

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Bogotá, D.C. Noviembre de 2018

Doctora

MARIA CONSUELO ARAUJO

Gerente Transmilenio S.A.

Av. El Dorado No. 69-76 T1 piso 5

Bogotá

Asunto: Lecciones que dejó la licitación de fase I y fase II de Transmilenio para la creación de un ecosistema de movilidad sostenible.

Respetada Doctora María Consuelo,

Hace pocas semanas los ciudadanos, la academia y quienes hemos hecho seguimiento a la Licitación Pública 01 y 02 de 2018, recibimos los resultados de la adjudicación de las mismas con sentimientos encontrados.

Por una parte, reconocemos los avances en cuanto a que por fin, se van a renovar buses contaminantes que tienen más de un millón de kilómetros de vida útil y que no se renovaron en administraciones pasadas, se gana en calidad de la prestación del servicio al ampliar la capacidad de transporte del sistema y garantizar mayor seguridad al interior de los vehículos así como la reducción de emisiones contaminantes que afectan la salud de los usuarios.

Sin embargo, se perdió la oportunidad histórica de avanzar significativamente hacia la movilidad cero emisiones, reducir al mínimo la contaminación emanada de la circulación de los vehículos y obtener mayor eficiencia tecnológica tal y como solicitábamos los habitantes de la capital.

Pese a esto, debemos seguir adelante en la creación de un ecosistema de movilidad sostenible que permita que en los próximos procesos se avance significativamente hacia la movilidad cero emisiones. En aras de lograr lo anterior, es importante aprender las lecciones que nos dejan las licitaciones antes referidas para evidenciar desafíos y retos y velar por la superación de los mismos en los próximos procesos que adelante Transmilenio S.A., así como emprender acciones concretas para avanzar en la materia.

Lecciones.

1. Los incentivos

Durante el proceso de prepliegos se anunciaron 200 (400 en total para la propuesta acoplada) para tecnologías más limpias. Estos puntos tenían el efecto de contrarrestar en parte los 700 puntos (1.400 en acopladas) que recibía el componente económico. Esto implicaba que la ciudad estaba dispuesta a pagar hasta un 29% (200/700) más de precio con tal de tener una tecnología



Calle 36 No. 28A 41 PBX 2088210
Línea 018000112448
www.concejobogota.gov.co



GD-PR001-FO1 V.2

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

más limpia. Sin embargo, la administración no asignó estos incentivos de manera gradual para que se llevarán más puntos las mejores tecnologías, era suficiente con superar el estándar Euro V para llevarse todos los puntos, independiente de que la cantidad de las emisiones de cada una fuera diferente. Esto significó que al final se asignaran los mismos 200 puntos por tecnología a los buses Diésel EURO VI, gas EURO VI y a los eléctricos. Como siempre ha sido claro que los buses a gas son más baratos que los eléctricos y además recibían la totalidad de los puntos por tecnología, pues resultaron imbatibles en la contienda.

2. La fórmula

Para la asignación de los 700 puntos (1.400 con acopladas) del componente económico, Transmilenio S.A. utilizó una de las fórmulas más tradicionales que genera una calificación por curva en la que el menor precio recibe la totalidad del puntaje, el mayor precio recibe cero puntos y los precios intermedios reciben puntajes proporcionales a su distancia del mejor precio. En un escenario en donde sólo había tres tecnologías, con la eléctrica claramente más costosa que las otras, dadas sus bondades en materia ambiental y de calidad del aire, era predecible que esta opción recibiría cero puntos por precio y, por ende, los 200 de premio por tecnología sirvieran de poco o nada a la hora de definir el proponente ganador.

3. Operación hostil

La propuesta de los buses eléctricos no superó el 29% de precio que la ciudad había estimado estaría dispuesta a pagar por tener una tecnología más limpia. Sin embargo, si fue más cara que todas las demás propuestas. Lo que también es claro es que ese mayor costo no sólo es atribuible a una tecnología más costosa sino también a un ecosistema de operación aún hostil para los buses eléctricos. A pesar de que los proponentes de estas tecnologías cero emisiones sólo apostaron a dos patios (y en el fondo hubiera sido suficiente lograrlo en uno solo), dado que la operación implica que un bus pueda 'dormir' en cualquier patio, debían asegurar que todos los patios contaran con electrolineras y/o contabilizar cientos de kilómetros de vacío para poder regresar a su patio *hub*. Que fácil sería para la Administración instalar espacios preferenciales para electrolineras en todos los patios.

Así mismo el tiempo de concesión de la licitación, 10 a 12 años, está lejos de tener en cuenta las consideraciones especiales de la tecnología eléctrica. La vida útil de estos buses tiene tres momentos particulares. El más largo de todos el de su motor y tren de transmisión que al tener una duración de 2,5 millones de kilómetros puede garantizar fáciles 20 años de operación. El intermedio su carrocería y chasis, que tiene una duración similar a la de los otros buses, que puede implicar que para superar los 10 años necesita mantenimiento y *overhauling*. La más corta, la de las baterías, que al estar cercanas a los 800.000 kms, necesitaran recambio entre los 6 y 9 años. Una concesión a veinte años podría optimizar la combinación de estas diferentes vidas útiles, en beneficio del costo general de la operación y, por supuesto, de la introducción de esta tecnología en el sistema.



Calle 36 No. 28A 41 PBX 2088210
Línea 018000112448
www.concejobogota.gov.co



GD-PR001-FO1 V.2

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Propuestas.

1. Patio Américas: El último haz de esperanza para la movilidad cero emisiones. Toda vez que el patio de las américas fue declarado desierto, existe la oportunidad para que se revisen las lecciones aprendidas y se generen los incentivos adecuados para que Bogotá cuenta con una incipiente flota cero emisiones y se cumplan las expectativas de la ciudadanía frente a la renovación de la fase I y fase II por parte de esta administración. Para ello se requiere que los puntos adicionales por eficiencia tecnológica que se otorguen sean diferenciados dependiendo de la tecnología. Así las cosas, los vehículos eléctricos deberían tener el máximo de puntos al ser tecnología de cero emisiones, y disminuir los puntos otorgados para gas y diésel EURO VI por ser estas tecnologías contaminantes. Finalmente, la tecnología mínima exigida en la licitación debería ser EURO VI y no EURO V, tecnología que en Europa ya empieza a ser obsoleta.

2. Piloto de buses eléctricos en el componente troncal y zonal. Bogotá necesita iniciar, cuanto antes, un programa piloto en el cual desarrolle, innove y ponga en prueba nuevas tecnologías cero emisiones para que la ciudad entre en una curva de aprendizaje y adaptación acelerada que permita que se genere la confianza necesaria para que en los próximos años tanto los buses del componente troncal y zonal actuales empiecen a ser reemplazados por vehículos este tipo de tecnologías. Máxime si se tiene en cuenta que en 2023 se dará inicio a la licitación de buses y operación de la Troncal de la Séptima, unos meses más tarde de la Troncal de la 68 y la Ciudad de Cali, así como a la renovación de la flota de los buses zonales (azules) que son más de 8.000; en menos de 10 años.

3. Verificación permanente a cumplimiento de estándares ambientales. Es importante traer a colación la reflexión que ha realizado el Ing. Behrentz relacionado con la necesidad que existe de que se verifiquen permanentemente los estándares ambientales de la nueva flota y para ellos se urge a la administración a que establezcan los mecanismos y responsables de realizar dicha revisión antes de la firma de los contrato en aras de garantizar el cumplimiento de dichos estándares desde el primer día de operación hasta el final de su vida útil.

Estimada gerente, La implementación de una movilidad cero emisiones durante los próximos treinta años requiere de decisiones audaces y casi heroicas por parte de los líderes de la ciudad. En los próximos cinco a siete años los precios de los buses eléctricos seguirán bajando, pero su incorporación en el sistema requiere adaptaciones del mismo para que estos circulen en Bogotá.

Cordialmente

DIEGO ANDRÉS MOLANO APONTE

Concejal de Bogotá D.C. - Centro Democrático



Calle 36 No. 28A 41 PBX 2088210
Línea 018000112448
www.concejobogota.gov.co



GD-PR001-FO1 V.2

