THE URBAN MOBILITY COUNCIL

PERCORSI DELLE NUOVE MOBILITÀ

SICUREZZA STRADALE E POLITICHE UE, DALL'ANALISI DEGLI INCIDENTI ALLA PREVISIONE DEL RISCHIO: THE URBAN MOBILITY COUNCIL PRESENTA AL PARLAMENTO EUROPEO DUE STUDI BASATI SU DATI E TECNOLOGIE, LEVE PER UNA MOBILITÀ SICURA NELLE CITTÀ.

- **AVVIATA PARTNERSHIP TRA UNIPOL E L'UFFICIO DELL'INVIATO SPECIALE DEL SEGRETARIO GENERALE DELLE NAZIONI UNITE PER LA SICUREZZA STRADALE, JEAN TODT – Formalizzata la collaborazione per una mobilità più sicura, fondata sulla cultura della prevenzione.**
- **AL VIA PROTOCOLLO DI INTESA TRA LA POLIZIA DI STATO E IL DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA ITALIANI CON 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.**
- **STUDIO DEL POLITECNICO DI MILANO (ROADSAFEAI 2.0) – Il 73% degli incidenti stradali avviene nei centri urbani. Il PoliMi presenta un modello predittivo, basato su dati e intelligenza artificiale, capace di individuare in anticipo le aree più critiche e di supportare le decisioni di pianificazione urbana.**
- **STUDIO DEL MIT SENSEABLE CITY LAB ("SAFETY BY DESIGN") – 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.**

Bruxelles, 10 novembre 2026 – Si è svolto al Parlamento europeo, l'evento **"Road Safety, a Global Commitment"**, organizzato da **The Urban Mobility Council (TUMC)** – Think Tank promosso da Unipol – e ospitato dalle Vicepresidenti del Parlamento europeo **Pina Picierno** e **Antonella Sberna**. L'iniziativa prosegue il percorso del Forum 2026 del think tank, dedicato a "Le strade per una mobilità sicura. Dall'impegno globale alla dimensione locale", portando il confronto sulla sicurezza stradale davanti ai decisori europei.

Secondo il 2° Rapporto TUMC, realizzato con Isfort - Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti e presentato a Milano l'8 giugno scorso, in Italia nel 2024 si sono registrati 173.364 incidenti con lesioni alle persone e 3.030 vittime; il 73,2% degli incidenti e il 69,3% dei feriti si concentrano nelle aree urbane, e il costo sociale dell'incidentalità è stimato in circa 20 miliardi di euro l'anno. Da qui la necessità di un impegno condiviso tra tutti i soggetti del sistema della mobilità.

POLIMI – DA ROADSAFEAI 2.0 IL MODELLO PREDITTIVO SULLA SICUREZZA STRADALE

Sergio Savaresi, Direttore del Dipartimento di Elettronica, Informazione e Bioingegneria del Politecnico di Milano e Membro del Comitato di Indirizzo di The Urban Mobility Council, ha introdotto un modello che passa 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, **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.

Inoltre, il modello non produce più 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 "impara" e si adatta a città caratterizzate da morfologie urbane, densità e condizioni di traffico molto differenti tra loro. Il modello addestrato è capace di prevedere il rischio anche in zone prive di dati telematici, sfruttando esclusivamente le immagini delle mappe OpenStreetMap e le capacità predittive dell'algoritmo. I risultati sono stati testati su Napoli senza l'utilizzo dei dati 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'INTENSITÀ DEL TRAFFICO. CONTESTI URBANI PIÙ DENSI E RACCOLTI FAVORISCONO COMPORTAMENTI PIÙ PRUDENTI E LIVELLI INFERIORI DI RISCHIO

Carlo Ratti, Direttore del MIT Senseable City Lab e Membro del Comitato di Indirizzo di The Urban Mobility Council, ha presentato una ricerca che, analizzando milioni di *harsh events*[1] 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 rappresentano uno strumento particolarmente efficace, 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. 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.

ISTITUZIONI E IMPRESE: LA COLLABORAZIONE COME LEVA PER STRADE PIÙ SICURE

Dal confronto è emersa con chiarezza la **centralità dei dati come risorsa per generare valore per l'intera collettività e una leva strategica per orientare le decisioni pubbliche e promuovere politiche più efficaci**. In questa prospettiva è stato sottolineato il valore della collaborazione tra istituzioni e imprese per il miglioramento della sicurezza stradale, anche alla luce del protocollo d'intesa tra Unipol e Polizia di Stato italiana, che punta a promuovere l'analisi delle criticità della rete viaria, grazie alla condivisione di dati anonimi e aggregati, e la realizzazione di iniziative educative e formative rivolte soprattutto ai più giovani.

[1] *Per harsh events si intendono brusche frenate, sterzate e accelerazioni.*

Al centro dei lavori anche il richiamo alla **"pandemia silenziosa" degli incidenti stradali**, che ogni anno uccidono nel mondo quasi due milioni di persone. La tavola rotonda sull'impegno dell'Unione europea per strade più sicure ha riunito rappresentanti delle istituzioni europee e degli organismi di settore, a conferma della dimensione sovranazionale di una sfida che richiede responsabilità condivisa tra tutti i soggetti del sistema della mobilità.

A testimonianza della crescente centralità del tema, è stata inoltre annunciata la **formalizzazione della partnership con l'Inviato Speciale del Segretario Generale delle Nazioni Unite per la Sicurezza Stradale, Jean Todt**. Un'iniziativa che rafforza 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.

Raffaele Fitto, Vicepresidente esecutivo della Commissione Europea per la Coesione e le riforme, ha dichiarato: "*Le attività di ricerca del The Urban Mobility Council promosso da Unipol confermano l'importanza di due aspetti. Il primo è la progettazione delle infrastrutture e degli spazi urbani, che può contribuire a prevenire gli incidenti e rendere le nostre città più sicure. Il secondo è il ruolo delle nuove tecnologie, inclusa l'intelligenza artificiale, che offrono strumenti sempre più efficaci per individuare i rischi, migliorare la gestione della mobilità e contribuire anche alla riduzione dell'inquinamento e delle emissioni. Sono temi sui quali è importante rafforzare la collaborazione tra istituzioni, mondo della ricerca e imprese. La politica di coesione europea contribuisce a questi obiettivi sostenendo gli investimenti per una mobilità più sicura, accessibile e sostenibile*".

Il **Commissario europeo per i Trasporti e il Turismo sostenibili, Apostolos Tzitzikostas,** ha dichiarato*: «La sicurezza stradale non è una semplice questione di norme, regolamenti o tecnologia. È una responsabilità politica e un obbligo morale per la salvaguardia delle vite umane. L'Europa ha compiuto progressi, ma dobbiamo fare di più. E dobbiamo estendere questa responsabilità oltre i nostri confini. L'Europa è determinata a guidare dando il buon esempio, ma anche a condividere la propria esperienza, le proprie competenze e le proprie risorse con i partner internazionali. Attraverso una cooperazione più solida, infrastrutture più sicure e lo scambio di soluzioni consolidate, possiamo rendere le nostre strade più sicure. Il nostro obiettivo deve essere chiaro: rendere ogni viaggio più sicuro, ovunque nel mondo».*

"Voglio complimentarmi con Unipol e The Urban Mobility Council per aver posto maggiore attenzione sul tema della sicurezza stradale e per aver dimostrato come la ricerca, l'innovazione e la collaborazione possano contribuire a salvare vite umane. Sono lieto di averli quali partner del mio Ufficio" ha dichiarato **l'Inviato Speciale del Segretario Generale delle Nazioni Unite per la Sicurezza Stradale, Jean Todt**. *"Non esiste un'unica soluzione per porre fine alla pandemia silenziosa sulle nostre strade. Occorrono strade e veicoli più sicuri, maggiori investimenti, normative più stringenti e controlli più capillari e costanti. Ciò risulta particolarmente urgente in un momento in cui le nuove forme di mobilità introducono nuovi rischi sulla rete viaria"* continua Jean Todt. *"Conto in modo particolare sull'Unione Europea affinché dimostri una leadership più incisiva sulla sicurezza dei motocicli e della micromobilità. Ogni nuova motocicletta venduta dovrebbe essere corredata da due caschi. L'uso del casco deve essere un requisito non negoziabile per chi guida e-bike e monopattini elettrici. Inoltre, per qualsiasi dispositivo di micromobilità elettrica in grado di superare i 25 km/h, dovrebbe essere prevista l'obbligatorietà della targa. Confido di proseguire il nostro lavoro con Unipol e di rafforzare la collaborazione con l'Unione Europea per promuovere strade più sicure e salvare vite umane.»*

"Portare a Bruxelles, nella sede in cui si definiscono le politiche europee sulla sicurezza stradale, gli esiti di due ricerche di primo piano è per The Urban Mobility Council un'occasione per contribuire al dibattito e alle politiche europee"**, afferma Stefano Genovese, Head of Institutional & Public Affairs di Unipol e coordinatore di The Urban Mobility Council.** *"La mortalità sulle strade non può essere considerata un prezzo inevitabile della mobilità: è un'emergenza sociale ed economica che chiama in causa istituzioni, imprese, mondo della ricerca e forze dell'ordine. Gli studi presentati oggi invitano a superare un approccio fondato solo sull'analisi degli incidenti già avvenuti e adottarne uno capace di anticipare il rischio. In questo contesto, il valore dei dati telematici permette di offrire a chi governa città e infrastrutture uno strumento solido per decidere, programmare e valutare l'efficacia delle politiche".*

All'evento sono intervenuti: **Antonio Avenoso**, Executive Director, ETSC; **Paolo Borchia**, Membro Commissione Trasporti e Capo Delegazione italiana Gruppo Patrioti per l'Europa, Parlamento europeo; **Marco Canaparo**, Ambasciatore, Rappresentante Permanente Aggiunto d'Italia presso l'Unione Europea; **Renato Cortese**, Direttore Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria e per i Reparti Speciali, Polizia di Stato; **Carlo Fidanza**, Membro Commissione Trasporti e Capo Delegazione italiana ECR, Parlamento europeo; **Raffaele Fitto**, Vicepresidente esecutivo della Commissione europea (videomessaggio); **Stefano Genovese**, Head of Institutional & Public Affairs Gruppo Unipol e Coordinatore Think Tank The Urban Mobility Council; **Pina Picierno**, Vicepresidente del Parlamento europeo; **Carlo Ratti**, Direttore MIT Senseable City Lab e Membro del Comitato di Indirizzo The Urban Mobility Council; **Matteo Ricci**, Vicepresidente Commissione Trasporti (Gruppo S&D), Parlamento europeo; **Enrico San Pietro**, Group Insurance General Manager, Unipol Assicurazioni; **Sergio Savaresi**, Direttore Dipartimento Elettronica, Informazione e Bioingegneria, Politecnico di Milano e Membro del Comitato di Indirizzo The Urban Mobility Council; **Antonella Sberna**, Vicepresidente del Parlamento europeo; **Jean Todt**, Inviato Speciale del Segretario Generale delle Nazioni Unite per la Sicurezza Stradale; **Apostolos Tzitzikostas**, Commissario europeo per i Trasporti sostenibili e il Turismo. Moderatore: **Lorenzo Robustelli**, Direttore editoriale Eunews.