

PERFIL DE PROYECTO (PP)
COLOMBIA
FINANCIAMIENTO SUPLEMENTARIO PARA EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE
MASIVO (SITM) DE PASAJEROS PARA SANTIAGO DE CALI
(CO-L1101)

I. DATOS BÁSICOS

Título de Proyecto:	Financiamiento Suplementario para el Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) de Pasajeros para Santiago de Cali	
Número de Proyecto:	CO-L1101	
Equipo de Proyecto:	Miroslava de Nevo (INE/TSP), Jefe de Equipo; Rafael Acevedo-Daunas (INE/TSP); Rodolfo Huici (INE/TSP); Sergio Deambrosi (TSP/CCO); Hyun Jung Lee (LEG/SGO); Rodolfo Tello (VPS/ESG); Mylenna Cardenas (PDP/CCO); Rodolfo Gastaldi (PDP/CCO) y Caterina Vecco (INE/TSP)	
Prestatario:	República de Colombia	
Organismo Ejecutor:	Ministerio de Transporte (MT)	
Plan de financiamiento:	BID:	US\$153.000.000
	Local:	US\$ 67.000.000
	Total	US\$220.000.000
Salvaguardias:	Políticas identificadas: B.01, B.02, B.07, B.11, B.12, B.14 y B.17 Categoría: B	

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

A. Contexto General

- 2.1 El municipio de Santiago de Cali, a través de Metro Cali S.A. (MC), se encuentra desarrollando el Sistema Integrado de Transporte Masivo de pasajeros para Santiago de Cali (SITM), el cual fue concebido como la solución para reorganizar el caótico sistema de transporte público existente, y convertirlo en un sistema seguro, económica y socialmente accesible, energéticamente eficiente y con bajo nivel de emisión de carbono y de contaminantes atmosféricos.
- 2.2 El SITM, que entró recientemente en operación parcial, está compuesto por un conjunto de corredores troncales¹ con carriles segregados y preferenciales, destinados en forma exclusiva a la operación de ómnibus de alta y mediana capacidad². Esta red de corredores troncales se integra con las redes de corredores pre-troncales³ y las redes de corredores complementarios⁴, en los que se prestan servicios de transporte de pasajeros con vehículos de menor capacidad. La programación y control de circulación de las unidades de transporte se realiza desde un centro de operaciones donde se regula la oferta a ser suministrada por los operadores de ómnibus y moni-

¹ Corredores donde existe una demanda de transporte mayor a los 60.000 pasajeros/día

² Buses articulados con capacidad para 160 pasajeros y ómnibus para 100 pasajeros

³ Corredores con una demanda entre 20.000 y 60.000 pasajeros/día

⁴ Corredores que funcionan como alimentadores de los corredores troncales y pretroncales

torea el funcionamiento de las estaciones del sistema, a fin de efectuar ajustes, en tiempo real, del número y la frecuencia de las unidades en circulación, de acuerdo con los volúmenes de demanda.

- 2.3 El SITM de Cali, denominado Masivo Integrado de Occidente – MIO, fue diseñado como un plan de actuación integral en toda la ciudad; las dificultades prácticas de ejecución y financiación llevaron al Municipio a desarrollar un plan de implementación de las obras en fases, de ejecución continua y, a veces, simultánea; todas ellas incluyen la rehabilitación de corredores troncales, pretroncales y complementarios.
- 2.4 En 2003 el GdC solicitó apoyo financiero para este Programa y, en octubre de 2005, el Banco aprobó un préstamo para su financiamiento parcial (CO-L1001 Préstamo 1659/OC-CO, US\$200 millones), con un Aporte Local de US\$100 millones. A la fecha se han registrado inversiones por US\$152 millones (76% del monto del préstamo). Las demoras en la construcción al inicio del proyecto, debidas principalmente a deficiencias en la planificación y gestión del proyecto, han sido superadas, y el cronograma se ajustó en forma integral respecto al plan operacional inicial, con una extensión de 2 años.
- 2.5 A la fecha se ha concluido 32 km de corredores troncales (82%), 152 km de pretroncales (54%), 1 terminal (14%) y 2 patios (50%). Asimismo, se ha iniciado la ejecución de las obras del último corredor troncal (Aguablanca, de 7 km de longitud), con lo que se completaría las obras de las troncales previstas y las Terminales Puerto Mallarino y Calima. Varios proyectos se encuentran en distintas etapas del proceso de preparación de diseños y licitación de obras, con adjudicación programada en 2011 y 2012 (pasos a desnivel, terminales, pretroncales y acondicionamiento de espacio público y carriles mixtos).. Se estima que las obras del MIO se concluyan en el primer semestre de 2013.
- 2.6 En lo relativo al fortalecimiento institucional se ha cumplido en un 90% con lo previsto, desatacándose el desarrollo de: (i) el marco regulatorio y normativo para que MC desempeñe sus funciones de ente gestor, regulador y fiscalizador del nuevo sistema de transporte y su fortalecimiento para ejercer dichas funciones; (ii) manuales de procedimientos específicos, de organización, vinculación de personal, etc.; (iii) capacitado: (a) inspectores para supervisar la operación del servicio, y (b) personal para atención al cliente en las estaciones de parada, terminales, buses y (iv) un sistema de gestión ambiental, social y de salud ocupacional que supervisa y regula la actuación de los contratistas y de la empresa operadora, a los talleres de mantenimiento y operación general del sistema y de atención al público.
- 2.7 El SITM inició operaciones en forma gradual el 12 de junio de 2010, con: (i) 103 buses articulados de alta capacidad (de los 196 previstos), que operan sobre las troncales; (ii) 236 ómnibus padrón, operando sobre las pretroncales; y (iii) 131 buses en las alimentadoras; todos ellos poseen tecnologías limpias (EURO III), lo cual asegura un estándar de bajas emisiones, complementado por la reducción en la flota de vehículos y el menor número de kilómetros recorridos. De marzo del 2009 a diciembre de 2010 el SITM ha movilizado 80 millones de pasajeros.
- 2.8 El MIO está transformando el transporte público en la ciudad, tornándolo más eficiente y más seguro para los pasajeros. La flota fuera del MIO se está reduciendo de 4.860 vehículos a 940, reduciendo sustancialmente la contaminación y el ruido. A la fecha, se han chatarrizado 2.013 vehículos de transporte colectivo. El MIO se ha

convertido en el cambio más importante de la ciudad en un largo tiempo, mejorando sustancialmente la calidad de vida de los caleños.

B. Justificación del Financiamiento Suplementario

- 2.9 Durante la implementación del Programa se introdujeron algunas modificaciones al alcance del proyecto, principalmente de índole operativa y funcional, con el fin de mejorar la viabilidad técnica y social del SITM. Se decidió expandir la cobertura con transporte masivo al 100% de la demanda, en lugar de 90%; para atender ade-

cudadamente estos cambios se requieren mayores inversiones en el mejoramiento de las especificaciones técnicas de los componentes ya previstos o en elementos adicionales de la infraestructura. Estas modificaciones han permitido mejorar:

Detalle Modificaciones			
ITEM	Unidad	Alcance Original	Nuevo Alcance
Corredores troncales	Km	49	36
Pretroncales y Complemen	Km	206	243
Terminales de Cabecera	Un	5	7
Terminales intermedias	Un	4	4
Ciclorutas	Km	0	50
Puentes peatonales	Un	3	17
Intersecciones a desnivel	Un	6	9

(i) la seguridad vial, mediante la construcción de un mayor número de puentes peatonales (de 3 a 17); (ii) la operación del sistema, mediante la construcción de intersecciones a desnivel (de 6 a 9); (iii) la accesibilidad de los usuarios al sistema mediante la mejora de rutas alimentadoras (se incrementó su longitud en 37 km frente a la reducción de tramos troncales en 13 km); y (iv) la oferta de modos alternativos y complementarios al sistema, mediante la construcción de ciclorutas (50 km).

- 2.10 Por otra parte, el Programa ha experimentado sobrecostos en los contratos de obras debido a tres factores concurrentes: (i) incrementos de las cantidades de obra originados en gran medida en la relocalización de redes de servicios públicos; (ii) tiempo transcurrido entre los presupuestos originales y acuerdos de financiación, determinados en dólares constantes del 2002 y la contratación, con costos basados en diseños finales de detalle; y (iii) el incremento de los costos de construcción ocasionados fundamentalmente por el alza en el precio de los combustibles. No obstante, los costos finales del sistema están dentro de los parámetros razonables para sistemas SITMs equivalentes en otras ciudades del país.
- 2.11 El financiamiento suplementario solicitado, que responde a la necesidad de cubrir estas modificaciones en el alcance e incrementos de costos, se enmarca en las condiciones establecidas en la política GN-2329.⁵ El Gobierno de Colombia tiene interés en continuar las inversiones del proyecto con participación del Banco en asistencia técnica y financiamiento.

⁵ (i) el financiamiento suplementario está siendo solicitado dentro del plazo vigente para desembolsos; (ii) el programa está siendo ejecutado satisfactoriamente; (iii) los costos mayores a los estimados resultan de circunstancias excepcionales, y responden a obras que se vieron necesarias para mejorar la funcionalidad del sistema y la seguridad y calidad de servicio que ofrece a los usuarios; (iv) el monto original disponible no permite llevar adelante el Programa de manera plena, que es por naturaleza indivisible; (v) las actividades a financiar no afectan las condiciones institucionales y ambientales del Programa tal como fuera aprobado; (vi) las condiciones económicas, si bien cambian con el aumento del costo de inversión, se mantienen dentro de rangos aceptables para el Banco; y (vii) al Gobierno no le es posible acceder a fuentes de financiamiento adicionales a costos transaccionales ni plazos comparables a los que le provee el Banco.

C. Estrategia del GdC y del Banco

- 2.12 **Estrategia de País.** El proyecto se encuentra incluido en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2006-2010 y es considerado como un proyecto de importancia estratégica para la Nación de conformidad con el documento CONPES 3369 del 1 de agosto de 2005 y es ratificado por la actual administración en el Plan Maestro de Transporte 2010-2032 y en el PND 2010-2014 en consideración del Congreso.
- 2.13 **Estrategia del Banco.** El Proyecto se inserta en la Estrategia de País del Banco vigente con Colombia 2007-2010 (GN-2474), que establece que el Banco prestará apoyo técnico y financiero a la mejora de la competitividad. Esta operación promueve la competitividad interior apoyando sistemas de transporte público de pasajeros, elevando la eficiencia económica urbana mediante la provisión de un sistema de transporte que ofrece a todos la oportunidad de moverse rápidamente y con seguridad. Adicionalmente, este Programa, al contribuir al transporte ambientalmente sostenible, responde a uno de los pilares del último incremento general de capital del Banco, el cual prioriza las operaciones que promuevan medidas de mitigación al cambio climático. Asimismo, esta operación está alineada con la nueva estrategia del Banco que se encuentra en proceso de aprobación EBP-CO 2011-2014.

D. Objetivos, descripción y resultados esperados

- 2.14 El objetivo general del Programa se mantiene, siendo mejorar las condiciones de movilidad de la población de la ciudad de Cali, en particular aquélla de menores ingresos. El Financiamiento Suplementario reforzará los recursos asignados por el Programa para el SITM de pasajeros para Santiago de Cali al Componente 1, para apoyar las labores de supervisión técnica, ambiental y social del Programa y complementar el Componente 2, para la implementación de los corredores troncales, pretroncales y complementarios, terminales de cabecera e intermedia y a la construcción de ciclorutas.
- 2.15 El cuadro de costos consolidado quedaría de la siguiente forma:

Costo del Programa (BID+Aporte Local) (en miles de US\$)				
Item	Categoría de inversión	COL1001	COL1101	Consolidado
1	Estudios y Supervisión	16.650	8.600	25.250
1.1	Asesorías y Estudios	4.500		4.500
1.2	Estudios socio-ambientales	150		150
1.3	Supervisión	12.000	8.600	20.600
2	Mejora de la Movilidad y Ambiente Urbano	279.155	211.400	490.555
2.1	Troncales, Pretroncales y complementarias	226.005	160.900	286.905
2.2	Terminales de cabecera	21.000	38.500	59.500
2.3	Terminales Intermedias	10.000	9.300	19.300
2.4	Adquisición de predios	22.150		22.150
2.5	Ciclorutas	-	2.700	2.700
3	Viabilización Ambiental	445		445
4	Fortalecimiento Institucional	1.145		1.145
5	Viabilización Social	2.200		2.200
6	Auditoría Financiera	405		405
	TOTAL	300.000	220.000	520.000

E. Costo y Financiamiento del Programa

- 2.16 El costo total del Financiamiento Suplementario se estima en un monto equivalente a US\$220 millones, de los cuales US\$153 millones serán financiados con recursos del Capital Ordinario (CO) y US\$67 millones con recursos de Contrapartida Local. El Programa, constituido por el financiamiento original y este Financiamiento Suplementario, ascendería a un monto total de US\$520 millones, de los cuales el Banco financiaría US\$353 millones.

III. ASPECTOS DE DISEÑO DEL PROGRAMA

- 3.1 **Aspectos Técnicos.** Con los nuevos costos Metrocali actualizó la evaluación económica del programa, obteniendo los siguientes resultados: valor presente neto (VPN) de \$2,40 billones de pesos, tasa interna de retorno (TIR) de 32,2% y relación beneficio – costo, 2,33. Por otra parte, los aspectos técnicos, ambientales y sociales del proyecto no han variado respecto de lo analizado en el proyecto original (CO-L1001 Préstamo 1659/OC-CO), por lo que no requerirían de estudios adicionales.

IV. SALVAGUARDIAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

A. Salvaguardias Ambientales y Sociales

- 4.1 El Programa como un todo cuenta con planes de viabilidad socio ambiental. El tipo de obras que se propone financiar estaban contempladas ya en el proyecto original por lo que la Estrategia Ambiental y el Informe de Gestión Ambiental y Social originalmente aprobado, siguen siendo aplicables para este financiamiento suplementario. Recientemente se realizó una evaluación del manejo ambiental y social dado al proyecto encontrándose satisfactoria y de reconocimiento la gestión realizada y el sistema de gestión ambiental, social y de salud ocupacional (SGA) implementado. Se continuarán tomando las previsiones necesarias para asegurar la aplicación de las políticas del Banco de medio ambiente y cumplimiento de salvaguardas (OP-703), reasentamiento involuntario (OP-710) y de divulgación de la información (OP-102). El proyecto en ejecución cumplió con todos los pasos de revisión, ejecución de estudios, evaluaciones ambientales, planes de gestión ambiental y consulta pública, antes de ser aprobado por el Banco y del inicio de las obras. Cabe resaltar el trabajo realizado para reconversión del personal afectado por la chatarrización, con el cual se han capacitado alrededor de 1200 operadores, en áreas de administración, mecánica automotriz, sistemas, etc.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 5.1 En Anexo V se detalla el cronograma de preparación, procesamiento y aprobación de la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD) para el 31 de marzo de 2011. Adicionalmente, se estiman los recursos administrativos por un valor total de US\$61.250 para la realización de misiones y contratación de consultores. Ver en Anexo V detalle de los costos del programa.

Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

ANEXO CONFIDENCIAL

CONFIDENTIAL ANNEX

INE-TSP@iadb.org

COLOMBIA
FINANCIAMIENTO SUPLEMENTARIO PARA EL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO (SITM) DE PASAJEROS PARA SANTIAGO DE CALI (CO-L1101)

RELACIONADO AL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO (SITM) DE PASAJEROS PARA SANTIAGO DE CALI (CO-L1001)

Safeguard Policy Filter Report

Project Details	IDB Sector	Transportation
	Type of Operation	Investment Loan
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Nevo, Miroslava Errazuriz De (miroslavae@iadb.org)
	Project Title	Supplementary Financing. Cali Integrated Transport System
	Project Number	CO-L1101
	Safeguard Screening Assessor	Acevedo-Daunas, Rafael M. (rafaelac@iadb.org)
	Assessment Date	2011-01-06
	Additional Comments	

Safeguard Policy Filter Results	Type of Operation	Loan Operation	
	Safeguard Policy Items Identified (Yes)	Potential disruption to people's livelihoods living in the project's area of influence (not limited to involuntary displacement, also see Resettlement Policy.)	(B.01) Resettlement Policy– OP-710
		The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	(B.01) Disclosure of Information Policy– OP-102
		The operation is in compliance with environmental laws and regulations of the country where the operation is being implemented (including national obligations established under ratified Multilateral Environmental Agreements).	(B.02)
		The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.	(B.07)

		The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases...).	(B.11)
		The operation is already <u>under construction</u> by the Executing Agency or the Borrower.	(B.12)
		The operation is a repeat or second phase loan.	(B.14)
	Potential Safeguard Policy Items	Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.	(B.17)
	Recommended Action:	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.	
	Additional Comments:		

Assessor Details	Name of person who completed screening:	Acevedo-Daunas, Rafael M. (rafaelac@iadb.org)
	Title:	
	Date:	2011-01-06

Safeguard Screening Form

Project Details	IDB Sector	Transportation
	Type of Operation	Investment Loan
	Country	Colombia
	Project Status	
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Nevo, Miroslava Errazuriz De (miroslavae@iadb.org)
	Project Title	Supplementary Financing. Cali Integrated Transport System
	Project Number	CO-L1101
	Safeguard Screening Assessor	Acevedo-Daunas, Rafael M. (rafaelac@iadb.org)
	Assessment Date	2011-01-06
	Additional Comments	

Project Classification Summary	Project Category: B	Override Rating:	Override Justification:
	Conditions/ Recommendations		Comments:
		<p>Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements).</p> <p>The Project Team must send to ESR the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports.</p> <p>These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary.</p>	

Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions	Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
	The negative impacts from production, procurement and disposal of hazardous materials (excluding POPs unacceptable under the Stockholm Convention or toxic pesticides) are minor and will comply with relevant national legislation,	Monitor hazardous materials use: The borrower should document risks relating to use of hazardous materials and prepare a hazardous material management plan that indicates how hazardous materials will be managed (and community risks mitigated). This plan could be part of the ESMP.

	IDB requirements on hazardous material and all applicable International Standards.	
	Generation of solid waste is moderate in volume, does not include hazardous materials and follows standards recognized by multilateral development banks.	Solid Waste Management: The borrower should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and recycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration.
	Likely to have minor to moderate emission or discharges that would negatively affect ambient environmental conditions.	Management of Ambient Environmental Conditions: The borrower should be required to prepare an action plan (and include it in the ESMP) that indicates how risks and impacts to ambient environmental conditions can be managed and mitigated consistent with relevant national and/or international standards. The borrower should (a) consider a number of factors, including the finite assimilative capacity of the environment, existing and future land use, existing ambient conditions, the project's proximity to ecologically sensitive or protected areas, and the potential for cumulative impacts with uncertain and irreversible consequences; and (b) promote strategies that avoid or, where avoidance is not feasible, minimize or reduce the release of pollutants, including strategies that contribute to the improvement of ambient conditions when the project has the potential to constitute a significant source of emissions in an already degraded area. The plan should be subject to review by qualified independent experts. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).
	Moderate Greenhouse Gas Emissions are predicted.	Greenhouse Gas (GHG) Assessment: The borrower should promote the reduction of project-related greenhouse gas emissions in a manner appropriate to the nature and scale of project operations and impacts. The borrower should quantify direct emissions from the facilities owned or controlled within the physical project boundary and indirect emissions associated with the off-site production of power used by the project. Quantification and

		monitoring of GHG emissions should be conducted annually in accordance with internationally recognized methodologies (i.e. IPCC - http://www.ipcc.ch/). In addition, the borrower should evaluate technically and financially feasible and cost-effective options for the reduction/offset of emissions that may be achieved during the design and operation of the project. The Sustainable Energy and Climate Change Initiative (SECCI) can help with this task (http://www.iadb.org/secci/).
	Safety issues associated with structural elements of the project (e.g. dams, public buildings etc), or road transport activities (e.g. increase in heavy vehicle movements, transport of hazardous materials, etc.) exist which could result in moderate health and safety risks to local communities.	Address Community Health Risks: The borrower should be required to provide a plan for managing risks which could be part of the ESMP; (including details of grievances and any independent audits undertaken during the year). Compliance with the plan should be monitored and reported. Requirements for independent audits should be considered if there are questions over borrower commitment or potential outstanding community concerns.
	Project construction activities are likely to lead to localized and temporary impacts (such as dust, noise, traffic etc) that will affect local communities and workers but these are minor to moderate in nature.	Construction: The borrower should demonstrate how the construction impacts will be mitigated. Appropriate management plans and procedures should be incorporated into the ESMP. Review of implementation as well as reporting on the plan should be part of the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc).

Assessor Details	Name of person who completed screening:	Acevedo-Daunas, Rafael M. (rafaelac@iadb.org)
	Title:	Lead Transport and Environment Specialist
	Date:	2011-01-06

COLOMBIA
FINANCIAMIENTO SUPLEMENTARIO PARA EL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO (SITM) DE
PASAJEROS PARA SANTIAGO DE CALI
(CO-L1101)

RELACIONADO AL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO (SITM) DE PASAJEROS PARA
SANTIAGO DE CALI
(CO-L1001)

Estrategía Ambiental y Social

El Proyecto del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) para la ciudad de Santiago de Cali, o MIO se ha constituido en un símbolo de renovación urbana y mejoramiento de la calidad de vida de la ciudad. Ha contado con el apoyo permanente de la ciudadanía y de las autoridades y se ha desarrollado tomando en consideración las políticas de índole social y ambiental tanto de Colombia como del Banco. Para mediados de 2010, Cali MIO estaba movilizandando más de 5 y medio millones de pasajeros por mes.

Dado que el SITM hace parte integral del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Santiago de Cali aprobado por la Cámara Municipal en el año 2.000, está exento de la obtención de una licencia ambiental para su construcción, mantenimiento y operación, según el Artículo 10 del Decreto N° 1180 de 2003, que junto con la Ley 99 de 1993 provee el marco legal e institucional para la evaluación y la gestión socio-ambiental en Colombia. Con relación a permisos específicos para intervención forestal, estos se han gestionado previo a la acometida de cada obra y han sido otorgados por la autoridad competente local, la Corporación Autónoma regional del valle del Cauca, CVC.

El proyecto inició su ejecución en el año 2005 y desde un comienzo se desarrolló un plan de gestión ambiental basado en ISO 14001 para garantizar un manejo adecuado de los aspectos sociales y ambientales, cubriendo no solamente a MetroCali (MC) sino a los contratistas. En un inicio se tenía prevista la posibilidad de relocalización de familias a lo largo de los corredores siguiendo la normativa Colombiana que es de hecho más exigente que la política OP-710 de reasentamiento involuntario del Banco. Sin embargo, no fue necesario desarrollar este tipo de acción pues de manera preventiva se revisó el diseño y se modificaron los trazados de manera de evitar afectación a personas vulnerables.

El proyecto trae beneficios netos positivos en muchos aspectos además de lo social. La reducción efectiva de gases de efecto invernadero por la implementación del CITS constituye un beneficio del cual se espera capitalizar recursos del Mecanismo de Desarrollo Limpio. La metodología para generación de créditos de carbono está siendo gestionada y se espera contar con su registro en el 2011.

En el mes de noviembre de 2010 un consultor contratado por ESG realizó una inspección de terreno muy completa y pudo verificar que se está cumpliendo con todas las salvaguardas ambientales y sociales y que MC cuenta con un sistema de gestión ambiental, social y de salud ocupacional que supervisa y regula la actuación de los contratistas y de la empresa operadora, a los talleres de mantenimiento y operación general del sistema y de atención al público.

La financiación adicional que se pretende con esta segunda operación no incluye ninguna obra adicional a las contempladas originalmente, a no ser obras complementarias que faciliten el acceso peatonal y ciclo rutas que interactúen con el sistema de bus rápido. En este sentido, los planes de manejo desarrollados al inicio, así como las evaluaciones ambientales realizadas son suficientes para cubrir esta nueva operación. Sin embargo, siempre existirá la posibilidad de que haya necesidad de negociar y reubicar a algunas personas pero de ser necesario será un evento aislado que se manejaría siguiendo la política OP-710 de reasentamiento involuntario.

Como estrategia social y ambiental complementaria sería interesante que el Banco destinara recursos propios para registrar las lecciones aprendidas y las buenas prácticas comprobadas para el programa que viene desarrollándose, resaltando además los mecanismos de diálogo y negociación exitosos que se han desarrollado para permitir la implantación del sistema y el retiro de vehículos altamente contaminantes de servicio. Este ejercicio permitiría establecer guías para el desarrollo de futuros proyectos de transporte urbano incorporando los conceptos de manejo socio-ambiental y sostenibilidad. Por su parte, el Banco continuará monitoreando la ejecución y el seguimiento al mejoramiento y eventual certificación del sistema de gestión ambiental.

COLOMBIA
FINANCIAMIENTO SUPLEMENTARIO PARA EL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO (SITM) DE PASAJEROS PARA SANTIAGO DE CALI
(CO-L1101)

RELACIONADO AL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO (SITM) DE PASAJEROS PARA SANTIAGO DE CALI
(CO-L1001)

Índice de Trabajo Sectorial Concluido y Propuesto

Índice de Trabajo sectorial concluido y propuesto (trabajo específico a desarrollarse para el análisis del financiamiento suplementario)			
Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y links a archivos técnicos
Evaluación Económica y Financiera	Estudio de Evaluación Económica y Financiera del Programa con los costos de inversión actualizados	Noviembre 2010	
Informe de evaluación intermedia COL1001	Evaluación de medio términos del proyecto SITM	Enero 2011	
Aspectos técnicos complementarios	Informe de revisión de los aspectos técnicos complementarios sobre la futura operación.	Febrero 2011	
Análisis de Riesgo	Revisión de la Capacidad Institucional (SECI) y la evaluación de Gestión de Riesgos del Proyecto (GRP).	Marzo de 2011	
Temas Socioambientales	Informe de Gestión Ambiental y Social	Marzo 2011	