



Sintesi del rapporto

Prospettive dei trasporti del FIT 2021

Sintesi del rapport

Background

Il rapporto 2021 sulle prospettive dei trasporti del Forum Internazionale dei Trasporti (FIT) presenta possibili scenari di ciò che potrebbe accadere alla domanda mondiale di trasporti nei prossimi tre decenni fino al 2050, per quanto riguarda sia il trasporto di passeggeri che di merci, considerando i vari mezzi di trasporto. Gli scenari includono proiezioni dettagliate delle emissioni di CO₂ generate dal trasporto sotto differenti condizioni, permettendo una valutazione dei potenziali effetti che le attività di trasporto avranno sul cambiamento climatico.

Questa edizione analizza l'impatto della pandemia dovuta al Covid-19 sui sistemi di trasporto e sul loro ruolo nell'equità sociale e nel benessere umano. Gli scenari stimano i potenziali cambiamenti a lungo termine causati dalla pandemia e li collegano alle sfide ed alle opportunità dovute alla decarbonizzazione dei trasporti. Il rapporto identifica le politiche essenziali ad assicurare una transizione efficace ed equa verso una mobilità sostenibile a livello urbano, regionale e mondiale sulla scia della pandemia.

Tre diversi scenari sono stati stimati. Lo scenario *Recupero* rappresenta gli sforzi attuali a livello mondiale, estrapolati al 2050. Lo scenario *Rimodellare* parte dall'assunzione che i governi implementino politiche di decarbonizzazione ambiziose oltre a quelle già in atto. Nello scenario *Rimodellare+*, i governi sfruttano inoltre le opportunità create dalla pandemia di Covid-19.

Risultati

Entro il 2050, l'attività totale di trasporto sarà più che raddoppiata rispetto al 2015 se gli sforzi attuali verranno mantenuti costanti. Il trasporto di passeggeri aumenterà di 2,3 volte, mentre quello di merci di 2,6. La crescita totale della domanda è più lenta di quanto stimato nella precedente edizione del rapporto, quando ci si aspettava che la domanda sarebbe triplicata entro il 2050. La crescita più lenta della domanda nei prossimi decenni riflette le proiezioni meno ottimistiche per la crescita economica e i nuovi impegni presi nel 2018-19 per la decarbonizzazione. La futura domanda di trasporto rifletterà anche l'incertezza della ripresa dalla pandemia di Covid-19 che rende difficile fare proiezioni solide. Tuttavia, il continuo sviluppo economico e la crescita della popolazione mondiale porteranno a una maggiore domanda complessiva di trasporti.

Le attuali politiche di decarbonizzazione dei trasporti non sono sufficienti a far virare il trasporto di passeggeri e merci verso un percorso sostenibile. Le emissioni di CO₂ prodotte dai trasporti aumenteranno del 16% nel 2050, anche se le promesse di decarbonizzazione verranno mantenute. La riduzione di emissioni che si stima ci sarà con queste politiche sarà annullata dall'aumento della domanda di trasporto.

Al contrario, politiche di decarbonizzazione dei trasporti più ambiziose potrebbero diminuire le emissioni di CO₂ circa del 70% nel 2050 rispetto al 2015. Questa riduzione porterebbe al raggiungimento dell'obiettivo dell'Accordo di Parigi di limitare l'aumento delle temperature mondiali ad un 1,5°C. Ciò richiederebbe azioni più numerose e mirate per ridurre gli spostamenti non necessari, fare in modo che le attività di trasporto

usino mezzi più sostenibili, migliorare l'efficienza energetica ed aumentare rapidamente l'uso di veicoli elettrici e con carburanti a basso contenuto di carbonio.

Le città potrebbero tagliare le emissioni di CO₂ generate dalla mobilità urbana fino all'80% rispetto ai livelli del 2015 se attuassero programmi di decarbonizzazione ambiziosi. L'alta densità di popolazione, di servizi e di infrastrutture mette le città in prima linea per passare a opzioni di trasporto a basse o zero emissioni e implementare una gestione efficace della domanda che potrebbe evitare il 22% dell'attività di trasporto urbana rispetto a quanto succederebbe senza alcun intervento.

Il trasporto regionale ed interurbano di passeggeri è difficile da decarbonizzare. Tuttavia, con le giuste politiche entro il 2050 le emissioni CO₂ potrebbero essere meno della metà di quelle del 2015. La gestione della domanda di viaggi in aereo, di spostamenti in auto più lunghi o di viaggi regionali in treno è più impegnativo della mobilità urbana. Misure per spostare la domanda verso mezzi sostenibili dove possibile, una maggiore efficienza dei veicoli e migliori tecnologie per i carburanti devono giocare un ruolo nell'invertire la tendenza alla crescita delle emissioni dovute al trasporto non urbano di passeggeri.

La forte crescita dell'attività di trasporto di merci richiede una maggiore attenzione alla decarbonizzazione di questo tipo di trasporto. Le emissioni assolute di CO₂ prodotte dal trasporto di merci saranno del 22% maggiori entro il 2050 rispetto al 2015 con le politiche attuali e la loro quota sul totale continuerà a crescere, anche se lentamente. Al contrario, le emissioni assolute generate dal trasporto di merci potrebbero essere inferiori del 72% rispetto al 2015 con politiche che incentivino il consolidamento del trasporto di merci, migliorino la collaborazione nelle catene di fornitura, facciano avanzare la standardizzazione e promuovano tecnologie a basse emissioni di carbonio in tutto il settore.

Incoraggiare il cambiamento dei comportamenti e sfruttare i pacchetti di stimolo per la ripresa economica dalla pandemia per favorire la decarbonizzazione dei trasporti accelererà notevolmente la transizione verso una mobilità sostenibile. Collegare la ripresa economica con la decarbonizzazione dei trasporti porterebbe gli obiettivi climatici dell'Accordo di Parigi a portata di mano più velocemente e con più certezza.

Le politiche di trasporto non dovrebbero creare oneri sproporzionati per alcuni cittadini. È essenziali attuare le politiche con attenzione per evitare effetti distributivi negativi. I gruppi e le regioni meno abbienti sopportano la maggior parte dei costi del cambiamento climatico e le esternalità negative create dalle scelte di mobilità delle parti più favorite della popolazione. L'azione per il clima non dovrebbe peggiorare la situazione dei più vulnerabili ma mirare a migliorare l'equità sociale. Una forte attenzione a migliorare l'accessibilità aiuterà entrambi gli obiettivi: rendere la mobilità più efficiente e quindi meno inquinante e facilitare l'accesso dei cittadini alle nuove opportunità.

Indicazioni per l'azione pubblica

Allineare i pacchetti di recupero del Covid-19 per rilanciare l'economia, contrastare il cambiamento climatico e rafforzare l'equità

Sulla scia della pandemia, le politiche di trasporto dovrebbe perseguire un triplice obiettivo: aiutare la ripresa economica, ridurre i danni all'ambiente ed assicurare risultati sociali giusti ed equi. Allineare questi obiettivi costruirà il sostegno pubblico per questi interventi significativi. Li renderà anche più efficaci in termini di costi e più facili da attuare rapidamente. La ripresa dalla crisi dovuta al Covid-19 offre un'occasione unica per combinare lo sviluppo economico con il cambiamento dei comportamenti di mobilità e la diffusione di tecnologie a bassa emissione di carbonio, aumentando nel contempo le opportunità per i cittadini migliorando l'accesso attraverso migliori soluzioni di mobilità.

Attuare politiche molto più ambiziose che invertano la crescita delle emissioni CO₂ dovute ai trasporti

Transport CO₂ emissions will continue to rise under current policies, not fall. A growing world population and increasing prosperity create new transport demand that will outstrip projected emissions reductions. The right policies can break the link between economic growth and transport emissions, however. Such policies will create incentives to avoid unnecessary travel, shift mobility to sustainable transport options, and improve vehicle technologies and alternative fuels. In the 2021 revision of the Nationally Determined Contributions under the Paris Agreement, governments must set ambitious targets, underpin them with concrete policies, and reinforce them by leveraging Covid-19 recovery packages to accelerate and deepen transport decarbonisation.

Le emissioni CO₂ prodotte dai trasporti continueranno ad aumentare con le politiche attuali, non a diminuire. Una popolazione mondiale in crescita e una prosperità crescente creano una nuova domanda di trasporto che supererà le riduzioni di emissioni previste. Tuttavia, politiche giuste possono rompere il legame tra la crescita economica e le emissioni dei trasporti. Queste politiche creeranno incentivi per evitare spostamenti non necessari, spostare la mobilità verso opzioni di trasporto sostenibili e migliorare le tecnologie dei veicoli e i carburanti alternativi. Nella revisione del 2021 dei Contributi Determinanti a livello nazionali sotto l'Accordo di Parigi, i governi devono fissare obiettivi ambiziosi, sostenerli con politiche concrete e rafforzarli facendo leva sui pacchetti di recupero Covid-19 per accelerare ed approfondire la decarbonizzazione dei trasporti.

Rivolgersi a diversi settori del trasporto con strategie che riflettono il loro specifico potenziale di decarbonizzazione e le loro sfide

Parti diverse del settore dei trasporti richiedono approcci differenti alla decarbonizzazione. Non tutte le strategie per “evitare, spostare e migliorare” sono applicabili nello stesso modo in tutto il settore. Il trasporto urbano di passeggeri può impiegare tutti e tre gli approcci per ridurre drasticamente le emissioni riducendo le distanze di viaggio, offrendo opzioni non motorizzate e raggiungendo alti volumi di utenti sul trasporto pubblici. Decarbonizzare il trasporto regionale ed interurbano, a sua volta, si baserà maggiormente sui miglioramenti tecnologici, dal momento che la domanda di trasporto non urbano è difficile da gestire. Il trasporto di merci può ridurre al meglio la domanda e le emissioni attraverso tecnologie a basse emissioni di carbonio, catene di approvvigionamento più corte e standardizzazione per ottimizzare le attività.

Sostenere l'innovazione per accelerare i progressi tecnologici necessari a decarbonizzare il trasporto

I progressi tecnologici sono fondamentali per decarbonizzare efficacemente il trasporto, specialmente in aree altrimenti difficili da decarbonizzare. La riduzione del consumo energetico dei viaggi motorizzati richiede investimenti in veicoli e carburanti più puliti. L'aumento del prezzo del trasporto ad alta intensità di carbonio incoraggerà il passaggio ad alternative a basse emissioni di carbonio. L'investimento in infrastrutture di ricarica per il trasporto stradale aumenterà la fiducia dei consumatori nei veicoli a zero emissioni e i sussidi all'acquisto accelereranno la transizione rendendo la mobilità pulita più accessibile. L'innovazione digitale aiuterà il funzionamento più efficiente del trasporto pubblico, altri servizi di mobilità condivisa e la logistica delle merci.

Spostare la priorità al miglioramento dell'accessibilità

Spostare l'attenzione della politica dall'aumento della mobilità al miglioramento dell'accessibilità permetterà di raggiungere meglio diversi obiettivi, dalla mitigazione del cambiamento climatico allo sviluppo sostenibile e al benessere umano. La pianificazione dei trasporti tende a confondere l'aumento della capacità con il miglioramento dell'accessibilità. Tuttavia, viaggiare di più e più lontano non vuol dire

che i cittadini abbiano un facile accesso a dove hanno bisogno di andare. La pianificazione dei trasporti a servizio dei cittadini considera le loro destinazioni desiderate e si concentra su come le opzioni di trasporto riescono a collegarle.

Intensificare la collaborazione con gli altri settori e tra attori pubblici e privati

La decarbonizzazione dei trasporti non si può separare dagli sviluppi in altri settori. In particolare, la mobilità sostenibile è possibile solo con la produzione di energia pulita. Una rete elettrica verde è essenziale affinché i veicoli elettrici possano essere veramente senza emissioni. A sua volta, il trasporto a basse emissioni di carbonio è centrale per un commercio e un turismo sostenibili. La digitalizzazione dei servizi di trasporto offre opportunità per un instradamento più efficiente, un uso condiviso delle risorse e dati migliori per informare le decisioni. Una stretta collaborazione tra i governi e gli attori privati nei mercati della nuova mobilità è imprescindibile per massimizzare i benefici sociali dei nuovi servizi e minimizzare i costi esterni. Infine, l'integrazione delle decisioni sull'uso del territorio e la pianificazione dei trasporti può ridurre la domanda di trasporto migliorando d'altro canto l'accessibilità per i cittadini.