



Sumário executivo

Perspetivas dos Transportes do FIT 2021

Sumário executivo

Contexto

O relatório *Perspetivas dos Transportes* do Fórum Internacional dos Transportes (ITF) apresenta cenários para a procura/demanda global de transportes nas próximas três décadas, até 2050. Abrange o setor de passageiros e de mercadorias e todos os modos de transporte. Os cenários incluem projeções detalhadas das emissões de CO₂ dos transportes em diferentes condições, permitindo uma avaliação dos potenciais impactos da atividade futura do setor nas mudanças climáticas.

Esta edição examina o impacto da pandemia de Covid-19 nos sistemas de transporte e o papel desse sistema na equidade social e no bem-estar humano. Os cenários apresentados modelam mudanças potenciais a longo prazo causadas pela pandemia e relacionam-nas com desafios e oportunidades de descarbonização do transporte. O *Perspetivas dos Transportes* identifica ações políticas fundamentais para assegurar uma transição eficaz e equitativa para uma mobilidade sustentável no nível urbano, regional e global após a pandemia.

Foram modelados três cenários diferentes. O primeiro, intitulado *Recuperação*, representa os esforços atuais mundiais, extrapolados até 2050. O cenário de *Remodelação* pressupõe que os governos implementarão políticas de descarbonização mais ambiciosas das que estão atualmente em vigor. No terceiro cenário, *Remodelação+*, além das políticas do segundo cenário, os governos aproveitarão as oportunidades de descarbonização do transporte criadas pela pandemia de Covid-19.

Conclusões

De acordo com as tendências atuais, a atividade total de transporte duplicará até 2050, em comparação com os níveis de 2015. O transporte de passageiros irá aumentar 2,3 vezes, enquanto o transporte de mercadorias aumentará 2,6 vezes. O crescimento total da procura/demanda é então mais lento do que o projetado na edição anterior do *Perspetivas dos Transportes*, quando se esperava que a demanda triplicasse. O crescimento mais lento da demanda nas próximas décadas reflete projeções menos otimistas para o crescimento económico e novos compromissos de descarbonização assumidos em 2018-2019. A procura futura de transportes irá refletir o caminho incerto da recuperação após a pandemia de Covid-19, o que dificulta projeções robustas. O desenvolvimento económico contínuo e uma população mundial em crescimento traduzir-se-á, no entanto, numa maior demanda de transportes em geral.

As atuais políticas de descarbonização dos transportes são insuficientes para fazer com que o transporte de passageiros e de mercadorias seja mais sustentável. As emissões de CO₂ provenientes dos transportes aumentarão em 16% até 2050, mesmo que os atuais compromissos de descarbonização dos transportes sejam plenamente implementados. As reduções de emissões esperadas destas políticas serão mais do que compensadas pelo aumento da procura/demanda.

Pelo contrário, políticas mais ambiciosas de descarbonização dos transportes poderão reduzir as emissões de CO₂ do setor em aproximadamente 70% até 2050, em comparação com níveis de 2015. Tal

redução permitiria alcançar o objetivo do Acordo de Paris de limitar o aquecimento global a 1,5°C. Exigiria mais e melhores ações para reduzir viagens desnecessárias, reorientar a atividade de transporte para modos mais sustentáveis, melhorar a eficiência energética, e aumentar rapidamente a utilização de veículos elétricos e combustíveis com baixo teor de carbono.

As cidades poderiam reduzir as suas emissões de CO₂ provenientes da mobilidade urbana em até 80% em comparação com os níveis de 2015, ao abrigo de ambiciosas agendas de descarbonização. A sua elevada densidade em número de habitantes, serviços e infraestruturas coloca as cidades numa posição de vanguarda para oferecer opções de transporte com baixas ou nulas emissões e implementar uma gestão eficaz da procura/demanda que poderia evitar 22% da atividade de transporte urbano em comparação com a trajetória atual.

O transporte regional e interurbano de passageiros é difícil de descarbonizar, mas, com as políticas adequadas, em 2050 as suas emissões de CO₂ poderão ser menos da metade das de 2015. Gerir a procura/demanda de viagens aéreas, viagens de carro mais longas ou viagens ferroviárias regionais é mais desafiante do que as políticas da mobilidade urbana. Medidas para transferir a procura para modos sustentáveis sempre que possível, uma maior eficiência dos veículos e melhores tecnologias de combustível podem, em conjunto, reduzir as emissões de passageiros não urbanos para um terço do projetado se as atuais políticas continuarem.

O forte crescimento da atividade de transporte de mercadorias exige um maior enfoque na sua descarbonização. As emissões absolutas de CO₂ do transporte de mercadorias serão 22% superiores às de 2015 até 2050 ao abrigo das atuais políticas, e a sua quota de todas as emissões do transporte continuará a crescer, embora lentamente. Pelo contrário, as emissões absolutas de transporte de mercadorias poderão ser 72% inferiores às de 2015 com políticas para impulsionar a consolidação do transporte de mercadorias, reforçar a colaboração nas cadeias logísticas, avançar na estandarização, e promoção de combustíveis com teor de carbono baixo, ou nulo, em todo o setor.

Incentivar a mudança de comportamento da população e aproveitar pacotes de estímulo à recuperação económica para acelerar a descarbonização do transporte irão acelerar a transição para uma mobilidade sustentável. Associar a recuperação económica à descarbonização dos transportes colocaria os objetivos climáticos do Acordo de Paris ao alcance mais rapidamente e com maior certeza.

As políticas de descarbonização não devem colocar fardos desproporcionais sobre alguns cidadãos. A implementação cuidadosa de políticas para evitar efeitos de distribuição negativos é essencial. Os grupos e regiões mais desfavorecidos suportam a maior parte dos custos das mudanças climáticas e as externalidades negativas criadas pelas escolhas de mobilidade da população mais próspera. A ação climática não deve piorar a situação dos mais vulneráveis, mas sim visar ao reforço da equidade social. Um forte enfoque na melhoria da acessibilidade ajudará a alcançar ambos objetivos: tornar a mobilidade mais eficiente e, portanto, menos emissora, e facilitar o acesso dos cidadãos às oportunidades.

Implicações nas políticas de transporte

Os pacotes de recuperação devem articular o estímulo económico, combate às alterações climáticas e reforço da equidade

Após a pandemia, as políticas de transportes devem prosseguir um triplo objetivo: ajudar à recuperação económica, reduzir os danos ao meio ambiente e assegurar resultados sociais mais justos e equitativos. Alinhando estes objetivos, construir-se-á o apoio público necessário para intervenções tão significativas como as contidas nesses pacotes. Também as tornará mais rentáveis e mais fáceis e rápidas de implementar. A recuperação da crise da Covid-19 oferece uma oportunidade singular de combinar o desenvolvimento económico com a mudança de comportamento em termos de mobilidade e a expansão

de tecnologias de baixo carbono, ao mesmo tempo que aumenta as oportunidades para os cidadãos, melhorando o acesso através de melhores soluções de mobilidade.

Implementar políticas muito mais ambiciosas que inverterão o crescimento das emissões de CO₂ dos transportes

As emissões de CO₂ dos transportes continuarão a aumentar ao abrigo das políticas atuais. Uma população mundial em crescimento e uma prosperidade crescente criam nova procura/demanda que irá superar as reduções de emissões projetadas. No entanto, a implementação de políticas adequadas pode quebrar a ligação entre o crescimento económico e as emissões do setor. Tais políticas criarão incentivos para evitar viagens desnecessárias, redirecionar a mobilidade para opções de transporte sustentáveis, e melhorar as tecnologias de veículos e combustíveis alternativos. Na revisão de 2021 das Contribuições Determinadas a Nível Nacional do Acordo de Paris, os governos devem estabelecer objetivos ambiciosos, apoiá-los com políticas concretas, e reforçá-los, aproveitando os pacotes de recuperação da Covid-19 para acelerar e aprofundar a descarbonização dos transportes.

Elaborar planos estratégicos para os diferentes setores de transporte que reflitam o seu potencial de descarbonização e os seus desafios específicos.

Diferentes partes do setor dos transportes exigem abordagens diferentes para a descarbonização. Nem todas as estratégias para "evitar, mudar e melhorar" são aplicáveis em todo o setor da mesma forma. O transporte urbano de passageiros pode empregar as três abordagens para reduzir drasticamente as emissões, encurtando as distâncias de viagem, oferecendo opções não motorizadas e alcançando elevados volumes de utentes nos transportes públicos. A descarbonização dos transportes regionais e interurbanos, por sua vez, dependerá mais de melhorias tecnológicas, uma vez que a procura de transportes não urbanos é difícil de gerir. O transporte de mercadorias pode reduzir melhor a procura/demanda e as emissões através de tecnologias de baixo teor de carbono, consolidação de cargas, cadeias de abastecimento mais curtas, digitalização e standardização de processos e tecnologias .

Apoiar a inovação para acelerar os avanços tecnológicos necessários para descarbonizar o transporte

Os avanços tecnológicos são fundamentais para descarbonizar eficazmente o transporte, especialmente em áreas de difícil descarbonização. A redução do consumo de energia das viagens motorizadas requer investimento em veículos e combustíveis mais limpos. O aumento do preço do transporte intensivo em carbono irá encorajar uma mudança para alternativas com baixo teor de carbono. O investimento na infraestrutura de carregamento/abastecimento de combustíveis alternativos para o transporte rodoviário aumentará a confiança dos consumidores em veículos com emissões zero, e os subsídios à aquisição podem acelerar a transição, tornando a mobilidade limpa mais acessível. A inovação digital contribuirá ao funcionamento mais eficiente dos transportes públicos, outros serviços de mobilidade partilhada e a logística.

Mudar as prioridades para uma melhor acessibilidade

Mudar o foco da política de aumentar a mobilidade para melhorar a acessibilidade permitirá alcançar melhor vários objetivos, desde a mitigação das mudanças climáticas ao desenvolvimento sustentável e ao bem-estar humano. O planeamento dos transportes tende a confundir o aumento da capacidade com a melhoria da acessibilidade. No entanto, viajar mais e mais longe não significa que os cidadãos tenham mais fácil acesso a para onde precisam de ir. O planeamento de transportes que serve os cidadãos considera os seus destinos desejados e concentra-se na forma como as opções de transporte os ligam.

Intensificar a colaboração com outros setores e entre atores público-privados

A descarbonização dos transportes é inseparável dos desenvolvimentos em outros setores. Por exemplo, a mobilidade sustentável só será possível com a produção de energia limpa. Uma rede elétrica verde é crucial para que os veículos elétricos possam ser verdadeiramente livres de emissões. Por sua vez, o transporte com baixo teor de carbono é central para termos comércio e turismo sustentáveis. A digitalização dos serviços de transporte oferece oportunidades para otimização de rotas, utilização partilhada de bens e obtenção de melhores dados que possibilitem decisões mais informadas. A estreita cooperação entre governos e atores privados em novos mercados de mobilidade é imperativa para maximizar os benefícios sociais dos novos serviços e minimizar os custos externos. Finalmente, a integração das decisões de utilização do solo e do planeamento dos transportes pode reduzir a procura de transportes, melhorando simultaneamente a acessibilidade para os cidadãos.