

Incidentalità stradale nel Comune di Cormano

Analisi quinquennale 2020-2024 su microdati ISTAT / Regione Lombardia

Voce	Contenuto
Oggetto	Individuazione delle strade e delle intersezioni a maggiore concentrazione di incidentalità nel territorio comunale
Periodo	1 gennaio 2020 – 31 dicembre 2024 (cinque annualità complete)
Base dati	Microdati incidenti stradali con lesioni a persone, rilevazione ISTAT CTT/INC (IST-00142), pubblicati in open data da Regione Lombardia – PoliS Lombardia
Casi analizzati	432 incidenti con lesioni a persone rilevati nel territorio di Cormano
Destinatario	Amministrazione comunale di Cormano
Redazione	[nome e recapito del redattore]
Data	[gg.mm.aaaa]

Il presente documento ha finalità conoscitiva. Non contiene valutazioni di responsabilità e non sostituisce gli strumenti tecnici di pianificazione della sicurezza stradale, per i quali sono necessari rilievi di flusso veicolare e sopralluoghi in sito.

1. Sintesi per l'Amministrazione

Nel quinquennio 2020-2024 sono stati rilevati a Cormano 432 incidenti stradali con lesioni a persone, che hanno causato 3 morti e 581 feriti. L'analisi dei microdati per singolo evento consente cinque conclusioni operative.

1. L'aumento recente riguarda la rete autostradale, non la viabilità urbana. Il totale comunale sale da 71 incidenti nel 2022 a 126 nel 2024 (+77%). L'incremento è quasi interamente attribuibile all'autostrada A4 e alla SP35 Milano-Meda, passate da 21 a 71 casi. Gli incidenti sulla viabilità urbana sono invece diminuiti nel 2024 (da 61 a 55). Il dato aggregato comunale, se letto senza questa distinzione, restituisce una rappresentazione fuorviante dello stato della viabilità cittadina.

2. Un solo asse concentra un terzo dell'incidentalità urbana. Via dei Giovi (SS35) registra 92 incidenti, 120 feriti e 2 delle 3 vittime del quinquennio. Nessun'altra strada comunale supera i 36 casi.

3. Esiste un punto nero univocamente identificato. L'intersezione via dei Giovi × via Antonio Gramsci registra 28 incidenti in cinque anni, con presenza in ciascuna delle cinque annualità (4-7-4-7-6), 28 feriti e 1 vittima. Da sola vale il 18% dell'incidentalità urbana del comune.

4. Il punto nero è, per metà dei casi, un problema ciclistico. Dei 28 incidenti dell'intersezione via dei Giovi × via Gramsci, 14 coinvolgono una bicicletta, con ricorrenza in tutte e cinque le annualità. Non si tratta quindi di una generica criticità di regolazione veicolare, ma di un nodo in cui l'attraversamento ciclabile risulta sistematicamente esposto. La natura della contromisura ne discende direttamente.

5. I ciclisti sono l'utenza vulnerabile più colpita, più dei pedoni. Nel quinquennio si registrano 44 incidenti con bicicletta coinvolta (44 feriti, 1 morto) contro 36 pedoni coinvolti (nessun decesso). Sulla sola viabilità urbana i ciclisti sono presenti nel 17,7% degli incidenti. L'unica vittima ciclista è del marzo 2024, su via dei Giovi.

2. Fonte dei dati e metodo

2.1 Origine del dato

I dati provengono dalla rilevazione ISTAT «Incidenti stradali con lesioni a persone» (codice IST-00142 del Programma Statistico Nazionale), compilata dall'organo intervenuto sul luogo tramite modello CTT/INC. In Lombardia il flusso è decentrato e transita dal sistema regionale INCIDERE. I microdati per singolo evento sono pubblicati come open data da Regione Lombardia con licenza aperta, un file per annualità.

Sono compresi esclusivamente gli incidenti verificatisi su strada aperta alla circolazione pubblica con almeno un veicolo coinvolto e almeno una persona ferita o deceduta. Restano quindi esclusi i sinistri con soli danni materiali, che rappresentano la quota numericamente maggiore ma non sono oggetto di rilevazione statistica nazionale.

2.2 Estrazione e controlli di coerenza

Sono stati scaricati i cinque file annuali dei microdati regionali (2020-2024) e selezionati i record con codice ISTAT comune 015086. Il conteggio ottenuto è stato verificato contro il dataset aggregato regionale «Incidenti Stradali – Dati per comune – Quinquennio 2020-2024». Le due fonti coincidono esattamente su tutte e cinque le annualità:

Anno	Incidenti	Morti	Feriti	Riscontro
2020	58	0	79	coincide
2021	74	0	101	coincide
2022	71	0	95	coincide
2023	103	2	131	coincide
2024	126	1	175	coincide
Totale	432	3	581	—

Il campo relativo alla denominazione della strada risulta compilato nel 100% dei 432 record, senza valori mancanti. Questo consente un'analisi territoriale attendibile, condizione non sempre garantita in dataset analoghi.

2.3 Normalizzazione delle denominazioni stradali

I verbali riportano la denominazione in forma libera. Sono stati necessari due accorpamenti, entrambi documentabili:

- «Via dei Giovi» e «Strada Statale dei Giovi» sono utilizzate in modo intercambiabile per la medesima arteria. La verifica è stata condotta sulle intersezioni citate, che ricorrono identiche sotto entrambe le diciture (ad esempio l'incrocio con via Antonio Gramsci compare 11 volte come «Strada Statale dei Giovi», 9 come «Via dei Giovi» e 6 con l'ordine invertito). In assenza di accorpamento il dato di questa strada risulterebbe artificiosamente dimezzato.
- «Autostrada Torino-Trieste» e «Strada Provinciale MI ex SS35 dei Giovi» sono state mantenute distinte e classificate come rete sovracomunale, non essendo di competenza comunale.

Le indicazioni accessorie presenti nei verbali (numero civico, «in prossimità di», «all'altezza di», riferimenti a rampe, cavalcavia e attraversamenti) sono state separate dalla denominazione principale e conservate per l'analisi puntuale delle intersezioni.

2.4 Decodifica del campo «tipo di veicolo» — nota di attendibilità

Il campo relativo alla tipologia dei veicoli coinvolti è espresso in forma numerica. Non essendo stato reperito il codebook ufficiale della rilevazione, la corrispondenza è stata ricostruita per via indiretta, confrontando la distribuzione dei codici sull'intero universo regionale (240.769 veicoli coinvolti nel quinquennio) con l'elenco ISTAT delle categorie di veicolo e con il relativo ordine di codifica.

Codice	Quota Lombardia	Categoria attribuita	Elemento di riscontro
1	63,0%	Autovettura privata	categoria prevalente attesa
16	12,8%	Motociclo a solo	coerente con dato nazionale
14	8,0%	Velocipede	coerente con contesto urbano lombardo
8	5,7%	Autocarro	coerente con dato nazionale
15	3,0%	Ciclomotore	coerente con dato nazionale
7	0,1%	Tram	presenza minima, compatibile con rete milanese
19	4 casi / 5 anni	Veicolo a trazione animale	frequenza residuale, riscontro decisivo

La combinazione dei riscontri sui codici 7 e 19, entrambi con frequenze residuali coerenti con le rispettive categorie, rende l'attribuzione altamente probabile. Restano non attribuiti i codici 22 e 23, assenti dall'elenco storico: il codice 22 presenta a Cormano 7 casi, di cui 6 nel solo 2024, profilo compatibile con il monopattino elettrico, rilevato separatamente da ISTAT a partire dal 2020. In assenza di conferma documentale tale attribuzione non viene assunta.

Si raccomanda agli uffici di acquisire il tracciato record ufficiale ISTAT prima di utilizzare questa decodifica in atti amministrativi. I dati esposti al capitolo 6.2 dipendono da tale attribuzione e andrebbero confermati.

3. Quadro generale del quinquennio

3.1 Andamento annuale

Dopo il minimo del 2020, riconducibile alla contrazione della mobilità nel periodo pandemico, l'incidentalità cresce con continuità. Il 2024 è l'annualità con il valore più elevato dell'intera serie disponibile: 126 incidenti e 175 feriti superano anche i massimi del periodo 2010-2016, quando il picco era stato di 107 incidenti (2010) e 161 feriti (2012).

3.2 La distinzione decisiva: rete urbana e rete sovracomunale

Il territorio di Cormano è attraversato da due infrastrutture di scorrimento non di competenza comunale: l'autostrada A4 Torino-Trieste e la SP35 Milano-Meda. Separare i due insiemi modifica radicalmente la lettura del fenomeno.

Anno	Viabilità urbana	A4 + SP35	Totale	Quota urbana
2020	36	22	58	62%
2021	47	27	74	64%
2022	50	21	71	70%
2023	61	42	103	59%
2024	55	71	126	44%
Totale	249	183	432	58%

Nel 2024, per la prima volta nella serie, la maggioranza degli incidenti rilevati a Cormano non avviene sulla viabilità comunale. Gli incidenti urbani calano da 61 a 55, mentre quelli su A4 e SP35 passano da 42 a 71. Il fenomeno che ha determinato il record del 2024 è quindi esterno alla sfera di competenza dell'Amministrazione.

Va tuttavia segnalato che un incremento di questa entità sull'A4 nell'arco di due annualità (da 15 casi nel 2022 a 60 nel 2024) può riflettere, oltre a un effettivo peggioramento, anche una variazione nelle modalità di rilevazione o di trasmissione dei dati da parte dell'organo competente. Si raccomanda una verifica presso la Polizia Stradale prima di utilizzare il dato in sede di comunicazione istituzionale.

4. Distribuzione per strada

La tabella riporta tutte le strade con almeno tre incidenti nel quinquennio. In grigio le due infrastrutture sovracomunali, riportate per completezza ma escluse dalle valutazioni di competenza comunale.

Strada	Inc.	Morti	Feriti	Pedoni	Per anno 20→24
A4 Torino-Trieste (sovracom.)	148	1	222	0	19-19-15-35-60
Via dei Giovi (SS35)	92	2	120	6	14-21-12-23-22
Viale Carlo Borromeo	36	0	52	5	9-3-7-8-9
SP35 Milano-Meda (sovracom.)	35	0	57	0	3-8-6-7-11
Via Antonio Gramsci	20	0	20	2	2-7-4-5-2
Via Luigi Cadorna	9	0	9	0	2-0-0-4-3
Via Leonardo da Vinci	8	0	9	2	1-1-1-3-2
Via 24 Maggio	7	0	7	3	2-1-1-2-1
Via Po	6	0	9	0	1-0-0-1-4
Via Nazario Sauro	6	0	6	2	1-1-2-2-0

Strada	Inc.	Morti	Feriti	Pedoni	Per anno 20→24
Via Pietro Nenni	6	0	6	0	0-2-3-1-0
Via Vittorio Figni	5	0	5	2	0-1-1-2-1
Via Enrico Fermi	5	0	6	2	0-1-3-0-1
Via Papa Giovanni XXIII	4	0	4	2	0-1-0-2-1
Via Caduti della Libertà	3	0	3	1	1-0-2-0-0
Via Comasinella	3	0	3	0	0-1-1-0-1
Via Cimabue	3	0	3	0	0-1-1-0-1
Via del Lavoro	3	0	3	1	0-0-1-1-1
Via Guglielmo Marconi	3	0	6	0	0-2-1-0-0

Le restanti 26 strade registrano uno o due incidenti ciascuna nell'arco di cinque anni, valori compatibili con la distribuzione casuale e non indicativi di criticità strutturali.

Via dei Giovi assorbe il 37% dell'incidentalità urbana del comune (92 casi su 249) e il 46% dei feriti su viabilità comunale. Viale Carlo Borromeo, seconda in graduatoria, si ferma a 36 casi.

5. Intersezioni critiche

L'analisi per intersezione è il livello di dettaglio operativamente più utile, perché individua punti su cui è possibile intervenire con opere puntuali. La disponibilità di cinque annualità consente di distinguere le concentrazioni strutturali dagli addensamenti occasionali: un'intersezione presente in un solo anno non costituisce evidenza, mentre la ricorrenza su più annualità sì.

Intersezione	Inc.	Feriti	Anni	Per anno 20→24
Via dei Giovi × Via A. Gramsci	28	28	5/5	4-7-4-7-6
Via dei Giovi × Via Fabio Filzi	9	12	5/5	1-5-1-1-1
Via dei Giovi × rampe Milano-Meda	6	6	2/5	0-3-0-3-0
V.le C. Borromeo × Via Adelchi	5	9	3/5	3-0-1-1-0
Via N. Sauro × Via C. Battisti	4	4	3/5	1-0-2-1-0
Via dei Giovi × Via Somalia	4	5	3/5	0-2-0-1-1
Via dei Giovi × Via Balossa	3	5	3/5	0-1-1-1-0
Via dei Giovi × Via Tiziano	3	3	3/5	1-1-0-0-1
V.le C. Borromeo × Via G. Verga	3	5	3/5	1-0-1-1-0
V.le C. Borromeo × Via Comasinella	3	3	3/5	1-1-1-0-0
Via dei Giovi × Via Zara	3	3	2/5	0-0-0-2-1
Via dei Giovi × Via Torino	3	3	2/5	0-0-0-1-2
Via Po × Via Fabio Filzi	3	5	1/5	0-0-0-0-3

5.1 Il punto nero: via dei Giovi × via Antonio Gramsci

Si tratta dell'unica concentrazione del territorio comunale che soddisfa tutti i criteri di un punto nero consolidato:

- 28 incidenti in cinque anni, pari all'11% di tutti gli incidenti urbani del comune
- presenza in tutte e cinque le annualità, senza alcun anno a zero, con un minimo di 4 e un massimo di 7 casi
- 28 feriti complessivi
- una vittima (gennaio 2023)

Il volume supera quello dell'intera via Antonio Gramsci considerata su tutta la sua estensione (20 casi) e si avvicina a quello dell'intero viale Carlo Borromeo (36 casi). La distribuzione mensile non evidenzia stagionalità significativa: i casi si distribuiscono su dieci mesi dell'anno.

L'intersezione merita, a giudizio di chi redige, una verifica tecnica prioritaria: rilievo dei flussi, analisi delle manovre consentite, visibilità in approccio e regolazione delle precedenza.

5.2 Casi da monitorare, non ancora criticità

L'intersezione via Po × via Fabio Filzi registra 3 incidenti, tutti concentrati nel 2024 e nessuno nei quattro anni precedenti. Sulla base di una sola annualità sarebbe stata classificata come punto critico; il quinquennio la qualifica invece come addensamento da verificare nell'annualità successiva prima di qualsiasi conclusione. Analogo il caso di via dei Giovi × rampe Milano-Meda, con due picchi isolati (2021 e 2023) e tre anni a zero.

6. Utenza vulnerabile: i pedoni

Il capitolo esamina separatamente le due categorie di utenza non protetta. Il confronto d'insieme è il seguente:

Categoria	Incidenti/coinvolti	Feriti	Morti	Su viab. urbana
Ciclisti (velocipedi)	44 incidenti	44	1	17,7%
Pedoni	36 coinvolti	36	0	—

I ciclisti risultano l'utenza vulnerabile più esposta del territorio comunale, sia per numero di eventi sia per gravità. È un profilo che la sola lettura del dato aggregato non fa emergere e che orienta in modo diverso le priorità di intervento.

6.1 Pedoni

Nel quinquennio risultano 36 pedoni coinvolti in incidenti con lesioni. Nessun decesso. La distribuzione territoriale è la seguente:

Strada	Pedoni	Note dai verbali
Via dei Giovi (SS35)	6	intersezioni con Gramsci e Figini
Viale Carlo Borromeo	5	attraversamenti pedonali, cimitero, area Seveso
Via 24 Maggio	3	intersezioni con Ariosto
Via Roma	2	—
Via Leonardo da Vinci	2	—
Via Enrico Fermi	2	—
Via Papa Giovanni XXIII	2	—
Via Antonio Gramsci	2	—
Via Nazario Sauro	2	—
Via Vittorio Figini	2	—
Altre otto strade	8	un pedone ciascuna

Viale Carlo Borromeo presenta il profilo più specifico. Con 5 pedoni su 36 incidenti, ha il rapporto più alto tra le arterie principali del comune, e i verbali indicano ripetutamente attraversamenti pedonali determinati: in prossimità del cimitero, nell'area del Seveso, verso via Promessi Sposi. Il problema che emerge non è la velocità di scorrimento in sé, ma la sicurezza dei punti di attraversamento. Ne consegue che le contromisure appropriate (illuminazione dedicata, isole salvagente, avanzamento dei marciapiedi, segnalamento attivo) sono di natura diversa da quelle indicate per via dei Giovi.

6.2 Ciclisti

I dati di questa sezione dipendono dalla decodifica del campo «tipo di veicolo» descritta al capitolo 2.4, la cui attendibilità è alta ma non confermata documentalmente.

Nel quinquennio si registrano 44 incidenti con almeno una bicicletta coinvolta: 44 feriti e 1 vittima. Rappresentano il 10,2% degli incidenti totali del comune, ma il 17,7% di quelli sulla sola viabilità urbana, dove la circolazione ciclistica è effettivamente possibile.

Anno	Incidenti con bici	Quota sugli incidenti urbani dell'anno
2020	5	14% (su 36)
2021	11	23% (su 47)
2022	10	20% (su 50)
2023	12	20% (su 61)
2024	6	11% (su 55)
Totale	44	17,7% (su 249)

Il 2024 registra un dimezzamento rispetto al 2023. Con valori assoluti di questa entità non è possibile stabilire se si tratti di un'inversione di tendenza o di oscillazione casuale: occorre attendere le annualità successive.

La distribuzione territoriale è fortemente concentrata:

Strada	Inc. con bici	Totale incidenti	Incidenza
Via dei Giovi (SS35)	14	92	15%
Via Antonio Gramsci	11	20	55%
Viale Carlo Borromeo	5	36	14%
Altre 14 strade	14	—	un caso ciascuna

Via Antonio Gramsci presenta il dato più anomalo dell'intera analisi: oltre la metà degli incidenti che vi si verificano coinvolge una bicicletta. Un'incidenza di questo livello non è riscontrabile su nessun'altra strada del comune e segnala una condizione di convivenza problematica tra traffico veicolare e circolazione ciclistica lungo l'asse.

6.3 L'intersezione via dei Giovi × via Gramsci letta come nodo ciclabile

Dei 28 incidenti registrati sull'intersezione, 14 coinvolgono una bicicletta: esattamente la metà. La ricorrenza copre tutte e cinque le annualità (2-6-1-3-2). Il punto nero individuato al capitolo 5 non è quindi un generico nodo di conflitto veicolare, ma un'intersezione in cui l'attraversamento ciclistico risulta sistematicamente compromesso.

La distinzione ha conseguenze operative dirette: gli interventi appropriati per un conflitto tra autoveicoli (revisione delle precedenza, ritemperificazione semaforica, canalizzazione delle manovre) non coincidono con quelli richiesti da un conflitto veicolo-bicicletta (attraversamento ciclabile protetto e in rilievo, arretramento della linea di arresto, visibilità reciproca in approccio, eventuale separazione dei tempi di attraversamento).

6.4 Dinamica e profilo dei ciclisti coinvolti

La controparte è nella quasi totalità dei casi un'automobile: 37 casi su 44. Si registrano inoltre 3 autocarri, 2 motocicli e 1 veicolo speciale. Non risultano incidenti tra sole biciclette.

L'età dei ciclisti coinvolti va da 11 a 90 anni, con valore mediano di 44. La distribuzione per fasce evidenzia la presenza di utenza particolarmente fragile agli estremi:

Fascia d'età	Ciclisti	Nota
fino a 13 anni	2	utenza in età scolare
14-17 anni	3	utenza in età scolare
18-39 anni	17	—
40-64 anni	17	—
65 anni e oltre	5	comprende la vittima del marzo 2024

Cinque ciclisti coinvolti hanno meno di 18 anni. Il dato suggerisce l'opportunità di verificare i percorsi casa-scuola in rapporto agli assi individuati.

La distribuzione mensile non evidenzia stagionalità marcata: i casi si distribuiscono su tutti i dodici mesi, con lievi addensamenti a gennaio, luglio e ottobre.

7. Incidenti mortali

Tre incidenti mortali nel quinquennio, tutti concentrati nel biennio 2023-2024. Nel triennio 2020-2022 non si registrano decessi.

Periodo	Luogo	Veicoli coinvolti	Competenza
gennaio 2023	Via dei Giovi × Via A. Gramsci	autovettura e motociclo	comunale
luglio 2023	Autostrada A4 Torino-Trieste	veicoli a motore	non comunale
marzo 2024	Via dei Giovi	autovettura e bicicletta	comunale

Le due vittime su viabilità comunale si sono verificate entrambe su via dei Giovi, a conferma del profilo di rischio dell'asse.

L'evento del marzo 2024 ha coinvolto un ciclista di 90 anni e un'autovettura. È l'unico decesso di utenza vulnerabile del quinquennio e conferma quanto esposto al capitolo 6: a Cormano il rischio più grave per l'utenza non protetta riguarda i ciclisti, non i pedoni.

Il numero assoluto è troppo contenuto per sostenere inferenze statistiche sull'andamento della mortalità. Se ne prende atto come elemento descrittivo, non come tendenza.

8. Confronto con i comuni limitrofi

Il confronto è espresso in valori assoluti sul quinquennio. Non è normalizzato per popolazione né per volume di traffico e va pertanto letto con la cautela indicata al capitolo 9.

Comune	Incidenti	Morti	Feriti	Lesività*
Cinisello Balsamo	1.392	11	1.801	129
Sesto San Giovanni	1.018	4	1.204	118
Paderno Dugnano	604	7	750	124
Cormano	432	3	581	134
Bollate	350	3	430	123
Novate Milanese	310	1	427	138
Bresso	249	0	288	116
Cusano Milanino	234	1	283	121

* Indice di lesività: feriti ogni 100 incidenti.

Cormano si colloca in posizione intermedia per volume assoluto, ma presenta l'indice di lesività più elevato del gruppo dopo Novate Milanese (134 feriti ogni 100 incidenti, contro una media dei comuni confrontati di circa 125). Il dato è coerente con l'elevata quota di incidentalità autostradale, che tende a produrre un numero di feriti per evento superiore alla media urbana.

9. Limiti dell'analisi

Si ritiene doveroso esplicitare i limiti del lavoro, affinché i risultati non vengano utilizzati oltre la portata che i dati consentono.

Numero di incidenti e pericolosità non coincidono. I conteggi qui riportati sono valori assoluti. Via dei Giovi registra il numero più alto di incidenti anche perché è l'arteria più percorsa del comune. Una graduatoria di rischio effettivo richiederebbe la normalizzazione per flusso veicolare (veicoli-km), dato non disponibile in open data e in possesso dell'Amministrazione qualora siano stati eseguiti rilievi di traffico.

Sono esclusi i sinistri senza feriti. La rilevazione ISTAT considera solo gli incidenti con lesioni a persone. I sinistri con soli danni materiali, numericamente prevalenti e comunque indicativi di criticità infrastrutturali, non compaiono. I dati sono nella disponibilità del Comando di Polizia Locale e integrerebbero utilmente il quadro.

Decodifica dei veicoli ricostruita, non certificata. L'identificazione delle biciclette (capitolo 6.2) si fonda sulla ricostruzione descritta al capitolo 2.4, validata statisticamente ma non verificata sul codebook ufficiale. L'attendibilità è ritenuta alta; ciononostante, prima di ogni utilizzo in atti amministrativi si raccomanda l'acquisizione del tracciato record ISTAT. I codici 22 e 23 restano non attribuiti.

Natura dell'incidente non interpretata. I microdati contengono un campo codificato relativo alla dinamica (scontro frontale, frontale-laterale, tamponamento, investimento, fuoriuscita). Non se ne è tentata la decodifica, non disponendo di elementi di validazione analoghi a quelli utilizzati per i veicoli. L'informazione, agevolmente recuperabile dagli uffici, completerebbe il quadro sul nodo via dei Giovi × via Gramsci.

Assenza di georeferenziazione. La localizzazione è testuale e non contiene coordinate. Le aggregazioni per intersezione derivano dalla lettura delle denominazioni riportate nei verbali. Il metodo è robusto per gli incroci ricorrenti, meno per gli eventi descritti con formule generiche («strada urbana», «strada comunale»), che risultano tre casi complessivi.

Cinque anni sono un orizzonte minimo. Per le intersezioni con 3-4 casi il quinquennio è al limite della significatività statistica. Solo il punto nero di via dei Giovi × via Gramsci presenta numeri tali da escludere l'ipotesi di casualità.

10. Indicazioni operative proposte

Le indicazioni che seguono discendono direttamente dai dati esposti e sono formulate come proposte di approfondimento tecnico, non come progetti di intervento, che presuppongono sopralluoghi e competenze ingegneristiche specifiche.

Priorità 1 — Verifica tecnica dell'intersezione via dei Giovi × via Antonio Gramsci, con focus ciclabile

È l'unico punto del territorio comunale con evidenza statistica solida: 28 incidenti, presenza in cinque annualità su cinque, una vittima. Il dato dirimente è che metà dei casi coinvolge una bicicletta. Si propone un rilievo che comprenda, oltre a flussi per manovra, tempi semaforici e distanze di visibilità in approccio, una verifica specifica delle traiettorie ciclistiche: continuità e riconoscibilità dell'attraversamento, posizione della linea di arresto veicolare, visibilità reciproca tra automobilista in svolta e ciclista in avvicinamento.

Priorità 2 — Ricognizione della circolazione ciclistica lungo via Antonio Gramsci

Con 11 incidenti su 20 che coinvolgono biciclette, la via presenta l'incidenza ciclistica più elevata del comune. Si propone una verifica delle condizioni di convivenza tra traffico veicolare e ciclisti sull'intero asse, non limitata all'intersezione con via dei Giovi.

Priorità 3 — Analisi degli attraversamenti pedonali di viale Carlo Borromeo

I verbali individuano punti specifici e ricorrenti (cimitero, area Seveso, via Promessi Sposi). Si propone una ricognizione dello stato di illuminazione, visibilità e protezione di tali attraversamenti.

Priorità 4 — Lettura d'insieme dell'asse via dei Giovi

Con 92 incidenti, 120 feriti e 2 vittime, l'asse richiede una valutazione unitaria che vada oltre i singoli incroci: sono coinvolte almeno sette intersezioni distinte (Gramsci, Filzi, Somalia, Balossa, Tiziano, Zara, Torino) oltre alle rampe di immissione sulla Milano-Meda. La componente ciclistica vi pesa per 14 casi.

Priorità 5 — Integrazione della base dati

- acquisire il tracciato record ISTAT ufficiale per confermare la decodifica dei veicoli e per interpretare il campo relativo alla natura dell'incidente
- verificare la corrispondenza del codice 22, la cui distribuzione temporale è compatibile con il monopattino elettrico: se confermata, la categoria andrà monitorata autonomamente
- affiancare ai dati ISTAT i sinistri con soli danni materiali rilevati dalla Polizia Locale
- recuperare i dati di flusso veicolare, per passare da conteggi assoluti a tassi di rischio
- verificare presso la Polizia Stradale l'incremento registrato sull'A4 nel biennio 2023-2024

Priorità 6 — Monitoraggio continuativo

I microdati regionali sono pubblicati annualmente in formato aperto. L'aggiornamento della presente analisi al termine di ciascuna annualità comporta un impegno contenuto e consente di verificare l'efficacia degli interventi eventualmente realizzati, oltre a confermare o smentire gli addensamenti oggi classificati come da monitorare.

Allegato — Riferimenti delle fonti

Fonte	Riferimento
Microdati per annualità	Regione Lombardia, Open Data – dataset «Incidenti Stradali – Microdati – Anno [2020...2024]», www.dati.lombardia.it , sezione Sicurezza
Dato aggregato di controllo	Regione Lombardia / PolS Lombardia – «Incidenti Stradali – Dati per comune – Quinquennio 2020-2024», aggiornato al 20 gennaio 2026

Fonte	Riferimento
Rilevazione di origine	ISTAT, «Incidenti stradali con lesioni a persone», IST-00142, modello CTT/INC
Flusso regionale	Regione Lombardia, sistema INCIDERE – Sistema integrato incidentalità stradale
Serie storica 2010-2016	Regione Lombardia, Open Data – «Città Metropolitana Milano – Dati incidenti stradali»
Elaborazione	Estrazione, normalizzazione delle denominazioni stradali e aggregazione a cura del redattore; procedura documentata al capitolo 2

Tutti i dataset utilizzati sono pubblici e liberamente riscaricabili. I passaggi di normalizzazione descritti al capitolo 2.3 sono replicabili e possono essere messi a disposizione degli uffici su richiesta.