



Lea el libro completo en: [10.1787/transp_outlook-en-2019-en](https://doi.org/10.1787/transp_outlook-en-2019-en)

Perspectivas de transporte 2019 ITF

Resumen en español

Antecedentes

Las perspectivas de transporte del ITF ofrecen una visión global de las tendencias recientes y las expectativas a corto plazo en el sector del transporte a escala mundial, así como perspectivas a largo plazo para la demanda de transporte de aquí a 2050. El análisis cubre el transporte de carga (marítimo, aéreo y vial) y el de pasajeros (carretera, tren o avión), así como las emisiones de CO₂ vinculadas a dichos modos de transporte en función de diferentes situaciones políticas.

Esta edición se centra específicamente en el impacto de las potenciales perturbaciones que puedan ocurrir en los sistemas de transporte. ¿Cómo influirán los avances perturbadores en la demanda futura, las distribuciones modales y las emisiones de CO₂ vinculadas al transporte? Las tendencias emergentes en el transporte, como la electrificación, la movilidad compartida y los vehículos autónomos podrían conllevar implicaciones profundas para el sector y la formulación de políticas, así como otros elementos exógenos, a saber: el comercio electrónico, la impresión en 3D o las nuevas rutas comerciales internacionales.

Existe una multitud de casos posibles en los que puede haber perturbación que se han simulado en este estudio. Estos casos se diseñaron para explorar los confines de las suposiciones realistas en cuanto a las condiciones venideras. Como resultado de los mismos, en sus conclusiones se describe un conjunto de posibles escenarios futuros en base a suposiciones extremas, pero no son predicciones para los próximos 30 años. El que la realidad se aproxime a algunas de estas situaciones evocadas dependerá de la medida en que dichas suposiciones se materialicen, así como del derrotero que tomarán los encargados de formular políticas en los próximos años. La finalidad de estas simulaciones es alimentar los debates sobre el papel que desempeña la política pública en la orientación y la gestión del cambio perturbador.

Conclusiones

La incertidumbre es un atributo intrínseco al entorno económico actual y, por ende, limita la capacidad de realizar proyecciones rotundas. Sin embargo, se puede afirmar con cierta seguridad que, a escala mundial, la demanda de movilidad continuará aumentando en las próximas tres décadas. El transporte de pasajeros crecerá casi el triple entre 2015 y 2050, de 44 billones a 122 billones de kilómetros por pasajero. China e India estarán detrás de un tercio de los viajes de pasajeros de aquí a 2050, en comparación con el 25 % en 2015.

Los vehículos privados seguirán siendo el modo de transporte personal preferido en todo el mundo. Los viajes en ciudades, sobre todo, se inclinarán más hacia el transporte público y la movilidad compartida. Para 2050, se prevé que ambas formas de transporte supongan más del 50 % del total de kilómetros por pasajero. Los viajes de pasajeros a escala internacional están al alza en todo el mundo, y se prevé que sigan aumentando, con una fuerza mayor en los países en desarrollo. Asimismo, se prevé

que los kilómetros por pasajero en aviación en la India y China, exclusivamente, aumenten hasta cuatro veces, pasando de 5.506.000 millones en 2015 a 21.583.000 millones en 2050.

La demanda de transporte de carga mundial se triplicará entre 2015 y 2050, según la trayectoria actual de la demanda. Con un 4,5 %, se espera que el transporte aéreo tenga la tasa de crecimiento compuesto anual más elevada entre todos los modos de transporte para 2050, aunque represente un pequeño porcentaje del total de carga en kilómetros por tonelada. Más del 75 % de todo el transporte de cargamento se realizará en buques en 2050, prácticamente en la misma proporción que en 2015. A la luz de los desafíos actuales, derivados de la economía mundial y de los conflictos comerciales en expansión, la exactitud de estas proyecciones para el transporte de carga es especialmente incierta, ya que la demanda depende, principalmente, del crecimiento económico y de la actividad comercial internacional.

Las emisiones de CO₂ del transporte seguirán suponiendo un enorme reto. La extrapolación de las ambiciones políticas actuales con el futuro muestra que estas no conseguirán mitigar el aumento de las emisiones de CO₂ del sector transporte, ante el robusto crecimiento de la demanda de transporte, prevista para los próximos años. En un entorno donde se apliquen las políticas de atenuación ya anunciadas con el grado de ambición actual, las emisiones de CO₂ derivadas del sector transporte en todo el mundo se prevé que sigan aumentando en un 60 % de aquí a 2050. Este crecimiento se ve impulsado, principalmente, por el incremento en la demanda del transporte de mercancías y de pasajeros interurbano, que se espera aumenten en un 225 % de aquí a 2050. Las emisiones derivadas del transporte urbano de pasajeros, por el contrario, está previsto que disminuyan en un 19 %, reflejando la enorme atención que conceden en la actualidad las políticas al transporte urbano.

La aplicación de políticas de descarbonización más ambiciosas altera significativamente las trayectorias proyectadas en cuanto a la demanda de transporte y las emisiones de CO₂ conexas. En tal caso, previendo una gran ambición, la demanda mundial de transporte de pasajeros sería un 20 % más baja en 2050, y las emisiones conexas un 70 % más bajas, comparadas con la ambición manifestada en la actualidad. Si bien es cierto que la demanda de transporte de mercancías seguiría manteniéndose estable en ambos casos, las emisiones de carbono de dicho tipo de transporte serían un 45 % inferior en 2050 de lo que son en la coyuntura actual. Aún así, esto no conseguiría llegar a las reducciones previstas en los objetivos del Acuerdo de París para mantener el aumento de la temperatura media mundial por debajo de los 2 grados Celsius, con respecto a los niveles de la era preindustrial.

El transporte se enfrenta a multitud de perturbaciones tanto dentro como fuera del sector. Las repercusiones de dichos avances, individual o colectivamente, se recrearon para estas Perspectivas de transporte.

La movilidad compartida podría reducir a la mitad el número de kilómetros por vehículo en las zonas urbanas si se adoptara ampliamente. Así, se podría llegar a una disminución del 30 % de las emisiones de CO₂ en el transporte urbano de aquí a 2050, sobre las proyecciones en que se basan las ambiciones actuales. El uso generalizado de vehículos autónomos podría aumentar el número de kilómetros por vehículo y las toneladas de CO₂ emitidas en la mayoría de las zonas urbanas. Las simulaciones muestran que un mayor acceso al teletrabajo podría, asimismo, disminuir los kilómetros por pasajero urbanos recorridos y las emisiones de CO₂ conexas en torno a un 2 % en 2050, en comparación con las ambiciones actuales.

Además, estas simulaciones indican que la proliferación de la aviación de larga distancia y bajo coste podría aumentar el número total de kilómetros por pasajero viajados en el transporte interurbano y las emisiones de CO₂ conexas en un 1 % en 2050, en base a las proyecciones actuales. Los resultados de estas simulaciones sugieren que la disponibilidad de sistemas ferroviarios de alta velocidad incrementarían el uso total de este modo de transporte en un 1 %, reduciendo las emisiones de CO₂ del transporte interurbano en menos del 1 %. El uso de combustibles alternativos en aviación, por su parte, tiene potencial para reducir drásticamente las emisiones de CO₂ que dimanan del transporte aéreo, fundamentalmente descarbonizando los vuelos de corta distancia. Como resultado, se observaría un 55 % menos de emisiones en aviación doméstica en 2050, en comparación con las ambiciones actuales.

El rápido crecimiento del comercio electrónico podría llevar a aumentos leves en el volumen de transporte de mercancías de entre un 2 % y un 11 %, dependiendo del modo de transporte. Las emisiones de CO₂ del transporte de mercancías aumentarían, por ello, en un 4 %. La amplia aceptación de la impresión en 3D en la fabricación y con fines de uso doméstico podría reducir el volumen total de

mercancías en un 28 % y sus emisiones de CO₂ conexas en un 27 %, en comparación con las ambiciones actuales. No obstante, este nivel de aceptación de la impresión en 3D parece improbable.

Las nuevas rutas comerciales tienen un modesto impacto en los volúmenes mundiales comerciales, reduciéndolos en un 2 % y, por ende, sus emisiones de CO₂ en un 1 % en 2050, en comparación con las ambiciones actuales. Sin embargo, la creación de estas nuevas rutas comerciales podría cambiar significativamente los patrones espaciales del transporte de mercancías, lo que conllevaría importantes repercusiones para las cadenas logísticas globales y la infraestructura de redes de transporte.

En cuanto al transporte de mercancías en superficie, la aceptación generalizada de los vehículos de gran capacidad podría llevar a una disminución de un 3 % de las emisiones de CO₂ en el sector del transporte de mercancías en 2050, en función de las proyecciones actuales. La introducción de carburantes de bajas emisiones o cero emisiones en el transporte de mercancías por carretera de larga distancia podría llevar a reducciones de un 16 % en las emisiones de CO₂ de aquí a 2050. Las simulaciones muestran que el uso de vehículos de gran capacidad y camiones autónomos en el transporte de mercancías por carretera podría no tener impactos notorios en la demanda general de transporte de mercancías o en sus emisiones conexas. Sin embargo, el uso generalizado de camiones automatizados podría conllevar un traspaso nada despreciable del transporte ferroviario a la carretera (-9 % ferroviario, +6 % por carretera en 2050).

En casos de perturbación plena, en los que coinciden varios acontecimientos perturbadores, la demanda de transporte prevista y las emisiones de CO₂ conexas son inferiores en 2050, en relación con las ambiciones actuales en todos los sectores. Se pueden conseguir reducciones de emisiones acusadas si se ejecutan políticas que conlleven una descarbonización más profunda en el sector y, en algunos casos, guíen el avance de dichas perturbaciones. Por ejemplo, en el transporte urbano de pasajeros, la adopción generalizada de vehículos autónomos compartidos podría reducir las emisiones de CO₂ en un 73 % y los atascos en un 24 % en 2050, en comparación con las proyecciones actuales, siempre y cuando se enmarquen en políticas adecuadas.

Del mismo modo, las perturbaciones tecnológicas en el transporte interurbano de pasajeros tienen un enorme potencial de mitigación de las emisiones si se gestionan con medidas políticas complementarias, en vez de hacerlo solo con carácter puntual. En el primero de los casos, se podrían reducir las emisiones en un 76 % en 2050, en el segundo, en un 63 %. Los resultados son muy similares en el transporte de mercancías, donde las políticas en aras de aumentar la eficacia logística llevarían a mayores reducciones, gracias a los avances tecnológicos. Solo con dichos avances tecnológicos, las emisiones de CO₂ relacionadas al transporte de mercancías se reducirían en un 44 % en 2050. Con la implementación conjunta de otras medidas políticas de tipo logístico, la reducción de las emisiones alcanza el 60 %.

Juntas, estas simulaciones muestran que las políticas en materia de transporte determinan en gran medida el impacto que tendrán las perturbaciones en la demanda de transporte y en su huella de carbono. La implementación simultánea de políticas destinadas a mitigar las emisiones de CO₂ mejora la reducción de las emisiones en todos los sectores del transporte. Por ello, los encargados de formular políticas desempeñan un papel clave en el establecimiento de la naturaleza y la envergadura del cambio, incluso aunque haya acontecimientos que perturben considerablemente los sistemas de transporte.

Orientación de las políticas

Unas herramientas de planificación perfeccionadas mejoran la adaptabilidad ante la incertidumbre

La incertidumbre a largo plazo complica la planificación. Esto se aplica especialmente a las inversiones en infraestructuras duraderas. La planificación de escenarios ayuda a los encargados de formular políticas a comprender los límites de las decisiones y les permite seleccionar las opciones más resistentes para la mayoría de las personas y para todo lo que pueda ocurrir en el futuro. Otra estrategia para hacer frente a la incertidumbre en la formulación de políticas es diseñar sistemas de transporte de una manera que se les permita adaptarse a las condiciones cambiantes, incluyendo los impactos asociados a avances potencialmente perturbadores.

La política en materia de transporte debe anticipar obstáculos que se originen fuera del sector

Las políticas en materia de transporte deben poder responder a una gran gama de acontecimientos perturbadores. Solo de esta manera se podrán cosechar los beneficios potenciales y minimizar posibles

impactos negativos. Las perturbaciones que se originen fuera del sector transporte no pueden ser controladas por los encargados de formular políticas. Sin embargo, sus decisiones determinarán la dirección y magnitud de las repercusiones que estas tendrán en el sector. Las políticas inteligentes tienen en cuenta cómo las perturbaciones pueden afectar a los usuarios del transporte y evitar estructuras de incentivos que generen resultados no deseados. Aquí los datos serán fundamentales para comprender mejor la dinámica y el impacto potencial de los acontecimientos que podrían perturbar el transporte.

Los sistemas de transporte se beneficiarán de los marcos de políticas que fomentan la innovación

Las tecnologías innovadoras y los nuevos modelos de negocio están en el centro de los acontecimientos perturbadores con los que se enfrenta el sector transporte. La velocidad con la que estos cambian supera a menudo el ritmo al que se adapta la legislación. Por esta razón, las autoridades públicas necesitarán salir del enfoque estático tradicional y permitir la experimentación y los cambios iterativos, de los que el sistema de transporte podría beneficiarse. Las revisiones periódicas de las leyes, las exenciones reglamentarias limitadas y la promulgación de políticas de manera colaborativa, aunando esfuerzos de autoridades públicas e instancias en materia de regulación pueden desempeñar una labor esencial. Una minuciosa evaluación del riesgo también es necesaria para establecer cuándo se pueden adoptar dichos enfoques sin poner en peligro los resultados políticos deseados.

Se necesitan unas políticas más ambiciosas para frenar el aumento de las emisiones de CO2 vinculadas al transporte

Habrán de usarse todos los mecanismos políticos para generar soluciones de transporte que satisfagan la creciente demanda en materia de movilidad de una manera sostenible. Estos tendrán que tener por objeto evitar una demanda innecesaria de transporte, llevar la movilidad hacia opciones de transporte más sostenibles y mejorar la eficiencia del transporte. Muchas políticas actuales se centran en el transporte urbano, y algunas con gran éxito. No obstante, será necesario abordar, también, las emisiones todavía al alza en el transporte interurbano e internacional.

© OECD

Este resumen no es una traducción oficial de la OCDE.

Se autoriza la reproducción de este resumen siempre y cuando se mencionen el título de la publicación original y los derechos de la OCDE.

Los resúmenes multilingües son traducciones de extractos de publicaciones de la OCDE editados originalmente en inglés y en francés.



[¡Lea la versión completa en inglés en OECD iLibrary!](#)

© OECD (2019), *ITF Transport Outlook 2019*, OECD Publishing.

doi: 10.1787/transp_outlook-en-2019-en