



**CONCEJO**  
SANTIAGO DE CALI

**PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE  
PROYECTO DE ACUERDO N° 020 DE 2020**

**CONCEJO DE SANTIAGO DE CALI**

**PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE**

**PROYECTO DE ACUERDO No. 20 DE 2020**

**“POR EL CUAL SE ESTABLECE EL USO Y PROMOCION DE FUENTES NO CONVENCIONALES DE ENERGÍA - FNCE Y SE MOTIVA EL USO DE VEHICULOS ELECTRICOS EN EL DISTRITO DE SANTIAGO DE CALI.”**

**H.C. ROBERTO RODRÍGUEZ ZAMUDIO**  
Concejal Ponente

Santiago de Cali, julio 17 de 2020

Doctora  
AUDRY MARÍA TORO ECHAVARRÍA  
Presidente  
Concejo de Santiago de Cali

Cordial saludo:

De acuerdo con lo establecido en el artículo 155 del Reglamento Interno de la Corporación Resolución 21.2.22-583 de 30 de septiembre 2013 modificado por la Resolución 21.2.22-245 de 1 mayo de 2020, me permito presentarle el informe de Ponencia para trámite en Segundo Debate del Proyecto de Acuerdo No 020 **“POR EL CUAL SE ESTABLECE EL USO Y PROMOCION DE FUENTES NO CONVENCIONALES DE ENERGÍA - FNCE Y SE MOTIVA EL USO DE VEHICULOS ELECTRICOS EN EL DISTRITO DE SANTIAGO DE CALI.”**

Atentamente,

**ROBERTO RODRÍGUEZ ZAMUDIO**  
Concejal Ponente

## **1. ANTECEDENTES DEL PROYECTO.**

La Corporación Concejo de Santiago de Cali, se encuentra desarrollando su segundo período de sesiones ordinarias, como lo establece el Reglamento Interno de la Corporación, Resolución 21.2.22 - 583 del 30 de septiembre de 2013, artículo 8, literal b, modificado por la Resolución 21.2.22. -245 del 1 de mayo de 2020, Las Sesiones Ordinarias están comprendidas entre el 1 de junio al día 31 de julio de 2020.

En mi calidad de Concejal de la ciudad presenté a consideración de la Corporación, la Administración Central y al señor Alcalde JORGE IVAN OSPINA GÓMEZ, el **Proyecto de Acuerdo No. 020 "POR EL CUAL SE ESTABLECE EL USO Y PROMOCION DE FUENTES NO CONVENCIONALES DE ENERGÍA - FNCE Y SE MOTIVA EL USO DE VEHICULOS ELECTRICOS EN EL DISTRITO DE SANTIAGO DE CALI."** El cual en armonía con la Constitución Política, las Leyes 99 de 1993 y 1715 de 2014 y en la extensa normatividad ambiental vigente en el País, tiene como propósito esencial la promoción, el desarrollo y la utilización de FNCE en el territorio nacional.

La Presidente de la Corporación Concejal AUDRY MARÍA TORO ECHAVARRÍA, mediante la expedición de la Resolución No. 21.2.22. - 291, de junio 30 de 2020, me designó Concejal Ponente del **Proyecto de Acuerdo No. 020 "POR EL CUAL SE ESTABLECE EL USO Y PROMOCION DE FUENTES NO CONVENCIONALES DE ENERGÍA - FNCE Y SE MOTIVA EL USO DE VEHICULOS ELECTRICOS EN EL DISTRITO DE SANTIAGO DE CALI."**

En la sesión de la Comisión de Plan y Tierras, celebrada el día jueves 02 de julio del presente año, siendo las 2:00 p.m., fue incorporado al orden del día el Proyecto de Acuerdo No 020, dándose apertura de su estudio y estableciéndose un cronograma por parte del Ponente, se solicita citar a las siguientes dependencias: Direcciones; Jurídica, Hacienda, Planeación, Dagma, Secretaria de Movilidad, UAESPM y a las Empresas Municipales de Cali EMCALI EICE.

En la sesión de apertura de estudio se hicieron presentes de manera virtual los Concejales integrantes de la Comisión Plan y Tierras, Concejales pertenecientes a otras Comisiones, así como los Secretarios de Despacho; doctores Fulvio Leonardo Soto Rubiano, Director del Departamento Administrativo de Hacienda Municipal,



Roy Alejandro Barreras C, Director del Departamento Administrativo de Planeación Municipal, María del Pilar Cano Sterling, Directora del Departamento Administrativo de Gestión Jurídica Pública, además estuvieron presentes los delegados de la Personería y de la Contraloría General de Cali.

En la segunda sesión de estudio del Proyecto de Acuerdo, celebrada el día lunes 6 de julio, se presentaron los siguientes informes; Directora de Gestión Jurídica, doctora María Del Pilar Cano, que le otorgaba viabilidad jurídica al Proyecto, presentado por el Concejal y Ponente Roberto Rodríguez Z, por ser coherente con la reglamentación ambiental y ser congruente con la Constitución Política y la normatividad ambiental, posteriormente el Director del Departamento Administrativo de Hacienda, doctor Fulvio Leonardo Soto R, expone que mediante documento No. 2020413102000003541, expedido el 01 de julio 2020, la Subdirección de Finanzas Públicas, emitió el certificado de Impacto Fiscal certificando que el proyecto de acuerdo 020 NO afecta la estabilidad financiera de la Entidad Territorial, tal como lo establece en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, concordante con el artículo 10 de Acuerdo 438 de 2018.

El día 02 de julio se dio apertura virtual al libro de Participación Ciudadana en la página web del Concejo de Cali : [www.concejodecali.gov.co](http://www.concejodecali.gov.co) del Proyecto de Proyecto de Acuerdo No. 020 **“POR EL CUAL SE ESTABLECE EL USO Y PROMOCION DE FUENTES NO CONVENCIONALES DE ENERGÍA - FNCE Y SE MOTIVA EL USO DE VEHICULOS ELECTRICOS EN EL DISTRITO DE SANTIAGO DE CALI.”**. en el trascurso del periodo de inscripción al cierre se presentaron las siguientes personas, quienes manifestaron su intención de presentar ponencias al proyecto:

Personas inscritas para la participación ciudadana:

<b>No.</b>	<b><i>Radicado por</i></b>
1	Patricia Cuellar Ramos
2	Damián Javier Restrepo Bejarano
3	Juan Carlos Restrepo Sánchez
4	Rodrigo Javier Restrepo Barragán
5	Jorge González
6	María González
7	Ana Cecilia Chaparro
8	Sara Isabel Joyas Chavarro
9	Rubén Horacio Tovar Jaramillo
10	Claudia Chavarro S
11	Cristian Norberto Aristizabal Zuluaga
12	Adán Mauricio Martínez Yepes

El día jueves 9 de julio, con la presencia virtual de los integrantes de la Comisión de Plan y Tierras, Concejales de otras Comisiones, Secretarios de despacho vinculados con el Proyecto de Acuerdo se realizó la presentación del Gerente General de EMCALI, Juan Diego Flórez, quien entrega viabilidad técnica al proyecto, argumentando que hace parte del Plan Estratégico de la empresa y está en consonancia con la Línea Estratégicas, Territorio Inteligente,

El día miércoles, 15 de julio en desarrollo del estudio del Proyecto de Acuerdo se establece como primer punto del orden del día la Participación Ciudadana, para lo cual el Secretario de la Comisión presenta las ponencias radicadas que a su vez son entregadas al Concejal ponente para lo correspondiente y como segundo punto del orden del día se le otorga el uso de la palabra para las exposiciones de los siguientes funcionarios; Director (E) del Departamento Administrativo De Gestión Del Medio Ambiente - DAGMA, doctor Oscar Villani, El Director del Departamento Administrativo de Planeación Municipal, doctor Roy Alejandro Barreras C, Director

de Movilidad, doctor William Mauricio Vallejo C y El Director de la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos Municipales UAESPM, ingeniero Marco A Vera Díaz, quienes realizan presentaciones que le otorgan viabilidad Técnica al Proyecto de Acuerdo, expresando la conveniencia en su implementación para el desarrollo de la ciudad.

Una vez terminadas las exposiciones de orden técnico, legal, administrativo y ambiental por parte de los funcionarios de la Administración y de los líderes ciudadanos que se inscribieron, el Concejal Ponente Roberto Rodríguez Zamudio, solicitó a la Presidente de la Comisión Plan y Tierras se proceda con el cierre del estudio del Proyecto de Acuerdo No. 020, siendo aprobada la petición por los miembros de la Comisión y se fija fecha para presentación de la ponencia para primer debate el día 16 de julio de 2020.

En la sesión del día jueves 16 de julio, siendo las 2:30 p.m, citada para presentar ponencia de primer debate, el secretario de la Comisión procede a dar lectura de la ponencia, el proyecto y la proposición, la cual se somete a consideración siendo aprobada por seis miembros de la Comisión de Plan y Tierras, la Presidente solicita dar los tramites correspondientes para ser remitida al Secretario General de la Corporación

## **2. FUNDAMENTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE ACUERDO FNCE**

En la elaboración del estudio del Proyecto de Acuerdo se tuvieron en cuenta normas de orden constitucional, legal y sentencias de la Corte Constitucional, que han afirmado que la Constitución ecológica contienen preceptos que sugieren que el medio ambiente es un asunto compartido por todos los órdenes territoriales, vale decir, a nivel nacional, departamental y municipal. Así, en relación con este último orden, el artículo 313 superior expresa que corresponde a los concejos municipales la facultad de dictar las normas necesarias para el control, la preservación y defensa del patrimonio ecológico del municipio; protección del patrimonio ecológico que, en todo caso, debe realizarse atendiendo las limitaciones que les impongan la Constitución y la ley, a fin de garantizar un manejo coordinado y armónico con los demás niveles territoriales, dado el carácter unitario de nuestro Estado.

El Estado colombiano ha desarrollado un complejo de políticas, planes y normas relativos al respecto soportado en los enunciados normativos de la Constitución Ecológica. Gracias a la principal norma en materia ambiental, la Ley 99 de 1993, que configuro el marco institucional de la gestión ambiental, se ha podido establecer un conjunto de instrumentos económicos, financieros, técnicos y regulatorios en materia energética. La Ley 697 de 2001, la cual declaró asunto de interés social, público y de conveniencia nacional el uso racional y eficiente de la energía. En virtud de esta misma ley, y atendiendo los lineamientos generales desarrollados en el Decreto 3683 de 2003, el Ministerio de Minas y Energía estableció el Programa para el uso racional y eficiente de energía y fuentes no convencionales (Proure). Este programa se orientó a la promoción de las FNCE en función de la definición de metas de ahorro energético y de participación de las fuentes y tecnologías no convencionales en la canasta energética del país.

Como corolario de lo precedente, dicho Ministerio, mediante la Resolución 40790 de 2018, anunció la adopción del Plan Indicativo de Expansión para la Generación de Electricidad y la Expansión de la Transmisión 2017-2031, cuyo escenario pronostica que el 63,32 % de todas las nuevas incorporaciones de capacidad provendrán de FNCE (un total de 4,76 GW para 2031). Con el fin de alcanzar este escenario, la Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG, 2016), de acuerdo con las señales del mercado, emitió el documento CREG-161 en el cual se incluyen cuatro alternativas para desarrollar proyectos FNCE.

De igual manera, la Ley 1715 de 2014 buscó promover el desarrollo y la utilización de FNCE; para ello estableció incentivos a la inversión que incluyeron deducciones de renta, depreciación acelerada, exclusiones del impuesto al valor agregado (IVA) y exención de aranceles. Recientemente, las bases del PND 2018-2022 (Ley 1955 de 2019) han incorporado líneas de política pública enfocadas en la consolidación de las FNCE. Así, por ejemplo, el artículo 174 otorga incentivos a la generación de energía eléctrica con fuentes no verde.

**EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2018 - 2022**, de la actual administración nacional contiene varios artículos directamente relacionados con la energía limpia F.N.C.E, a saber:

### **Artículo 21. Vigencia Fondos Eléctricos.**

**Artículo 96. Planes de Movilidad Sostenible y Segura para Municipios, Distritos y Áreas Metropolitanas.** Modifíquese el artículo 1 de la Ley 1083 de 2006, el cual quedará así: Artículo 1°. Planes de Movilidad Sostenible y Segura para Municipios, Distritos y Áreas Metropolitanas. Los municipios y distritos que deben adoptar planes de ordenamiento territorial en los términos del literal a) del artículo 9° de la Ley 388 de 1997, formularán, adoptarán y ejecutarán planes de movilidad. Los planes de movilidad sostenible y segura darán prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.

En todo caso, los planes de movilidad deberán determinar objetivos y metas de movilidad sostenible, articulados con los respectivos planes de ordenamiento territorial, cuyo total cumplimiento deberá garantizarse mediante la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos.

Cualquier municipio que esté fuera de esta obligación podrá formular, adoptar y ejecutar su plan de movilidad en el marco de los objetivos y metas de movilidad sostenible y segura, en especial capitales departamentales, municipios con nodos de comercio exterior, con intensidad turística, o con altos índices de contaminación o siniestralidad.

Las áreas metropolitanas definidas por el artículo 319 de la Constitución Política de Colombia y que se encuentren legalmente conformadas, deberán formular, adoptar y ejecutar planes de movilidad sobre la totalidad del territorio de los municipios que la conforman. Los planes de movilidad metropolitanos deberán formularse, adoptarse y ejecutarse con los mismos parámetros definidos para los municipios y distritos; así mismo, deberán garantizar concordancia con el nivel de prevalencia tanto de los planes integrales de desarrollo metropolitano como de los planes estratégicos de ordenamiento territorial metropolitano definidos por la Ley 1625 de 2013, que le corresponda a cada área metropolitana.

Los contenidos de los planes de desarrollo municipal y distrital de que trata la Ley 152 de 1994, deben armonizarse con los objetivos y metas de los planes de movilidad. Los municipios y distritos que integran y hacen parte del territorio de un área metropolitana, deben armonizar igualmente sus planes de desarrollo

con el plan de movilidad de la respectiva área metropolitana, en los términos del presente artículo.

La formulación de los planes de movilidad sostenible y segura deberá enmarcarse en la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia.

Parágrafo. El Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley, establecerá mediante reglamentación la definición de energéticos de bajas o cero emisiones, teniendo como criterio fundamental su contenido de componentes nocivos para la salud y el medio ambiente. El Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible expedirán la reglamentación de tecnologías vehiculares de bajas o cero emisiones. Las definiciones y reglamentaciones deberán ser actualizadas de manera cuatrienal considerando los constantes avances en los energéticos y en las tecnologías.

**Artículo 174. Incentivos a la generación de energía eléctrica con fuentes no convencionales (FNCE).** Modifíquese el artículo 11 de la Ley 1715 de 2014, el cual quedará así: Artículo 11. Incentivos a la generación de energía eléctrica con fuentes no convencionales (FNCE). Como Fomento a la Investigación, desarrollo e inversión en el ámbito de la producción de energía eléctrica con FNCE y la gestión eficiente de la energía, los obligados a declarar renta que realicen directamente inversiones en este sentido, tendrán derecho a deducir de su renta, en un período no mayor de 15 años, contados a partir del año gravable siguiente en el que haya entrado en operación la inversión, el 50% del total de la inversión realizada.

El valor a deducir por este concepto en ningún caso podrá ser superior al 50% de la Renta Líquida del contribuyente, determinado antes de restar el valor de la inversión. Para los efectos de la obtención del presente beneficio tributario, la inversión causante del mismo deberá ser certificada como proyecto de generación de energía eléctrica a partir de FNCE por la Unidad de Planeación Minero Energética (UPME).

**Artículo 175. Partidas arancelarias para proyectos de energía solar.** Adiciónense las siguientes partidas arancelarias al cuadro del primer inciso del artículo 424 del Estatuto Tributario:

- 85.04.40.90.90 Inversor de energía para sistema de energía solar con paneles.
- 85.41.40.10.00 Paneles solares.
- 90.32.89.90.00 Controlador de carga para sistema de energía solar con paneles.

**Artículo 287. Servicio público domiciliario de energía eléctrica en Zonas No Interconectadas (ZNI).**

**Artículo 288. Soluciones energéticas para proyectos del Fondo de Apoyo Financiero para la Energización de las Zonas No Interconectadas (FAZNI).**

**Artículo 289. Transferencias del sector eléctrico.** Modifíquese el artículo 54 de la Ley 143 de 1994.

**Artículo 290. Nuevos agentes.** La Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG), en el marco de la función de garantizar la prestación eficiente del servicio público, de promover la competencia, evitar los abusos de posición dominante y garantizar los derechos de los usuarios, dentro de la regulación sobre servicios de gas combustible, energía eléctrica y alumbrado público.

**Artículo 291. Programa de energización para la región pacífica.**

**Artículo 292. Edificios pertenecientes a las administraciones públicas.** Modifíquese el artículo 30 de la Ley 1715 de 2014, el cual quedará así:

**Artículo 30. Edificios pertenecientes a las administraciones públicas.** El Gobierno nacional, y el resto de administraciones públicas, en un término no superior a un año, a partir del 1° de junio de 2019, realizarán la auditoría energética de sus instalaciones y establecerán objetivos de ahorro de energía a ser alcanzadas a través de medidas de eficiencia energética y de cambios y/o adecuaciones en su infraestructura. Tales objetivos deberán implicar para el primer año un ahorro en el consumo de energía de mínimo 15% respecto del consumo del año anterior y a partir del segundo año con metas escalonadas

definidas a partir de la auditoría y a ser alcanzadas a más tardar en el año 2022. Para tal efecto, cada entidad deberá destinar los recursos (presupuesto) necesarios para cumplir con tales medidas de gestión eficiente de la energía.

**Artículo 293. Proyectos de expansión de redes de GLP.** El Ministerio de Minas y Energía fomentará la promoción y cofinanciación de proyectos de expansión de redes de GLP para conectar a los usuarios donde sea técnica y económicamente viable y priorizará los municipios con niveles altos e intermedios de Necesidades Básicas Insatisfechas, municipios rurales y zonas de difícil acceso.

**Artículo 294. Gestión del servicio público domiciliario de gas combustible en zonas apartadas sin servicio.**

**Artículo 295. Subsidios para combustibles líquidos, biocombustibles y GLP.** Los subsidios a nivel nacional para los combustibles líquidos, biocombustibles y Gas combustible, se revisarán con el fin de establecer una metodología eficiente que garantice un precio competitivo y la mejor señal de consumo para los usuarios, sostenibilidad fiscal y la pertinencia de su ajuste gradual, sin que exista concurrencia de subsidios entre estos. Así mismo, se hará una revisión al Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC) a fin de establecer una metodología que posibilite una estructura con sostenibilidad fiscal a largo plazo.

El Ministerio de Minas y Energía revisará los subsidios de transporte de combustibles líquidos, gas combustible y crudo, así como lo de transporte en zonas especiales y diésel marino. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Minas y Energía revisarán el esquema de sobretasa que aplican los municipios para considerar los nuevos energéticos que se incorporarán a la matriz para movilidad.

Los subsidios a nivel nacional para los combustibles líquidos, biocombustibles y Gas combustible para los departamentos ubicados para la zona de frontera continuarán rigiéndose por el artículo 220 de la Ley 1819 de 2016.

**Artículo 296. Matriz energética.** En cumplimiento del objetivo de contar con una matriz energética complementaria, resiliente y comprometida con la reducción de

emisiones de carbono, los agentes comercializadores del Mercado de Energía Mayorista estarán obligados a que entre el 8 y el 10% de sus compras de energía provengan de fuentes no convencionales de energía renovable, a través de contratos de largo plazo asignados en determinados mecanismos de mercado que la regulación establezca. Lo anterior, sin perjuicio de que los agentes comercializadores puedan tener un porcentaje superior al dispuesto en este artículo.

El Ministerio de Minas y Energía, o la entidad a la que este delegue, reglamentarán mediante resolución el alcance de la obligación establecida en el presente artículo, así como los mecanismos de seguimiento y control, sin perjuicio de la función sancionatoria de la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios (SSPD). Las condiciones de inicio y vigencia de la obligación serán definidas en dicha reglamentación.

**Artículo 297. Subsidios de energía eléctrica y gas.** Los subsidios establecidos en el artículo 3° de la Ley 1117 de 2006, prorrogados a su vez por el artículo 1° de la Ley 1428 de 2010, además por el artículo 76 de la Ley 1739 de 2014 y por el artículo 17 de la Ley 1753 de 2015 se prorrogan, como máximo, hasta el 31 de diciembre de 2022.

**Parágrafo.** Buscando la eficiencia de los recursos presupuestales destinados para financiar subsidios de energía eléctrica y gas a usuarios de menores ingresos, se implementarán medidas que permitan el cruce entre la estratificación y la información socioeconómica de los usuarios como parámetro de focalización del subsidio.

**Artículo 298. Actividades relacionadas con la prestación del servicio público de energía eléctrica.** Sustitúyase el artículo 74 de la Ley 143 de 1994 por el siguiente: Las Empresas de Servicios Públicos Domiciliarios que tengan por objeto la prestación del servicio público de energía eléctrica y que hagan parte del Sistema Interconectado Nacional, podrán desarrollar las actividades de generación, distribución y comercialización de energía de manera integrada. Esta disposición aplicará también para las empresas que tengan el mismo controlante o entre las cuales exista situación de control en los términos del artículo 260 del Código de Comercio y el artículo 45 del Decreto 2153 de 1992, o las normas que las modifiquen o adicionen.

La Comisión de Regulación de Energía y Gas establecerá la regulación diferencial que fuere pertinente para la promoción de la competencia y la mitigación de los conflictos de interés en los casos de que trata el presente artículo y en los casos en que la integración existiere previamente a la expedición de la presente ley.

**Parágrafo 1°.** La Comisión de Regulación de Energía y Gas deberá adoptar medidas para la adecuada implementación de lo dispuesto en el presente artículo, en relación con la concurrencia de actividades de comercialización, generación y distribución en una misma empresa o en empresas con el mismo controlante o entre las cuales exista situación de control, incluyendo posibles conflictos de interés, conductas anticompetitivas y abusos de posición dominante y las demás condiciones que busquen proteger a los usuarios finales.

**Parágrafo 2°.** Ninguna empresa de servicios públicos domiciliarios que desarrolle en forma combinada la actividad de generación de energía, y/o la de comercialización y/o la de distribución, que represente más del 25% del total de la demanda del Sistema Interconectado Nacional, podrá cubrir con energía propia o con energía de filiales o empresas controladas, más del 40% de la energía requerida para atender la demanda de su mercado regulado. Esta restricción no aplicará a los contratos bilaterales que sean asignados en procesos competitivos en los que expresamente el Ministerio de Minas y Energía o la Comisión de Regulación de Energía y Gas en ejercicio de las funciones delegadas, dispongan que están exceptuados de esta restricción. El Gobierno nacional o la Comisión de Regulación de Energía y Gas en ejercicio de las funciones delegadas, podrá establecer un porcentaje inferior a este 40%.

**ESTRATEGIA NACIONAL DE MOVILIDAD ELECTRICA 2019**  
(Texto extractado de la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica, 2019,  
elaborada por el Gobierno Nacional, Presidente Iván Duque M.)

#### **Consideraciones nacionales**

1. Colombia expidió la Ley 1844 de 2017, «por medio de la cual se aprueba el Acuerdo de París», Colombia se comprometió a reducir sus emisiones de gases

de efecto invernadero en un 20 %, respecto a las emisiones proyectadas para el año 2030.

2. Adicionalmente, se expidió la Ley 1931 de 2018 por la cual se establecen las directrices para la gestión del cambio climático. En la Ley, el sector transporte se define como uno de los seis sectores prioritarios de la economía en los que se debe intervenir, para lograr el cumplimiento de estos compromisos. Se requiere además de la implementación de transformaciones en la economía, el desarrollo urbano y rural, las políticas energéticas, entre otros.
3. Sumado a lo anterior, para el cumplimiento de la Agenda 2030, los ODS y la declaración de crecimiento verde de la OCDE, Colombia definió unas metas y estrategias, así como una hoja de ruta mediante la expedición del documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES 39187. Estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en Colombia. CONPES 3918, página 51.
4. Con el fin de alcanzar el cumplimiento del séptimo de los ODS «Garantizar el acceso a una energía asequible, fiable, sostenible y moderna para todos», se definió como meta «aumentar la cooperación internacional para facilitar el acceso a la investigación y la tecnología relativas a la energía limpia, incluidas las fuentes renovables, la eficiencia energética y las tecnologías avanzadas y menos contaminantes de combustibles fósiles, y promover la inversión en infraestructura energética y tecnologías limpias al año 2030». Este objetivo se alinea con el undécimo de los ODS “Ciudades y comunidades sostenibles”, el cual tiene como meta para 2030, reducir el impacto ambiental de las ciudades, prestando especial atención a la calidad del aire.
5. Además, en la línea de gestión «Sectores comprometidos con la sostenibilidad y la mitigación del cambio climático» de las Bases del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2018 – 2022, «Pacto por Colombia, pacto por la equidad» se identifican las intervenciones para impulsar el uso eficiente de recursos y la reconversión de actividades hacia procesos limpios y bajos en carbono, en articulación con las políticas nacionales de ODS, crecimiento verde, mejoramiento de la calidad del aire y cambio climático, entre otros. En tal

sentido, señala que es necesario aumentar el ingreso de vehículos limpios a través de la formulación e implementación de una estrategia que fomente el transporte sostenible en los modos de transporte terrestre, fluvial y férreo, así como el fomento a la movilidad urbana sostenible.

6. Bajo dicho alcance se articulan otras líneas de gestión entre las que se contempla el «Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional» y el «Pacto por los recursos minero-energéticos para el crecimiento sostenible y la expansión de oportunidades». Según las metas del sector transporte, el número de vehículos eléctricos al final del cuatrienio es de seis mil seiscientos vehículos con una línea base 2016 de mil seiscientos noventa y cinco vehículos.
7. Así mismo, las bases del PND señalan que se deben impulsar las energías renovables no convencionales y la eficiencia energética en el sector transporte, a través de la actualización de reglamentos y esquemas de etiqueta vehicular, la definición de estándares de eficiencia energética para vehículos y la inclusión de metas obligatorias de eficiencia energética en el Programa de Uso Racional y Eficiente de Energía (PROURE). Lo anterior se visibiliza en la Ley 1955 de 2019 que expide el PND 2018 – 2022, la cual brinda un marco regulatorio amplio y una política integral para fomentar la transición hacia la movilidad de cero y bajas emisiones. La Ley incorpora aspectos como los planes de movilidad sostenible, fuentes de financiación para los Sistemas de Transporte Público, la definición de energéticos de cero o bajas emisiones, entre otros.

Las medidas definidas en desarrollo del PND se alinean con las definidas en los documentos CONPES 3934, «Política de crecimiento verde» y CONPES 3943, «Política para el mejoramiento de la calidad del aire». En tal sentido, se debe implementar una estrategia nacional para acelerar la incorporación de tecnologías de cero y bajas emisiones, dentro de la cual se encuentra la ENME, de acuerdo con lo establecido el CONPES 3943 y alineado con el CONPES 3934, el cual establece como una de sus metas la incorporación de seiscientos mil vehículos eléctricos al año 2030. Tomado del CONPES de crecimiento verde con cálculos de las cifras a partir de estudios UPME: 43 % livianos, 50 % motos, 7 % flotas de uso intensivo.

8. Con el fin de generar acciones enfocadas al mejoramiento de la calidad del aire, así como de mitigación y adaptación al cambio climático, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (Min ambiente) expidió las Políticas de Prevención y Control de la Contaminación del Aire (PPCCA) 2010 y la Política Nacional de Cambio Climático (PNCC) 2017. Ambas políticas guardan sinergias con la necesidad de generar incentivos y medidas de promoción para los vehículos de cero y bajas emisiones, con el fin de mitigar el cambio climático y reducir las emisiones contaminantes y ruido a la atmósfera, así como promover el uso de combustibles menos contaminantes.
9. Por su parte, el Ministerio de Minas y Energía (Min energía) adoptó en 2018 el Plan Integral de Gestión de Cambio Climático (PIGCC) del Sector Minero Energético a través de la Resolución 40807, el cual define, como parte de sus líneas estratégicas, impulsar los medios de transporte alternativos para reducir el consumo de combustibles fósiles y las emisiones de GEI a través del establecimiento de los lineamientos de política para el desarrollo de la infraestructura, comercialización y operación de la movilidad eléctrica, así como formular un programa de reemplazo tecnológico en la flota de las entidades públicas.

#### **Reducción de emisiones contaminantes:**

Colombia desde hace varios años ha venido desarrollando normas y acciones en busca de la reducción de emisiones contaminantes, GEI, el consumo de combustibles fósiles y la diversificación de la canasta energética, así como en la generación de mecanismos que promuevan la incorporación de tecnologías vehiculares menos contaminantes, dentro de las cuales se destacan:

**I. Ordenamiento territorial:** la Ley 1083 de 2006 establece que los municipios y distritos que tengan que adoptar Planes de Ordenamiento Territorial (POT) en el marco de la Ley 388 de 1997, deberán formular y adoptar Planes de Movilidad según los parámetros allí determinados. La ley se enfoca en priorizar la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles

limpios. Adicionalmente, se incluyó en el PND 2018 – 2022 Pacto por Colombia, pacto por la equidad, el fortalecimiento del Plan de Movilidad como instrumento para determinar objetivos y metas de movilidad sostenible, dando prelación a los medios de transporte no motorizados y prioridad al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.

**II. Mejoramiento de combustibles:** la Resolución 182087 de 2007 de Min energía y Min ambiente estableció los plazos para la incorporación de combustible diésel con menos contenido de azufre. Las fechas allí definidas posteriormente fueron incorporadas en la Ley 1205 de 2008 y a partir del año 2013 se distribuye en todo el territorio nacional combustible diésel con menos de 50 ppm en contenido de azufre. El CONPES 3943 y las bases del PND, señalan la necesidad de continuar el mejoramiento de combustibles hasta llegar a un contenido de azufre de 10 ppm en diésel y 50 ppm en gasolina. Es importante señalar que para efectos de lo previsto en la Ley 1083 de 2006, la Resolución 2604 de 2009 considera como combustibles limpios los siguientes: hidrógeno, gas natural (GN), gas licuado de petróleo (GLP), diésel hasta de 50 ppm de azufre y sus mezclas con biodiesel, gasolina hasta de 50 ppm de azufre y sus mezclas de gasolina con alcohol carburante o etanol anhidro desnaturalizado.

**III. Emisiones contaminantes y calidad del aire:** en la resolución 910 de 2008 de Min ambiente se determinan los límites máximos de emisión por prueba dinámica exigiendo estándar EURO II, exceptuando el cumplimiento de límites de emisión a los vehículos eléctricos. Esta resolución fue modificada por la Resolución 1111 de 2013 de Min energía, el Ministerio de Salud y Protección Social (Min salud) y Min ambiente en la cual se determinan los límites máximos de emisión por prueba dinámica, exigiendo estándar EURO IV. Durante 2017 se expidió la Resolución 2254 de Min ambiente, mediante la cual «se adopta la norma de calidad del aire, incorporando un ajuste progresivo de los niveles máximos permisibles de contaminantes», que conlleva la incorporación de medidas a nivel regional y local para el seguimiento, control y reducción de emisiones generadas por fuentes fijas y móviles. Estas últimas fuentes, de acuerdo con los inventarios de emisiones realizados en áreas urbanas, generan

aproximadamente el 80 % de las emisiones de material particulado menor a diez micras (PM10).

**IV. Cambio climático y gestión del riesgo:** la Ley 1931 de 2018 «Por la cual se establecen directrices para la gestión del cambio climático», incorpora elementos sectoriales y territoriales para lograr las metas de mitigación de GEI y adaptación al cambio climático en el país. Adicionalmente, en 2016 se adoptó la PNCC, que plantea cinco líneas estratégicas: desarrollo urbano, desarrollo de infraestructura, desarrollo minero energético, desarrollo rural, manejo y conservación de ecosistemas bajo en carbono y resiliente con el clima, así como cuatro líneas instrumentales para la implementación de la política: planificación de la gestión de cambio climático, información y ciencia, tecnología e investigación y educación y financiación e instrumentos económicos.

**V. Reducción arancelaria de vehículos de cero y bajas emisiones:** esta medida se ha gestionado por Min ambiente desde el año 2008. La más reciente reducción arancelaria fue acogida mediante Decreto 1116 de 2017 expedido por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (Min comercio), la cual permite la importación de vehículos eléctricos e híbridos con 0 % y 5 % de arancel respectivamente, para un total de cincuenta y dos mil ochocientos unidades vehiculares entre los años 2017 y 2027. Este contingente hasta la fecha ha sido el de mayor proyección en lo que respecta a tecnologías vehiculares de cero y bajas emisiones. Antes de finalizar 2018, Min ambiente realizó una nueva solicitud de reducción arancelaria para vehículos eléctricos a 0 % permanente, la cual fue aprobada en mayo de 2019 en el Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior (Comité Triple A), luego de lo cual pasará al Consejo Superior de la Política Fiscal (CONFIS) para tomar la decisión final sobre la adopción de esta medida.

**VI. Incentivos tributarios:** la reforma tributaria realizada en el año 2016, trajo consigo incentivos para el transporte eléctrico, ya que incluyó dentro de los bienes gravados con tarifa del 5 % del Impuesto al Valor Agregado (IVA) a vehículos para el transporte de diez o más personas, taxis, transporte de mercancías, motocicletas y bicicletas, cargadores, entre otros. Así mismo, el Estatuto Tributario ha permitido generar otros mecanismos para el acceso a

estos incentivos, en desarrollo de los artículos 424 numeral 7 y 428 literal f. Los incentivos tributarios de exclusión de IVA y descuento de renta se han desarrollado a través de los Decretos 1564 de 2017, 2205 de 2017 y 2143 de 2017 y las Resoluciones Min ambiente 1988 y 2000 de 2017 y la Resolución UPME 463 de 2018.

**VII. Plan de acción indicativo de eficiencia energética (PAI) y metas ambientales:** mediante Resolución 41286 de 2016 de Min energía, se adopta el PAI 2017 – 2022 para el desarrollo del Programa de Uso Racional y Eficiente de Energía (PROURE). En ella se definen las acciones estratégicas y sectoriales que permitan alcanzar las metas en materia de eficiencia energética. A través de este plan se propone una meta de ahorro total de 699 678 TJ equivalente al 9,05 % de la energía proyectada entre el periodo 2017 – 2022 para Colombia, de los cuales el 6 % corresponden al sector transporte, siendo este el principal consumidor de energía del país.

Las metas del PAI – PROURE fueron adoptadas como metas ambientales mediante Resolución 1988 de 2017 de Min ambiente. Para el sector transporte se establecen dos acciones o medidas: i) La reconversión a Gas Natural Vehicular (GNV) en transporte público de pasajeros, ii) Uso de electricidad en las categorías: flota sector oficial, taxis en las principales ciudades del país, motos y automóviles y transporte público de pasajeros en las principales ciudades del país, sobre las cuales se deben enmarcar las solicitudes para optar por la exclusión del IVA y descuento del impuesto sobre la renta, de acuerdo con lo definido en el Estatuto Tributario.

De otro lado, el artículo 11 de la Ley 1715 modificado por la Ley 1955 de 2019 menciona que “[...] como Fomento a la Investigación, desarrollo e inversión en el ámbito de la producción de energía eléctrica con FNCE y la gestión eficiente de la energía, los obligados a declarar renta que realicen directamente inversiones en este sentido, tendrán derecho a deducir de su renta, en un período no mayor de quince años, contados a partir del año gravable siguiente en el que haya entrado en operación la inversión, el 50 % del total de la inversión realizada”.

**VIII. Mapa de ruta:** la UPME estructuró en el 2017, el mapa de ruta para la transición hacia los vehículos de bajas y cero emisiones en Colombia, con el fin lograr la materialización de los correspondientes objetivos del Plan Energético Nacional y la transición tecnológica.

**SOBRE LA COMPETENCIA DE LOS CONCEJOS MUNICIPALES EN RELACIÓN CON EL PATRIMONIO ECOLÓGICO:**

**La Corte Constitucional ha señalado que:**

“(…) la Constitución atribuye a los concejos municipales, como competencia propia, la facultad de dictar las normas para la protección del patrimonio ecológico municipal (CP art. 313 Ord 9), por lo cual la Corte considera que existen unos fenómenos ambientales que terminan en un límite municipal y pueden ser regulados autónomamente por el municipio. Estos asuntos ecológicos que se agotan en un límite local determinado, y que por su naturaleza guardan una conexidad estrecha con la identidad y diversidad cultural de los municipios, constituyen lo que la Constitución ha denominado ‘patrimonio ecológico’, y por lo tanto es al concejo municipal al que le corresponde de manera prioritaria su regulación<sup>1</sup>”.

**El Consejo de Estado ha expuesto que:**

“(…) los municipios, y en particular, los concejos municipales, sí pueden adoptar disposiciones generales que regulen asuntos relacionados con el medio ambiente, dentro del ámbito de su jurisdicción, y el hecho de que deban hacerlo con sujeción al ordenamiento superior, en especial al comprendido en el Sistema Nacional. Convencionales; entre ellos, beneficios de carácter tributario. Igualmente, el artículo 287 señala que el Fondo de Energías no Convencionales y Gestión Eficiente de la Energía (Fenoge) podrá financiar proyectos de gestión eficiente de la energía y sistemas individuales de autogeneración con FNCE y en el Sistema Interconectado Nacional-ZNI, incluyendo el mantenimiento y

---

<sup>1</sup> Ibídem

reposición de equipos y la transferencia del dominio de los activos a los beneficiarios de los respectivos proyectos.

Como se puede advertir, a nivel nacional se cuenta con un desarrollo normativo que permite generar las condiciones para aumentar la participación de las FNCE en la matriz eléctrica colombiana. Ello no es óbice, en todo caso, para que otros niveles territoriales puedan cristalizar acciones que coadyuven a la implementación y desarrollo de fuentes no convencionales de energía dentro de su ámbito jurisdiccional como consecuencia de los principios de coordinación, concurrencia y complementariedad en la dinámica competencial de la organización territorial del Estado colombiano.

#### COMPETENCIA DE LOS DISTRITOS Y MUNICIPIOS EN MATERIA AMBIENTAL.

En virtud de la importancia que tiene el medio ambiente en el articulado del texto fundamental, la Corte Constitucional ha elaborado una sólida jurisprudencia sobre la importancia que tiene este tópico dentro del ordenamiento jurídico colombiano. Así, ha señalado que el medio ambiente tiene, básicamente, tres dimensiones a saber:

**Primero:** como un principio del Estado Social de Derecho que irradia todo el orden jurídico puesto que a la nación le corresponde proteger las riquezas naturales del país (arts. 1, 2, 8 y 366 sup.);

**Segundo:** como derecho constitucional fundamental y colectivo exigible por todas las personas mediante las diversas acciones, por ejemplo, la acción de tutela y las acciones populares como mecanismos primordiales de protección declarados en los artículos 86 y 87 de la Constitución; y

**Tercero:** una obligación en cabeza de las autoridades, la sociedad y los particulares, al implicar deberes calificados de protección (arts. 8. 79. 95 y 333 sup.).

## ESTUDIO DE LAS DISPOSICIONES NORMATIVAS DEL PROYECTO DE ACUERDO DEL ASUNTO.

El proyecto de acuerdo objeto de estudio busca promover el uso y promoción de fuentes no convencionales de energía FNCE dentro de la jurisdicción del Distrito de Santiago de Cali. Para ello ordena la implementación de las mismas:

- En las edificaciones de propiedad de la Administración Distrital,
- Así como en la red de alumbrado público de la ciudad.
- Del mismo modo busca promover una movilidad sostenible dentro de su jurisdicción.
- Por último, prescribe la realización de estudios para la materialización de las FNCE y
- la implementación de estrategias de publicidad y comunicación de las mismas para incentivar su uso.  
Esta exigencia normativa.
- En relación con el inciso segundo del artículo primero de la iniciativa, que prescribe que el Alcalde Distrital debe contribuir a la movilidad sostenible de acuerdo con lo determinado en la Ley 1964 de 2019, cabe anotar lo siguiente: La ley busca promover el uso de vehículos eléctricos con el fin de aportar a la reducción de emisiones contaminantes y gases de efecto invernadero. Del mismo modo, ordena que las ciudades que cuenten con Sistemas de Transporte Masivo deben implementar políticas públicas y acciones tendientes a garantizar que un porcentaje de los vehículos utilizados para sus flotas, sean eléctricos o de cero emisiones contaminantes, de acuerdo con el cronograma previsto en la aludida ley<sup>2</sup>.

Finalmente, la ley prescribe disposiciones de orden urbanístico para que los edificios de uso residencial y comercial cuenten con las acometidas de electricidad para carga o el repostaje de vehículos eléctricos al momento de solicitar licencias de construcción, según los lineamientos del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Parágrafo 3. Artículo 8, Ley 1964 de 2019.

<sup>3</sup> Artículo 8, Ley 1964 de 2019.

## **DIAGNÓSTICO DE FNCE PARA COLOMBIA**

### **MARCO INSTITUCIONAL, DE POLÍTICA Y REGULATORIO**

#### **1.1 Consideraciones generales**

A partir del fenómeno del calentamiento global y del Cambio Climático, el impulso a las FNCE ha sido jalonado especialmente por los países desarrollados, principales emisores de los gases de efecto invernadero (GEI), unido a otros objetivos como reducir la dependencia de fuentes externas ante la inestabilidad geopolítica de varias regiones, y de desarrollo económico jalonado por la industria de equipos y servicios destinados a las FNCE cuando existe un potencial de demanda que lo haga posible.

#### **1.2 Marco institucional de las FNCE**

- Desde 1984 el país ha venido dándole un tratamiento institucional a las FNCE, primero a través de la División de FNCE del MME encargada de evaluar y promoverlas, especialmente con énfasis en las ZNI.
- Posteriormente, en 1989 se le asignan funciones en FNCE a la recién creada Comisión Nacional de Energía (CNE).
- En 1992 la CNE se transformó en la UPME y se creó la Comisión de Regulación Energética (CRE), antecesora de la CREG, encargada de la regulación del sector eléctrico; se reestructura el Instituto de Asuntos Nucleares (IAN) denominándose Instituto de Asuntos Nucleares y Energías Alternativas (INEA), con la función de elaborar programas científicos y tecnológicos para la intensificación del uso de las fuentes alternas de energía.
- En 1994 la Ley 143 creó la “División de Ahorro, Conservación y Uso Eficiente de la Energía”, como dependencia del INEA, orientada principalmente hacia la demanda y le asignó a la UPME la función de establecer la manera de satisfacer los requerimientos de energía teniendo en cuenta los recursos energéticos existentes, convencionales y no convencionales.

- La ejecución de proyectos en sitios aislados estaba en cabeza del ICEL (transformado en el IPSE a partir de 1999).
- En 1997 se suprimió el INEA y sus funciones en el campo de la energía fueron asignadas a la UPME, concentrando así la planeación energética de todos los recursos.
- La Ley 697 de 2001 mediante la cual se promueve la utilización de energías alternativas y se da al Uso Racional y Eficiente de Energía (URE) el carácter de interés general, precisa el alcance de las energías renovables y alternativas, y a nivel institucional, asigna en cabeza del Ministerio de Minas y Energía (MME) la responsabilidad de la promoción y adopción de programas.
- El decreto reglamentario 3683 de 2003 creó la Comisión Intersectorial (CIURE) presidida por el MME e integrada por los Ministerios de Comercio, Industria y Turismo, el Ministerio de Medio Ambiente (MAVDT), el DNP, la CREG, Colciencias e IPSE, con funciones de coordinación de las políticas que diseñe cada entidad en lo de su competencia, impulsar programas y proyectos, efectuar el seguimiento del Programa de URE, y coordinar la consecución de recursos a nivel nacional e internacional, entre otras.
- En la actualidad, el potencial y diversidad de fuentes de financiamiento, y la dinámica misma de desarrollo de las FNCE, sugiere que la gestión del Plan de Desarrollo de las FNCE trasciende la capacidad de gestión de una Comisión Intersectorial como la CIURE, requiriéndose así de ajustes institucionales en este campo.

### **1.3 Análisis del marco de política de las FNCE en Colombia**

En Colombia, la política energética se encuentra trazada en el Plan Energético Nacional (PEN). Dependiendo de cada subsector en particular, la política se torna indicativa o determinante, en mayor o menor medida.

Adicionalmente, mediante ley también se adoptan decisiones de política que se constituyen en mandatos de obligatorio cumplimiento en los cuales deben enmarcarse los planes, decisiones y regulaciones. En el campo ambiental, la ejecución y operación de los proyectos energéticos debe darse de acuerdo con la normatividad vigente y debe internalizar los costos que le implica desarrollar las acciones de mitigación exigidas en la licencia ambiental. Pero las externalidades no son valoradas.

- **Plan Energético Nacional 2006 - 2025.** En cuanto a las FNCE en particular, el PEN se refiere al sector eléctrico (generación eólica y geotérmica) y a los biocombustibles. En el primer caso se señalan en forma muy general posibles barreras al desarrollo de las FNCE.
- **El Plan Energético Nacional PEN.** Avanza en cuanto al análisis del impacto del Cambio Climático sobre la disponibilidad energética del parque hidroeléctrico y visualiza la participación de las FNCE como aporte a la diversificación de la matriz energética a fin de reducir la vulnerabilidad del sector eléctrico a un costo razonable.
- **Plan de Acción para las FNCE expedido en 2010.** En desarrollo del mandato asignado al MME por la Ley 697 el Ministerio adoptó un Plan de Acción Indicativo para desarrollar el PROURE. El Plan define como uno de los Subprogramas Estratégicos de Carácter Transversal la Promoción del uso de FNCE.

### **INFORME DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.**

---

La sesión virtual que permitió escuchar la Participación Ciudadana del Proyecto de Acuerdo 020, se desarrolló el día miércoles 15 de julio de 2020, la convocatoria a la comunidad se hizo a través del portal oficial del Concejo de Santiago de Cali y se inscribieron por la web doce (12) ciudadanos, que remitieron observaciones o comentarios a la iniciativa:

<b>No.</b>	<b><i>Radicado por</i></b>
1	Patricia Cuellar Ramos
2	Damián Javier Restrepo Bejarano
3	Juan Carlos Restrepo Sánchez
4	Rodrigo Javier Restrepo Barragán
5	Jorge González
6	María González
7	Ana Cecilia Chaparro

8	Sara Isabel Joyas Chavarro
9	Rubén Horacio Tovar Jaramillo
10	Claudia Chavarro S
11	Cristian Norberto Aristizábal Zuluaga
12	Adán Mauricio Martínez Yepes

### **INFORME DE MODIFICACIONES.**

Durante el estudio del PROYECTO DE ACUERDO No. 020 DE 2020 **“POR EL CUAL SE ESTABLECE EL USO Y PROMOCION DE FUENTES NO CONVENCIONALES DE ENERGÍA - FNCE Y SE MOTIVA EL USO DE VEHICULOS ELECTRICOS EN EL DISTRITO DE SANTIAGO DE CALI.”**, NO se presentaron modificaciones al texto del Proyecto de Acuerdo.

### **CONVENIENCIA DEL PROYECTO**

Esta iniciativa, su articulado y su Ponencia para Segundo Debate permite a la Administración de Distrital de Santiago de Cali, iniciar los estudios correspondientes en torno al uso de FNCE catalogadas como energías limpias, renovables y amigables con el medio ambiente, establecer e implementar su uso y promoción en las edificaciones de propiedad del municipio y en la red de alumbrado público de la ciudad, en consecuencia, someto a consideración del Honorable Concejo de la Ciudad la presente iniciativa que cumple con la normatividad establecida y cuenta con la viabilidad jurídica y técnica por parte de la Administración de Santiago de Cali.

Con base en las consideraciones expuestas, solicito muy respetuosamente al Honorable Concejo Distrital, debatir y aprobar la presente iniciativa, que trae profundos beneficios para la comunidad residente en la ciudad.



**CONCEJO**  
SANTIAGO DE CALI

**PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE  
PROYECTO DE ACUERDO N° 020 DE 2020**

Atentamente,

**H.C. ROBERTO RODRÍGUEZ ZAMUDIO**  
Concejal Ponente

**PROPOSICIÓN.**

De conformidad con lo establecido en el Reglamento Interno de la Corporación (Resolución 21.2.22-583 de 30 de septiembre 2013 modificado por la Resolución



**CONCEJO**  
SANTIAGO DE CALI

**PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE  
PROYECTO DE ACUERDO N° 020 DE 2020**

21.2.22-245 de 1 Mayo de 2020), presento Ponencia Favorable para Segundo Debate al Proyecto de Acuerdo No. 020 **“POR EL CUAL SE ESTABLECE EL USO Y PROMOCION DE FUENTES NO CONVENCIONALES DE ENERGÍA - FNCE Y SE MOTIVA EL USO DE VEHICULOS ELECTRICOS EN EL DISTRITO DE SANTIAGO DE CALI.”** y de conformidad con el referido reglamento **PROPONGO** a la Honorable Corporación del Concejo de Santiago de Cali proceder a dar **SEGUNDO DEBATE** a este Proyecto de Acuerdo.

Atentamente,

**H.C. ROBERTO RODRÍGUEZ ZAMUDIO**  
Concejal Ponente

**PROYECTO DE ACUERDO No. 20 DE 2020**

**“POR EL CUAL SE ESTABLECE EL USO Y PROMOCION DE FUENTES NO CONVENCIONALES DE ENERGÍA - FNCE Y SE MOTIVA EL USO DE VEHICULOS ELECTRICOS EN EL DISTRITO DE SANTIAGO DE CALI.”**

El Concejo Municipal de Santiago de Cali, en uso de sus atribuciones Constitucionales y legales en especial las que confiere el artículo 313, de Constitución Política de Colombia, el artículo 2 de la Ley 1665 de 2013, y en concordancia con los artículos 4,6 y 7 de la Ley 1715 de 2014.

### **ACUERDA**

**ARTICULO PRIMERO.** La Administración Distrital implementará de manera progresiva la utilización de Fuentes No Convencionales de Energía -FNCE- en las edificaciones de propiedad de las entidades de la Administración Distrital y en la red de alumbrado público del Distrito, con el fin de proteger el patrimonio ecológico de la ciudad.

Sin perjuicio de las competencias de Concejo Distrital de Santiago de Cali, el Alcalde promoverá el uso de vehículos eléctricos en la ciudad con el fin de aportar a la reducción de emisiones contaminantes y gases de efecto invernadero de conformidad con la Ley 1964 de 2019 y las demás normas que la modifiquen o adicionen.

**PARÁGRAFO 1°.** Para la ejecución del presente Acuerdo, se tendrá en cuenta las disposiciones legales vigentes relacionadas con el desarrollo y usos de las Fuentes No convencionales de Energía-FNCE-, los parámetros y lineamientos definidos en el Reglamento Técnico de Alumbrado Público -RETILAP- y el Reglamento técnico de instalaciones Eléctricas -RETIE- vigentes, expedido por el Ministerio de Minas y Energía y demás disposiciones vigentes sobre la materia.

**ARTÍCULO SEGUNDO.** El Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente, la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos Municipales y la Unidad Administrativa Especial de Gestión de Bienes y Servicios, dentro del ámbito de sus competencias y en coordinación con las empresas municipales de Cali - EMCALI EICE ESP, en lo pertinente, elaboraran los estudios técnicos y económicos para la implementación de FNCE en las edificaciones de la Administración Distrital y en el sistema de alumbrado público de la ciudad, respectivamente.

**ARTICULO TERCERO.** El Departamento, Administrativo de Gestión del Medio Ambiente, en coordinación con las Secretarías de Movilidad y Educación implementaran estrategias de publicidad, comunicación y educación ambiental

sobre los beneficios ambientales y jurídicos derivados del uso de FNCE y de vehículos eléctricos en la ciudad.

**ARTICULO CUARTO.** El presente Acuerdo Distrital se deberá desarrollar y ejecutar en armonía con los demás Acuerdos sobre políticas ambientales.

**ARTICULO QUINTO.** Los organismos y las entidades descentralizadas responsables de la ejecución del presente Acuerdo deberán, en el marco de sus competencias y ámbito de participación, destinar los recursos necesarios para tal fin de conformidad con sus disponibilidades presupuestales.

**ARTÍCULO SEXTO.** La Administración Distrital presentará un informe semestral al Concejo de Santiago de Cali sobre los avances en la implementación del presente Acuerdo.

**ARTICULO SEPTIMO.** El presente Acuerdo rige a partir de su publicación en la gaceta de la Alcaldía de Santiago de Cali

**PUBLIQUESE Y CUMPLASE**

Dado en Santiago de Cali, a los ( ) días del mes de julio del año dos mil veinte (2020)

**EL PRESIDENTE**

**AUDRY MARIA TORO ECHAVARRIA**

**EL SECRETARIO:**

**HERBERT LOBATON CURREA**