

RIPENSARE LA MOBILITÀ PARTENDO DAI CENTRI URBANI



IN ITALIA L'AUTO HA ANCORA UN RUOLO CENTRALE: CON OLTRE 70 VEICOLI OGNI 100 ABITANTI ABBIAMO UNO DEI PARCHI CIRCOLANTI PIÙ ESTESI D'EUROPA. SECONDO UNO STUDIO DI UNIPOL E ISFORT, PRESENTATO PER THE URBAN MOBILITY COUNCIL, LE QUATTRO RUOTE SONO SCELTE DA PIÙ DI METÀ DI COLORO CHE SI SPOSTANO IN CITTÀ. SULLA SICUREZZA DELLE STRADE PERÒ C'È MOLTO DA FARE: ABBIAMO 51,5 VITTIME PER MILIONE DI ABITANTI, PIÙ DELLA MEDIA UE. RIDISEGNARE ALCUNE STRADE GRAZIE AL CONTRIBUTO DELL'AI, COME SUGGERISCE UN ALTRO STUDIO DI MIT E UNIPOLTECH, POTREBBE AIUTARE A FAR RISPETTARE I LIMITI DI VELOCITÀ

di Beniamino Musto

I ruolo dell'automobile resta ancora centrale nelle scelte di mobilità degli italiani, ma le dinamiche che riguardano la circolazione sono sempre più interessate da una costante evoluzione. Non si tratta solo di cambiamenti nelle scelte di consumo (il passaggio dal concetto di possesso al solo utilizzo), ma di osservare tutto l'insieme degli elementi che compongono il grande puzzle della mobilità. Una mobilità che resta soprattutto urbana, visto che circa il 70% degli spostamenti totali degli italiani avviene in contesti urbani, con l'auto privata che (per oltre il 50% di coloro che si muovono in città) continua a essere di gran lunga il mezzo più usato anche all'interno dei confini cittadini. Queste evidenze fanno parte dell'istanza scattata dal primo rapporto *The Urban Mobility Council*, realizzato dal gruppo **Unipol** in collaborazione con **Isfort**, l'istituto superiore di formazione e di ricerca per i trasporti. Presentata in occasione dell'ultimo forum del think tank, che si è tenuto lo scorso 7 luglio a Milano, l'indagine rileva tra le altre cose un ruolo ancora marginale del trasporto pubblico. Nonostante le difficoltà crescenti in merito alla circolazione e al parcheggio nei centri urbani, infatti, il trasporto pubblico copre meno dell'8% degli spostamenti, con significative disparità territoriali: al Nord si registra una sua maggiore diffusione, mentre nel Sud prevale un uso strutturale dell'auto. Milano, ad esempio, è l'unica metropoli in cui l'uso del trasporto pubblico si avvicina alla quota del 15%, mentre in città come Messina e Catania il dato scende addirittura sotto la soglia del 5%.

UN PAESE INONDATO DI VEICOLI

Lo studio evidenzia una correlazione negativa tra l'uso dell'automobile e la dimensione dei comuni: nei centri più piccoli, quelli fino a 10mila abitanti, oltre il 60% degli spostamenti all'interno dei confini comunali avviene con l'auto. Non stupisce, dunque, che il parco circolante italiano sia tra i più estesi in Europa: oltre 41 milioni di veicoli, 70 ogni 100 abitanti. È un dato, sottolinea il report, superiore di circa 12 punti alla media Ue, e soprattutto è più alto di 10 punti rispetto a quello di Francia e Germania, altri due paesi che, come il nostro, hanno in eredità una forte industria automobilistica propria.

In Italia, nel 2024, il settore dei trasporti ha generato oltre 125 miliardi di euro di valore aggiunto: 98,5 miliardi vendono nei servizi (78% del totale) e 27,7 miliardi nell'industria (fabbricazione di

mezzi di trasporto). Durante lo scorso anno, le spese per i trasporti delle famiglie italiane hanno raggiunto i 167,7 miliardi, ovvero il 13,2% dei consumi: è la terza macro-voce di spesa dopo le spese connesse all'abitazione (291 miliardi) e all'alimentazione (185 miliardi).

Lo studio, ad ogni modo, sottolinea l'anzianità del parco auto attualmente circolante. L'età media dei veicoli (dati **Unrae**) è di 12,8 anni, con un'auto su quattro che ha più di 20 anni; le motorizzazioni sono prevalentemente endotermiche (42,7% benzina e 39,8% diesel), mentre l'elettrico ha un ruolo decisamente marginale (0,7% del totale circolante).

LA SCARSA SICUREZZA STRADALE

Una delle evidenze messe più in risalto dal rapporto riguarda il fatto che in Italia i numeri sull'incidentalità stradale



© GiorgioMorara - iStock

sono ancora alti. Nel 2023 si sono verificati oltre 165mila incidenti stradali con lesioni. Scontato ricordare come il fenomeno porti con sé anche costi sociali altissimi, quantificati (dati Aci e Istat riferiti sempre al 2023) in 18 miliardi di euro: praticamente un punto di Pil. Nell'anno preso in esame, le vittime della strada sono state più di 3.000 e oltre 224mila i feriti, con il maggior numero di incidenti concentrati in ambito urbano (73,3%). Secondo, **Enrico San Pietro**, group insurance general manager di Unipol, intervenuto nel corso del forum, per riprendere un percorso virtuoso di riduzione degli incidenti, "i dati provenienti dai dispositivi telematici analizzati in profondità possono essere di grande aiuto, non solo come feedback costruttivi ai singoli automobilisti, ma ancora di più – ha sottolineato – al fine di individuare i punti critici all'interno delle nostre città sui quali le amministrazioni pubbliche possano intervenire in modo mirato e tempestivo per migliorarne la sicurezza".



Enrico San Pietro, group insurance general manager di Unipol

IL CONFRONTO TRA ASSICURAZIONE, MONDO ACCADEMICO E ISTITUZIONI

Giunto alla quarta edizione, il forum del think tank The Urban Mobility Council di **Unipol** si è ormai consolidato come appuntamento di riferimento nella discussione tra settore assicurativo, mondo accademico e istituzioni pubbliche attorno alle dinamiche che caratterizzano il presente della mobilità e ne tracciano le prospettive future. L'appuntamento 2025 è stato dedicato al ruolo dell'intelligenza artificiale al servizio della sicurezza stradale. All'evento, aperto come ogni anno da **Stefano Genovese**, head of institutional and public affairs di Unipol, nonché coordinatore di The Urban Mobility Council, sono intervenuti: **Carlo Carminucci**, direttore di ricerca dell'Isfort; **Arianna Censi**, assessora alla Mobilità del Comune di Milano; **Renato Cortese**, direttore centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria e per i reparti speciali della Polizia di Stato; **Stefania Crotta**, dg della direzione generale programmi e incentivi finanziari del ministero dell'Ambiente; **Attilio Fontana**, presidente della Regione Lombardia; **Mario Nobile**, direttore generale dell'**Agid**; Carlo Ratti, direttore del Mit Senseable City Lab; Enrico San Pietro, group insurance general manager di Unipol; **Sergio Savaresi**, direttore del dipartimento di Elettronica, informazione e bioingegneria del **Politecnico di Milano**; **Pierpaolo Settembri**, capo di gabinetto aggiunto del commissario europeo per i Trasporti sostenibili e il turismo; **Emanuela Stocchi**, presidente del **Piarc Mondiale - The World Road Association**; **Adolfo Urso**, ministro delle Imprese e del Made in Italy; **Maya Weug**, pilota F1 Academy della Scuderia Ferrari Driver Academy.

Su questo fronte l'Unione Europea ha stabilito degli obiettivi ambiziosi (l'utopia è avere zero morti sulle strade entro il 2050), sui quali, manco a dirlo, l'Italia, è in ritardo. Il nostro paese infatti ha più vittime della strada per milione di abitanti, rispetto alla media europea: 51,5 vittime contro le 45,4 della media Ue (solo per citare un esempio, la Germania è a 33,5). Per questo il rapporto sollecita un rafforzamento dei Pums (Piani urbani della mobilità sostenibile), l'integrazione delle politiche ambientali con criteri di neutralità tecnologica e l'adozione di strumenti innovativi come la green box in grado di misurare le emissioni reali dei veicoli e orientare in chiave meritocratica l'accesso alle Ztl o ad altre agevolazioni.

DISEGNARE MEGLIO LE STRADE SPINGE A RISPETTARE I LIMITI

Limitare la circolazione o la velocità sono obiettivi ambiziosi e talvolta, va detto, utopici. Entrato stabilmente nel dibattito sul miglioramento della mobilità urbana, il tema delle Ztl e soprattut-



to quello delle zone 30 porta con sé una necessità di base: far rispettare questi limiti. È un tema che è stato studiato a fondo da una apposita ricerca del **Mit Senseable City Lab**, in collaborazione con **UnipolTech**, e presentata durante l'ultimo The Urban Mobility Council da **Carlo Ratti**, direttore del centro di ricerca del celebre ateneo di Boston. Lo studio ha analizzato la relazione fra disegno delle strade urbane e velocità media percorsa dai veicoli, rilevando

come la sola riduzione dei limiti di velocità non sia sufficiente per rallentare il traffico: è il design fisico delle strade a influenzare il comportamento dei conducenti, molto più della sola segnaletica.

Il Senseable City Lab del Mit ha utilizzato un modello di intelligenza artificiale, addestrato con immagini stradali e dati spaziali, per prevedere il rispetto dei limiti da parte dei conducenti; lo studio ha preso avvio a Milano, dove sono stati analizzati oltre 51 milioni di punti di telemetria veicolare raccolti dai dispositivi UnipolTech, combinati con immagini di *Google Street View*. La ricerca è stata poi estesa ad Amsterdam e Dubai per testare il modello in ambienti urbani eterogenei, tenendo conto delle differenze culturali, climatiche e infrastrutturali. “Questo studio – ha spiegato Ratti – conferma che cambiare il numero su un cartello non basta. Se vogliamo strade più sicure, dobbiamo progettarle in modo che inducano intuitivamente i conducenti a rallentare. Questo concetto è noto da tempo, ma oggi, grazie all’AI, possiamo affrontarlo con strumenti quantitativi, fin dalla fase di progettazione”.

