



*Embajada de la República
Bolivariana de Venezuela
Londres*

TELECOPIA No. II.2.G5.E1

PARA: Ciudadano Rafael Ramírez
Ministro de Energía y Petróleo

FECHA: 15 de junio de
2006

ASUNTO: Conversaciones con la Alcaldía de
Londres relativas a un programa de suministro
y cooperación en materia energética.

PAGS: 6

Estimado Ministro,

Tengo a honra dirigirme a usted en ocasión de informarle que los días 18 y 25 de mayo del año en curso, el suscrito mantuvo conversaciones con un grupo multidisciplinario de la Alcaldía de Londres en relación al tema de referencia, de acuerdo a instrucciones del Ciudadano Presidente de la República. Estuvieron presentes por el lado venezolano, en ambas reuniones, las siguientes personas: Félix Plasencia, Ministro Consejero de esta Embajada, Nathalie Vivas, Segundo Secretario, Encargada de la Sección Energética de esta Embajada, Nelson Martínez, Director Gerente de PDVUK, María Waleska Vivas, Jefe de Relaciones Públicas de PDVUK. Por el lado de la Alcaldía, se encontraron presentes el Director de Transporte y Asuntos Públicos y Jefe de Gabinete Adjunto del Alcalde, Redmond O'Neill, el Director de Políticas Económicas y de Negocios de la Alcaldía, John Ross, el Jefe de Gabinete del Alcalde, Simon Fletcher, el Comisionado de Transporte de la ciudad de Londres, Peter Hendy, el Director de Operaciones de los autobuses de Londres, Mike Weston, la Directora de Políticas de la Alcaldía, Neale Coleman.

En la primera de dichas reuniones se trató lo siguiente:

1.- Evaluación de alternativas para dar sustento al acuerdo de cooperación antes señalado. En este contexto se pasó revista a dos

opciones básicas. La primera, el suministro de "heating oil" para hogares de menores recursos, escuelas públicas en zonas populares y ancianatos. La segunda, subsidio de diesel para el sistema de transporte público urbano (autobuses), de la ciudad de Londres, con miras a beneficiar a sectores socialmente desfavorecidos.

La primera de las dos opciones presentó inconvenientes diversos:

a.- No ser el "heating oil" el combustible de calefacción habitual en el Reino Unido, siendo el gas el combustible de consumo doméstico para calefacción.

b.- La dificultad implícita de encontrar interlocutores con los cuales negociar dentro de una administración pública compleja en la que coexisten y se sobreponen alcaldías, consejos municipales y gobiernos locales.

c.- El hecho de que las temperaturas en el Reino Unido nunca bajan demasiado, haciendo del tema calefacción un elemento de sensibilidad relativamente menor.

d.- El poco impacto público que se derivaría de un programa basado en el "heating oil".

La segunda de las dos opciones, presentó por el contrario, beneficios múltiples:

a.- Facilidad de negociación, pues existiría un interlocutor único: la Alcaldía de Londres. *No hay que negociar con 60 más alcaldías.*

b.- Mayor visibilidad y difusión pública del programa, lo cual redundaría en un mayor beneficio de imagen para el gobierno venezolano. En la propia flota de autobuses de la ciudad de Londres podría publicitarse de manera masiva la cooperación proveniente de nuestro gobierno. Dicha publicidad podría colocarse tanto en el exterior como en el interior de un número importante de unidades de transporte. En adición, la Alcaldía de Londres acometería un programa bien articulado de difusión de la cooperación brindada.

c.- Posibilidad de implementar un adecuado programa de contraprestación, mediante la cooperación técnica que la Alcaldía

de Londres estaría en posibilidad de prestar a las autoridades venezolanas. En este sentido se apuntó a áreas como las siguientes: sistema de vigilancia por cámaras, recolección de basura, seguridad y prevención de delitos, etc.

d.- El hecho de que en Europa el suministro de diesel, utilizado por el sistema de transporte de autobuses, resulta más fácilmente operable por parte de PDVSA que el del "heating oil".

e.- Facilidad de instrumentación. Sería relativamente sencillo identificar a sectores socialmente desfavorecidos (desempleados, personas carentes de seguridad social y por ende en situación económica crítica, etc.). Quienes se encontrasen en tal situación podrían recibir una tarjeta de identificación especial que les permitiría adquirir el ticket a precio reducido.

2.- Se explicó que la flota de autobuses de la ciudad de Londres se encuentra compuesta por 8 mil unidades que consumen 1.3 millones barriles de diesel por año. A pesar de que los autobuses son operados por compañías privadas, lo hacen bajo un convenio con la Alcaldía de Londres, quien determina las rutas, el monto del pasaje, los subsidios a aplicarse y, a la vez, suministra un descuento tributario para la adquisición del combustible. La Alcaldía coordina, así mismo, todo lo relativo al suministro de diesel mediante convenio con un grupo de empresas proveedoras (BP, Shell y otras). De esta manera, la Alcaldía está en capacidad de trasladar al usuario final los subsidios que hayan de otorgarse.

3.- Se explicó que el sistema de transporte público terrestre de la ciudad de Londres dispone de dos subsidios básicos: mayores de 65 años y estudiantes. Existen, sin embargo, muchos sectores desfavorecidos que no se benefician de un subsidio de transporte. Entre ellos se mencionó, como se refería anteriormente, a los desempleados, a las personas carentes de seguridad social y por ende en situación económica crítica, etc.

En la segunda de las dos reuniones se trató lo siguiente:

1.- Los representantes de la Alcaldía de Londres explicaron que la ciudad metropolitana de Londres dispone de un Producto Interno Bruto de 300 mil millones de libras esterlinas, equivalentes a 564 mil millones de

dólares norteamericanos.

2.- Los representantes de la Alcaldía presentaron una lista de áreas en las cuales dicha institución puede colaborar con las autoridades venezolanas:

a.- Transporte:

- Integración de distintos sistemas de transporte.
- Gerencia del tráfico y tránsito terrestre.
- Gerencia en sistema de rutas de autobuses.
- Gerencia en el sistema de transporte subterráneo.
- Regulación de tarifas en sistemas de taxi.

b. Seguridad y vigilancia pública:

- Sistema de vigilancia público por cámaras. Se aclaró que la ciudad de Londres constituye el líder mundial en la materia.
- Sistemas de identificación mediante el escaneo genético de huellas digitales. También en esta materia el Reino Unido es líder a nivel mundial.
- Políticas de seguridad y vigilancia vecinal.

c.- Medio ambiente.

- Gerencia para el manejo de desechos y basura.
- Calidad del aire. Capacidad para cantidad porcentaje de CO2 emitido por unidades de transporte público.

d.- Técnicas de capacitación y educación de adultos.

e.- Promoción y desarrollo turístico.

3.- Los representantes de la Alcaldía manifestaron que estaban en capacidad de promocionar activa y eficazmente la imagen de Venezuela en el Reino Unido, destacando el programa de cooperación en materia energética y su beneficio para los sectores socialmente desfavorecidos. Señalaron, así mismo, que podían utilizar el sistema de autobuses para promocionar el turismo en Venezuela.

4.- La representación venezolana solicitó un informe detallado de:

a.- Los beneficiarios potenciales del programa, debidamente identificados y segmentados.

b.- Requerimientos concretos en materia de diesel (número de empresas operadoras, porcentajes, volúmenes, especificaciones del producto, etc.).

d.- Precisiones con respecto a la campaña de promoción publicitaria que emprendería la Alcaldía de Londres.

5.- La Alcaldía Metropolitana de Londres se comprometió a entregar dicho informe pormenorizado en un lapso de 15 días en reunión que sostendrán las partes el día 15 de junio.

6.- Los representantes de la Alcaldía de Londres manifestaron que para elaborar una propuesta más concreta con respecto a los mecanismos de cooperación que dicha institución pudiese prestar, sería necesario enviar una delegación a Venezuela que estudiara "in situ" las necesidades planteadas.

7.- La representación venezolana indicó a la Alcaldía que en el año 2000 se firmó un Acuerdo de Cooperación Energética entre Venezuela y el Reino Unido, dentro del cual podría enmarcarse el acuerdo entre el gobierno de Venezuela y la Alcaldía Metropolitana de Londres. La Embajada envió ya copia de dicho acuerdo a la Alcaldía de Londres.

8.- La representación venezolana y los representantes de la Alcaldía discutieron los mecanismos para materializar la entrega del combustible diesel a los operadores. En este sentido, se señaló que dado que algunos de los suplidores de combustible tradicionales a los operadores son socios de PDVSA en diversos proyectos, se podían instrumentar mecanismos de triangulación. En tal sentido se mencionó que a través de tales mecanismos, BP, Shell o Chevron o Conoco podían hacer entrega del diesel a los operadores en el Reino Unido, mientras que PDVSA entregaría igual cantidad de combustible a estas empresas en Venezuela.

Las partes convinieron en dos reuniones subsiguientes. El día 30 de mayo se realizará una reunión estrictamente técnica para intercambiar puntos de vista sobre características del combustible. El

día 15 de junio se producirá una reunión ampliada para dar seguimiento a la negociación. Entre esta última fecha y el 27 de junio, las partes se reunirán tantas veces como sea necesario para tratar de dar forma concreta a una propuesta que será elevada a la consideración del Ciudadano Presidente de la República.

Se estableció la conveniencia de que los representantes de la Alcaldía de Londres estén presentes en Caracas el 27 de junio. Ello por varias razones: a.- En caso de que el Ciudadano Presidente de la República quisiera incorporarlos a la reunión en la cual se le planteará la propuesta de cooperación. b. En caso de que fuera necesario que esta misión de la Alcaldía mantuviera contacto con algunas autoridades venezolanas. c.- Para identificar, discutir y evaluar opciones de cooperación, etc.

Sin otro particular al cual hacer referencia, hago propicia la ocasión para reiterar a usted el testimonio de mi alto respeto y personal aprecio.

Atentamente

Alfredo Toro Hardy
Embajador