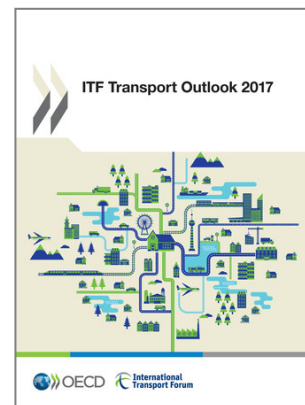


OECD *Multilingual Summaries* ITF Transport Outlook 2017

Summary in Spanish



Lea el libro completo en: [10.1787/9789282108000-en](https://doi.org/10.1787/9789282108000-en)

Perspectivas del Transporte 2017 ITF (Foro Internacional de Transporte)

Resumen en español

Antecedentes

En el informe Perspectivas del Transporte 2017 ITF se ofrece un panorama de las tendencias recientes y las perspectivas a corto plazo para el sector del transporte en nivel global. Se presenta también proyecciones a largo plazo de la demanda hacia 2050 de transporte de carga (marítimo, aéreo y de superficie) y de pasajeros (terrestre, ferroviario y aéreo), así como las emisiones de CO₂ relacionadas, bajo diferentes escenarios de políticas públicas.

En específico se examina la manera en que los principales cambios de políticas, económicos y tecnológicos ocurridos desde 2015, junto con otros acontecimientos internacionales, como el establecimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU, conforman el futuro de la movilidad. El interés especial en la accesibilidad del transporte en las ciudades destaca la función de las políticas públicas en la creación de sistemas de transporte sostenibles que proporcionen un acceso equitativo a todos los involucrados.

Conclusiones

Pese al importante avance tecnológico previsto en el escenario de referencia de las Perspectivas, las emisiones de CO₂ generadas por el transporte podrían aumentar 60% hacia 2050. De no adoptarse medidas adicionales, las emisiones de CO₂ derivadas del transporte de carga global podrían incrementarse 160%, ya que los volúmenes internacionales de carga se triplican en el escenario de referencia, basado en proyecciones de la OCDE relativas al comercio. En gran medida esto se debe a un mayor uso del transporte terrestre, en especial si se trata de distancias cortas y de regiones que carecen de conexiones ferroviarias, como sucede en el sureste de Asia. Optimizar las rutas o compartir camiones e instalaciones de almacenamiento entre las empresas permitiría alcanzar factores de carga más altos y menos viajes con los camiones vacíos. Estas ganancias en eficiencia podrían reducir hasta un tercio las emisiones de CO₂ por parte de los camiones.

Los números de pasajeros aéreos seguirán creciendo con fuerza conforme las ciudades del mundo sean cada vez más accesibles por esa vía. Durante los próximos 15 años, el tráfico aéreo de pasajeros podría crecer entre 3% y 6% al año, y las rutas intrasiáticas se incrementarían con mayor rapidez, casi 10%. Las emisiones de CO₂ por parte de la aviación internacional podrían aumentar alrededor de 56% entre 2015 y 2030, incluso si se mejora en gran medida la eficiencia del combustible. Los acuerdos de transporte aéreo liberales y el aumento de los vuelos intrarregionales de bajo costo propiciarán la expansión de la red y la caída de los precios, lo cual impulsará el crecimiento. Al acortarse los tiempos de viaje, las ciudades del mundo serán más accesibles para los pasajeros. Aún prevalecen fuertes discrepancias regionales en cuanto a accesibilidad por vía aérea, pero estas podrán resolverse al invertir en aeropuertos regionales y mejorar las conexiones de superficie entre los aeropuertos y las ciudades.

Se prevé que la movilidad motorizada en las ciudades se duplicará entre 2015 y 2050, y en el escenario de referencia de las Perspectivas se elevará 41% hacia 2030 y 94% hacia 2050. El porcentaje de automóviles privados continuará aumentando con fuerza en las regiones en desarrollo y en las economías desarrolladas bajará, pero ligeramente. En los escenarios alternativos de política en los que se ofrecen incentivos para el transporte público, los pasajeros-kilómetro motorizados alcanzan niveles similares, pero los autobuses y el transporte masivo cubren más de 50% de la demanda total.

Perspectivas de política

El acuerdo de París sobre el Clima 2016 debe plasmarse en acciones concretas para el sector del transporte.

Se requerirá poner en marcha una amplia gama de políticas y medidas para mantener las emisiones de CO₂ generadas por el transporte en sus niveles de 2015. Será necesario recurrir a todas las palancas políticas: evitar la demanda innecesaria de transporte, cambiar a opciones de transporte sostenibles y mejorar la eficiencia. También se necesitará contar con mecanismos basados en el mercado, como el plan de compensación para la aviación internacional decidido por la Organización de Aviación Civil Internacional. Con estas medidas aún podrá limitarse el calentamiento global a 2 grados Celsius por arriba de los niveles preindustriales, de acuerdo con los escenarios de la Agencia Internacional de Energía, pero no a los 1.5 grados a los que se aspira según el acuerdo de París.

La política pública tendrá que ser ágil para atender la innovación en el transporte que pueda resultar perjudicial.

Innovaciones tecnológicas como la movilidad eléctrica, los vehículos autónomos o las nuevas soluciones de movilidad compartida podrían cambiar radicalmente las pautas de movilidad, sobre todo en las ciudades. Algunas de estas innovaciones brindan oportunidades para reducir de forma significativa la huella de CO₂ del transporte y mejorar el acceso incluyente y equitativo. En el sector de carga, los camiones autónomos podrían modificar drásticamente la ventaja competitiva entre los diferentes modos hacia la carga terrestre. Es necesario que la formulación de políticas y la planificación tomen en cuenta estos cambios para evitar construir una onerosa infraestructura que pronto se volverá obsoleta o apegarse a vías de desarrollo de uso intensivo del carbono o inequitativas.

Reducir el CO₂ derivado de la movilidad urbana exige más que una mejor tecnología vehicular y de combustibles.

Los avances tecnológicos por sí solos no lograrán reducir las emisiones de CO₂ en las ciudades. Es preciso implantar políticas públicas orientadas al cambio de conducta, como impuestos a los combustibles, bajas tarifas de transporte o regulaciones de uso de suelo que limiten la expansión urbana, para así conseguir la mitigación adicional de CO₂ requerida. Las políticas centradas en disminuir los contaminantes atmosféricos y los embotellamientos locales —los retos más apremiantes de transporte en muchas ciudades— pueden generar, como efecto lateral positivo, la baja de emisiones de CO₂ debidas a la movilidad urbana.

La implementación de políticas públicas de uso de suelo focalizadas puede reducir la infraestructura de transporte necesaria para ofrecer un acceso más equitativo en las ciudades.

Brindar un acceso equitativo a empleos y servicios es uno de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas. En muchas ciudades, la flexibilidad ofrecida por los automóviles privados significa que estos ofrecen una mejor accesibilidad (medida por el número de oportunidades alcanzables en un tiempo determinado) que el transporte público, aun si se toma en cuenta los embotellamientos. Sin embargo, el transporte público tiene la capacidad de proporcionar acceso incluyente a oportunidades con disponibilidad para todos los pasajeros y con una cobertura planificada adecuadamente. A medida que las ciudades con gran densidad de población incrementan la eficiencia de los sistemas de transporte público, las políticas de uso de suelo focalizadas pueden contribuir a mejorar el acceso.

Es necesario que los gobiernos desarrollen herramientas de planificación para adaptarse a incertidumbres creadas por las pautas cambiantes de consumo, producción y distribución.

Contar con procedimientos ágiles de planificación basados en una visión estratégica a largo plazo ayuda a adaptarse a incertidumbres relacionadas con el cambio de las pautas en la demanda, la producción y las rutas de envío en nivel global. La sincronización es esencial para la buena planificación de infraestructura y la incorporación gradual de la capacidad de mitigar la aglomeración de inversión en infraestructura, por ejemplo, en puertos. Estos planes tendrán que fijar la dirección para el desarrollo futuro, asignar prioridades a las inversiones e identificar cuellos de botella que pudieran surgir. También pueden formar la base de la reservación de terrenos, por ejemplo, para desarrollo de puertos y corredores futuros.

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

doi: 10.1787/9789282108000-en