 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

PONENCIA PROYECTO DE ACUERDO No. 020 de 2020

MEMORANDO

PARA: **RUTH YANED VARGAS RICO**
SUBSECRETARIA DE DESPACHO COMISIÓN PRIMERA DEL
PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL.


DE: **H.C. MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA**

ASUNTO: PONENCIA PROYECTO DE ACUERDO No. 020 de 2020 “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS GENERALES PARA EL ALQUILER, ARRIENDO O LEASING DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS POR PARTE DEL DISTRITO Y SUS DEPENDENCIAS”

De conformidad con lo señalado en el asunto, me permito rendir Ponencia para primer debate al proyecto de acuerdo 020 de 2020.

Cordialmente,

MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA
Concejal de Bogotá D.C.
Partido Liberal.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE ACUERDO
No. 020 de 2020 “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN
LINEAMIENTOS GENERALES PARA EL ALQUILER, ARRIENDO O
LEASING DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS POR PARTE DEL
DISTRITO Y SUS DEPENDENCIAS”**

1. OBJETO.

“El presente proyecto tiene por objeto establecer los lineamientos para que el distrito y sus dependencias empiecen a alquilar, arrendar o hacer leasing de vehículos livianos con tecnología diferente al diésel y de esta forma aportar a la mejora de la calidad del aire de la ciudad. Por medio del buen ejemplo se busca que otras instancias públicas y privadas tomen el ejemplo del distrito para aportar en la misma materia. El proyecto es también un complemento al Acuerdo 732 de 2018 que busca incentivar la movilidad eléctrica y las tecnologías de cero emisiones de material particulado”

2. ANTECEDENTES DEL PROYECTO


Revisado el histórico de proyectos de acuerdo de esta corporación no se han encontrado proyectos similares.

Por lo tanto, se puede afirmar que es una iniciativa nueva.

3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

La argumentación presentada por los autores como justificación del presente proyecto de acuerdo es la siguiente:

“Los combustibles de los vehículos de transporte urbano contribuyen decisivamente a la polución atmosférica que ocasiona una mortalidad que duplica la de los accidentes de tráfico. Los combustibles diésel son menos refinados que los de gasolina y generan mayores concentraciones de NOx, SO2 y partículas finas y ultra finas pero, por

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

su mejor rendimiento económico costo/beneficio, por varios años lograron aumentar su participación en el mercado¹.


Las emisiones derivadas de la combustión del diésel ocasionan diversas patologías respiratorias de las vías altas y bajas, desencadenan crisis asmáticas, ocasionan absentismo escolar y laboral, y están catalogadas como cancerígenas para los humanos por la OMS desde el año 2012.

En Colombia, según un informe del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), Las enfermedades crónicas de las vías respiratorias inferiores, con 22.709 casos (6,3 por ciento) son la tercera causa de mortalidad. Evidencias alrededor del mundo han mostrado que las tasas de mortalidad tienen una alta correlación con PM10: un incremento de 10µg/m³ en PM10 causa un incremento del 1% en el número de muertes por todas las causas en Estados Unidos y Europa.

El material particulado PM10, que incluye todas las partículas de tamaño inferior a 10 micras, es el contaminante que con mayor frecuencia excede la norma de calidad del aire vigente en el país. Y ese material, precisamente, ha sido asociado por entidades como la Organización Mundial de la Salud (OMS) a enfermedades cardiovasculares, enfermedades respiratorias, a un exceso de mortalidad y morbilidad de la población e incluso cáncer (Organización Mundial de la Salud, 2016). Los niños, en especial menores de cinco años, los ancianos y las personas con condiciones respiratorias como asma son las más vulnerables a los efectos de esta contaminación del aire.

Otro tanto ocurre con el material particulado PM2.5, que incluye a las partículas en el aire cuya dimensión es inferior a 2,5 micras. Éste puede ocasionar problemas de salud relacionados con la función pulmonar y afecciones cardiovasculares. Según el más reciente informe de Bogotá Cómo Vamos, presentado en septiembre de 2017, así como hay sectores de la ciudad donde no se presenta excedencia de la norma

¹ <http://www.seinap.es/wp-content/uploads/Revista-de-Pediatria/2003/REP%2059-2.pdf#page=8>

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

nacional ningún día, hay otros sectores donde una tercera parte de los días del año se superan ampliamente los niveles de la norma nacional.

Existen también serios indicios de que el material particulado PM_{0.1} es decir de 0.1 micrómetros tiene efectos muy adversos sobre la salud, este tipo de partícula también se producen en la combustión del diésel. Las partículas Pm_{0.1} son tan pequeñas que pueden llegar hasta la región alveolar, que por su reducido tamaño se pueden transportar a través del torrente sanguíneo o el sistema linfático a los órganos vitales, causando daños en el sistema nervioso, circulatorio y respiratorio a partir de afecciones como neuro-degeneración, cambios en el sistema nervioso autónomo, trombogénesis, infarto al miocardio, accidente cerebrovascular, placas de ateroma, cáncer de pulmón², inflamación pulmonar y daños en el hígado, bazo entre otros órganos³. Estas partículas ultra finas son producidas principalmente por la quema de diésel en vehículos⁴, son mayoritariamente de carácter carbonoso (black carbon) y vienen asociadas a hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP)⁵ con diferentes grados de carcinogenicidad comprobada por la Agencia Internacional de Investigaciones sobre el Cáncer de la OMS⁶.

La Subdirección de Calidad del Aire, Auditiva y Visual, de la Secretaría de Ambiente, mide diariamente los valores de material particulado en el aire bogotano. Mediante una serie de estaciones fijas, distribuidas a lo largo de la ciudad, también mide los niveles de ozono (O₃), asociado a problemas respiratorios, asma y enfermedades pulmonares (Organización Mundial de la Salud, 2016); dióxido de nitrógeno (NO₂), gas que puede causar una importante inflamación en las vías respiratorias y síntomas de bronquitis en niños asmáticos (Organización Mundial de la Salud, 2016) y dióxido de azufre (SO₂),


² WHO, International Agency for Research on Cancer –IARC. Press release N 213. Junio 12 de 2012

³ INTECH. Slezakova et al. 2013. Disponible online en <http://dx.doi.org/10.5772/54775>. Consultado Noviembre 25 de 2014

⁴ Long, C.M.; Nascarella, M.A.; Valberg, P.A. (2013) Environmental. Pollution. 181, 271-286.

⁵ World Health Organization, Regional Office for Europe. Health Effects of Black Carbon. 2012.

⁶ World Health Organization international Agency for Research on Cancer. IARC Monographs on the Evaluation of Carcinogenic Risks to Humans. Volume 92, Some Non-heterocyclic Polycyclic Aromatic Hydrocarbons and Some Related Exposures. 2010. Lyon, France. Disponible online en <https://monographs.iarc.fr/ENG/Monographs/vol92/mono92.pdf>. Consultado agosto 01 de 2017.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019


que en personas con asma es capaz de producir cambios en la función pulmonar después de 10 minutos de exposición (Organización Mundial de la Salud, 2016).

Cada vehículo a diésel emite alrededor de 45 a 80 veces la masa de partículas que emite un vehículo a gasolina con la misma potencia, dependiendo de sus condiciones de operación (Kittelson et al., 1998). En términos de concentración en número de partículas, un vehículo a diésel emite entre 3 y varios miles de veces el número de partículas emitido por un vehículo a gasolina, también dependiendo de sus condiciones de operación. En condiciones de marcha urbana y con el motor sin aceleración ni carga, los motores diésel emiten más de tres órdenes de magnitud por encima de la concentración de partículas emitidas por motores a gasolina. En condiciones de autopista, esto es, a 120 km/h y carga alta, los vehículos a gasolina emiten 1×10^{14} partículas/km, la mitad de los motores diésel, aprox. 2×10^{14} partículas/km, prácticamente todas ultra finas⁷.

Sin duda, la estrategia correcta para mejorar la calidad del aire bogotano sería tomar acciones directas y definitivas que reduzcan la cantidad de contaminantes que se arrojan diariamente a la atmósfera. Se podrían tomar medidas como: utilización universal de filtros para fuentes móviles, entrada masiva de vehículos eléctricos tanto al sistema público como al privado y mejora sustancial en la calidad del combustible. Sin embargo, como se explicó con anterioridad, al menos, el abandono de los motores diésel en favor de los motores a gasolina implicaría una mejora apreciable en la calidad del aire.

Sin embargo, las últimas medidas al respecto fueron tomadas a nivel nacional a partir de la Ley 1205 de 2008 y la Resolución 182087 del 2007 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. Estas disposiciones establecían nuevos estándares de calidad para los combustibles que redundaron en una mejora en las emisiones. Desde entonces, no hay una mejoría sustancial en la calidad del aire. Para corroborarlo basta acudir al Informe anual de la calidad del aire

⁷ Revisión de las emisiones de material particulado por la combustión de diesel y biodiesel Néstor Y. Rojas
http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-49932004000200007&lng=en&nrm=iso&tlng=es

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

publicado en 2017 por la Red de Monitoreo de Calidad del Aire de Bogotá (RMCAB), según el cual los contaminantes en la atmósfera se han mantenido sin variación en los cinco años anteriores al informe, con niveles cercanos al límite de la norma nacional.


Como estructurador de políticas públicas, el Estado tiene el deber de impartir ejemplo en la promoción de las mismas. Siendo la mejora de la calidad del aire en las ciudades un propósito nacional y distrital, la Alcaldía y demás entes asociados a ella son los llamados a liderar el ascenso tecnológico de los vehículos motorizados. Aunque el ideal sería empezar la electrificación, es urgente empezar la eliminación del diésel como combustible. Este proyecto da un paso importante en el objetivo de impulsar las mejoras de calidad del aire en la ciudad de Bogotá.

Si bien el acuerdo 732 de 2018 incluyó a partir del 2020 la prohibición al Distrito y sus entidades de adquirir vehículos livianos a Diésel, muchos de los vehículos que utiliza la Administración Distrital no son comprados sino arrendados o alquilados. Esto hace que se desdibuje en alguna medida el objetivo principal del artículo 7 del Acuerdo 732 e incluso el espíritu de todo el documento, cuyo primer objeto es la eliminación del uso del diésel en la ciudad. El articulado de este proyecto de acuerdo resuelve este vacío, dándole aún más importancia al acuerdo 732 de 2018.

Con la restricción que busca este acuerdo, se manda también un importante mensaje al sector privado para que empiecen a migrar o preparar la migración a tecnologías diferentes al diésel. En los últimos años, los vehículos eléctricos utilitarios han dado un salto enorme tanto en autonomía, como en oferta, sin contar la existencia de alternativas con motores a gasolina; por lo cual no habrá ningún problema para encontrar los vehículos livianos requeridos por las distintas entidades del gobierno local”.

4. MARCO JURÍDICO

Los autores nos traen el siguiente acerbo como contexto jurídico:

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

Artículo 79. *Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.*

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

4.1. ACUERDOS INTERNACIONALES

Acuerdo de París: *La Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, que establece medidas para la reducción de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI)*

(...)


Artículo 4.1. *Para cumplir el objetivo a largo plazo referente a la temperatura que se establece en el artículo 2, las Partes se proponen lograr que las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero alcancen su punto máximo lo antes posible, teniendo presente que las Partes que son países en desarrollo tardarán más en lograrlo, y a partir de ese momento reducir rápidamente las emisiones de gases de efecto invernadero, de conformidad con la mejor información científica disponible, para alcanzar un equilibrio entre las emisiones antropógenas por las fuentes y la absorción antropógena por los sumideros en la segunda mitad del siglo, sobre la base de la equidad y en el contexto del desarrollo sostenible y de los esfuerzos por erradicar la pobreza.*

(...)

Artículo 4.2. *Cada Parte deberá preparar, comunicar y mantener las sucesivas contribuciones determinadas a nivel nacional que tenga previsto efectuar. Las Partes procurarán adoptar medidas de mitigación internas, con el fin de alcanzar los objetivos de esas contribuciones.*

(...)

Artículo 6.4 *Por el presente se establece un mecanismo para contribuir a la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero y apoyar el desarrollo sostenible, que funcionará bajo la autoridad y la*

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

orientación de la Conferencia de las Partes en calidad de reunión de las Partes en el presente Acuerdo y podrá ser utilizado por las Partes a título voluntario. El mecanismo será supervisado por un órgano que designará la Conferencia de las Partes en calidad de reunión de las Partes en el presente Acuerdo, y tendrá por objeto:

- a) Promover la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero, fomentando al mismo tiempo el desarrollo sostenible;*
- b) Incentivar y facilitar la participación, en la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero, de las entidades públicas y privadas que cuenten con la autorización de las Partes;*
- c) Contribuir a la reducción de los niveles de emisión en las Partes de acogida, que se beneficiarán de actividades de mitigación por las que se generarán reducciones de las emisiones que podrá utilizar también otra Parte para cumplir con su contribución determinada a nivel nacional; y*
- d) Producir una mitigación global de las emisiones mundiales.*


4.2. LEYES

Ley 99 de 1993 “Por la cual se crea el MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental –SINA y se dictan otras disposiciones.”

ARTÍCULO 1.- Principios Generales Ambientales. *La política ambiental colombiana seguirá los siguientes principios generales:*

(...)

6. La formulación de las políticas ambientales tendrán cuenta el resultado del proceso de investigación científica. No obstante, las

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

autoridades ambientales y los particulares darán aplicación al principio de precaución conforme al cual, cuando exista peligro de daño grave e irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces para impedir la degradación del medio ambiente.

(...)

10. La acción para la protección y recuperación ambientales del país es una tarea conjunta y coordinada entre el Estado, la comunidad, las organizaciones no gubernamentales y el sector privado

4.3. DECRETOS NACIONALES

Decreto único reglamentario 1076 de 2015 “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible”


ARTÍCULO 2.2.5.1.2.2. Actividades especialmente controladas. *Sin perjuicio de sus facultades para ejercer controles sobre cualquier actividad contaminante, se considerarán como actividades, sujetas a prioritaria atención y control por parte de las autoridades ambientales, las siguientes:*

(...)

b) La quema de combustibles fósiles utilizados por el parque automotor.

ARTICULO 2.2.5.1.4.4. Obsolescencia del parque automotor. *El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, previa consulta con el Ministerio de Transporte, o los municipios y distritos, podrán establecer restricciones a la circulación de automotores por razón de su antigüedad u obsolescencia, cuando sea necesario para disminuir los niveles de contaminación en zonas urbanas.*

ARTÍCULO 2.2.5.1.6.4. Funciones de los Municipios y Distritos. *En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 65 y concordantes de la Ley 99 de 1993, corresponde a los municipios y*

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

distritos en relación con la prevención y control de la contaminación del aire, a través de sus alcaldes o de los organismos del orden municipal o distrital a los que estos las deleguen, con sujeción a la ley, los reglamentos y las normas ambientales superiores:

*a) Dictar normas para la protección del aire dentro de su jurisdicción;
(...)*

c) Establecer, las reglas y criterios sobre protección del aire y dispersión de contaminantes que deban tenerse en cuenta en el ordenamiento ambiental del territorio del municipio o distrito, en la zonificación del uso del suelo urbano y rural y en los planes de desarrollo;

Parágrafo. *Corresponde a los concejos municipales y distritales el ejercicio de las funciones establecidas en los literales a. y c. del presente artículo. Las demás serán ejercidas por los alcaldes o por los organismos a los que los reglamentos municipales o distritales, o los actos de delegación, atribuyan su ejercicio*

4.4. NORMAS DISTRITALES


Decreto 623 de 2011 "Por medio del cual se clasifican las áreas-fuente de contaminación ambiental Clase I, II y III de Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones."

Artículo 7°.- Programas de Reducción de Emisiones. *La Secretaría Distrital de Ambiente deberá desarrollar las medidas previstas en el Plan Decenal de Descontaminación del Aire para Bogotá, contenidas en el Decreto 098 de 2011, tendientes a la reducción de emisiones, priorizando su implementación en las áreas fuente de contaminación Clase I, II y III.*

Decreto 98 de 2011 "Por el cual se adopta el Plan Decenal de Descontaminación del Aire para Bogotá"

Artículo 2°.- Adopción del Plan Decenal de Descontaminación del Aire para Bogotá. *Adoptar el Plan Decenal de Descontaminación del Aire para Bogotá, contenido en el documento anexo que forma parte integral del presente decreto.*

Parágrafo 1°.- *El Plan Decenal de Descontaminación del Aire para Bogotá, tendrá un plazo de ejecución de diez (10) años y su evaluación deberá efectuarla la Secretaría Distrital de Ambiente cada dos (2) años.
(...)*

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

Artículo 4°.- Meta. *Para el año 2020 la ciudad reducirá en un 60% las emisiones de material particulado registradas en el inventario para el año 2008 y mantendrá el nivel de los demás contaminantes criterio (Dióxido de Azufre (SO₂), Dióxido de Nitrógeno (NO₂), Monóxido de Carbono (CO) y Ozono (O₃)).*

5. COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ

El Concejo de Bogotá es competente para tramitar este proyecto de acuerdo, con base en:

5.1. Constitución política de Colombia,

Artículo 313: Corresponde a los concejos:

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.

5.2. Decreto ley 1421 de 1993, Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá.

Artículo 12. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley:


(...)

7. Dictar las normas necesarias para garantizar la preservación y defensa del patrimonio ecológico, los recursos naturales y el medio ambiente.

6. ANÁLISIS Y CONSIDERACIONES

Coincido con los autores en la lucha por tener en la ciudad un aire sano que redunde en la buena salud de los bogotanos. Por eso invito a revisar algunos aspectos relacionados con el diésel y la salud, es conocido por todos mi debate en contra de la compra de buses a diésel para la renovación de la flota de TransMilenio.

Con ocasión del presente proyecto de acuerdo que busca la disminución de gases efecto invernadero a través de la prohibición de uso de vehículos con

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

este combustible, cobra de nuevo relevancia mi lucha por la salud de los bogotanos.

6.1. ¿Cuál es el impacto del DIESEL sobre el ambiente y la salud?


A nivel mundial existe un consenso en reconocer que los vehículos de motor **diésel** consumen menos **combustible** que los de gasolina, pero causan cuatro veces más **contaminación** atmosférica que el resto, pues emiten niveles muy superiores de dióxido de nitrógeno (NO₂) y partículas en suspensión, dos de los principales **contaminantes** del aire, expulsan partículas sólidas de 10 milésimas de milímetro de tamaño (PM₁₀) y partículas de tamaños menores (PM_{2.5}), las cuales son tan **pequeñas** que atraviesan los filtros corporales y se depositan en los bronquiolos (en los pulmones, donde se intercambia oxígeno y sangre), de donde no pueden extraerse.

Fue la **Organización Mundial de la Salud** (OMS la que dio la voz de alarma al señalar que el diésel además de expulsar una mayor cantidad de partículas emiten más óxido de nitrógeno (NoX), un ([cancerígeno](#)), que no solo empeoran la calidad del aire, sino que incide en el aumento de enfermedades asociadas a la contaminación del aire.

Según el estudio de "Estimación de los beneficios económicos en salud asociados a la reducción de PM₁₀ en Bogotá" de 2013 nos permite estimar un escenario hipotético en el cual se analizan las consecuencias si el PM₁₀ se ajusta a la normatividad nacional de 50µg/m³ anual, para un periodo de 2011- 2020.

La magnitud de los beneficios estimados en la reducción de PM₁₀, proporciona información útil para dimensionar las consecuencias que traería mejorar la calidad del aire sobre la salud de la población.

Estimaciones de beneficios recientes para Bogotá concluyen que al llevar la concentración promedio de Bogotá para PM₁₀ al cumplimiento de la Norma

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

Colombiana (50 µg/m³ promedio anual) entre 2011 y 2020, puede reducir más de **13.000 casos de mortalidad** atribuible a la mala calidad del aire, alrededor de **28.000 hospitalizaciones por causas respiratorias en niños menores de 5 años** y cerca de 5.500 atenciones en unidades de cuidados intensivos, que en términos monetarios representaría beneficios de alrededor de **\$16 billones** de pesos en dicho período⁸. Este estudio tuvo el propósito de determinar la valoración económica de los cambios de concentración de PM₁₀, modificando la metodología propuesta por Castillo⁹, para determinar dichos beneficios desagregados espacialmente por Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ) y por Localidades, para el mismo período 2010-2020.

RESULTADOS POR MORTALIDAD.

La localidad más beneficiada con la reducción de PM₁₀ planteada entre 2011 y 2020, sería la Localidad de Kennedy, en donde se evitarían 4.700 muertes y se obtendría un beneficio económico de \$4,6 billones de pesos (**Tabla 2**). Por otro lado, las UPZ más beneficiadas serían Bosa Central (1.210 muertes evitables valoradas en \$1,2 billones de pesos), Ismael Perdomo (130 muertes evitables valoradas en \$1,1 billones de pesos) y Bosa Occidental (1.090 muertes evitables valoradas en 1,1 billones de pesos). La **Figura 2** muestran la distribución espacial de los beneficios económicos por casos evitados de mortalidad asociados a la reducción de PM₁₀ para toda el área metropolitana de Bogotá, por UPZ y por Localidad¹⁰.

⁸ Castillo JJ. Estimación de los beneficios en salud asociados a la reducción de la contaminación atmosférica en Bogotá, Colombia. Bogotá CO, Observatorio Ambiental de Bogotá; 2010 [Internet].

⁹ Castillo JJ. Estimación de los beneficios en salud asociados a la reducción de la contaminación atmosférica en Bogotá, Colombia. Bogotá CO, Observatorio Ambiental de Bogotá; 2010 [Internet].

¹⁰ Estimación de los beneficios económicos en salud asociados a la reducción de PM₁₀ en Bogotá Estimating-2013


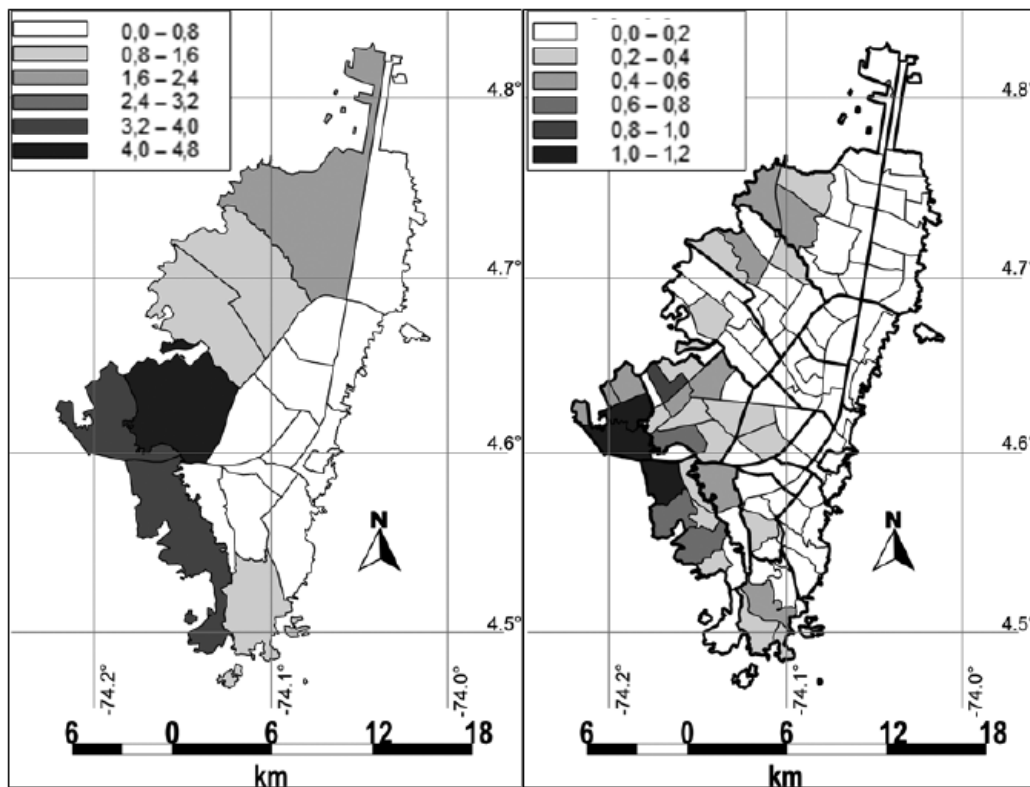
 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019


Tabla 2. Localidades más beneficiadas en muertes evitables (I.C. 95%)

Localidad	Muertes evitables	Valoración económica*
Kennedy	4 700 (3 420 – 5 970)	4,6 (3,3 – 5,8)
Ciudad Bolívar	3 500 (2550 – 4440)	3,4 (2,5 – 4,3)
Bosa	3 420 (2490 – 4310)	3,3 (2,4 – 4,2)
Suba	1 870 (1870 – 2380)	1,8 (1,3 – 2,3)
Engativá	1 630 (1180 – 2070)	1,6 (1,1 – 2,0)

*En billones de pesos, VPN 2011

Figura 2. Beneficios estimados en la reducción de Mortalidad por Localidad (Izquierda) y por UPZ (Derecha), en billones de pesos VPN 2011



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

RESULTADOS POR MORBILIDAD.

La Localidad más beneficiada en términos de morbilidad sería la de Kennedy, en donde se evitarían cerca de **61.500 servicios hospitalarios**, con un costo en pesos de más de \$44.000 millones (**Tabla 3**). En adición, las UPZ donde se evitarían más servicios hospitalarios serían Bosa Central (12.900 servicios hospitalarios evitables valorados en \$9.300 millones de pesos), Patio Bonito (12.300 servicios hospitalarios evitables valorados en \$8.800 millones de pesos) y Bosa Occidental (11.600 servicios hospitalarios evitables valorados en \$8.400 millones de pesos). La **Figura 3** muestra la distribución espacial de los beneficios económicos por evitar casos de morbilidad asociados a la educación de PM10, para toda el área metropolitana de Bogotá, por UPZ y por Localidades.


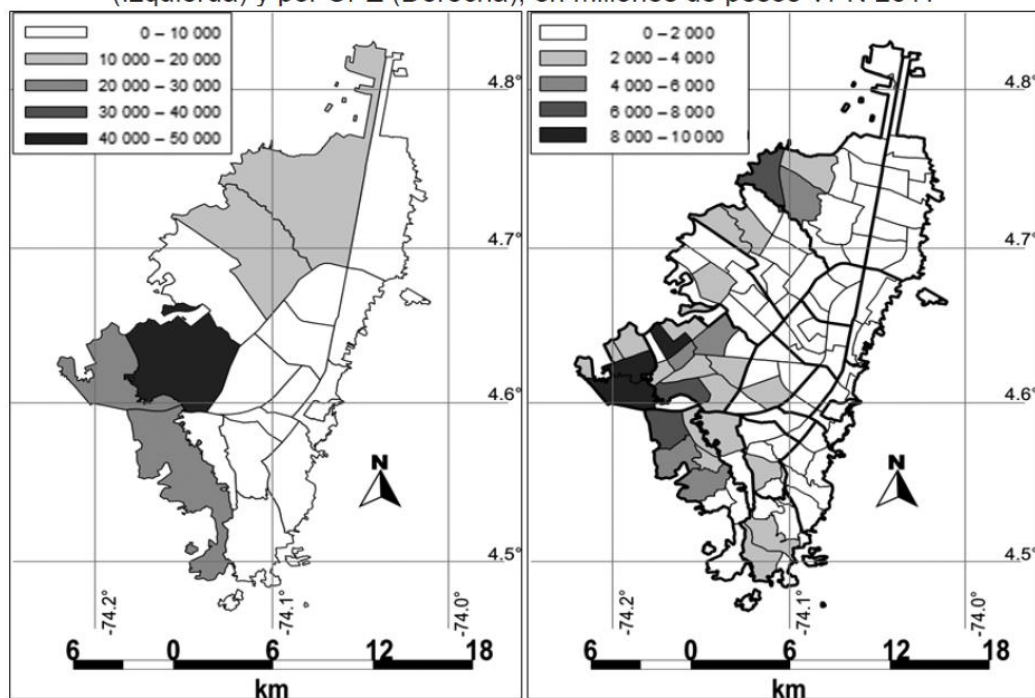
 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

Tabla 3. Localidades más beneficiadas en reducción de servicios hospitalarios (I.C. 95%)

Localidad	Servicios hospitalarios Evitables	Valoración económica por COI*
Kennedy	61 500 (49 300–73 700)	44 100 (35 400–52 900)
Bosa	36 500 (29 300–43 700)	26 200 (21 000–31 400)
Ciudad Bolívar	33 200 (26 600–39 800)	23 900 (19 100–28 600)
Suba	26 400 (21 200–31 700)	18 900 (15 100–22 700)
Engativá	19 700 (15 800–23 700)	14 100 (11 300–16 900)


*En millones de pesos, VPN 2011

Figura 3. Beneficios estimados en la reducción de Servicios Hospitalarios por Localidad (Izquierda) y por UPZ (Derecha), en millones de pesos VPN 2011



Los efectos sobre la salud de este tipo de partículas, debe ser estudiado desde un enfoque de SALUD GEOAMBIENTAL, entiéndase esta como: *“una nueva disciplina científico-técnica dirigida a la identificación de los diferentes factores de riesgo presentes en nuestro entorno. Factores de origen geofísico, físicos, químicos y biológicos”*¹¹

¹¹ Ibíd.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

De esta manera se perciben como los principales efectos para la salud de los seres humanos:

*“El efecto en la salud de las partículas se producen a los **niveles de exposición normal** de la mayoría de la población urbana y rural de países desarrollados o en vías de desarrollo. No hay que realizar una actividad especial ni estar en un entorno especial. La exposición crónica aumenta el riesgo de enfermedades cardiovasculares, respiratorias y cáncer de pulmón.*

*Mientras que las partículas PM10 quedarían retenidas en las vías respiratorias, produciendo efectos a nivel de sistema respiratorio, las partículas menores, como las PM2.5, tienen la **capacidad de pasar al torrente sanguíneo** por lo que pueden, potencialmente, dañar cualquier órgano o sistema. (...)*”

De tal suerte que, según la Agencia Internacional para la Investigación del Cáncer, órgano consultivo de la Organización Mundial para la Salud, en comunicado de prensa, del pasado 17 de octubre de 2013: “Existe suficiente evidencia científica para determinar que exponerse al aire producido por la polución causa cáncer (...)”¹²


Contaminación del aire en Colombia y Bogotá

Así mismo, se estima que con base en el estudio efectuado por la OMS¹³, sobre la exposición e incremento de enfermedades por causa de la contaminación del aire, efectuada en 2016, **Colombia es el tercer país de Latinoamérica con mayor número de muertes asociadas a dicha contaminación (6.502)**, tal como se evidencia en la siguiente tabla:

PAÍS	MUERTES ASOCIADA A LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE
------	----------------------------------------------

¹² Agencia Internacional para la Investigación del Cáncer. (17 de octubre de 2013). *IARC: Outdoor air pollution a leading environmental cause of cancer deaths*. Obtenido de http://www.iarc.fr/en/media-entre/pr/2013/pdfs/pr221_E.pdf

¹³ Ambient air pollution: A global assessment of exposure and burden of disease. World health organization. Suiza, 2016. Disponible en: <http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/250141/1/9789241511353-eng.pdf>

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019


BRASIL	26.541
ARGENTINA	9.756
COLOMBIA	6.502
VENEZUELA	6.113
PERÚ	4.239
CUBA	4.127
HAITÍ	3.022
CHILE	2.822
BOLIVIA	2.521
REPÚBLICA DOMINICANA	2.008
GUATEMALA	1.980
ECUADOR	1.771
HONDURAS	1.575
EL SALVADOR	1.498
PARAGUAY	1.159
URUGUAY	713
COSTA RICA	644
PANAMÁ	425
BELICE	36

Fuente: Elaboración propia con base en la información del estudio de la OMS de 2016

Teniendo en cuenta la población que habita en las zonas urbanas de Colombia en donde se presentan los mayores índices de contaminación, (aproximadamente el **76%** de la población), se estima que anualmente el número de defunciones en Bogotá por causas atribuibles a la mala calidad del aire son **1996**.

¿Qué son las normas EURO?

Comprometidos con el cambio climático, y entendiendo que la combustión de fósiles hace un aporte significativo a dicho problema, en 1988 la Unión Europea promulgó la primera “**normativa referente a**

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

los límites máximos de emisiones contaminantes¹⁴ conocida como **EURO 0**, desde entonces se ha venido actualizado la misma, con el ánimo de robustecer y volver más estrictos los criterios para la circulación de vehículos automotores, hasta llegar a la actual normatividad **EURO VI**, expedida en 2014.

¿Cuál es el Impacto ambiental y sobre la salud de una y otra tecnología?

- a. Estadísticas de enfermedades asociadas a contaminación ambiental

Diesel – contaminante – emisiones de CO2


Desde 2013 el ACPM que produce y distribuye Ecopetrol en el país contiene menos de 50 ppm (partículas por millón) de dióxido de azufre, mientras que la cantidad del contenido de azufre, benceno y aromáticos en la gasolina corriente está por debajo de las 300 ppm. (Ver: 'Estado del aire').

Estas cifras son aún altas si se comparan con las que muestran los combustibles de **países como Chile, Brasil y Argentina**, que ya exigen la norma Euro V con la cual se logra reducir el **97%** del material particulado, ya que el diésel debe tener menos de **10 ppm** de azufre¹⁵.

Contaminación del aire en Transmilenio

¹⁴ Normas Euro. Obtenido de <http://www.total.es/total-medio-ambiente/desarrollo-sostenible/normas-euro.html>

¹⁵ El tiempo, Colombia, cerca y lejos de Euro V, Disponible en: <http://www.motor.com.co/actualidad/industria/colombia-cerca-lejos-euro-v/29098>

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

Dentro de las mediciones que se hacen de la calidad del aire en Bogotá, es preciso advertir que ninguna de ellas ha realizado medición a la contaminación existente dentro del sistema Transmilenio, es por ello que no se cuenta con cifras oficiales al respecto, empero, existe un estudio adelantado por Daniel Bernal, ingeniero eléctrico, que desde hace ya cinco meses ha venido midiendo el PM 2.5 dentro del sistema Transmilenio.

Sin embargo, antes de abordar dicho estudio es preciso entender que son las PM10 y PM2.5.

¿Qué es el material particulado PM 10 y PM 2,5?


Se entiende por material particulado:

“a una mezcla de partículas líquidas y sólidas, de sustancias orgánicas e inorgánicas, que se encuentran en suspensión en el aire. El material particulado forma parte de la contaminación del aire. Su composición es muy variada y podemos encontrar, entre sus principales componentes, sulfatos, nitratos, el amoníaco, el cloruro sódico, el carbón, el polvo de minerales, cenizas metálicas y agua.”¹⁶

La diferencia entre ambas partículas se acentúa en el tamaño de las mismas, la medida estándar para estas son los micrones de metro, es decir la millonésima parte de un metro, de allí que una mide 10 micrones y la otra 2.5 micrones.

De vuelta al estudio, asegura Bernal que: *“He tomado medidas en las estaciones de TM, en carros particulares, en bicicleta, caminando, en buses híbridos y en SITP. La conclusión es que lo más contaminado es TM, tanto en buses como en estaciones. **He llegado a obtener valores***

¹⁶ Fundación para la salud Geoambiental. (2013). *Material particulado*. Obtenido de <http://www.saludgeoambiental.org/material-particulado>

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

de 300 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, que son picos muy altos. Dentro del bus el promedio es de 120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.¹⁷

Comparando lo anterior, en la tabla realizada para los puntos de corte del Índice de Calidad del Aire **ICA**¹⁸ que mide el índice de condición del aire y que usa la medida de densidad contaminante($\mu\text{g}/\text{m}^3$) mencionada en la **Resolución 2254 de 2017 de Minambiente**, se puede analizar que:


Tabla N°5

Tabla No. 5. Descripción general del Índice de Calidad del Aire

Rango	Color	Estado de la calidad del aire	Efectos
0 - 50	Verde	Buena	La contaminación atmosférica supone un riesgo bajo para la salud.
51 - 100	Amarillo	Aceptable	Posibles síntomas respiratorios en grupos poblacionales sensibles.
101 - 150	Naranja	Dañina a la salud de grupos sensibles	Los grupos poblaciones sensibles pueden presentar efectos sobre la salud. 1) Ozono Troposférico: Las personas con enfermedades pulmonares, niños, adultos mayores y las que constantemente realizan actividad física al aire libre, deben reducir su exposición a los contaminantes del aire. 2) Material Particulado: Las personas con enfermedad cardíaca o pulmonar, los adultos mayores y los niños se consideran sensibles y por lo tanto en mayor riesgo.
151 - 200	Rojo	Dañina para la salud	Todos los individuos pueden comenzar a experimentar efectos sobre la salud. Los grupos sensibles pueden experimentar efectos más graves para la salud.

¹⁷ Bernal, D. (22 de marzo de 2018). *Contaminación en Transmilenio*. Obtenido de <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/que-aire-se-respira-en-transmilenio-articulo-745913>

¹⁸ Resolución 2254 de 2017 artículos 18y 19
<http://www.minambiente.gov.co/images/normativa/app/resoluciones/96-res%202254%20de%202017.pdf>

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

Rango	Color	Estado de la calidad del aire	Efectos
201 - 300	Púrpura	Muy Dañina para la salud	Estado de alerta que significa que todos pueden experimentar efectos más graves para la salud.
301 - 500	Marrón	Peligroso	Advertencia sanitaria. Toda la población puede presentar efectos adversos graves en la salud humana y están propensos a verse afectados por graves efectos sobre la salud.

El índice de contaminación en las estaciones de Transmilenio, '**muy dañina para la salud**' significa que la población que transita dentro de estas, corre el riesgo de presentar efectos significativamente graves. Lo anterior no deja de ser preocupante, puesto que además la misma resolución resalta que la medida **máxima** permitida para el 2018 antes del 1 de julio es de **50 µg/m³**


Artículo 2. *Niveles máximos permisibles de contaminantes criterio. en la tabla N°1 se establecen los niveles máximos permisibles a condiciones de referencia para contaminantes criterio que regirán a partir del primero de enero del año 2018.*

Tabla No.1. Niveles máximos permisibles de contaminantes criterio en el aire

Contaminante	Nivel máximo Permissible (µg/m³)	Tiempo de Exposición
PM ₁₀	50	Anual
	100	24 horas
PM _{2.5}	25	Anual
	50	24 horas
SO ₂	50	24 horas
	100	1 hora
NO ₂	60	Anual
	200	1 hora
O ₃	100	8 horas
CO	5.000	8 horas
	35.000	1 hora

Parágrafo 1: A partir del 1 de julio de 2018, los niveles máximos permisibles de PM₁₀ y PM_{2.5} para un tiempo de exposición 24 horas serán de 75 µg/m³ y 37 µg/m³ respectivamente.

¹⁹ Decreto 948 De 1995- Art. 2-Ministerio Del Medio Ambiente

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

Siendo así que, sobrepasa los rangos de concentración para la declaratoria de alerta de contaminación que se expresa en la resolución 2254 de 2017.

Artículo 10. *Rangos de concentración para la declaratoria de los niveles de prevención, alerta o emergencia. los rangos concentrados y el tiempo de exposición bajo las cuales se deben declarar por parte de las autoridades ambientales competentes los niveles de prevención, alerta o emergencia, se establecen en la tabla N°4²⁰*

Tabla No. 4. Concentraciones ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) para los Niveles de Prevención, Alerta o Emergencia

Contaminante	Tiempo de exposición	Prevención	Alerta	Emergencia*
PM ₁₀	24 horas	155 - 254	255 - 354	≥ 355
PM _{2.5} **	24 horas	38 - 55	56 - 150	≥ 151
O ₃	8 horas	139 - 167	168 - 207	≥ 208
SO ₂	1 hora	198 - 486	487 - 797	≥ 798
NO ₂	1 hora	190 - 677	678 - 1221	≥ 1222
CO	8 horas	10820 - 14254	14255 - 17688	≥ 17689

*Aplicable a concentraciones mayores o iguales a las establecidas en la columna de emergencia.

**Las declaraciones de niveles de Prevención, Alerta o Emergencia por PM_{2.5} serán aplicables a partir del 1 de julio de 2018.

Es decir que, según las mediciones de Bernal dentro del sistema de Transmilenio, existe un **índice de incumplimiento de la resolución de un 240%**.


Tomando el estudio adelantado por BERKELEY EARTH²¹ (berkeley earth), quienes asocian el índice de PM 2.5 (Material particulado con un diámetro aerodinámico menor o igual a 2,5 micrómetros nominales²²) de las ciudades del mundo, con el número de cigarrillos a los que

²⁰ Ibi.

²¹ Berkeley Earth. (2015). *Air pollution and Cigarette Equivalence*. Obtenido de

<http://berkeleyearth.org/air-pollution-and-cigarette-equivalence/>

²² Resolución 610 De 2010 -Ministerio De Ambiente
(<http://www.minambiente.gov.co/images/normativa/app/resoluciones/bf-Resoluci%C3%B3n%20610%20de%202010%20-%20Calidad%20del%20Aire.pdf>)

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

equivaldría la medición, se obtiene que la ciudad más contaminada por partículas PM 2.5 **Shenyang en china, con 63 cigarrillos con 1.400 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.**

El ranking de ciudades del mundo se encuentra de la siguiente manera:


CIUDAD	CIGARRILLOS	PM 2.5
SHENYANG (CHINA)	63	1.400
HARBIN (CHINA)	45	1.000
BEIJING (CHINA)	25	555,55
HANDAN (CHINA)	5.5	122,22
PROMEDIO DE EUROPA	1.6	35,5
PROMEDIO EE.UU.	0.4	8,88

Entonces, si el promedio de PM 2.5 en un bus de Transmilenio es de 120 PM 2.5, quiere decir que una persona que esté en uno de estos buses, se estaría fumando **5 cigarrillos**, y si tomamos la medida más alta registrada por Bernal de 300 PM 2.5, esta cifra ascendería a **13.5 cigarrillos**.

Este breve repaso de las consecuencias nocivas para la salud del diésel es suficiente razón para apoyar cualquier iniciativa tendiente a mejorar la calidad del aire de la ciudad.

6.2. MODIFICACIÓN PROPUESTA

El acuerdo 732 de 2018 en su artículo 7° prohibió la adquisición de vehículos motorizados livianos que usen combustible diésel, no obstante la bancada del Partido Verde, autora de la presente iniciativa, considera que la prohibición debe extenderse a los vehículos arrendados, alquilados o tomados en leasing, igualmente a los vehículos diésel de los proveedores de servicios de cualquier tipo.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

El texto actual del Acuerdo 732 de 2018 es:

ACUERDO 732 DE 2018

"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA LA PROMOCIÓN Y MASIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Y DEMÁS TECNOLOGÍAS D.C. Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

(...)

ARTÍCULO 7°. La administración Distrital a partir del año 2020, se abstendrá de adquirir vehículos motorizados livianos que usen combustible diésel.


PARÁGRAFO. Entiéndase por vehículo liviano aquel cuyo peso bruto, es decir el peso del vehículo mismo más la cantidad de peso que dicho automotor puede transportar sin causar daño a sí mismo o a la calle y convertirse en un peligro para la seguridad, no supera las 4 toneladas (4000 Kg). El peso bruto es determinado y especificado por el fabricante del vehículo.

PROYECTO DE ACUERDO 020 DE 2020

“Por medio del cual se modifica el acuerdo 732 de 2018”

Artículo 1° Modifíquese el artículo 7° del acuerdo 732 de 2018 el cual quedará así:

Artículo 7° La Administración Central, los Establecimientos Públicos y las empresas Industriales y Comerciales del orden distrital se abstendrán, a partir del año 2020, de adquirir, arrendar, alquilar o tomar en leasing, vehículos motorizados livianos que usen combustible diésel. Igualmente se abstendrá de contratar proveedores de servicios de cualquier tipo que utilicen vehículos que usen este combustible.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

Parágrafo. Entiéndase vehículo liviano como aquel vehículo cuyo peso bruto, es decir el peso del vehículo mismo más la cantidad de peso que dicho automotor puede transportar sin causar daño a sí mismo o a la calle y convertirse en un peligro para la seguridad, no supera las 4 toneladas (4000 Kg). El peso bruto es determinado y especificado por el fabricante del vehículo.

Artículo 2°. El presente acuerdo empieza a regir cuatro (4) meses después a partir de su publicación

7. IMPACTO FISCAL

En cuanto al impacto fiscal, los autores señalan que:

*“Teniendo en cuenta lo que expresa la Ley 819 de 2003 en su artículo 7°, que establece que “...en todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo...”, se considera que la presente iniciativa **NO** tiene implicaciones presupuestales.”*

8. CONCLUSIÓN

Con fundamento en las consideraciones anteriormente expuestas, me permito presentar "**PONENCIA POSITIVA CON MODIFICACIONES**" Al proyecto de acuerdo No. 020 de 2020 *“Por medio del cual se establecen lineamientos generales para el alquiler, arriendo o leasing de vehículos motorizados por parte del distrito y sus dependencias”*

Cordialmente,

MARÍA VICTORIA VARGAS SILVA
Concejala de Bogotá