

Economía

Buses eléctricos para el Sitp desatan polémica en Bogotá

El Distrito defiende con argumentos técnicos y ambientales la inclusión de estos al sistema integrado; un estudio realizado para el gremio gasífero recalca que la entrada de 594 unidades atenta contra las finanzas de la ciudad y el bolsillo de los bogotanos.

Alfonso López Suárez
Redacción Portafolio

NO SE ha terminado de enfriar el debate por el cambio en la flota de buses del sistema Transmilenio a unidades de diésel y gas natural en Bogotá, cuando ya está sobre la mesa uno nuevo, y que le está generando malestar a la administración distrital.

Esta vez la polémica corre por cuenta del cambio total en el parque automotor del Sistema Integrado de Transporte Público (Sitp) y en la que el Alcalde Enrique Peñalosa aprovecharía la oportunidad para ingresar 594 buses eléctricos, de los 2.400 que se quieren reemplazar.

Y el contrapunteo está con el volumen alto por estos días, ya que recientemente se declaró desierta la licitación para la entrada de estas unidades a corriente, lo que llevó a la Alcaldía Mayor a programar una nueva, cuya fecha se conocerá en los próximos días.

Tanto críticos como defensores del proceso ya se han ubicado en sus respectivas orillas, desde las cuales no han escatimado esfuerzos por no solo explicar, sino de paso imponer sus argumentos.

SOBRECOSTOS PARA LAS ARCAS DEL DISTRITO

Un informe elaborado por la firma Económica Consultores para la Asociación Colombiana de Gas Natural (Naturgas), y al que tuvo acceso Portafolio, hace una comparación y proyección de buses para transporte público urbano de pasajeros que operan con combustibles fósiles y energía eléctrica.

Según la citada investigación, el Sitp es un modelo con déficit el cual debe buscar las decisiones más eficientes en lo económico que garanticen la sostenibilidad financiera del sistema en el largo plazo, y que el in-



De los 2.400 buses nuevos con los que se busca reemplazar la flota del Sitp, 594 serán vehículos eléctricos traídos de China. CEET

sistir en una flota de buses eléctricos sería un error que atenta contra las finanzas de la ciudad y el bolsillo de los bogotanos.

“La penetración de buses eléctricos responde a flujos de subsidios e incentivos tributarios y no a la estructuración de planes de negocio en condiciones de mercado”, subraya uno de los apartes del estudio.

Y a renglón seguido, reitera que los buses eléctricos aún presentan algunas barreras a su masificación en las grandes ciudades como: el mayor costo de los vehículos, menor flexibilidad operativa por restricciones de autonomía de la batería, incertidumbre en la duración y costos de recambio y disposición final de la batería, falta de consolidación en la oferta y cadena de suministro, y la necesidad de desarrollar nueva infraestructura que demandaría un aumento en recursos financieros y suelo urbano.

Pero en lo que hace más énfasis el estudio es que al



Los nuevos buses eléctricos tendrán recorridos cortos y retornarán a patios más seguidos. CEET

“El ahorro estará en los costos de operación, menores a los que se presentan con buses a gas o diésel”.

implementar la flota eléctrica, esta le costaría a la ciudad más de \$40.000 millones adicionales al año, es decir, \$600.000 millones en los 15 años que dura el contrato con los nuevos operadores.

“Se hace un llamado para que se abra un espacio de discusión en el que los expertos académicos ilustren a la opinión pública acerca de las diferencias entre la operación de las diferentes

tecnologías de buses y que incluya las emisiones asociadas al cambio climático versus la calidad del aire, y los ciclos completos del producto”, recalca el estudio.

Finalmente, la investigación subraya los casos de Bogotá, con la introducción de 741 buses a gas natural Euro 6 en las Fases I y II de Transmilenio, los 409 buses en el Metroplus de Medellín, 330 buses en el TransCaribe de Cartagena,

y 21 buses en el Mio de Cali, “demuestran la confiabilidad y eficiencia de la tecnología de este combustible en el transporte público en Colombia”.

EL AHORRO DE LOS COSTOS ESTÁ EN LA OPERACIÓN

En la otra orilla, los defensores del proceso recalcan que si bien los buses eléctricos en general tienen un costo de inversión inicial más alto, el valor total de posesión incluyendo el combustible y su mantenimiento son sustancialmente menores a los buses a diésel o gas natural.

“Los 594 buses eléctricos tendrán una operación eficiente a pesar de la restricción en la autonomía de la batería, ya que en las zonas de la ciudad donde operarán estos vehículos, serán las rutas de alimentación, las cuales tienen la particularidad de tener recorridos cortos, con un retorno a patios más frecuentes en el día”, explicó María Fernanda Ortiz, subgerente de Economía de Transmilenio.

La funcionaria recalca que se busca tener entre un 20% y 22% de buses eléctricos dentro del total de la flota del Sitp, en la que también estarán los buses a gas natural y diésel. “El objetivo es el ascenso tecnológico y la diversificación de la matriz energética de la ciudad, más en aquellas zonas donde se registra una alta demanda de pasajeros en recorrido por kilómetro”, dijo.

Y subrayó que más allá de entrar a analizar el costo por unidad de cada bus, que es mucho más alto en comparación con los que funcionan con gas natural o diésel, se debe mirar el ahorro grande que se presente en los costos de operación.

“La inversión en capex es menos importante con respecto a lo que se desembolsa en la operación. Esto quiere decir que se destinan menos de la mitad de recursos por funcionamiento en kilómetro recorrido. Aunque los buses eléctricos son caros en la compra, esta inversión se compensa con los dineros que se giran para la tarea”, insistió Ortiz.

Además, -precisó la subgerente de Transmilenio- “los sistemas de mantenimiento y la fuente de energía de los buses eléctricos es mucho más económica con respecto a las otras tecnologías mecánicas. Y más allá del beneficio en costos para el Distrito, se debe valorar más el costo social y ambiental”.