

## Comunicato stampa

DEKRA presenta la nuova edizione del Rapporto sulla Sicurezza Stradale 2020

### Cresce la mobilità urbana delle due ruote, serve un nuovo approccio per la sicurezza stradale: nuove regole, maggiore tecnologia, la condivisione della strada tra i diversi utenti.

- Quasi trecentomila vittime all'anno nel mondo necessitano un'azione significativa di educazione e sensibilizzazione
- DEKRA fornisce analisi e raccomandazioni specifiche per garantire maggiore sicurezza
- La Commissaria ai Trasporti UE, Adina Valean: "Gli errori umani non devono portare alla morte"
- Il Sottosegretario al Ministero dei Trasporti, Roberto Traversi: *"E' necessario implementare la mobilità a due ruote, ma allo stesso tempo incrementare la sicurezza. L'obiettivo è sempre la Vision Zero"*
- Raffaella Paita, Presidentessa della Commissione Trasporti della Camera: *"Stiamo lavorando al nuovo Codice della Strada che risponda ai cambiamenti portati dalla micro mobilità sostenibile"*

Roma, 25 novembre 2020

Tredicesima edizione e prima in live streaming per la presentazione del nuovo **Rapporto DEKRA sulla Sicurezza stradale**. Parlamentari, Istituzioni e addetti ai lavori si sono confrontati sulle tendenze in atto nel mercato della mobilità a due ruote e sulle proposte per contenere il fenomeno dell'incidentalità.

Il DEKRA Road Safety Report è un segno tangibile dell'impegno del Gruppo multinazionale sui temi dell'educazione e della sensibilizzazione alla sicurezza in mobilità. Un'attività continua di analisi e divulgazione rivolta ad Istituzioni, Associazioni, Aziende e utenti della strada e resa disponibile gratuitamente sul sito [www.dekra.it](http://www.dekra.it). Il focus 2020 della pubblicazione è imperniato sul tema della "Mobilità su due ruote": un mercato tradizionale di cicli e motocicli in forte crescita e il boom degli Smart Vehicles – dai monopattini alle e-bike - presentano nuove esigenze e rinnovate sfide alla vulnerabilità stradale e stimolano ancora di più verso l'adeguamento delle misure necessarie per invertire la rotta dell'incidentalità. L'utilizzo massivo di questi veicoli per usi privati e commerciali, che dovrebbe decongestionare il traffico urbano, rischia al tempo stesso di peggiorare ulteriormente la mobilità nei centri abitati - soprattutto per la logistica dell'"ultimo miglio" - se non regolamentata opportunamente. La problematica è già centro del confronto e delle strategie di Istituzioni e Costruttori, soprattutto sotto il profilo dell'evoluzione tecnologica delle dotazioni di sicurezza attiva e passiva a bordo dei veicoli, in grado di prevenire gli incidenti e rendere più sicura la circolazione stradale.

Apertura dei lavori e onori di casa affidati a **Toni Purcaro**, Chairman DEKRA Italia, cui è seguito il prestigioso saluto della Commissaria europea per i Trasporti **Adina Valean**: *"La sicurezza stradale è*

*una delle mie priorità", ha affermato nel suo video messaggio, "Non dobbiamo rilassarci finché non raggiungeremo il nostro obiettivo: zero morti e zero feriti gravi sulle strade europee entro il 2050. Il Rapporto DEKRA ha giustamente sottolineato il ruolo predominante dell'errore umano negli incidenti che coinvolgono le due ruote e giocano un ruolo importante e spesso tragico - ha continuato la Commissaria. Dobbiamo ricordare che è umano commettere errori, ma gli errori non devono portare alla morte e a gravi lesioni: la sicurezza delle infrastrutture e della tecnologia dei veicoli svolgono un ruolo decisivo."*

La presentazione ufficiale del Rapporto nella sua edizione italiana è quindi stata l'occasione per un dibattito aperto con esponenti del Parlamento e del Governo, dei principali Enti interessati alla sicurezza stradale e delle Associazioni di categorie coinvolte in prima linea.

Il confronto, moderato da **Fabio Dadati** - Public Affairs Advisor DEKRA Italia, è stato molto intenso e vivace ed ha portato alla luce punti di vista ed esperienze complementari che hanno animato il dibattito. Toni Purcaro, ha illustrato il tredicesimo Report annuale sottolineando che i veicoli a 2 Ruote rappresentano una delle forme di mobilità più «cool» e apprezzate dagli utenti della strada; sono pratici, meno costosi, spesso più eco-sostenibili.

Il mercato di questi mezzi cresce e di conseguenza la complessità, in particolare gli Smart Vehicles vivono un vero boom, ma questo fenomeno aumenta il rischio sicurezza comportando maggiore congestione urbana e più vulnerabilità, richiedendo quindi un ulteriore sforzo in termini di educazione e formazione, oltre che normativo.

Aumenta l'incidentalità sulla mobilità leggera - che rappresenta dagli ultimi dati disponibili - il 25% del totale a livello mondiale. Il fenomeno in Europa riguarda in particolare Italia, Spagna e Francia. La fascia più colpita è tra i 50 ed i 59 anni e una delle cause principali è la sopravvalutazione delle proprie capacità ed a volte l'inesperienza sull'uso del mezzo specifico. Il casco è ancora il migliore salvavita.

Proliferano i monopattini elettrici (buy&rent), cresce la complessità sistemica urbana:

- Velocità elevate (oltre 25 km/h)
- Conflitti con pedoni
- Infrastrutture «intasate» e pericolose
- Conflitti con ciclisti per la «contesa» delle ciclabili

A questo si affianca un vuoto normativo: i monopattini elettrici non sono disciplinati né dalle norme europee sull'omologazione né, in tanti Paesi, dalle leggi nazionali. Dati e statistiche sono inoltre inesistenti: in Europa, infatti, non ci sono dati attendibili sulle collisioni perché tali mezzi non sono disciplinati dal CdS e non sono considerati mezzi di trasporto e quindi non "refertati" dalla polizia).

L'**ETSC – European Transport Safety Council** (di cui DEKRA è recente membro) ha divulgato le seguenti raccomandazione per Stati europei e Istituzioni:

- Integrazione di norme specifiche nel CdS
- Rivisitazione dei rapporti di polizia per emersione del fenomeno
- Rilevamento degli incidenti gravi o mortali
- Conduzione di ricerche su dinamiche di collisione e fabbisogno infrastrutturali
- Sviluppo di linee guida sulla base delle best practice collaudate

DEKRA, da parte sua, ha individuato invece un **protocollo specifico dedicato alla Micro Mobility**, definendo alcuni standard specifici in tema di:

- Design e tecnica dei veicoli
- Produzione, trasporto e montaggio, nonché immissione sul mercato e omologazione
- Autorità. Assicurazione e infrastruttura
- Sicurezza informatica e protezione dei dati
- Training e regole di comportamento
- Utilizzo dei veicoli
- Manutenzione e rimessaggio
- Recycling

L'**infrastruttura** continua a giocare un ruolo fondamentale per la sicurezza delle due ruote, portando con sé potenziali ancora inespressi. Anche questo elemento deve quindi tenere il passo dell'evoluzione dei mezzi e delle tecnologie puntando su:

- ampliamento delle reti ciclabili e dei percorsi dedicati
- manutenzione costante dei manti stradali (brecciolino, buche)
- segnaletica chiara e strategica
- barriere architettoniche e di sicurezza protettive
- potenziamento del TPL
- separazione tra traffico motorizzato rapido e utenti vulnerabili
- interconnessione dei veicoli con l'infrastruttura stessa

La mobilità deve evolvere sempre di più verso la realizzazione di un reale Shared Space, quindi, ripensando le modalità di convivenza tra gli utenti della strada. Occorre pensare a nuove vie per la Sicurezza 2.0, introducendo nuovi ritrovati tecnologici, come ad esempio i Sistemi MSC (controllo della stabilità), le luci frontali per biciclette a laser integrato, i sistemi di E-call, il casco airbag, gli head up display e anche l'ABS per le pedelec.

Un tema molto importante riguarda ovviamente anche i controlli, che devono essere ricalibrati. I vizi tecnici delle moto possono essere corresponsabili di un numero non trascurabile di incidenti. La revisione normativa ad intervalli regolari è ancora un momento fondamentale per verificare periodicamente lo stato di salute del veicolo. Purtroppo, le normative negli Stati UE presentano ancora diverse difformità regolamentative che devono essere omogeneizzate.

E' interessante notare come secondo i dati forniti dal **Centro Studi DEKRA** sugli Incidenti, il 20% delle moto, il 50% dei motorini l'80% dei ciclomotori oggetto di collisione presenti difetti tecnici.

Alle illustrazioni delle principali evidenze del Rapporto, è seguito l'intervento del Sottosegretario ai Ministero dei Trasporti, **On. Roberto Traversi**: *“Dal Ministro Micheli mi è stata affidata la delega alla Sicurezza Stradale e Due Ruote, è un grande impegno del governo, è il futuro: portare le città al passo coi tempi. Bisogna considerare che ci sono distanze culturali su questi temi tra aree diverse del nostro Paese. Si tratta di anche di sfide ambientali. Lo sviluppo della micro-mobilità elettrica è iniziata prima della pandemia, con la manovra di bilancio 2019, che si impegnava già sui monopattini assimilandoli alle biciclette, ma poi il cambiamento è stato repentino, inaspettato, è servito intervenire per migliorare le norme. La pandemia ha portato alla riflessione sulla necessità di cambiare la mobilità nelle città congestionate, da qui il nuovo incentivo all'acquisto dei mezzi che ha avuto un'importante risposta da parte dei cittadini. È un mercato fortissimo e importante per l'Italia, in particolare quello della produzione di biciclette. Esiste una bivalenza: implementare la mobilità a due ruote, ma allo stesso tempo incrementare la sicurezza. L'obiettivo è sempre la Vision Zero. Bisogna mettere in sicurezza la mobilità partendo dalle infrastrutture. Poi le norme, come il casco che salva tante vite umane. Ci saranno le linee guida per monopattini sul sito del Ministero questa settimana. Chi guida un monopattino non può fare quello che vuole nella città, deve rispondere al Codice della Strada. Determinante è come sempre la cultura. Ci mettiamo il massimo della passione, la sicurezza stradale è un tema primario. Il parlamento si sta confrontando in modo importante su questi temi, siamo attentissimi. Guardiamo alla città del 2023, verde e sicura”.*

**On. Raffaella Paita, Presidente Commissione Trasporti della Camera**: *“Il Report ci è molto utile per capire gli interventi che il Parlamento deve mettere in campo per la Sicurezza Stradale, innanzitutto per il nuovo CdS. Su tale aspetto abbiamo presentato un emendamento alla legge di bilancio unitario della Commissione per la rivisitazione del CdS. Bisogna concentrarsi sul tema delle infrastrutture per ridurre all'origine il numero di incidenti, ricorrendo a innovazione e digitalizzazione. Più infrastrutture e più tecnologiche. Nelle scuole occorre più cultura: il casco è ormai considerato acquisito, questo per merito di una strategia informativa importante e invasiva. La pandemia ha modificato nuovamente il nostro modo di muoverci. Dobbiamo affrontare questo tema sotto il punto di vista della regolamentazione. Massima disponibilità da parte della Commissione a collaborare e ad utilizzare le analisi, gli studi e le proposte di DEKRA”.*

A seguire è intervenuto **Claudio Lubatti di ANCI**, prendendo atto che le città non si sono fatte trovare pronte a livello infrastrutturale, hanno invece subito il cambiamento. Ha sottolineato, inoltre, come la trasformazione debba partire a livello culturale e che le città siano chiamate stimolarla ed anticiparla. E' importantissimo ma altresì preoccupante il dato dell'inversione delle preferenze delle persone

verso l'uso del mezzo pubblico e del car sharing, un tema che deve essere affrontato in termini concreti ed urgenti, ma allo stesso tempo culturali, di informazione, formazione e sensibilizzazione.

**Il Sen. Massimo Berutti, Membro Commissione Lavori Pubblici**, ha osservato come lo sviluppo importante dell'utilizzo delle due ruote nelle città è stato molto più veloce della pianificazione urbana, che ha bisogno di maggiore tempo e porta con sé elevata complessità. Il Senatore ha spiegato che serve un lavoro di evoluzione del processo culturale e non bisogna dimenticare le automobili: occorre gestire la convivenza tra i diversi utenti. I finanziamenti messi in campo dal Governo devono essere abbinati ad un'attenta regolamentazione che eviti che si creino caos e pericoli.

**Il Presidente di ACI, Angelo Sticchi Damiani:** *“E' importante stabilire nelle città la viabilità primaria con piste ciclabili, zone a 30 km e isole ambientali. La suddivisione funzionale delle strade è fondamentale per la convivenza e la sicurezza stradale. Serve fare formazione sull'uso dei monopattini, anche nelle scuole. Riteniamo che per i possessori di monopattini serva un archivio a fini assicurativi, rendendo la polizza obbligatoria. Anche l'obbligatorietà del casco è da contemplare. Come ACI, siamo perplessi sul permesso di andare in controsenso nelle aree a km 30 per le biciclette. Non è facile da spiegare, molti utenti non sono preparati. Crediamo che sia necessario ripensare la norma, abrogandola”.*

**Paolo Magri, Presidente Confindustria ANCMMA**, ha preso poi spunto dall'incremento delle vittime nelle categorie vulnerabili, ciclisti e due ruote in genere. La sicurezza di tali utenti deve essere una priorità. L'industria delle due ruote ha fatto passi da gigante, ma serve andare ancora più avanti con la connettività e l'interconnessione tra veicoli e strada. *“Sosteniamo – ha affermato - che serve una maggiore diffusione dell'uso dell'abbigliamento protettivo con misure di defiscalizzazione. I costi sociali dell'utilizzo delle due ruote sono di 5 mld di euro. La manutenzione delle infrastrutture è determinante. Bisogna realizzare barriere stradali di sicurezza per motociclisti. Le infrastrutture pesano il 25% come concausa degli incidenti. Lavoriamo sulla cultura della sicurezza e sul fare sistema con corsi specifici di perfezionamento”.*

**L'On. Alessandro Morelli, Commissione Trasporti della Camera**, ha affermato che bisogna guardare alla reale situazione odierna: *“Biciclette e monopattini devono adattarsi alla situazione delle nostre città che sono profondamente diverse dalle altre grandi città europee. Non si parla mai dei problemi che riguardano i portatori di handicap, gli ipovedenti, che sono, purtroppo, danneggiati da biciclette e monopattini abbandonati sui marciapiedi che diventano barriere architettoniche. Non sono contro la micro-mobilità sostenibile, ma sono preoccupato se si perde l'equilibrio e si porta tutto solo sulla mobilità dolce a discapito dell'automobile. Serve contemperare le esigenze dei diversi utenti della strada, non creare antagonismo tra loro”.*

**L'On. Luciano Nobili, Commissione Trasporti della Camera**, ha sottolineato come il Report presentato oggi sia uno strumento prezioso per i decisori. Entrando nel dibattito ha affermato che: *“La mobilità dolce non deve essere accusata di essere causa di pericolo per la sicurezza stradale nelle città; bisogna prendere atto che la mobilità urbana è data da un mix tra trasporti pubblici e privati, tra auto, moto, biciclette, monopattini elettrici e altri nuovi mezzi di micro-mobilità. Essere contro i monopattini è essere contro il futuro. Tali mezzi erano già presenti prima che li regolamentassimo”.*

*C'era una giungla che stiamo cercando di dipanare. Le regole vanno fatte rispettare. Sono il principale politico impegnato perché l'Italia si apra alla micro-mobilità elettrica. Attenzione, però, sta all'Ente locale, che spesso con grande generosità concede autorizzazioni importanti in termini quantitativi, porre dotazioni e regole. Per farlo si possono usare anche strumenti tecnologici. Di chi è la strada? Solo delle automobili? La strada è dei cittadini, tutti. Bisogna adeguare le infrastrutture nelle città ai nuovi modelli di mobilità. Il Covid ha cambiato tutto. I piani del traffico urbano fatti negli ultimi anni dalle grandi città saranno tutti da rifare. Il mezzo pubblico sarà usato molto meno. Per l'Italia la nuova mobilità sostenibile deve essere al centro delle politiche per lo sviluppo".*

**L'On. Vicenza Bruno Bossio, Commissione Trasporti della Camera** nel suo intervento ha chiarito che *"Non possiamo fare a meno di immaginare un futuro di mobilità sostenibile, ci sono indicazioni in questo senso e sono anche nelle linee guida del Recovery Found.*

*Si deve andare verso una mobilità sostenibile che non riguardi solo le città ma tutto il Paese. Infrastrutture e informazione/sensibilizzazione sono determinanti. Serve un mix di investimenti: infrastrutture, dispositivi individuali di protezione, applicazioni digitali, che possono fare la differenza se ampliati ai singoli veicoli. Quindi, investimenti su reti di comunicazione, sul 5G. Il Report trova riscontro con il lavoro della Commissione Trasporti. Sono convinta che la sicurezza stradale passi, oggi più che mai, dalla riforma del Codice della Strada".*

**Enrico Pagliari, Direttore area tecnica di ACI e Presidente Ass. Italiana per l'Ingegneria del Traffico e dei Trasporti:** *"Il report è di grande attualità. Non bisogna contrapporre gli utenti della strada gli uni agli altri, è profondamente sbagliato. Ogni utente deve rispettare l'altro, dal pedone all'automobilista. La mobilità cambia senza dubbio per quantità e qualità nelle nostre città. Non si deve abbandonare il trasporto pubblico, deve rinnovarsi e innovare. La tecnologia deve venire in aiuto, servono, ad esempio, app per prenotare il posto sul mezzo pubblico. Bisogna investire e impegnarsi, non è facile. Vanno cambiate le abitudini, per questo serve fare formazione e riorganizzare la mobilità con regole, piani, programmi e tecnologie".*

**Prefetto Roberto Sgalla, già Direttore centrale delle Specialità di Polizia:** *"Un plauso al Rapporto DEKRA, è completo per azioni strategiche e buona pratica. Il tema del casco sta diventando importante, auspico che sia accolto dalle riforme del Codice almeno per i minorenni sia sulle biciclette, così come già fatto per i monopattini. Bisogna passare dalla fase emergenziale attuale ad una fase strutturale. Eravamo abituati ad una separazione degli utenti, oggi c'è un'integrazione, la strada è uno spazio condiviso. Occorre creare le condizioni perché questo non porti maggior rischio, servono gli interventi dei legislatori. Necessitano i regolamenti, il rischio è l'anarchia tra Comuni: dalla legislazione primaria si deve passare ad una legislazione di carattere secondario. Nuove infrastrutture e nuova segnaletica coerente con i simboli internazionali. Le infrastrutture sono determinanti - lo sono anche il mezzo e il comportamento - ma oggi sono queste che rappresentano concause crescenti. Servirà usare i fondi del Recovery Found".*

**Avv. Maura Carta, Presidente Milano Tangenziali, Milano Serravalle:** *"Gli incidenti che riguardano i motociclisti sono residuali in termini numerici in autostrada rispetto alle strade urbane ed extraurbane. Però il dato impressionante è che la mortalità dei motociclisti in autostrada è alta in rapporto alle auto,*

*quasi si equivale, malgrado il numero di utenti sia molto inferiore. I dati mostrano come l'età delle vittime cresce, non solo giovani, ma anche persone nella fascia tra 50 e 60 anni. In questo contesto segnalo che le due ruote sono un pericolo se non rispettano le regole, come spesso fanno nelle gimcane e nell'uso delle corsie di emergenza".*

**Roberto Mastrangelo, Direttore gestione rete ANAS:** *"I numeri degli incidenti stradali sono calati dal 2000 ad oggi, ma negli ultimi anni la curva si sta appiattendendo. Questo è un dato preoccupante. Per migliorare e tornare a ridurre i sinistri bisogna lavorare ancora di più sui comportamenti. Abbiamo evidenza che il 40% degli incidenti su strade ANAS siano autonomi, con cause legate ai comportamenti del guidatore. Sono convinto che serva tornare a lavorare anche su infrastrutture e veicoli, usando sempre più la tecnologia. Il 50% degli investimenti ANAS sono sulla manutenzione e sui miglioramenti della rete. Ci impegniamo per riduzione delle conseguenze degli incidenti con barriere salva motociclisti brevettate da ANAS e New jersey tra le corsie come sparti traffico centrale, utili ad eliminare il problema del paletto in caso di urto per i motociclisti, anche questo brevettato da ANAS".*

**Gian Paolo Gualaccini, Consigliere Coordinatore della Consulta CNEL:** *"Attenzione alla normativa prima e secondaria: ad esempio, il mobility manager previsto dal Decreto rilancio, non è ancora operativo perché manca la norma attuativa. Dobbiamo migliorare la capacità di mettere a terra le leggi che vengono fatte. Inoltre, serve impegnarsi su infrastrutture e comportamenti per migliorare la sicurezza stradale su due ruote. Riguardo alla cultura ed all'informazione, il CNEL sta lavorando ad un docufilm dedicato agli studenti delle superiori dedicato alla mobilità dolce. Sull'aspetto preventivo, stiamo presentando un disegno di Legge per introdurre l'"alcohol lock", da prevedere solo nei casi di recidiva. Se chi è stato condannato vuole avere di nuovo la patente deve montare il dispositivo a sue spese sul mezzo. Non dimentichiamo che la Comunità Europea lo ha reso obbligatorio dal 2024".*

**On. Paolo Gandolfi, Primo firmatario della Legge sulla Mobilità ciclistica ed esperto in sicurezza stradale urbana:** *"Questa sera sembra che la sicurezza stradale sia il principale tema a livello nazionale, in realtà non c'è la necessaria attenzione nel Paese. Se si vuole affrontare il tema della sicurezza in maniera costruttiva serve un approccio complessivo, serve una Legge Delega. Servono le regole, serve il controllo con l'uso della tecnologia da remoto. La velocità è uno dei temi principali. Troppo spesso non si vuole affrontare questa criticità, ma non volendo dare le multe inseriamo la limitazione di velocità sui mezzi. Riguardo alla mobilità nell'ambito urbano, c'è sempre di più una diversificazione dell'uso della strada che è sempre di più di tutti, quindi, serve la convivenza tra gli utenti, che si interscambiano: oggi pedone, domani automobilista, dopo domani ciclista. Questa è l'unica chiave per la sicurezza in ambito urbano. Gli altri Paesi europei vanno molto meglio di noi, specialmente sulle conseguenze dannose del sinistro. Bisogna lavorare sulla mobilità su due ruote, fino ad oggi si è lavorato principalmente sulle auto. Migliori obiettivi nelle città sono raggiungibili lavorando sulla condivisione dello spazio, ripensando lo spazio stradale. La differenza la fa ridurre il differenziale di velocità tra gli utenti. Anche chi non rispetta una regola, ad esempio, il bambino che ha un comportamento sbagliato e inseguendo la palla finisce in mezzo alla strada senza guardare, deve essere salvato. Anche la più innocente delle infrazioni non deve portare ad una tragedia, la*

*strada deve perdonare gli errori. Questo si può ottenere solo facendo andare più piano le automobili: per questo servono le zone 30 e le isole ambientali”.*

**Pierluigi Bonora, Presidente Forum Automotive:** *“Serve informazione obiettiva che aiuti anche il legislatore. Ottimo il casco, le luci, l’abbigliamento, la formazione, ma anche e soprattutto maggiori controlli. Non bisogna essere uno contro l’altro, ma nelle grandi città a volte viene creata una contrapposizione rea i diversi utenti, come avviene a Milano, dove sembra esserci una crociata contro le auto. Da parte di chi deve decidere e controllare è necessario maggiore equilibrio e la presa in carico delle esigenze di tutti”.*

**Giorgio Guidetti, Medico Presidente della Società Italiana di Vestibologia:** *“Porto la visione di un medico: tutti gli utenti della strada hanno in comune il fatto di essere persone e, prima di tutto, bisogna considerare i problemi di attenzione: psiche, droghe, alcool, età. Poi bisogna guardare alla tecnica di guida, esperienza specifica e training; ad esempio chi usa le bici elettriche, con scarsa esperienza, percorre strade che non avrebbe percorso prima, salite e discese che non ha mai fatto. Motociclisti che partono dai 1.000 cc senza mai essere saliti prima su una moto. Sono importantissimi anche i capi di vestiario ed i dispositivi di protezione individuale. Le regole devono essere chiare e logiche altrimenti non vengono rispettate. Bisogna considerare l’attenzione selettiva del soggetto, l’attenzione visiva: purtroppo i cartelli stradali attuali distraggono, sono confusi, costituiscono elementi di pericolo e di rischio. E’ basilare l’educazione scolastica fin dalla scuola primaria”.*

Il rapporto DEKRA 2020 sulla Sicurezza Stradale è disponibile per il download sul sito [dekra.it](http://dekra.it), cui si aggiunge il sito multilingue dedicato [www.dekra-roadsafety.com](http://www.dekra-roadsafety.com) con informazioni, approfondimenti, video e infografiche, oltre all’archivio delle edizioni precedenti del Rapporto.

#### Sono intervenuti

- Roberto Traversi - Sottosegretario al Ministero dei Trasporti
- Raffaella Paita - Presidente commissione Trasporti Camera dei Deputati (IV)
- Alessandro Morelli - Membro Commissione Trasporti Camera
- Luciano Nobili - Membro Commissione Trasporti Camera dei Deputati (IV)
- Enza Bruno Bossio - Membro Commissione Trasporti Camera dei Deputati (PD)
- Massimo Berutti - Membro Commissione Lavori Pubblici Senato della Repubblica (FI)
- Angelo Sticchi Damiani - Presidente ACI
- Paolo Magri - Presidente Confindustria ANCMA - Amministratore delegato EICMA
- Maura Carta - Presidente Milano Serravalle
- Claudio Lubatti - ANCI
- Roberto Sgalla - Prefetto, già Direttore Centrale delle Specialità della Polizia di Stato
- Gian Paolo Gualaccini - Consigliere Coordinatore della Consulta CNEL
- Roberto Mastrangelo - Direttore di gestione della rete ANAS
- Enrico Pagliari - Direttore area tecnica di ACI e Ass. Italiana per l’Ingegneria del Traffico e dei Trasporti
- Paolo Gandolfi - Ex parlamentare, promotore della Legge sulla Mobilità ciclistica
- Giorgio Guidetti - Medico Presidente della Società Italiana di Vestibologia
- Pierluigi Bonora - Promotore Forum Automotive



Per maggiori informazioni

Angela De Vito

[angela.devito@dekra.com](mailto:angela.devito@dekra.com)