



ANALES DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. PROYECTOS DE ACUERDO

AÑO I N°. 3082 DIRECTORA: ILBA YOHANNA CÁRDENAS PEÑA NOVIEMBRE 27 DEL AÑO 2020

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

<u>OBJECIÓN PARCIAL PROYECTO DE ACUERDO DISTRITAL 256 DE 2020</u> POR EL CUAL SE DECLARA LA EMERGENCIA CLIMÁTICA EN BOGOTÁ D.C., SE RECONOCE ESTA EMERGENCIA COMO UN ASUNTO PRIORITARIO DE GESTIÓN PÚBLICA, SE DEFINEN LINEAMIENTOS PARA LA ADAPTACIÓN, MITIGACIÓN Y RESILIENCIA FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	7675
---	------

OBJECIÓN PARCIAL PROYECTO DE ACUERDO DISTRITAL 256 DE 2020

SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D.C.,

Honorable concejal

CARLOS FERNANDO GALÁN PACHÓN

Presidente

Concejo de Bogotá, D.C.

Calle 36 No. 28 A -41

Ciudad

Asunto: Objeción parcial Proyecto de Acuerdo Distrital 256 de 2020 “Por el cual se declara la emergencia climática en Bogotá D.C., se reconoce esta emergencia como un asunto prioritario de gestión pública, se definen lineamientos para la adaptación, mitigación y resiliencia frente al cambio climático y se dictan otras disposiciones”

Radicados N° 1-2020-16226.

Respetado Concejal Galán:

El pasado 12 de noviembre de 2020, por medio del oficio con radicado N° 1-2020-16226, la Secretaria General del Concejo de Bogotá D.C., remitió para sanción de la alcaldesa mayor de Bogotá D.C., el Proyecto de Acuerdo Distrital 256 de 2020 “Por el cual se declara la emergencia climática en Bogotá D.C., se reconoce esta emergencia como un asunto prioritario de gestión pública, se definen lineamientos para la adaptación, mitigación y resiliencia frente al cambio climático y se dictan otras disposiciones”. Una vez recibido, resulta necesario formular objeción parcial por la causal de inconveniencia, de conformidad con lo establecido en el artículo 24 del Decreto Ley 1421 de 1993, en concordancia con los artículos 80 y 81 del Acuerdo Distrital 741 de 2019.

Por lo tanto, se expresarán a continuación las razones que justifican la presente objeción, por cuanto si bien es cierto el propósito de la iniciativa a juicio de esta administración es conveniente, pertinente

y útil, el no haber consagrado las fuentes de financiación correspondientes que permitan dar cumplimiento a dicho mandato resulta inconveniente e inviabiliza el mismo, poniendo en riesgo la adecuada financiación del servicio público de transporte en Bogotá, así como también resulta necesario que la disposición objetada se armonice con las normas jurídicas de carácter internacional, nacional y distrital que regulan esta materia.

Ahora bien, antes de esto resulta necesario precisar que la presente objeción se encuentra dirigida únicamente al contenido del numeral 4.1.3. del mandato cuarto del artículo 5 del proyecto de acuerdo sub examine, que al tenor literal señala:

“ARTÍCULO 5.- MANDATOS. *Con el objeto de lograr el objetivo del presente Acuerdo, se establecen los siguientes mandatos dirigidos a la Alcaldía Mayor y al sector central y descentralizado de la Administración Distrital, los cuales deben cumplirse en un término máximo de diez (10) años, salvo los que tienen un término expreso.*

Cada mandato, para su materialización, contará con acciones estratégicas, que serán desarrolladas por las entidades distritales en el marco de sus programas, planes, proyectos y políticas públicas, así como por la ciudadanía en lo que le compete.

(...)

4. Mandato Cuatro. Transición energética y reducción de gases efecto invernadero: El Distrito Capital adoptará medidas urgentes para sustituir el uso de combustibles fósiles en los sistemas de la ciudad, con el fin de disminuir en un 50% las emisiones de gases efecto invernadero al año 2030, con referencia al año 2020.

4.1. Acciones estratégicas en Movilidad. Para el cumplimiento de este mandato, se definen las siguientes acciones estratégicas:

(...)

4.1.3. A partir del 1 de enero de 2022, el Distrito Capital no podrá adelantar procesos de adquisición de la flota de transporte público, cuya base de movilidad esté soportada en el uso de combustibles fósiles. Lo anterior aplica para todos los componentes de la flota zonal o troncal del transporte público.”

Una vez ilustrado el texto normativo objetado, es del caso señalar que para el distrito capital dicha disposición,ñ constituye un propósito deseable para la ciudad y sus metas de desarrollo sostenible, pero sin que se establezcan las fuentes de financiación adicionales que permitan hacerla realidad se pone en riesgo la sostenibilidad económica y financiera de los servicios de transporte público y por ende la propia prestación del servicio, pues si bien es cierto la meta a la que apunta la medida resulta ser un cometido loable y fundamental en términos de protección ambiental, también lo es que no se establecen ni fuentes de financiación adicionales ni una transición o gradualidad que le permita a la administración distrital realizar los ajustes necesarios que permitan su cumplimiento sin poner en riesgo la debida prestación de este servicio, tal y como sí lo hizo el artículo 2º del Acuerdo Distrital 732 de 2018.

En este sentido, se exponen a continuación las razones que soportan esta objeción:

En primer lugar, lo primero que habría que señalar es que la propia meta en la cual se encuentra comprendido el mandato objetado, no se encuentra alineada con el ordenamiento jurídico aplicable. Bajo este entendido, el acuerdo no tiene en cuenta la gradualidad y los lineamientos fijados por el gobierno nacional basados en los compromisos internacionales establecidos en esta materia, especialmente en lo referente al Acuerdo de París, aprobado por Ley 1844 de 2017 y ratificado por Colombia el 11 de agosto de 2018. En éste se plantea como compromiso para el año 2030 reducir las emisiones de Gases Efecto Invernadero -G.E.I- en un 20% frente a la línea base de 2010.

Así mismo, la meta propuesta por el precepto citado desconoce las Leyes 1964 y 1972 de 2019 que traen escenarios de tiempo que prevén una etapa de transición a 2036 para migrar a cero emisiones.

En el ámbito distrital el proyecto difiere de lo establecido en el artículo 2 del Acuerdo Distrital 732 de 2018, el cual prevé una gradualidad fijada en los siguientes términos:

“1. Propender para que desde el año 2.030, el 100% de los vehículos oficiales nuevo o aquellos contratados para la prestación de dichos fines, que circulen en el Distrito Capital, operen con motores eléctricos o tecnologías que generen cero emisiones directas de material particulado.

2. Propender para que desde el año 2.025, el 100% de los vehículos nuevos que operen en el componente troncal del Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital, lo hagan con motores eléctricos o tecnologías que generen cero emisiones directas de material particulado.

Para el componente zonal del SITP el plazo será 2.036 o la fecha de terminación de los actuales contratos vigentes.

3. Propender para que desde el año 2.030, todos los vehículos de carga que sean matriculados en Bogotá operen con motores eléctricos o tecnologías que generen cero emisiones directas de material particulado.

4. Propender para que desde el año 2.040, todos los vehículos de servicio público o particular que circulen en el Distrito Capital, operen con motores eléctricos o tecnologías que generen cero emisiones de material particulado”.

En segundo lugar, este asunto tiene que ver con las implicaciones que la medida tiene en términos de infraestructura y logística de soporte. La implementación de tecnologías de cero emisiones requiere que se estructuren aspectos y actores de orden nacional y distrital para verificar la reglamentación frente a infraestructura de recarga, tecnologías de buses, estándares de recarga, incentivos tributarios para nuevos energéticos y/o reglamentación de los ya previstos, revisión de alternativas tecnológicas y estándares, algunos de ellos fijados por el Gobierno Nacional, para la implementación de patios. De igual manera, requiere que se tenga disponibilidad de suelo, de la potencia requerida y capacidad de la red para diferentes sectores de la ciudad con las adecuaciones necesarias. Algunos de estos aspectos se deben incluir en el Plan de Ordenamiento Territorial.

De la mano de lo anterior, se debe tener en cuenta la necesidad de contar con la red de suministro de repuestos y la garantía de los recursos financieros, para adelantar esta renovación tecnológica y la flexibilidad operacional del sistema. Para lograrlos, se tendría que disponer de los espacios y recursos para adecuar la recarga o abastecimiento energético de los buses de nuevas tecnologías que en la actualidad no se tienen. Igualmente, se debe contar con un capital humano capacitado y cualificado en

la implementación y gestión de las nuevas tecnologías y energéticos. Aterrizado al proyecto de acuerdo en mención, el mandato 4.1.3 no tiene en cuenta la disponibilidad de tecnologías para las diferentes tipologías del SITP. Otro aspecto importante, es que en el mercado se cuente con la disponibilidad de los vehículos que requiere el sistema en las tipologías que se tienen previstas para los procesos licitatorios..

En tercer lugar, es necesario dejar claro que adelantar los futuros procesos de renovación de flota con vehículos 100% eléctricos para el Sistema Integrado de Transporte Público acarrea una mayor inversión en la flota, así como en la infraestructura de recarga. Estos aspectos impactarían fuertemente las finanzas del Distrito Capital, ya bastante afectadas por el impacto de la pandemia del COVID19, razón por la cual es indispensable que el Concejo incorpore y apruebe las fuentes adicionales de financiación para estos propósitos. Así mismo, se deberán diseñar e implementar acciones orientadas a alcanzar los niveles de reducción planteados que pueden estar asociados a cubrir los diferenciales tarifarios para que las renovaciones de flota de los contratos vigentes del SITP se realicen con tecnología eléctrica, o la implementación de nuevos proyectos para reducir el consumo energético en el sistema.

Finalmente, en cuarto lugar, se tiene que a pesar de que TransMilenio S.A. ha impulsado la electromovilidad en Colombia y apoya las iniciativas que se adelantan en este sentido, TransMilenio S.A. también es responsable de garantizar la sostenibilidad económica y financiera del SITP. Dada la actual situación financiera generada por el COVID, es pertinente informar las variaciones que supondrían para el FET en los recursos del Marco Fiscal de Mediano Plazo (2021 – 2031), decisiones como las de restringir exclusivamente a tecnología eléctrica la adquisición y renovación de flota del SITP a partir de 2022.

En concordancia con lo anterior, se procederá a presentar los cálculos de la diferencia entre renovar o adquirir la flota entre tecnología eléctrica y otras tecnologías como Diesel y/o Gas, realizando las simulaciones en el modelo FET con los supuestos técnicos y económicos utilizados por TransMilenio S.A. para el cálculo de necesidad de recursos del SITP con impacto sobre el Marco Fiscal de Mediano Plazo enviado a la Secretaría Distrital de Movilidad el 11 de agosto de 2020.

1. La diferencia en la adquisición de flota del componente zonal de la fase V, entre tecnología eléctrica y tecnología gas, para las unidades funcionales 7, 8, 9, 12, 13 y 18 pendientes por licitar, sería de Un billón Doscientos Once Mil Doscientos Trece millones de pesos (\$1.211.213.000.000) para el periodo 2021 – 2031.
2. La diferencia en la renovación de flota del componente zonal de la fase III, entre tecnología eléctrica y tecnología Diesel, sería de Un billón Novecientos Dos Mil Doscientos Siete millones de pesos (\$1.902.207.000.000) para el periodo 2021 – 2031.

Estos estimativos de costos adicionales son incrementales de acuerdo al crecimiento del sistema eléctrico que se propone en corredores adicionales como la Avenida 68, la Avenida Ciudad de Cali y otros más.

De acuerdo con todo lo expuesto, de realizar la renovación y adquisición de flota exclusivamente en tecnología eléctrica frente a otras tecnologías como Diesel y/o Gas a partir de 2022, la diferencia en el FET 2021 – 2031 sería de Cuatro billones Doscientos Ochenta y Siete Mil Novecientos Dos millones de pesos (\$4.287.902.000.000).

Así las cosas, se sugiere como fuentes de financiación para solventar el requerimiento de recursos adicionales para atender lo aprobado por el cabildo distrital, las siguientes: sobretasa a parqueaderos, cobros por contaminación, cobros por congestión, peajes de acceso, mayor sobretasa a los combustibles, entre otros.

2. Conclusiones

De acuerdo con lo anteriormente ilustrado, y teniendo en cuenta que numeral 4.1.3. del mandato cuarto del artículo 5 del proyecto de Acuerdo 256 de 2020, presenta aspectos técnicos y presupuestales que hacen necesario formular esta objeción dado que estos ponen en riesgo el incumplimiento de la norma propuesta y la sostenibilidad financiera y de efectiva prestación del servicio público de transporte en Bogotá.

Por lo tanto, si bien esta administración considera necesario realizar una rápida transformación de combustibles fósiles a tecnologías limpias de cero emisiones, compromiso que se refleja en el Plan Distrital de Desarrollo 2020 – 2024 “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI”, en especial en su artículo 32, hecho por el cual se están adelantando varias soluciones de movilidad en este sentido, también resulta necesario señalar que para poder hacer este cambio sin traumatismos, dicha innovación de tecnologías limpias debe realizarse de forma planeada, progresiva y gradual, teniendo en cuenta las circunstancias logísticas, técnicas y presupuestales previamente mencionadas, así como la armonización con las demás normas internacionales, nacionales y distritales sobre esta materia.

Por lo anterior, se considera que no es procedente la sanción del Proyecto de Acuerdo Distrital 256 de 2020 *“Por el cual se declara la emergencia climática en Bogotá D.C., se reconoce esta emergencia como un asunto prioritario de gestión pública, se definen lineamientos para la adaptación, mitigación y resiliencia frente al cambio climático y se dictan otras disposiciones”*, por lo cual, el mismo se devuelve para que se surta el trámite pertinente según lo establecido en el artículo 24 del Decreto Ley 1421 de 1993 y en concordancia con los artículos 80 y 81 del Acuerdo Distrital 741 de 2019.

Atentamente,

CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ

Alcaldesa Mayor

Anexos: Proyecto de Acuerdo en 9 folios.

Revisó: Paula Johanna Ruiz Quintana
Cristhian Felipe Yarce Barragán
Iván David Márquez Castelblanco

Aprobó: William Libardo Mendieta Montealegre