

PROPOSICIÓN N° 226 de 2018
 Licitación de Renovación Flota de TM. S.A
H.C. Concejal Marco Fidel Ramírez

Miércoles 02 de mayo de 2018

Hablo como ambientalista: Considero que el costo de perder el aire del futuro, no es comparable con el costo presente que implica el cambio de la flota de TM, lo cual solo beneficia a los operadores privados.

Porque, en otras palabras, a los operadores privados no les interesa favorecer el aire, de los siguientes 20 años, sino su negocio para las 2 décadas por venir. Ellos No se ponen la mano en el corazón por Bogotá y, peor aún, tienen un alcalde que les hace el juego.

En nuestra Capital, vamos al contrario que en el resto del mundo. Mientras la mayoría de ciudades principales intentan migrar a tecnologías limpias y desligarse de la dependencia de los combustibles fósiles, Bogotá desperdicia las oportunidades para iniciar un cambio profundo, como podría ser esta licitación que, de no ser por las sugerencias de muchos, hubiera seguido rauda e indiferente, por el camino contaminante.

¿Cómo se puede desperdiciar esta oportunidad? ¿Acaso esta flotilla no permanecerá varias décadas rodando por nuestras calles? La Administración de Peñalosa, no parece muy preocupada por el tema, pues afirma que Bogotá no supera aún los estándares internacionales de contaminación, y que el aporte contaminante de TM es de baja proporción. Entonces qué ¿nos relajamos? ¿Esperamos otros 5 lustros más? Si Bogotá tuvo hace muchos años, los trolebuses eléctricos de la marca soviética Uritzky, ¿cómo es posible que hoy, en 2018, no seamos capaces de contar con mejores sistemas basados en tecnologías limpias como una decisión de política ambientalista, y no tan solo movidos por un factor financiero? porque la prioridad de los operadores, es la de cuidar sus costos. ¿Y cuál es la prioridad del alcalde que debería representar los intereses de toda la ciudad?

¿Qué vale más: el agua o los costos de embotellar? Lamentablemente, en esta economía, valen más los costos de embotellar y distribuir, que el agua. Debe ser al revés.

Pues vale más el aire de Bogotá, que su Sistema de transporte. Pero bueno, esta solo era mi introducción. Dejaré 3 puntos de reflexión, evitando, en lo posible, repetir lo que varios colegas ya han dicho aquí:

1. El alcalde está paranoico

Por favor coloquen el 1er audio

- ✓ Vemos que le dijeron a Peñalosa: *“Alcalde, la Procuraduría, varios concejales, y representantes a la Cámara por Bogotá, le están solicitando que rediseñe el pliego de licitación de los 1400 buses de TM, con el fin de fortalecer el criterio ambiental”*.
- ✓ Y el Alcalde respondió que *“no se podía seguir haciendo política con ese tema. Que hay que ser serios y responsables porque primero, es el tema de costos”*.

Es incomprensible ¿por qué la Alcaldía ha hecho caso omiso a las recomendaciones de representantes políticos (incluyéndome), y del ente de control, para orientar una licitación de tal importancia? Imagino que cuando el alcalde dice que “se está haciendo política con el tema”, pretende despreciar la política, como si fuera algo malo. Porque él mismo,

Peñalosa es un político, elegido democráticamente para ser alcalde y quienes lo apoyan o se oponen están actuando en el marco de la Constitución.

Comencemos por respetar la acción política, que no es lo mismo que “la politiquería”. Antes le creíamos el cuento según el cual, él era un tecnócrata, un experto urbanista, un gerente, no un político. ¡Pero ya no más carreta! No más irrespeto y distorsión.

Cuando tantos hemos exigido un replanteamiento de los pliegos, abrir el debate, y sacar la discusión técnica a la ciudadanía, estamos haciendo uso de nuestro derecho democrático. Además, es nuestro deber ético, es relevante. El alcalde no puede menospreciar las peticiones de representantes de la ciudadanía como nosotros, llamados a hacer Control Político, que no es una función menor.

Lo que demuestran las palabras del alcalde es que está paranoico, porque piensa que todos están contra él y que lo quieren sabotear con fines electorales o quizá como parte de la oposición a su mandato. Y esto No es así.

2. **El alcalde Peñalosa es terco**

Por favor coloquen el 2do audio

- ✓ Como escuchamos, le han preguntado al “Gerente tecnócrata de Bogotá”, porque Alcalde es un cargo político y eso no es de su nivel, ¿por qué no incursionar con la tecnología Euro 6?
- ✓ Y el “gerente” de Bogotá se limita a señalar el Euro 5 como lo más moderno en el mundo. Y defiende el uso del diésel porque según la Bogotá Mejor para Todos, es el polvo y no el combustible fósil, el responsable del 50% de la contaminación en la ciudad. Y, como para la Administración, el TM-diésel solo contamina el 10%, entonces todo está bien. Por lo tanto, interpretando al “gerente y tecnócrata” de Bogotá, la ciudad estará mejor con buses nuevos diésel Euro 5, porque el Euro 6 es un ideal inalcanzable que no es posible para las finanzas de la ciudad, debido a que los operadores se quebrarían, o bien tocaría subir \$800 más la tarifa al usuario.

En gracia de discusión, podemos imaginar que no podamos desprendernos del diésel tan rápido. Pero sí podemos hacer todo lo que esté en manos de la administración de la ciudad en esta licitación para implementarlo en el menor tiempo posible. La nueva normativa Euro 6 obliga a los fabricantes a aplicar en los motores diésel, los filtros de partículas EGR refrigeradas y con mayor recirculación. Así mismo Euro 6 exige mejores presiones en la bomba de combustible y en el soplado del turbo, entre otras medidas. Pero como, ni Ecopetrol ha tenido el patriotismo de suministrar combustible para motores Euro 6 en Colombia, ni el Alcalde Peñalosa de exigirselo a esta empresa, pues podemos empezar con los eléctricos. La vida nos está dando esta oportunidad de oro.

Pues bien, podemos implementar una parte con Euro 6 eléctrico y exigir que los Euro 5 diésel nuevos que lleguen, sean reemplazados paulatinamente en 20 años, para que al final, todos sean eléctricos. ¿Por qué no? ¿Acaso el derecho a un ambiente sano no es un poderoso motivo? Por lo visto, para Peñalosa no. Los costos de los pobres operadores son el único motivo para él, son los costos de los privados los que protege, privilegia y prioriza esta Administración. El alcalde es terco.

3. El gran engaño

Por favor coloquen el 3er audio

- ✓ Recordemos que Peñalosa respondió ante los interrogantes de un medio radial que: “el problema más grave para la salud en el aire en Bogotá es el polvo... No son las emisiones de combustión, es el polvo... Eso lo saben todos los expertos en el tema de salud. El polvo es el problema más grave. Porque un millón 100 mil personas en Bogotá, no tienen pavimento frente a la casa”, eso es lo que afirmó el alcalde.
- ✓ Definitivamente, esta declaración le gana a la de Petro cuando dijo que para mejorar la seguridad ante los robos y el *raponazo* de celulares, lo mejor era no usarlos. No le queda bien a un alcalde del siglo XXI, que ha viajado por el mundo, y que lo consideran un experto, decir a estas alturas, que es el polvo y no las emisiones de combustible, lo que daña la salud de los bogotanos. Debió decirlo en su campaña.

Según esta conclusión peñalosisista, podemos deducir que nos han engañado todo este tiempo y durante 25 años. No sabíamos que la contaminación en el mundo, antes de la Revolución Industrial, ya estaba tan deteriorada, pues todos los caminos estaban sin pavimentar. Ignorábamos que los tiempos de sequías en Colombia, eran la mayor causa de contaminación ambiental. Lugares como los llanos orientales, la Guajira, y otros, tienen al menos el 50% de contaminación porque sus caminos no están pavimentados sino atestados de polvo.

Nos engañaron con el **Día sin carro**, pues con la declaración del alcalde, hoy sabemos que los vehículos particulares solo contaminan el 2,7% conforme informó la Secretaría de Medio Ambiente hace pocos días a Canal Capital. Ese Día anual de cada febrero, no tiene sentido en absoluto. Incomodar a tanta gente para atiborrar el TM en esa fecha, no baja la verdadera contaminación. Así mismo, las campañas para subirse a la bici, cuyo argumento es que usar un carro es más contaminante que pedalear, también se queda sin piso.

Lo que debimos haber hecho primero, era pavimentar las calles para 1´100.000 habitantes de Bogotá. Ciudadanos, hemos recibido una gran revelación del gran sabio alcalde: Hay que pavimentar las calles y con eso ya disminuiríamos el 50% de la contaminación de la ciudad. **¡Haberlo sabido antes!** Ahora entiendo por qué quieren pavimentar la Reserva Thomas Van der Hammen, por supuesto..., es porque esos potreros botan mucho polvo. Así las cosas, África es el continente más contaminante del mundo.

A todos los ciudadanos un mensaje de parte de Peñalosa: La próxima vez que su médico les pregunte por qué sus exámenes de pulmones no han salido bien, dígame que es porque el 50% de la contaminación de la ciudad, es el polvo de las calles no pavimentadas que Peñalosa no pavimentó ni en esta, ni en su anterior Administración. Claro..., ya van a decir que polvo es un conjunto de cosas, sin embargo, aquí quedó claro que es por las “trochas” que aún tenemos en la ciudad.

Hay que hacer lo uno, sin dejar de hacer lo otro. Hay que pavimentar frente a las casas y hay que aprovechar una licitación de movilidad, que además podría ser un hito ambientalista en la historia de la ciudad, para bajar las emisiones contaminantes del Sistema de Transporte Público más grande del país.

Antes de concluir y de proponer, debo decir:

- No es cierto que queremos satanizar a TM.
- No es cierto que el factor financiero no sea importante.
- No es cierto que las calles no pavimentadas, son la mayor fuente de contaminación

Por el contrario:

- Sí es cierto que tenemos una oportunidad donde la salud pública y el medio ambiente, no puede ser un factor auxiliar a voluntad de los oferentes privados.
- Sí es cierto que podemos cambiar la actual ingeniería financiera que está hecha para privilegiar a dueños de buses, operadores de buses, recaudadores y prestamistas financieros.
- Sí es cierto que hay que pavimentar frente a muchas calles bogotanas, y que nadie quiere que estas sean polvorientas. Es un asunto de salud, equidad, estética y responsabilidad.
- Ganar 30% en espacio en los buses nunca es conmutable con el medio ambiente.
- Reducir el 87% de emisiones con Euro 5 diésel, jamás es comparable con pasar a Euro 6 eléctrico.

Empiezo mi recta final en aras de la brevedad: Peñalosa con su metida de pata, ha salido a desembarrarla. Afirmó que 50 puntos adicionales a los privados para que ofrezcan tecnologías más limpias, era muchísimo, y que, si se daban más puntos, la tarifa del usuario se dispararía. ¡Magia, magia! ¡Un milagro!, subió a 200 puntos. Eso significa que sí se puede hacer una ingeniería financiera donde sea el Distrito el que pone las condiciones y no los privados. Porque el Estado está en la obligación de velar por lo más valioso para los ciudadanos, y debe prever y evitar daños futuros a la salud pública y al aire de la ciudad. Se concluye pues, que si se podía subir el puntaje sin arriesgar la tarifa.

Por todo lo anterior, solicité por escrito a TM que suspendiera el proceso de esta licitación para que sea el Distrito, en representación de la ciudadanía, el que imponga sus condiciones, con base en los principios de **PARTICIPACIÓN, PREVENCIÓN Y PRECAUCIÓN**. Del afán, solo quedan las cosas mal.

Que no le pase a Peñalosa, lo mismo que le pasó en su primera Administración, que cuando adjudicó el contrato 043 de 2000 de adecuación del proyecto de TM de la Autopista Norte, se le rompieron las losas. Recordarán ustedes que en el proceso contractual se modificaron intempestivamente los pliegos de condiciones que exigían una resistencia al relleno fluido de proporción de 60 Kg/cm³, como lo sugirió la Empresa *Steer Davis And Gleave*, y no de 30 Kg/ cm³.

En consecuencia, por supuesto, acoger los principios que rigen el proceso de contratación pública, es un imperativo. Pero permítanme agregar los principios constitucionales que he mencionado: **PARTICIPACIÓN, PRECAUCIÓN y PREVENCIÓN** porque estoy convencido que, en el actual proceso de contratación, estos principios también se circunscriben porque está de por medio el uso de tecnologías limpias que deben honrar los compromisos venideros del bienestar de la salud y el ambiente.

Entiendo la visión estructural de los abogados administrativos que argumentan que solo se pueden exigir los principios especiales que se encuentran en las normas que rigen la contratación y no otros. Aun cuando esa conceptualización es acertada, en mi visión, es limitada porque se distancia de la relación que nos trazó la Constitución Ecológica de 1991 en favor de la naturaleza, el medio ambiente y la salud.

Con esta Constitución, el Distrito no puede imponer su criterio en decisiones que afectan directamente derechos fundamentales y colectivos de los ciudadanos. Esta circunstancia me obliga a cuestionar el proceso licitatorio que se centra en fines económicos únicamente. El mensaje de Peñalosa con este proceso es: **EL QUE CONTAMINA PAGA**. Ya estamos acostumbrados a que, por la falta de aplicación de la visión sistémica y compleja en la Gestión Pública Ambiental del Distrito, sigamos siendo avocados a fallos judiciales que corrijan la visión fragmentada y falta de prevención de daños y contaminaciones en el medio ambiente: El río Bogotá y los Cerros Orientales, tan solo son un ejemplo de ello.

Finalmente, invito a la Administración que, los requisitos habilitantes para la adquisición de tecnologías limpias, **SEAN OBLIGATORIOS Y NO OPCIONALES**. Si se obliga a adquirir una buena parte, buses con motores en estándar Euro 6 eléctrico, y otra menor Euro 5 diésel (con el compromiso de cambiar estos últimos paulatinamente a Euro 6 eléctrico antes de 20 años), estaremos en la dirección correcta. Es cuestión de voluntad política, la misma que tuvieron para inaugurar rápidamente el Auto-norte, pero en esta ocasión con ética y pundonor, teniendo siempre en mente, las siguientes generaciones.

Siglas EGR, acrónimo de Exhaust Gas Recirculation o **Recirculación de Gases de Escape** en castellano.

La **Norma Euro 5** es un programa de medidas reglamentarias de la [Comisión Europea](#) y aprobadas por el [Parlamento Europeo](#) el [22 de mayo](#) de [2007](#) por el que se establecen los requisitos técnicos para la homologación de los vehículos de motor en lo que se refiere a las emisiones, para evitar que difieran de un Estado miembro de la [Unión Europea](#) a otro. De la k kh programa Euro 5 sustituye al Euro 4 que estaba en vigor desde enero de [2005](#) y supone comparativamente una disminución de la cantidad de [óxido nitroso](#) autorizado emitido por los vehículos de motor hasta los 60 miligramos por kilómetro (mg/km) en motores de [gasolina](#) y 180 mg/km en los motores [diésel](#). De la cual se gastaron 500.000 euros ya que los repuestos no vienen de colombia

Asimismo, el programa contempla una reducción del 80% de la materia particulada, que pasará de los 25 mg/km a los 5 mg/km.

Aunque la norma Euro 5 entró en vigor el [1 de septiembre](#) de [2009](#) para los vehículos de categoría B, la misma estipula un periodo de adaptación hasta [2012](#) para aquellos fabricantes de automóviles de más de 2.000 kg tales como las ambulancias, los vehículos de rescate o los automóviles familiares.

El principal objetivo de la normativa Euro6 es **reducir las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) y las partículas en suspensión (PM)** emitidas por automóviles y vehículos comerciales, con una coerción especialmente estricta para los comerciales pesados. La Euro6 también busca reducir las emisiones de otros gases nocivos, pero el protagonismo – por su peligrosidad – es de esta tóxica pareja. Tanto los óxidos de nitrógeno como las partículas en suspensión son **productos naturales de la combustión de hidrocarburos**.