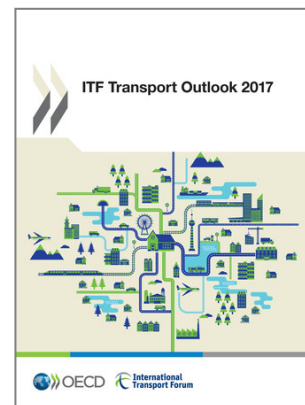


OECD *Multilingual Summaries* ITF Transport Outlook 2017

Summary in Italian



La pubblicazione è disponibile all'indirizzo: [10.1787/9789282108000-en](https://doi.org/10.1787/9789282108000-en)

Prospettive dei trasporti del Forum Internazionale dei Trasporti 2017

Sintesi in italiano

Background

Il rapporto ITF Transport Outlook fornisce una panoramica delle più recenti tendenze e prospettive di breve termine per il settore dei trasporti a livello mondiale. Questo studio presenta altresì proiezioni di lungo termine per la domanda di trasporti fino al 2050 per il trasporto di merci (marittimo, aereo e su strada) e di passeggeri (automobile, treno e aereo) nonché le relative emissioni di carbonio, in base a diversi scenari di politica dei trasporti.

In particolare, il rapporto esamina come i principali cambiamenti intervenuti dal 2015 nelle politiche dei trasporti, nell'economia e nella tecnologia, associati ad altri sviluppi internazionali come l'istituzione degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite, stiano influenzando sulla futura mobilità. Un attento esame dell'accessibilità nelle città evidenzia il ruolo delle politiche pubbliche nella creazione di sistemi sostenibili di trasporto che offrano pari accesso a tutti.

Risultati

Le emissioni di CO₂ prodotte dai trasporti potrebbero aumentare del 60% entro il 2050, nonostante lo scenario di riferimento delle Prospettive ipotizzi notevoli progressi tecnologici. In assenza di ulteriori misure, le emissioni di CO₂ prodotte dal trasporto di merci a livello mondiale potrebbero aumentare del 160%, poiché, nello scenario di riferimento, i volumi delle merci trasportate triplicano, secondo le proiezioni dell'OCSE per il settore degli scambi. Tale incremento è in gran parte ascrivibile all'aumento dell'uso dei trasporti stradali, specie per brevi distanze e per le regioni con collegamenti ferroviari insufficienti, come il Sud-Est asiatico. L'ottimizzazione degli itinerari e la condivisione dei camion e dei depositi di merci tra le società consentirebbero di conseguire coefficienti di carico più elevati e diminuirebbero i viaggi a vuoto. Tali incrementi in termini di efficienza potrebbero diminuire di un terzo le emissioni di CO₂ da camion.

Il numero di passeggeri del settore del trasporto aereo continuerà ad aumentare notevolmente nella misura in cui le città in tutto il mondo diventano più accessibili con l'aereo. Negli ultimi quindici anni, i passeggeri del traffico aereo potrebbero aumentare dal 3% al 6% su base annua, con rotte aeree intra-asiatiche che dovrebbero registrare una rapida crescita di quasi il 10%. Le emissioni di CO₂ prodotte dall'aviazione internazionale potrebbero aumentare di circa il 56% tra il 2015 e il 2030, anche nel caso di un notevole incremento dell'efficienza dei carburanti. Gli accordi liberali sui servizi aerei e un maggior numero di voli intra-regionali a basso costo consentiranno alla rete di svilupparsi e ai prezzi di diminuire, favorendo, di conseguenza, la crescita. Le città in tutto il mondo diventeranno più accessibili poiché i tempi di viaggio saranno più brevi. Sussistono forti divari regionali nell'accessibilità aerea, ma gli investimenti negli aeroporti regionali e i migliori collegamenti terrestri tra gli aeroporti e le città possono risolvere questi problemi.

La mobilità con un veicolo a motore nelle città dovrebbe raddoppiare tra il 2015 e il 2050, aumentando fino al 41% nel 2030 e del 94% entro il 2050 secondo lo scenario di riferimento delle Prospettive dell'OCSE sui trasporti. La quota di autovetture private continuerà ad aumentare notevolmente nelle regioni in via di sviluppo e diminuirà solo lievemente nelle economie sviluppate. Negli scenari alternativi che ipotizzano un'incentivazione dei trasporti pubblici, i passeggeri-chilometro nei trasporti motorizzati raggiungono livelli simili, ma con gli autobus e i trasporti collettivi che coprono più del 50% della domanda totale.

Indicazioni per l'azione pubblica

L'Accordo di Parigi sul clima del 2016 deve tradursi in azioni concrete per il settore dei trasporti.

Sarà necessario mettere in atto un ampio ventaglio di politiche e misure per mantenere le emissioni di CO₂ dei trasporti ai livelli del 2015. Sarà inoltre necessario sfruttare tutti gli strumenti d'intervento: evitare domande di trasporto inutili, adottare soluzioni di trasporto sostenibili e migliorare l'efficienza. Saranno anche necessari meccanismi basati sul mercato, come il sistema di compensazione per l'aeronautica internazionale deciso dall'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile. Secondo gli scenari dell'Agenzia Internazionale dell'Energia, queste misure consentono di limitare il riscaldamento globale a 2 gradi Celsius al di sopra dei livelli pre-industriali, ma non a 1,5 gradi come auspicato dall'Accordo di Parigi.

Le politiche dei trasporti dovranno essere flessibili nella gestione della dirompente innovazione nel settore dei trasporti.

Le innovazioni tecnologiche quali la mobilità elettrica, i veicoli autonomi o le nuove soluzioni di mobilità condivisa dovrebbero cambiare radicalmente i modelli di mobilità, in particolare nelle città. Alcune di queste innovazioni offrono possibilità di ridurre notevolmente l'impronta CO₂ dei trasporti e di favorire un accesso più equo e inclusivo ai trasporti. Nel settore del trasporto delle merci, i camion autonomi potrebbero modificare significativamente il vantaggio competitivo tra i diversi modi nei confronti del trasporto merci su strada. Le politiche pubbliche e la programmazione devono tenere conto di questi cambiamenti per evitare di costruire costose infrastrutture destinate ad essere superate in tempi brevi o di immobilizzarsi in percorsi a forte intensità di carbonio o di sviluppo iniquo.

Per ridurre le emissioni di CO₂ prodotte dalla mobilità urbana, non bastano migliori veicoli e migliori tecnologie per i carburanti

Il progresso tecnologico non riuscirà a diminuire da solo le emissioni di CO₂ nelle città. Sono necessarie anche politiche volte a indurre un cambiamento nei comportamenti, come le tasse sui carburanti, le basse tariffe dei trasporti o politiche di assetto territoriale che limitino l'espansione urbana, al fine di generare un processo che porti al necessario incremento della mitigazione di CO₂. La riduzione delle emissioni di CO₂ prodotte dalla mobilità urbana può altresì derivare dagli effetti secondari positivi delle politiche per la riduzione degli inquinanti atmosferici locali e della congestione, che in molte città sono le sfide più urgenti del settore dei trasporti.

Mirate politiche di assetto territoriale sono in grado di ridurre le infrastrutture di trasporti necessarie per fornire un accesso più equo nelle città.

L'offrire accesso equo ai posti di lavoro e ai servizi rientra negli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile delle Nazioni Unite. In molte città, la flessibilità offerta dagli autoveicoli privati significa che essi offrono una migliore accessibilità (misurata in termini di numero di opportunità raggiungibili in una durata determinata) rispetto ai trasporti pubblici, anche quando si tiene conto della congestione del traffico. Tuttavia, il trasporto pubblico può offrire un accesso inclusivo alle opportunità di lavoro e di servizi quando è accessibile a tutti i viaggiatori e quando la copertura del suo servizio è programmata in modo adeguato. Se da un lato l'alta densità demografica delle città rende i sistemi dei trasporti pubblici più efficienti, dall'altro politiche di assetto territoriale ben mirate possono contribuire a renderli più accessibili.

I Governi devono sviluppare strumenti di programmazione per adeguarsi alle incertezze create dai cambiamenti dei modelli di consumo, di produzione e di distribuzione.

Procedure di programmazione flessibili basate su una visione strategica di lungo termine aiutano ad adattarsi alle incertezze associate ai cambiamenti dei modelli della domanda globale, della produzione e

delle rotte marittime mercantili. La tempistica è essenziale per una buona pianificazione delle infrastrutture e per l'introduzione graduale di capacità per appianare gli ostacoli agli investimenti nelle infrastrutture, per esempio nei porti. Tali piani dovrebbero determinare l'orientamento dello sviluppo futuro, definire l'ordine delle priorità in materia d'investimenti e individuare i futuri, potenziali colli di bottiglia. Essi possono inoltre creare una base per la definizione di terreni che siano riservati, per esempio, allo sviluppo futuro d'infrastrutture portuarie e di corridoi.

© OECD

Traduzione a cura della Sezione linguistica italiana.

La riproduzione della presente sintesi è autorizzata sotto riserva della menzione del Copyright OCSE e del titolo della pubblicazione originale.

Le sintesi sono traduzioni di stralci di pubblicazioni dell'OCSE i cui titoli originali sono in francese o in inglese.



[Il testo integrale in lingua inglese è disponibile online sul sito OECD iLibrary!](#)

© OECD (2017), *ITF Transport Outlook 2017*, OECD Publishing.

doi: 10.1787/9789282108000-en