

GDL mobilità

Assemblea generale / Catania, 28 giugno 2024 e analisi conseguente fino ad ottobre 2024:

DICHIARAZIONE – STATEMENT sulla MOBILITÀ SOSTENIBILE

Sistemi di trasporto da preferire

Il Gdl Mobilità della RUS, che raggruppa 76 università italiane e si occupa di **Trasporti e Mobilità sostenibili**, ritiene e delibera che occorra perseguire una **mobilità pluri-modale, flessibile** ed impostata per quanto possibile **in modo gerarchico ed integrato**, vale a dire nella quale:

- A) gli spostamenti su più ampia scala - tipicamente tra aree metropolitane ed urbane in Europa - avvengano, allorquando possibile, mediante la rete ferroviaria rientrante nella TEN-T nonché mediante reti connesse ferroviarie di livello inferiore, i.e. regionali, metropolitane o locali;
- B) a livello locale, si soddisfino le esigenze di spostamento con i sistemi di trasporto più consoni in termini di sostenibilità intesa nella sua interezza: economica, sociale ed ambientale; vanno pertanto preferite le modalità con minori *consumi energetici* specifici (kWh/pass.·km) con ricorso più contenuto a combustibili fossili, minori *emissioni inquinanti locali*, la *mobilità personale attiva*, salvaguardando la *sicurezza* delle persone durante gli spostamenti nonché la *manutenibilità di infrastrutture e veicoli*, per garantirne nel tempo qualità, sicurezza ed efficienza. Questo approccio ha come obiettivo anche il contenimento dell'impiego del *suolo ad accesso pubblico* da parte di autoveicoli.

Motorizzazioni stradali e vettori energetici da preferire

Con riferimento agli **autoveicoli**, la delibera del Parlamento europeo sull'abbattimento al 100% di emissioni di CO₂ misurate a livello locale (2.2023)¹, sui **veicoli** di nuova produzione al 2035 esprime evidentemente e plausibilmente un concetto - orientato all'offerta di trasporto - da completare.

I passaggi addizionali per perseguire l'obiettivo, sia dal lato dell'offerta di trasporto che della domanda di mobilità motorizzata, sono finalizzati - per coerenza con la Fisica e Chimica del problema - a rendere più obiettiva la scelta, consapevole della sua non raggiungibilità assoluta allo stato della conoscenza; essi comportano:

- 1) un'analisi delle emissioni climalteranti *dalla sorgente energetica utilizzata alla ruota (analisi WTW, well-to-wheel)*, non solo quindi dal serbatoio alla ruota (analisi TTW, *tank-to-wheel*), considerando inevitabilmente l'intero *ciclo di vita del veicolo* (approccio LCA, *life cycle analysis*). Potrebbe infatti accadere che un veicolo elettrico (BEV), pur non generando emissioni di CO₂ nell'utilizzo, a livello locale, richieda una quantità di emissioni di CO₂ per la sua **produzione, trasporto nonché per la generazione di energia elettrica** maggiore rispetto a un veicolo termico o ibrido, sulla base del mix energetico della nazione nella quale il veicolo viene prodotto e di come la corrente elettrica per la ricarica viene generata ed erogata;
- 2) l'analisi della **domanda di trasporto**, vale a dire del soddisfacimento delle esigenze della mobilità motorizzata, nella loro ampia varietà ed interezza;
- 3) l'iscrizione del contenimento delle emissioni climalteranti del concetto più esteso della **sostenibilità**, quindi anche economica e sociale.

Pertanto, il consenso e la scienza - nel contesto ambientale della mobilità - hanno ancora dei passi da compiere: questi forse potranno riavvicinare quella componente esclusivamente ambientalista - che mira forse più alla defossilizzazione, in parallelo all'uso delle fonti rinnovabili, invece che alla decarbonizzazione - al più completo concetto di **sostenibilità** nelle sue accezioni anche economiche e sociali, a vantaggio di tutti nell'Unione europea². Le aree alle quali tipicamente è da ricondurre l'**inquinamento locale**, dovuto a numerose fonti, coincide tipicamente con le **aree più densamente popolate**, in genere **le città**, all'interno delle quali si può associare la trazione veicolare ad **emissioni locali nulle o pressoché tali**, in quanto esenti da un processo termico locale; si lascia quindi libertà di movimento e si lascia preferenza alla migliore efficienza energetica nel ciclo complessivo al di fuori di tali aree, così da soddisfare quelle flessibilità che l'auto persegue, seppure subordinata ad una logica gerarchica europea nei trasporti di cui ai punti A e B sopraindicati.

¹ [2021/0197\(COD\) - 14/02/2023 - CO2 emission standards for cars and vans \(europa.eu\)](#)

² [CO₂ emission performance standards for cars and vans - European Commission \(europa.eu\)](#)