

# Sector 1 Introducción

## Planificación Urbana Baja En Carbono

### Política sectorial del país

En Colombia, el **Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018** se planteó la necesidad de formular la Política de Construcción y Urbanismo Sostenibles. En la actualidad, entre las bases del **Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022** se establece el pacto por la sostenibilidad, en el que se enfatiza en que es necesario llevar a cabo acciones y transiciones urgentes en las ciudades para la reducción de las emisiones de gases efecto Invernadero (GEI) y para mitigar los efectos del cambio climático.

La **Estrategia Colombiana de Desarrollo Bajo en Carbono (ECDBC)** hace referencia a un programa de planeación de desarrollo nacional liderado por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible que tiene por objetivo favorecer el crecimiento económico nacional reduciendo el crecimiento de las emisiones de gases efecto invernadero (GEI). Como resultado, se han publicado **8 Planes sectoriales de mitigación (PAS)** que contienen lineamientos y estrategias para contribuir con el desarrollo nacional bajo en carbono en los siguientes temas: Transporte, Energía Eléctrica, Hidrocarburos, Minas, Industria, Agropecuario, Residuos sólidos - Aguas Residuales y Vivienda. En adición se han emprendido varias **Acciones Nacionalmente Apropriadas de Mitigación (NAMAs)**

La **Política de Prevención y Control de la Contaminación del Aire** de 2010 propendió impulsar un plan de acción entre 2010-2019 “con el fin de alcanzar niveles adecuados de calidad del aire para proteger la salud y el bienestar humano, en el marco del desarrollo sostenible”. Para complementar esta, el Consejo Nacional de Política Económica y Social - **CONPES 3943 de 2018**, que trata sobre la política para el mejoramiento de la calidad del aire, “propone acciones para reducir las concentraciones de contaminantes en el aire a través de la renovación y modernización del parque automotor, la reducción del contenido de azufre en los combustibles, la implementación de mejores técnicas y prácticas en la industria, la optimización de la gestión de la información, el desarrollo de la investigación, el ordenamiento del territorio y la gestión del riesgo por contaminación del aire”. Esto evidencia que en materia de calidad del aire, los principales esfuerzos se centran en propuestas relacionadas con el parque automotor y con la calidad de los combustibles y no necesariamente con las nuevas concepciones de proyectos urbanos aun cuando en este documento se reconozca la importancia de la planificación urbana: “Para alcanzar niveles de calidad del aire que protejan la salud y el ambiente, la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos y la Unión Europea proponen límites sobre las

emisiones de contaminantes que provienen de vehículos e industrias con el fin de promover el desarrollo de acciones para su control y reducción. Dentro de las medidas promovidas se encuentran la planificación urbana que debe considerar la calidad del aire dentro del ordenamiento del territorio, tal como lo recomienda la Organización Mundial para la Salud”

En Bogotá, **La Política Pública de Ecurbanismo y Construcción Sostenible del Distrito Capital 2014 – 2024**, adoptada mediante el **Decreto 566 de 2014 y respaldada mediante la Resolución 1319 de 2015 y el Decreto Distrital 613/2015** tiene por objetivo “reorientar las actuaciones de urbanismo y construcción de Bogotá D.C., hacia un enfoque de desarrollo sostenible, contribuyendo con la transformación de un territorio resiliente que mitiga y se adapta al cambio climático”.

En Medellín, las **Políticas Públicas de Construcción Sostenible** del Área Metropolitana del Valle de Aburra – AMVA de 2015 representan el punto de partida para orientar decisiones que promuevan la planificación urbana baja en carbono en esta ciudad.

En 2016, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible a través del documento **Orientaciones a las autoridades ambientales para la definición y actualización de las determinantes ambientales y su incorporación en los planes de ordenamiento territorial municipal y distrital** pretendió generar lineamientos sobre el desarrollo de los Planes de Ordenamiento Territorial – POT que se adelantan entre las Autoridades Ambientales y los municipios para que estos últimos planifiquen su territorio, de modo que se clarifiquen los alcances de las determinantes ambientales y el rol de las autoridades ambientales (Corporaciones Autónomas Regionales -CAR) y se favorezca la inclusión de premisas ambientales en estos desarrollos (manejo de recursos hídricos, reservas forestales, etc.). En este documento se destaca que “... *Por lo tanto, las autoridades ambientales deben velar porque los municipios y distritos en sus propuestas de uso del suelo no tengan altos niveles de densificación desbordando la oferta de agua y los niveles permisibles de ruido, olores ofensivos, emisiones, manejo de residuos sólidos y vertimientos, entre otros...*”

Adicionalmente, en el 2108 el Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible y la Dirección de Cambio Climático y Gestión del Riesgo que promueve la construcción de la Política Nacional de Cambio Climático para favorecer el desarrollo resiliente al clima y bajo en emisiones de carbono, a través del documento **Consideraciones de Cambio Climático para el Ordenamiento Territorial** y con base en las directrices del Sistema Nacional de Cambio Climático (Sisclima), del Plan nacional de adaptación (PNACC), de la Estrategia colombiana de desarrollo bajo en carbono (ECDBC) y de la Estrategia nacional de reducción de emisiones por degradación y deforestación (ENREDD), “*brinda consideraciones de cambio climático para tener en cuenta a la hora de revisar y ajustar los planes de ordenamiento territorial, planteando una visión de modelo de desarrollo territorial baja en carbono y resiliente al clima*”

## Instrumentos regulatorios

La **Ley 88 de 1997** fijó metas y lineamientos del ordenamiento territorial que rigen actuaciones de autoridades locales para integrar la dimensión territorial y la racionalización de intervenciones sobre el territorio desde el punto de vista sostenible, a las planificaciones municipales. La ley, establece que todos los Planes de Ordenamiento deben tener en cuenta todas las determinantes de normas nacionales relacionadas con la conservación y protección ambiental, los recursos naturales y la prevención de amenazas y riesgos naturales.

Los **Planes de Ordenamiento Territorial-POT** son herramientas con las que los municipios cuentan para planificar el y ordenar territorio. Dentro de estos, entre otros, se definen los usos del suelo y de diferentes polígonos de cada Municipio y se aplican algunas restricciones constructivas. En algunos casos las motivaciones para estas definiciones y restricciones pueden obedecer a la necesidad de atender alguna situación o lineamiento relacionado con temas ambientales, como, por ejemplo, favorecer la conectividad o priorizar los ejes ecológicos.

No obstante, no hay evidencia de normativas precisas a nivel nacional que brinden lineamientos para garantizar la planificación urbana baja en carbono. En Bogotá y Medellín hay ejemplos de políticas públicas valiosas que aún no se logran concretar como motivación o realización de una ley o norma.

## Indicadores sectoriales

- Según el Departamento Nacional de Planeación – DNP, en la actualidad los costos asociados a los efectos negativos sobre la salud de los colombianos causados por la contaminación del aire, asciende a 12,3 billones de pesos, equivalentes al 1,5 % del PIB del año 2015. En adición, exponen que para el año 2015, 8.000 muertes de cáncer de pulmón y enfermedades cardiovasculares en mayores de 44 años, así como 67 millones de enfermedades y síntomas respiratorios fueron causados por la mala calidad del aire.
- De acuerdo con lo establecido en las bases del **Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018** se espera que los vehículos eléctricos pasen de 1.695 en 2016 a 6.600 en 2020 y que la tasa de aprovechamiento de residuos de construcción y demolición RCD pase de 8,7% a 15,4%. Los indicadores relacionados con la disminución de emisión de gases efecto Invernadero (GEI) aún no están definidos.
- En la actualidad, en Bogotá y Medellín, los vehículos aportan cerca del 80% de las emisiones de partículas contaminantes.
- Entre las metas establecidas en el **CONPES 3943 de 2018**, una apunta a que en el 2028 el 100% del sistema de transporte público del país sea operado por vehículos limpios, que apenas un 20% de vehículos particulares evada las revisiones técnico-mecánicas y que el

100% de municipios con más de 150.000 habitantes tenga planes de prevención y control de la contaminación.

- No hay evidencia de ningún indicador o meta que promueva o estimule el diseño urbano o la planificación urbana en el territorio nacional a partir de estrategias que minimicen las emisiones de carbono, más allá de la necesidad de garantizar que las autoridades ambientales ejerzan influencia para el desarrollo de los Planes de Ordenamiento Territorial del país.

## **Cuellos de botella y problemas que se abordarán en el futuro**

A pesar de que el cambio climático y, en general, los problemas asociados a la contaminación del aire principalmente en las ciudades de mayor tamaño del país han motivado la generación de políticas y lineamientos encaminados a prevenir, reducir y controlar las emisiones de contaminantes, los vínculos directos con el ejercicio de la planificación o diseño urbano bajo en emisiones de carbono son insuficientes.

La prioridad sobre reducir las concentraciones de contaminantes en el aire a través de la renovación y modernización del parque automotor, la reducción del contenido de azufre en los combustibles y la implementación de mejores técnicas y prácticas en la industria de las últimas políticas, han relegado a un segundo plano la planeación de acciones concretas para afrontar la problemática desde la planeación urbana. Apenas esfuerzos puntuales, y en muchos casos desarticulados, para resolver problemáticas urgentes mas no para evitarlas, se evidencian en algunos municipios de Colombia.

Se hace urgente abordar el tema de la planeación urbana y territorial de manera completa, articulada y unificada a nivel nacional, que brinde lineamientos y herramientas para afrontar la planeación urbana baja en carbono. Se espera que con los últimos reconocimientos del rol de las Corporaciones Autónomas Regionales y, en general, de las autoridades ambientales, se controle el componente ambiental que debe estar presente en los Planes de Ordenamiento Territorial. Para ello es necesario establecer metas claras que puedan alcanzarse a través de la Planeación urbana.