

DALLA BLACK BOX ALLA GREEN BOX

di BENIAMINO MUSTO

LA SCATOLA NERA PUÒ ASSUMERE UNA VALENZA PUBBLICA, EVOLVENDO DA PRODOTTO ANCILLARE AL CONTRATTO ASSICURATIVO A STRUMENTO DI GESTIONE DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA DEL PARCO AUTO CIRCOLANTE. MA PER ARRIVARE A QUESTO OBIETTIVO OCCORRE CHE TUTTI GLI ATTORI DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ SI PARLINO: ASSICURAZIONI, DECISORI POLITICI, RICERCA ACCADEMICA E INDUSTRIA. COME DIMOSTRA THE URBAN MOBILITY COUNCIL, L'APPUNTAMENTO IDEATO DAL GRUPPO UNIPOL PROPRIO PER FAVORIRE QUESTO DIALOGO, ATTRAVERSO MOMENTI DI ANALISI E OPPORTUNITÀ DI CONFRONTO SU QUESTO TEMA



Le tecnologie connesse e i dati hanno un ruolo fondamentale per allineare gli obiettivi ambientali, industriali e sociali perché, grazie alla collaborazione con il mondo accademico, forniscono evidenze scientifiche sulla base delle quali i decisori politici possono indirizzare misure chiave della mobilità. Un'occasione preziosa per mettere a confronto settore assicurativo, mondo politico, ricerca universitaria e altri settori industriali è rappresentata dal *The Urban Mobility Council*, l'evento promosso ogni anno dal gruppo Unipol, che si è svolto a Milano a inizio luglio.

In un contesto in cui l'obiettivo delle zero emissioni è solo uno dei tanti traguardi cui aspira l'evoluzione della mobilità, gli attori coinvolti in questo cambiamento si trovano a dover tenere insieme una molteplicità di esigenze: in primis quella della tutela della salute pubblica, ma anche quella della libertà di spostamento e delle garanzie occupazionali di chi lavora in sistemi industriali ormai consolidati.

ALLINEARE OBIETTIVI AMBIENTALI, INDUSTRIALI E SOCIALI

Il titolo scelto per l'edizione 2024 di The Urban Mobility Council è stato *Libertà di movimento: un valore per la nuova Europa – Tecnologie e dati per allineare obiettivi ambientali, industriali e sociali*. Il riferimento alla prospettiva europea della riflessione sul tema è stato evidenziato in apertura dei lavori da **Stefano Genovese**, head of institutional & public affairs di Unipol, il quale ha ricordato come la mobilità sia tra le quattro libertà fondamentali su cui si fonda l'Europa, ma va a confrontarsi anche con gli

altri valori, ad esempio il diritto alla salute. “Siamo – ha detto – in un crocevia politico, in cui la costruzione della nuova mobilità richiede mediazione di interessi”. In questo contesto anche Unipol vuole fare la propria parte: “la black box, partita come strumento assicurativo, oggi è arrivata ad avere una valenza collettiva”, e in questo senso il gruppo collabora da anni con il mondo della ricerca accademica.

MOBILITÀ, LA POLITICA NON GUARDI SOLO ALL'AUTO ELETTRICA

La valenza collettiva della black box si può osservare anche in un servizio come *Move-in*, di cui ha parlato nel suo intervento il governatore della Regione Lombardia, **Attilio Fontana**. Lo strumento (una scatola nera) permette ai proprietari di veicoli soggetti a limitazioni di circolare senza blocchi orari o giornalieri, rispettando solo un tetto massimo di percorrenza chilometrica



annuale calcolato in base alla tipologia e alla classe ambientale del veicolo (il servizio oltre che in Lombardia, è attivo in Piemonte, Emilia-Romagna e Veneto). Anche per il sindaco di Roma, **Roberto Gualtieri** le nuove tecnologie sono fondamentali per disegnare il nuovo paradigma della mobilità sostenibile.

Il discorso si è poi spostato in ottica europea con il confronto tra **Carlo Corazza**, direttore dell'Ufficio del Parlamento europeo in Italia, **Pierpaolo Settembri**, head of unit coordination and planning della DG Move (direzione generale della Commissione europea responsabile dei trasporti all'interno dell'Ue), e gli euro-parlamentari **Carlo Fidanza** (Conservatori e Riformisti europei) e **Benedetta Scuderi** (Verdi-Alleanza Libera Europa). La discussione ha fatto emergere punti di vista anche molto divergenti sul tema, con il richiamo a non affrontare l'argomento in chiave ideologica declinabile a seconda delle proprie sensibilità: se da un lato è stata sottolineata la necessità di tutelare la nostra

capacità industriale a fronte di una concorrenza cinese molto aggressiva nella mobilità elettrica, dall'altro è stato anche sottolineato che la mobilità vada intesa a tutto tondo, laddove l'auto elettrica è soltanto uno dei tanti tasselli di un ripensamento più profondo di tutte le modalità di spostamento da mettere a disposizione dei cittadini europei.

LA VIA VERSO EMISSIONI AZZERATE

Un contributo al ripensamento di alcuni modelli in essere arriva dalla ricerca svolta dal **Politecnico di Milano**, i cui risultati sono stati presentati dal professor **Sergio Savaresi**, direttore del dipartimento di *Elettronica, informazione e bioingegneria* dell'ateneo milanese. Dallo studio (vedi box), basato sui dati anonimi provenienti dai dispositivi telematici **UnipolTech**, è stato dedotto che facendo uso di dispositivi telematici e algoritmi in grado di stimare le effettive emissioni cumulate di un veicolo, è possibile implementare una politica di misu-

LO STUDIO DEL POLITECNICO DI MILANO

La ricerca presentata nel corso del The Urban Mobility Council è stata realizzata da un team congiunto del Politecnico di Milano e di UnipolTech, che da tempo collaborano per fornire risposte scientifiche, basate su dati telematici, alle grandi domande sulla mobilità del futuro. L'obiettivo dello studio è quello di valutare in modo innovativo l'effettivo impatto ambientale delle auto a motore termico, anche con un focus specifico sull'Area B del Comune di Milano. Lo studio ha elaborato stime quantitative delle emissioni clima-alteranti e inquinanti basate sul comportamento reale del singolo veicolo, oltre che sulle sue caratteristiche.

La ricerca ha rilevato che a Milano la percentuale di auto compatibili col passaggio al full electric è pari al 40%, riducendosi a circa il 20% aggiungendo la condizione di breakeven economico (ovvero la convenienza dell'investimento per il passaggio all'auto elettrica tenendo conto che in Italia la durata media di proprietà di un'auto privata è di otto

anni). È quindi facile prevedere che (a Milano e non solo) nel futuro il parco auto rimarrà ancora in gran parte termico. Sulla base di questo assunto lo studio, prendendo come riferimento i chilometri concessi con il dispositivo telematico Move-in, ha trasformato il tetto chilometrico definito per ogni categoria di auto Euro 4, Euro 5 ed Euro 6 pre e post 2017 sia diesel che benzina, in un equivalente budget di emissioni di CO₂ e NO_x (ossidi di azoto). Il risultato essenziale dedotto dall'analisi svolta è che facendo uso di dispositivi telematici e algoritmi in grado di stimare le effettive emissioni cumulate di un veicolo, è possibile implementare una politica di misurazione delle emissioni con neutralità tecnologica: fissato il budget annuo per ogni vettura circolante, si può lasciare completa libertà al cittadino di scegliere la propria soluzione comportamentale e tecnologica. Nello studio le scatole nere sono chiamate "green box": dispositivi che possono diventare dei potenti strumenti di gestione della transizione ecologica del parco auto circolante.

razione delle emissioni con neutralità tecnologica: fissato il budget annuo di emissioni per ogni vettura circolante si potrebbe lasciare completa libertà al cittadino di scegliere la propria soluzione comportamentale e tecnologica. “Questa potenzialità tecnica – ha osservato Savaresi – potrebbe aprire le porte a un radicale cambio di paradigma nelle restrizioni all’uso delle automobili: non più strette limitazioni sulla classe Euro, ma l’assegnazione di un budget annuo di emissioni che ogni cittadino può utilizzare attraverso un mix di tecnologia della vettura, intensità di utilizzo, e stile di guida”.

IL DIBATTITO SULLE ZONE 30

Un altro degli aspetti più sensibili nel dibattito pubblico sulla mobilità urbana è quello relativo alle cosiddette Zone 30. **Carlo Ratti**, direttore del *Sensible City Lab* presso il **Massachusetts Institute of Technology** ha presentato una ricerca, realizzata sempre in collaborazione con UnipolTech, che si è posta l’obiettivo di stimare l’impatto della riduzione

dei limiti di velocità a 30 chilometri orari in termini di tempi di viaggio, e le emissioni di inquinanti e gas serra all’interno delle aree urbane. Le città che hanno applicato la riduzione dei limiti di velocità urbani a 30 km/h lo hanno fatto con l’obiettivo di rendere le città più vivibili, sicure e meno rumorose.

Lo studio, con focus su Milano, per la prima volta simula in modo sistematico e oggettivo la variazione dei tempi di percorrenza, e delle emissioni, in vari scenari di riduzione dei limiti di velocità urbani. Secondo Ratti, “la metodologia di questo studio può essere adottata dai Comuni per meglio predire le conseguenze delle scelte di viabilità”. Partecipando all’evento, il sindaco di Milano, **Beppe Sala**, ha commentato le evidenze emerse, sottolineando che i dati di questo studio “vanno proprio nella direzione di un approccio scientifico, e non ideologico, al tema delle Zone 30”.

ARRIVARE A DECISIONI SCIENTIFICAMENTE FONDATE

Dunque le nuove soluzioni per la mobilità sostenibile passano dalla tecnologia, e in questo senso Unipol ha un ruolo chiave, forte dei 4,2 milioni di clienti connessi con dispositivi telematici e di 320mila terabyte di dati provenienti dalle black box, come ha ricordato **Paola Carrea**, dg di UnipolTech, nel confronto avuto con **Raffaella Lucarno**, head of biorefining & supply di **EniLive**.

Arrivare a decisioni scientificamente fondate sulla mobilità resta quindi l’obiettivo dell’evento, ha ribadito il presidente di Unipol, **Carlo Cimbri**, a conclusione dei lavori, cioè “cercare di portare un contributo quanto più possibile scientifico e quanto meno possibile ideologico. Mi pare che il dibattito pubblico si stia sempre più stemperando nel mettere in campo azioni secondo un principio di ragionevolezza e di sostenibilità, perché tutti gli obiettivi sono indubbiamente meritevoli di attenzione, ma bisogna valutarne attentamente i costi economici e sociali”.



da sinistra: **Matteo Laterza**, ad di UnipolSai, e **Carlo Cimbri**, presidente di Unipol