



La pubblicazione è disponibile all'indirizzo: 10.1787/9789282107782-en

Prospettive dei trasporti del FIT (Forum Internazionale dei Trasporti) 2015

Sintesi in italiano

Passeggeri che utilizzano mezzi di trasporto di superficie

La crescita globale dei passeggeri su gomma e rotaia entro il 2050 spazia dal 120% al 230%, a seconda dei futuri prezzi del carburante e delle politiche dei trasporti urbani. Questa crescita è trainata da economie non OCSE, per le quali si prevede che i volumi dei passeggeri aumenteranno tra il 240% e il 450%.

Le emissioni di CO₂ provenienti dal trasporto globale di passeggeri che utilizzano i trasporti di superficie registreranno un aumento tra il 30% e il 110%. Lo scenario di crescita più debole ipotizza elevati prezzi dei carburanti e uno sviluppo dei trasporti urbani collettivi pubblici, accompagnato da una bassa espansione delle infrastrutture stradali. Lo scenario di crescita più alta è caratterizzato da bassi prezzi del carburante e da uno sviluppo urbano dei trasporti che favorisce l'uso di autoveicoli privati, con una forte espansione delle infrastrutture stradali.

Trasporti urbani

La popolazione crescente e la concentrazione dell'attività economica nelle aree urbane richiedono che una particolare attenzione sia rivolta alle politiche dei trasporti urbani nelle economie emergenti. Entro il 2050, oltre il 90% dei 2,7 miliardi di abitanti aggiuntivi che popoleranno le zone urbane, vivrà nei Paesi in via di sviluppo. La pianificazione di lungo termine dei trasporti urbani e l'armonizzazione delle politiche a sostegno dei trasporti privati o dell'urbanizzazione volta allo sviluppo dei trasporti pubblici creeranno differenze significative nei sistemi di trasporto urbano in America Latina, Cina e India.

Le politiche urbane orientate ai trasporti pubblici ridurrebbero la crescita delle emissioni di CO₂ di circa il 30% rispetto allo scenario di riferimento in America Latina e nelle città cinesi e di quasi il 40% nelle città indiane. L'allineamento delle politiche che prevede l'estensione delle città con insediamenti a più bassa densità (il cosiddetto urban sprawl), dei prezzi più elevati dei carburanti e attribuisce la priorità all'espansione dell'infrastruttura dei trasporti pubblici rispetto all'infrastruttura stradale urbana, manterrebbe le attuali quote di trasporti pubblici in America Latina e nelle città indiane e limiterebbe in modo significativo la riduzione di tale modalità di trasporto in Cina (con una quota di trasporto pubblico che potrebbe raddoppiare nel 2050 rispetto a quanto previsto in uno scenario di riferimento nei tre casi).

Strategie d'intervento pubblico identiche non ottengono necessariamente simili riduzioni delle emissioni di CO₂ e degli effetti negativi sulla salute. Le politiche integrate che si prefiggono obiettivi climatici e sanitari funzionano meglio. Il favorire l'estensione delle città con insediamenti a più bassa densità e lo sviluppo della rete stradale, unitamente ad un maggiore utilizzo del trasporto pubblico possono contribuire a una sostanziale mitigazione climatica e a diminuire gli effetti negativi sulla salute, se

accompagnati da controlli più stringenti per le emissioni degli autoveicoli (in particolare per gli autobus). Nei contesti in cui vi è un'importante presenza dei veicoli a due ruote, questo può portare a risultati positivi in termini di riduzione delle emissioni di CO₂, della congestione, nonché in termini di mobilità accessibile, ma la regolamentazione delle emissioni dei motocicli è essenziale per evitare conseguenze gravi sul sistema sanitario pubblico.

Trasporto di merci su gomma e su rotaia

La crescita dei volumi delle merci trasportate su gomma e su rotaia entro il 2050 varia tra il 230% e il 420% a seconda dell'intensità dei trasporti di merci relativi alla futura crescita del PIL. La riduzione nell'intensità dei trasporti del PIL risulta in parte dalla dematerializzazione della produzione, determinata principalmente dalle crescenti quote dei servizi nella composizione del PIL. La crescita delle quote del settore dei servizi nelle economie avanzate o l'aumento della produzione e del commercio di merci meno pesanti, come le attrezzature elettroniche, riducono i pesi reali trasportati. Le relative emissioni di CO₂ dovrebbero crescere tra il 140% e il 350% nello stesso periodo, a causa dei cambiamenti nell'intensità dei trasporti e nella quota del trasporto ferroviario nel trasporto delle merci.

La crescita mondiale dei volumi di merci trasportate su gomma e le relative emissioni di CO₂ saranno spinte dalle economie non OCSE. L'Asia, comprese Cina e India, annovererà più del 50% dei trasporti mondiali di merci su gomma entro il 2050 (rispetto al 35% di oggi). La crescita spazia tra il 330% e il 660% per i volumi di merci trasportate e tra il 240% e il 600% per le emissioni di CO₂. La differenza tra lo scenario che ipotizza una crescita più forte e quello di una crescita più debole, per le economie non OCSE, indica le incertezze collegate all'orientamento che queste economie adotteranno in termini di composizione della produzione e della quota delle diverse modalità di trasporto di merci.

Entro il 2050 i trasporti internazionali collegati agli scambi di merci dovrebbero crescere secondo un fattore di 4,3. L'andamento della crescita futura è determinato dai cambiamenti nella composizione dei prodotti commerciali e dall'aumento della distanza media di trasporto ascrivibile ai cambiamenti intervenuti nella composizione geografica del commercio. Una percentuale dell'85% del volume totale delle merci internazionali è trasportata via mare. La quota del trasporto di merci su gomma nel commercio mondiale aumenterà dal 6% al 10% entro il 2050, spinta da un crescente commercio intra-regionale, specie in Asia e in Africa, dove non sono abbastanza sviluppate delle reti ferroviarie efficienti.

Nel periodo 2010-2050, le emissioni di CO₂ collegate al commercio internazionale cresceranno secondo un fattore di 3,9. Il trasporto di merci su gomma è responsabile di circa il 50% delle emissioni totali di CO₂ prodotte dal commercio internazionale, e la quota dovrebbe aumentare fino al 56% entro il 2050. Il trasporto internazionale di merci richiede sistemi di trasporto intermodali ed è spesso realizzato mediante l'utilizzo di camion. Il trasporto interno di merci collegato al commercio internazionale rappresenta circa il 10% del volume totale delle merci trasportate a livello mondiale e il 30% del totale delle emissioni di CO₂ connesse al commercio.

Trasporto internazionale di merci

La liberalizzazione multilaterale del commercio avrà un impatto crescente sul commercio orientato verso l'area non OCSE, che si sostanzierà in una crescita maggiore nella suddetta area e in riduzioni delle tariffe comparativamente più ampie. In uno scenario di liberalizzazione degli scambi, il trasporto globale crescerà del 380% (rispetto al 330% nello scenario di riferimento). Tale andamento potrebbe altresì portare ad una percentuale di emissioni di CO₂ superiore del 15% rispetto allo scenario di riferimento.

L'aumento del commercio internazionale porrà sfide senza precedenti al sistema dei trasporti, specie per i porti. Si stima che i volumi di merci nei porti dovrebbero quasi quadruplicare entro il 2050, accompagnati da una crescita simile dell'insieme delle emissioni collegate alle spedizioni marittime nei porti. Sin da oggi, le emissioni di particolato (PM –particulate matter) nelle città portuarie sono responsabili di circa 60 000 decessi ogni anno, dovuti a malattie cardiopolmonari ed al cancro ai polmoni. Tale fattore comporta delle conseguenze riguardo agli investimenti nei trasporti stradali e sulla gestione del traffico, così come sulle politiche di mitigazione della CO₂.

Tali politiche includono opzioni che prevedono di migliorare l'intensità delle emissioni del parco dei mezzi di trasporto, di sviluppare altre modalità di trasporto, di migliorare l'efficienza delle catene di approvvigionamento e di introdurre nuove tecnologie. Un sistema di trasporti efficiente e ben organizzato offre non solo benefici ambientali e sociali ma anche numerosi vantaggi operativi, tra cui tempi di attesa e costi ridotti. Nel complesso, il trasporto internazionale di merci esige politiche volte a ridurre il più possibile gli impatti negativi, traendo nello stesso tempo il massimo vantaggio economico dagli scambi commerciali.

© 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.

Sono disponibili gratuitamente presso la libreria online dell'OCSE sul sito www.oecd.org/bookshop

Per maggiori informazioni contattare l'Unità dei Diritti e Traduzioni, Direzione Affari Pubblici e Comunicazione rights@oecd.org Fax: +33 (0)1 45 24 99 30.

OECD Rights and Translation unit (PAC)

2 rue André-Pascal, 75116

Paris, France

Website www.oecd.org/rights



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

© OECD/ITF (2014), *ITF Transport Outlook 2015*, OECD Publishing.

doi: 10.1787/9789282107782-en