



General Motors Colmotores

Bogotá, Enero 14 de 2014

Señores
TRANSCARIBE
Atn. José López Amaríz
Gerente
Cartagena de Indias D.T.

REFERENCIA: **OBSERVACIONES PRE-PLIEGO DE CONDICIONES
LICITACIÓN PÚBLICA No TC-LPN-004-13**

El Decreto 0862 de 5 de Julio de 2013 establece como premisa única para lograr un AMBIENTE SANO adoptar el uso del Gas Natural como ÚNICO COMBUSTIBLE del Sistema de Transporte Público de Cartagena TRANSCARIBE.

Que el artículo 79 superior, el cual prescribe: "Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines".

Que de conformidad con el artículo 365 de la Constitución Política, los servicios públicos son inherentes a la función social del Estado, siendo su deber asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.

Solicitud: Permitir la libre competencia en Combustibles incluyendo también el Diésel (hasta de 50 ppm de azufre), el cual al igual que el Gas Natural es catalogado como "Combustible Limpio" según el Artículo 5° de la Resolución 2604 de 2009 del Ministerio de Minas y Energía.

Argumentos:

- Desaparece el Riesgo de Desabastecimiento y Variación de Precio (H. RIESGO DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE. ASIGNACIÓN CONCESIONARIO.), dado que el combustible Diésel es suministrado regularmente para vehículos de Carga y Pasajeros en muy diversos puntos de suministro a lo largo y ancho de la Ciudad, sin limitaciones de Reservas en las dos Décadas siguientes.
- El Precio del Diésel por su impacto en diferentes bienes y servicios de la cadena productiva, cada vez tiene más presiones para bajar sus tarifas (sujeto a control de precios), mientras que el Gas Natural Vehicular no ha sido regulado y tiende a incrementarse.



Si se analiza integralmente el impacto de la Selección del GNV en los Costos de Implementación del SITP de Cartagena y su efecto en la Tarifa al Usuario y a los Operadores, para una prestación de Servicio Eficiente, deben tenerse en cuenta las siguientes consideraciones:

- Los Buses Articulados Exclusivamente Troncales a GNV (Solo 22 de los 54 Buses), tienen menor capacidad de Carga (- 12.5%) que los Buses a Diésel, ambos con Aire Acondicionado: 140 pasajeros máximo (GNV) vrs 160 pasajeros mínimo (Diésel), como los que operan en el MÍO de Cali; Incluso si la demanda prevista aún no está asegurada (con un pedido en firme solo del 27% de la Flota - 117 Buses de 50 pax - Alimentadores y Complementarios), hay un Alto riesgo que la Flota Troncal no tenga la demanda esperada, por lo cual sería más conveniente iniciar el Proyecto con Flota Troncal de Padrones de Alta Capacidad (Buses Diésel de aprox. 110 pax) de aprox 13 mts, acorde a la Capacidad de las vía Troncales (Capacidad hasta 20 Toneladas para Buses de 2 Ejes); dejando la incorporación de Buses Articulados (mayor costo) para Fases Posteriores de Optimización del Sistema (3 a 5 años), cuando la demanda esté asegurada y la tarifa técnica objetivo no supere la tarifa al usuario.... Y por ahora más bien concentrarse en implementar toda la Flota de Alimentadores y Complementarios en un periodo no mayor a un año (431 Buses), asegurando así que no se presente competencia entre el SITP y el TPC (Flota actual), y así mitigar el riesgo de demanda del cual adolecen los SITM actualmente implementados. REDUCCION DE COSTOS DE FLOTA
- Los Buses Articulados Pretroncales a GNV (34 Buses), Deben ser Duales con puertas Izquierdas y Derechas (Rutas 102p y 103p), los cuales no tiene la capacidad de cargar 130 pasajeros como se afirma, dado que no deben exceder la capacidad de las vías Pretroncales (25 Toneladas) y no 30 Toneladas como pretenden hacerlo (NO SE CONSTRUYERON TRONCALES), con lo cual es más eficiente utilizar Buses Padrones Duales Diésel (capacidad de carga de 17 Toneladas y 80 pax). CORRIGEN FALSAS ESTIMACIONES DE FLOTA Y EVITAN SOBRECOSTOS DE INFRAESTRUCTURA
- Sí con los Buses Padrones Duales a GNV con aire acondicionado pretenden cargar 90 pasajeros, se superará la capacidad de carga de las vías Pretroncales (actuales vías de la Ciudad como las de Bocagrande – 17 Toneladas), con lo cual acelerará el deterioro de las mismas incrementando los costos de Mtto o su prematura Reconstrucción a mayor capacidad de Carga, una vez su deterioro impida la circulación (caso ya repetido en las Cuencas Alimentadoras de TransMilenio en Bogotá al utilizar Buses de 18 Toneladas – Ver Estudio Universidad de los Andes, según CONTRATO BM-122-206 con el IDU); dicho costo no ha sido previsto en los Costos de Infraestructura del Sistema el cual se sumaría al de construcción del Patio 2. CORRIGEN FALSAS ESTIMACIONES DE FLOTA Y EVITAN SOBRECOSTOS DE INFRAESTRUCTURA
- Las Velocidades Comerciales de los Buses a GNV en aplicaciones de Transporte Masivo (Articulados y Padrones) son menores a Buses Equivalentes Diésel debido a su mayor peso vacío (tanques de almacenamiento, que equiparen igual autonomía) y menor capacidad de arranque (aceleración de 0 a 40 km/hora en menos de 22,5 segundos), según lo requerido por las NTC 4901, por tanto si se permitiera el uso de Flota Diésel, se



requerirían menos vehículos en el Sistema Transcaribe. REDUCCION DE COSTOS DE FLOTA.

- Con la adopción de único combustible del Gas Natural Vehicular el Sistema Transcaribe se cierra las puertas (por dos décadas), a la Evolución hacia Tecnologías de Punta bajo las Nuevas Tendencias de Electro-movilidad que ya están comenzando su introducción en Latinoamérica como los Buses Híbridos “Electricos-Diesel”: 8 Buses en Ciudad de México, 30 Buses en Curitiba y próximamente en el Corredor Verde de la Cra 10ª y 7ª en Bogotá con 200 Buses Duales, los cuales brindan acceso a “Fondos de Financiación Verdes” promovidos por la Fundación Clinton a través del BID a tasas y plazos de pago preferenciales.

Basado en lo anterior y teniendo en cuenta que la Alcaldía no dio respuesta a la comunicación de la ANDI (Carta enviada al Señor Alcalde – Dionisio Vélez Trujillo el 14 de Agosto de 2013), solicitamos para garantizar la Transparencia de dicha decisión que orienta por completo el uso de una tecnología de la Flota que se vinculará en el Sistema, se incluya en los Anexos de la Presente Licitación: Estudios Específicos al nivel del mar con Flota con Aire Acondicionado con Buses Diésel y Buses a GNV, que evidencien la cuantificación de contaminación y costo en el Ciclo de Vida (inversión, conductor, combustible y mantenimiento), por pasajero transportado para los dos alternativas de combustible, para que los Operadores Adjudicados tomen la mejor decisión que les permita ofertar el menor costo (\$/km), que permita a Transcaribe optimizar el costo por pasajero transportado en beneficio de una tarifa razonable a los usuarios.

Cordialmente,
Mauricio Niño
Gerente Comercial Buses Volvo
Sistemas Urbanos de Transporte
General Motors Colmotores S. A.