



# Resumen ejecutivo

Perspectivas del Transporte 2021 del FIT

# Resumen ejecutivo

## Antecedentes

El informe *Perspectivas del Transporte 2021* del Foro Internacional de Transportes (FIT) presenta escenarios de la demanda mundial de transporte a lo largo de las próximas tres décadas, hasta 2050. Abarca todos los modos de transporte de pasajeros y de mercancías. Los escenarios incluyen proyecciones detalladas de las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector transporte bajo diferentes condiciones, lo que permite evaluar los posibles impactos medioambientales de la futura actividad del transporte.

Esta edición analiza el impacto de la pandemia de la Covid-19 en los sistemas de transporte y el papel de éstos en la equidad social y el bienestar humano. Los escenarios presentados en este informe modelan posibles cambios a largo plazo causados por la pandemia y los relacionan con retos y oportunidades para descarbonizar el sector transporte. *Perspectivas del Transporte 2021* identifica las acciones de política pública fundamentales para asegurar una transición efectiva y equitativa hacia la movilidad sostenible a nivel urbano, regional y global tras la pandemia.

Se han modelizado tres escenarios diferentes. El primero, llamado Recuperación, representa los esfuerzos actuales a nivel mundial, extrapolados a 2050. El segundo escenario, Remodelación, supone que los gobiernos implementarán políticas de descarbonización más ambiciosas que las actuales. En el tercer escenario, Remodelación+, los gobiernos aprovecharían además las oportunidades de descarbonización del transporte surgidas a partir de la pandemia de la Covid-19.

## Conclusiones

La actividad total del transporte en 2050 será más de dos veces aquella en 2015, según las tendencias actuales. El transporte de pasajeros se multiplicará por 2,3, mientras que el transporte de mercancías se multiplicará por 2,6. El crecimiento de la demanda total es por tanto más lento que el previsto en la anterior edición de *Perspectivas del Transporte*, en la que se esperaba que ésta se triplicara. El menor aumento de la demanda en las próximas décadas refleja las proyecciones menos optimistas de crecimiento económico y los nuevos compromisos de descarbonización asumidos en 2018-2019. La demanda de transporte futura reflejará la incierta trayectoria de recuperación tras la pandemia de la Covid-19, lo que dificulta la elaboración de proyecciones sólidas. Sin embargo, el continuo desarrollo económico y el aumento de la población mundial se traducirán en una mayor demanda de transporte en general.

Las políticas de descarbonización de transportes actuales son insuficientes para hacer que el transporte de pasajeros y de mercancías sean sostenibles. Incluso cumpliéndose los compromisos actuales, se prevé que las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector transporte aumenten casi un 16% hasta 2050. La reducción de emisiones de estas políticas se verá contrarrestada por el aumento de la demanda de transporte.

Por el contrario, unas políticas de descarbonización del transporte más ambiciosas podrían reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte aproximadamente en un 70% para 2050, en comparación con niveles de 2015. Esta reducción permitiría poner el objetivo del Acuerdo de París de limitar el calentamiento global a

1,5°C al alcance de todos. Resultarían necesarias más acciones, que estén mejor orientadas, para reducir los viajes innecesarios; reorientar la actividad del transporte hacia modos más sostenibles; mejorar la eficiencia energética; y agilizar el mayor uso de vehículos eléctricos y de combustibles bajos en carbono.

Las ciudades podrían reducir sus emisiones de CO<sub>2</sub> derivadas de la movilidad urbana hasta en un 80% en comparación con los niveles de 2015, en el marco de programas de descarbonización más ambiciosos. La alta densidad de personas, servicios e infraestructuras de las ciudades las coloca en primera línea para optar por opciones de transporte de bajas o nulas emisiones y aplicar una gestión eficaz de la demanda que podría evitar el 22% de la actividad del transporte urbano en comparación con la trayectoria actual.

Por otro lado, resulta difícil descarbonizar el transporte regional e interurbano de pasajeros. Sin embargo, con las políticas adecuadas, en 2050 sus emisiones de CO<sub>2</sub> podrían ser menos de la mitad que las de 2015. Los desafíos derivados de la gestión de la demanda del transporte aéreo, de los viajes largos en coche o de los viajes regionales en tren son mayores que los relativos a la movilidad urbana. Las medidas para dirigir la demanda hacia modos sostenibles, aumentar la eficiencia de los vehículos y perfeccionar tecnologías de combustibles deben contribuir, todas, a invertir la tendencia de crecimiento de las emisiones del transporte no urbano de pasajeros.

El intenso crecimiento de la actividad del transporte de mercancías exige un mayor esfuerzo por su descarbonización. Con las políticas actuales, se prevé que en 2050 las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte de mercancías sean un 22% superiores a las de 2015. Se prevé asimismo que la cuota de emisiones generadas por el transporte de mercancías sobre el total de emisiones de transportes siga incrementando, aunque lentamente. En cambio, las emisiones absolutas del transporte de mercancías podrían ser un 72% inferiores a las de 2015 con políticas que impulsen la consolidación de las cargas, mejoren la colaboración en las cadenas de suministro, avancen en los procesos de estandarización y promuevan las tecnologías de baja emisión de carbono en todo el sector.

Fomentar el cambio de comportamiento y aprovechar los paquetes de estímulo para la recuperación económica de la pandemia para acelerar la descarbonización del transporte acelerarán en gran medida la transición hacia una movilidad sostenible. Vincular la recuperación económica con la descarbonización del transporte permitiría alcanzar los objetivos climáticos del Acuerdo de París con mayor rapidez y seguridad.

Las políticas de descarbonización no deben imponer cargas desproporcionadas en algunos ciudadanos. Es esencial que las políticas sean diseñadas de forma que eviten los efectos distributivos negativos. Los grupos y las regiones más desfavorecidos soportan la mayor parte de los costos del cambio climático y las externalidades negativas creadas por las opciones de movilidad de los sectores más prósperos de la población. La acción climática no debe empeorar la situación de los más vulnerables, sino que debe tener como objetivo mejorar la equidad social. Un fuerte énfasis en la mejora de la accesibilidad ayudará a conseguir ambos objetivos: hacer que la movilidad sea más eficiente y, por tanto, menos contaminante, y facilitar a los ciudadanos el acceso a oportunidades.

## Perspectivas políticas

### ***Alinear los paquetes de recuperación de Covid-19 para reactivar la economía, combatir el cambio climático y reforzar la equidad***

Tras la pandemia, las políticas de transporte deben perseguir un triple objetivo: ayudar a la recuperación económica, reducir los impactos negativos al medio ambiente y garantizar resultados sociales más justos y equitativos. La coordinación de estos objetivos generará el respaldo de la población necesario para estas importantes intervenciones. También permitirá que sean estas políticas sean más rentables, y más fáciles de implementar rápidamente. La recuperación de la crisis de la Covid-19 ofrece una oportunidad

única para combinar el desarrollo económico con un cambio en la movilidad de la población y una mayor disponibilidad de las tecnologías de baja emisión de carbono, al mismo tiempo que se ofrecen mayores oportunidades para los ciudadanos al facilitar el acceso a través de mejores soluciones de movilidad.

### ***Poner en marcha políticas mucho más ambiciosas, que inviertan el crecimiento de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte***

Las emisiones del transporte seguirán aumentando, no bajarán, con las políticas actuales. El crecimiento de la población mundial y el aumento de la prosperidad crean una nueva demanda de transporte que superará las reducciones de emisiones previstas. Sin embargo, la implementación de políticas adecuadas puede desvincular el crecimiento económico y las emisiones del transporte. Esas políticas crearán incentivos para evitar los viajes innecesarios, orientar la movilidad hacia opciones de transporte sostenibles y mejorar las tecnologías de los vehículos y los combustibles alternativos. En la revisión de 2021 de las Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional en el marco del Acuerdo de París, los gobiernos deben establecer objetivos ambiciosos, respaldarlos con políticas concretas y reforzarlos aprovechando los paquetes de recuperación de Covid-19 para acelerar y reforzar la descarbonización del transporte.

### ***Diseñar estrategias para los diferentes sectores del transporte que reflejen sus potenciales y restos específicos en materia de descarbonización***

Las distintas partes del sector del transporte requieren enfoques diferentes para la descarbonización. No todas las estrategias para "evitar, cambiar y mejorar" son aplicables en todo el sector de la misma manera. El transporte urbano de pasajeros puede emplear los tres enfoques para reducir drásticamente las emisiones acortando las distancias de viaje, ofreciendo opciones no motorizadas y logrando un alto volumen de usuarios en el transporte público. La descarbonización del transporte regional e interurbano, por su parte, dependerá más de las mejoras tecnológicas, ya que la demanda del transporte no urbano es difícil de gestionar. El transporte de mercancías puede reducir la demanda y las emisiones de una forma más eficaz a través de tecnologías de baja emisión de carbono, la consolidación de las cargas, cadenas de suministro más cortas y una rápida digitalización y estandarización que optimice las actividades.

### ***Apoyar la innovación para acelerar los avances tecnológicos necesarios para descarbonizar el transporte***

Los avances tecnológicos son fundamentales para descarbonizar el transporte, especialmente en los sectores más difíciles de descarbonizar. Para reducir el consumo de energía de los viajes motorizados es necesario invertir en vehículos y combustibles más limpios. Aumentar el precio de los medios de transporte intensivos en carbono fomentará la opción por alternativas más sostenibles. Así mismo, invertir en infraestructuras de recarga para el transporte por carretera aumentará la confianza de los consumidores en los vehículos de cero emisiones, mientras que las subvenciones a la compra pueden acelerar la transición haciendo más asequible la movilidad limpia. La innovación digital contribuirá a un funcionamiento más eficiente del transporte público, de otros servicios de movilidad compartida y de la logística de mercancías.

### ***Cambio de prioridades para una mejor accesibilidad***

Cambiar el enfoque de las políticas para pasar de aumentar la movilidad a mejorar la accesibilidad permitirá cumplir mejor varios objetivos, desde la mitigación del cambio climático hasta el desarrollo sostenible y el bienestar humano. La planificación del transporte tiende a confundir el aumento de la capacidad con la mejora de la accesibilidad. Sin embargo, viajar más y más lejos no significa que los

ciudadanos tengan fácil acceso adonde necesitan ir. La planificación del transporte al servicio de los ciudadanos tiene en cuenta sus destinos deseados y se centra en la forma en que las opciones de transporte los conectan.

***Intensificar la colaboración con los sectores no relacionados con el transporte y entre actores público-privados***

La descarbonización del transporte es inseparable de la evolución de otros sectores. En particular, la movilidad sostenible sólo será posible con la producción de energía limpia. Una red eléctrica verde es crucial para que los vehículos eléctricos puedan estar libres de emisiones. A su vez, el transporte con bajas emisiones de carbono es fundamental para el comercio y el turismo sostenibles. La digitalización de los servicios de transporte ofrece la posibilidad de establecer rutas más eficientes, compartir el uso de los activos y obtener mejores datos para tomar decisiones. Es imprescindible una estrecha cooperación entre los gobiernos y los agentes privados en los nuevos mercados de movilidad para maximizar los beneficios sociales de los nuevos servicios y minimizar sus costos externos. Por último, la integración de las decisiones sobre el uso del suelo y la planificación del transporte puede reducir la demanda de transporte y al mismo tiempo mejorar la accesibilidad de los ciudadanos.



**From:**  
**ITF Transport Outlook 2021**

**Access the complete publication at:**  
<https://doi.org/10.1787/16826a30-en>

**Please cite this chapter as:**

International Transport Forum (2021), "Resumen ejecutivo", in *ITF Transport Outlook 2021*, OECD Publishing, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/068c138b-es>

This document, as well as any data and map included herein, are without prejudice to the status of or sovereignty over any territory, to the delimitation of international frontiers and boundaries and to the name of any territory, city or area. Extracts from publications may be subject to additional disclaimers, which are set out in the complete version of the publication, available at the link provided.

The use of this work, whether digital or print, is governed by the Terms and Conditions to be found at <http://www.oecd.org/termsandconditions>.