



INICIATIVA MUNDIAL PARA EL AHORRO DE COMBUSTIBLE

www.50by50campaign.org

**Resumen de los aspectos
más importantes**





1 El consumo promedio de combustible de la flota mundial de vehículos utilitarios pequeño podría reducirse por lo menos un 50 por ciento hasta el año 2050 en comparación con los niveles de 2005. Reducciones de esta magnitud se pueden lograr tanto en países no pertenecientes a la OECD, en los que las flotas de vehículos están creciendo con mayor rapidez, como en países de la OECD. Una mejora de la eficiencia en vehículos nuevos a este nivel haría posible una reducción del consumo promedio de todos los vehículos en las carreteras del mundo en un 50% hasta el año 2050. Por este motivo la iniciativa lleva el nombre de 50by50 o 50 hasta el 50.

2 Aunque el número de kilómetros por vehículo se duplicara antes del 2050, tales mejoras en la eficiencia mundial mantendrían las emisiones de CO₂ de los automóviles en los niveles actuales. Se calcula que hasta el año 2025 se podrían evitar más de 1 Gt de emisiones de CO₂ al año, un valor que superaría las 2 Gt de emisiones de CO₂ hasta el 2050 en comparación con los valores que se alcanzaría si no se actúa. Además se reducirían significativamente las emisiones de otros contaminantes que influyen negativamente sobre el medio ambiente y contribuyen al cambio climático, como el hollín.

3 De esta forma, hasta el año 2050 se podría reducir el consumo en más de 6 mil millones de barriles de petróleo anuales, por un valor de 600 mil millones de dólares US a un precio de 100 dólares por barril. Países cuya urbanización está creciendo rápidamente, se beneficiarían también de una considerable mejora del aire ambiental.

4 Estos niveles de mejora se pueden lograr paso a paso utilizando las tecnologías de ahorro de combustible asequibles que ya existen.

5 Las tecnologías necesarias para reducir el consumo de combustible de automóviles nuevos en un 30% (2020) y en un 50% (2030) y el de la

flota mundial en un 50% hasta 2050, implican principalmente un desarrollo adicional de los motores de combustión interna y de los sistemas de propulsión convencionales, junto con una reducción del peso y una mejor aerodinámica. Además, para lograr una reducción del 50% antes de 2030, muchos más automóviles deberían cambiar a un sistema híbrido total (de preferencia con tecnología plug-in). La tecnología de los vehículos está cambiando rápidamente y es probable que en los próximos años aparezcan tecnologías más rentables que incrementarán el potencial y/o reducirán los costes más aún.

6 Considerando las recientes mejoras, especialmente en el ámbito de las baterías, es de esperar que, a corto o medio plazo, la oferta de vehículos eléctricos con baterías, de híbridos plug-in o también de vehículos con células de combustible se incremente en el mercado. Mejoras tecnológicas en este ámbito no son necesarias para lograr la reducción del 50%, pero si logran introducirse masivamente en el mercado, podrían resultar en reducciones adicionales de CO₂ y del consumo de petróleo. Esto también dependerá de que los proveedores suministren electricidad¹ baja en CO₂.

7 Muchos conductores podrían compensar durante los primeros años el mayor coste de un vehículo nuevo con tecnología moderna y menor consumo, especialmente si los precios del petróleo son altos. Pero la inestabilidad



¹ A través de la generación de electricidad con combustibles no-fósiles o mediante la captura y almacenamiento de CO₂.

del precio del petróleo, que puede caer tan rápido como sube, crea un riesgo que disuade a muchos compradores de pagar más por un automóvil de bajo consumo, lo que a su vez disuade a los fabricantes de invertir en vehículos eficientes sin poder estar seguros de venderlos.

8 Los gobiernos y sus socios en la industria y el comercio pueden actuar para contravenir estos riesgos y facilitar la introducción de tecnologías rentables que contribuyan al ahorro de combustible.

- a. Pueden mejorar la información a los consumidores sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO₂. Por ejemplo, algunas pruebas de consumo pueden resultar engañosas ya que no reflejan con exactitud el consumo medio real del vehículo.
- b. Pueden introducir normas para el consumo de combustible o las emisiones de CO₂ para eliminar la incertidumbre sobre la viabilidad de la inversión en vehículos que consumen menos combustible.
- c. Pueden diseñar impuestos sobre vehículos diferenciados según las emisiones de CO₂ o el consumo de combustible para alentar a la compra de vehículos de menor consumo.
- d. Pueden ofrecer incentivos y determinar reglamentos para componentes de vehículos para los que no existen disposiciones explícitas en los sistemas de ensayos, incentivos y regulación.

9 Los gobiernos son responsables de minimizar los costes de intervención, por ejemplo estableciendo una diferenciación de los impuestos sobre vehículos simple y unificada en todos los mercados regionales y asegurando

la coherencia de los sistemas de etiquetado del consumo de combustible.

10 Los fabricantes de vehículos pueden fomentar el cambio hacia vehículos de menor consumo apoyando los objetivos de esta iniciativa y comprometiéndose a fabricar vehículos que consuman un 50% menos de combustible que en la actualidad. Tienen que trabajar junto con los gobiernos. Sólo así se asegurará la adopción de una normativa de regulación efectiva y la incorporación de consideraciones de mercados internacionales en el diseño de incentivos fiscales y sistemas de etiquetado nacionales. También se debe considerar que los diferentes fabricantes se centran en distintos segmentos de mercado.

11 Además de automóviles nuevos técnicamente mejorados, es posible introducir medidas rentables adicionales para la flota mundial de vehículos, que afecten al consumo real en carretera. Estas incluyen programas para fomentar accesorios eficientes, como neumáticos de recambio, un estilo de conducción eficiente (ecodriving), una mejor gestión del tráfico y de la velocidad, un mejor mantenimiento de la flota de vehículos y una mejor gestión de la movilidad en las ciudades. Finalmente, una serie de países ha utilizado la reglamentación o incentivos para fomentar el ahorro de combustible de vehículos importados de segunda mano. De esta forma reducen el número de vehículos altamente contaminantes en circulación. Este tipo de planteamientos pueden mejorar la eficiencia de la flota, especialmente en países en vías de desarrollo. Medidas como estas representan un importante complemento a medidas tecnológicas para vehículos nuevos y también son parte de esta iniciativa.

Iniciativa Mundial para el Ahorro de Combustible

La Iniciativa Mundial para el Ahorro de Combustible, que será lanzada a principios de 2009, tendrá como objetivo concienciar sobre el potencial de ahorro de combustible y el coste de los vehículos que se fabrican y venden en todo el mundo, y ofrecer dirección y apoyo en el desarrollo de estrategias para fomentar la introducción de vehículos de bajo consumo. Las actividades incluirán:

- Desarrollo de datos y análisis mejorados sobre el ahorro de combustible en todo el mundo, monitorización de tendencias y progresos a lo largo del tiempo y evaluación del potencial para la mejora.
- Trabajar con los gobiernos para desarrollar estrategias para el ahorro de combustible para los vehículos producidos o vendidos en sus países, y mejorar la uniformidad y armonización de estrategias en las distintas regiones con el fin de reducir costes y maximizar los beneficios de un menor consumo de combustible.
- Trabajar con las partes interesadas, incluyendo a los fabricantes de vehículos, para entender mejor el potencial de la reducción del consumo de combustible y solicitar su contribución y apoyo para trabajar con vistas a esta reducción.
- Apoyar iniciativas de concienciación regionales para proporcionar a consumidores y decisores la información necesaria para tomar decisiones fundamentadas.

Esto incluirá informes periódicos emitidos por la iniciativa y apoyo para el desarrollo de programas de ensayo de vehículos y sistemas de información para usuarios en regiones en las que todavía no existen.



INICIATIVA MUNDIAL PARA EL AHORRO DE COMBUSTIBLE

www.50by50campaign.org

SECRETARÍA

50by50 Campaign
Iniciativa Mundial para el Ahorro de Combustible
60 Trafalgar Square
London WC2N 5DS
Reino Unido

+44 (0)207 930 3882 (t)
+44 (0)207 930 3883 (f)

info@50by50campaign.org
www.50by50campaign.org

SOCIOS



Sheila Watson
Directora de Medio Ambiente
FIA Foundation
60 Trafalgar Square
London WC2N 5DS
Reino Unido
www.fiafoundation.org



Stephen Perkins
Responsable del Centro Conjunto de
Investigación para el Transporte
de la OECD
International Transport Forum
2 rue André Pascal
F-75775 PARIS CEDEX 16
Francia
www.internationaltransportforum.org



Lew Fulton
Especialista Principal en Energía del
Transporte
Agencia Internacional de la Energía
9, rue de la Fédération
Paris 75015
Francia
www.iea.org



Rob de Jong
Responsable de la Unidad Ambiental Urbana,
División de Tecnología,
Industria y, Economía
Programa de Naciones Unidas
para el Medio Ambiente (PNUMA-UNEP)
P.O.Box 30552
Nairobi
Kenia
www.unep.org/PCFV