI PESCARA

Città di Pescara

numero di feriti e morti, come si evince dallo studio realizzato da "The Crochrane Colaboration", prestigiosa istituzione senza scopo di lucro.

Cecilia Wilson, dell'Università di Queensland (Australia) e autrice principale dello studio, conferma così il precedente lavoro d'investigazione realizzato da un gruppo di ricercatori spagnoli sugli effetti di tali strumenti nella città di Barcellona.

"Gli Autovelox installati in zone di ambito urbano sono molto efficaci per ridurre gli incidenti, e, di conseguenza, il numero di feriti e di veicoli coinvolti", dichiarano i ricercatori spagnoli, coordinati da Catherine Pérez (Agenzia de Salud Pública de Barcelona), nella rivista "American Journal of Public Health".

La stessa Catherine Pérez, infatti, ha riconosciuto che *"tutti gli studi analizzati dalla Chochrane concordano sull'efficacia di tali strumenti per ridurre le lesioni derivanti da incidenti stradali, nonostante*

tagli studi siano stati elaborati con diverse metodologie. E ciò che è ancora più importante: l'utilizzo di tali strumenti sta contribuendo a un cambio culturale e di mentalità verso una guida più responsabile e meno veloce".

Secondo le stime dell'Organizzazione Mondiale della Salute (OMS), fra 10 anni, gli incidenti stradali passeranno dal nono al terzo posto nel ranking mondiale delle cause di malati con più alta percentuale d'invalidità. *"La prevenzione delle lesioni provocate da incidenti stradali è un tema di salute pubblica di portata mondiale. Qualunque misura destinata a ridurre la velocità sulle strade è fondamentale per ridurre il numero degli incidenti e l'utilizzo degli autovelox è una di queste"*, dichiarano gli autori dello studio.

Ogni anno in tutto il mondo muoiono circa 1,2 milioni di persone e circa 50 milioni di persone riportano ferite o conseguenze dovute agli incidenti stradali. L'incidentalità è, inoltre, la principale causa di mortalità fra le persone con un'età inferiore ai 44 anni.

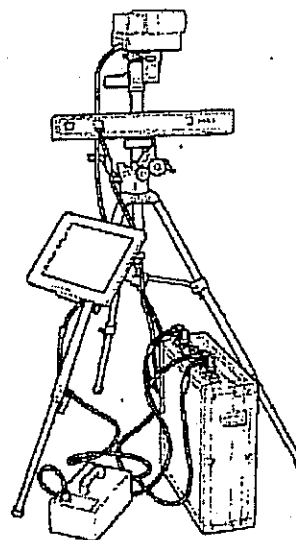
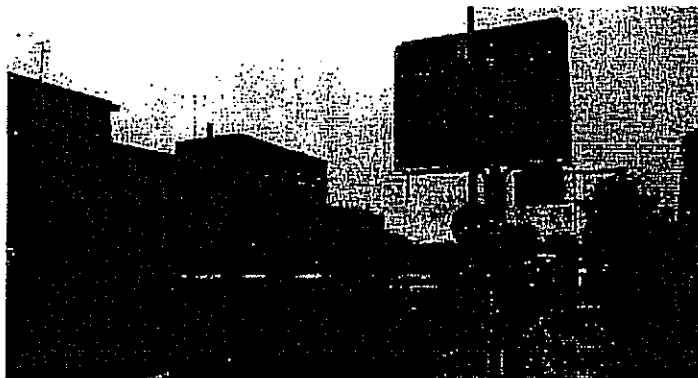
Tale studio ha analizzato i risultati delle ricerche realizzate fra il 1984 e il 2009 da diversi paesi: Stati Uniti, Danimarca, Germania, Hong Kong, Nuova Zelanda, Norvegia, Canada, Finlandia, Regno Unito e Australia.

La maggior parte di queste ricerche ha dimostrato, in presenza di uno strumento per la rilevazione delle infrazioni ai limiti di velocità:

- una diminuzione fra il 10% e il 35% della velocità stradale
- una diminuzione fra l'8% e il 49% degli incidenti
- una diminuzione tra l'8% e il 50% di incidenti con feriti lievi
- una diminuzione tra l'11% e il 44% di incidenti con feriti gravi o morti

Lo studio ha, inoltre, dimostrato una riduzione tra il 9% e il 35 % dell'incidentalità, non solo in prossimità degli strumenti, ma in tutta la zona interessata.

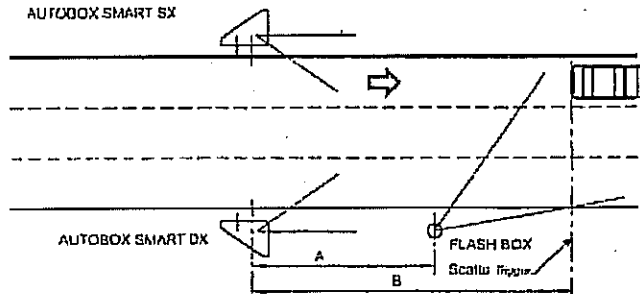
Tale studio dimostra, quindi, come un utilizzo diffuso degli autovelox (fissi o mobili) sulla rete stradale, comporta una riduzione costante sulla velocità media dei veicoli e sull'indice d'incidentalità con effetti significativi in tutta la zona interessata.





COMUNE DI PESCARA

Città di Pescara



Comportamenti alla guida

Si è dimostrato che il comportamento tipico dell'automobilista è quello di frenare quando si avvicina ad un autovelox, per poi non rispettare i limiti di velocità in assenza di tali strumenti.

I nuovi strumenti di rilevazione della velocità media (Tutor), sono una soluzione a questo problema, dal momento in cui possono condizionare positivamente il comportamento dell'automobilista non solo per uno spazio di tempo limitato.

Catherine Pérez è favorevole all'uso di questi strumenti, così come a qualunque altra proposta che possa contribuire alla riduzione della velocità stradale. Ad esempio, in varie città europee, è nata la "Zona 30". Questa proposta stabilisce appunto un limite di velocità di 30 km/h in certe aree urbane, avendo, quindi, conseguenze significative sulla diminuzione delle lesioni ai pedoni in caso d'incidente. Fra queste proposte rientrano anche i "PhotoRed" o i Sistemi di Videosorveglianza Cittadina, che possono ridurre gli incidenti e, allo stesso tempo, tutelare i pedoni.

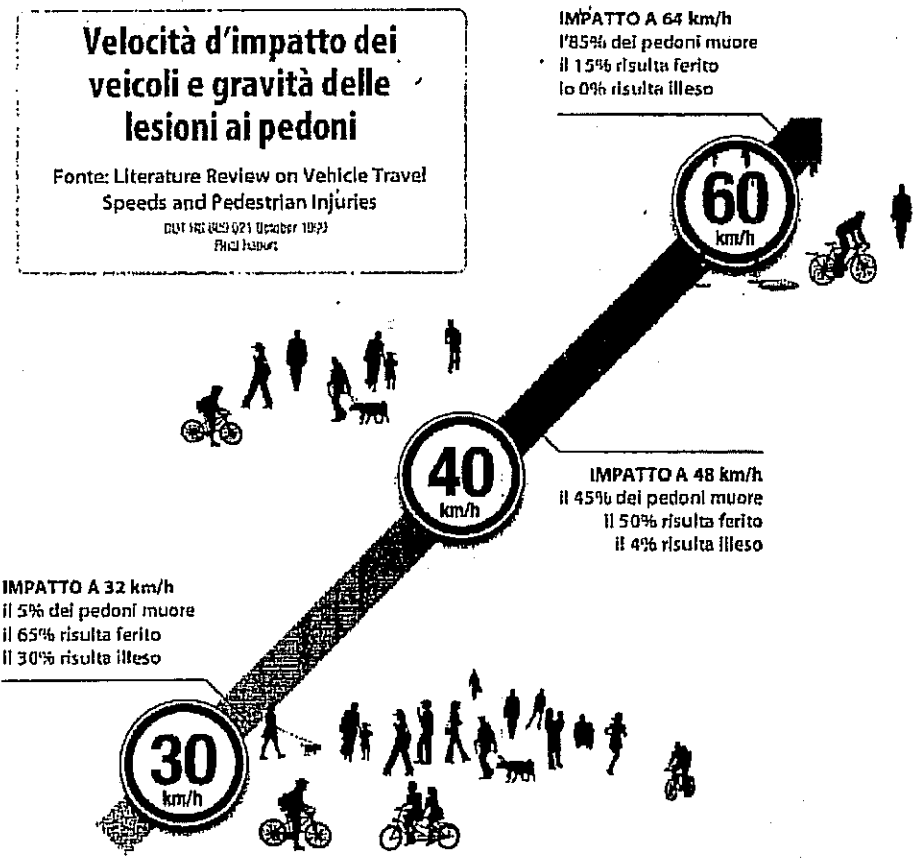


Fig. 3 Rapporto fra la velocità d'impatto e la gravità delle lesioni riportate dai pedoni



COMUNE DI PESCARA

Città di Pescara

Secondo Catherine Pèrez, "nonostante esistano altre forme e formule efficaci per prevenire gli incidenti stradali, la sanzione continua ad essere il maggior deterrente per gli automobilisti".

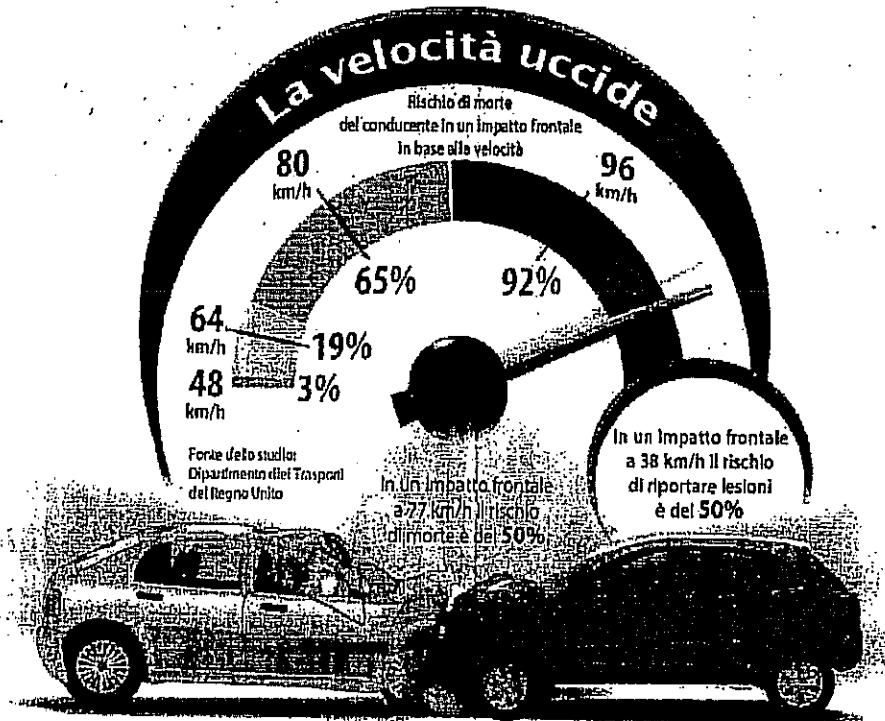
Cosa spinge alla velocità sulle strade

Secondo gli esperti, i fattori che spingono l'automobilista ad oltrepassare i limiti sono di diverso tipo: sociologici, psicologici e, addirittura, fisiologici.

Secondo diversi studi sulla velocità alla guida, un 49% degli automobilisti pensa che gli eccessi di velocità si producono per mero piacere, anche se sono pochi a riconoscerne di averlo fatto personalmente. La maggior parte di essi dichiara che lo stato delle strade, le condizioni della propria auto o le proprie abilità alla guida lo permettono. Soltanto l'11% dichiara di non rispettare i limiti per esigenza.

La velocità, inoltre, non ha una connotazione negativa nella società, come succede con l'alcol, e questo è dovuto al fatto che le sue conseguenze non si conoscono sufficientemente. La realtà è che, secondo diversi studi, gli automobilisti tendono molto spesso ad oltrepassare i limiti di velocità, soprattutto su quelle strade che "si prestano" a premere l'acceleratore.

Uno studio realizzato dal Dipartimento dei Trasporti del Regno Unito sulle lesioni causate dalla velocità evidenzia che uno scontro frontale a 48 km/h risulta mortale per il 3% degli automobilisti. Raddoppiando la velocità la percentuale sale vertiginosamente al 92%.



4. Statistiche d'Incidentalità Stradale

Tabella 1.- Incidenti stradali, morti e feriti per anno in Italia

	TOTALE INCIDENTI			DI CUI MORTALI		
	NUMERO	MORTI	FERITI	NUMERO	MORTI	FERITI
2007	230.871	5.131	325.850	4.718	5.131	3.741



COMUNE DI PESCARA

Città di Pescara

2008	218.963	4.725	310.745	4.358	4.725	3.373
2009	215.405	4.237	307.258	3.973	4.237	3.032
2010	211.404	4.090	302.735	3.847	4.090	2.961

Fonte Dati: ACI-Istat

Tabella 2.- Incidenti stradali, morti e feriti per mese in Italia (anno 2010)

	TOTALE INCIDENTI			DI CUI MORTALI		
	NUMERO	MORTI	FERITI	NUMERO	MORTI	FERITI
Gennaio	15.243	289	22.538	268	289	220
Febbraio	14.411	282	20.837	266	282	180
Marzo	16.864	314	23.966	288	314	246
Aprile	18.485	332	26.607	309	332	242
Maggio	19.405	336	27.572	322	336	218
Giugno	19.840	407	27.908	386	407	253
Luglio	21.272	450	30.086	423	450	356
Agosto	16.253	372	24.017	351	372	286
Settembre	18.047	343	25.345	330	343	249
Ottobre	18.751	328	26.659	307	328	238
Novembre	17.306	292	24.825	270	292	259
Dicembre	15.527	345	22.375	327	345	214
TOTALE	211.404	4.090	302.735	3.847	4.090	2.961

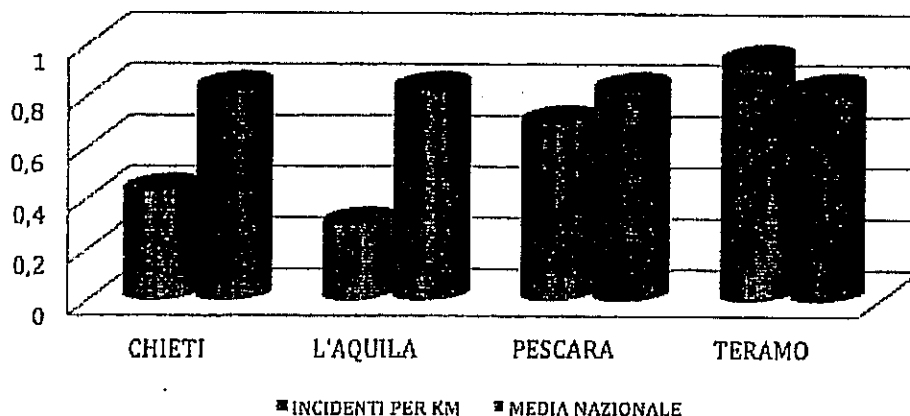
Fonte Dati: ACI-Istat

Tabella 3.- Incidenti stradali, morti e feriti nella Regione Abruzzo (2008 - 2010)

	2008			2009			2010		
	INCIDENTI	MORTI	FERITI	INCIDENTI	MORTI	FERITI	INCIDENTI	MORTI	FERITI
L'Aquila	837	34	1.328	778	23	1.322	832	23	1.333
Teramo	996	26	1.432	1.070	33	1.598	1.151	21	1.780
Pescara	1.067	12	1.534	957	15	1.374	1.037	15	1.500
Chieti	1.081	24	1.749	1.048	22	1.695	1.079	20	1.764

Fonte Dati: ACI-Istat

Tabella 4.- Incidenti per kilometro⁽¹⁾ nella Regione Abruzzo (2009)





Città di Pescara

COMUNE DI PESCARA

CHIETI	L'AQUILA	PESCARA	TERAMO
0,43	0,30	0,70	0,94

MEDIA NAZIONALE	0,83
------------------------	-------------

(1) Numero d'incidenti relativi alla Provincia in rapporto all'estesa chilometrica di tutte le strade della Provincia

5. Spagna: un esempio dei risultati ottenuti grazie all'utilizzo diffuso degli strumenti di rilevazione

In Spagna, la Direzione Generale di Traffico (DGT) ha installato strumenti di rilevazione delle infrazioni all'art. 142 del C.D.S. su tutto il territorio nazionale. All'inizio dell'anno 2008 la DGT gestiva dalla sua Centrale Operativa 394 autovelox fissi e 350 mobili. Entro la fine dell'anno 2012 saranno presenti sulle strade spagnole oltre 1700 strumenti di rilevazioni in postazioni fisse.

Tabella 6.- Numero di autovelox per milione di abitanti

PAESE	N.
OLLANDA	116
REGNO UNITO	108
FRANCIA	34
GERMANIA	32
SPAGNA	21,8
ITALIA	14,3

Fonte Dati: ECTS

Nel 2005, il 70% delle automobili circolava ad una velocità superiore al limite stabilito. Nel 2008 questa percentuale è diminuita fino al 30%.

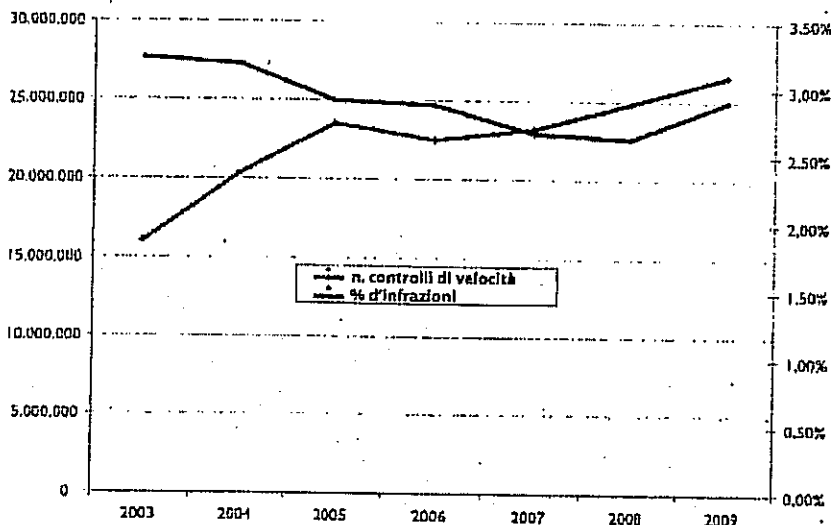
Nel 2009, la DGT ha realizzato 26,5 milioni di controlli della velocità grazie agli strumenti di rilevazione presenti sulla rete stradale con un risultato totale di circa 800.000 infrazioni.

Controlli di velocità realizzati e percentuale di infrazioni rilevate



COMUNE DI PESCARA

Città di Pescara



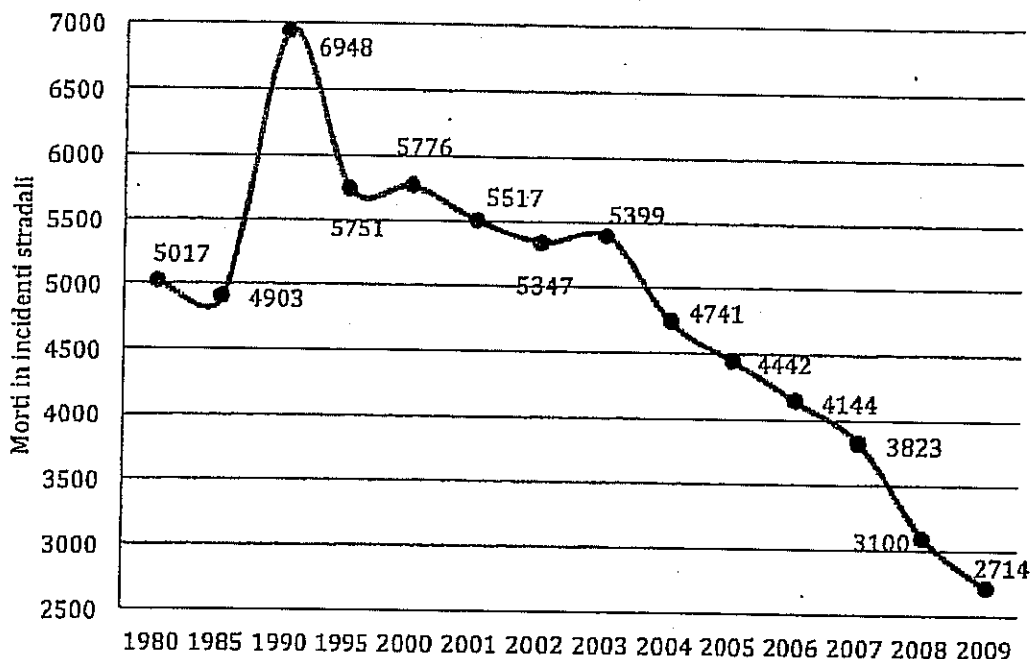
Fonte Dati: DGT Spagna

L'evoluzione del numero di morti e feriti gravi in incidente stradali in Spagna nel periodo 2003-2009 è stata molto positiva.

Nel 2009 sono morte in incidenti stradali 2.685 persone in meno rispetto al 2003, il che significa una diminuzione del 50%. Il numero dei feriti gravi è diminuito di 12.382, un 47% in meno rispetto al 2003. Il numero di feriti lievi è diminuito dell'11%, con 13.287 feriti in meno nel 2009 rispetto al 2003.

Rispetto all'anno 2008, si può osservare una diminuzione significativa nel numero di morti e feriti gravi, con una riduzione del 12% e del 16% rispettivamente. Il numero dei feriti lievi scende del 3% nello stesso periodo.

Evoluzione della mortalità in incidenti stradali in Spagna





Città di Pescara

COMUNE DI PESCARA

Fonte Dati: DGT Spagna

Tabella 7.- Evoluzione dell'incidentalità in Spagna (2003-2009)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
INCIDENTI CON VITTIME	99.987	94.009	91.187	99.797	100.508	93.161	88.251
MORTI	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714
FERITI GRAVI	26.305	21.805	21.859	21.382	19.295	16.488	13.923
FERITI LIEVI	124.330	116.578	110.950	122.068	123.226	114.459	111.043

Fonte Dati: DGT Spagna

Criteria per l'individuazione dei punti di installazione degli strumenti

L'obiettivo è evitare che i veicoli oltrepassino i limiti di velocità stabiliti nei diversi tratti stradali. È per questo che bisogna elaborare un piano di attuazione per individuare i punti atti all'installazione degli strumenti per la rilevazione delle infrazioni ai limiti di velocità, in base ai seguenti criteri:

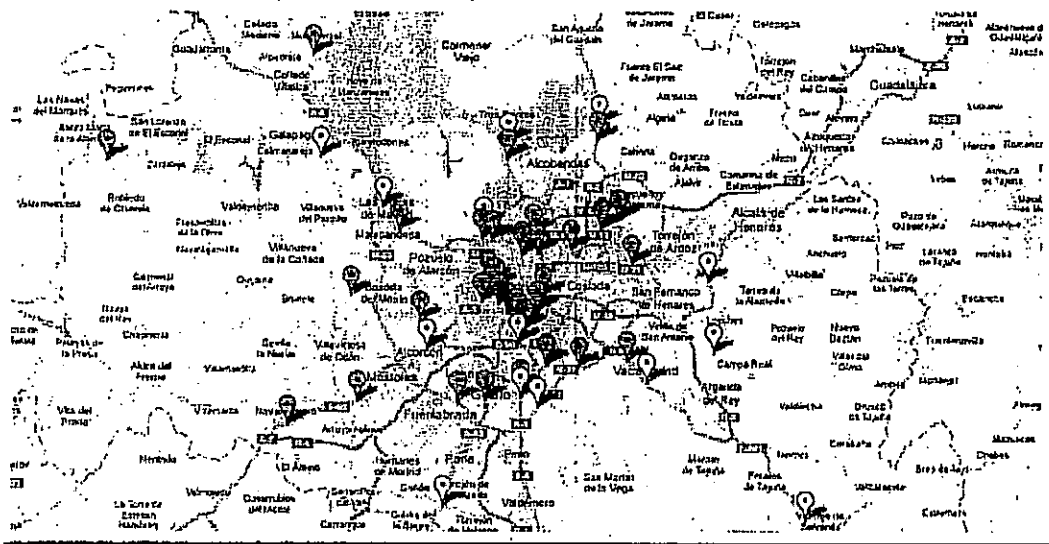
1. **Punti neri:** si deve dare priorità ai punti o tratti stradali dove ci sia una maggior frequenza d'incidenti stradali, soprattutto quelli con vittime mortali.
2. **Zone ad alta pericolosità:** Tratte con un'alta densità di traffico o condizioni particolari della strada che aumentano la possibilità d'incidenti.
3. **Distribuzione omogenea:** diffusione degli strumenti su tutto il territorio, in modo da creare una rete di rilevazione compatta ed efficace.
4. **Installazione semplice:** punti già dotati delle infrastrutture necessarie (energia elettrica, fibra ottica, ecc.) per un'installazione più facile.




Strumenti per la rilevazione delle infrazioni presenti nella Provincia di Madrid (Spagna)



COMUNE DI PESCARA

Città di Pescara



-  Postazioni presenti su autostrada in uscita
-  Postazioni presenti su autostrada in entrata
-  Postazioni presenti su strade urbane

6. Conclusioni

Le ricerche dimostrano il chiaro rapporto tra velocità e incidentalità: il numero di morti in incidenti causati dall'eccesso di velocità si raddoppia rispetto agli incidenti dove questo fattore non è presente e la gravità delle lesioni provocate risulta maggiore, indipendentemente dal tipo di strada. Tuttavia, gli incidenti più gravi si verificano maggiormente su strade a scorrimento veloce.

Riducendo la velocità di solo 1 km/h, il numero d'incidenti scenderebbe di oltre un 3%. Inoltre, la maggior parte dei casi di paraplegia e tetraplegia come conseguenza di un incidente stradale si produce a una velocità compresa fra i 100 e i 130 km/h. Al di sopra di queste velocità, le possibilità di sopravvivenza sono molto ridotte.

Gli automobilisti ammettono di ridurre significativamente la velocità in presenza di strumenti di rilevazione delle infrazioni. Per questo sarebbe molto efficace il posizionamento di tali strumenti su punti ad alto tasso d'incidentalità della rete stradale.

Tuttavia il posizionamento di singole postazioni isolate sul territorio non avrebbe gli stessi risultati che la realizzazione di una rete diffusa di punti di controllo. Quindi, una distribuzione omogenea sul territorio, renderebbe questi strumenti di fondamentale importanza strategica nell'ambito di un progetto di Sicurezza Stradale focalizzato alla riduzione del numero di vittime mortali.

[Ad una attenta analisi alla proposta collaborativa della società denominata GESTORE S.r.l. (società a totale capitale pubblico), si evidenziano le seguenti peculiarità riscontrate:



COMUNE DI PESCARA

Città di Pescara

- 1) Il controllo della velocità sarà effettuato, nel rispetto delle norme del C.d.S. a tutela dell'automobilista, con strumenti omologati dal Ministero competente e tramite il locale comando di PM;
- 2) realizzazione di un sistema di controllo degli accessi in area di particolare pregio urbano, permettendo la tutela degli ingenti investimenti sin qui realizzati per il miglioramento della circolazione delle persone e delle merci in ambito comunale ad alta densità abitativa;
- 3) Sperimentazione di sistemi alternativi di mobilità sostenibile al fine di migliorare la fruizione di alternativi mezzi di mobilità pubblica in ambito urbano (bike-sharing);
- 4) Creazione di un ufficio della mobilità denominato "Osservatorio Comunale di Mobilità e Traffico", che grazie alla rilevazione dei flussi veicolari possa divenire la piattaforma informatica per la realizzazione della prima città d'Abruzzo dotata di un sistema di ITS - Intelligent traffic system per il controllo dei flussi e la gestione dell'infomobilità.

Pertanto, alla luce della proposta formulata e dall'analisi dei fattori di rischio, assenti nell'iniziativa proposta, si evidenzia la positività della sperimentazione con un'azienda a totale capitale pubblico, che garantisce il perseguimento di fini pubblici superiori quali quello della sicurezza stradale e non del profitto, consentendo a questa amministrazione la possibilità al termine della sperimentazione di procedere all'assegnazione del servizio tramite una procedura ad evidenza pubblica nella consapevolezza dell'entità del servizio ad affidarsi. Infatti, nel caso oggetto della relazione, la stessa non prevede anticipazioni di spesa, ma solo riconoscimento degli investimenti realizzata che per questa amministrazione porterà un duplice effetto:

- A) una immediata diminuzione della velocità in ambito urbano e conseguente contenimento significativo dell'indice di mortalità;
- B) un immediato flusso economico da destinare, nel rispetto del C.d.S., ad opere infrastrutturali viarie e di forniture ad alto contenuto tecnologico, allo stato dell'arte non attivabili per indisponibilità finanziarie nell'attuale momento di contenimento della spesa corrente.

TRISI

IL DIRIGENTE
Arch. Fabrizio TRISI

IL DIRIGENTE
Arch. Fabrizio TRISI



Città di Pescara
 Medaglia d'oro al Merito Civile

ALLEGATO ALLA DELIBERAZIONE
 DI GIUNTA COMUNALE
 N° 168 22 FEB, 2013

Allegato alla Proposta di deliberazione G.C. n° 160 del 14 febbraio 2013

OGGETTO: Atto di indirizzo per l'istituzione di un servizio sperimentale volto alla riduzione del tasso di incidentalità su alcuni tratti di strade comunali nonché protezione della circolazione urbana.

PARERI AI SENSI DELL'ART. 49 DEL D.Lg.vo n° 267/2000

Parere di regolarità tecnica, anche con specifico riferimento alla garanzia della tutela della privacy nella redazione degli atti e diffusione - pubblicazione dei dati sensibili ed agli altri contenuti ai sensi ed in conformità alla delibera di C.C. n. 209 del 17/12/2010 in materia di pubblicità legale degli atti ex art. 32 della Legge n. 69/2009, come modificato ed integrato con D.L. n. 194/09 convertito in Legge n. 25/2010:

FAVOREVOLE

Il Dirigente
 Arch. Fabrizio Trisi

Li, 14.02.2013

Parere di regolarità contabile:

FAVOREVOLE

Li, 19/02/2013



IL DIRIGENTE
 Dott. Giovanni D'Acquino



Del che si è redatto il presente verbale, che, previa lettura e conferma, viene sottoscritto come appresso.

IL SEGRETARIO VERBALIZZANTE
F.to Prof. ADDARIO LUIGI

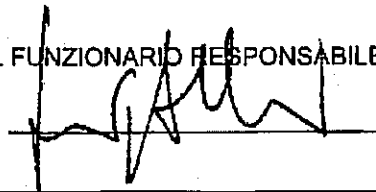
IL SINDACO
F.to Avv. ALBORE MASCIA LUIGI

IL SEGRETARIO GENERALE REGGENTE
F.to Avv. LANGIU ANTONELLO

Per copia conforme all'originale.

Pescara, li **25 febbraio 2013**

IL FUNZIONARIO RESPONSABILE



A seguito di conforme attestazione dell'addetto alle pubblicazioni, si certifica che copia della presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio dal **25-02-2013** al **12-03-2013** e che contro di essa non sono state prodotte opposizioni.

IL FUNZIONARIO RESPONSABILE

Pescara, li _____

SI DICHIARA LA PRESENTE ESECUTIVA a seguito di pubblicazione all'Albo Pretorio per 10 giorni consecutivi dal **25-02-2013** senza opposizioni ai sensi e per gli effetti dell'art. 134 - 3° comma - D. Legislativo del 18 agosto 2000 N. 267.

IL FUNZIONARIO RESPONSABILE

Pescara, li _____

COMUNE DI PESCARA

N. _____ di prot.

Pescara, li _____

FASCICOLO UFFICIO

All'Ufficio _____

All'Ufficio _____
...per i provvedimenti di competenza.

IL FUNZIONARIO RESPONSABILE
