

SDM- 52593-2020

Bogotá, D.C 11 de marzo de 2020

Señor

NEIL JAVIER VANEGAS PALACIO

Subsecretario de la Comisión del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial

CONCEJO DE BOGOTÁ

Calle 36 No. 28 A - 41

Ciudad

Asunto: Respuesta Proposición 329 de 2020 – Radicado SDM 54976

Su Radicado: 2020EE4276 del 10 de marzo 2020

Respetado Señor Vanegas

De acuerdo con su proposición sobre movilidad eléctrica en Bogotá, se da respuesta al cuestionario comenzado con la pregunta número 18, dado que la pregunta presenta el contexto general, respondiendo al avance de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones, estrategia que busca de manera integral plantear la hoja de ruta de corto, mediano y largo plazo para promover el uso de tecnologías de cero y bajas emisiones en la ciudad.

18. ¿Cuál es el avance y resultados de la política pública de movilidad eléctrica y demás tecnologías de cero emisiones de material particulado para Bogotá D.C., que de acuerdo al contrato suscrito el 2 de agosto de 2019 entre la Secretaría de Movilidad y la sociedad J.A.H INGENIEROS por el valor de 499.800.000 debe ser entregado en el mes de enero de 2020?

A partir del Acuerdo Distrital 732 de 2018, donde se contempla la formulación de un plan de acción para la masificación de la movilidad eléctrica y demás tecnologías cero emisiones directas de material particulado, se consideró que un plan de acción no sería suficiente para lograr la transformación en el largo plazo del sistema de movilidad hacia un sistema basado en tecnologías de cero y bajas emisiones. Por esto se decidió construir una política pública bajo el procedimiento definido por la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) que está conformado por 4 fases:

1. Fase Preparatoria: Conceptualización de la problemática a resolver por la política y los actores que deben participar en todas las fases.
2. Fase de Agenda Pública: Elaboración del diagnóstico de la situación problemática para definir los puntos críticos a ser tratados en la política.

3. Fase de Formulación: Definición participativa del documento de política pública y el plan de acción para su implementación.
4. Fase de Implementación: Busca dar cumplimiento y realizar seguimiento al plan de acción propuesto y avalado por la SDP.

El documento de fase preparatoria fue presentado por segunda vez ante la SDP el 20 de febrero de 2020 y actualmente se está en espera de la respuesta. Este documento fue resultado de la realización de mesas técnicas y talleres con actores institucionales del nivel Nacional y Distrital.

Para el desarrollo de la fase de agenda pública y la fase de formulación, la SDM realizó el concurso de méritos abierto SDM-CMA-025-2019 que tenía por objeto *"Formular la Política Pública de Movilidad Eléctrica y Demás Tecnologías de Cero Emisiones Directas de Material Particulado para Bogotá D.C"*. Esta consultoría se adjudicó a través del contrato 2019-1775 a la empresa J.A.H Ingeniería Industrial SAS, sin embargo, dicho contrato no inició su etapa de ejecución, toda vez que la entidad evidenció presuntas irregularidades en la documentación presentada por el consultor para acreditar los perfiles, las cuales impidieron suscribir el acta de inicio, por esta razón la entidad inició las siguientes acciones legales:

1. Se instauró denuncia penal que se encuentra radicada ante la Fiscalía 362 de Fe Pública, con el número CUI110016000050201937782, asignada el 8 de octubre de 2019, la cual se encuentra en trámite

2. Se instauró demanda ante la Jurisdicción Contenciosa Administrativa, solicitándose como pretensión: la declaratoria de nulidad de la Resolución No. 94 del 26 de julio de 2019 *"Por la cual se adjudicó el proceso de selección concurso de méritos abierto SDM-CMA-025-2019"*, en el cual el demandante salió beneficiario del acto particular y concreto".

La demanda fue presentada por la SDM el 9 de diciembre del 2019 ante los Juzgados Administrativos de Bogotá, y le correspondió el radicado No. 11001-33-34-006-2019-00343-00, ingresó al Despacho el 3 de febrero del año 2020 y el 28 de febrero el Juzgado declaró la falta de competencia, remitiendo el proceso a los jueces de la Sección Tercera mediante oficio emitido el pasado 6 de marzo; a la fecha se encuentra pendiente de la admisión por parte del Juzgado al que sea asignado.

Dada esta situación, el equipo de la SDM se encuentra en el proceso para avanzar en el diseño de la Política.

El desarrollo de esta política demanda un trabajo interinstitucional de diseño y de interacción con diferentes actores que tienen un rol importante frente a la problemática que se desea cambiar. En este sentido como parte de las actividades correspondientes a la fase de agenda pública, se identificaron los siguientes grupos

de actores que serán convocados como parte del esquema de participación para la discusión y formulación de la Política.

Tabla 1. Mapa de actores de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones

Actores institucionales, Gobierno Nacional, Regional y Distrital y entidades Internacionales	Grupos organizados	Poblaciones visibles no organizadas	Poblaciones dispersas
<ul style="list-style-type: none"> •Concejo Distrital •Administración Distrital (según las entidades corresponsables) •Ministerio de Transporte •Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible •Ministerio de Minas y Energía •Ministerio de Vivienda y Desarrollo Territorial •Ministerio de Hacienda y Crédito Público •Ministerio de Comercio, Industria y Turismo •Departamento Nacional de Planeación •Unidad de Planeación Minero Energética •Agencia Nacional de Licencias Ambientales •Ecopetrol •Gobernación de Cundinamarca •Alcaldías de municipios vecinos de Bogotá •Multilaterales y otras agencias de cooperación y desarrollo 	<ul style="list-style-type: none"> •Académicos en movilidad y medio ambiente •Organizaciones ciudadanas sobre movilidad y medio ambiente •Organizaciones de conductores, moteros y ciclistas •Mesas locales y representantes de ciudadanos locales •Organizaciones y asociaciones de mecánicos formales e informales •Bicitaxistas •Asociaciones de propiedad horizontal, instituciones educativas y grandes superficies •Gremios, asociaciones y empresas de transportadores de servicio público colectivo (incluyendo intermunicipales). •Gremios, asociaciones y empresas de transportadores de servicio público individual taxi. •Gremios, asociaciones y empresas de transportadores de carga. •Gremios, asociaciones, empresas e instituciones industriales y comerciantes en la cadena de valor de vehículos motorizados •Gremios, asociaciones, empresas e instituciones de distribución de combustibles, estaciones de servicio y de provisión y distribución de energía eléctrica •Gremios, asociaciones y empresas de parqueaderos •Gremios e instituciones financieras y aseguradoras •Gremios, asociaciones, empresas de tecnología y transporte (incluyendo micromovilidad, taxis, etc) 	<ul style="list-style-type: none"> •Conductores contratados por empresas de transporte o que prestan servicio de transporte público •Propietarios de vehículos utilitarios y para su sustento •Ciudadanos con propiedad de vehículos particulares (incluidas motocicletas) •Usuarios de transporte público 	<ul style="list-style-type: none"> •Ciudadanía en general (según enfoques) •Población flotante u ocasional en Bogotá

El 11 de febrero de 2020 se realizó la primera mesa de trabajo con las entidades corresponsables de la Política, como las entidades del Sector Movilidad, la Secretaría Distrital de Ambiente, la Secretaría Distrital de Hábitat y el Grupo de Energía de Bogotá. En esta mesa se discutió la problemática de la que surge la Política y se alcanzaron compromisos con respecto al diseño de la fase de agenda pública. Así mismo, el 03 de marzo de 2020 se realizó la segunda mesa de trabajo con las demás entidades del distrito.

Actualmente, el documento de diagnóstico, el cual es el producto principal de la fase de agenda pública, se encuentra en construcción, y se han realizado avances en los primeros dos capítulos: marco conceptual e información cuantitativa y cualitativa del problema y se está buscando apoyo técnico de cooperación internacional para fortalecer el proceso.

1. Teniendo en cuenta que el POT de la administración “Bogotá mejor para todos” contempla la instalación de electrolineras y la construcción de estructura de sistemas recarga para vehículos eléctricos ¿Cómo planea la administración entrante promover la masificación de este medio de transporte?

Como se mencionó en la respuesta a la pregunta 18, la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones, será el principal instrumento que integrará todas las acciones que permitirán masificar estos medios de transporte.

Es importante mencionar, que el proyecto de POT presentado por la anterior administración no fue aprobado por el Cabildo Distrital, sin embargo, de acuerdo con los lineamientos establecidos se deberá revisar y formular un POT que contemple la instalación de electrolineras y la construcción de un sistema de recarga para vehículos eléctricos que se encuentre articulado con la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones.

2. ¿Qué se tiene contemplado para articular este medio de transporte con los departamentos vecinos?

Tanto para la fase de agenda pública como para la fase de formulación de la Política Pública se tiene previsto realizar mesas de participación que involucren a las autoridades de tránsito y de planeación de los municipios vecinos a Bogotá, así como la RAPE y la CAR. Puntualmente, a la fecha se ha invitado a las siguientes entidades de la región a participar en el proceso de construcción de la Política Pública:

- 1 Gobernación de Cundinamarca.
- 2 Alcaldía de Soacha.
- 3 Alcaldía de Sibaté.

- 4 Alcaldía de Facatativá.
- 5 Alcaldía de Mosquera.
- 6 Alcaldía de El Rosal.
- 7 Alcaldía de Funza.
- 8 Alcaldía de Cota.
- 9 Alcaldía de Chía.
- 10 Alcaldía de Zipaquirá.
- 11 Alcaldía de Bojacá.
- 12 Alcaldía de La Calera.
- 13 Alcaldía de Gachancipá.
- 14 Alcaldía de Madrid.
- 15 Alcaldía de Sopó.
- 16 Alcaldía de Tabio.
- 17 Alcaldía de Tenjo.
- 18 Alcaldía de Tocancipá.
- 19 Alcaldía de Cajicá.

Así mismo, como se puede observar en la tabla 1, también se articulará el proceso de construcción con diversas entidades de orden nacional. Por último, es pertinente destacar que el proceso de construcción de la política, se realizará teniendo en cuenta el enfoque territorial que permitirá reconocer las necesidades y diferencias de los territorios dentro de la urbanidad de Bogotá, la ruralidad y la región.

3. ¿Cuántos vehículos eléctricos tienen proyectado estén rodando en la ciudad al finalizar el 2023?

A corte de diciembre de 2019, de acuerdo con el Registro Distrital Automotor, se tenían registrados 1.466 vehículos eléctricos de todas las categorías vehiculares. Teniendo en cuenta las tasas de crecimiento de los años anteriores y las tendencias a nivel nacional, para el año 2023 se esperan alcanzar mínimo 6.500 vehículos de cero y bajas emisiones¹ registrados en el Registro Distrital Automotor.

5. Cuántos carros oficiales tiene contratado el distrito y cuántos de éstos funcionan con sistema eléctrico.

La Secretaría Distrital de Movilidad cuenta en la actualidad con 68 vehículos, los cuales hacen parte del contrato N° 2019-1795, de los cuales ninguno funciona con sistema eléctrico.

¹ Entiéndase como vehículos eléctricos y dedicados a gas natural

6. ¿Qué actividades de pedagogía, publicidad o estrategia tiene planeada realizar la administración Distrital para lograr que para el 2030 los vehículos de carga que sean matriculados en Bogotá operen con motores eléctricos o tecnologías que generen cero emisiones de material particulado?

7. ¿Qué actividades de pedagogía, publicidad o estrategia tiene planeada realizar la administración Distrital para lograr que para el 2040 los vehículos particulares y de servicio público que sean matriculados en Bogotá operen con motores eléctricos o tecnologías que generen cero emisiones de material particulado?

Dando respuesta a las preguntas 6 y 7, se informa que, durante el proceso de construcción de la fase preparatoria de la Política Pública, se identificó la importancia de generar un entorno educativo, cultural y de comunicación adecuado que permita consolidar la movilidad de cero y bajas emisiones en la ciudad. Con base en esto, uno de los ámbitos estructuradores de la Política Pública busca minimizar las asimetrías de información que perpetúan barreras mentales y mitos, a través de la vinculación de la ciudadanía y los actores clave en el proceso de construcción y la capacitación, creación y fortalecimiento de capacidades en torno a nuevas tecnologías. Este ámbito también comprende las actividades de pedagogía que permitirán mejorar las prácticas de conducción eficiente.

Durante la fase de agenda pública y la fase de formulación de la Política Pública, a través de la participación de la ciudadanía y los actores clave, se definirán las estrategias específicas de pedagogía y comunicación de corto, mediano y largo plazo. Éstas permitirán educar a los conductores de los diferentes modos de transporte, generar una cultura de movilidad eficiente en las personas, y comunicar los beneficios de las alternativas de movilidad de cero y bajas emisiones.

8. ¿De qué manera la administración Distrital prevé incentivar la migración del transporte público del taxi tradicional al taxi con motor eléctrico y como lo promociona?

La Administración Distrital expidió el Decreto 677 de 2011 a través del cual se autorizó un programa piloto de taxis eléctricos para evaluar el desempeño de esta tecnología en el servicio de transporte público individual.

En el año 2019 la SDM realizó el estudio DIM-T-008-2019 sobre la evaluación del piloto de taxis eléctricos de Bogotá. Se encontró que, por medio de este piloto, 43 taxis eléctricos han recorrido más de 10 millones de kilómetros y se ha logrado evitar la emisión aproximadamente de 3.350 toneladas de CO₂ y de 40 kg de material particulado.

Posteriormente, se solicitó al Ministerio de Transporte permitir ampliar la capacidad global transportadora de taxis en un 1% exclusivamente con vehículos eléctricos. Dicha petición fue incorporada en el borrador del proyecto de actualización del Decreto Único Reglamentario del servicio de transporte público individual. Una vez se publique la actualización oficial del Decreto y se autorice la ampliación de la flota eléctrica de taxis, se espera alcanzar una flota de aproximadamente 500 taxis eléctricos. En el proceso, la SDM se encargará de medir y realizar seguimiento al desempeño de esta flota y compartir los resultados con los demás conductores de taxi.

Así mismo, en el marco de la construcción de la Política Pública se contará con la participación del gremio de taxistas; de este proceso se espera poder estructurar los incentivos para esta flota y diseñar e implementar campañas de comunicación que permitan motivar a los conductores de taxi convencional y a la ciudadanía en la elección de las tecnologías limpias.

9 ¿Cuántos vehículos livianos de combustible Diésel tiene previsto adquirir o contratar la administración para el periodo 2020?

10 ¿Cuántos vehículos livianos cero emisiones tiene previsto adquirir o contratar la administración para el año 2020?

La Secretaría Distrital de Movilidad ha previsto realizar un contrato con el siguiente objeto *“Prestar el servicio integral de transporte terrestre especial automotor para apoyar las actividades que se desarrollan fuera de las instalaciones de la secretaria distrital de movilidad”* según se evidencia en el Plan Anual de Adquisiciones publicado en el SECOP II. Para la estructuración del mismo se tendrá en cuenta lo establecido en la Ley 1964 de 2019 *“Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones”*; cabe precisar que la fecha estimada para iniciar el proceso contractual está contemplada en el mes de julio de 2020.

11. ¿Cuántos puntos de carga públicos para vehículos eléctricos existen en la ciudad y cuántos tienen proyectados por implementar?

Los puntos de carga se encuentran actualmente a cargo de ENEL-CODENSA. A continuación, se presenta la información suministrada por esta entidad.

Tabla 2. Estaciones de carga para vehículos eléctricos en Bogotá (Enel-Codensa 2020)

#	Estación	Capacidad	Ubicación
1	Salitre	15	Calle 63 #65-95, Parquedero Bolera El Salitre
2	Tercer Púlpito	15	Calle 63 #65-95, Parquedero Bolera El Salitre
3	Calle 27	5	Calle 27 # 38-33
4	Calle 23-8	5	Avenida 27 # 33-37
5	Unicentro	10	Calle 27 # 38-33
6	Carulla 102 Av 15	2	Calle 102 # 15-16
7	Carulla 340 con 12	2	Calle 340 # 12-13
8	Carulla Quinta Camacho	2	Calle 340 # 37-38
9	Carulla 227 con 15	2	Calle 227 # 15-16
10	Exito BOC	2	Calle 340 # 37-38
11	Exito 110	2	Calle 340 # 37-38
12	CC Rectorio	2	Calle 340 # 37-38
13	Parque de la Música	2	Calle 340 # 37-38
14	Comunidad Sur	2	Calle 340 # 37-38
Total		70	

Para la proyección, se informa que, durante la fase preparatoria de la Política Pública, se identificó que, para promover la movilidad eléctrica, es necesario contar con infraestructura de recarga que sea adecuada y compatible con los vehículos disponibles en el mercado. Dentro de este proceso resulta fundamental que el Gobierno Nacional defina los lineamientos respecto a la adopción de estándares de carga en el territorio nacional, esto con el fin de asegurar un uso eficiente de los recursos invertidos en infraestructura de recarga.

Dentro de la estrategia de participación de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones se contará con la participación de Enel-Codensa, el Grupo de Energía de Bogotá, el Ministerio de Minas y Energía, la Unidad de Planeación Minero Energética, la Secretaría Distrital de Planeación, el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, empresas proveedoras de infraestructura de carga, estaciones de servicio, entre otras entidades. Con la participación de estos actores se construirá la estrategia óptima que permita consolidar un sistema de recarga robusto que atienda las diferentes necesidades de la ciudadanía.

12. Si existe puntos de recarga ¿Quiénes operan dichos puntos de recarga para vehículos eléctricos? ¿Cuál es el procedimiento para acceder a la recarga de un vehículo eléctrico en dichos puntos? ¿Cuál es el costo de recarga de un vehículo eléctrico?

Los puntos de carga fueron instalados por Enel-Codensa. Dichos puntos son administrados y mantenidos por Codensa. Los procesos de recarga son realizados por autoservicio por los usuarios finales. Los usuarios de vehículo eléctrico deben inscribirse previamente como clientes de Enel-Codensa para usar los puntos de carga. El costo de la recarga depende del tipo de servicio al que acceden, que puede

ser carga lenta (la más económica y de mayor tiempo de carga), carga quick (tiempo medio de carga y de costo) y fast (la más costosa y rápida).

13. ¿Qué requisitos debe cumplir un vehículo eléctrico particular para transitar por Bogotá?

Los vehículos eléctricos deben cumplir los mismos requisitos para transitar que cualquier otro tipo de vehículo de acuerdo a lo definido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre. Los principales requisitos son contar con:

- Licencia de conducción.
- Tarjeta de propiedad.
- SOAT vigente.
- Placas visibles.
- Kit de carreteras.
- Revisión técnico mecánica vigente.

14. ¿Qué requisitos debe cumplir un taxi eléctrico para transitar por Bogotá?

Un taxi, independientemente de su fuente de energía, debe cumplir con los lineamientos definidos en el Decreto 172 de 2001 *"Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi"* y en el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Adicionalmente, los taxis eléctricos deben cumplir las disposiciones de la Resolución 1056 de 2013 del Ministerio de Transporte *"Por la cual se establecen condiciones especiales de los vehículos cero (0) emisiones destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor"*.

16 ¿Cuáles son los beneficios e incentivos que ofrece el Gobierno Distrital a los vehículos eléctricos que operan en Bogotá?

Los incentivos definidos hasta el momento por la Administración Distrital son:

- Exención de la restricción de circulación vehicular a los vehículos eléctricos y de cero emisiones contaminantes de acuerdo con el Decreto Distrital 846 de 2019. Para el segmento de taxis, este incentivo se regula a través del artículo 1 del Decreto Distrital 475 de 2019, que establece condiciones adicionales para estar exceptuados de la restricción de circulación en la ciudad.
- Autorización de cobrar factor de calidad para los vehículos eléctricos que presten el servicio de transporte público individual, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 18 del Decreto Distrital 568 de 2017.

JK

Es pertinente aclarar que producto de la formulación de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones se definirán incentivos económicos y no económicos para que los ciudadanos utilicen y adquieran vehículos eléctricos.

Adicionalmente, la Ley 1964 de 2019 define los siguientes a nivel nacional:

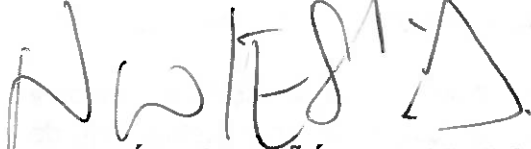
- Beneficios tributarios para los vehículos eléctricos al definir un valor máximo al impuesto sobre estos vehículos, de 1% del valor comercial del vehículo (artículo 3).
- Descuento sobre la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes (artículo 4).
- Parquaderos preferenciales para vehículos eléctricos (artículo 7) en entidades públicas y establecimientos comerciales que ofrezcan al público sitios de parqueo.
- Exención de las restricciones de circulación vehicular en cualquiera de sus modalidades.

17. ¿Cuánto es el tiempo autorizado por el distrito para la circulación de taxis, vehículos particulares, SITP y flotas de Transmilenio eléctricos?

En lo que respecta a los taxis eléctricos, conforme a lo definido en el Decreto Distrital 376 de 2013, la temporalidad de operación del piloto de taxis eléctricos en Bogotá es de diez (10) años. Sin embargo, una vez se publique la actualización del Decreto Único Reglamentario por parte del Ministerio de Transporte, se espera que estos taxis se vinculen a la capacidad global transportadora y por ende no tendrían límite de operación.

Respecto a SITP zonal y troncal, se dio traslado a Transmilenio para dar respuesta directa desde esa entidad mediante Oficio SDM-DIM-29923-2020, radicado ER-05264 del 13 de febrero de 2020.

Atentamente,


NICOLÁS ESTUPIÑÁN ALVARADO
Secretario Distrital de Movilidad

Aprobó: Sergio Eduardo Martínez Jaimes - Subsecretario de Política de Movilidad *SM (EJA)*
Revisó: María Carolina Lecompte - Directora de Inteligencia para la Movilidad *ML*
Jenny Abril Forero - Asesora de Despacho
Juan Felipe Vives - Enlace Concejo
Proyectó: Julián Díaz Correa - Dirección de Inteligencia para la Movilidad *JDC*
Luis Alfredo Castro Peña - Dirección de Inteligencia para la Movilidad *LCP*