

ANÁLISIS DE PROYECTO
“PROYECTO BRT TRANSMETRO BARRANQUILLA, COLOMBIA”
(BRT Transmetro Barranquilla, Colombia)

Introducción

El proyecto consiste en la implantación de un sistema de transporte rápido de autobuses en el área metropolitana de la ciudad de Barranquilla, en Colombia. A través de la puesta en marcha de un medio de transporte masivo eficiente, seguro, rápido y fiable, el proyecto mejorará los sistemas de transporte de la ciudad y reducirá las tasas de emisiones por pasajero, reduciendo así las emisiones globales.

El proyecto contribuirá al desarrollo sostenible de la región a través de la mejora del medio ambiente y particularmente la calidad del aire. Además reportará beneficios económicos por la reducción de pérdidas relacionadas con atascos y congestión del tráfico o mejoras de la calidad de vida relacionadas con la salud o ahorro de tiempo en el transporte.

Objetivo final del proyecto

Objetivo:

El objetivo del proyecto es reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) al mejorar la eficiencia energética de los sistemas de transporte en la ciudad de Barranquilla, en Colombia.

Reducciones anuales: 55.828 tCO₂e/año

Reducciones totales durante el período de acreditación: 390.798 tCO₂e/año

(Período de acreditación renovable de 7 años; de 2012 a 2018)

Reducciones totales hasta 2012: 33.243 tCO₂e

Características del proyecto

Descripción:

El proyecto prevé su puesta en marcha en dos fases, con un total de 3 carriles exclusivos para buses BRT más sus líneas de alimentación. La Fase I entró en operación en 2010 mientras que la Fase II se espera que esté operativa en el año 2015. Con el proyecto se construirán 28 kilómetros de carril bus independiente, se fletarán nuevos autobuses de diesel tipo Euro 4, se implantará un sistema de prepago que agilice el acceso a los autobuses y se organizará un sistema de control inteligente de la flota. De esta manera se mejorarán los rendimientos del sistema global de transporte y se reducirán las emisiones generadas por usuario y kilómetro.

Promotores de Proyecto: Transmetro S.A. y Corporación Andina de Fomento (CAF) como fideicomisario de la Iniciativa Iberoamericana del Carbono (IIC).

Tipo de proyecto: proyecto de eficiencia energética en sistemas de transporte.

Categoría: Sectorial 7, Transporte.

Requisitos para que el proyecto sea considerado Mecanismo de Desarrollo Limpio

Este documento afirma que el proyecto cumple los siguientes requisitos:

- Los participantes del proyecto participan de forma voluntaria
- Las Partes implicadas tienen designada su Autoridad Nacional
- Los gases objetivo del proyecto son los gases de efecto invernadero citados en el anexo A del Protocolo de Kioto
- La reducción de gases de efecto invernadero es adicional a la que ocurriría en ausencia del proyecto
- El proyecto supone beneficios reales por reducción de emisiones a largo plazo (mínimo de 30 años de duración del proyecto).
- El proyecto contribuye al desarrollo sostenible del país huésped.

El proyecto se realizará en un país que es Parte del Protocolo de Kioto y que no pertenece al anexo I de la Convención Marco de Cambio Climático.

Se produce una inversión económica en dicho país a la vez que se reducen en él las emisiones de gases de efecto invernadero, con lo que se contribuye al objetivo último de la Convención Marco de Cambio Climático, la estabilización de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Justificación de que es un proyecto de pequeña escala (si procede)

No procede.

Elección de la metodología para la base de referencia se ha elegido

Para establecer la base de referencia se ha elegido la metodología aprobada por la Junta Ejecutiva del MDL y recogida en el documento **AM 0031, versión 3.1** (*Metodología de línea base para proyectos autobuses de tránsito rápido*) que se ajusta a este tipo de proyectos.

Elección del plan y la metodología de vigilancia

Para el establecimiento del plan de monitoreo y vigilancia se ha elegido la metodología aprobada por la Junta Ejecutiva del MDL y recogida en el documento **AM 0031, versión 3.1** (*Metodología de línea base para proyectos autobuses de tránsito rápido*) que se ajusta a este tipo de proyectos.

Cálculo de la reducción de las emisiones del proyecto

No se considera que se generen fugas relacionadas con el proyecto. Se han calculado las emisiones de la base de referencia. A partir de estos datos y siguiendo la metodología, se calcula la reducción de emisiones resultado del proyecto que asciende a 390.798 tCO₂e/año durante los 7 primeros años del periodo de acreditación.

Repercusiones ambientales

El proyecto cumple con todos los requerimientos exigibles por la legislación ambiental de Colombia.

De acuerdo con ésta, el proyecto no requiere una licencia ambiental, sin embargo el promotor del proyecto ha elaborado un Plan de Manejo Ambiental. La conclusión principal de éste es que el proyecto tiene un impacto ambiental positivo ya que se mejora la calidad del aire, se reduce la emisión de GEI y la contaminación atmosférica y acústica, se disminuye el volumen de tráfico, etc. En cualquier caso el Plan de Manejo Ambiental identifica posibles impactos negativos, fundamentalmente en la fase de construcción e incorpora medidas correctivas que los minimizan.

Al margen de lo anterior, las tareas de construcción de las líneas y sus estaciones requieren la obtención de un permiso del distrito en el que se localicen. Para ello, se deberá preparar un plan de acción ambiental que concrete las líneas contenidas en el Plan de Manejo Ambiental. Las obras de la Fase I, que ya han sido ejecutadas, obtuvieron todos los permisos correspondientes.

Declaración jurada, en su caso, indicando a qué autoridades nacionales designadas distintas de la AND del país receptor de la inversión se ha solicitado la aprobación del proyecto.

No procede.

Observaciones de los interesados

Los afectados y partes interesadas (usuarios, conductores, propietarios de autobuses y familias residentes en zonas de construcción de las nuevas líneas) fueron consultados a través de diferentes canales: grupos de trabajo, reuniones, cartas, etc.

Adicionalmente, se establecieron puntos satélites para la atención de ciudadanos interesados, enfocados a la resolución de dudas con carácter general, y puntos de atención específicos para afectados por los reasentamientos temporales para algunas familias que debieron ser desplazados durante la fase de construcción de las rutas. Para este último tipo de afectados, además, se preparó un plan de reasentamiento, se celebraron reuniones, y se ofrecieron compensaciones.

En general la acogida del proyecto fue muy positiva, y mayoría de las partes interesadas mostraron interés en mantener un canal de comunicación permanente.

Comentarios de la Oficina Española de Cambio Climático

La solicitud para obtener la carta de participación voluntaria está completa.

El proyecto pertenece al la Iniciativa Iberoamericana de Carbono (IIC) de la Corporación Andina de Fomento (CAF) en la que España participa.

El proyecto está registrado.