



CORPAIRE



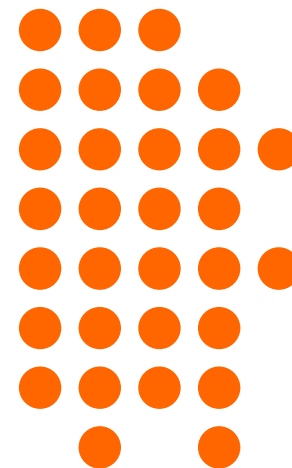
¡Por la salud y la seguridad de todos!

5th PCFV GLOBAL PARTNERSHIP MEETING

RESUMEN DE LA SOUTH AMERICA SULPHUR IN VEHICLE FUELS CONFERENCE

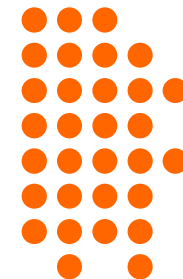
CORPAIRE

Quito – Ecuador
Feb 13-14, 2007





ANTECEDENTES

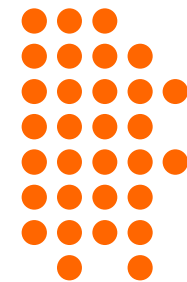


Países por densidad de población

País o dependencia	dens. pop. (/km ²)	área (km ²)	población (2002-07-01 est.)
Ecuador	47	283.560	13.447.494
Colombia	36	1.141.748	42.708.227
Venezuela	27	916.445	24.287.670
Perú	22	1.285.220	26.949.639
Brasil	22	8.514.877	187.550.726
Chile	20	756.950	16.123.930
Uruguay	19	176.220	3.386.575
Paraguay	14	406.750	5.884.491
Argentina	13	2.791.810	36.260.130
Bolivia	7,7	1.098.581	8.445.134
Guyana	3,2	214.970	698.209
Surinam	2,7	163.270	436.494
Guyana Francesa	2,0	91.000	182.333



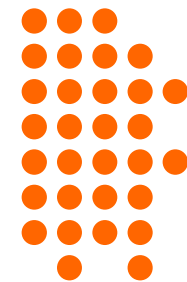
SEÑALAMIENTOS I



- Un 70 % de la población en riesgo por la contaminación del aire se encuentra en países en vías de desarrollo, lo cual justifica la enorme preocupación que actualmente existe sobre este tema.
- Se desea eliminar a nivel mundial el plomo en la gasolina hasta el año 2008 y reducir progresivamente el contenido de azufre en los combustibles.
- Los retos son el mejoramiento de la tecnología vehicular en acuerdo a estos combustibles lo que exige acuerdos a nivel global entre productores de derivados, fabricantes de vehículos, fabricantes de tecnología vehicular, etc. (enfoque sistémico).
- La reducción del contenido de azufre es necesaria independientemente del nivel en el que el país se encuentre (alto, medio o bajo).
- En la región se están experimentando crecimientos explosivos de sus parques vehiculares similares a los experimentados en años anteriores en países industrializados.



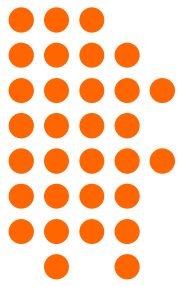
SEÑALAMIENTOS II



- Se trata de determinar la información y proponer alternativas para la evolución y mejoramiento de la situación en la región que vuelva viable la generación de programas en diversas áreas como retrofit, reducción de contenidos de azufre, etc.
- Muchos estudios a nivel internacional han demostrado la directa vinculación entre contaminación por material particulado y afecciones a la salud.
- Una de las más eficientes formas de evaluar la potencialidad de impactos a la salud de una población es mirar que tan cerca de las fuentes emisoras se encuentra.
- El caso del plomo ha brindado una excelente aproximación al enfoque de sistemas que permite evaluar lo importante de la relación entre los diversos temas vinculados a la solución de los problemas.



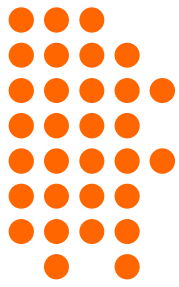
SEÑALAMIENTOS III



- Se ha asegurado que el enfoque sistémico está siendo abordado por las compañías petroleras que plantean un mejoramiento programático.
- Es indispensable trabajar para lograr la implantación de los sistemas de inspección y mantenimiento que permitan el mejoramiento de las condiciones de operación del parque vehicular que facilite la reducción de emisiones al emplear de forma apropiada el combustible de mejor calidad.
- El mejoramiento de la calidad del combustible pasa por un proceso de upgrading y reforming pero resulta indispensable la construcción de nuevas refinerías. Esto ha requerido el compromiso de una alta inversión.
- GNC, GLP y biocombustibles están planteados como alternativas en la región. Se requieren estudios que verifiquen los planteamientos actualmente asumidos.
- De momento no existe una apropiada armonización de calidad de combustible y vehículos en la región.



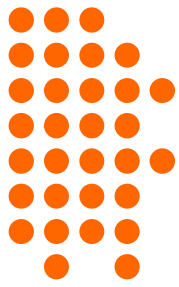
SEÑALAMIENTOS IV



- América Latina es una región vulnerable al cambio climático y a los impactos a la salud.
- Existen iniciativas para la armonización de combustibles y vehículos para lo que se ha planteado la posibilidad de un foro regional que permita avanzar en la discusión de estos temas.
- Es indispensable mejorar los modelos de transporte en la región que permitan evolucionar a los sistemas de transporte público para tratar de abatir las emisiones de un parque vehicular privado en crecimiento.
- Los primeros pasos en la armonización han sido dados para la creación de parámetros regionales de evaluación del desempeño ambiental de los vehículos así como de calidad del aire.



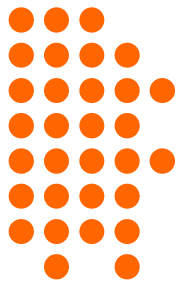
SEÑALAMIENTOS V



- Algunas estrategias para la reducción de azufre que han sido planteadas en diversos países pueden ser recomendables en la región como aplicación de impuestos/subsidios, flotillas con exigencias voluntarias, etc.
- Brasil es el primer país de la región en programar la introducción de LEV lo que implica requerimientos de 50 ppm S en todos sus combustibles a fin de cumplir los requisitos de emisión.
- La experiencia de la gestión del parque vehicular en Sudáfrica demuestra que vehículos diesel equipados con DPF's y que consumen combustible con menos de 50 ppm de azufre emiten menos material particulado que vehículos con motores Otto.
- La intervención estatal es indispensable para garantizar programas efectivos pues los programas voluntarios demuestran ser poco eficaces.



SEÑALAMIENTOS VI



ECUADOR (CASO DE ESTUDIO):

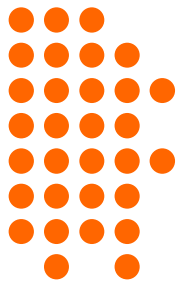
- En el Ecuador no existe ya plomo y sus octanajes (RON) son bajos (80 y 89).
- Existe un importante contrabando de diesel por las fronteras.
- Se ha podido evaluar una reducción en la concentración de SO_x que puede estar vinculada a la menor concentración de azufre en el combustible (hipótesis de investigación).
- Existe I/M y programa retrofit en marcha en el DMQ.

CHILE (ESTUDIO DE CASO):

- Se evidencia una importante vinculación entre los programas de descontaminación de la RM y la reducción de emisiones contaminantes.
- Se ha desarrollado con éxito los programas basados en un enfoque sistémico de los problemas.



SEÑALAMIENTOS VII



CHILE (ESTUDIO DE CASO) continuación:

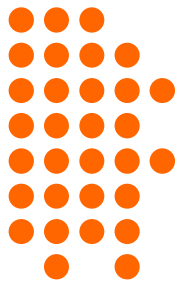
- Transantiago es un sistema de transporte integrado que ha tenido mucho éxito en su implementación. Desde el punto de vista ambiental el mayor aporte es haber puesto metas de reducción de emisiones en la constitución del sistema.
- El programa retrofit de Santiago contempla buses con filtros DPF y en el futuro se realizará el mismo en camiones con el auspicio de la USEPA.
- Los programas de reducción de emisiones contemplarán en el futuro la gestión en vehículos ligeros y camiones.

ESTADOS UNIDOS (ESTRATEGIAS):

- Se está cambiando el enfoque de vehículos Otto a vehículos Diesel más limpios por las grandes ventajas que ambientalmente representa esta tecnología.



SEÑALAMIENTOS VIII



ESTADOS UNIDOS (ESTRATEGIAS) continuación:

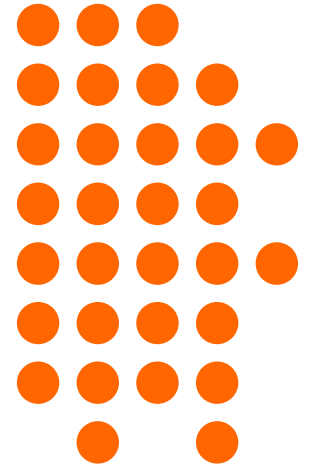
- Se ha demostrado la excelente relación costo-beneficio que tienen las medidas de reducción del contenido de azufre que permiten obtener beneficios que superan en varias veces a los costos de las medidas.
- Los costos incrementales en los combustibles resultan ser del orden de los centavos por galón, pero los ahorros derivados del menor mantenimiento requerido por los vehículos pueden ser enormemente superiores.
- Para lograr éxito en los programas retrofit se requieren necesariamente combustibles más limpios.



¡Por la salud y la seguridad de todos!

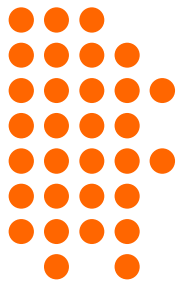
SOUTH AMERICA SULPHUR IN VEHICLE FUELS CONFERENCE

Resumen de Resultados y Conclusiones





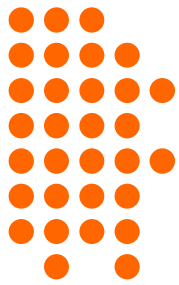
Objetivos del Partnership for Clean Fuels and Vehicles



- Eliminación gasolinas con plomo
- Desulfuración de los combustibles
- Vehículos más limpios



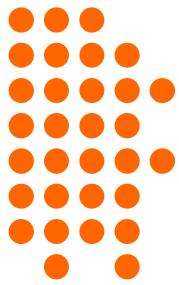
Acuerdos I



- Avanzar hacia un diesel de 50 ppm de S en toda la Región
- Muchos gobiernos nacionales y locales en Sur America se estan moviendo hacia esta meta.



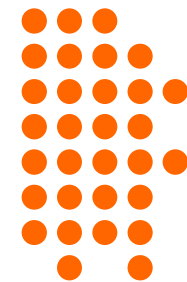
Acuerdos II



- Avanzar en soluciones sistémicas a los problemas ambientales que plantea el transporte
- Integrar el trabajo del Parnertship con otras iniciativas, en especial con la CAI
- Concentrar el trabajo del Partnership en desulfuración y vehículos mas limpios.
- Aprovechar la CAI para los demás aspectos discutidos en los grupos de trabajo.



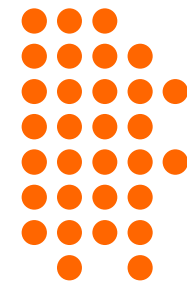
ACCIONES I



- Poner el tema en las agendas políticas
 - Consolidar la información de compromisos de calidades de combustibles y presentar a través de UNEP en los próximos encuentros de ministros de energía y de medioambiente (corto plazo).
 - Promover estos acuerdos en los foros de alcaldes e iniciativas a nivel de ciudades.
- Generar una estrategia de seguimiento y reporte del cumplimiento de los compromisos en desulfuración, identificando instancias mas adecuadas para su difusión (p.e CAI, PCFV, otros foros) (corto plazo).



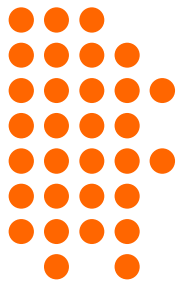
ACCIONES II



- Definir una agenda concreta para los próximos dos años para los siguientes temas:
 - Integración clara y actualizada de información de normas de combustibles y vehículos
 - Estudios de apoyo a la fundamentación técnica de nuevas normas de combustibles y vehículos, con énfasis en beneficios en salud.
 - Programas concretos de cooperación entre países y ciudades. P.e: programas de certificación de filtros.
 - Definición de responsables y mecanismos de financiamiento para las acciones anteriores.



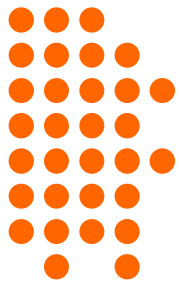
ACCIONES III



- Definir una agenda concreta para los próximos dos años para los siguientes temas:
 - Integración clara y actualizada de información de normas de combustibles y vehículos
 - Identificar instrumentos de incentivos económicos y otros que complementen las regulaciones.
 - Estudios de apoyo a la fundamentación técnica de nuevas normas de combustibles y vehículos.
 - Programas concretos de cooperación entre países y ciudades. P.e: programas de certificación de filtros.
 - Definición de responsables y mecanismos de financiamiento para las acciones anteriores.
- Poner énfasis en el aprovechamiento y reforzamiento de las capacidades regionales.



ACCIONES IV



- Confeccionar un listado definitivo de actores claves a partir de los identificados durante la conferencia.
- generar mecanismos de comunicación e interacción de los compromisos y avances en calidad de combustibles y vehículos mas limpios
- Usar estos mecanismos para diseminar los beneficios de la mejora de combustibles y vehículos.



CORPAIRE