

## Setor 1 - Introdução

# Planejamento Urbano de Baixo Carbono

### Política setorial do país

Na Colômbia, o Plano Nacional de Desenvolvimento 2014-2018 levantou a necessidade de formular a Política de Construção e Urbanismo Sustentável. Atualmente, entre os fundamentos do Plano Nacional de Desenvolvimento 2018-2022, é definido o acordo de sustentabilidade, que enfatiza que é necessário realizar ações e transições urgentes nas cidades para a redução das emissões de gases de Efeito estufa (GHG) e para mitigar os efeitos da mudança climática.

A Estratégia Colombiana de Desenvolvimento de Baixo Carbono (ECDBC) se refere a um programa nacional de planejamento do desenvolvimento liderado pelo Ministério do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, que visa promover o crescimento econômico nacional reduzindo o crescimento das emissões de gases de efeito estufa (GEE). Como resultado, 8 planos de mitigação setoriais (PAS) foram publicados contendo diretrizes e estratégias para contribuir para o desenvolvimento nacional de baixo carbono nas seguintes áreas: Transporte, Energia Elétrica, Hidrocarbonetos, Minas, Indústria, Agricultura, Resíduos Sólidos - Águas Resíduos e Habitação. Além disso, várias Ações de Mitigação Nacionalmente Apropriadas (NAMAs) foram realizadas.

A Política de Prevenção e Controle da Poluição Atmosférica de 2010 propôs a promoção de um plano de ação entre 2010-2019 "a fim de alcançar níveis adequados de qualidade do ar para proteger a saúde e o bem-estar humanos, no contexto do desenvolvimento sustentável " Complementarmente, o Conselho Nacional de Política Econômica e Social - CONPES 3943 de 2018, que trata da política de melhoria da qualidade do ar, "propõe ações para reduzir as concentrações de poluentes no ar por meio da renovação e modernização da frota de veículos, redução do teor de enxofre nos combustíveis, implementação de melhores técnicas e práticas na indústria, otimização da gestão da informação, desenvolvimento de pesquisas, planejamento territorial e gestão de riscos para a poluição do ar." Isso mostra que, em termos de qualidade do ar, os principais esforços concentram-se em propostas relacionadas à frota de veículos e à qualidade dos combustíveis, e não necessariamente com as novas concepções de projetos urbanos, embora este documento reconheça a importância de planejamento urbano: "Para atingir os níveis de qualidade do ar que protegem a saúde e o meio ambiente, a Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos e da União Europeia propõe limites para as emissões de poluentes provenientes de veículos e indústrias, a fim de promover o desenvolvimento de ações para seu controle e redução. Entre as medidas promovidas, estão o planejamento urbano que

deve considerar a qualidade do ar dentro da ordenação territorial, conforme recomendado pela Organização Mundial de Saúde.

Em Bogotá, a Política Pública de Ecurbanismo e Construção Sustentável do Distrito de Capital 2014-2024, adotada pelo Decreto 566 de 2014 e apoiada pela Resolução 1319 de 2015 e o Decreto Distrital 613/2015, visa "reorientar as ações de planejamento urbano e construção de Bogotá DC, no sentido de uma abordagem de desenvolvimento sustentável, contribuindo para a transformação de um território resiliente que mitigue e se adapte às mudanças climáticas".

Em Medellín, as Políticas Públicas de Construção Sustentável da Região Metropolitana do Vale do Aburra - AMVA de 2015 representam o ponto de partida para orientar decisões que promovam o planejamento urbano de baixo carbono nesta cidade.

Em 2016, o Ministério do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, por meio do documento Orientações às autoridades ambientais para a definição e atualização dos determinantes ambientais e sua incorporação nos planos de planejamento territorial municipais e distritais, visou gerar diretrizes para o desenvolvimento de Planos de Planejamento Territorial - POT. Estas são avançadas entre as Autoridades Ambientais e os municípios para planejar seu território, para que o escopo dos determinantes ambientais e o papel das autoridades ambientais (Corporações Autônomas Regionais -CAR) sejam esclarecidos e a inclusão de premissas ambientais seja favorecida em seus desenvolvimentos (gestão de recursos hídricos, reservas florestais, etc.). Neste documento, destaca-se que "...Portanto, as autoridades ambientais devem assegurar que os municípios e distritos em suas propostas de uso da terra não tenham altos níveis de densificação que transbordem o fornecimento de água e os níveis admissíveis de ruído, odores ofensivos, emissões, gestão de resíduos sólidos e dumping, entre outros..."

Além disso, em 2108, o Ministério do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável e a Diretoria de Mudanças Climáticas e Gestão de Riscos, que promove a construção da Política Nacional de Mudanças Climáticas para favorecer o desenvolvimento resiliente ao clima e baixas emissões de carbono, através de do documento Considerações sobre Mudanças Climáticas para o Planejamento do Uso da Terra e com base nas diretrizes do Sistema Nacional de Mudanças Climáticas (Sisclima), do Plano Nacional de Adaptação (PNACC), da Estratégia Colombiana de Desenvolvimento de Baixo Carbono (ECDBC) e A Estratégia Nacional para Reduzir as Emissões da Degradação e Desflorestamento (ENREDD), "fornece considerações sobre mudanças climáticas para considerar ao revisar e ajustar planos de planejamento territorial, propondo uma visão de um modelo de desenvolvimento territorial de baixo carbono e resiliente ao clima".

## **Instrumentos regulatórios**

A Lei 88 de 1997 estabeleceu metas e diretrizes do ordenamento territorial que regem as ações das autoridades locais para integrar a dimensão territorial e a racionalização das intervenções no território do ponto de vista sustentável, aos planos municipais. A lei estabelece que todos os Planos de Ordenação devem levar em consideração todos os determinantes das normas nacionais relacionadas à conservação e proteção ambiental, recursos naturais e à prevenção de ameaças e riscos naturais.

Planos de Planejamento Territorial - POT são ferramentas com as quais os municípios contam para planejar e ordenar o território. Dentro destes, entre outros, os usos da terra e diferentes polígonos de cada município são definidos e algumas restrições construtivas são aplicadas. Em alguns casos, as motivações para essas definições e restrições podem ser devidas à necessidade de abordar uma situação ou diretriz relacionada a questões ambientais, como, por exemplo, favorecendo a conectividade ou priorizando eixos ecológicos.

No entanto, não há evidências de regulamentações precisas em nível nacional que forneçam diretrizes para garantir o planejamento urbano de baixo carbono. Em Bogotá e Medellín, há exemplos de políticas públicas valiosas que ainda não foram alcançadas como motivação ou realização de uma lei ou norma.

## Indicadores setoriais

- Segundo o Departamento Nacional de Planejamento - DNP, atualmente, os custos associados aos efeitos negativos sobre a saúde dos colombianos causados pela poluição do ar somam 12,3 bilhões de pesos, equivalentes a 1,5% do PIB do ano de 2015. Além disso, eles afirmam que até o ano de 2015, 8.000 mortes por câncer de pulmão e doenças cardiovasculares em mais de 44 anos, assim como 67 milhões de doenças respiratórias e sintomas foram causados por má qualidade do ar.
- De acordo com as disposições do Plano Nacional de Desenvolvimento 2014-2018, espera-se que os veículos elétricos passem de 1.695 em 2016 para 6.600 em 2020 e que a taxa de utilização de RCD de resíduos de construção e demolição seja de 8,7% a 15,4%. Os indicadores relacionados à redução de emissão de gases de efeito estufa (GEE) ainda não estão definidos.
- Atualmente, em Bogotá e Medellín, os veículos contribuem com cerca de 80% das emissões de partículas poluentes.
- Entre as metas estabelecidas no CONPES 3943 de 2018, pretende-se garantir que, em 2028, 100% do sistema de transporte público do país seja operado por veículos limpos, que apenas 20% dos veículos particulares escapem de verificações técnico-mecânicas e que 100% dos municípios com mais de 150.000 habitantes têm planos de prevenção e controle da poluição.

- Não há evidência de qualquer indicador ou meta que promova ou estimule o planejamento urbano no território nacional a partir de estratégias que minimizem as emissões de carbono, além da necessidade de assegurar que as autoridades ambientais exerçam influência para o desenvolvimento dos Planos de Ordenamento Territorial do país.

## **Gargalos e problemas futuros**

Apesar do fato de que as mudanças climáticas e, em geral, os problemas associados à poluição do ar, principalmente nas maiores cidades do país, levaram à geração de políticas e diretrizes para prevenir, reduzir e controlar as emissões de poluentes, ligações diretas ao exercício de planejamento ou projeto urbano com baixa emissão de carbono são insuficientes.

A prioridade na redução das concentrações de poluentes no ar através da renovação e modernização da frota de automóveis, a redução do teor de enxofre nos combustíveis e a implementação de melhores técnicas e práticas na indústria das últimas políticas têm relegado um segundo plano planejando ações concretas para resolver o problema do planejamento urbano. Apenas esforços pontuais, e em muitos casos desarticulados, para resolver problemas urgentes, mas não para evitá-los, são evidentes em alguns municípios da Colômbia.

É urgente abordar a questão do planejamento urbano e territorial de forma abrangente, articulada e unificada em nível nacional, que forneça diretrizes e ferramentas para abordar o planejamento urbano de baixo carbono. Espera-se que com os últimos reconhecimentos do papel das Corporações Autônomas Regionais e, em geral, das autoridades ambientais, o componente ambiental que deve estar presente nos Planos de Planejamento Territorial seja controlado. Para isso, é necessário estabelecer metas claras que possam ser alcançadas através do planejamento urbano.