

## Transporte eléctrico en datos

7.559

vehículos eléctricos hay en el país, según el RUNT. La región líder es Antioquia, con 1.868; le sigue Cundinamarca, con 1.399. La ciudad con más vehículos de este tipo es Bogotá, con 1.499.

## Liderazgo en la región

Transantiago, el sistema BRT de Santiago de Chile, tiene 200 buses eléctricos, que empezaron a llegar hace un año. La capital chilena espera empezar 2020 con una flota integrada por 411 vehículos.

0,06

por ciento es la participación de la electricidad como energía que mueve el transporte del país. En este aspecto, el reinado le pertenece a la gasolina (40 %) y al ACPM (37 %).

## Ambicioso plan distrital

A finales del año pasado, el Concejo aprobó un proyecto que pretende que en 2025 todos los vehículos nuevos de transporte público en Bogotá sean eléctricos. Con la iniciativa también se espera que en 2036 no circule ningún bus que no sea cero emisiones.

57

empresas productoras de buses eléctricos existen en el mundo. Sin embargo, solo 10 cumplen los requisitos iniciales del proceso en Bogotá. Al final, solo compitieron cuatro oferentes.

## Bogotá



Que los buses eléctricos se produzcan en Asia y Europa es otra gran desventaja para esta tecnología en Colombia y la región. / Getty Images

## Desconfianza del sector financiero, la causa principal

## Buses eléctricos: alternativa esquivada

La accidentada idea de vincular estos vehículos a Transmilenio y al SITP refleja los líos que ha tenido la capital para incorporarlos al transporte público. Ayer concretaron la compra de 379, de los 594 buses previstos.



FELIPE GARCÍA ALTAMAR

fgarcia@elespectador.com  
@FelipeAltamar

Independiente del conocido desenlace de la licitación para comprar 594 buses eléctricos para el SITP, en el que finalmente se lograron concretar 379 (63%), el proceso deja una lección clara: más allá de las promesas, los esfuerzos o la ambiciosa meta del Gobierno de que todo el transporte público dé el salto tecnológico antes de 2030, lo que viene será un camino con tropiezos. Y más, en Bogotá.

El panorama actual lo refleja. Si bien, con la adjudicación de ayer, Bogotá tendrá la flota más grande del país y superará a Cali, donde ya ruedan los primeros buses de este tipo (de los 136 que tendrán antes de terminar 2020) y a Medellín,

que ya compró una flota de 64 vehículos, lo cierto es que en la capital el balance general muestra un saldo en rojo, que arrancó con el fallido plan piloto con los taxis azules (en la alcaldía de Gustavo Petro) y que se han hecho más evidentes en las últimas licitaciones.

Eso sí, vale aclarar que los tropiezos para la movilidad eléctrica no están solo en los buses, como lo muestran las cifras de vehículos matriculados en la ciudad. Según el Registro Único Nacional de Tránsito en la capital hay 2,5 millones de automotores, de los cuales solo 1.499 son eléctricos, de los cuales 748 son automóviles, 425 motos y 326 de otro tipo.

Aunque la actual administración intentó abrir tímidamente la puerta a esta tecnología (casi a regañadientes) en los últimos procesos de adquisición de buses para Transmilenio y el SITP, hay razones que explican por qué no se han logrado por completo los re-

sultados esperados: desconfianza del sector financiero, temor de los oferentes, costo de los vehículos, desconocimiento de su funcionamiento y falta de voluntad política hacen parte de la lista.

## De fracaso en fracaso

El primer intento por vincular esta tecnología con el transporte público fue el proyecto de la administración Petro, que buscaba inicialmente reemplazar 2.000 taxis. A pesar de que cincuenta personas le apostaron a la prueba piloto, esta fracasó. No solo por fallas en la implementación, sino porque la actual administración la sepultó en 2016, al derogar el decreto que obligaba a que el cambio de taxis viejos fuera obligatoriamente por eléctricos.

El siguiente intento fue en 2018, en la licitación que adjudicaría seis contratos, para comprar 1.400 articulados y biarticulados, para renovar la flota más antigua de Trans-

milenio (TM). En principio, el Distrito no contempló la participación de los eléctricos. Lo hizo después, cuando gracias a la presión ciudadana se vio obligado a fijar condiciones que les abrieran la puerta.

Al final de todo el debate, se quedaron por fuera. El único oferente que compitió, pese a que cumplía casi todos los requisitos y estaba *ad portas* de ganar uno de los contratos, fue descartado por el comité evaluador, a través de una decisión que generó polémica, que dio pie a una demanda contra el Distrito, que cursa en los tribunales.

El último fue en julio de este año, cuando abrieron la licitación exclusiva para la compra de 594 buses eléctricos para el SITP. Sin embargo, la declararon desierta en septiembre, porque nadie se presentó. Esto llevó al Distrito a hacer una selección abreviada, a la que se presentaron cuatro oferentes y terminó con la compra del 63 % de lo esperado.

## Alternativa esquivada

Como se estructuran las licitaciones, la desconfianza del sector financiero, la falta de oferentes y los pocos incentivos para su masificación son algunas razones que explican por qué Bogotá sigue sin incursionar en este modelo, como ya lo hicieron ciudades de la región como Santiago de Chile y México. Al menos, es lo que consideran expertos en movilidad y personas relacionadas con el transporte eléctrico, que coinciden en que a la ciudad le ha faltado voluntad.

Edder Velandia, experto en mo-

vilidad eléctrica y profesor de la U. de La Salle, explica que, en principio, los buses eléctricos están en desventaja con los que operan a gas. "Se pone el gas como equivalente, con los mismos incentivos tributarios, aranceles y de renta. Quedan los eléctricos en desventaja, porque es una tecnología costosa, aun cuando los beneficios a largo plazo son mayores. El gas lleva más de veinte años de transición y se sigue incentivando en un país donde ya casi no hay gas", resume.

Para Juan Pablo Nova, abogado que acompañó a la única empresa que participó en la licitación para renovar la flota de TM, los tropiezos radican en el miedo de los competidores tradicionales. "En transporte público existe un monopolio que se opone desde lo legal y lo financiero. Además, no hay una decisión política seria de vincularla. El esfuerzo lo debe hacer no solo el operador, sino la ciudad, con lo más complejo: la infraestructura".

Sin embargo, toca un punto más profundo: la falta de confianza del sector financiero y asegurador en el sistema de transporte de Bogotá, que, de hecho, está muy comprometido con los bancos. "Hay desconocimiento de la tecnología y eso implica que el mercado asegurador tenga temores al considerar varios riesgos para instalar la infraestructura", agrega.

Darío Hidalgo, experto en movilidad, agrega otro punto: "Ha existido falta de garantías para establecer seguros, por las dificultades que han tenido el SITP y otros sistemas similares en Colombia. Todos tienen problemas financieros y existe resistencia en el mercado bancario y asegurador, dificultad que incluso enfrentó Cali, donde inicialmente también se declaró desierta la licitación inicial".

Al respecto, Velandia concluye que "si un banco hoy tiene dudas para financiar la compra de buses diésel, imagínese para buses eléctricos, que son el doble de caros. Aunque el operador se excuse en que es una inversión a largo plazo, a los bancos no les importa el cambio climático, la comodidad ni la innovación. Solo ven los números".

La historia reciente indica que en Bogotá sí se han hecho intentos por la movilidad eléctrica, pero los resultados muestran que no fueron suficientes o no contaron con toda la voluntad. A la administración Peñalosa se le acabó el tiempo y perdió la oportunidad de trazar una mejor senda. Ahora la tarea le queda a la administración entrante, que planteó promesas ambiciosas en este aspecto. El camino no será fácil y todo dependerá de las estrategias que usen para tratar de concretar el ascenso tecnológico que requiere el transporte público de la ciudad. ■