

Comune di Lissone - Settore Polizia Locale

**SICUREZZA STRADALE: STRATEGIE ED INTERVENTI
DI MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITA' COMUNALE.
Il progetto del Comune di Lissone
realizzato nell'ambito del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale
(2015 – 2019)**

1 - PREMESSA

2 - LO STATO DELLA INCIDENTALITÀ:

- Unione Europea
- Italia
- Regione Lombardia
- Lissone

3 - I PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO DEL SISTEMA STRADALE NELLE CITTÀ ITALIANE:

- Il divario di rischio per modalità di trasporto
- Rischio infrastrutturale: caratteristiche geometriche e funzionali
- Lo stato manutentivo
- Le dimensioni del "problema sicurezza stradale urbano in Italia"

4 - I RIFERIMENTI NORMATIVI: IL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE

- campi prioritari di intervento e linee di azione
- il 4° e 5° Piano Nazionale Sicurezza Stradale

5 - IL PROGETTO DI MESSA IN SICUREZZA DELLE INTERSEZIONI A MASSIMO RISCHIO (BLACK SPOTS): INTERVENTI ED INIZIATIVE DI INFORMAZIONE, SENSIBILIZZAZIONE ED EDUCAZIONE:

- obiettivi generali
- linee guida del progetto
- informazione e sensibilizzazione, educazione alla sicurezza stradale
- la sicurezza stradale in ambito urbano: strategie ed interventi
- il progetto "Sviluppiamo la sicurezza stradale"
- interventi di tipo A) – a carattere infrastrutturale
- interventi di tipo B) – a carattere educativo, divulgativo e di sensibilizzazione
 - . il sito web
 - . le linee del Pedibus
 - . campagna di sensibilizzazione ed educazione
- la localizzazione degli incidenti sulla rete stradale di Lissone
- gli interventi di sicurezza stradale nell'ambito del 4° e 5° Piano Nazionale Sicurezza Stradale
- strategie ed interventi previsti nel Piano Urbano del Traffico del Comune di Lissone

1 - PREMESSA

Il Codice della Strada stabilisce che il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, al fine di ridurre il numero degli incidenti stradali ed i relativi effetti, definisca il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS).

Tale Piano si concretizza attraverso un sistema articolato di interventi volti a migliorare i livelli di sicurezza delle nostre strade, da attuare attraverso programmi annuali. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha stanziato fondi propri per cofinanziare gli interventi messi in atto da parte di Province e Comuni, ponendo la gestione di tali risorse in capo alle Regioni.

Regione Lombardia ha varato il 4° e 5° Programma del Piano Nazionale Sicurezza Stradale per cofinanziare progetti degli Enti Locali presenti sul proprio territorio ed al Comune di Lissone è stato riconosciuto il co-finanziamento del 50% di tutti gli interventi previsti in progetto per circa 350.000€ (valore complessivo 730.000 €) di seguito sinteticamente illustrato.

Nel quadro delle iniziative previste dal Piano Nazionale il Comune di Lissone ha sviluppato n° 5 interventi a livello infrastrutturale, lo sviluppo del progetto Piedibus, iniziative di educazione stradale e di sensibilizzazione verso l'utenza (2015-2019)

Nelle pagine che seguono viene descritta l'analisi della situazione della sicurezza stradale nei diversi livelli così come l'inquadramento delle diverse problematiche.

Gli interventi previsti nel Piano della Sicurezza Stradale si vanno ad integrare con il piano degli interventi di gestione e controllo della mobilità urbana previsti dal Piano Urbano del Traffico, piano adottato dal Consiglio Comune il 15/12/2014.

2 - LO STATO DELLA INCIDENTALITÀ NELL'UNIONE EUROPEA, IN ITALIA, IN REGIONE LOMBARDIA E A LISSONE

La sicurezza stradale nell'Unione Europea: 25.700 vittime nel 2014

Amaro è il bilancio delle morti per incidenti stradali nel 2014 nei Paesi UE: 25.700 morti e 200mila feriti gravi, con un calo solo dell'1% rispetto al 2013, cifra che mostra un rallentamento rispetto ai progressi degli ultimi anni.

Ogni giorno muoiono sulle nostre strade in media 70 cittadini europei e molti altri sono gravemente feriti.

L'obiettivo fissato dall'Unione Europea per il 2020 della diminuzione del 50% dei decessi stradali sembra ancora molto lontano: così si è recentemente pronunciata la commissaria Ue per i trasporti Violeta Bulc presentando il [Rapporto UE sulla sicurezza stradale](#).

Nel biennio 2012-2013 si era registrato un calo delle vittime pari all'8%. Secondo i dati, la media UE conta 51 morti per milione di abitanti. **L'Italia** è in controtendenza: le vittime

sono passate da 70 morti per milione di abitanti a 52 morti per milione di ab. negli ultimi quattro anni.

Le due ruote, però, rappresentano uno dei pericoli maggiori su strada per il nostro paese: il 21% dei decessi riguarda i motociclisti, la media Ue è del 15%.

Allarmanti sono i dati invece della Bulgaria, Lettonia, Lituania e Romania: oltre i 90 morti per milione di abitanti. I paesi con i tassi di mortalità più bassi continuano a essere il Regno Unito, Paesi Bassi, Svezia e Malta: meno di 30 decessi per milione di abitanti.

In Europa il 38% degli incidenti si verifica nelle strade urbane e la maggior parte in strade interurbane. Il numero delle vittime tra i 15 e i 24 anni continua a diminuire, mentre cresce quello dei cittadini più anziani.

I giorni del fine settimana, tra venerdì e domenica, sono quelli in cui si verificano più incidenti, che coinvolgono in particolare i giovani tra i 18 e i 24 anni. La stanchezza dopo serate del week end, guida in stato di ebbrezza o sotto droghe, rimangono tra le principali cause di questi incidenti.

Anche per i pedoni i pericoli non sono pochi: il 22% rimangono vittime specialmente in aree urbane, il 16% in Italia. In particolare le donne e gli anziani risultano più a rischio di incidenti fatali nell'attraversamento della strada. Una percentuale notevole di incidenti anche per i ciclisti: l'8% in Europa che scende al 7% in Italia. Il numero più elevato degli incidenti in bici avviene in Olanda, il 24%, un quarto rispetto al resto degli incidenti.

Lo stato della incidentalità in Italia

Nel 2013 si sono registrati in Italia 181.227 incidenti stradali con lesioni a persone. Il numero dei morti (entro il 30° giorno) ammonta a 3.385, quello dei feriti a 257.421. Rispetto al 2012, il numero di incidenti è sceso del 3,7%, quello dei feriti del 3,5% mentre per il numero dei decessi la flessione è del 9,8%.

Tra il 2001 e il 2013 la riduzione delle vittime della strada è stata del 52,3%, in valore assoluto si è passati da 7.096 a 3.385.

Nel 2013, le vittime di incidenti stradali sono state 26.010 nella Ue28 (28.298 nel 2012), con una riduzione tra il 2013 e il 2010 del 17,7%, variazione analoga a quella registrata in Italia nello stesso periodo. Si tratta di 51,4 persone decedute in incidente stradale ogni milione di abitanti. L'Italia ha registrato un valore pari a 56,2, collocandosi al 14° posto nella graduatoria europea, dietro Regno Unito, Spagna, Germania e Francia.

Sulle strade urbane italiane si sono verificati 136.438 incidenti, con 184.683 feriti e 1.421 morti; sulle autostrade gli incidenti sono stati 9.265, con 15.447 feriti e 321 decessi. Sulle strade extraurbane, ad esclusione delle autostrade, si sono verificati 35.524 incidenti, con 57.291 feriti e 1.643 morti.

Gli incidenti più gravi avvengono sulle strade extraurbane (escluse le autostrade), dove si sono

verificati 4,63 decessi ogni 100 incidenti. Le vittime sono state invece 1,04 ogni 100 incidenti sulle strade urbane e 3,46 sulle autostrade. Rispetto al 2012, l'indice di mortalità

risulta in netta diminuzione sulle strade extraurbane (5,03 nel 2012) e in lieve calo su autostrade e strade urbane (rispettivamente 3,51 e 1,12 nel 2012).

La categoria di veicolo più coinvolta in incidente stradale è quella delle autovetture (67,5%); seguono i motocicli (12,8%), gli autocarri (6,4%), le biciclette (5,3%) e i ciclomotori (4,5%). I motocicli rappresentano la categoria di veicolo più a rischio: l'indice di mortalità è pari a 1,68 morti per 100 veicoli coinvolti; seguono biciclette (1,41) e ciclomotori (0,84).

Mancato rispetto della precedenza, distrazione e velocità elevata solo le prime cause di incidente.

Nel 2013, le circostanze accertate o presunte alla base degli incidenti stradali con lesioni a persone sono sostanzialmente invariate rispetto all'anno precedente. Nell'ambito dei comportamenti errati di guida, il mancato rispetto delle regole di precedenza, la guida distratta e la velocità troppo elevata sono le prime tre cause di incidente (escludendo il gruppo residuale delle cause di natura imprecisata). I tre gruppi costituiscono complessivamente il 44,5% dei casi.

Tra le altre cause più rilevanti, la mancanza della distanza di sicurezza (22.498 casi), la manovra Irregolare (16.642 casi) e il comportamento scorretto del pedone (8.041 casi) rappresentano rispettivamente il 10,0%, il 7,4% e il 3,6% delle cause di incidente. Con riferimento alla categoria della strada, la prima causa di incidente sulle strade urbane è il mancato rispetto delle regole di precedenza o semaforiche (19,1%), mentre sulle strade extraurbane è la guida distratta o andamento indeciso (pari al 20,4%), seguita dalla guida con velocità troppo elevata (pari al 17,5%).

Le cause principali:

- 1 – **Precedenza non rispettata o passaggio con il rosso** (47.095)
- 2 – **Guida distratta o andamento indeciso** (42.262)
- 3 – **Eccesso di velocità** (30.964)
- 4 – **Distanza di sicurezza non rispettata** (27.218)
- 5 – **Manovra irregolare** (17.509)
- 6 – **Svolta irregolare** (7.757)
- 7 – **Autoveicolo fermo scartato** (6.326)
- 8 – **Ostacolo imprevisto** (6.279)
- 9 – **Precedenza del pedone non rispettata** (6.135)
- 10 – **Guida contromano** (6.061)

Lo stato della incidentalità in Regione Lombardia

Sono 438 le vittime della strada registrate nel 2013 in Lombardia. Come un piccolo Comune che scompare: un numero ancora troppo alto, seppur in discesa. Il 95 % degli incidenti dipende da comportamenti scorretti, provocati anche da fattori come alcol, droghe e utilizzo del cellulare.

Il 95% degli incidenti è imputabile al comportamento scorretto degli utenti della strada. La distrazione è la prima causa di incidente (16,6%), seguita dalla mancata osservanza della segnaletica (16,2%) e dalla velocità elevata (11,2%). Tra i giovani 20-24enni si conta il maggior numero di morti e feriti, ma è tra gli ultraottantenni l'aumento più elevato dei decessi: +14% rispetto al 2011 per gli 80-84enni e addirittura +25% per gli 85-89enni. Aumentano le vittime tra i ciclisti (+2,5%) e calano tra i pedoni (-4,4%).

Lo stato della incidentalità a Lissone

Storico incidenti stradali, morti e feriti

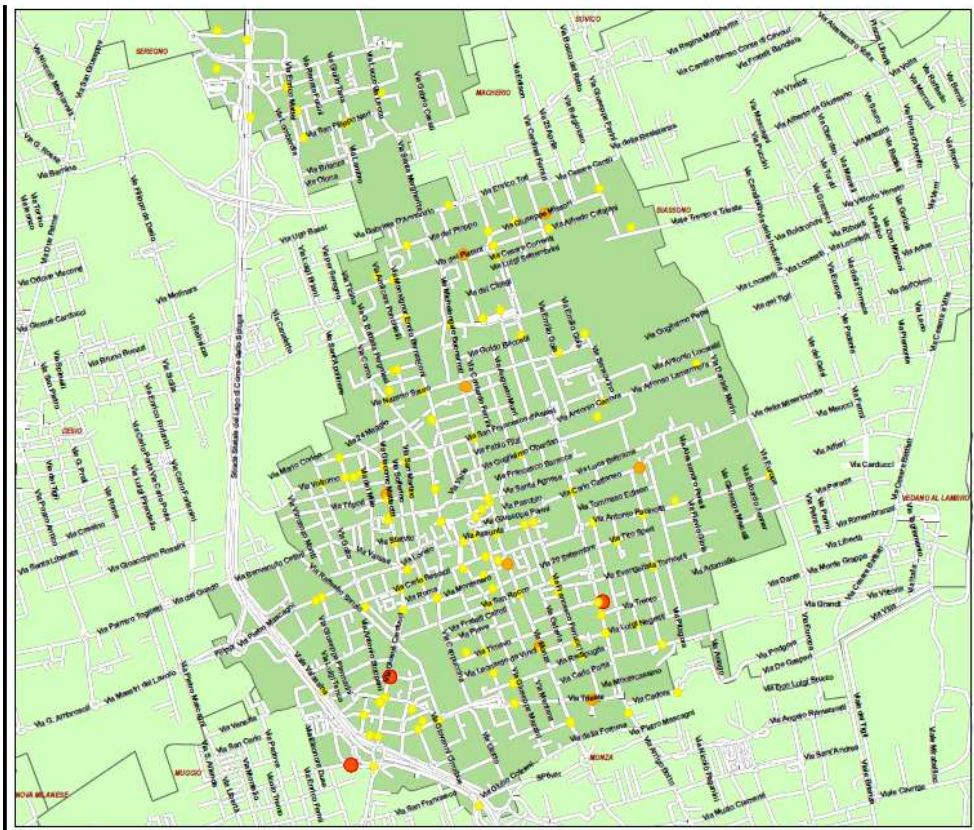
Anno Incidente	Totale Incidenti	Totale Feriti	Totale Morti	Indice di Mortalità	Indice di Lesività
2013	159	226	1	0.63%	142.14%
2012	161	224	3	1.86%	139.13%
2011	146	193	0	0.00%	132.19%
2010	151	171	1	0.66%	113.25%

Indice di Mortalità: n° decessi x 100 incidenti $[(\text{Totale Morti}/\text{Totale Incidenti}) \cdot 100]$

Indice di Lesività: n° feriti x 100 incidenti $[(\text{Totale Feriti}/\text{Totale Incidenti}) \cdot 100]$

LA LOCALIZZAZIONE DEGLI INCIDENTI SULLA RETE STRADALE DI LISSONE

Saranno quindi programmati gli interventi per i primi due anni ma è necessario individuare anche gli interventi che devono essere realizzati dal 3° anno in avanti. In sintesi: la messa in sicurezza della rete stradale urbana deve prevedere una serie di interventi che vanno oltre la messa in sicurezza dei punti neri che andranno affrontati nell'ambito del PNSS.....si tratta di intervenire in modo esteso, secondo precise strategie a livello comunale.





 Regione Lombardia

 Direzione Generale

 Sicurezza, Protezione Civile e

 Immigrazione.

 U.O. Interventi Integrati per la

 Sicurezza, Immigrazione ed

 il Sistema di Polizia Locale.

Localizzazione degli

incidenti sulla rete stradale

anno 2011

 Comune di Lissone

 Giugno 2013

 Scala 1: 16.000

LEGENDA

Numero di incidenti

- 1 - 3
- 4 - 6
- 7 - 10

Strade

- Comune di Lissone
- Confini comunali limitrofi
- Idrografia

Metri

 0 100 200 400 600 800

3 - I PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO DEL SISTEMA STRADALE NELLE CITTA' ITALIANE E A LISSONE

Da un'indagine presentata alcuni anni fa dalla Segreteria Tecnica della Consulta Nazionale Sicurezza Stradale del CNEL" emergeva il seguente quadro:

- 1) insufficiente governo della composizione modale degli spostamenti e della sosta (disciplina del traffico)
- 2) attenzione inadeguata alle esigenze di mobilità degli utenti deboli (pedoni, ciclisti, conducenti di ciclomotori e motocicli) e degli utenti a rischio (giovanissimi e anziani; disabili)
- 3) sottovalutazione culturale del rischio urbano (guida distratta, minore uso della cintura di sicurezza, maggiore tolleranza, etc.)
- 4a) rischio infrastrutturale / a geometria e caratteristiche fisiche e funzionali delle strade inadeguate, scarsa gerarchizzazione e differenziazione funzionale della rete, incoerenza tra disciplina del traffico e caratteristiche della strada
- 4b) stato manutentivo e livello funzionale della rete fortemente carente, bassa manutenzione e prevalenza della manutenzione "di riparazione"

Il divario di rischio per modalità di trasporto

- 1) Le vittime a carico degli utenti deboli non sono proporzionali al volume degli spostamenti e all'esposizione al rischio.
 - 2) Il livello medio di rischio tra gli utenti deboli, a parità di spostamenti e chilometri percorsi, è da 3 a 9 volte più elevato della media
 - 3) Il livello medio di rischio degli utenti del TPL è 1/9 - 1/12 della media
 - 4) Il divario modale di rischio (il rapporto tra il rischio medio degli spostamenti su due ruote a motore e gli spostamenti su TPL) arriva fino a 100 volte.
 - 5) I valori di rischio e di divario modale sono molto diversificati territorialmente perché sono fortemente influenzati dalla configurazione e dallo stato di manutenzione della rete viaria e dalla disciplina del traffico che sono, entrambe, caratteristiche locali.
- Il divario modale di rischio in Italia tende a diventare sempre più ampio. Ciò implica che le nostre politiche di sicurezza stradale sono state (e sono) meno efficaci nei confronti modalità di spostamento "deboli".

Rischio infrastrutturale: caratteristiche geometriche funzionali

Sistema infrastrutturale inadeguato a ridurre i conflitti con l'utenza debole
Sedi stradali dedicate in larga prevalenza agli autoveicoli, con spazi inadeguati all'esercizio sicuro della mobilità ciclopedonale.

Su ciclomotore e su motociclo scarsa coerenza tra caratteristiche geometriche della rete e disciplina del traffico (con particolare riferimento ai limiti di Velocità)

Mancanza di reti continue e protette per la mobilità ciclopedonale

Bassa gerarchizzazione e assenza di specializzazione della rete stradale urbana

Sostanziale assenza delle "isole ambientali" (aree residenziali o terziarie a prevalenza di mobilità ciclo-pedonale 1) e delle zone a 30 km/h anche nelle nuove espansioni urbane. Mancanza di continuità tra percorsi pedonali protetti e fermate dei mezzi di trasporto pubblico.

(1) *regno unito, minister of transport, "traffic in towns", hms, 1963, concetto ripreso nel regolamento attuativo dei piani urbani del traffico.*

Lo stato manutentivo

Lo stato della rete stradale e delle relative dotazioni funzionali risente della sottovalutazione culturale del rischio urbano, ovvero: manto stradale con manutenzione carente e ammaloramenti diffusi, segnaletica poco curata, ridondante, obsoleta, scarsamente visibile; attraversamenti pedonali non sempre ben posizionati e segnalati; concessioni di uso del suolo pubblico che determinano conflitti modali (pedoni che invadono sedi riservate al traffico di autoveicoli)

Le dimensioni del "problema sicurezza stradale urbano in Italia"

1) Nelle nostre città il dimezzamento delle vittime (come da obiettivo comunitario e nazionale) sarebbe insufficiente a raggiungere i livelli di sicurezza delle maggiori città europee. Per allinearsi ai livelli di sicurezza urbana della UE15 si dovrebbe ridurre il numero di vittime di una quota compresa tra l'80% e il 60%.

2) Miglioramenti di questa entità non sono possibili nelle condizioni attuali ma richiedono modificazioni strutturali:

dei modelli di mobilità;

della normativa;

del sistema infrastrutturale;

del rapporto tra assetto viario e gestione urbanistica;

delle politiche di sicurezza stradale;

delle priorità e delle risorse finanziarie e professionali dedicate alla sicurezza urbana.

3) Ciò significa che il recupero del ritardo di sicurezza stradale del sistema urbano italiano è subordinato alla capacità di una profonda innovazione delle strategie generali di miglioramento della sicurezza stradale

In Italia la questione della sicurezza stradale urbana risulta piuttosto sottovalutata.

- Esperienze isolate con pochi scambi e confronti
- Scarsa attenzione del legislatore
- In generale la sicurezza stradale urbana e la qualità dell'ambiente urbano rappresentano sistemi di valori etici e sociali ampiamente condivisi che, però, hanno un ridotto trasferimento nelle politiche sociali ed economiche
- Progettualità poco efficace
- Scarsa disponibilità a investire e realizzare tutto ciò costa all'Italia circa 1.200 morti e 150.000 feriti "in più"
- Ogni anno, con un costo aggiuntivo di 13.000 milioni di euro/anno.

E' necessario, sempre più, far sistema delle esperienze in atto per poter incentivare più adeguate politiche di sicurezza stradale urbana.

4 - I RIFERIMENTI NORMATIVI

Piano Nazionale della Sicurezza Stradale

Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, istituito con la legge 17 maggio 1999 n. 144 (art. 32), in coerenza con gli indirizzi del 2° Programma per la Sicurezza Stradale della Commissione europea, fissa l'obiettivo di una riduzione del numero di vittime determinate dagli incidenti stradali pari al 40% entro il 2010.

Il PNSS definisce inoltre gli obiettivi ed i settori di intervento a livello nazionale, e stabilisce un programma triennale di finanziamento per gli interventi al fine di migliorare la sicurezza stradale.

Nel luglio del 1999, sulla base di quanto indicato dalla norma, viene costituito il Gruppo di Lavoro Interministeriale (costituito dai cinque dicasteri interessati) per la definizione del documento di Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

Tale documento, approvato nel dicembre del 1999, definisce non solo obiettivi e settori di intervento ma determina anche le linee di azione delle diverse Amministrazioni e prefigura i relativi impegni.

Lo scopo di questi strumenti normativi è quello di avviare un'azione sistematica di contrasto e rimozione dei principali fattori di rischio che incidono sulla sicurezza stradale ma, soprattutto, di realizzare una fondamentale azione di informazione sulla natura e sulla gravità del problema e di sensibilizzazione del Paese e del Parlamento.

In particolare il Piano si configura come uno strumento funzionale alla creazione delle condizioni culturali, del quadro normativo regolamentare, delle risorse, degli strumenti tecnici, degli interventi infrastrutturali e degli assetti organizzativi, necessari per ridurre il numero annuo delle vittime degli incidenti stradali di circa 700 morti e di 120.000 feriti e per determinare una conseguente riduzione del costo sociale degli incidenti stradali dell'ordine di 6 miliardi di euro/anno rispetto alle condizioni attuali (e di 12 miliardi di euro/anno rispetto ai livelli che il nostro Paese raggiungerebbe se proseguissero le attuali tendenze).

Principi di riferimento e strutture per la definizione, attuazione e verifica del piano

Il documento "Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale" evidenzia che, per determinare una netta inversione di tendenza, occorre intervenire in modo integrato su numerosi settori: cultura della sicurezza stradale, formazione tecnica, informazione e sensibilizzazione alle imprese al fine di ridurre gli incidenti stradali sul lavoro e per lavoro, modificazione dei modelli di mobilità al fine di ridurre gli spostamenti individuali a favore degli spostamenti collettivi, politiche specifiche per gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, conducenti di motocicli) e per gli utenti a rischio

(conducenti molto giovani e conducenti molto anziani), miglioramento della formazione e del sistema di tutele per i conducenti professionisti ecc.

Più in particolare, vengono fissati tre principi di riferimento:

- la sistematicità dell'azione di contrasto dei fattori di rischio, intesa come l'esigenza di intervenire in modo continuo e integrato su tutto il complesso dei fattori, evitando logiche di intervento settoriale;
- il carattere specifico e aggiuntivo del Piano, intendendo con ciò indicare che gli strumenti e le risorse del Piano sono dedicati esclusivamente a determinare un netto e stabile miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e non a supportare gli interventi usuali, che non sono stati in grado di determinare una riduzione delle vittime da incidenti stradali in linea con gli andamenti medi europei;
- l'adozione di criteri di concertazione, sussidiarietà e partenariato sia per la definizione dei contenuti del Piano, sia, soprattutto, per la sua attuazione.

In relazione a quest'ultimo principio, gli "Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione" attribuiscono al Ministero dei Lavori Pubblici il compito di costituire due strutture:

- il Comitato Nazionale per la Sicurezza Stradale al quale parteciperanno tutte le Amministrazioni interessate e, attraverso un sistema di rappresentanze, i Governi regionali e le Amministrazioni locali;
- la Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale alla quale parteciperanno imprese, rappresentanze dei lavoratori, rappresentanze sociali.

A queste strutture è affidato non solo il compito di creare le condizioni di collaborazione e coordinamento che appaiono indispensabili per attuare il Piano ma anche quello di indicare proposte, obiettivi, priorità e di collaborare attivamente alla messa a punto del Piano e dei Programmi annuali di Attuazione, alla revisione triennale del Piano e, soprattutto, alla valutazione sull'efficacia delle azioni intraprese e sulle possibilità di migliorare progressivamente i contenuti e gli strumenti del Piano.

Campi prioritari di intervento e linee di azione

Gli "Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione" individuano quattro campi di intervento prioritari:

I) **sistemi infrastrutturali di massimo rischio:** sistemi viari dove il rischio di incidenti mortali risulta nettamente più elevato della media dell'intera rete.

Occorre pertanto che nell'ambito degli studi a supporto del Piano si approfondisca il quadro conoscitivo attualmente disponibile, distinguendo tra le diverse tratte stradali e sviluppando per ciascuna di queste una specifica analisi sui fattori di rischio presenti. In questo modo il "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale" fornirà elementi ed indirizzi agli Enti proprietari per individuare le specifiche componenti infrastrutturali a rischio, per definire le soluzioni più efficaci per ciascuna componente e, quindi, per redigere i "Progetti

di Sicurezza Stradale” e concentrare una parte rilevante delle risorse disponibili su tali progetti;

II) **aree urbane e strutture territoriali**: nelle aree urbane si verificano il 70% dei feriti e il 40% dei morti per incidenti stradali. Si tratta di quote straordinariamente elevate che non hanno riscontro negli altri Paesi europei (a meno di qualche eccezione). È dunque necessario modificare radicalmente il livello di sicurezza delle aree urbane italiane. A tal fine uno dei settori prioritari di intervento del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale riguarderà in modo specifico le aree urbane e i sistemi territoriali che presentano i più elevati tassi di mortalità e ferimento;

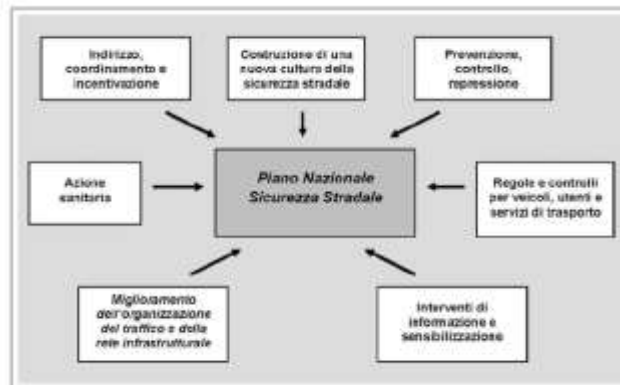
III) **utenti deboli e utenti a rischio**: pedoni, ciclisti e conducenti di motocicli costituiscono le componenti della mobilità su strada particolarmente esposte ai fattori di rischio. Nell’ultimo periodo queste categorie hanno contribuito per circa il 30% al numero complessivo di morti e di feriti per incidenti stradali. Altre componenti di mobilità che richiedono una analisi e un sistema di intervento specifico sono gli utenti a rischio, cioè i conducenti molto giovani e quelli molto anziani. Entrambe queste categorie fanno registrare tassi specifici di mortalità e ferimento nettamente al di sopra della media.

Occorre dunque costruire una mappa degli utenti a rischio e, soprattutto, analizzare le specificità di queste componenti per individuare le forme di intervento più opportune per ridurre le condizioni di rischio nei diversi casi.

In sostanza, così come non tutte le componenti infrastrutturali e non tutti i sistemi territoriali presentano le stesse prestazioni di sicurezza, anche gli utenti presentano condizioni di rischio molto diversificate che traggono origine da cause e fattori specifici;

IV) **incidenti stradali sul lavoro**: circa 1/3 dei morti e dei feriti per incidenti stradali è costituito da cittadini alla guida di un mezzo per motivi di lavoro o durante spostamenti casa-lavoro (incidenti “in itinere”). Confrontando questo ultimo dato con le statistiche INAIL sugli infortuni sul lavoro, si desume che gli incidenti stradali nell’ambito dell’attività lavorativa determinano circa il 4% degli infortuni sul lavoro ma ben oltre il 50% delle morti sul lavoro. Appare dunque opportuno definire una specifica strategia di contrasto di questo particolare comparto dell’incidentalità stradale, distinguendo tra incidenti sul lavoro e “incidenti in itinere”, presumibilmente determinati da fattori di rischio diversi.

Per intervenire nei campi prioritari, e più in generale su tutto il sistema della sicurezza stradale, gli **“Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione” definiscono sette linee di azione**:



1) Indirizzo, coordinamento e incentivazione: l'obiettivo specifico di questa linea di attività è di creare una più acuta consapevolezza sui problemi della sicurezza stradale e di fornire riferimenti e strumenti per definire le strategie di contrasto dei fattori di rischio e per valutare le priorità di intervento, oltre che favorire il coordinamento tra i diversi settori e livelli della Pubblica Amministrazione e tra settore pubblico e settore privato, e garantire un maggiore impegno di risorse (professionali e finanziarie) nella pianificazione, nella programmazione e negli interventi in materia di sicurezza stradale.

2) Costruzione di una nuova cultura della sicurezza stradale: è necessario sviluppare un'azione divulgatrice e conoscitiva che riguarda non solo gli utenti della strada ma anche i tecnici e i decisori politici delle Amministrazioni locali, i gestori delle reti stradali, il sistema sanitario, le imprese ecc. In sostanza, non si tratta solo di svolgere più educazione stradale ma di costruire sistematicamente una maggiore consapevolezza sulle problematiche della sicurezza stradale e sulle possibili linee di azione. La costruzione di una nuova cultura della sicurezza stradale si configura come definizione e diffusione di un sistema di conoscenze e di valori in grado di orientare scelte e comportamenti verso una mobilità sicura e sostenibile e implica la capacità di integrare tre tipologie di azioni:

- l'informazione, come presupposto di base per costruire un nuovo sistema di valori,
- la sensibilizzazione e cioè la presentazione e la diffusione di un nuovo sistema di valori,
- la creazione di alternative e strumenti che consentano di "tradurre" tale sistema di valori in comportamenti, scelte, azioni.

3) Prevenzione, controllo, repressione: massima importanza viene attribuita alla formazione di base ed al miglioramento della qualità professionale degli operatori; a tali fini, viene prospettata la ridefinizione delle priorità di intervento degli organi di polizia stradale che, insieme all'incremento degli investimenti nel settore delle tecnologie a supporto dell'attività di polizia, costituiscono le due maggiori garanzie di una efficace azione di contenimento dell'illegalità. In questo senso, il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale pone il ricorso più diffuso alla funzione di coordinamento svolta dal Ministero dell'Interno verso i servizi di polizia stradale (statali, provinciali e comunali), perché gli interventi di tutti siano pianificati verso obiettivi comuni definiti in funzione dei problemi della sicurezza stradale più emergenti.

4) Azione sanitaria: il Piano prevede il rafforzamento e la razionalizzazione delle azioni sanitarie sia in termini di informazione e prevenzione, migliorando le conoscenze delle conseguenze di un incidente stradale, sia in termini di primo e pronto soccorso, migliorando le capacità di primo soccorso attraverso una sistematica azione di educazione stradale, riferita in particolare ai guidatori professionisti.

5) Regole e controlli per veicoli, utenti e servizi di trasporto: le iniziative previste in questo settore di attività tendono a rimuovere i fattori di rischio connessi direttamente al tipo di mobilità, alle abilità di guida, allo stato dei veicoli. In questo settore, sono previste numerose linee d'azione che, oltre al riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto, oggetto del nuovo "Piano Generale dei Trasporti", partendo dall'analisi degli incidenti stradali, individuano settori specifici di intervento. Per il breve e medio periodo vengono individuate tre linee di azione riguardanti il miglioramento delle conoscenze, la sicurezza dei veicoli, i conducenti.

6) Miglioramento dell'organizzazione del traffico e della rete infrastrutturale: l'obiettivo di questo settore di attività è di determinare un sistema infrastrutturale che, per caratteristiche costruttive e geometriche intrinseche, tenda a orientare direttamente la mobilità verso configurazioni più sicure. Il risultato atteso è una generalizzata evoluzione del nostro sistema viario verso un più elevato livello di sicurezza e di sostenibilità.

7) Interventi di informazione e sensibilizzazione: le azioni mirate a migliorare l'informazione sulla sicurezza stradale costituiscono uno dei campi di intervento prioritari del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale; in esso, infatti, si prevede il rafforzamento dei servizi che erogano informazioni sullo stato del traffico e della rete stradale e, soprattutto, un maggior dettaglio dell'informazione al fine di consentire una più accurata scelta di tragitti, orari, modalità di trasporto da parte degli utenti. Le campagne di sensibilizzazione costituiscono uno degli strumenti consolidati per sollecitare l'adozione di comportamenti di guida sicuri; tra queste, quelle maggiormente sostenute saranno le campagne di sensibilizzazione all'uso del casco, la partecipazione alla "Settimana della sicurezza stradale" promossa dalla Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite, le campagne mirate a contenere l'incidentalità determinata dai grandi esodi estivi e tutte le altre campagne di prevenzione, comprese quelle per incentivare l'uso del mezzo collettivo (perché più sicuro di quello individuale) nei tragitti casa-lavoro.

Il 4° e 5° Piano Nazionale Sicurezza Stradale

Il 30/4/2013 la Regione Lombardia ha dato avvio all'attuazione del 4° e 5° Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) allocando le risorse statali stanziare dal Min. Infrastrutture e Trasporti mediante una procedura concertativa con Province ed alcuni Comuni.

Il decreto n. 3748 del 30/4/2013 ha avviato la procedura concertativa con i comuni identificati in relazione al costo sociale derivante da incidenti stradali, con l'obiettivo di cofinanziare nuovi progetti infrastrutturali per la riduzione dell'incidentalità

stradale nei punti critici del territorio regionale nonché interventi di educazione stradale presso le scuole. I soggetti beneficiari sono stati: Corsico, Paderno Dugnano, **Lissone**, Bollate, Cantù, Abbiategrasso, Crema, Desio, Treviglio, Voghera, Cesano Maderno, Rozzano, Nova Milanese.

Sono stati finanziati sia interventi infrastrutturali di messa in sicurezza della rete stradale - presso siti o tratte ad alto rischio - che iniziative nel campo della formazione alla mobilità sicura e sostenibile, al rispetto delle regole ed in particolare iniziative di prevenzione dall'abuso di alcol e sostanze stupefacenti alla guida (strumentazione per i controlli su strada da parte delle Polizie locali).

Essendo Lissone rientrante nell'elenco dei 14 Comuni individuati ha ottenuto un co-finanziamento di € 350.000 (50% del costo totale del progetto) utili per poter intervenire su 5 intersezioni pericolose. Con questi presupposti Regione Lombardia ha pubblicato l'elenco di 14 comuni con il costo sociale più elevato: nello specifico, Lissone, secondo le quantificazioni effettuate dal Ministero, nel triennio preso a riferimento (2009-2011), ha presentato un costo sociale di circa 35 milioni di euro ed X incidenti, x feriti e x morti.

L'obiettivo del PNSS è stato quello di concentrare gli interventi per il miglioramento della sicurezza stradale sulle **situazioni di massimo** rischio (ove l'incidentalità è più elevata e più grave), **ottimizzando le risorse disponibili allocandole nelle aree con il costo sociale più elevato**, con un **target preferenziale di utenza vulnerabile** (soprattutto in ambito urbano); interventi previsti potevano essere di due tipologie: : infrastrutturale e/o formativo.

Gli interventi, secondo il Programma UE 2011-2020 - Quadro di incidentalità e dossier dei fattori di rischio (Fonte: Relazione sulla sicurezza stradale in Europa 2011-2020. Luglio 2011) sono tesi al conseguimento di un nuovo Obiettivo Europeo che prevede un nuovo dimezzamento del numero di morti ed anche una specializzazione degli obiettivi:

- riduzione del 60% dei morti con età inferiore ai 14 anni
- riduzione del 50% di pedoni e ciclisti morti
- riduzione del 40% dei feriti gravi (definizione da consolidare) .

L'adesione al bando regionale prevedeva la presentazione di una proposta di adesione corredata da uno studio di fattibilità tecnico/economica (vedi oltre).

Dopo lo studio di fattibilità è stato avviato un percorso di consolidamento del progetto (con l'assistenza della Regione Lombardia) che è concluso con la sottoscrizione di una convenzione (dicembre 2013); dalla sottoscrizione tutte le opere dovranno essere concluse entro 2 anni.

Nello stesso periodo la Regione interverrà nel controllo degli stati di avanzamento del progetto, nel monitoraggio degli interventi e del livello di incidentalità.

Nei tre anni successivi al completamento delle opere deve essere garantito un programma

di monitoraggio dei livelli di sicurezza con cadenza trimestrale.

Su queste basi la Regione ha emanato delle Linee Guida alla progettazione degli interventi per promuovere un nuovo modo di analizzare il livello di incidentalità (analisi di sicurezza) ed **un nuovo modo di progettare la sicurezza stradale dal punto di vista infrastrutturale.**

L'adesione al PNSS ha comportato un adeguamento piuttosto significativo della programmazione comunale in termini di progetti, risorse, metodologie e di approccio al problema.

Lo sviluppo di progetti nell'ambito del PNSS comporta, necessariamente, che vi sia una completa coerenza tra le strategie assunte nell'ambito del Piano Urbano del Traffico e quelle collegate al PNSS; evidentemente i progetti collegati al PNSS dovranno far parte di una strategia più complessiva che non si potrà esaurire con la sola realizzazione delle opere co-finanziate.

Per questo è necessario assumere un ulteriore strumento programmatico: **il Piano Direttore della Sicurezza Stradale ed il suo Piano Attuativo**: strumenti che descrivono interventi, tempi, modalità e risorse che dovranno essere attuati negli anni successivi.

Gli interventi previsti per il Comune di Lissone devono essere considerati come il punto di partenza rispetto all'insieme degli interventi previsti nel PUT e che potranno contribuire ad elevare il livello di sicurezza stradale. Risorse che non potranno essere tutte disponibili, pertanto è necessario definire:

- 1)- le priorità negli interventi che si dovranno programmare
- 2)- garantire le relative risorse a bilancio.

Sul piano squisitamente della gestione tecnico/amministrativa interna tutte le strategie devono venire affrontate su unico tavolo, ovvero l'Ufficio Tecnico del Traffico che l'unico punto che possa garantire competenza e coordinamento su tutti gli interventi.

5 - RELAZIONE DI PROGETTO (Piano Nazionale della Sicurezza Stradale) SVILUPPIAMO LA SICUREZZA STRADALE: STRATEGIE ED INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITA' COMUNALE A LISSONE

Il progetto di messa in sicurezza delle intersezioni a massimo rischio (black spot); interventi ed iniziative di informazione, sensibilizzazione ed educazione

Il progetto

Lo studio in oggetto descrive gli interventi per la Sicurezza Stradale in attuazione ed in riferimento alle Linee di Indirizzo Regionali dettate in materia di Piano Nazionale Sicurezza Stradale per l'attuazione del 4° e 5° Piano della sicurezza stradale nella città di Lissone. Gli interventi proposti sono di tipo A) e di tipo B).

Gli interventi di tipo A), per la sicurezza stradale prevedono, nell'ambito della richiesta di contributo, interventi puntuali su rotatorie ed incroci stradali nei quali si è verificato maggior numero di incidenti stradali con feriti e morti, riferiti al periodo 01.01.2009 - 31.12.2011.

Dall'analisi effettuata dalla società che sta redigendo il Piano Urbano del Traffico, che ha preso in esame il quinquennio 2007- 2011 sono emerse elevate criticità in alcuni punti neri che, avendo registrato un numero di significativo numero di feriti, ed un decesso nel periodo di osservazione, (al quale si deve aggiungere un decesso nel 2013), richiedono priorità di intervento:

- rotatoria via Trieste/Zanella, un morto nel 2009 e uno nel 2013;
- svincolo SS36-vie Carducci-Giardino-XXV Aprile (Muggio)-Vallassina, 51 feriti?????;
- Via Bernini-Via Piermarini, 12 feriti;
- Via Mameli-Via Timavo, 11 feriti;
- Via Carducci-Via Pellico-Via F.lli Rosselli, 10 feriti;
- Rotatoria Via della Repubblica-Via Cattaneo, 7 feriti.

Per l'intersezione Bernini-Piermarini è già stato predisposto dagli uffici Comunali un intervento di moderazione del traffico che è in corso di realizzazione, per cui non viene inserito in questo studio; altresì non vengono inseriti nella progettazione, ma vengono individuati come ulteriore intervento in caso di disponibilità di nuovi fondi, sia la rotatoria Via della Repubblica-Via Cattaneo sia l'incrocio Via Carducci-Via Pellico-Via F.lli Rosselli.

In particolare, per il periodo 2009-2011, preso a riferimento da Regione Lombardia, il dettaglio di incidenti con feriti relativo agli interventi programmati nel progetto è definito come segue:

località	Trieste Zanella			
	2009	2010	2011	totale
incidenti	2	3	4	9
feriti	0	1	1	2
morti	1	0	0	1
località	svincolo Carducci - ss36			
	2009	2010	2011	totale
incidenti	32	14	19	65
feriti	20	7	8	35
morti	0	0	0	0
località	Mameli-Timavo			
	2009	2010	2011	totale
incidenti	3	2	4	9
feriti	4	2	3	9
morti	0	0	0	0
località	repubblica-cattaneo			
	2009	2010	2011	totale
incidenti	2	4	6	12
feriti	1	1	3	5
morti	0	0	0	0

Quale conseguenza diretta della sinistrosità in questi ultimi punti, il costo sociale per il triennio 2009-2011 è stato quantificato come segue:

anno	2009	2010	2011	
incidenti	39	23	33	
feriti	25	11	15	
morti	1	0	0	
				totale
Costo sociale (mil/€)	2.987.919,00	717.087,00	995.823,00	4.700.829,00

Nella progettazione si è tenuto altresì conto:

- degli aspetti quantitativi di intervento sul territorio, consistenti principalmente in interventi tecnici tesi alla riduzione della velocità dei veicoli attraverso un utilizzo di strumenti fisici di moderazione del traffico e di maggiore integrazione tra le differenti componenti del traffico urbano per ottenere la riduzione del comportamento aggressivo degli utenti della strada e la diminuzione degli incidenti;
- degli aspetti qualitativi dell'azione di progetto e si perseguirà l'obiettivo di aumentare, nell'utente della strada, la convinzione che la possibilità di utilizzare gli spazi stradali non

solo è un diritto, ma è effettivamente consentita dalle condizioni fisiche delle aree stradali che riducono l'aggressività dell'automobilista ed aumentano la sicurezza della circolazione pedonale e ciclistica.

Nel dettaglio il complesso degli interventi che verranno attuati sono:

interventi di tipo A

Rotatoria Trieste - Zanella: è stato ipotizzato uno schema funzionale di riassetto della rotatoria che prevede una messa in sicurezza dei percorsi pedonali, arretrando la posizione degli attraversamenti pedonali rispetto alla attuale posizione, rimodellando le attuali aiuole di delimitazione ed agendo, nei limiti del possibile, anche sui raggi di curvatura per migliorare la sicurezza attiva dell'utenza debole (pedoni, bici, ciclomotori) e moderare le velocità di manovra dei veicoli.

Intersezione SS36- svincolo via Carducci - via Giardino – via XXV Aprile (di Muggio) – via Vallassina: è stato ipotizzato uno schema funzionale di riassetto del nodo che ne migliora la sicurezza moderando le velocità di manovra, in particolare l'uscita verso la rampa direzione nord e l'ingresso da via XXV Aprile di Muggio, sono previsti ulteriori interventi sulla segnaletica stradale per migliorarne la funzionalità e la visibilità, in particolare destinati a migliorare la visibilità, sia attiva che passiva, dei pedoni e dei ciclisti che circolano all'interno del percorso loro riservato nella rotatoria.

Incrocio Mameli-Timavo: è stato ipotizzato uno schema funzionale di riassetto dell'incrocio che ne migliora la sicurezza mediante istituzione di un tratto di senso unico e realizzazione di marciapiedi che, oltre alla protezione dei pedoni vanno a moderare la velocità dei veicoli grazie al restringimento della carreggiata, moderando le velocità di approccio all'incrocio ed ampliando le fasce di visibilità sull'incrocio, che sono ridotte a causa della presenza di immobili.

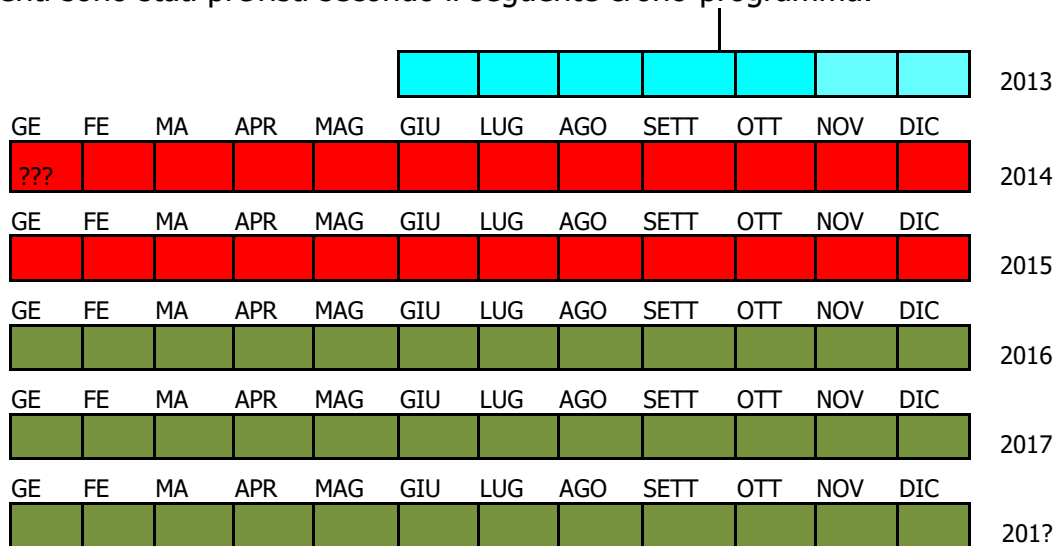
Rotatoria Repubblica-Cattaneo, è stato ipotizzato uno schema funzionale di riassetto della rotatoria simile a quello della rotatoria Trieste-Zanella, con ridefinizione degli attraversamenti pedonali, arretrando la posizione degli stessi rispetto alla attuale posizione, rimodellando le attuali aiuole di delimitazione ed agendo, nei limiti del possibile, anche sui raggi di curvatura per migliorare la sicurezza attiva dell'utenza debole (pedoni, bici, ciclomotori), e moderare le velocità di manovra dei veicoli.

Incrocio Carducci-Pellico-Rosselli: si è ipotizzato l'inserimento di un semaforo sincronizzato e coordinato con l'impianto esistente nell'intersezione vie Carducci-del Concilio-Diaz, per agevolare le manovre di svolta a sinistra, con eventuale restringimento della carreggiata.

Il quadro economico per gli interventi di tipo A) prevede:

Lavori (compresi oneri sicurezza)	510.000,00
Spese tecniche	51.000,00
Analisi di sicurezza, dossier fattori di rischio, Monitoraggio per tre anni, comunicazione, ecc.	154.000,00
Totale	715.000,00

Gli interventi sono stati previsti secondo il seguente crono-programma:



	ATTIVITA' PRELIMINARI	5 MESI
	FASE 1 ESECUZIONE PROGETTO	24 MESI
	FASE 2 MONITORAGGIO DEGLI INTERVENTI:	36 MESI

interventi di tipo B

Riguardo gli interventi di tipo B), si prevedono iniziative per la messa in sicurezza dei percorsi pedonali casa-scuola e di sensibilizzazione sull'utilizzo sicuro e corretto della bicicletta nel rispetto del Codice della Strada.

Il programma intende impostare una iniziativa per circa 100 alunni coinvolgendo tre o quattro scuole; le stazioni-punti di ritrovo, così come le «linee» saranno possibilmente, sei. Il progetto prevede anche l'impostazione di una massiccia campagna di promozione e di sensibilizzazione per l'individuazione e la realizzazione dei percorsi Pedibus che vadano ad integrare le iniziative già in corso (istituti: Fermi, Moro, Tasso) che vede coinvolti circa 70 alunni.

La campagna di promozione/sensibilizzazione prevede la distribuzione di manifesti e volantini, organizzazione di incontri di istruzione principalmente presso le scuole rivolti sia agli alunni che ai genitori riguardanti l'educazione stradale (Pedibus).

Quadro economico:

Attrezzature funzionali all'attività didattica (es: videoproiettore):	1.000,00
Impiego di personale x servizi di formazione/sensibilizzazione:	4.000,00
Acquisizione dedicata di segnaletica orizzontale/verticale:	5.000,00
Impostazione progettazione e fornitura di materiale multimediale e cartaceo:	10.000,00
Totale:	20.000,00

Periodo del progetto: 12 mesi (indicativamente giugno 2015/giugno 2016)

Il programma di monitoraggio viene previsto come segue:

- a) check- list mensili per interventi di tipo A)
- b) check- list trimestrali per interventi di tipo B)
- c) report trimestrale da trasmettere alla Regione

Il Piano di Comunicazione

Per quanto concerne il Piano di Comunicazione questo rappresenta uno strumento funzionale sia per una pianificazione attenta delle attività di informazione e sensibilizzazione che per una loro corretta ed integrata gestione. Il Piano prevede azioni di comunicazione interna per veicolare le informazioni tra i diversi settori coinvolti nell'attuazione del piano promuovendone la collaborazione e il coordinamento. In particolare si intende utilizzare una sezione del SITO WEB comunale che viene specificatamente dedicata e mantenuta aggiornata, con link di collegamento tipo: <http://www.comune.lissone.mb.it> - "cerca PNSS". Al sito potrà essere aggiunto un link collegato con la Regione Lombardia che verrà mantenuto attivo almeno durante le annualità indicate dal decreto Regionale per il monitoraggio degli interventi.

Il Piano di Comunicazione si rivolgerà a diversi target per una più efficace azione al fine di sollecitare diversamente i soggetti-bersaglio con azioni appropriate.

Viene prevista infine l'effettuazione del monitoraggio dell'incidentalità anche per i tre anni successivi alla realizzazione dell'intervento, oltre agli altri tipi di monitoraggio previsti nel PNSS.

Al fine di agevolare tali operazioni, da effettuarsi da parte del Servizio di Polizia Locale, viene prevista la possibilità dell'acquisto di un contatraffico che consenta di ottenere un'esatta e semplice registrazione del traffico, tramite un software specifico per PC con possibilità di precisa analisi dei dati.

ATTUAZIONE Interventi di tipo B:

1. messa in sicurezza dei percorsi pedonali casa-scuola
2. sensibilizzazione sull'utilizzo sicuro e corretto della bicicletta nel rispetto del Codice della Strada.
 - a. Rivolto a 100 alunni (3-4 scuole)

- b. stazioni-punti di ritrovo/«linee»: sei
- c. campagna di promozione e di sensibilizzazione per l'individuazione e la realizzazione dei percorsi Pedibus che vadano ad integrare le iniziative già in corso (istituti: Fermi, Moro, Tasso) che vede coinvolti circa 70 alunni.

La campagna di promozione/sensibilizzazione prevede la distribuzione di manifesti e volantini, organizzazione di incontri di istruzione principalmente presso le scuole rivolti sia agli alunni che ai genitori riguardanti l'educazione stradale (Pedibus).

Quadro economico:

Attrezzature funzionali all'attività didattica (es: videoproiettore):	1.000,00
Impiego di personale x servizi di formazione/sensibilizzazione:	4.000,00
Acquisizione dedicata di segnaletica orizzontale/verticale:	5.000,00
Impostazione progettazione e fornitura di materiale multimediale e cartaceo:	10.000,00

Il Piano di Comunicazione rappresenta uno strumento funzionale sia per una pianificazione delle attività di informazione e sensibilizzazione che per una loro corretta ed integrata gestione e prevede:

- azioni di comunicazione interna per veicolare le informazioni tra i diversi settori coinvolti nell'attuazione del piano promuovendone la collaborazione e il coordinamento
- creare una sezione del SITO WEB comunale dedicata e mantenuta aggiornata, collegato al sito web della Regione
- il Piano di Comunicazione si rivolgerà a diversi target per una più efficace azione al fine di sollecitare diversamente i soggetti-bersaglio con azioni appropriate.

Al fine di agevolare tali operazioni, da effettuarsi da parte del Servizio di Polizia Locale, viene prevista la possibilità dell'acquisto di un contatraffico che consenta di ottenere un'esatta e semplice registrazione del traffico, tramite un software specifico per PC con possibilità di precisa analisi dei dati.

IL RESPONSABILE DELLA SEGRETERIA TECNICA
ING. LORENZO MERENDI

IL RESPONSABILE DEL SETTORE POLIZIA LOCALE
COMANDANTE FERDINANDO LONGOBARDO