

Abbattimento delle emissioni dell'autoveicolo al 2035: delibera da completare

*Original*

Abbattimento delle emissioni dell'autoveicolo al 2035: delibera da completare / Dalla Chiara, B.. - In: RIENERGIA. - ISSN 2531-7172. - ELETTRONICO. - Mobilità: buone pratiche di sostenibilità:380(2024), pp. 1-3.

*Availability:*

This version is available at: 11583/2996034 since: 2024-12-31T10:15:43Z

*Publisher:*

Rie-Ricerche Industriali ed Energetiche

*Published*

DOI:

*Terms of use:*

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

*Publisher copyright*

(Article begins on next page)

HOME - ACQUA &amp; AMBIENTE

## Abbattimento delle emissioni dell'autoveicolo al 2035: delibera da completare

LUNEDÌ, 30 DICEMBRE 2024

BRUNO DALLA CHIARA (POLITECNICO DI TORINO, DIP. DIATI-TRASPORTI)

### TAG CLOUD

[AMBIENTE](#)[CARBURANTI  
ALTERNATIVI](#)[EUROPA](#) [ITALIA](#)[MOBILITÀ SOSTENIBILE](#)[SOSTENIBILITÀ](#)

### SEGUICI SU

[in](#) [g+](#) [f](#)

La **RUS - Rete delle Università per lo Sviluppo sostenibile** - è la prima esperienza di coordinamento e condivisione tra tutti gli Atenei italiani impegnati sui temi della sostenibilità ambientale e della responsabilità sociale, ora con 8 anni alle spalle. Essa è stata promossa dalla CRUI -

Conferenza dei Rettori delle Università Italiane - durante l'Assemblea generale del 21.7.2016, con conseguente approvazione dell'accordo per la costituzione della Rete. Oggi la rete raggruppa **86 Università italiane**, grossomodo la quasi totalità; sono assenti alcune università telematiche e poche altre.

Questo sito web utilizza i cookie per migliorare la navigazione.





- 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 CO<sub>2</sub> nell'utilizzo, a livello locale, richieda una quantità di emissioni di CO<sub>2</sub> 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 (**link articolo Cascetta**);
- 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 europea**.

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.