

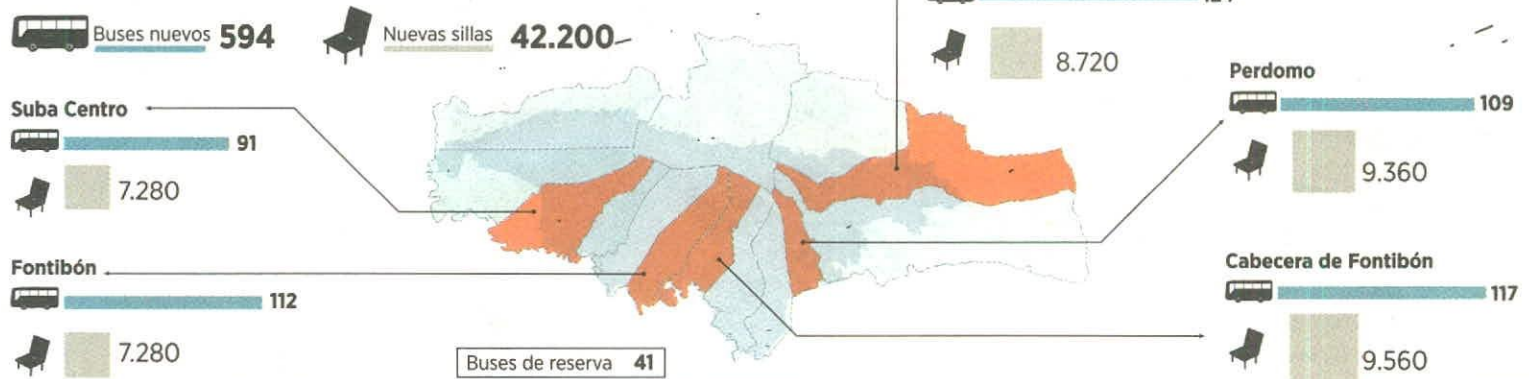
Zona Suba centro		● Alimentador ● SITP ● Provisional ● Especial									
Código											
11-5	Av. Cali	11-10	Bilbao	16-12	Belén	703	Galicia - Germania	3-11	Fiscalá	3-8	Virrey
11-2	San Andrés	TC28	La Felicidad	TC6	El Refugio - Portal Eldorado	Fontibón		4-1	Bochica	3-2	Santa Librada
11-4	Aures	Cabecera de Fontibón		Perdomo		TC30	Aeropuerto - Terminal Salitre	4-2	Diana Turbay	3-3	Chuniza
11-7	Pinar	16-8	Zona Franca	12-1	Fátima	ZP-240	Puente Grande - Marly	4-3	Molinos	3-5	Usminia
11-8	Gaitana	17-3	Modelía	10-6	Perdomo	ZP-505	Puente Grande - Porciúncula	7-1	Uribe Uribe	3-4	Alfonso López
T09	Chorrillos	16-9	Fontibón	639A	Santo Domingo - Venecia	ZP-161	Puente Grande - Centro	3-9	Marichuela		
11-6	Las Mercedes	16-7	La Estancia	ZP-446	Santo Domingo - Carvajal	Usme		3-12	Compostela		
11-3	Villamaría	16-10	Villemar	ZP-C106A	Santo Domingo - Hayuelos	3-13	Nebraska	3-10	Usme Centro		
11-9	Lisboa	TC27	Puente Grande	ZP-83	Galicia - Chapinero	3-6	Danubio	3-14	El Uval		

Fuente: Transmilenio

Bogotá



Los nuevos alimentadores y buses del SITP



Los nuevos vehículos llegarán a partir de agosto de 2020

Buses eléctricos: una deuda que saldará el SITP

Si bien no llegará ningún bus eléctrico a las troncales de TM, habrá 594 buses del SITP, en cuatro zonas de la ciudad. Con ellos se sacará poco a poco el esquema provisional. Los expertos siguen dudando sobre infraestructura y financiación.

FELIPE GARCÍA ALTAMAR
fgarcia@elespectador.com
@FelipeAltamar

En Bogotá circulan casi 5.200 buses, que hace cinco años tuvieron que haberse sumado al SITP. Para saldar esa deuda, el Distrito abrió una licitación para adquirir 2.700 vehículos que reforzarán la operación de los alimentadores (buses verdes) y las rutas zonales (buses azules y naranjas). Pero lo más importante, tal vez, es que esto significará el fin definitivo del SITP Provisional, que hoy opera en Suba Centro, Perdomo y Fontibón.

Estas zonas fueron adjudica-

das en noviembre de 2010, inicialmente a los operadores Coobús y Egobús. No obstante, tras su quiebra y liquidación, el Distrito tuvo que montar un esquema transitorio, que se ha prolongado más de lo esperado. Con la licitación, el plan es eliminar dichas rutas paulatinamente a partir del 31 de julio de 2020, cuando, según el cronograma, empiecen a operar los nuevos buses, que cubrirán 46 rutas.

Como curiosidad se encuentra que entre las rutas que cubrirán los nuevos buses hay 16 de las 48 que hoy opera Tranzit en Usme, la única empresa que se negó a firmar el acuerdo de renegociación con Transmilenio (TM) y que atraviesa un complejo proceso de reorganización ante la Superintendencia de Socieda-

des. La razón: refundido en los anexos de la licitación, TM sugiere que este operador tendrá igual fin que Coobús y Egobús.

“Tranzit no cuenta con las mayores necesarias de los acreedores para lograr su reorganización. Esta situación resultará indefectiblemente en que entre en liquidación y como consecuencia se termine el contrato de concesión suscrito con TM”, se lee en uno de los documentos del proceso licitatorio.

Concesión y tipo de buses

La licitación, por cerca de \$2,5 billones, está diseñada de forma similar al proceso para renovar la flota de las fases I y II de TM. Hay que recordar que es un doble proceso, en el que van de la mano un proveedor de buses con un opera-

dor. En esta primera etapa se esperan adquirir mínimo 594 buses eléctricos. La segunda etapa, que se realizará en julio, prevé la compra de al menos 2.185 vehículos con tecnologías limpias, entre las que caben, además de eléctricos, buses a gas o diésel con filtro.

Así las cosas, ante las dudas de por qué este proceso, contrario a la renovación de TM, si incluyó un porcentaje obligatorio de buses eléctricos, hay que revisar los vehículos que comprarán. Mientras en la renovación de la flota de las fases I y II de TM fueron 1.400 articulados de piso alto (de los cuales solo una empresa fabrica eléctricos), en la nueva licitación comprarán padrones (para 80 pasajeros), busetones (para 50) y busetas (40 pasajeros), para los cuales sí hay amplia oferta.

“Esta renovación será posible gracias a la competencia que existe para buses zonales, que son de plataforma baja y miden entre 8 y 12 metros. Para estos hay más de 50 productores a nivel mundial, por lo que podremos contar con, mínimo, 594 buses eléctricos”, afirmó la gerente de Transmilenio, María Consuelo Araújo.

Pese a que en total existen 57 productores de buses eléctricos en el mundo, en esta licitación podrán competir únicamente 10, pues son los que de entrada cumplen con los requisitos básicos del proceso (experiencia y que tengan buses ensayados en otras partes

del mundo). En cuanto a las características, los nuevos vehículos deben contar con cámaras de vigilancia, WiFi, puertos USB, sensores, GPS, y mayor iluminación.

Los retos de la renovación

Expertos en movilidad coinciden en resaltar lo valioso del anuncio. Sin embargo, consideran que hay puntos que se deben tener en cuenta para que la llegada de una nueva fuente de energía al SITP sea exitosa y se pueda expandir.

Lo más importante es la infraestructura para recargar los vehículos, lo cual fue una de las dudas que surgió en repetidas ocasiones ante la posible llegada de biarticulados eléctricos y hoy cobra mayor valor. Néstor Sáenz, consultor en sistemas de transporte, considera que “aunque el proceso es bueno, porque diversifica las fuentes de energía, la ciudad debe tener cómo alimentar todas las versiones de buses. La infraestructura debe acompañar la expansión, sino ya no se van a varar los vehículos por falta de gasolina sino por de energía”.

Para Germán Prieto, director del programa de Gestión del Transporte de la Universidad Jorge Tadeo Lozano, “debe haber una articulación entre privados y Distrito para el tema de electrolineas. Se debe garantizar la suficiente disposición y ubicación de puntos en los que se hará la alimentación eléctrica. Lo único preocupante acá es que la licitación no resuelva el tema de los patio-talleres y eso debe estar listo”.

Dudas finales que plantean los expertos están relacionadas con la chatarrización de los buses viejos y la financiación de los nuevos. De acuerdo con Ricardo Montezuma, Ph.D en movilidad y urbanismo, “lo clave será es sacar las chime-neas existentes (provisionales y buses viejos del SITP). Si no hay un buen proceso de chatarrización, todo lo que se haga será muy limitado”. Por último, el analista Fernando Rojas afirma que “el principal desafío es cómo se va a financiar esa compra, ya que la mayoría de operadores tiene deudas y problemas financieros”.

La llegada de buses nuevos es un alivio para el SITP, pues poco a poco va tomando la forma del modelo que se planteó originalmente, pero que fracasó debido a retrasos y mala implementación. Esta, y las acciones venideras, son producto de la renegociación de contratos que espera no solo mejorar la experiencia de viaje de 1,6 millones de usuarios, sino enganchar a otros actores viales al transporte público de la ciudad. ■