



GDL MOBILITÀ

Assemblea generale RUS / Torino, 25 ottobre 2024



coordinatore: prof. ing. Bruno DALLA CHIARA, Politecnico di Torino (Trasporti, Mob. Man.)
Vice-coordinatore/trice: prof. ing. Giuseppe INTURRI, Università degli studi di Catania (Trasporti)
Referente operativo/a: ing. dott. Valentina COLALEO, Politecnico di Torino,
esperta di dominio-Mobilità (Servizio Sostenibilità Ateneo)

N. di Atenei rappresentati: 74

N. Partecipanti: 174

Altre eventuali info: IV sottogruppi, 3 riunioni/anno 2023 -'24 -'25, una in presenza (TO e CT); uno Statement

MAPPATURA RUS 2023 – GDL MOBILITÀ

Alma Mater Studiorum – Università di Bologna
IMT (Istituzioni, Mercati, Tecnologie) Alti Studi, Lucca
Libera Università di Bolzano
Libera Università di Lingue e Comunicazione – IULM
Libera Università Internazionale degli Studi Sociali "Guido Carli" –
LUISS
LIUC-Università Cattaneo
Politecnico di Bari
Politecnico di Milano
Politecnico di Torino
Università Ca' Foscari Venezia
Università Cattolica del Sacro Cuore
Università Commerciale "Luigi Bocconi"
Università degli Studi "G. D'Annunzio" Chieti Pescara
Università degli Studi "Magna Graecia" di Catanzaro
Università degli Studi del Molise
Università degli Studi del Sannio
Università degli Studi della Basilicata
Università degli Studi della Campania – Luigi Vanvitelli
Università degli Studi della Toscana
Università degli Studi dell'Aquila
Università degli Studi dell'Insubria
Università degli Studi di Bari Aldo Moro
Università degli Studi di Bergamo
Università degli Studi di Brescia
Università degli Studi di Cagliari
Università degli Studi di Camerino
Università degli Studi di Cassino e del Lazio Meridionale
Università degli Studi di Ferrara
Università degli Studi di Firenze
Università degli Studi di Foggia
Università degli Studi di Genova
Università degli Studi di Macerata
Università degli Studi di Messina
Università degli Studi di Milano
Università degli Studi di Milano-Bicocca
Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia
Università degli Studi di Napoli "L'Orientale"

Università degli Studi di Napoli "Parthenope"
Università degli Studi di Napoli Federico II
Università degli Studi di Padova
Università degli Studi di Palermo
Università degli Studi di Parma
Università degli Studi di Pavia
Università degli Studi di Perugia
Università degli Studi di Roma "La Sapienza"
Università degli Studi di Roma "Tor Vergata"
Università degli Studi di Roma Unitelma Sapienza
Università degli Studi di Salerno
Università degli Studi di Sassari
Università degli Studi di Scienze Gastronomiche
Università degli Studi di Siena
Università degli Studi di Torino
Università degli Studi di Trento
Università degli Studi di Trieste
Università degli Studi di Udine
Università degli Studi di Urbino Carlo Bo
Università degli Studi di Verona
Università degli Studi Internazionali di Roma – UNINT
Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria
Università degli Studi Roma Tre
Università del Piemonte Orientale
Università del Salento
Università della Calabria
Università di Catania
Università di Pisa
Università Europea di Roma
Università IUAV di Venezia
Università LUM Giuseppe Degennaro
Università per Stranieri di Perugia
Università per Stranieri di Siena
Università Pontificia Salesiana
Università Telematica "Leonardo da Vinci"
Università Vita-Salute S. Raffaele
Universitas Mercatorum – Università Telematica delle Camere di
Commercio Italiane



OBIETTIVI GENERALI DEL MANDATO TRIENNALE (2023-2025) - RUS MOBILITA'

2024: ATTIVITÀ DEL GDL MOBILITÀ E PRINCIPALI RISULTATI CONSEGUITI

Attività

- indagini e mappature condotte
- workshop/seminari organizzati
- Statement, Questionario unico nazionale, attuazione sulla base di due linee guida (elettrificazione e *Maas*)

Riunioni

1. Tre nel 2023
2. Due al momento nel 2024: Catania, in presenza e in remoto
3. Prossima tra novembre e dicembre



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, consapevoli 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, coincidono 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 \(europa.eu\)](#)

SOTTOGRUPPI DI LAVORO DEL GDL MOBILITÀ

I - Interventi di mobility management e rapporto con le istituzioni

Prof.ssa Maria Rosaria DE BLASIIIS, Università degli Studi Roma Tre

Prof. Umberto CRISALLI, Università degli Studi di Roma - Tor Vergata

II - Dati, indagini e indicatori

Prof. Elena MAGGI, Università degli Studi dell'Insubria

Prof. Andrea SCAGNI, Università degli Studi di Torino

III - Internazionalizzazione

Dott. Daniele CROTTI, Università degli Studi dell'Insubria

Prof.ssa Francesca PIRLONE, Università degli Studi di Genova

IV - Innovazione e tecnologie

Prof.ssa Ilaria DEL PONTE, Università degli Studi di Genova

Prof. Pierluigi COPPOLA, Politecnico di Milano

2024: ATTIVITÀ DEL GDL MOBILITÀ

Dichiarazione - Statement RUS Mobilità - Ottobre 2024

[Microsoft Word - Dichiarazione - Statement RUS Mobilità 2024 ottobre 2024 \(reterus.it\)](#)

Estratto:

Con riferimento agli **autoveicoli**, la **delibera del Parlamento europeo** sull'abbattimento al 100% di emissioni di CO₂ misurate a livello locale (2.2023), 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 [...] a rendere più obiettiva la scelta, consapevoli della sua non raggiungibilità assoluta allo stato della conoscenza; essi comportano:

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.

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 desidera che occorra perseguire una mobilità **multi-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, **alquanto possibile**, mediante la rete ferroviaria rientrando 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 conosciuti 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 **minimo consumo di combustibili fossili**, **minori emissioni inquinanti locali**, la **mobilità personale attiva**, salvaguardando la **sicurezza delle persone** durante gli spostamenti nonché la **monetizzabilità di infrastrutture e veicoli**, per garantirne nel tempo **qualità, sicurezza ed efficienza**. Questo approccio ha come obiettivo anche il contenimento dell'impegno 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), 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, consapevoli 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'individuazione 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 rivisitare quella componente esclusivamente ambientalista - che mira forse più alla decarbonizzazione, 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 europea¹. Le aree alle quali tipicamente da riconsiderare l'investimento 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 esseri da un processo termico locale, si lascia quindi libertà di movimento e si lascia preferire alla migliore efficienza energetica nel ciclo complessivo di 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 soprammentati.

¹ 2024/0497(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)

ATTIVITÀ PREVISTE 2025 - SOTTO-GRUPPI DEL GDL MOBILITÀ

1. “**Interventi di mobility management e rapporto con aziende e istituzioni**”: fornire - nel terzo anno - uno strumento comparativo, non necessariamente basato su ulteriori indagini, che aiuti le sedi in una sorta di *benchmarking*, auspicabilmente con una ricaduta diretta in termini di benefici diretti nelle vare sedi, visto che non sempre i mobility manager d’area – come ho inteso – erogano alle sedi, seppure in regola con PSCL e relative attuazioni - dei supporti economici a fronte di sforzi e risultati raggiunti. Eventuale analisi comparativa di impatto delle alternative modali quando si compiono missioni.
2. “**Dati, indagini e indicatori**”: utilizzo diffuso tra le varie sedi della RUS, pur nel pieno rispetto delle libere scelte accademiche - del questionario coordinato, già un notevole risultato; in corso gli indicatori di sede.
3. “**Internazionalizzazione**”: connessione con altre reti
4. “**Innovazione e tecnologia**”: monitorare l’attuazione del MaaS ed i benefici che esso via via genera o può generare, oppure le difficoltà che eventualmente pone, potrebbe essere utile per le 86 università della rete; lascio anche in questo caso ad Ilaria del Ponte e Pierluigi Coppola l’arbitrio di indirizzarsi in tal modo o diversamente.

Commento ai dati rilevati tramite la domanda del GdL specifico inserita nella mappatura RUS 2023

«Ricordando che il Ministero della Transizione ecologica, con Decreto 16.9.2022 “Modifiche al decreto 12 maggio 2021, recante «Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager»” ha indicato (2-bis) “Le pubbliche amministrazioni di cui all'art. 3, c. 1, individuano il **mobility manager** aziendale tra il **personale di ruolo avente i requisiti** di cui al comma 1” ed il comma 1 dell'art.7 del Decreto 12.5.2021 “Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager” recita: “Requisiti del mobility manager aziendale e del mobility manager d'area: 1. Il mobility manager aziendale e il mobility manager d'area sono nominati tra soggetti in possesso di **un'elevata e riconosciuta competenza professionale e/o comprovata esperienza nel settore della mobilità sostenibile, dei trasporti o della tutela dell'ambiente**”. Sulla base delle suddette premesse, selezionare le affermazioni pertinenti (possibili risposte multiple)»

1. Nella nomina del MM della Vs. sede universitaria, si è tenuto conto delle suindicate competenze richieste
2. Qualora non sussista una competenza specifica in materia (ad esempio, per precedente nomina nella sede), si sta assolvendo attraverso dei corsi di formazione ad hoc
3. Si ritiene che la partecipazione alla RUS-Mobilità possa aiutare ad adeguarsi ai requisiti conoscitivi del Mobility manager di cui ai suindicati decreti per redigere meglio un PSCL/PSCU e, a seguire, l'accesso ai finanziamenti
4. Si è già redatto un adeguato PSCL e sottoposta domanda di accesso, tramite MM d'area, ai finanziamenti ministeriali connessi alle attività di MM



CONTATTI E INFORMAZIONI

Bruno Dalla Chiara | bruno.dallachiara@polito.it

Giuseppe Inturri | giuseppe.inturri@unict.it

Valentina Colaleo | rus-mobilita@polito.it

<https://reterus.it/mobilita/>