



Lea el libro completo en: [10.1787/9789282107782-en](https://doi.org/10.1787/9789282107782-en)

Perspectivas del transporte 2015 (ITF, Foro Internacional de Transporte)

Resumen en español

Transporte terrestre de pasajeros

El crecimiento hacia el 2050 de los viajes por caminos y trenes de pasajeros en el mundo irá del 120% al 230%, dependiendo de los precios futuros del combustible y de las políticas de transporte urbano. Este crecimiento es conducido por economías que no son miembros de la OCDE, en donde el volumen de pasajeros se prevé que crecerá entre 240% y 450%.

Las emisiones de CO2 del transporte terrestre de pasajeros en el mundo se incrementarán entre el 30% y 110%. El escenario de menor crecimiento supone precios altos del combustible y el desarrollo del transporte orientado al tránsito masivo/transporte público con una lenta expansión de la infraestructura carretera. El mayor crecimiento sucede cuando los precios del combustible son bajos

Transporte urbano

La población creciente y la concentración económica en áreas urbanas, demanda atención especial a las políticas de transporte urbano en las economías emergentes. En el 2050, de los 2.7 mil millones de habitantes adicionales en el planeta, más del 90% residirán en los países en desarrollo. La planeación del transporte urbano en el largo plazo y la alineación de políticas que apoye la urbanización orientada al transporte público o al transporte privado se traducirá en diferencias significativas en los sistemas de transporte urbano en América Latina, China e India.

Las políticas urbanas orientadas al transporte público disminuirían el crecimiento de las emisiones de CO2 al rededor del 30% en comparación con el escenario base en las ciudades latinoamericanas y chinas, y cerca del 40% en las ciudades de la India. La alineación de políticas que contienen el crecimiento desmedido, que establecen precios mayores al combustible, y que priorizan la extensión de la infraestructura del transporte público sobre la infraestructura urbana de caminos puede mantener las proporciones actuales del transporte público en América Latina y ciudades de la India, y limitar de manera significativa la reducción en China (con una participación del transporte público en el 2050 siendo el doble de lo que sería en un escenario base para los tres casos)

Algunas estrategias de política no logran necesariamente disminuciones similares de emisiones y en los impactos negativos a la salud. Las políticas integradas, a favor del clima y de la salud, funcionan mejor. Promover el crecimiento controlado, el desarrollo de caminos, y tasas más altas del tránsito público pueden lograr una mitigación sustancial del cambio climático, y menores efectos negativos a la salud si se aplican en conjunto normas más estrictas para el control de emisiones vehiculares (especialmente para autobuses). En contextos de alta participación de vehículos de dos ruedas, estos pueden ofrecer resultados positivos en términos de reducción de CO2, de congestión vehicular y movilidad asequible, pero la regulación adecuada de las emisiones de las motocicletas es indispensable para evitar impactos severos a la salud pública.

Carga carretera y ferroviaria

El crecimiento hacia el 2050 del volumen de carga por caminos y trenes en el mundo irá del 230% al 420% dependiendo de la intensidad de la carga en el crecimiento futuro del PIB. La disminución en la intensidad del transporte del PIB proviene parcialmente de la desmaterialización de la producción, como resultado principalmente del aumento de la participación en el PIB de los servicios. La creciente participación del sector de los servicios en las economías avanzadas o el aumento en la producción y comercio de productos más ligeros, como dispositivos electrónicos, reduce el tonelaje de los embarques. Las emisiones de CO₂ relacionadas se estima que aumentarán entre 140% y 350% durante el mismo periodo, orientadas por los cambios en la intensidad de carga y la participación ferroviaria en la transportación futura de carga.

El crecimiento mundial de volúmenes de carga terrestre y la emisiones de CO₂ serán conducidas por economías que no son miembros de la OCDE. Asia, incluyendo China e India, contribuirán con más del 50% de la carga de transporte terrestre del mundo en el 2050 (comparado con el 35% actual). El rango de crecimiento entre el 330% y 630% del volumen de la carga y entre el 240% y 600% de las emisiones de CO₂. La diferencia entre el escenario más alto y el más bajo para las economías no miembros de la OCDE refleja incertidumbre en relación con el rumbo que tomarán estas economías en términos de la composición de la producción y de la participación de los diversos tipos de transporte de carga.

El comercio relacionado al transporte de carga internacional se prevee que crecerá en un factor de 4.3 en el 2050. El crecimiento futuro es impulsado por los cambios en la composición del comercio y por el crecimiento del arrastre promedio de distancia ocasionado por los cambios en la composición geográfica del comercio. El 85% del volumen internacional total de carga es transportado vía marítima. El participación de la carga carretera en el comercio mundial aumentará del 6% al 10% en el 2050, impulsado por el comercio intrarregional, especialmente en Asia y África en donde la red ferroviaria se encuentra subdesarrollada.

TraDurante el periodo 2010-2050, el comercio internacional relacionado a las emisiones de CO₂ crecerá en factor de 3.9. La carga carretera contribuye con cerca del 50% del total de las emisiones de CO₂ de la carga relacionada al comercio internacional y se prevee que su participación aumente a 56% en el 2050. La carga internacional requiere transporte intermodal y es frecuentemente realizada en camiones. Dicha carga local ligada al comercio internacional contribuye con cerca de 10% del total del volumen de la carga relacionada al comercio y 30% del total relacionado a las emisiones de CO₂.

Carga internacional relacionada al comercio

La liberalización del comercio multilateral tendrá un impacto creciente en el comercio orientado hacia fuera del área OCDE, reflejando un desempeño de crecimiento subyacente más fuerte en esta área y mayores reducciones en las tarifas comparativamente. Bajo el escenario de la liberalización del comercio multilateral, la carga mundial aumentará 380% (comparado con la referencia base de 330%), que dará paso emisiones de CO₂ 15% más altas que en el escenario base.

El incremento del comercio internacional establecerá retos sin precedente al sistema de transporte, particularmente en torno a los puertos. Se prevé que los volúmenes portuarios se incrementarán casi al cuádruple en el 2050 con un crecimiento similar en la mayoría de las emisiones de CO₂ de los puertos. Las emisiones de partículas atmosféricas (PM) relacionadas con los fletes en las ciudades portuarias son responsables anualmente de 60 000 muertes por afecciones cardiopulmonares y cáncer de pulmón. Esto tiene implicaciones respecto a la inversión en el transporte carretero y la gestión del tráfico además de las políticas de mitigación del CO₂.

Las opciones de tales políticas incluyen el mejoramiento de la intensidad de emisiones de la flota existente, modos alternativos de desarrollo de transporte, mejora en la eficiencia en las cadenas de suministros y la introducción de nuevas tecnologías. Adicionalmente a los beneficios sociales y ambientales, un sistema de transporte eficiente y bien organizado prevé una cantidad de beneficios operacionales, que incluye la reducción en el tiempo de espera y disminución de los costos. En general, la carga internacional requiere políticas dedicadas a minimizar los impactos negativos mientras que aseguran los máximos beneficios económicos del comercio.

© 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.

Pueden obtenerse en forma gratuita en la librería en Internet de la OCDE www.oecd.org/bookshop

Si desea más información, comuníquese con la Unidad de Derechos y Traducciones, Dirección de Asuntos Públicos y Comunicación de la OCDE en: rights@oecd.org o por fax: +33 (0)1 45 24 99 30.

OECD Rights and Translation unit (PAC)

2 rue André-Pascal, 75116

Paris, Francia

Visite nuestro sitio www.oecd.org/rights



¡Lea la versión completa en inglés en OECD iLibrary!

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

doi: 10.1787/9789282107782-en