



Bogotá, 4 de diciembre de 2020

Doctor  
**Felipe Ramirez Buitrago**  
Gerente General  
**Transmilenio S.A.**  
Ciudad

**Presentación de observaciones al proyecto de pliego de condiciones de la selección abreviada - TMSA-SAM-14-2020**

Respetado doctor Ramirez.

Dentro de los tiempos previstos por Transmilenio, nos permitimos presentar los comentarios al proyecto de pliego de condiciones del proceso licitatorio abreviado.

Como primer punto, solicitamos a Transmilenio conceder un plazo adicional de tres días hábiles para la presentación de ofertas con el fin de que los proponentes con quienes hemos tenido acercamientos puedan decidir, y si es el caso, dar cumplimiento a todos los requisitos previstos en la licitación.

En relación con el proyecto de pliegos, no se observa una propuesta de ajuste a las variables fundamentales, frente al proceso de licitación previo, que permita motivar la presentación de ofertas con tecnología a gas natural. Creemos que los oferentes de tecnologías de bajas emisiones no encontrarán incentivos adicionales para presentar ofertas que permitan el concurso de múltiples oferentes en competencia, razón de ser de estos procesos licitatorios.

Consideramos que el proyecto de pliegos mantiene el diseño para la adjudicación de ofertas exclusivamente eléctricas ya que; i) los puntajes exclusivos, ii) el mayor valor presente del contrato y iii) el plazo de la adjudicación, se convierten en factores determinantes para la selección del adjudicatario. La mejor prueba de ello es la aceptación de sólo dos ofertas de tecnología eléctrica en el proceso de LICITACIÓN PÚBLICA - TMSA-LP-03-2020, del mismo proponente, sin un ejercicio de competencia que garantice la eficiencia de la contratación pública.

Sin ajustes a los pliegos, el resultado no podrá ser distinto, razón por la cual, Vanti S.A. ESP solicita a Transmilenio considerar los siguientes ajustes:

1. Asignar puntajes a todas las tecnologías en competencia, privilegiando cada una de ellas por diversos criterios objetivos de sostenibilidad; esto significa la prestación segura y confiable del servicio público (sin dejar riesgos e incertidumbre al futuro de cada operación) y sin

comprometer el equilibrio entre crecimiento económico, cuidado del medio ambiente y bienestar social. En ese sentido, sin duda, las tecnologías a gas natural deben posicionarse con el puntaje más alto.

2. Dado que los fabricantes de buses Euro 6 a gas natural han informado que la vida útil de esta tecnología es de 15 años, sin deterioro de las condiciones operativas y de emisiones, hecho comprobado por la existencia de contratos vigentes en el SITP con ese mismo periodo contractual, resulta conveniente para los operadores e inversionistas y Transmilenio igualar el plazo del contrato de concesión con la vida útil de los buses, es decir, 15 años. Esto adicionalmente resulta totalmente equilibrado para el proceso en el sentido de que igualar los plazos por tecnologías eléctrica y gas natural Euro 6 promueve una competencia bajo las mismas condiciones y sin privilegios para una tecnología frente a otras.
3. Como lo manifestamos en comunicaciones previas, el valor presente techo establecido por Transmilenio para la modalidad no eléctrica, no resultó ser el óptimo para que los interesados pudiesen encontrar una viabilidad económica en sus ofertas, caso contrario para los proponentes eléctricos, de acuerdo con los sondeos realizados por Vanti. Es importante valorar que este proceso asigna la responsabilidad a los proponentes de proveer la solución de terrenos para la prestación del servicio. Como bien lo conoce Transmilenio, existe una clara indisponibilidad de predios en las zonas a adjudicar, los predios existentes están destinados mayoritariamente a la construcción de vivienda, que resulta ser mucho más atractivo para sus propietarios y los precios de mercado de alquiler se han incrementado sustancialmente. En ese sentido, solicitamos revisar el valor presente de las tecnologías no eléctricas que permita la presentación de nuevas ofertas.

### Otras Consideraciones

Transmilenio ha llevado al Distrito Capital a una posición de liderazgo, como una de las ciudades del mundo que más ha trabajado en pro del mejoramiento de la calidad del aire; responsable de enfermedades cardiovasculares y muertes tempranas, baja competitividad de la ciudad y altos costos de atención prioritaria de salud; gracias a la implementación de flotas de transporte público con tecnología de bajas emisiones, exigiendo para ello los más altos estándares ambientales.

Esta estrategia ha sido totalmente coherente con una visión de sostenibilidad por las siguientes razones:

- El estándar Euro 6 de las flotas a gas natural, comentario soportado en todas las mediciones de desempeño y emisiones realizadas por Vanti para los buses ingresados al sistema Troncal y Zonal, vienen contribuyendo positivamente con la reducción casi a cero de las emisiones responsable de la contaminación del aire que respiramos<sup>1</sup>, reiterando que éste es el

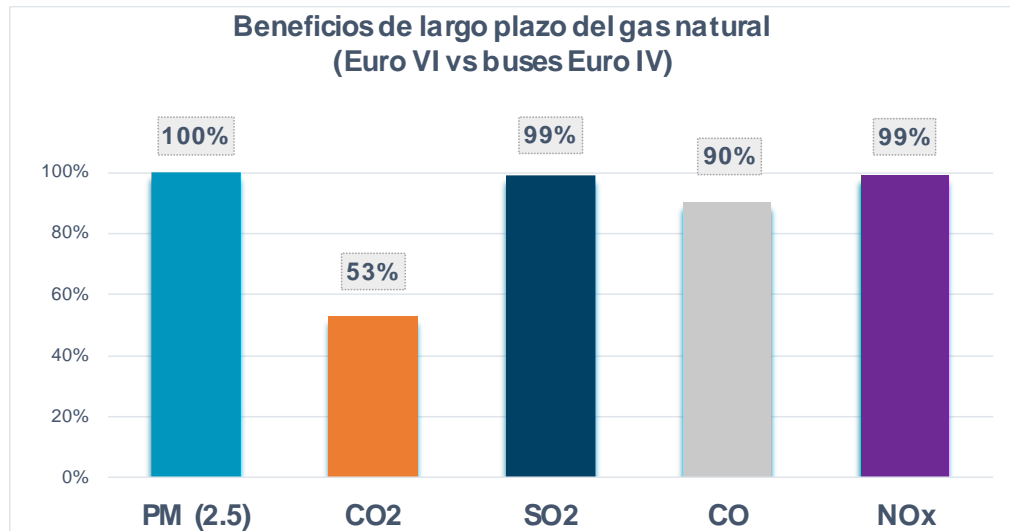
---

<sup>1</sup> Estudio de emisiones en sistema troncal realizado por la Universidad de los Andes en dic-2019

principal problema ambiental de la ciudad, en donde la Administración ha desarrollado una especial gestión.

- El total del costo de inversión, operación e impacto ambiental, medido por kilómetro recorrido para tecnologías euro 6 a gas natural es inferior entre un 9 a 18% frente a tecnologías eléctricas<sup>2</sup>.
- La tecnología a gas natural ya ha sido probada en el SITP, con el inicio de operación de más de 200 buses en el sistema, cumpliendo todos los estándares de operación y calidad en la prestación del servicio.
- 

Gráfica #1



Comparación nueva tecnología versus tecnología sustituida

En línea con esa visión, la Alcaldía de Bogotá acertadamente objetó parcialmente el proyecto de Acuerdo Distrital 256 de 2020 por varias razones que resaltamos a continuación:

- Existe un marco normativo, alineado con los compromisos del País frente al COP21, de gradualidad en la sustitución de flotas de transporte público de pasajeros hacia tecnologías eléctricas, que no se armoniza con la propuesta del Concejo.
- Migrar hacia tecnologías eléctricas tiene implicaciones de infraestructura eléctrica en el orden nacional y local como capacidad instalada de generación, capacidad de las redes de

<sup>2</sup> Documento comparativo entre la movilidad eléctrica y GNV en transporte público colectivo de pasajeros en áreas urbanas – Económica Consultores feb-2019

distribución, impacto del suelo por nuevas condiciones de operación y otras más que generan costos indirectos para los usuarios y los ciudadanos en general.

- El mayor costo de inversión para la ciudad a fin de adquirir o renovar toda la flota con tecnología eléctrica en los componentes zonal y troncal, a partir de 2021, podría ascender a 4.2 billones de pesos. Entre estos sobrecostos, la Alcaldía cita en su objeción el sobrecosto de las mismas unidades funcionales de la fase V que están en curso de procesos licitatorios con un sobrecosto de 1.2 billones de pesos y que marcadamente están direccionadas a tecnología eléctrica, lo que resulta claramente inconsistente.

Adicionalmente, llamamos la atención que no parecen claras las motivaciones de sustituir o adquirir flotas exclusivamente eléctricas en este proceso licitatorio, dado que la oferta de buses con bajas emisiones cumple sobradamente con el propósito de mejoramiento de calidad del aire de la ciudad (como se observa en la Gráfica #1) sin tener que incurrir en esos sobrecostos de inversión y adicionalmente contribuyen ampliamente con la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, principal gas de efecto invernadero (GEI). En ese sentido, resaltamos dos aspectos que resultan altamente contradictorios.

- La reducción de GEI debe analizarse en el contexto global y no solo en el local. Esto significa que involucra acciones y compromisos de todas las naciones del planeta, siendo Colombia un actor altamente comprometido (con políticas, normas y metas claramente establecidas) pero con una aportación al problema mundial muy baja de tan solo el 0.3%<sup>3</sup>. De acuerdo con análisis propios, el aporte de comprometer enormes recursos de la ciudad para justificar una reducción de CO<sub>2</sub> emitido al planeta (ya con un mejoramiento del 50% por las flotas a gas natural) tendrá una contribución despreciable en el contexto global, pero si sacrificará recursos muy valiosos para la atención de las enormes necesidades en nuestra sociedad. Bogotá no debe ser ajena a contribuir proactivamente con los compromisos asumidos por el País en el COP21 pero debe sopesar equilibradamente el beneficio – costo de sus decisiones, sobre todo si comprometen la buena salud de las finanzas públicas.
- Por último, resulta paradójico que toda la tecnología eléctrica que llegará al País para soportar la renovación de flotas de transporte de pasajeros provendrá 100% de países asiáticos, principales aportantes de CO<sub>2</sub> del planeta, es decir, estas decisiones soportadas en un contexto de cambio climático promueven indefectiblemente la emisión de GEI que perdurarán en el ambiente más allá de la vida útil de los mismos buses y que tienen un impacto global y no local.

Por lo anterior, solicitamos a Transmilenio considerar los aspectos y solicitudes planteados en esta comunicación para generar un mejor escenario de competencia, en igualdad de condiciones para el beneficio de la Ciudad y Transmilenio.

Cordial saludo,

---

<sup>3</sup> Global Carbon Atlas - <http://www.globalcarbonatlas.org/en/CO2-emissions>



A handwritten signature in black ink, appearing to read "John Jairo Contreras Moncada".

**John Jairo Contreras Moncada**  
**Vicepresidente Grandes Clientes**