

ISTITUZIONE DEL TAVOLO COMUNALE DELLA SICUREZZA STRADALE

Milano, 31 marzo 2008





Introduzione

Il problema della sicurezza stradale ha raggiunto ormai una dimensione ed incidenza tale da farlo rientrare a pieno titolo tra le priorità dell'azione di governo delle città.

Il miglioramento della sicurezza stradale e la riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali comporta un grande impegno e richiede un'organizzazione adeguata. A tale scopo tutti i soggetti, pubblici e privati, sono chiamati a collaborare alla definizione degli obiettivi attraverso l'elaborazione dei programmi e l'attuazione dei progetti di sicurezza.

Al fine di acquisire indicazioni, promuovere la partecipazione attiva, consentire il necessario coordinamento tra tutti i soggetti legati alla sicurezza stradale l'Assessorato alla Mobilità, Trasporti e Ambiente ha ritenuto necessario istituire un Tavolo sulla Sicurezza Stradale al quale partecipano rappresentanti delle istituzioni, delle associazioni dei cittadini, degli utenti della strada, delle famiglie.

Ruolo e Funzione

Il “Tavolo” promuove iniziative per diffondere la cultura della sicurezza stradale, favorisce e coordina la partecipazione al processo di miglioramento della sicurezza stradale da parte delle istituzioni direttamente interessate sul territorio, delle associazioni di categoria, del sistema delle imprese, delle rappresentanze sociali. A tal fine il “Tavolo” si istituisce come sede permanente di confronto, discussione e proposta sui problemi legati alla sicurezza stradale.

Il “Tavolo”, in coerenza con il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, persegue l’obiettivo di costruire una rete di relazioni e interscambio di esperienze fra tutti i Soggetti pubblici e privati che lavorano sul tema, costituisce punto di riferimento per lo sviluppo delle politiche di sicurezza stradale, promuove l’elaborazione di progetti, indirizzi e linee guida per interventi finalizzati a migliorare la sicurezza stradale e contribuisce ad identificare i canali di finanziamento pubblici e privati per misure ed interventi nel campo della sicurezza stradale.

Il “Tavolo” vuole essere lo strumento di raccordo con i soggetti di interesse locale, per l’analisi, la verifica e l’approfondimento delle problematiche inerenti la mobilità e la sicurezza stradale nel territorio del Comune di Milano. Il “Tavolo” funge da collettore di problemi e di necessità che vengono evidenziate ai diversi livelli istituzionali e presso le rappresentanze delle forze economiche e sociali locali, è sede di valutazione, di confronto e di scambio di informazioni in materia di sicurezza stradale e recepisce le istanze dei vari soggetti operanti sul territorio per gestire con maggiore efficacia ed efficienza le competenze in questa materia



Criteri generali di indirizzo

1. Definizione di obiettivi, campi di intervento e linee d'azione basate su specifiche analisi dell'incidentalità stradale;
2. Concertazione interistituzionale e partenariato pubblico e privato nella definizione delle azioni a favore della sicurezza stradale e nella loro realizzazione;
3. Carattere intersettoriale dei progetti;
4. Coinvolgimento di tutti i soggetti che possono contribuire al miglioramento della sicurezza stradale;
5. Individuazione delle alternative più efficaci ed efficienti per migliorare la sicurezza stradale al fine di conseguire la massima riduzione delle vittime a parità di risorse finanziarie e progetti impegnate;
6. Assunzione di obiettivi quantitativamente definiti;
7. Impegno al monitoraggio degli obiettivi conseguiti;
8. Possibilità di riprodurre e ripetere il progetto in altri ambiti della città;
9. Individuazione di canali diversi di comunicazione che favoriscano la più ampia diffusione dei progetti.



Invitati

- Comune di Milano
 - Direzione Centrale Polizia Locale e Sicurezza
 - Settore Attuazione Mobilità
- ASSOCIAZIONI
 - FIAB – CICLOBBY
 - Associazione Cammina Milano
 - Associazione Utenti Trasporto Pubblico
 - Associazione Fraternità della Strada
 - Associazione Italiana Familiari Vittime della Strada
 - Legambiente Lombardia
 - Associazione Paraplegici
 - LEDHA – Lega per i diritti delle persone con disabilità
- ACI Milano – Acinnova
- Ufficio Scolastico per la Lombardia
- ATM
- Agenzia Mobilità e Ambiente
- Il tavolo è aperto alla partecipazione di altri soggetti, sia interni al Comune di Milano, sia esterni che possono fornire un contributo in materia di sicurezza stradale

Milano



Comune
di Milano

50380018_00

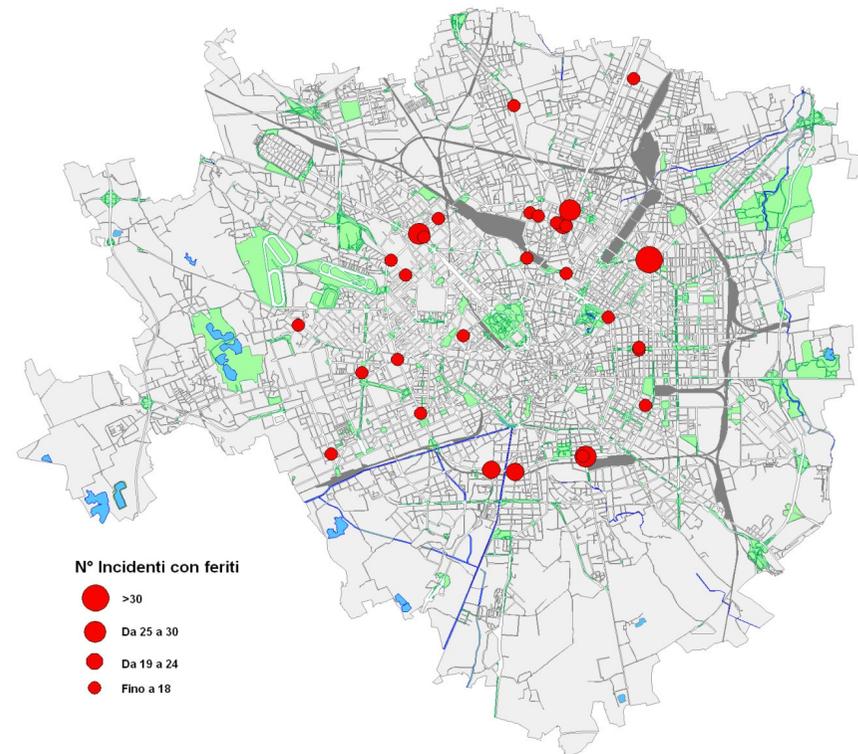
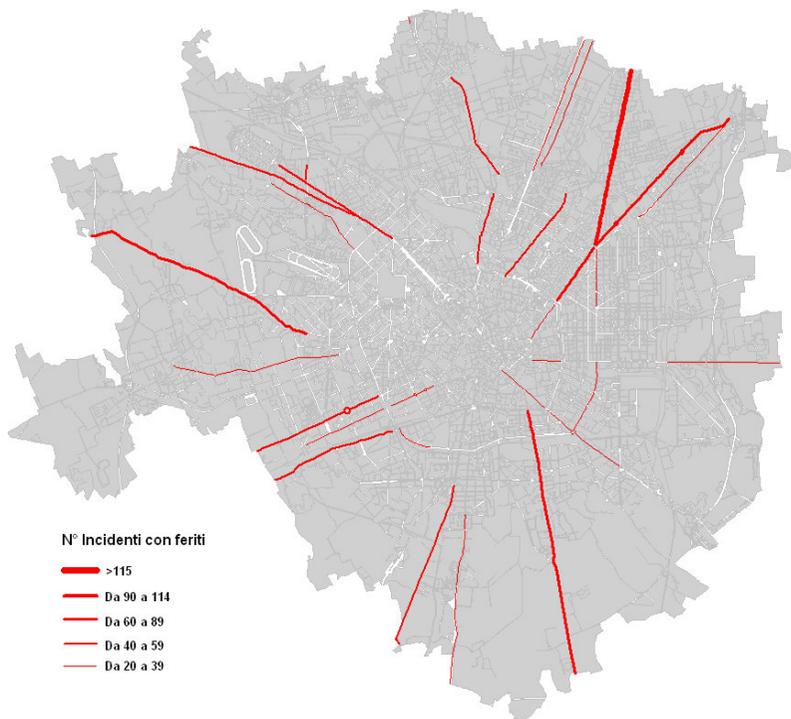
rev. 01

31.03.08

pag. 5

Dati di incidentalità

Intersezioni e strade con il più alto numero d'incidenti con feriti (2006)



Incidenti rilevati dalla Polizia Locale	26.188
Incidenti con feriti	14.953
Incidenti senza feriti	11.235
Feriti	19.880
Deceduti	92
Indice di mortalità	0,61%
Indice di lesività	132,95%

L'individuazione dei punti neri e delle aree critiche avviene attraverso la spazializzazione dei valori relativi e degli indicatori calcolati sull'analisi d'incidentalità. Le densità più elevate indicano le situazioni di maggior pericolo dove è necessario intervenire sulle infrastrutture e/o sull'organizzazione del traffico.

Milano



Comune
di Milano

50380018_00

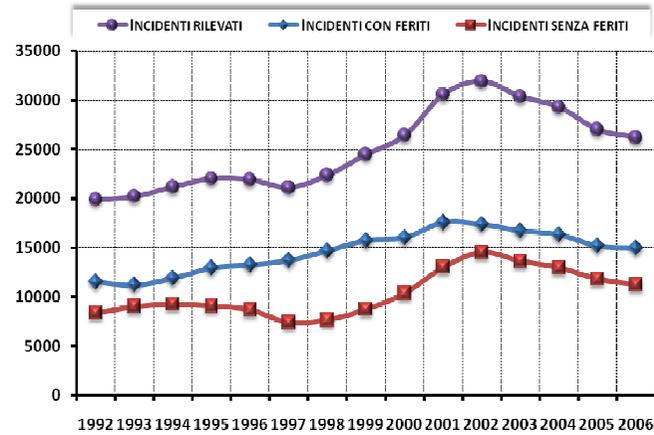
rev. 01

31.03.08

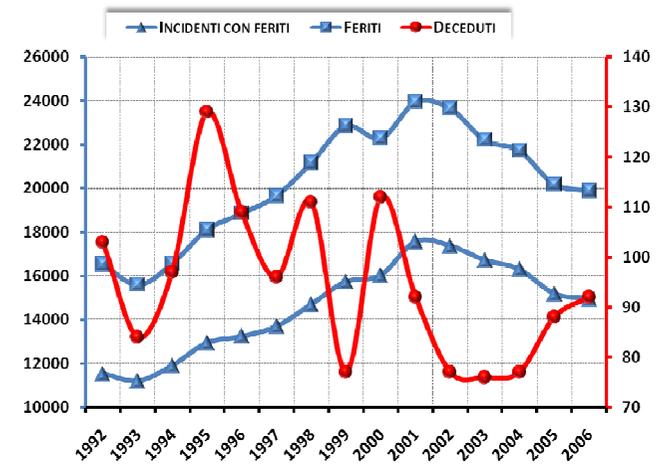
pag. 6

Dati di incidentalità

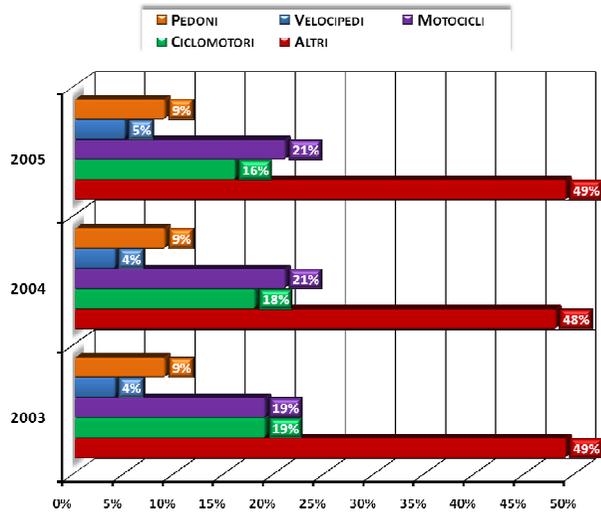
Andamento temporale incidentalità 1992-2006



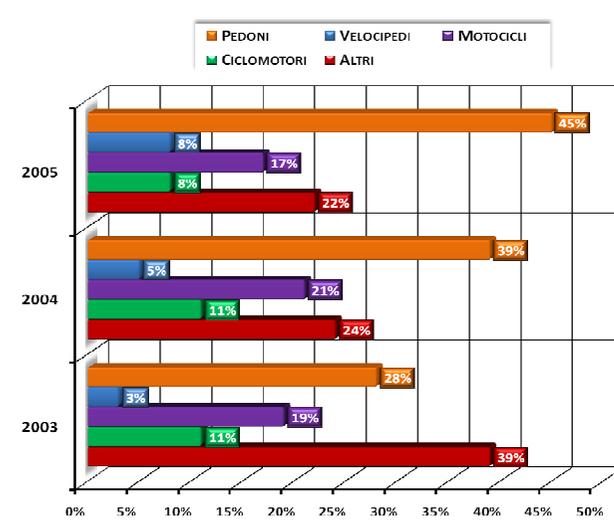
Incidenti con feriti, feriti e deceduti



Feriti per tipologia di utenza debole anni 2003-2005



Decessi per tipologia di utenza debole anni 2003-2005



Milano



Comune di Milano

50380018_00

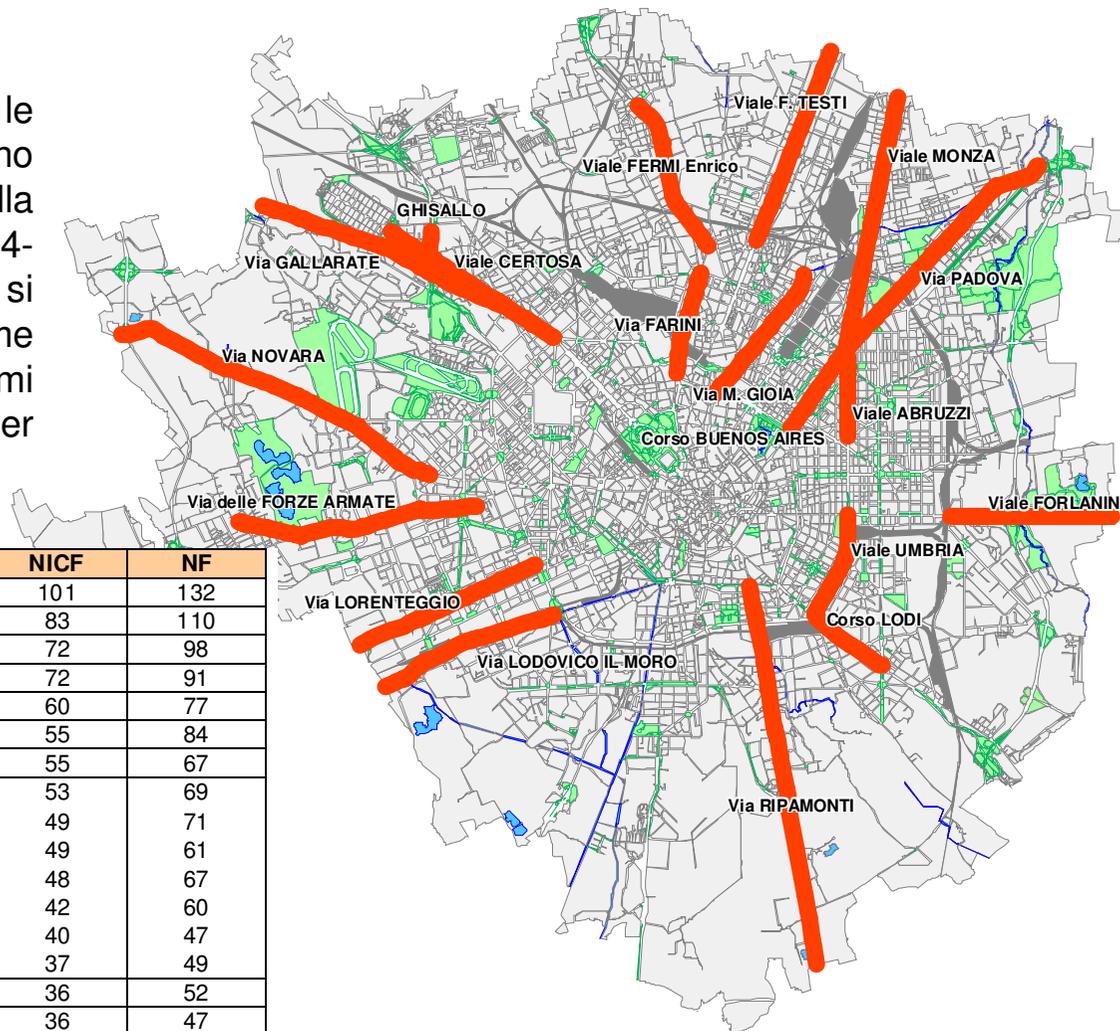
rev. 01

31.03.08

pag. 7

Dati di incidentalità - Archi recidivi* (2006)

Per archi recidivi si intendono le tratte stradali che contano maggiori incidenti presenti nella "lista strade" del triennio 2004-2005-2006 preso in esame; si sono considerati come occorrenti di interventi i primi diciannove elementi recidivi (per numero di incidenti con feriti).



Nome	NICF	NF
viale Monza	101	132
via Ripamonti Giuseppe	83	110
via Novara	72	98
via Padova	72	91
corso Buenos Aires	60	77
viale Ferri Enrico	55	84
via Gioia Melchiorre	55	67
via Lorenteggio	53	69
via Lodovico il Moro	49	71
via Farini Carlo	49	61
cavalcavia Ghisallo	48	67
via Gallarate	42	60
viale Certosa	40	47
viale Forlanini Enrico	37	49
viale Testi Fulvio	36	52
corso Lodi	36	47
via delle Forze Armate	36	43
viale Umbria	30	42
viale Abruzzi	28	42

Milano



Comune di Milano

50380018_00

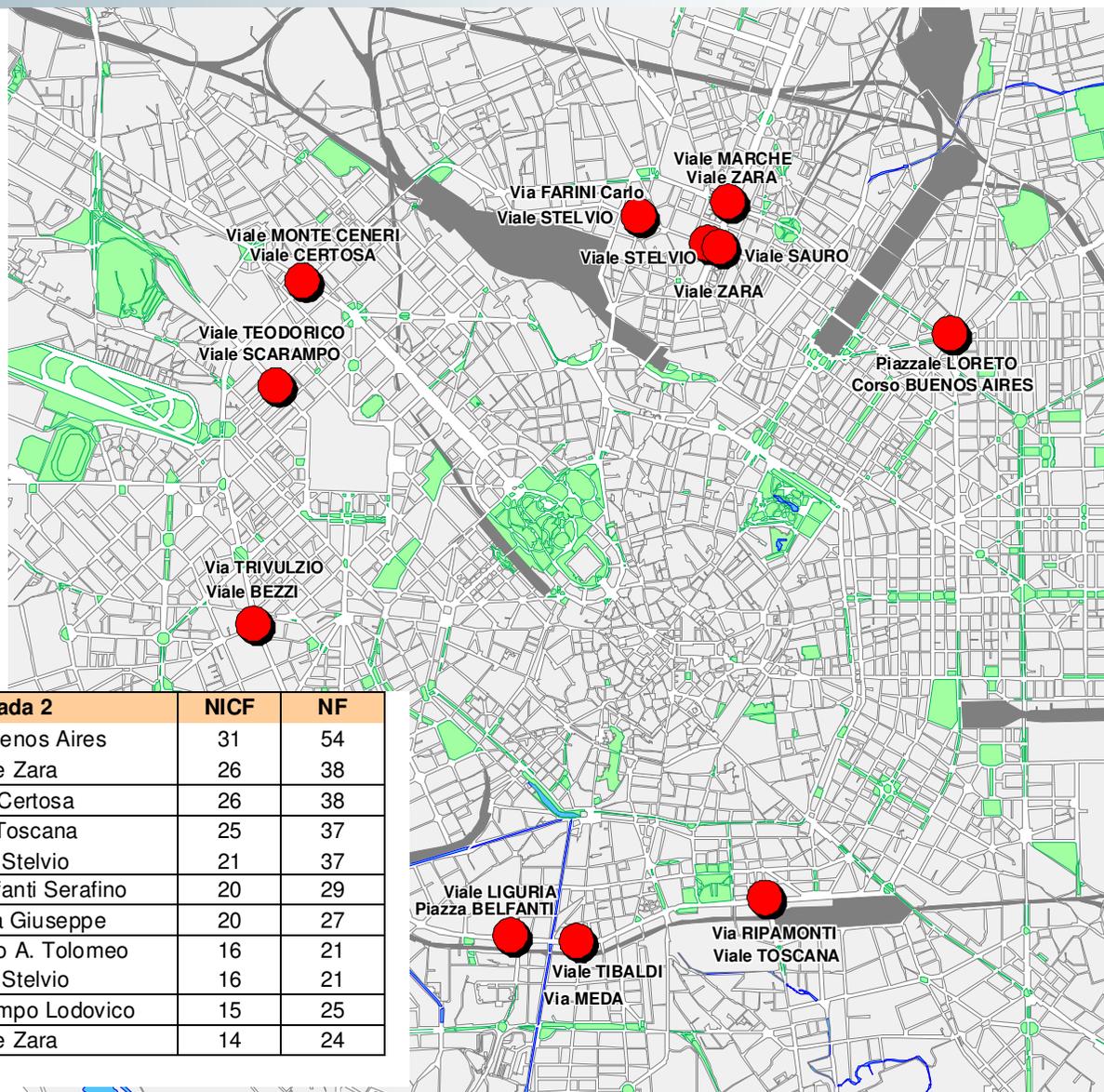
rev. 01

31.03.08

pag. 8

Dati di incidentalità - Intersezioni recidive* (2006)

Per intersezioni recidive si intendono i nodi che sono presenti nella "lista intersezioni" del triennio 2004-2005-2006 preso in esame; si sono considerati come occorrenti di interventi le prime undici intersezioni recidive (per numero di incidenti con feriti).



Strada 1	Strada 2	NICF	NF
piazzale Loreto	corso Buenos Aires	31	54
viale Marche	viale Zara	26	38
viale Monte Ceneri	viale Certosa	26	38
via Ripamonti Giuseppe	viale Toscana	25	37
viale Zara	viale Stelvio	21	37
viale Liguria	piazza Belfanti Serafino	20	29
viale Tibaldi	via Meda Giuseppe	20	27
viale Bezzi Ergisto	via Trivulzio A. Tolomeo	16	21
via Farini Carlo	viale Stelvio	16	21
viale Teodorico	viale Scarampo Lodovico	15	25
viale Sauro Nazario	viale Zara	14	24

Milano



Comune
di Milano

50380018_00

rev. 01

31.03.08

pag. 9

Azioni programmate/avviate

- 1 **La Carta Europea della sicurezza stradale**
- 2 **Piano Direttore della Sicurezza Stradale**
- 3 **Codice etico di autogestione per la sicurezza stradale**
- 4 **Il Centro Permanente Sicurezza Urbana**
- 5 **La Pista itinerante “IN MOTO SICURI”**
- 6 **Percorsi e attraversamenti sicuri**
- 7 **Sistema sperimentale di navigazione urbana per ipovedenti e non vedenti**
- 8 **Indagine sulle problematiche di sicurezza presso le scuole milanesi**
- 9 **Sicurezza stradale finalizzata ad una particolare categoria di utenti deboli: i ciclisti**
- 10 **Il Centro di Monitoraggio degli incidenti stradali**
- 11 **Altri interventi dell’Amministrazione con effetti diretti sulla sicurezza stradale**





Azioni programmate/avviate

1 La Carta Europea della sicurezza stradale

Il Comune di Milano nel Dicembre 2007 ha aderito alla Carta Europea della sicurezza stradale, con la firma della Carta vi è quindi un impegno formale a responsabilizzarsi per contribuire a raggiungere l'obiettivo di salvare 25.000 vite umane. Questo impegno dà l'opportunità di decidere quali attività desiderate portare a termine a favore della Sicurezza Stradale nel corso del prossimo triennio.

Ad esempio è possibile realizzare campagne di sicurezza stradale, pubblicare informazioni sulla sicurezza stradale, offrire corsi di guida ai dipendenti, progettare un piano di Sicurezza Stradale o impegnarsi a migliorare un'infrastruttura riducendone i punti neri e qualsiasi altra attività finalizzata alla riduzione dell'incidentalità.

La Carta ha una portata innovativa in quanto definisce dei requisiti che per essere soddisfatti impongono azioni e misure concrete, e quindi ogni progetto deve essere:

- Concreto, fattibile e suscettibile di supervisione.
- Contribuire direttamente o indirettamente all'obiettivo di ridurre della metà il numero di vittime degli incidenti stradali.
- Andare oltre il mero adempimento degli obblighi di legge.
- Consistere in qualcosa che sia responsabilità della vostra azienda.
- Durare, come norma generale, tre anni.

Coinvolgere in tale iniziativa un gruppo della società civile: per esempio una ditta, un'associazione, una ONG, un comune, un'istituzione, ecc.

Azioni programmate/avviate

2 Piano Direttore della Sicurezza Stradale

Il D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo Codice della Strada, all'art. 36 fa obbligo, ai comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, dell'adozione del Piano Generale del Traffico Urbano. Tali Piani "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.

Nella consapevolezza della complessità del problema e delle molteplici variabili che entrano in gioco, ma anche, nella consapevolezza dell'importanza che esso riveste per la qualità del sistema urbano, il Piano pone la sicurezza come elemento guida per le strategie poste in atto. Le trattazioni più specifiche sono legate al Piano Direttore della Sicurezza Stradale Urbana, che costituisce parte integrante del documento di pianificazione, ed alla classificazione funzionale della rete locale operata nei Piani Particolareggiati.

In termini di sicurezza, i contenuti essenziali del Piano sono sintetizzabili nella proposta di una riorganizzazione generale della circolazione, infatti nessun intervento di riqualificazione e di messa in sicurezza può prescindere da una riduzione del numero dei veicoli circolanti in città, d'altro canto si è preferito programmare un processo di spontanea riduzione del traffico da ottenersi con il sostenimento di tutte le politiche favorevoli alla realizzazione del trasferimento modale ed alla creazione di condizioni svantaggiose per la circolazione dei veicoli dentro gli ambiti locali ed al di fuori della rete di adduzione e di distribuzione principale della città che è rappresentate dalle rete principale, primaria e secondaria.

La classificazione funzionale della rete stradale è uno degli strumenti più efficaci per il monitoraggio e la realizzazione di interventi a favore della sicurezza.

Nella attuazione della classifica funzionale della viabilità, per il PGTU, ha un significato rilevante il tema della riqualifica dei nodi, e fondamentali sono il rispetto delle gerarchie di intersezione e l'attuazione della protezione degli ambiti locali con l'eliminazione dei punti di conflitto nelle intersezioni tra gerarchie non contigue. La protezione ambientale è legata alla stessa gerarchia funzionale in quanto l'interruzione delle continuità sulle reti secondaria e locale attuabile con interventi ai nodi, è uno degli strumenti per il governo del traffico ed il controllo dei livelli di sicurezza.



Azioni programmate/avviate

3 Codice etico di autogestione per la sicurezza stradale

Il Comune di Milano sta pensando di proporre un Codice Etico di autoregolazione per la sicurezza stradale che, condiviso e sottoscritto da tutti i soggetti interessati e allargata alle associazioni rappresentative del settore che ritengono di poter aderire agli stessi principi.

L'iniziativa intende contribuire a contrastare prioritariamente il fenomeno dell'abuso dell'alcool o dell'uso di sostanze stupefacenti e pricetrope, cause di gravi incidenti tra i giovani.

Il Comune di Milano intende contribuire a trasmettere creativamente e costruttivamente modelli positivi per modificare comportamenti di guida e stili di mobilità pericolosi, orientando i giovani alla cultura della responsabilità e della legalità in tema di sicurezza stradale, a partire dai comportamenti legati al consumo di bevande alcoliche in particolare nei locali di ritrovo.

I sottoscrittori, ciascuno per la parte di propria competenza, si impegnano a:

- Promuovere un modello di guida responsabile a tutela della salute e della incolumità dei giovani.
- Favorire il coordinamento interistituzionale e la condivisione di conoscenze ed esperienze a livello locale, regionale, nazionale ed europeo e rendere sistematiche le esperienze positive.
- Promuovere misure restrittive sulla vendita e somministrazione anche in forma automatica di bevande alcoliche nelle aree circostanti i locali di ritrovo.
- Favorire l'introduzione di nuove misure a tutela della sicurezza stradale.
- Promuovere e favorire campagne istituzionali, iniziative di informazione, formazione, prevenzione e diffusione delle buone pratiche in tema di sicurezza stradale; favorire nelle scuole guida per il conseguimento delle patenti specifici programmi formativi sui fenomeni legati alla guida sotto l'effetto di bevande alcoliche; collaborare con le istituzioni per la necessaria attività di prevenzione; evitare messaggi pubblicitari in contrasto con i principi e gli obiettivi del presente codice etico.
- Promuovere l'identificazione del "guidatore designato", ossia di colui che in un gruppo si impegna a non bere alcolici. A tali soggetti i sottoscrittori si impegnano a somministrare bevande esclusivamente analcoliche. Ulteriori incentivi allo sviluppo di questa iniziativa potranno consistere, a discrezione del singolo esercente, nella distribuzione di biglietti omaggio o ridotti per l'ingresso ai locali e sconti sulle consumazioni analcoliche.
- Promuovere e sostenere l'uso di alcool-test da parte dei clienti ed invitare coloro che escono dai locali, dai bar e in generale dai locali di somministrazione in stato di ebbrezza a rinunciare a mettersi al volante.
- Favorire l'applicazione rigorosa della normativa vigente, in particolare per ciò che attiene al divieto di vendita e di somministrazione di alcolici ai minori.
- Favorire, in collaborazione con le Istituzioni, la formazione dei gestori e del personale dipendente sul tema dell'abuso di alcool e responsabilizzare il personale addetto alla somministrazione sui divieti di consumo di alcool
- Non favorire il consumo di bevande alcoliche con la promozione in offerte sottocosto o ad un prezzo inferiore a quello delle bevande analcoliche.
- Promuovere l'adozione di misure di autoregolamentazione in materia di vendita di bevande superalcoliche in contesti di possibile rischio.
- Prevedere nei propri regolamenti interni misure idonee a garantire il rispetto delle regole e dei principi espressi in questo codice.

Gli impegni di questo codice etico saranno monitorati dal Tavolo Comunale della Sicurezza Stradale.

Milano



Comune
di Milano

50380018_00

rev. 01

31.03.08

pag. 13



Azioni programmate/avviate

4 Il Centro Permanente Sicurezza Urbana

Alla luce dell'impegno comunitario sottoscritto dall'Italia di ridurre gli incidenti del 50% al 2010, il Comune di Milano, con la collaborazione di soggetti pubblici e privati, sta realizzando il Centro Sicurezza Urbana (CSU), struttura permanente dedicata alla prevenzione degli incidenti, che sorgerà nell'area Nord Ovest di Milano, zona già oggetto di riqualificazione urbanistica inserita nel progetto europeo Urban II.

Il CSU si colloca in una prospettiva strategica di politica urbana dalle numerose valenze che possono essere riassunte in:

- un centro di formazione e di educazione per la sicurezza urbana, a disposizione delle amministrazioni locali e degli enti rappresentativi della società e dell'economia non solo milanese/lombarda, ma nazionale ed internazionale, in un confronto con analoghe strutture europee;
- un centro di supporto informativo per quanti subiscono le conseguenze di incidenti: sia per forme di recupero e reinserimento dei singoli individui che in modo temporaneo o permanente restano invalidi, sia per un supporto informativo nei confronti delle loro famiglie;
- un centro di aggiornamento e divulgazione nei confronti delle applicazioni tecnologiche che il mondo della ricerca (imprese ed università) sviluppa per la sicurezza urbana nel suo complesso;
- un centro di attrazione nei confronti, oltre che della popolazione del territorio urbano, dei più diversi city users che visitano Milano (turisti in generale, turismo scolastico, operatori economici, ecc.) contribuendo al miglioramento della qualità della vita ed all'attrazione della città.



Per conseguire le finalità descritte, il CSU si articolerà in quattro grandi aree:

- l'area della "sicurezza alla guida", delle due e delle quattro ruote;
- l'area della "sicurezza a piedi", nelle strade e nei luoghi pubblici;
- l'area della "sicurezza sui mezzi pubblici", comprese le zone adiacenti;
- l'area della "sicurezza in casa", con particolare riferimento alle fonti energetiche.

Azioni programmate/avviate

5 La Pista itinerante "IN MOTO SICURI"

CORSI DI GUIDA PER LE 2 RUOTE
IN MOTO SICURI

Una delle finalità del Centro Sicurezza Urbana è a mettere a disposizione dei cittadini e degli operatori un insieme di strumenti formativi e tecnologici, affinché i diversi aspetti della sicurezza, da quella stradale a quella domestica, vengano percepiti con un'emozione ed una partecipazione attiva tali da indurre a comportamenti più consapevoli.

Il progetto "IN MOTO SICURI" si propone di utilizzare le attrezzature della Pista Itinerante per offrire direttamente alle scuole medie e superiori del Comune di Milano la possibilità di vedere allestita direttamente all'interno del proprio istituto una struttura professionale e sicura su cui i ragazzi dai 13 ai 15 anni, futuri motociclisti, possono valutare le proprie capacità di guida e prendere contatto con tutte le tematiche legate alla conduzione del ciclomotore in piena sicurezza.

Per svolgere l'attività didattica nell'ambito dei corsi di guida sono stati coinvolti esponenti del Gruppo Sportivo Motociclisti della Polizia Locale di Milano.

L'inaugurazione della Pista Itinerante e l'avvio dell'iniziativa IN MOTO SICURI hanno avuto luogo il **23 aprile 2007** alla presenza dell'Assessore Mobilità, Trasporti e Ambiente del Comune di Milano, Prof. Edoardo Croci, dell'Assessore alla Famiglia, Scuola e Politiche sociali del Comune di Milano, Dott.ssa Mariolina Moioli e del Comandante della Polizia Locale di Milano, Dott. Emiliano Bezzon.

Per ogni evento verrà allestita un'area ad hoc di circa 1000 Mq. dotata delle strutture necessarie al completo svolgimento dei corsi, in grado di offrire un'ambientazione professionale ed allo stesso tempo accogliente per i partecipanti e gli eventuali spettatori.

A tal proposito, gli allievi avranno a disposizione a turno n. 5 motorini "Ciak Malaguti" endotermici (50 cc, 4 tempi) e n. 18 scooter elettrici della Polizia Locale (equivalenti 50 cc).



"IN MOTO SICURI" ha l'obiettivo di sensibilizzare ed educare ai comportamenti corretti, al rispetto delle regole, all'osservanza delle tecniche di guida sicura attraverso un corso introduttivo completo in ogni sua parte. Ciascun corso di guida sicura ha una durata indicativa di due ore: la prima ora è costituita da un corso teorico-pratico per il giusto approccio con il veicolo a due ruote, nella seconda ora l'allievo completerà il programma del corso con l'utilizzo di simulatori dinamici, statici ed esercitazioni dirette sugli scooter sul circuito della pista itinerante

Azioni programmate/avviate

6 Percorsi e attraversamenti sicuri

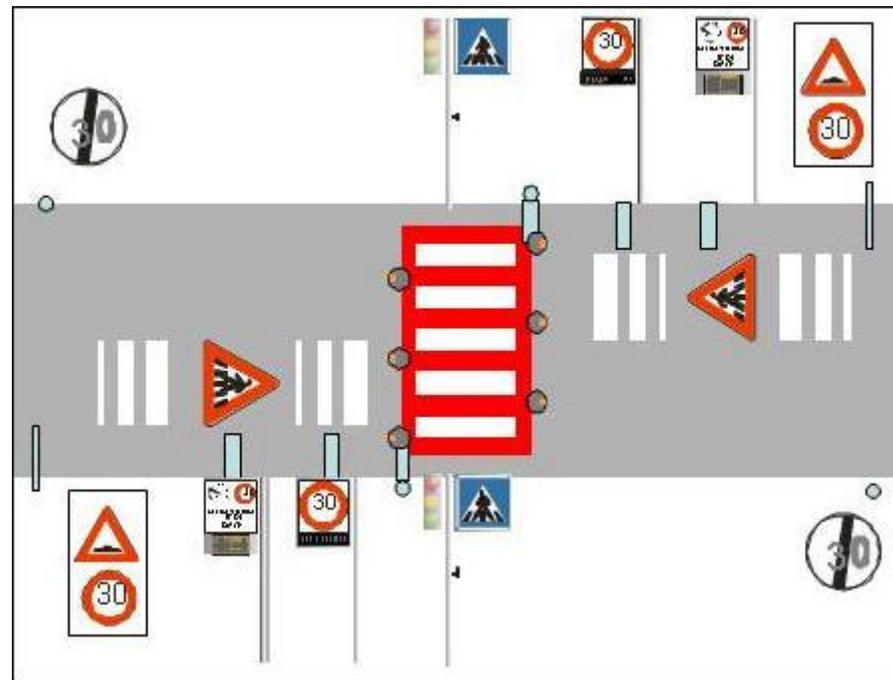
Il progetto prevede la realizzazione di una trentina di attraversamenti sicuri in prossimità di scuole, ASL, Uffici Postali e in generale ambiti di aggregazione per le utenze deboli (Bambini e anziani), individuati sulla base delle problematiche tecniche e sugli eventuali interventi di viabilità realizzati da parte del Comune. La messa in sicurezza prevede l'impiego modulare di tecnologie avanzate in abbinamento ad interventi strutturali e viabilistici specifici per ciascun sito. La messa in sicurezza prevede l'impiego modulare di tecnologie avanzate in abbinamento ad interventi strutturali e viabilistici specifici per ciascun sito.

•Tecnologie:

- pannello radar per segnalamento velocità veicoli
- pannello radar per segnalamento velocità veicoli
- incremento dell'illuminazione sulle strisce pedonali
- telecamera per il rilievo della presenza del pedone presso l'attraversamento
- telecamera di brandeggiabile per il controllo del territorio
- segnaletica orizzontale e verticale potenziata
- unità centrale per il controllo del sistema e la registrazione dei dati.

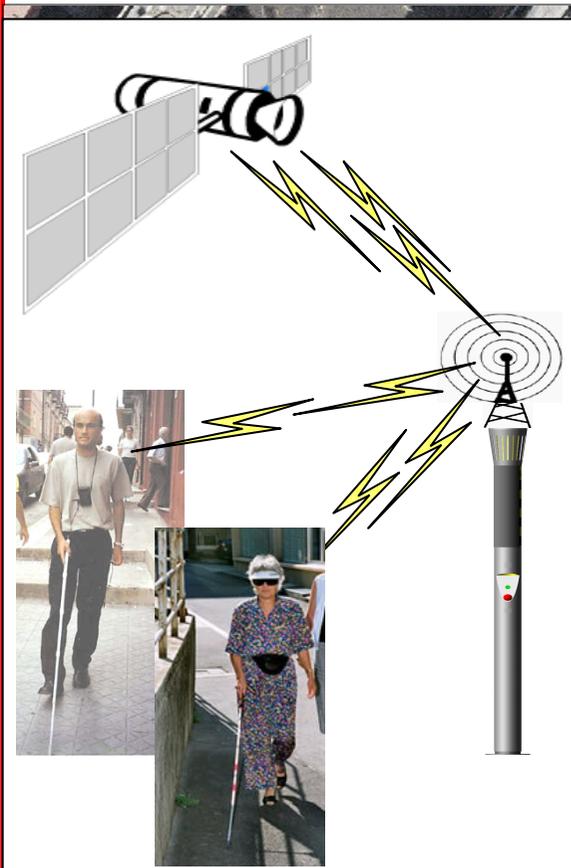
•Interventi strutturali eventualmente realizzabili in funzione del sito:

- risagomatura ed allargamento dei marciapiedi in corrispondenza dell'attraversamento per una maggiore visibilità del pedone
- regolamentazione della sosta
- creazione di spartitraffico
- strutture per favorire il rallentamento delle velocità dei veicoli
- qualificato arredo urbano per contraddistinguere il percorso sicuro e per invogliare le utenze deboli a preferirlo ad altri.



Azioni programmate/avviate

7 Sistema sperimentale di navigazione urbana per ipovedenti e non vedenti



Il palmare con GPS e sintetizzatore vocale, tramite collegamento satellitare, fornisce al non vedente la posizione spaziale dell'utente e la presenza di ostacoli guidandolo lungo un percorso più sicuro



Il Progetto, sperimentando tecnologie innovative, punta a fornire un maggior livello di autonomia deambulatoria e di orientamento non solo alle persone non vedenti ma anche a quelle ipovedenti nella fruizione di tutti gli spazi urbani

Azioni programmate/avviate

8 Indagine sulle problematiche di sicurezza presso le scuole milanesi

Il progetto relativo al “Monitoraggio delle problematiche connesse agli attraversamenti nei pressi delle scuole milanesi e individuazione degli interventi proponibili” ha avuto come oggetto il rilevamento delle problematiche di ordine viabilistico e di sicurezza urbana nei pressi delle Università e di tutte le scuole milanesi. Esso rappresenta il punto di partenza di una serie di attività di ricerca e sviluppo tecnologico, in materia di sicurezza stradale e urbana, che l'Amministrazione Comunale sta realizzando per mezzo anche di altri progetti, in particolare rivolti alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali nelle vicinanze delle scuole di ogni ordine e grado di Milano.

L'indagine ha verificato le problematiche di sicurezza su circa 900 plessi scolastici e ha permesso di predisporre un database che costituisce l'archivio informatico delle informazioni raccolte, consente di individuare la collocazione nel territorio delle scuole e registra i punteggi assegnati ad ogni singolo plesso. In tal modo permette all'Amministrazione Comunale di accertare in modo oggettivo le realtà che necessitano di intervento e di sviluppare successivamente azioni mirate a garantire dei percorsi realmente sicuri ed a salvaguardare gli utenti che quotidianamente, per lavoro o per studio, frequentano e popolano le scuole milanesi.



Azioni programmate/avviate

9 Sicurezza stradale finalizzata ad una particolare categoria di utenti deboli: i ciclisti

La crescente entità della domanda di mobilità ciclistica presente sulla rete stradale ha indotto l'Amministrazione Comunale a prevedere la redazione di uno specifico Piano finalizzato alla individuazione di una maglia di itinerari ciclabili diffusa su tutta la città allo scopo di garantire maggiori condizioni di sicurezza.

Il Piano della Mobilità Ciclistica è altresì concepito con l'obiettivo di creare le condizioni per incentivare un trasferimento sulle due ruote quote di domanda di mobilità allo stato sono assolte con il ricorso all'autovettura.

La definizione degli interventi è stata accompagnata da una valutazione delle opportunità offerte dagli strumenti normativi vigenti allo scopo di individuare tutte le possibili soluzioni progettuali cui fare ricorso in un contesto morfologico complesso come quello della viabilità milanese, spesso caratterizzato dalla esiguità di spazi da destinare a piste ciclabili propriamente dette.



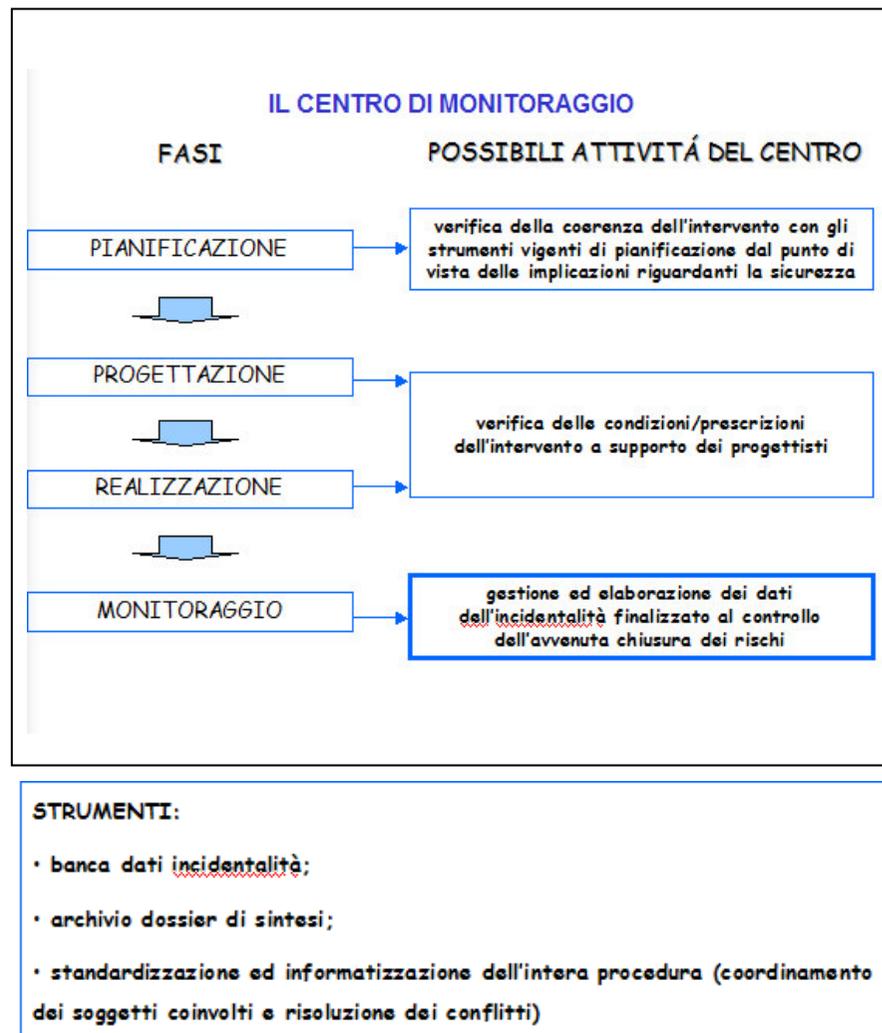
Azioni programmate/avviate

10 Il Centro di Monitoraggio degli incidenti stradali

Struttura preposta alla definizione di un sistema di progettazione in qualità e di gestione dell'ingegneria della sicurezza che garantisca un processo condiviso tra tutti i Settori Comunali interessati ed il coordinamento delle attività finalizzate alla sicurezza stradale.

OBIETTIVI DEL PROGETTO

- Approfondimento, attraverso l'analisi della specifica struttura organizzativa del Comune di Milano e dei relativi flussi di lavoro, delle *Linee guida per la progettazione in qualità della sicurezza stradale*, individuate dal Piano Direttore della Sicurezza Stradale Urbana e la redazione del relativo *Manuale di attuazione*;
- Progettazione e sviluppo degli strumenti informatici necessari alla gestione del processo di *Progettazione in qualità della sicurezza stradale*;
- Progettazione e sviluppo del *Centro di monitoraggio per la sicurezza della rete stradale*, come struttura organizzativa responsabile del coordinamento dell'attuazione del P.D.S.S.U;



Azioni programmate/avviate

11 Altri interventi dell'Amministrazione con effetti diretti sulla sicurezza stradale

- Interventi di regolazione dei cicli semaforici
- Utilizzo delle tecnologie della Centrale Controllo Traffico per la ricostruzione di eventi relativi ai sinistri
- Tecnologie per il controllo e il sanzionamento automatico degli eccessi di velocità (es.: Cavalcavia Monteceneri – Serra)
- Utilizzo di sistemi di Infomobilità
- Istituzione di Isole Ambientali

