

FORUM 2026

**SICUREZZA STRADALE, DAL RAPPORTO THE URBAN MOBILITY COUNCIL:
OLTRE 3.000 MORTI SULLE STRADE ITALIANE,
IL TRIPLO DELLE VITTIME SUI LUOGHI DI LAVORO.
20 MILIARDI DI EURO IL COSTO SOCIALE ANNUO DEGLI INCIDENTI IN ITALIA.
OCCORRE UNA RESPONSABILITÀ CONDIVISA: DATI E TECNOLOGIE FATTORI ABILITANTI
PER LA MOBILITÀ SICURA NELLE CITTÀ'.**

- **RAPPORTO THE URBAN MOBILITY COUNCIL** – Sulle strade italiane continua a crescere il tasso di incidentalità¹ arrivato a 2,94 nel 2024. Gli incidenti con lesioni alle persone sono stati 173.364, oltre 7.000 in più rispetto al 2023. Il 69,3% dei feriti si concentra nelle aree urbane. Rimane molto alta la mortalità sulle strade italiane: 3.030 morti nel 2024, solo 9 in meno rispetto all'anno precedente.
- **STUDIO DEL POLITECNICO DI MILANO** - Il 73% degli incidenti stradali avviene nei centri urbani. Il PoliMi presenta uno studio, basato su dati e intelligenza artificiale, capace di identificare le situazioni di rischio, prevenirle e supportare le decisioni di pianificazione urbana.
- **STUDIO DEL MIT SENSEABLE CITY LAB** – Il rischio non è distribuito in modo uniforme all'interno della città. Alcune strade presentano livelli di pericolosità sistematicamente più elevati. Interventi mirati di redesign urbano possono ridurre gli incidenti e migliorare i flussi di traffico.
- **INVIATO SPECIALE DEL SEGRETARIO GENERALE DELLE NAZIONI UNITE PER LA SICUREZZA STRADALE, JEAN TODT** - Gli incidenti stradali nel mondo rappresentano una pandemia silenziosa. Quasi due milioni di persone perdono la vita sulle strade ogni anno ed è la principale causa di morte a livello mondiale tra i bambini e i giovani di età tra i 5 e i 29 anni.
- **IN VIA DI DEFINIZIONE UN PROTOCOLLO DI INTESA TRA LA POLIZIA DI STATO, DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA E UNIPOL** – Il protocollo è concepito quale strumento volto a migliorare i livelli di sicurezza sulle strade anche attraverso la promozione di iniziative di sensibilizzazione congiunte.

Milano, 8 giugno 2026 – Secondo i dati elaborati dal Rapporto² The Urban Mobility Council, nel 2024 in Italia si sono registrati 173.364 incidenti stradali con lesioni alle persone, circa 7.000 in più rispetto al 2023 (+4,1%). I feriti sono stati 233.853, anch'essi in crescita del 4,1%, mentre le vittime sono state 3.030, 9 in meno rispetto al 2023. Il 73,2% degli incidenti ed il 69,3% dei feriti si concentrano nelle aree urbane. Il costo sociale

¹ Numero di sinistri per 1.000 abitanti

² Rapporto a cura di Isfort. Elaborazioni su dati ISTAT-ACI

dell'incidentalità stradale è impressionante, stimato in circa 20 miliardi di euro l'anno considerando le perdite di vite umane, i costi sanitari, i danni materiali, gli oneri assicurativi, la perdita di produttività. Questa grande emergenza sociale ed economica richiede una responsabilità condivisa tra tutti i soggetti coinvolti nel sistema della mobilità.

È da questa sfida che prende le mosse la quinta edizione del Forum 2026 di **The Urban Mobility Council (TUMC)** – **Think Tank promosso da Unipol** – dal titolo "**Le strade per una mobilità sicura. Dall'impegno globale alla dimensione locale**".

Nel Corso del Forum è stato presentato il 2° Rapporto TUMC realizzato in collaborazione con **Isfort**, Istituto Superiore di Formazione e di Ricerca per i Trasporti – e i risultati delle ricerche sviluppate dal **Politecnico di Milano** e dal **MIT Senseable City Lab**. Sono state altresì preannunciate una partnership con **Jean Todt, Inviato Speciale del Segretario Generale delle Nazioni Unite per la Sicurezza Stradale (UNRSERS)**, e la finalizzazione di un Protocollo tra Unipol e la **Polizia Stradale, Dipartimento della Pubblica Sicurezza** anche per la promozione di campagne informative congiunte.

IL 2° RAPPORTO THE URBAN MOBILITY COUNCIL: NEL 2024 CRESCONO INCIDENTI E FERITI IN ITALIA, STABILE IL NUMERO DELLE VITTIME

Il 2° Rapporto The Urban Mobility Council, realizzato con Isfort, offre al dibattito pubblico uno strumento conoscitivo che descrive le dinamiche e le innovazioni legate alla sicurezza stradale, in particolare negli ambiti urbani.

Carlo Carminucci, Direttore della Ricerca di Isfort ha rappresentato come, dopo il forte calo registrato tra gli anni Novanta e il primo decennio degli anni Duemila, il miglioramento degli indicatori di sicurezza stradale abbia progressivamente rallentato fino a una sostanziale stabilizzazione negli ultimi dieci anni.

Il Rapporto sottolinea come i livelli attuali di incidentalità restino ancora molto elevati e incompatibili con gli obiettivi europei di riduzione della mortalità stradale previsti al 2030 e al 2050 con criticità persistenti in ambito urbano e per gli utenti vulnerabili (pedoni, ciclisti, motociclisti). Secondo Isfort è necessario rafforzare le politiche integrate di prevenzione, innovazione tecnologica, controllo e sicurezza delle infrastrutture per invertire in modo strutturale questa tendenza. In questo scenario, il ruolo crescente delle tecnologie digitali e dei big data rappresentano un fattore abilitante cruciale per il raggiungimento degli obiettivi europei ("Vision Zero") e del Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030.

POLIMI – NASCE ROADSAFEAI 2.0, IL MODELLO PREDITTIVO SULLA SICUREZZA STRADALE

Sergio Savaresi, Direttore Dipartimento Elettronica, Informazione e Bioingegneria, Politecnico di Milano e Membro del Comitato di Indirizzo The Urban Mobility Council ha introdotto la necessità di passare da una logica basata sull'analisi degli incidenti già avvenuti a un approccio predittivo, capace di identificare le situazioni di rischio e supportare le decisioni di pianificazione delle città.

A differenza degli approcci tradizionali, basati sull'analisi degli incidenti già avvenuti, **RoadSafeAI 2.0 adotta una logica predittiva**: utilizza milioni di dati telematici provenienti dai veicoli, informazioni sul traffico e caratteristiche della rete stradale per stimare il livello di rischio delle diverse aree urbane - dove avvengono oltre il 73% degli incidenti stradali.

La principale innovazione è l'integrazione della variabile traffico. Il sistema non produce più, infatti, una fotografia statica del rischio, ma mappe dinamiche che mostrano come la pericolosità delle strade cambi nelle diverse condizioni di circolazione e nei diversi momenti della giornata.

RoadSafeAI 2.0 è stato applicato a due contesti urbani italiani, Milano e Genova. I risultati dimostrano che il sistema è in grado di "imparare" e adattarsi a città caratterizzate da morfologie urbane, densità e condizioni di traffico molto differenti tra loro. Il grande vantaggio del modello addestrato è la capacità di previsione del rischio anche a zone prive di dati telematici, sfruttando esclusivamente le immagini delle mappe OpenStreetMap e le capacità predittive dell'algoritmo. I risultati di RoadSafeAI 2.0 sono stati infatti testati su Napoli, ipotizzando di non disporre dei dati degli *harsh events*³ e confermano la localizzazione delle zone a maggiore o minore intensità di frenate brusche con un margine di errore del 5-6%.

Per amministrazioni pubbliche, gestori delle infrastrutture e operatori della mobilità, il sistema rappresenta un nuovo strumento decisionale per individuare le priorità di intervento.

MIT - SICUREZZA STRADALE E DESIGN URBANO: IL PERICOLO NON DIPENDE SOLO DALL'INTENSITA' DEL TRAFFICO. CONTESTI URBANI PIÙ DENSI E RACCOLTI FAVORISCONO COMPORTAMENTI PIÙ PRUDENTI E LIVELLI INFERIORI DI RISCHIO

Carlo Ratti, Direttore MIT Senseable City Lab e Membro del Comitato di Indirizzo The Urban Mobility Council, ha presentato una ricerca che, analizzando milioni di *harsh events* nella città di Milano — registrati attraverso la telematica UnipolTech — dimostra come il design urbano influenzi direttamente la sicurezza stradale.

L'analisi degli *harsh events* non rileva soltanto le situazioni che sfociano in incidenti, ma anche i più frequenti mancati incidenti (*near misses*) e le manovre rischiose che normalmente rimangono invisibili nelle statistiche ufficiali. Per questo motivo rappresentano uno strumento particolarmente efficace per analizzare la sicurezza stradale, consentendo di individuare il rischio prima che si verifichino gli incidenti.

I risultati mostrano che il rischio non è distribuito in modo uniforme all'interno della città: alcune strade presentano livelli di pericolosità sistematicamente più elevati, evidenziando come il volume di traffico non sia l'unico fattore determinante del rischio.

Strade più larghe e aperte tendono a favorire comportamenti di guida più aggressivi, mentre contesti urbani più densi e raccolti risultano associati a livelli inferiori di rischio. Lo studio propone quindi un approccio "data-driven" alla sicurezza stradale e alla progettazione degli spazi urbani, che permetta di identificare preventivamente gli hotspot di rischio e orientare interventi mirati di redesign urbano, andando oltre una pianificazione basata esclusivamente su incidenti storici o gestione dei flussi di traffico.

La ricerca approfondisce inoltre il ruolo delle infrastrutture ciclabili: le piste ciclabili fisicamente separate risultano correlate a una maggiore sicurezza stradale, mentre le corsie semplicemente tracciate mostrano livelli di rischio più elevati nelle aree circostanti.

--

A testimonianza della crescente centralità del tema della Sicurezza stradale, nel corso del Forum è stata annunciata la partnership, in via di formalizzazione, con **l'Inviato Speciale del Segretario Generale delle Nazioni Unite per la Sicurezza Stradale, Jean Todt**. In via di finalizzazione anche un protocollo d'intesa con la **Polizia Stradale, Dipartimento della Pubblica Sicurezza** del Ministero dell'Interno. Due iniziative che rafforzano

³ Per *harsh events* si intendono brusche frenate, sterzate e accelerazioni.

l'impegno di Unipol nel promuovere una mobilità più sicura che contribuisca alla riduzione della mortalità sulle strade, attraverso un approccio integrato che combina dati, innovazione tecnologica e prevenzione.

"Gli incidenti stradali continuano a rappresentare una pandemia silenziosa a livello globale. Affrontare questa crisi richiede determinazione. Sono lieto di collaborare con Unipol per richiamare maggiore attenzione su questo tema e desidero ringraziare The Urban Mobility Council per il prezioso lavoro di raccolta e analisi dei dati, fondamentale per intraprendere azioni efficaci a favore della sicurezza stradale", ha dichiarato **Jean Todt**.

"Ogni giorno sulle strade italiane si verificano quasi 500 incidenti con feriti. Dietro questi numeri non c'è soltanto un problema di mobilità, ma una questione che riguarda la salute pubblica e la qualità della vita delle persone. Poiché la sicurezza stradale del futuro sarà sempre più fondata sull'integrazione tra infrastrutture intelligenti, veicoli connessi, dati e comportamenti responsabili, è necessario accelerare la costruzione di un ecosistema nazionale della sicurezza stradale basato sulla diffusione delle tecnologie di prevenzione a bordo dei veicoli e nelle infrastrutture, sulla valorizzazione dei dati come bene collettivo per orientare le decisioni pubbliche, sugli investimenti nella formazione delle nuove generazioni e sul rafforzamento della collaborazione tra tutti gli attori coinvolti, dalle istituzioni alle imprese, dalle forze dell'ordine al mondo della ricerca", afferma **Enrico San Pietro**, **Group Insurance General Manager di Unipol**.

"Con la 5° edizione del Forum, il Think tank The Urban Mobility Council apre un nuovo ciclo di studi e proposte dedicate alla sicurezza stradale. Dalla sua creazione cinque anni fa abbiamo posto l'attenzione ai temi della transizione energetica, e in particolare al contributo che può venire da un uso intelligente delle nuove tecnologie per centrare gli obiettivi ambientali salvaguardando la sostenibilità sociale. Oggi raccogliamo i frutti di quel metodo: innovazioni riconosciute a livello scientifico e brevettate, come le Green Box; strumenti di intelligenza artificiale capaci di anticipare i rischi stradali; alleanze globali, come quella che stiamo definendo con l'Inviato Speciale delle Nazioni Unite per la Sicurezza Stradale, Jean Todt; intese nazionali, come il Protocollo con la Polizia Stradale, Dipartimento di Pubblica Sicurezza. Tutto ciò proietta il nostro impegno in una prospettiva sia internazionale che territoriale", afferma **Stefano Genovese**, **Head of Institutional & Public Affairs di Unipol e coordinatore di The Urban Mobility Council**. *"La mortalità stradale è una pandemia silenziosa mondiale, non possiamo accettare che sia considerata un effetto collaterale inevitabile della mobilità. Ma la risposta non è limitare il movimento delle persone: è governarlo con più intelligenza, più dati e più responsabilità condivise".*

Al Forum, patrocinato dal Parlamento europeo, Commissione europea-Rappresentanza in Italia, Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, AGID – Agenzia per l'Italia Digitale, Regione Lombardia, Comune di Milano e ANCI, e moderato da **Lavinia Spingardi**, giornalista Sky TG24, sono intervenuti: **Carlo Carminucci**, Direttore della Ricerca Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti (ISFORT); **Paola Carrea**, Direttore Generale, UnipolTech e Membro del Gruppo informale di esperti sulla ricerca e l'innovazione dell'Unione europea nel settore automobilistico (EURIAS); **Arianna Censi**, Assessora alla Mobilità, Comune di Milano; **Renato Cortese**, Direttore Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria e per i Reparti Speciali, Polizia di Stato; **Alberto Di Rubba**, Camera dei Deputati; **Attilio Fontana**, Presidente Regione Lombardia; **Stefano Genovese**, Head of Institutional & Public Affairs Gruppo Unipol e Coordinatore Think Tank The Urban Mobility Council; **Geronimo La Russa**, Presidente, Automobile Club Italia; **Eugenio Patanè**, Assessore alla Mobilità, Comune di Roma; **Carlo Ratti**, Direttore MIT Senseable City Lab e Membro del Comitato di Indirizzo The Urban Mobility Council; **Emilio Robotti**, Assessore alla Mobilità Sostenibile e Trasporto Pubblico, Comune di Genova; **Enrico San Pietro**, Group Insurance General Manager, Unipol Assicurazioni; **Matteo Salvini**, Vicepresidente Consiglio dei Ministri e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti; **Sergio Savaresi**, Direttore Dipartimento Elettronica, Informazione e Bioingegneria, Politecnico di Milano e Membro del Comitato di Indirizzo The Urban Mobility Council; **Claudia Maria Terzi**, Assessore alle infrastrutture e opere pubbliche della Regione Lombardia; **Jean Todt**, Inviato Speciale del Segretario Generale delle Nazioni Unite per la sicurezza stradale.