

# Taller:

## Fortalecimiento de las políticas de eficiencia energética en el sector transporte

*Proyecto GFEI propuesto en Colombia*

*Experiencias de articulación intersectorial en Colombia*

### Septiembre 2017



# Proyecto GFEI en Colombia

El Programa de las  
Naciones Unidas  
para el Medio  
Ambiente (PNUMA)

## *Con sus socios:*

*la Agencia Internacional de  
Energía (IEA)*

*el Foro Internacional de  
Transporte de la OECD (ITF),*

*el Consejo Internacional de  
Transporte Limpio (ICCT),*

*el Instituto de Estudios del  
Transporte de la Universidad de  
California Davis, y la*

*FIA Foundation*

*La Iniciativa Global  
para el Ahorro De  
Combustibles (GFEI)*

## **Objetivo:**

*Reducir el consumo de  
combustibles y las  
emisiones de gases de  
efecto invernadero y  
otros contaminantes a  
través de mejoras en la  
eficiencia del  
combustible de  
vehículos a nivel  
mundial*

## Proyecto GFEI en Colombia

En el 2016 entre los 12 proyectos nuevos GFEI inicio en América Latina y el Caribe.

El proyecto en Colombia inicia con un taller que presenta la iniciativa (GFEI), menciona la importancia de la economía de combustibles y sus implicaciones de política, así como establece un grupo de trabajo nacional para apoyar el proyecto .

Entre los resultados previstos del proyecto se encuentra (i) Base de datos nacional con **línea base y parámetros nacionales de la economía de combustible**. (ii) **Analizar los posibles resultados de las diferentes opciones de política con la herramienta del GFEI (Fuel Economy Policies Implementation Tool -FEPIT)** en base a las características de la flota de vehículos en una serie de escenarios diferentes.

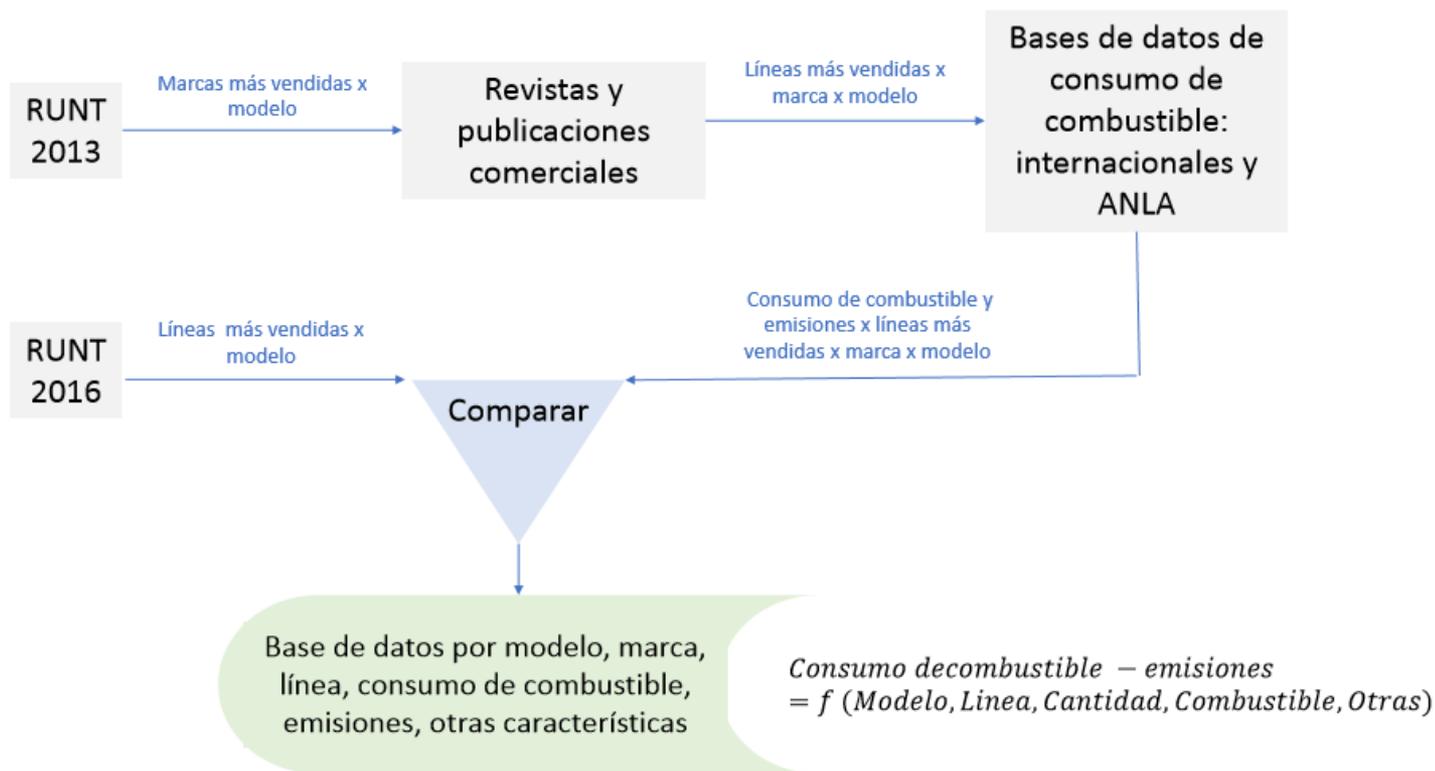
### Universidad Tecnológica de Pereira (socio implementador)

Analizar las tendencias del rendimiento y las emisiones de CO2 de los vehículos nuevos en el mercado automotriz de Colombia durante el período 2008-2016 con el fin de establecer políticas que contribuyan a la reducción en el consumo de combustibles y las emisiones de CO2.

*Acuerdo entre el PNUMA y la Fundación Centro de Gestión Tecnológica e Informática Industrial (CEGESTI) , socio técnico del PNUMA, para la financiación del proyecto y el apoyo técnico .*

# Proyecto GFEI propuesto en Colombia

Universidad Tecnológica de Pereira (socio implementador)



## Proyecto GFEI propuesto en Colombia

(iii) Sensibilización de los tomadores de decisiones de los beneficios de una política de ahorro de combustibles en relación a la salud, el medio ambiente, económicos y globales;

(iv) Recomendaciones sobre los próximos pasos para desarrollar una propuesta para política nacional la economía de combustible, incluyendo un programa nacional de combustibles y vehículos limpios, con un plan de acción y líneas de tiempo para poner en práctica una política de ahorro de combustible, preparado en colaboración con un grupo de trabajo de actores claves;

(v) Recomendaciones para la legislación para apoyar la reducción de azufre en los combustibles, la promoción de vehículos más limpios y mejorar la economía de combustible en Colombia.

### Otros actores:

- Centro Mario Molina (Chile)
- World Research Institute (WRI)

## Retos

- *Colombia no tiene un laboratorio (centro de control vehicular) de medición de emisiones y eficiencia de los vehículos que ingresan o son ensambladas en el país.*
- *La reforma tributaria del 2016 que implementó un impuesto al consumo de combustibles (en función del contenido de carbono).*
- *Los combustibles fósiles en el país tienen subsidios.*
- *La calidad del combustible que se distribuye en el país es una barrera para el ingreso de tecnologías recientes, en términos de control de emisiones.*
- *La actualización que se está realizando a la norma de emisiones para vehículos.*

## Oportunidades

- *La asociación de productores nacional de vehículos está participando en el proceso.*
- *Aporta al cumplimiento de los compromisos tanto vinculantes, como voluntarios adquiridos, como la NDC y el acuerdo de Marrakech.*
- *Atiende la problemática nacional de la calidad del aire en centros urbanos, como es el caso de Medellín.*

# Parque automotor nacional

## Parque Automotor 2016



RANGO	TOTAL PARQUE	MOTOS	VEHICULOS	AUTOS	TAXI	PAX	CARGA	CAMPERO CAMIONETA
<b>TOTAL</b>	<b>12.302.000</b>	<b>6.970.000</b>	<b>5.332.000</b>	<b>2.876.000</b>	<b>233.000</b>	<b>194.000</b>	<b>365.000</b>	<b>1.664.000</b>
Entre 0 y 5 años	36,1%	42,6%	27,7%	27,1%	31,9%	18,8%	24,0%	30,0%
Entre 6 y 10 años	25,6%	29,0%	21,1%	21,5%	35,2%	17,0%	19,6%	19,2%
Entre 11 y 15 años	10,4%	11,0%	9,7%	10,8%	15,0%	16,3%	6,9%	6,9%
Entre 16 y 20 años	6,5%	5,6%	7,7%	8,0%	6,6%	10,7%	4,7%	7,4%
Entre 21 y 25 años	8,1%	6,5%	10,2%	10,6%	5,4%	14,2%	9,5%	9,9%
Entre 26 y 30 años	2,9%	1,5%	4,6%	5,5%	1,6%	3,9%	3,5%	3,9%
Entre 31 y 35 años	2,9%	1,6%	4,5%	4,7%	0,8%	3,0%	2,9%	5,3%
Entre 36 y 40 años	3,6%	2,0%	5,7%	5,0%	1,2%	3,7%	9,1%	7,2%
Mas de 40 años	3,9%	0,2%	8,8%	6,9%	2,5%	12,3%	20,0%	10,1%
<b>EDAD PROMEDIO (AÑOS)</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>16</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>18</b>	<b>20</b>	<b>16</b>
<b>MAS DE 20 AÑOS</b>	<b>21%</b>	<b>12%</b>	<b>34%</b>	<b>33%</b>	<b>11%</b>	<b>37%</b>	<b>45%</b>	<b>36%</b>
<b>TOTAL +20 AÑOS</b>	<b>2.633.387</b>	<b>828.677</b>	<b>1.804.710</b>	<b>936.195</b>	<b>26.603</b>	<b>71.922</b>	<b>164.119</b>	<b>605.871</b>

Fuente: RUNT Abril 2016. Cálculos ANDEMOS.



MINAMBIENTE



**TODOS POR UN  
NUEVO PAÍS**  
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

# Parque automotor nacional

## Inventario Emisiones 2016

	PARQUE 2016	EMISIONES TONELADAS AÑO				
		CO2	CO	NOX	HC	MP 2,5*
	12.302.000	61.228.000	3.312.000	556.000	393.000	10.000
AUTOMOVIL	23%	12%	23%	5%	24%	0%
TAXI	3%	11%	7%	11%	11%	0%
CAMPERO Y CAMIONETA	11%	16%	31%	10%	28%	0%
CARGA	5%	42%	2%	59%	6%	80%
PAX	1%	10%	0%	12%	2%	20%
MOTOS	57%	8%	36%	2%	30%	0%
Hasta 20 años	79%	71%	57%	63%	53%	30%
>20 años	21%	29%	43%	37%	47%	70%



MINAMBIENTE



# Articulación Intersectorial

*Se reconoce la necesidad de crear mesas de trabajo multisectorial en las discusiones de cambio climático y calidad del aire y desarrollo sostenible.*

- La gestión para el cambio climático depende claramente de la voluntad de los sectores para actuar y del grado de sensibilización frente a estos temas.
- En algunos casos se ha identificado consecuencias inesperadas ambientales o externalidades producto del desarrollo de políticas sectoriales.

**Llamado a evitar la fragmentación en los procesos de toma de decisión y a la integración de políticas sectoriales que están ciertamente relacionadas.**