

El último chance de Petro en la movilidad de Bogotá

Por: Natalia Arenas, Vie, 2014-09-19 01:47

Muy parecido a lo que pasó con las basuras y fiel a su discurso de defensa de lo público, desde que estaba en campaña el alcalde Gustavo Petro [manifestó su interés](#) [1] en que una empresa pública operara los buses de Transmilenio. Eso mientras decía que había unas mafias del transporte que determinaban la tarifa al usuario. Hoy, [tras haber renegociado](#) [2] los contratos de la fase I y II que vencen en exactamente dos años, se reducen sus opciones para hacerlo. Y por eso, la manito que le puede dar al Alcalde la llegada del nuevo presidente de la Empresa de Energía de Bogotá, Ricardo Roa, puede ser fundamental.

A pesar de que la idea inicial de Petro era sacar a los operadores privados, la única opción en la que está pensando hoy para que el Distrito tenga una participación en el negocio de la movilidad en Bogotá es estructurar una alianza público privada (APP) entre la Empresa de Energía de Bogotá y los operadores del sistema Transmilenio. Esto le permitiría también cumplir su sueño de introducir buses eléctricos en la ciudad con tecnologías amigables con el medio ambiente.

De esta forma, se constituiría una empresa que opere el sistema en la que el Distrito -a través de la EEB- pueda ser socio y recibir utilidades en un negocio que, de adjudicarse, puede costar 3,5 billones de pesos.

Como la otra opción sería hacer una licitación pública y para eso los tiempos son muy apretados para Petro, el cambio en la dirección de la EEB cogió a muchos por sorpresa, empezado por su presidenta Sandra Stella Fonseca.

Una alta fuente de la entidad le contó a La Silla que la salida de Fonseca empezó a andar el pasado viernes, cuando la junta directiva citó a una asamblea extraordinaria que se agendó para el lunes 15 en la tarde. En esa reunión, mientras la presidenta anunciaba el orden del día, Petro pidió que se añadiera un punto: el cambio de presidente. Sandra Fonseca salió de la reunión para que la junta deliberara y no volvió a entrar.

Entonces apareció el anuncio: el nuevo director sería Ricardo Roa, un ingeniero mecánico y técnico electromecánico de la Universidad Nacional que ha estado en las juntas directivas de Codensa, Emgesa, Gas Natural y que tiene experiencia en el desarrollo de proyectos en el sector energético. Y que además es un amigo personal de Petro.

Fonseca [dijo en medios](#) [3] que su salida fue una decisión política, aunque no ahondó en el tema. Una fuente que conoce el tema por dentro, dijo a La Silla que su salida posiblemente tenía que ver con los planes de Petro para la movilidad eléctrica en Bogotá.

Con respecto a la APP para Transmilenio, la hasta hace unos días presidenta de la EEB le dijo a La Silla que se trataba de un proyecto a mediano o largo plazo, pero que definitivamente a corto plazo no se podía hacer.

De hecho, antes de su salida se estaba terminando de concretar la contratación de un estudio de una banca de inversión para analizar la viabilidad del proyecto de la APP, un proceso que podría tardar -según ella- entre dos y tres meses.

El último chance de Petro en la movilidad de Bogotá

Publicado en La Silla Vacía (<http://www.lasillavacia.com>)

LASILLAVACÍA

Sin embargo, lo primero que [anunció](#) [4] Roa como nuevo presidente de la EEB fue que le metería el acelerador a la movilidad eléctrica en Bogotá. Meter el acelerador a esto es algo que, como pudo averiguar La Silla, es indispensable para Petro si quiere dejar lista la adjudicación de la Fase I de Transmilenio que vence en agosto del 2016 y que obliga a que el distrito reemplace los buses articulados que llegan al final de su vida útil.

La APP, el plan A de Petro



Faltan 15 meses para que se termine la Administración de Gustavo Petro en Bogotá y aún no es claro el futuro de la APP para la movilidad eléctrica.



La ex directora de la EEB, Sandra Fonseca dijo el lunes que salió del cargo por "una decisión política".



Desde hace un año, el ex personero de Bogotá, Herman Arias está liderando el proyecto de creación de la APP para movilidad eléctrica con los operadores de TM que él representa.



El nuevo presidente de la EEB, Ricardo Roa Barragán dijo que le iba a meter el acelerador a la movilidad eléctrica en Bogotá.

El 6 de mayo del 2013 se concretó la prórroga a los contratos de los siete operadores de las Fases I y II de Transmilenio. Ese mismo día Gustavo Petro le propuso a los operadores que se unieran para hacer una Alianza Público Privada (APP) para operar el sistema con buses eléctricos cuando se acabara la adición al contrato.

Así se lo contaron a La Silla las dos personas que están liderando el proceso de la APP, el ex personero de Bogotá y representante de los operadores, Herman Arias y el gerente del proyecto de la APP, Hollman Suarez.

Ese mismo día, el alcalde hizo el [anuncio](#) [5] ante los medios: dijo que la prórroga se hacía porque “se piensa reemplazar mediante una alianza público-privada la actual flota por buses eléctricos”.

Cuatro meses después, el proyecto de la APP arrancó con la [creación de la empresa](#) [6] Bogotá Eléctrika. Los socios de la empresa, que tienen asiento en su junta directiva, son los siete operadores de las Fases I y II, un representante de la Empresa de Energía de Bogotá (Juan Martín Zuluaga) y uno de Codensa (Eric-Luc Thiriez). Este último, según Herman Arias, “es el asistente técnico para desarrollar la parte eléctrica del proyecto”. El representante legal es Hollman Suárez, quien actualmente también es el gerente del operador Transmasivo.

Al ser una iniciativa privada que presentarán al distrito como APP, todos los socios participan como empresas con capital privado, incluida la EEB que es una empresa mixta y puede participar como cualquier inversionista en negocios que considere rentables. Sin embargo, antes tiene que ser aprobada por Transmilenio en representación del Distrito.

Si eso ocurre, la EEB entraría con el 30 por ciento de las acciones de la APP a participar en el negocio de la movilidad en Bogotá que hoy está toda en manos de los operadores privados y con ella, además, se abre la puerta para que entren buses eléctricos en el sistema. Los operadores se quedan con el restante 70 por ciento.

El proceso se está moviendo. Los socios de Bogotá Eléctrika están analizando la viabilidad del proyecto de la APP con estudios que cuestan casi 10 mil millones de pesos. Hasta ahora, los siete operadores han desembolsado casi 5 mil millones de pesos para los estudios de prefactibilidad realizados por la firma inglesa Steer Davis (la misma que ha asesorado Transmilenio desde el principio) y por el bufete Brigard y Urrutia, entre otros. El próximo desembolso para continuar con el proceso debe hacerse a finales de este mes, unos 2 mil millones de pesos. Los otros 3 mil millones deben salir del bolsillo de la EEB.

Sin embargo, por ahora la EEB no ha puesto un peso, según tres fuentes distintas consultadas por La Silla, porque está haciendo sus propios análisis del proyecto con una banca de inversión.

Aunque ya se aprobó la primera fase de prefactibilidad en marzo, el tiempo corre en contra del proceso. Suárez y Arias le dijeron a La Silla que el próximo 2 de octubre se vence el plazo para presentar el proyecto para la segunda fase, la de factibilidad, en la que se deben adjuntar los estudios financieros.

La aprobación de esos estudios, en manos del Distrito y del gobierno nacional, tarda como mínimo seis meses y, si se aprueba, pasarán entre uno y seis meses más para que otros oferentes puedan participar en el negocio si presentan una mejor propuesta. Así lo establece [la norma que reglamenta las APP](#). [7]

Entonces, máximo en octubre del 2015 se podrá adjudicar el multimillonario negocio de la APP. Es decir, a dos meses de que Petro tenga que abandonar el Palacio de Liévano.

Pero el tiempo no es el único obstáculo que tendrá que sortear Petro para poner en marcha la APP y su modelo de buses eléctricos antes de salir de la Alcaldía de Bogotá. Tres personas -Hollman Suárez, Herman Arias y un socio de uno de los operadores que hablaron con La Silla- concluyeron que la flota 100 por ciento eléctrica que quiere el Alcalde “no es viable” a pesar de que eso fue lo que pidió Petro.

“No hay ningún proyecto en el mundo que tenga más de 100 buses eléctricos funcionando”, explicó Suárez a La Silla. Y según Suárez, solo en la Fase I hay 714 buses.

Además, según las tres fuentes, los costos se multiplican con este tipo de buses: “un bus eléctrico cuesta cuatro veces más que un bus con gasolina diesel y la batería pesa entre 3 y cuatro toneladas”, dice Suárez. Añade que por este peso en el caso de un biarticulado con capacidad para 240 personas tendrían que salir 52 para que pueda rodar, por lo que “el sistema pierde capacidad”. Además, tiene que construirse una infraestructura especial de patios para cargar las baterías en este tipo de buses, que hoy en día no existen.

Por eso, el proyecto que aún se está terminando de ajustar no planea introducir buses 100 por ciento eléctricos, como quiere el Alcalde, sino que el sistema será eléctrico “en una pequeña parte” con trolleys.

Eso justificaría el componente eléctrico de la APP para que la Empresa de Energía de Bogotá sea inversionista. Sin embargo, para Suárez, el gerente de la empresa Bogotá Eléctrika que está en cabeza del proyecto, la participación de la EEB es “una excusa para cumplir con los deseos del alcalde”.

Se acaban las alternativas

Lo cierto es que nada está firmado todavía. El problema es que hasta que no se defina el futuro de la APP -es decir, si se aprueba la factibilidad o no del proyecto- el Distrito no puede adelantar el proceso de licitación, que es lo que los expertos han recomendado. Y esa es la única alternativa que queda para no prorrogar por segunda vez y a dedo el contrato de las fases I y II de Transmilenio a los que Petro mismo ha criticado.

A pesar de que el pasado 28 de agosto Petro [dijo](#) [8] que el proceso de licitación ya se estaba haciendo y que tendría que estar listo este semestre, por lo menos para la Fase I, La Silla comprobó que ese proceso aún no ha iniciado.

[Así lo demuestra un acta](#) [9] que presentó Transmilenio a la Contraloría Distrital de Bogotá y que buscaba averiguar en qué va la licitación. La respuesta del 3 de septiembre de 2014 dice que a pesar de que se están haciendo estudios para la licitación, no se pueden publicar “los términos y las condiciones para la contratación de un proyecto cuando está en curso una APP en el mismo sentido”. De hecho, dice que esos estudios son el plan B para la adjudicación de las Fases I y II de Transmilenio.

Esto significa que si la APP se define mínimo en abril, a Petro se le acabó el tiempo para hacer una licitación que tarda entre ocho meses y un año para adjudicarse, más los otros seis meses que se demoran los operadores en traer los buses nuevos para que estén listos para rodar cuando se vencen los contratos de la Fase I. Si no se hace a tiempo, la única opción para que Bogotá no se quede sin el servicio de Transmilenio por la Avenida Caracas y por la calle 80 es prorrogar otra vez los contratos.

El último chance de Petro en la movilidad de Bogotá

Publicado en La Silla Vacía (<http://archivo.lasillavacia.com>)

LASILLAVACÍA

“La administración está en mora de abrir una licitación”, le dijo a La Silla el contralor distrital, Diego Ardila. “No puede la administración, so pretexto de la APP, no iniciar los pasos para abrir la licitación amparándose en que la APP puede ser o no ser”.

Por eso, el empujoncito que le puede dar el nuevo gerente de la EEB para acelerar el proceso de la APP es clave. Eso, sumado a que Petro cuenta hoy con el apoyo de siete de los nueve miembros de la junta directiva de la Empresa, que cambió hace menos de dos semanas, podrían hacer realidad -aunque a medias- su plan inicial de movilidad en la ciudad antes de salir de la Alcaldía.

Perfiles relacionados:



[10]

Contenido relacionado: [El 'sesgo antiempresarial' de Petro](#) [11]

[La historia detrás de la renegociación de Transmilenio](#) [12]

[La paradoja de Petro con TM: redujo las tarifas pero no mejoró el servicio](#) [13]

jQuery(function(){ jQuery('iframe').height(jQuery('iframe').contents().find('html').height()); });

URL de origen: <https://archivo.lasillavacia.com/historia/el-ultimo-chance-de-petro-en-la-movilidad-de-bogota-48630>

Enlaces:

[1] <http://lasillavacia.com/historia/el-sesgo-antiempresarial-de-petro-37167>

[2] <http://lasillavacia.com/historia/la-historia-detras-de-la-renegociacion-de-transmilenio-42634>

[3] <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/salida-de-eeb-fue-una-decision-politica-sandra-fonseca-articulo-516925>

[4] <http://www.eltiempo.com/bogota/la-eeb-seguira-su-expansion-ricardo-roa-nuevo-presidente/14545341>

[5] <http://www.caracol.com.co/noticias/bogota/se-legalizo-convenio-entre-operadores-de-transmilenio-para-prorrogar-sus-contratos/20130506/nota/1893732.aspx>

[6] <http://es.scribd.com/doc/240301549/Bogota-Elecktrika-sas-1>

[7] <http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Leyes/Documents/Ley150810012012.pdf>

[8] <http://www.elespectador.com/noticias/bogota/puede-roben-esquinas-petro-articulo-509614>

[9] <http://es.scribd.com/doc/240234151/PdfPROCEDIMIENTO1>

[10] <https://archivo.lasillavacia.com/quienesquien/perfilquien/gustavo-francisco-petro-urrego>

[11] <https://archivo.lasillavacia.com/historia/el-sesgo-antiempresarial-de-petro-37167>

[12] <https://archivo.lasillavacia.com/historia/la-historia-detras-de-la-renegociacion-de-transmilenio-42634>

[13] <https://archivo.lasillavacia.com/historia/la-paradoja-de-petro-con-tm-les-quito-los-privados-pero-no-les-dio-los-usuarios-46779>