



POR UNA CONDUCCIÓN MÁS VERDE

Declaración de la FIA sobre la calidad del aire,
el cambio climático y el ahorro de combustible
para la automoción

Declaración de la Asamblea General de la FIA

26 de octubre de 2007

Contenido

Declaración	3 - 8
Anexo: Diez puntos para una conducción verde	9
Nota explicativa	10 - 11
Fuentes	12

Sobre la propuesta del Consejo Mundial para la Movilidad y el Automóvil

Considerando que

1. Los automóviles hoy en día son más limpios y energéticamente más eficientes que nunca, como resultado de las mejoras en tecnología y combustibles que están reduciendo tanto las emisiones tóxicas como la cantidad de CO₂ que emite cada vehículo. Ello no obstante, el rápido crecimiento de los niveles de motorización y el consumo de combustible en todo el mundo, junto con la creciente preocupación sobre el cambio climático, la calidad del aire y la seguridad energética, hacen que sea esencial continuar avanzando en la mejora del ahorro de combustible y el comportamiento ambiental de los vehículos motorizados. A medida que la demanda de automóviles crece en todo el mundo, el desarrollo y la introducción de tecnologías más limpias y el uso más eficiente del combustible son la clave para nuestra movilidad en el futuro. El reto actual es aprovechar la creciente demanda de una 'conducción verde' para fomentar nuevas tecnologías en la automoción y la modernización de los sistemas de transporte en todo el mundo con el fin de que sean menos intensivos respecto al carbono.
2. Los líderes del G8 que representan a los principales países industrializados, describieron al cambio climático en su reunión celebrada en Heiligendamm, Alemania, en junio de 2007, como "uno de los principales retos de la humanidad" con el potencial de "dañar seriamente a nuestro entorno natural y a la economía mundial" y acordaron tomar "medidas fuertes y tempranas para combatir el cambio climático, con el fin de estabilizar las concentraciones de gases de efecto invernadero a unos niveles que prevengan la peligrosa interferencia antropogénica con el sistema climático"¹. Los líderes del G8 reconocieron que "ya que el cambio climático es un problema global, la respuesta tiene que ser internacional", y confirmaron su compromiso a negociar con todos los principales emisores de gases de efecto invernadero de la Convención Marco de las Naciones Unidas Sobre el Cambio Climático (CMNUCC) con el fin de obtener un sucesor del Protocolo de Kyoto de 1997 en el que 35 naciones industrializadas se comprometieron a reducir sus emisiones del año 1990 en un 5,2 por ciento hasta el año 2012. El G8 también acordó considerar seriamente las decisiones de la Unión Europea, Canadá y Japón para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a la mitad hasta el año 2050.
3. Según las últimas evaluaciones del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC)², las emisiones de gas invernadero se han incrementado en un 70% entre los años 1970 y 2004, mientras que los niveles de dióxido de carbono se han incrementado desde niveles pre-industriales de 280 ppm (partes por millón) a 379 ppm en 2005. El IPCC confirma que existe un "claro" calentamiento del sistema climático y que es "muy probable" que esté siendo causado por la actividad humana. La tendencia a 'seguir cómo si no hubiese pasado nada' implica que los niveles de concentración serán superiores a los 500 ppm en el año 2050, lo que sugiere básicamente que la temperatura terrestre subiría en 2-5°C hasta el año 2100.
4. Cerca de un 10% de la totalidad de las emisiones de gases de efecto invernadero son atribuibles al transporte por carretera. Otras fuentes de gases de efecto invernadero como la energía y la agricultura representan una proporción mayor del total de las emisiones mundiales. Por ejemplo, se estima que la ganadería es responsable de un 18% de las emisiones de gases de efecto invernadero, medidas en CO₂; una cifra incluso superior al 14% que corresponde a todo el sector de transportes (aviación, carretera y marítimo)³. Sin embargo, la participación del transporte en los gases de efecto

¹ Declaración de la cumbre del G8 "Crecimiento y Responsabilidad en la Economía Mundial" págs. 13-14

² Cuarto Informe de Evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio climático, febrero 2007

³ Informe de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación 'Livestock's Long Shadow', 2006

invernadero está creciendo en todas las regiones del mundo. Actualmente existen 600 millones de vehículos motorizados en todo el mundo y se prevé que esta cifra se duplique hasta el año 2020, mientras que el crecimiento más importante de la motorización se dará en las economías emergentes.

5. Se espera que la demanda mundial de petróleo crezca de los actuales 84 mb/d (millones de barriles por día) a 116 mb/d hasta el año 2030. La Agencia Internacional de la Energía (IEA)⁴ advierte sobre la reducción de la capacidad de producir petróleo y de la ralentización de la producción, al mismo tiempo que se estima que la demanda de petróleo en regiones de rápido crecimiento como Asia y Oriente Medio crecerá 3 veces más que en la zona OCDE, causando un estrechamiento del suministro y probablemente altos precios para el petróleo a partir de 2010, lo que agrava el riesgo de una conmoción respecto al precio y al suministro de petróleo. Existen preocupaciones geopolíticas sobre la seguridad energética y la disponibilidad a largo plazo de las reservas de petróleo explotables en el mundo. Estas tendencias otorgan un nuevo significado a la importancia de mejorar la gestión de combustibles en los automóviles.
6. El impacto del automóvil en la calidad del aire del ambiente sigue mejorando a medida que las emisiones de monóxido de carbono (CO), óxido de nitrógeno (NOx), hidrocarburos (HC) compuestos volátiles orgánicos (COVs) y partículas (PM) se reducen notablemente gracias a tecnologías para el control de emisiones como catalizadores y filtros. Los turismos de hoy en día (que cumplen con la normativa Euro 4⁵) producen una media de un 95% menos de NOx y otros contaminantes en comparación con sus antecesores de los años 1970. En países altamente motorizados hemos experimentado el desacoplamiento de las emisiones

tóxicas del crecimiento de la flota de vehículos y mejoras muy significativas en los niveles de calidad del aire urbano. El reto es ahora fomentar la aplicación global de estas técnicas de control de emisiones especialmente en países en proceso de motorización, en los que la calidad del aire urbano sigue siendo un importante riesgo para la salud pública.

7. La FIA y sus clubes miembros llevan muchos años apoyando una movilidad responsable y han desempeñado un papel de liderazgo en la promoción de vehículos más limpios, menos intensivos con el carbono y más eficientes en el uso de combustibles, a través de una serie de iniciativas, entre las que se encuentran ensayos para consumidores, formación de conductores y campañas para acciones legislativas, tanto a nivel nacional como internacional, para una mejora de las emisiones de los vehículos y las normas de calidad del combustible. El público es cada vez más consciente del impacto ambiental que generan sus necesidades de movilidad y está respondiendo positivamente a los incentivos y a la información que les permite elegir productos más 'verdes' en la automoción, que al mismo tiempo ayudarán a reducir sus costes de motorización.

Recomienda

8. A pesar de la inevitable incertidumbre al predecir los impactos negativos del futuro cambio climático, las acciones anticipadas para reducir las emisiones de CO2 están totalmente justificadas al tratarse de una forma de asegurarse contra estos riesgos, además de probablemente proporcionar beneficios adicionales como por ejemplo una movilidad más eficiente en el uso de combustible, más segura y asequible. Las políticas y medidas para mejorar la calidad del aire, mitigar el cambio climático y fomentar el ahorro de combustible, siempre han de ser

⁴ Informe a Medio Plazo del Mercado del Petróleo de la IEA, julio 2007

⁵ La normativa Euro 4 es de aplicación para los turismos nuevos en la Unión Europea desde el 1 de enero de 2006

rentables y compartidas por todos los usuarios de energía y fuentes de emisión. Sería injusto y poco efectivo concentrar las acciones políticas en un sólo sector como el transporte por carretera ignorando a las demás fuentes de gases tóxicos de efecto invernadero. Para asegurar un reparto equitativo de la carga, las medidas políticas en todos los sectores tienen que ser capaces de permitir una comparación transparente de los costes. Por ello, las acciones para reducir las emisiones de CO₂ en el mundo deben estar basadas en una evaluación general del coste por tonelada de reducción del carbono⁶. Esto asegurará que las emisiones mundiales de CO₂ sean reducidas en todos los sectores de forma rentable.

9. Las medidas para lograr mayores avances en la mejora de la calidad del aire evitando peligrosos cambios climáticos y fomentando el ahorro de combustible requieren de acciones en tres áreas principales: primero, el fomento de nuevas tecnologías para vehículos, combustibles y componentes; segundo, una mejora en el diseño y la gestión de las redes de carreteras, y tercero, iniciativas e información para fomentar tecnologías de automoción, conducción y opciones de movilidad más verdes para los consumidores.
10. Inversión continua por parte de la industria, junto con los gobiernos, en tecnologías rentables, de poco carbono y más limpias para la automoción, en todas las características de los vehículos, incluyendo la aerodinámica, una combustión eficiente, el tren motriz, dispositivos de información para el conductor, recuperación de energía e híbridos, resistencia a la rodadura y peso⁷. En la mejora de la calidad y los combustibles alternativos es necesario incluir un desarrollo mutuo y de apoyo de productos en el ámbito del gas natural y los bio-combustibles (siempre y cuando estos últimos puedan ser más rentables y no causen daños a la biodiversidad y la

producción mundial de alimentos). A medida que estas innovaciones tecnológicas entren en el mercado, los gobiernos deberían adoptar políticas que fomenten el uso de una mezcla más amplia de sistemas de potencia y combustible para aumentar las opciones disponibles para los consumidores y reducir gradualmente la excesiva dependencia de los hidrocarburos.

11. El desarrollo de un amplio marco global para el control de emisiones de la automoción, la calidad del combustible y el ahorro de combustible basado en normas armonizadas que sean desarrolladas a través del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (CEPE WP 29), para disponer de una base para una estrategia internacional coherente con el fin de reducir tanto las emisiones tóxicas como la intensidad de carbono en el sector del automóvil en todo el mundo. Siempre que sea posible, las normas sobre emisiones y los sistemas fiscales basados en ellas deberían ser tecnológicamente neutrales y determinar normas de rendimiento que sean iguales para gasolina, diesel u otros combustibles y sistemas de propulsión.
12. Mientras que China, la Unión Europea, Japón y los EE.UU. (y muchos estados de los EE.UU. liderados por California) disponen de un reglamento para el ahorro de combustible o acuerdos de mayor o menor rigor, es deseable una convergencia progresiva al alza de estas normas⁸. Se debería adoptar un objetivo mundial, no obligatorio, para el ahorro de combustible de 140g CO₂/km para turismos. Un objetivo de ahorro de combustible como este se podría utilizar como referencia internacional para evaluar el progreso en la eficiencia del uso de combustible de la flota mundial de nuevos vehículos. El objetivo propuesto debería estar basado en el ciclo de ensayo internacional que mejor refleje las condiciones de conducción en el mundo real.

⁶ Véase 'The Business of Climate Change, Challenges & Opportunities' por Dr John Llewellyn, Lehman Brothers, febrero 2007

⁷ Informe CEMT/IEA 'Making Cars More Fuel Efficient' 2005

⁸ Informe CEMT/OCDE 'Cutting Transport CO₂ Emissions – What Progress?', 2007 pág. 73.

13. Fomentar el mantenimiento y la inspección oportunos y efectivos, un aspecto vital para asegurar el cumplimiento de los requisitos de emisión de los automóviles en uso. Se debería desarrollar una normativa mundial para sistemas de diagnóstico de abordaje para turismos, bajo los auspicios del Grupo de Trabajo 29 de la CEPE que debería incluir también el acceso libre a la información necesaria para la reparación de vehículos a todos los reparadores de vehículos legales.
14. Ya que alrededor de un 20% de la energía necesaria para conducir un coche es utilizada para superar la resistencia a la rodadura de los neumáticos, se debería dar alta prioridad a medidas para mejorar el diseño de los neumáticos, obviamente sin reducir la seguridad, para evitar presiones demasiado bajas. Se deberían desarrollar procedimientos de ensayo internacionales para neumáticos seguros con resistencia a la rodadura mejorada (como el ensayo de neumáticos internacional del ADAC), para el etiquetado de información para los consumidores y sistemas de monitorización de abordaje para la presión de los neumáticos, dentro del marco del Grupo de Trabajo 29 de la CEPE⁹.
15. Ya que el combustible sin plomo y sin azufre es indispensable para el uso de modernas tecnologías de control de emisiones (p.e. catalizadores/filtros, etc.) que pueden eliminar la mayor parte de las emisiones de gases de escape tóxicos de los motores de gasolina y diesel actuales, se ha de dar total apoyo a las campañas globales de la Asociación para Combustibles y Vehículos Limpios (PCFV) del Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente, para la eliminación de la gasolina con plomo en el año 2008 y fomentar el uso mundial de combustibles con bajo contenido de azufre y sin él¹⁰.
16. Los gobiernos pueden fomentar la eficiencia de los combustibles en carretera utilizando activamente el diseño para la planificación urbana, la infraestructura de carreteras y redes, con el fin de evitar la congestión y mejorar el flujo del tráfico. La inversión en una mayor capacidad de las carreteras y el uso de firmes ecológicos puede ayudar significativamente a la reducción de las emisiones y de los niveles de ruidos de los vehículos motorizados. Los sistemas de transporte inteligentes también pueden contribuir significativamente a la mejora de la eficiencia y la interoperabilidad de modos de transporte para ampliar las opciones de elección para los consumidores.
17. El uso de una 'fiscalidad verde' por parte de los gobiernos para ofrecer incentivos positivos a los consumidores para el uso de productos de automoción más limpios y con uso más eficiente del combustible. Los incentivos fiscales se deberían utilizar, por ejemplo, para acelerar la penetración en el mercado de nuevas tecnologías ambientales que animen a los consumidores a comprar vehículos, combustibles o componentes que puedan reducir las emisiones de CO₂ y tóxicas, fomentar el ahorro de combustible y en consecuencia reducir sus costes de automoción.
18. La reforma de la fiscalidad del automóvil orientada al pago por el uso en lugar de la propiedad, pero mediante una reforma transparente, neutra de ingresos e hipotecada a mejoras en la infraestructura y los servicios del transporte por carretera. Los gobiernos y los legisladores han de reconocer que la capacidad de cambio del automóvil a otros modos de transporte es limitada y la ganancia respecto a la reducción de CO₂ es baja, debido especialmente a los límites de capacidad y a la cobertura territorial limitada de las redes de transporte por ferrocarril y vías navegables¹¹. Si los gobiernos desean alentar al

⁹ 12 Recomendaciones de la IEA a la Cumbre 2007 del G8

¹⁰ Informe de la PCFV 'Opening the Door to Cleaner Vehicles in Developing and Transition Countries: The Role of Lower Sulphur Fuels', PNUMA, febrero 2007

¹¹ Informe CEMT/OCED 'Cutting Transport CO₂ Emissions – What Progress?', 2007, págs. 46-47

público a utilizar menos el coche, deberán asegurar la disponibilidad de modos de transporte alternativos asequibles, que sean seguros y eficientes.

19. Los gobiernos de todo el mundo deberían adoptar políticas activas para acelerar la modernización de las flotas de vehículos y, en particular, fomentar la rápida retirada de vehículos anteriores a la introducción de los catalizadores, una política que puede lograr notables reducciones en las emisiones tóxicas como ha quedado demostrado por un reciente estudio¹² realizado en Francia, en el que una simulación bajo la hipótesis de que todos los vehículos actuales cumplen con la norma Euro 2004 del año 2005, demostró que se lograría una reducción del 70% para óxidos de nitrógeno y de un 80% para partículas. En países de ingresos bajos y medios, también puede ser rentable introducir proyectos para la incorporación posterior de catalizadores, además de mejorar sustancialmente las emisiones de las flotas de vehículos antiguos, siempre y cuando haya un avance paralelo en la reducción del contenido del combustible.

20. Los gobiernos, trabajando conjuntamente con los clubes de automóviles, deberían apoyar un amplio programa para la información de consumidores, para fomentar una movilidad responsable y la compra de vehículos, carburantes y componentes limpios, menos intensivos en carbono, lo que no sólo beneficiará al medio ambiente sino también reducirá los costes de la automoción. El eco-etiquetado y los eco-tests se deberían utilizar para ofrecer información exacta e independiente sobre el rendimiento ambiental de productos relacionados con la automoción.

21. Desarrollar programas de formación para fomentar la conducción eficiente en el uso del combustible tanto para usuarios privados como profesionales y que estos cursos

sean integrados en los esquemas para la obtención del carné de conducir y los cursos de conducción segura. Realizar esfuerzos para fomentar la 'conducción ecológica' apoyados por la introducción de dispositivos de información para el conductor abordo, como económetros e indicadores de cambio de marcha, para ayudar al conductor a tener un comportamiento más eficiente en el uso de combustible y reducir los costes de la automoción.

22. Los consumidores, al elegir sus viajes y destinos, deben tener en consideración el impacto que estos pueden tener sobre el medio ambiente y en lo posible reducir la huella de carbono que dejan o contrarrestar las emisiones. Al igual que en el llamamiento realizado en la reciente Declaración de Davos de la Organización Mundial de Turismo de las Naciones Unidas (OMT), el 3 de octubre de 2007,

Decide

23. Continuar con el apoyo de siempre en favor del esfuerzo global para la reducción de las emisiones tóxicas, la lucha contra el peligroso cambio climático, el fomento del ahorro de combustible para la automoción y una conducción responsable.

24. Promover la campaña de concienciación "Coche Verde" entre los clubes y los miembros de la FIA en todo el mundo, en apoyo de las recomendaciones hechas en esta Declaración y a fomentar una guía de diez puntos para una 'conducción más verde'.

25. Promover las recomendaciones hechas en esta declaración ante la CMNUCC, el G8, la OMT, el CEPE WP 29, la IEA,

¹² Air Quality & Road Transport's Contribution, CCFA Briefing, mayo 2006 pág. 15

Declaración de la Asamblea General de la FIA

Declaración de la FIA sobre la calidad del aire, el cambio climático y el ahorro de combustible para la automoción

el PNUMA, el Foro Internacional del Transporte (IFT) y otras entidades internacionales relevantes.

26. Promover la participación de las regiones de la FIA y sus miembros en iniciativas de información para fomentar la compra de vehículos y componentes más limpios y más eficientes en el uso de combustible, mediante iniciativas como el programa ECOTEST del ADAC y la Fundación FIA y promover la conducción eficiente en el uso de combustible mediante el programa de formación de conductores ECODRIVING.

27. Comprobar el progreso en los ámbitos del medio ambiente, el cambio climático y el ahorro de combustible para la automoción, así como las recomendaciones que contiene esta Declaración durante la Asamblea General de la FIA del año 2010.

Anexo:

Diez puntos para una conducción verde

- 1. Compre verde**

Compruebe el rendimiento ambiental (niveles de emisión/ ahorro de combustible) antes de adquirir un coche nuevo, combustible y componentes.
- 2. Planifique su viaje**

Planificar la ruta puede evitar retrasos y desvíos. Diez minutos de conducción innecesaria en un trayecto de una hora significan una reducción del 14% de la eficiencia en el uso de combustible. Para trayectos cortos, considere el uso de la bicicleta, el transporte público o la posibilidad de ir caminando.
- 3. Compruebe la presión de los neumáticos con frecuencia**

Conducir con neumáticos cuya presión es 50kPA (0,5kg/cm²) menor a la recomendada, reduce la eficiencia en el consumo de combustible en un 2% y un 4% en áreas urbanas y suburbanas respectivamente.
- 4. Reduzca las cargas y evite la necesidad de portaequipajes**

Conducir con carga innecesaria abordo reduce significativamente la eficiencia en el uso de combustible, y el equipaje en el techo incrementará la resistencia aerodinámica.
- 5. No caliente el motor antes de ponerse en marcha**

Los turismos de hoy no necesitan que se caliente el motor, excepto en climas muy fríos, y después de largos períodos de no utilizar el coche. Avanzar lentamente al principio es suficiente para calentar el motor.
- 6. Sólo utilice el aire acondicionado cuando sea necesario**

Evite poner el aire acondicionado a temperaturas muy bajas. Utilizar el aire acondicionado cuando la temperatura exterior es de 25°C reduce la eficiencia en el uso del combustible en un 12%.
- 7. Acelere suavemente y mantenga una velocidad constante**

Póngase en marcha suavemente (20km/h en 5 segundos, para un incremento del 11% en el ahorro de combustible) y evite aceleraciones abruptas y fuertes mientras conduce. Evite ir a rebufo causando aceleraciones/deceleraciones innecesarias que reducirán la eficiencia en el consumo de combustible en un 2% y 6% en áreas urbanas y suburbanas respectivamente. Use marchas altas en cuanto el tráfico lo permita.
- 8. Utilice el freno motor**

Soltar el acelerador al reconocer la necesidad de bajar la velocidad, detiene el suministro de combustible aportando un incremento del 2% en la eficiencia de uso de combustible.
- 9. No deje el motor marchando en vacío**

Diez minutos de marcha en vacío (en neutro, con el aire acondicionado apagado) consumen 130cc de combustible. Apague el motor en lugar de dejarlo marchar en vacío, siempre que sea seguro hacerlo.
- 10. Contrarreste las emisiones de CO₂**

Si está conduciendo económicamente y no puede reducir el uso del coche, considere la posibilidad de comprar contrapartidas de carbono equivalentes a su kilometraje anual.

Nota explicativa

Declaración de la FIA sobre la calidad del aire, el cambio climático y el ahorro de combustible para la automoción

El borrador de la Declaración ofrece un marco general para la política mundial de la FIA en relación con la calidad del aire, el cambio climático y el ahorro de combustible para la automoción. Proporciona a la FIA y a sus clubes miembros una serie de principios políticos, propuestas y acciones con los cuales lanzar una campaña general de concienciación llamada "Coches Verdes". La Declaración se complementa con una Guía de diez puntos para una conducción más verde que los clubes pueden promocionar entre sus miembros. Se tiene previsto publicar un informe más amplio basado en esta declaración el próximo año, quizás coincidiendo con el Día Mundial del Medio Ambiente.

El Borrador de la Declaración consta de tres secciones:

Cláusulas de consideraciones

que resumen los últimos desarrollos en política relacionada especialmente con el cambio climático. Incluyen las más recientes evaluaciones realizadas por el IPCC y las más recientes decisiones de los países industrializados del G8 de cara a la Conferencia sobre el Cambio Climático de la CMNUCC que se realizará el mes de diciembre en Bali, Indonesia.

Cláusulas de recomendaciones

que indican primero algunos principios clave de la política como la rentabilidad, el reparto equitativo de la carga, etc. y luego ofrecen propuestas específicas para que sean dirigidas por la FIA directamente a las instituciones internacionales relevantes o por los clubes miembro a los gobiernos, si así lo desean.

La mayoría de las recomendaciones reflejan posiciones políticas existentes de la FIA expresadas en declaraciones anteriores sobre el cambio climático, las emisiones o la calidad de los combustibles. Una nueva propuesta es apoyar un objetivo mundial, no obligatorio, para el ahorro de combustible, de

140g CO₂/km para turismos (y similar para vehículos comerciales ligeros y pesados). Estas normas mundiales para el ahorro de combustible podrían ser adoptadas por el Grupo de Trabajo 29 de la CEPE y servir como objetivo mundial para la eficiencia en el consumo de combustible de todos los vehículos nuevos.

Actualmente, China, la UE, Japón y los EE.UU. disponen de varias formas de normativas para el ahorro de combustible pero con niveles de rigor muy distintos. Ya que el cambio climático y el imperativo de un mayor ahorro de combustible es un reto a escala mundial, tendría sentido disponer de una referencia internacional a la que todos puedan aspirar. Los fabricantes ya producen coches que mejoran la marca de los 140gCO₂/km y el hecho de tener un objetivo permitiría medir el progreso de toda la flota de vehículos mundial. Posiblemente, un objetivo como ese podría convertirse en la base para un sistema de comercio de carbono para el sector de la automoción en el que los fabricantes que son capaces de mejorar los 140gCO₂/km pueden negociar con aquellos que no lo sean. Estas normas propuestas también requerirán de nuevos ciclos de ensayo internacionales que están siendo considerados por el Grupo de Trabajo 29 de la CEPE y que si son adoptados deberán reflejar las condiciones de conducción en el mundo real. Otras recomendaciones incluyen el diagnóstico de abordaje, neumáticos, sustitución de la flota, combustibles sin plomo y sin azufre, ecoetiquetas, gestión del tráfico, incentivos fiscales, conducción ecológica.

Cláusulas de decisiones

que describen las acciones propuestas a ser realizadas por la FIA y sus clubes miembros en apoyo de la Declaración y las recomendaciones políticas.

Para hacer un seguimiento de las acciones propuestas, la Secretaría de la FIA preparará material de campaña para ser utilizado por los clubes, un informe basado en la Declaración, definiendo los temas para los legisladores y el público y, si es posible, encuestas de opinión basadas en los clubes. Los

Declaración de la Asamblea General de la FIA

Declaración de la FIA sobre la calidad del aire, el cambio climático y el ahorro de combustible para la automoción

siguientes eventos internacionales serán relevantes para los temas incluidos en el borrador de la Declaración:

- Cumbre de Ministros de la OMT sobre Turismo y el Cambio Climático, Londres 13 de noviembre de 2007
- Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (CEPE WP29) Mesa Redonda sobre la Calidad del Combustible, Ginebra, 15 de noviembre
- Conferencia sobre Vehículos Respetuosos del Medio Ambiente del G8, 19-20 de noviembre
- Agencia Internacional de la Energía, Grupo de Trabajo sobre Conducción Ecológica, París, 22-23 de noviembre
- Conferencia de las Partes de la CMNUCC, Bali, 3- 14 de diciembre
- Sesión Ministerial del Foro Internacional del Transporte, 'Transporte & Energía, el Reto del Cambio Climático', Leipzig, 28-30 de mayo de 2008
- Día Mundial del Medio Ambiente, 5 de junio de 2008

Fuentes

Las principales fuentes de información relevantes para el borrador de la Declaración fueron las siguientes:

- Cumbre del G8 en Heiligendamm
<http://www.g-8.de/Webs/G8/EN/Homepage/home.html>
- Agencia Internacional de la Energía (IEA)
<http://www.iea.org/>
- Convención Marco de las Naciones Unidas Sobre el Cambio Climático (CMNUCC)
<http://unfccc.int/2860.php>
- Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC)
<http://www.ipcc.ch/>
- Organización Mundial del Turismo de las Naciones Unidas (OMT)
<http://www.unwto.org/index.php>
- Asociación para Combustibles y Vehículos Limpios (PCFV) del PNUMA
<http://www.unep.org/PCFV/>
- Foro Internacional del Transporte (ITF)
<http://www.internationaltransportforum.org/>
- Conferencia sobre Vehículos Respetuosos del Medio Ambiente 2007 (EFV)
<http://www.bmvbs.de/en/artikel-,1872.990665/3rd-International-Environmenta.htm>
- Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos
<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>

Declaración de la Asamblea General de la FIA

Declaración de la FIA sobre la calidad del aire, el cambio climático y el ahorro de combustible para la automoción

Contacto

FIA

8, Place de la Concorde

75008, Paris

France

Richard Woods

FIA Director of Communications

Tel +33 1 43 12 58 14

Fax +33 1 43 12 58 19

Email rwoods@fiacommunications.com

www.fia.com



FIA Communications

8 Place de la Concorde . 75008 . Paris . France
Tel: +33 (0)1 43 12 58 15 Fax: +33 (0)1 43 12 58 19