



COMUNE DI GENOVA

Genova, 4 Dicembre 2023

## Mozione n.158/2023

### IL CONSIGLIO COMUNALE

**PREMESSO CHE** già nel 1997 in Svezia nasceva Vision Zero che rappresenta un cambio di paradigma nella sicurezza stradale, ponendo l'essere umano e la sua incolumità come obiettivo primario da tutelare in base a tre principi essenziali:

1. Principio etico: la vita e la salute umana non sono negoziabili. Questo principio ribalta le priorità del sistema di circolazione stradale e pone l'uomo e la sua sicurezza prima di ogni altra considerazione di mobilità o efficienza.
2. Principio di responsabilità: la sicurezza stradale è un'impresa collettiva che coinvolge diversi attori. Ogni soggetto – dalle autorità di gestione e regolamentazione del traffico, ai produttori di veicoli, fino agli utenti della strada – ha una quota di responsabilità nell'assicurare un ambiente stradale sicuro.
3. Principio di sicurezza: l'errore umano è una componente inevitabile delle attività umane. Ecco perché i sistemi di gestione del traffico devono essere progettati in modo tale da minimizzare la probabilità di errore e, quando esso si verifica, da limitare al massimo le sue conseguenze dannose;

**CONSIDERATO CHE** quando è nata in Svezia, la filosofia Vision Zero ha ispirato le politiche di sicurezza stradale di molte città e nazioni. Un esempio emblematico è rappresentato dalla città di New York, che ha aderito sin da subito e con grande determinazione, introducendo misure tangibili che rispecchiano i suoi principi;

**CONSIDERATO INOLTRE CHE** anche a livello europeo, negli ultimi anni, sono nate diverse iniziative che condividono l'approccio di Vision Zero. Da citare, ad esempio, i programmi EuroRAP (*European Road Assessment Programme*) ed EuroNCAP (*European New Car Assessment Programme*), aventi lo scopo di sviluppare protocolli e linee guida per realizzare strade ed auto più sicure e ridurre il rischio di incidenti;



COMUNE DI GENOVA

**PRESO ATTO CHE** in Italia, purtroppo, Vision Zero è ancora un concetto semi-sconosciuto, anche se di recente vi è stata una crescente consapevolezza dell'importanza di un approccio sistemico per affrontare il problema dell'incidentalità stradale, come sembra emergere dall'ultima edizione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS). Questo riconoscimento costituisce un passo avanti significativo, ma è solo l'inizio: serve un impegno concreto, professionale e finanziario, per tradurre queste intenzioni in azioni efficaci;

**CONSIDERATO CHE** ogni anno gli incidenti costano alla collettività diversi milioni di euro ed è perciò evidente che, investire nella riduzione del rischio stradale, non è solo un intervento di buon senso ma è anche un investimento economico di notevole portata. Ovviamente, **ridurre gli incidenti stradali non è una misura a costo zero**, ma vanno investite risorse e finanze in interventi **soprattutto formativi ed educativi**.

In particolare approfondendo le evoluzioni negli anni del **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030** (PNSS) si evince che nel decennio 2001-2010 e successivamente in quello 2010-2020 non si è giunti ad alcun risultato degno di nota, ma cosa diversa dovrà essere per il **Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030 (PNSS 2030)** che ha come obiettivo principale arrivare al 2030 con un numero di vittime e di feriti gravi in incidenti stradali dimezzato rispetto al 2019. Per raggiungere questo obiettivo, il PNSS 2030 prevede un forte investimento nella cultura della sicurezza, a partire dalla scuola per educare le nuove generazioni.

Determinante sarà altresì l'impegno e la partecipazione al suddetto PNSS dei vari Comuni che per prima cosa dovranno fare, a decorrere dall'anno 2024, molta attenzione a come gestiranno l'uso dei ricavi delle multe. Infatti i Comuni non sono liberi di spendere tali ricavi ma devono seguire un rigido dettame di legge al fine di potenziare la sicurezza e soprattutto il concetto di educazione stradale. Infatti secondo l'art. 208 del Codice della Strada la destinazione degli incassi delle multe devono essere destinati a progetti finalizzati alla sicurezza stradale intesa come formazione ed educazione;



COMUNE DI GENOVA

**Nonostante ciò** da uno studio su come vengono spesi gli incassi derivati dalle multe stradali in Italia, basata su un'indagine condotta da Asaps e Associazione Lorenzo Guarnieri Onlus che ha analizzato l'impiego dei ricavi delle sanzioni al Codice della Strada nelle 14 principali città italiane con popolazione superiore ai 200.000 abitanti per gli anni 2021 e 2022, risulta che per il 2022, sono stati destinati 310 milioni di euro a 530 progetti, di cui 226 milioni già realizzati secondo le dichiarazioni dei Comuni;

**Da una attenta analisi** delle spese degli incassi delle multe è risultato che solo una minima parte viene destinata all'educazione stradale (82.501 euro, pari allo 0,027% delle somme complessivamente destinate) e alla formazione della Polizia Municipale (18.494 euro, pari allo 0,006% del totale destinato).

- La maggior parte degli incassi viene spesa per la manutenzione delle strade e l'illuminazione pubblica, nonostante il 95% degli incidenti gravi sia attribuito al comportamento umano e non allo stato delle infrastrutture.
- Altre spese significative includono 288.836 euro per l'acquisto di armi, armeria e lezioni di tiro, e 26 milioni di euro per fondi di previdenza del personale, con 9,6 milioni effettivamente spesi.

Così come riportato nella tabella che segue:



COMUNE DI GENOVA

Tipologia di Spesa	2022		% sul Totale
	Somma di Destinato	Somma di Realizzato	
Manutenzione strade	67.088.723 €	43.439.803,6 €	19%
Illuminazione	41.607.070 €	32.593.922,5 €	14%
Potenziamento Controlli	32.622.181 €	31.321.939,6 €	14%
Energia	42.101.966 €	29.393.974,3 €	13%
Segnaletica	22.803.296 €	17.620.747,9 €	8%
Rimborso Mutui	16.465.791 €	16.465.790,8 €	7%
Previdenza PM	26.038.605 €	9.599.387,7 €	4%
Generico	9.475.835 €	8.659.709,4 €	4%
Mezzi PM	9.809.453 €	7.420.479,4 €	3%
Ausiliari sosta	5.800.000 €	5.195.060,0 €	2%
Sistemi informativi	7.506.598 €	3.766.872,9 €	2%
Servizi	3.668.465 €	3.668.465,1 €	2%
Rimozioni	4.001.132 €	3.235.142,8 €	1%
ZTL	2.793.074 €	2.793.074,0 €	1%
Utenti deboli	2.216.589 €	2.130.515,9 €	1%
Salari personale	2.008.652 €	2.008.652,0 €	1%
Manutenzione impianti	1.336.496 €	1.336.496,0 €	1%
Pulizia Caditoie	1.976.308 €	1.251.285,8 €	1%
Neve	1.797.027 €	920.976,4 €	0%
Accesso Banche Dati	1.535.915 €	791.374,6 €	0%
Vestiaro PM	2.550.868 €	785.331,6 €	0%
Telecomunicazioni	1.208.930 €	630.345,1 €	0%
Verde	555.025 €	555.024,9 €	0%
Armi	288.836 €	249.177,1 €	0%
Educazione stradale	82.501 €	61.074,5 €	0%
Riparazioni Attrezzature PM	56.206 €	56.206,0 €	0%
DPI	31.236 €	31.236,3 €	0%
Formazione PM	18.494 €	1.692,4 €	0%
Varie	2.292.142 €	994,4 €	0%
Mobili	677 €	677,1 €	0%
	<b>309.738.092 €</b>	<b>225.985.430 €</b>	<b>100%</b>
% Relizzato su destinato su Destinato		73%	

**APPURATO CHE** necessita una migliore distribuzione di questi fondi, focalizzandosi prevalentemente sull'educazione e sulla formazione stradale per affrontare le cause principali degli incidenti stradali;

**CONSIDERATO CHE** il Comune di Genova negli ultimi anni ha fatto moltissimo e si è visto protagonista sulla formazione e sull'educazione stradale, anche se tale impegno non può considerarsi esaustivo in quanto necessita ancora di un ulteriore sforzo al fine di prevenire tutti quegli incidenti derivanti da un fattore umano e ciò deve essere il frutto di una impresa collettiva che coinvolga non solo il Comune ma anche vari altri enti di formazione ed educazione stradale;



COMUNE DI GENOVA

**PRESO ATTO CHE** Genova è la sesta città italiana per riscossione delle multe. Infatti nell'anno 2022 dopo Milano con un incasso pari ad € 151.554.801, dopo Roma con un incasso pari ad € 133.071.121, dopo Firenze con un incasso pari ad € 46.793.916, dopo Bologna con un incasso pari ad € 43.259.763, dopo Torino con un incasso pari ad € 40.491.559, arriva **Genova con un incasso pari ad € 38.863.508**

	Riscossioni Multe 2021	Riscossioni Multe 2022	Abitanti	€ per abitante 2021	€ per abitante 2022
Messina	2.227.860 €	1.323.758 €	218.786	10,2 €	6,1 €
Napoli	9.578.078 €	8.853.306 €	913.462	10,5 €	9,7 €
Catania	4.937.560 €	9.774.924 €	298.762	16,5 €	32,7 €
Bari	8.810.151 €	10.770.121 €	316.015	27,9 €	34,1 €
Venezia	7.554.969 €	9.245.778 €	250.369	30,2 €	36,9 €
Palermo	9.662.267 €	25.568.050 €	630.167	15,3 €	40,6 €
Torino	41.553.065 €	40.491.559 €	841.600	49,4 €	48,1 €
Roma	94.180.486 €	133.071.471 €	2.748.109	34,3 €	48,4 €
Verona	11.513.016 €	15.455.829 €	255.588	45,0 €	60,5 €
Padova	17.222.740 €	13.781.405 €	206.496	83,4 €	66,7 €
Genova	34.599.375 €	38.863.508 €	558.745	61,9 €	69,6 €
Bologna	37.691.186 €	43.259.763 €	387.971	97,1 €	111,5 €
Milano	102.685.047 €	151.554.801 €	1.354.196	75,8 €	111,9 €
Firenze	21.265.465 €	46.793.916 €	360.930	58,9 €	129,6 €
	<b>403.481.265 €</b>	<b>548.808.189 €</b>	<b>9.341.196</b>	<b>43,2 €</b>	<b>58,8 €</b>

**TENUTO CONTO CHE** investire nella educazione e formazione sicurezza stradale non è solo una questione di rispetto della vita e della salute umana, ma è anche una scelta strategica e finanziaria. Infatti il costo sociale degli incidenti stradali è enorme: esso comprende non solo i costi diretti derivanti da danni alle persone e ai beni, ma anche quelli indiretti, come i costi sanitari, le perdite di produttività, i costi di assistenza e riabilitazione, il dolore e la sofferenza delle vittime e dei loro cari. Un investimento adeguato in prevenzione e in educazione può ridurre in modo significativo questo onere per la società e il nostro comune.

**Così che** tutti i Comuni italiani, incluso il nostro, hanno il dovere, pure morale, di realizzare, pianificare e implementare la sicurezza stradale tramite azioni di incentivamento e finanziamento della formazione ed educazione per diffondere comportamenti corretti in città, al fine di raggiungere l'obiettivo del dimezzamento del numero delle vittime della strada e costruire una vera e propria cultura della sicurezza stradale che coinvolga cittadini, tecnici e dirigenti che si occupano del tema.



COMUNE DI GENOVA

**Deriva che**, se la nostra città diventa ancor più sicura, ciò vuol dire anche tutelare le categorie più deboli della nostra strada come i cittadini quando sono pedoni o ciclisti, per i quali, rispetto a dieci anni fa nella nostra città c'è più spazio per loro così come per nuove categorie di utenti. Basti pensare che, a livello nazionale, il 25% dei veicoli che usano la strada è rappresentato dalle bici, grazie anche alla promozione e costruzione di piste ciclabili. Stiamo assistendo ad un vero e proprio cambiamento strutturale delle città che richiede interventi specifici per garantire la sicurezza urbana tramite formazione ed educazione. E proprio a tal seguito che prevenzione stradale non è più necessariamente sinonimo di interventi strutturali delle strade ma deve essere considerata come un approccio educativo e scientifico.

**E' vero che**, già da molti anni la sicurezza stradale viene considerata, da quei Comuni più attenti come potrebbe essere il nostro, una scienza, da affrontare con metodologie e strumenti di tipo scientifico, in cui, senza trascurare l'importanza del tecnico, la pianificazione degli interventi viene fatta tramite corsi che coinvolgono, come si vedrà di seguito, tutte le categoria di utenti soprattutto quelli con il maggior numero di vittime: conducenti e passeggeri di autovetture (1.411 vittime, 44%), seguita dalle 2-Ruote a motore (786 vittime, 25%), dai pedoni (534 vittime, 17%), dai ciclisti (253 vittime, 8%), dagli occupanti di veicoli merci, autocarri e motrici (137 vittime, 4%), dai passeggeri di autobus (5 vittime, 0,2%) e da altre modalità di trasporto che includono macchine agricole, motocarri e quadricicli (52 vittime; 1,5%).

Detti corsi di formazione e di educazione di prevenzione ed educazione alla sicurezza stradale devono essere integrati e basati tramite *evidence-based*, ovvero l'analisi scientifica dei dati.

D'altra parte, dato che il principale fattore di rischio nell'incidentalità è proprio il fattore umano, è fondamentale l'apporto che le discipline psicologiche e sociologiche potranno fornire nelle ampie aree della prevenzione ai vari livelli. Quest'ultimo aspetto, in particolare, ha rappresentato una "carta vincente" per l'Unione Europea, che ha tratto notevole giovamento da un elevato numero di corsi e progetti di ricerca sulla sicurezza stradale, che hanno consentito, oltretutto, lo scambio di conoscenze fra Paesi membri. Peraltro, l'Italia ha svolto un ruolo di primo piano nella ricerca internazionale sulla sicurezza stradale, con ruoli rilevanti nei più importanti network internazionali di ricerca (es. FERSI4, IRTAD5, CEDR6) e nei più importanti progetti europei ed internazionali (es. SAFETYNET7, DACOTA8, SAFETYCUBE9, SAFERAFRICA 10);



COMUNE DI GENOVA

**TENUTO CONTO CHE** i singoli Comuni italiani non possono più ignorare tali obiettivi che stanno dando impulso alla strategia dell'ONU, già definita dalla Risoluzione 64/255, con la quale fu proclamata la Decade of Action for Road Safety for the 2030 e hanno ulteriormente sollecitato l'attività degli Stati Membri, i quali hanno raggiunto il consenso, nel novembre 2017 a Ginevra, su 12 obiettivi volontari in materia di sicurezza stradale. In questo contesto, nel settembre 2020, l'Assemblea Generale, con la risoluzione A/RES/74/299, ha approvato la dichiarazione di 11 Resolution adopted by the General Assembly on 25 September 2015 - 70/1 Stoccolma adottata nell'ambito della 3° Conferenza mondiale ministeriale sulla sicurezza stradale "Achieving Global Goals 2030", proclamando la Second Decade of Action for Road Safety 2021– 2030, con l'obiettivo di ridurre il numero di morti e feriti per incidenti utilizzando appunto corsi per la sensibilizzazione e l'educazione stradale con modalità scientifiche per i vari gradi degli utenti stradali.

L'UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) ha collaborato con l'Organizzazione Mondiale della Sanità e le altre commissioni regionali delle Nazioni Unite per redigere il Piano di Azione per il decennio 2021-2030, quale documento guida, atto a supportare il conseguimento degli obiettivi assunti.

Come descritto nel Report Istat-ACI sugli incidenti stradali del 2019, rispetto al numero di patenti attive in Italia (39,2 milioni) anche l'età del conducente è un dato significativo sull'incidenza degli incidenti. In particolare l'indice degli incidenti inizia a decrescere solo dopo i 25 anni del conducente, per aumentare nuovamente dopo i 70 anni. Ma anche per gli anziani si può effettuare una suddivisione in sottoclassi: quelli tra i 65 e i 74 anni: rappresentano l'11,4% della popolazione (6.795.374 unità) e quelli dai 75 anni in su, che rappresentano l'11,8% della popolazione (7.063.716 unità) e presentano un tasso di mortalità cinque volte superiore alla media totale e un tasso di lesività doppio di quello medio. Ciò trova riscontro anche nei dati Istat relativi al 2019, che mostrano come un decesso su cinque abbia coinvolto soggetti con età superiore ai 75 anni (622 morti sui 3.173 totali annui). Considerando la classe degli utenti più anziani nella sua totalità (dai 65 anni in su) si riscontra uno dei tassi di mortalità più elevati, pari a 72 morti per milione di abitanti. E ciò è solamente un esempio per fare comprendere come l'educazione e la sensibilizzazione stradale è un percorso da affrontare in modo scientifico, per categorie e sottocategorie;



COMUNE DI GENOVA

**PRESO ATTO CHE** da tali analisi si evince come la sicurezza stradale passa per prima dall'educazione stradale mirata e insegnata in modo differente e personalizzata a seconda dell'utente della strada con cui si ha a che fare.

Tali dati rendono oltremodo plausibile come le risorse per la sicurezza stradale devono necessariamente seguire un iter diverso da quello sino ad oggi applicato che è stato prevalentemente focalizzato sulla manutenzione e sul potenziamento dell'attività di controllo.

## **IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA**

a destinare gran parte dei proventi straordinari derivanti dai ricavi dalle multe stradali come indicato dall'art. 208 del Codice della Strada ad interventi non già riferiti alla manutenzione ordinaria o straordinaria delle strade, bensì a potenziare la sicurezza stradale tramite formazione, sicurezza e soprattutto educazione stradale, facendo diventare il nostro Comune uno dei più virtuosi d'Italia abbattendo quindi il problema culturale che determina la maggior parte degli incidenti stradali.

Il Consigliere Comunale  
Francesco De Benedictis  
(*documento firmato digitalmente*)



COMUNE DI GENOVA