

FORUM 2023 - ENERGIE, INFRASTRUTTURE E INDUSTRIE PER LA MOBILITÀ A ZERO EMISSIONI

STUDIO DEL POLITECNICO DI MILANO: CIRCA IL 30 PER CENTO DEI VEICOLI A MOTORE ENDOTERMICO CIRCOLANTI IN ITALIA POTREBBE ESSERE SOSTITUITO GIÀ DA OGGI DA VEICOLI ELETTRICI SENZA MODIFICARE LE ABITUDINI DI GUIDA DEGLI ITALIANI

DALLE GREEN BOX LE RISPOSTE PER UNA POLITICA DI MOBILITÀ EQUA, SOCIALMENTE SOSTENIBILE E INCLUSIVA

È quanto risulta dall'analisi svolta sulle province di Roma, Brescia e Bari grazie ai dati rilevati dalle scatole nere installate sui veicoli dei clienti Unipol

Milano, 26 giugno 2023 – Sulla base dei dati telematici rilevati dalle scatole nere installate sui veicoli dei clienti Unipol nelle province di Roma, Brescia e Bari, emerge che l'**E-Private Mobility Index**¹ - la percentuale di veicoli tradizionali (a motore endotermico) che può essere effettivamente sostituita da veicoli elettrici - non è uniforme sul **territorio nazionale** ed è pari al **17%** nella provincia di **Roma**, al **28%** nella provincia di **Brescia**, al **42%** nella provincia **Bari**. La difformità è frutto della diversa estensione geografica, dei servizi presenti sul territorio e delle abitudini di guida della popolazione; è inoltre inversamente correlata ai km percorsi: l'E-Private Mobility Index aumenta al ridursi dei km percorsi dal singolo veicolo.

Per il calcolo dell'E-Private Mobility Index sono stati processati circa 360 milioni di spostamenti per oltre 226.000 veicoli così suddivisi: per la provincia di **Bari, 81.460 veicoli** (il 60% delle box esistenti nella provincia) per un totale di circa **140 milioni di spostamenti**; per la provincia di **Roma 91.920 veicoli** (circa il 40% delle box esistenti nella provincia) per un totale di **circa 150 milioni di spostamenti**; per la provincia di **Brescia 53.410 veicoli** (il 90% delle box esistenti nella provincia) per un totale di oltre **70 milioni di spostamenti**. Tutti i dati sono statisticamente significativi.

Solo dopo aver calcolato l'E-Private Mobility Index, lo studio ha misurato anche la **fattibilità economica** ovvero, la convenienza dell'investimento per il passaggio all'auto elettrica, tenendo conto che in Italia 8 anni è il periodo pari alla durata media di proprietà di un'auto privata. Una delle variabili che maggiormente incide sulla fattibilità economica è il costo della ricarica: nella provincia di Roma tutte le auto elettrificabili (il 17% dell'E-Private Mobility Index) sarebbero ammortizzabili in 8 anni se la ricarica avesse un costo di 0,2 euro per KWh (costo pre crisi energetica); se il costo aumentasse a 0,36 euro per KWh (costo post crisi energetica), solo il 7% delle auto identificate andrebbe a break even in 8 anni. Le stesse percentuali sono 7% e 3% per Brescia, 13% e 6% per Bari.

È quanto emerge da uno studio condotto dal **Politecnico di Milano**, basato sulle analisi dei movimenti delle auto degli italiani, registrati attraverso box telematiche e presentati oggi presso la Triennale di Milano durante il secondo forum di **The Urban Mobility Council, il Think Tank della mobilità**, promosso dal **Gruppo Unipol** con il Patrocinio della **Commissione Europea, del Parlamento europeo Ufficio in Italia, di AGID – Agenzia per l'Italia Digitale, del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di Regione Lombardia e del Comune di Milano**. Il progetto nasce per promuovere una piattaforma

¹ Strumento di monitoraggio messo a punto dal Politecnico di Milano insieme a UnipolTech, per la prima volta nel 2023. L'indice è misurato considerando le lunghezze dei viaggi effettuati e l'esistenza di un punto di ricarica domestica a basso costo in prossimità dell'abitazione.

permanente di discussione, di condivisione di idee, ricerche e case studies tra stakeholders istituzionali, università e aziende impegnate ogni giorno per costruire la mobilità sostenibile del futuro: connessa, autonoma, integrata e green.

Da Black Box a Green Box

Lo studio del **Politecnico di Milano** evidenzia inoltre come i veicoli non immediatamente elettrificabili potrebbero continuare a circolare, a determinate condizioni, anche nelle zone a traffico limitato, se si prendessero in considerazione i dati rilevati dalle green box, uno strumento per definire e classificare l'impatto ambientale di ciascun veicolo, superando la tradizionale definizione di appartenenza alla classe Euro.

La ricerca e le analisi realizzate con i dati della telematica UnipolTech² consentono infatti di passare dal concetto di scatola nera a quello di green box, andando a misurare in modo continuativo i km percorsi, le velocità, le brusche accelerazioni e le frenate.

In sintesi, l'analisi dei dati di guida di un'automobile mostra come **un veicolo ecologico (classe Euro elevata) guidato in modo inefficiente possa generare un impatto ambientale maggiore rispetto a un'automobile più vecchia ma guidata in modo "green"**.

Emerge quindi l'importanza del chilometraggio e dello stile di guida sull'impatto ambientale complessivo di un veicolo, indipendentemente dalla sua età o tecnologia di propulsione e si evidenzia la necessità di promuovere una guida "green" e responsabile, fornendo informazioni agli automobilisti sulle pratiche di guida che possono ridurre le emissioni e l'inquinamento atmosferico.

È un approccio innovativo che consente alle **amministrazioni pubbliche di pianificare politiche efficaci per la gestione del traffico veicolare privato e limitare l'inquinamento**. In sostanza, attraverso i dati delle green box, le amministrazioni locali potrebbero passare da politiche basate sui dati medi, come quelli sulla quantità di emissioni rilasciate da un certo tipo di motore, a politiche basate sui dati effettivi del singolo veicolo e su come è guidato. Una rivoluzione, in particolare nella gestione degli accessi ai centri urbani, perché **l'ingresso nelle ZTL sarebbe basato non solo sull'auto che si possiede, ma sui km che si percorrono, sulle velocità che si adottano, sul suolo che si occupa, sullo stile di guida**.

Matteo Laterza - Amministratore Delegato UnipolSai ha affermato: *“Con la nascita di nuovi paradigmi di mobilità il ruolo delle compagnie di assicurazione non può limitarsi ad assicurare l'auto ma offrire anche nuovi servizi. Grazie all'analisi dei dati della telematica, è possibile assecondare il cambio di abitudini dei cittadini verso un futuro più sostenibile e inclusivo. È auspicabile che tale evoluzione venga accompagnata anche da coerenti politiche delle amministrazioni comunali, regionali e nazionali. Come Gruppo Unipol seguiamo con interesse l'attività svolta dai Comuni in tema di pianificazione infrastrutturale con l'obiettivo di garantire ai cittadini l'accesso a servizi che promuovano la mobilità sostenibile, come l'installazione delle colonnine elettriche, l'apertura di nuovi parcheggi e fermate del trasporto pubblico così da incentivare i viaggi multi-modalità, aumentando la sicurezza stradale”*.

² UnipolTech è la società del Gruppo Unipol che offre ai clienti UnipolSai soluzioni e servizi innovativi, per soddisfare le loro esigenze attraverso l'uso delle ultime novità tecnologiche. Sviluppa dispositivi telematici per garantire sicurezza e assistenza immediata: in viaggio, a casa o a lavoro. UnipolTech è leader in Italia e in Europa per la telematica in auto, con più di 4,2 milioni di scatole nere installate.

THE URBAN MOBILITY COUNCIL

PERCORSI DELLE NUOVE MOBILITÀ

Sergio Savaresi, Direttore del Dipartimento Elettronica Informazione e Bioingegneria (DEIB, Politecnico di Milano) ha dichiarato: *“Lo studio fatto sui dati telematici in collaborazione con UnipolTech ha dato evidenza quantitativa di due concetti fondamentali. Il primo è che l’impatto ambientale dell’uso di un veicolo (in particolare le sue emissioni di CO2) è largamente legato al tipo di utilizzo del veicolo, ancor più che alla sua classe EURO; è forse giunto il momento, grazie alle moderne tecnologie telematiche, di misurare l’effettivo impatto di ciascun veicolo, e non basarsi su tradizionali valori medi. Il secondo è che, mantenendo il classico modello di automobili ad uso privato, l’effettiva elettrificabilità difficilmente può superare il 30%; va quindi gestita al meglio la transizione verso nuovi modelli di mobilità a servizio (più facilmente elettrificabili).*

Carlo Ratti, architetto, urbanista e ingegnere, Direttore Senseable City Lab, Massachusetts Institute of Technology di Boston ha commentato: *“Stiamo vivendo un periodo molto interessante, di grandi trasformazioni a livello tecnologico e sociale. Internet sta entrando nello spazio fisico - lo spazio delle nostre città - e diventando Internet of Things, andando a modificare molti dei paradigmi dell’urbanistica del passato. Uno dei settori più interessati al cambiamento è quello della Mobilità, dove i veicoli stanno diventando “computer su ruote” in grado di produrre e raccogliere enormi quantità di dati. Proprio dall’analisi dei Big data, come ci dimostra la ricerca in partnership con Unipol, possiamo andare ad accelerare ancora di più l’evoluzione delle nostre città e delle nostre strade, seguendo imperativi di sicurezza e attenzione ambientale”.*

Al forum sono intervenuti: **Matteo Laterza** - Amministratore Delegato UnipolSai; **Galeazzo Bignami** - Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti; **Arianna Censi** - Assessora alla Mobilità, Milano; **Carlo Corazza** - Direttore, Parlamento europeo Ufficio in Italia; **Michele Crisci** - Presidente, UNRAE e Amministratore Delegato, Volvo Italia; **Luca De Meo** - Amministratore Delegato, Renault Group e Presidente, ACEA (Associazione Europea dei Costruttori di Automobili); **Franco Ferraro** - giornalista Sky Tg24; **Santo Ficili** - Country Manager Italia, Stellantis; **Attilio Fontana** - Presidente, Regione Lombardia; **Stefano Genovese** - Head of Institutional & Public Affairs, Gruppo Unipol e Coordinatore, Think Tank “The Urban Mobility Council”; **Maria Leitner** - giornalista Rai Tg2 Motori; **Raffaella Lucarno** - Head of Bio Refinery & Supply, Biomethane, Eni Sustainable Mobility, Eni; **Camillo Mazza** - General Manager, Robert Bosch GmbH Branch Italy; **Paolo Mazzoleni** - Assessore all’Urbanistica, Torino; **Massimo Nordio** - Presidente, Motus-E e Vice President Group Government Relations and Public Affairs, Volkswagen Group Italia; **Eugenio Patané** - Assessore alla Mobilità, Roma Capitale; **Carlo Ratti** - architetto, urbanista e ingegnere, Direttore Senseable City Lab, Massachusetts Institute of Technology di Boston; **Massimiliano Salini** - Europarlamentare, Membro Commissione per trasporti, Parlamento europeo; **Sergio Savaresi** - Professore di automazione nei veicoli al Politecnico di Milano; **Patrizia Toia** - Europarlamentare, Vicepresidente Commissione per l’industria, la ricerca e l’energia, Parlamento europeo;

UN PROGETTO DI



PARTNER ACCADEMICO



IN COLLABORAZIONE CON



AGID Agenzia per l'Italia Digitale

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Regione Lombardia

Comune di Milano

CON IL PATROCINIO DI