

## 76^ CONFERENZA DEL TRAFFICO E DELLA CIRCOLAZIONE

L'Auto di domani: sicura, sostenibile, accessibile

**28 NOVEMBRE 2023 | ORE 9.30**

Sala Assemblea, Automobile Club d'Italia  
Via Marsala, 8 - 00185 - Roma

### **LA SFIDA PER UNA MOBILITÀ PIÙ SICURA, PIÙ EFFICIENTE, PIÙ VERDE RICHIEDE UN CAMBIO DI PASSO**

Nuovi veicoli abbattano emissioni e incidenti  
Italia: 90% incidenti dovuto a errore umano:  
nuove tecnologie fondamentali per la sicurezza.  
Negli ultimi 10 anni, avrebbero potuto evitare  
28% incidenti frontali, 21% laterali, 11% incidenti con pedoni

### **4 AUTO SU 10 HANNO PIÙ DI 15 ANNI: URGE RINNOVO PARCO CIRCOLANTE**

Informare gli automobilisti di oggi:  
guida assistita e autonoma possono salvare la vita  
Formare gli automobilisti di domani:  
aggiornare i programmi d'esame per la patente

### **ELETTRIFICAZIONE: PER TROPPI ANCORA UN LUSO ELETTRICHE: SOLO 0,4% DEL CIRCOLANTE**

Prossimi 10 anni:  
85% automobilisti acquisterà auto termiche o ibride  
solo il 14% pensa all'acquisto di un'auto elettrica  
Auto elettriche e incentivi elevati concentrati nelle Regioni più abbienti  
Auto vecchie in quelle più povere

### **GENERAZIONE ELETTRICA RINNOVABILE E BIOCARBURANTI CENTRALI NEI PROCESSI DI DECARBONIZZAZIONE**

2021: solo il 41% dell'energia elettrica è stata prodotta in modo rinnovabile  
Low Carbon Fuel cruciale se - al 2035 - metà veicoli saranno ancora termici

Veicoli termici alimentati da carburanti idrogenati derivanti da rifiuti,  
scarti agricoli e alimentari abbattano emissioni e  
hanno consumi energetici molto bassi: 10,09 kw/100 km  
Auto elettriche: 14,5Kw/100km.  
E-fuel: 156,8 KWh/100 km: 15 volte più dei biocarburanti.

**STICCHI DAMIANI** (ACI): "Politica di lungo periodo favorisca evoluzione tecnologica, ammodernamento infrastrutture stradali ed energetiche, adeguamento normativa e diffusione di una nuova cultura della mobilità responsabile e sostenibile per tutti"

**GIUSEPPINA FUSCO** (Fondazione Caracciolo): "Serve approccio realistico e tecnologicamente neutro, che tenga conto degli importanti traguardi raggiunti dalla nostra industria. Contributo significativo a decarbonizzazione può venire da biocarburanti avanzati, che offrono livelli emissivi analoghi a quelli dei veicoli elettrici e consumi energetici addirittura inferiori"

Roma, 28 novembre. Accelerare il rinnovo del parco circolante: in Italia quasi 4 auto su 10 (39%) hanno più di 15 anni d'età; consentire l'uso in sicurezza dei veicoli con sistemi avanzati di assistenza alla guida e favorire l'introduzione dei veicoli a guida automatica, digitalizzando le infrastrutture e adeguando manti e segnaletica stradale; accelerare il processo normativo che abilita l'uso di veicoli con sistemi avanzati di guida

autonoma; integrare i percorsi formativi dei giovani, con moduli relativi all'uso dei sistemi di assistenza alla guida; promuovere campagne informative sui benefici dei sistemi di assistenza alla guida e analisi specialistiche per evidenziare l'eventuale impatto sugli incidenti stradali delle dotazioni di assistenza alla guida e guida automatica.

Sono questi - secondo "**L'AUTO DI DOMANI: sicura, sostenibile e accessibile**", il Rapporto della Fondazione Caracciolo, presentato questa mattina a Roma, alla 76esima "Conferenza del Traffico e della Circolazione" - i sei punti imprescindibili per far sì che, anche in Italia, automazione ed elettrificazione possano rivoluzionare la mobilità, rendendola più sicura, più efficiente e più verde.

Sei anche i passi necessari per affrontare, in modo eco-razionale, il percorso verso l'auspicato azzeramento delle emissioni di gas serra: coprire, con fonti rinnovabili, la crescente domanda di energia elettrica, riducendo la dipendenza dalle fonti fossili; affrontare - in modo tecnologicamente neutro - il tema dei carburanti "alternativi", valutando, congiuntamente, coefficiente emissivo e di efficienza; cogliere i progressi della chimica delle batterie e valorizzarne il potenziale di accumulo per le fasi di sovrapproduzione rinnovabile; valutare, nelle politiche di sostegno al rinnovo, tutte le opzioni che consentono di traguardare in modo razionale, gli obiettivi di riduzione dell'impatto carbonico; incentivare i comportamenti di acquisto e guida sostenibile delle auto, utilizzando le possibilità offerte dalle tecnologie disponibili; introdurre nei corsi per l'acquisizione della patente di guida gli elementi essenziali sui diversi sistemi di alimentazione ed i relativi motori.

*"La mobilità di domani - ha dichiarato il Presidente dell'ACI, Angelo Sticchi Damiani - sarà un ecosistema complesso. Per arrivarci, occorre lavorare oggi su un insieme di criticità che richiedono un sistema integrato di azioni, coordinate da una politica di lungo periodo che favorisca l'evoluzione tecnologica dei veicoli, l'ammodernamento delle infrastrutture stradali ed energetiche, l'adeguamento della normativa e la diffusione di una nuova cultura della mobilità responsabile e sostenibile per tutti".*

Secondo **Giuseppina Fusco**, Presidente della Fondazione Caracciolo e Vicepresidente ACI, "Per tradurre in politiche concrete e razionali gli scenari virtuosi prefigurati nei programmi, è necessario mantenere un 'approccio realistico e tecnologicamente neutro', che tenga conto degli importanti traguardi raggiunti dalla nostra industria, in virtù dell'ingegno e degli investimenti in ricerca e sviluppo che l'Italia ha portato avanti in questi anni. Un significativo contributo alla decarbonizzazione della mobilità può derivare dai biocarburanti avanzati, già utilizzabili nei veicoli in circolazione, che offrono livelli emissivi analoghi a quelli dei veicoli elettrici e consumi energetici addirittura inferiori. Senza contare i benefici in termini di economia circolare."

## **NUOVE TECNOLOGIE E GUIDA AUTONOMA: DETERMINANTI PER LA SICUREZZA**

Le nuove tecnologie possono offrire un contributo determinante in materia di sicurezza stradale, soprattutto in considerazione del fatto che, nel nostro Paese, l'errore umano è responsabile di circa il 90% degli incidenti stradali. Analizzando le medie Aci-Istat sull'incidentalità stradale degli ultimi 10 anni, in Italia, i moderni sistemi di sicurezza avrebbero potuto evitare il 28% degli incidenti frontali, il 21% di quelli laterali e l'11% di incidenti che coinvolgono i pedoni.

Nei prossimi 15 anni, secondo la Commissione Europea, i sempre più evoluti sistemi di assistenza alla guida (ADAS), e le funzionalità più avanzate di guida autonoma, potranno salvare oltre 25mila vite ed evitare almeno 140mila lesioni gravi.

Nel nostro Paese, tuttavia, possono circolare solo auto con sistemi di automazione di livello 1 e 2. La normativa attuale, infatti, non consente ancora l'ingresso sul mercato di mezzi con guida autonoma di livello superiore e le infrastrutture stradali non sono ancora adeguate ai requisiti dei sistemi parzialmente autonomi.

## **ITALIA: 39% AUTO HA PIÙ DI 15 ANNI: URGE RINNOVARE IL PARCO CIRCOLANTE**

In Italia, oltre il 39% delle auto in circolazione ha più di 15 anni d'età. Auto notevolmente più insicure (e più inquinanti) di quelle di nuova immatricolazione. Senza un immediato cambio di passo nel percorso di rinnovo di un parco circolante - costituito, prevalentemente, da veicoli sprovvisti di tecnologie in grado di contenere in modo significativo il rischio incidentalità - la rivoluzione auspicata non ci sarà.

## **INFORMARE GLI AUTOMOBILISTI DI OGGI: GUIDA ASSISTITA O AUTONOMA POSSONO SALVARE LA VITA**

Per loro stessa ammissione, gli automobilisti italiani non appaiono sufficientemente informati della rivoluzione in atto. Lo confermano le prime evidenze di un'indagine di prossima pubblicazione - che ha

coinvolto un campione (9mila intervistati) rappresentativo degli automobilisti più attenti al mondo dell'automobile - realizzata dalla Fondazione Caracciolo.

Le nuove tecnologie risultano note, tuttavia, **una parte importante degli automobilisti avverte l'esigenza di sottoporsi a percorsi formativi** per conseguire un livello di conoscenza e utilizzo più consapevole. La formazione potrebbe, inoltre, aiutare a superare il pregiudizio di coloro che considerano le tecnologie di guida assistita o autonoma dei semplici optional che rendono l'auto più "moderna", invece che sistemi che possono salvare la vita degli occupanti dell'auto, di pedoni e ciclisti.

### **FORMARE GLI AUTOMOBILISTI DI DOMANI: AGGIORNARE I PROGRAMMI D'ESAME PER LA PATENTE**

L'auto di domani sarà guidata dagli automobilisti di domani: **fondamentale, dunque, aggiornare i programmi di esame per i giovani che si abilitano alla guida**. Tali programmi, infatti, sono ancorati alle auto di ieri, mentre – secondo la Fondazione Caracciolo - dovrebbero includere gli elementi di innovazione già presenti oggi sia in materia di guida assistita e autonoma che di nuovi vettori energetici. Una valutazione condivisa anche dal **77% del campione** che ha risposto al questionario, concorda sul fatto che **i corsi per la patente di guida dovrebbero essere integrati con informazioni sull'uso degli ADAS**.

### **GENERAZIONE ELETTRICA RINNOVABILE E UTILIZZO DEI LOW CARBON FUEL CENTRALI NEI PROCESSI DI DECARBONIZZAZIONE**

**Per moltissimi anni, l'energia pulita** – necessaria perché l'auto elettrica possa dirsi veramente a zero emissioni in tutto il suo ciclo di vita - **non riuscirà a soddisfare la domanda crescente**, richiedendo l'impiego combinato di fonti pulite e fonti fossili tradizionali. I benefici legati all'uso di alcune soluzioni zero emissive ma altamente energivore - come l'idrogeno (specie se verde) o gli e-fuel - rischiano di peggiorare il mix energetico di altri settori.

Oltre a promuovere lo sviluppo di fonti rinnovabili, risulta fondamentale comprendere il dispendio energetico delle diverse soluzioni disponibili. Secondo le elaborazioni contenute nello studio, **l'auto elettrica** risulta una tecnologia energeticamente molto conveniente, **con un consumo di 14,5 KWh ogni 100 km**, ma **l'HVO da UCOs** (carburanti basso emissivi derivanti da scarti agricoli o alimentari) appare altrettanto efficiente, con un **consumo inferiore, pari a 10,09 KWh ogni 100 km**. Particolarmente energivori risultano, invece **gli e-fuel, che presentano un consumo di 156,8 KWh ogni 100 km, un valore 15 volte più elevato rispetto al precedente**.

### **ELETTRIFICAZIONE e RINNOVO PARCO: TEMPI LUNGI. AUTO ELETTRICHE = 0,4% DEL CIRCOLANTE**

Tra le criticità che limitano la diffusione dei veicoli elettrici - **disponibilità delle materie prime, mancanza di una rete capillare di ricarica sul territorio, generazione e il consumo di energia** – la più rilevante è rappresentata dai **tempi di rinnovo del parco circolante**, rinnovo che si compie nell'arco di più decenni. L'analisi dei dati storici delle radiazioni per fascia d'età dimostra, infatti, come **oltre un quarto dei veicoli radiati abbia un'età compresa tra i 10 e i 15 anni e la quota più elevata di radiazioni sul totale radiato riguardi i veicoli della fascia 15-20 anni**. Per queste ragioni, **l'aumento significativo nelle vendite di veicoli elettrici e ibridi** (in parte indotto dalla generosa politica di incentivi pubblici degli ultimi anni) **ha effetti quasi impercettibili sul parco**. Al 31 dicembre 2022, infatti, **questi veicoli rappresentavano lo 0,4% del parco circolante**. Una criticità confermata dalle risposte fornite dal campione intervistato: la stragrande **maggioranza - 85% - ritiene che, per i prossimi 10 anni, continuerà ad acquistare auto termiche o ibride, mentre solo il 14% pensa all'acquisto di un'auto elettrica**.

### **INCENTIVI ECONOMICI PER MODELLI ECOLOGICI DI BASSA GAMMA: FAVORIRE LE REGIONI PIÙ POVERE, NON LE CATEGORIE PIÙ ABBIENTI**

**Per almeno un trentennio, la percentuale di veicoli termici datati che circolerà sulle nostre strade resterà significativa**. Oggi, **il prezzo di un veicolo elettrico a batteria è più che doppio rispetto a quello di un veicolo termico**, cosa che - secondo il campione intervistato - rappresenta un freno alle politiche complessive di rinnovo del parco. Per **ridurre, entro il 2050, le emissioni inquinanti si rendono opportuni incentivi economici all'acquisto di modelli di bassa gamma** (termici, ibridi o elettrici), purché ecologici, **indirizzati soprattutto alle categorie meno abbienti**. Seguendo l'esempio francese, potrebbe essere attivato un **leasing "sociale" da parte dello Stato**, con facoltà per le famiglie a minor reddito di usufruire da subito di un'auto più sostenibile, tramite il pagamento di un modesto canone mensile e la possibilità di riscattare il mezzo con una rata finale.