

"Metrobús vende bonos de carbono a trasnacionales contaminantes", *Red Voltaire*, París, Francia, 03 de noviembre de 2013.

Consultado en:

<https://www.voltairenet.org/article180858.html>

Fecha de consulta: 07/05/2019.

Trasnacionales españolas altamente contaminantes compran bonos de carbono al sistema de transporte Metrobús mediante un convenio firmado entre éste y el Banco Mundial. El organismo financiero también entrega donativos económicos al Gobierno del Distrito Federal, para que “desarrolle proyectos de reducción de emisiones a la atmósfera”. A decir de las autoridades capitalinas, los ingresos por ambos conceptos ascienden a unos 21 millones de pesos. En las transacciones está involucrado el Fondo Español de Carbono, que financia el parque eólico oaxaqueño de La Venta, implicado en el despojo de tierras a ejidatarios



Endesa, Gas Natural, Hidrocarbónico, Repsol, Abengoa, Azuliber, Cepsa, Cementos Pórtland, Iberdrola, Enerl Viesgo, Oficement y Unión Fenosa son algunas de las trasnacionales de origen español que financian al sistema de transporte Metrobús, por medio de la compra de bonos de carbono.

Con la intermediación del Banco Mundial, el Gobierno del Distrito Federal ha vendido certificados de reducción de emisiones al Fondo Español de Carbono. Por estas operaciones, el Metrobús ha obtenido 13 millones 612 mil 752 pesos entre 2006 y 2011. Respecto de las ganancias de 2012 y lo que va de 2013, las autoridades capitalinas indican que aún no cuentan con la información.



El Fondo Español de Carbono es una sociedad público-privada que administra el Banco Mundial en nombre del gobierno de España y de esas trasnacionales, consideradas altamente contaminantes.

En México, dicho Fondo financia, además, el parque eólico La Venta, ubicado en Oaxaca y

que ha sido implicado en el despojo de tierras a decenas de ejidatarios.

De ese Fondo, Iberdrola es considerada como la principal participante privada, tras asumir un compromiso de adquisición de 1 millón 645 mil toneladas de carbono.

### Los bonos del Metrobús



El negocio inició en 2005, cuando el Metrobús suscribió un acuerdo de compra-venta de reducción de emisiones con el Fondo Español de Carbono, a través del Banco Mundial. En el acuerdo se compromete la comercialización de la reducción de emisiones generada por la operación del Corredor Insurgentes, Línea 1 del Metrobús.

El director general de dicho sistema de transporte, Guillermo Calderón; la entonces secretaria del Medio Ambiente del gobierno del Distrito Federal, Claudia Sheinbaum Pardo; y el secretario de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal, Arturo Herrera Gutiérrez, firmaron el documento por parte del gobierno capitalino, mientras que Isabel Guerrero, directora de la

subregión Colombia y México, firma en representación del Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo (institución del Banco Mundial), como fideicomisario del Fondo de Carbono Español.

“Éste es el primer proyecto de transporte en el mundo que logra comercializar reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero”, dice a Contralínea Guillermo Calderón Aguilera, titular del Metrobús.

El proyecto cuenta con registro ante el Mecanismo de Desarrollo Limpio de la Convención Marco de las Naciones Unidas para el Cambio Climático. El 10 de agosto de 2011, bajo el número de referencia 4945, se dio visto bueno al proyecto BRT [Bus Rapid Transit] Metrobus Insurgentes, Mexico [sic], con lo que se cumplió parcialmente con los protocolos para iniciar la comercialización de bonos de carbono en el mercado internacional.

Además del Corredor Insurgentes, en la base de datos de la Convención Marco también se encuentran los registros de los proyectos BRT Metrobus 2-13, obtenido ante el organismo internacional en septiembre de 2012; BRT Lines 1-5 Edomex [Estado de México], con fecha del 30 de mayo de 2011; BRT Macrobus Guadalajara, con registro de febrero de 2012, y de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro, cuyo proyecto fue aceptado en septiembre de 2012.

Pese a que ya se cuenta con la aceptación del proyecto del Metrobús 2-13, aún no se inicia la comercialización; tampoco se ha firmado convenio alguno para la compra-venta, aclaran Guillermo Calderón y Gonzalo García Miaja.

García Miaja, subgerente de Nuevas Tecnologías y Reducción de Emisiones del Metrobús, explica que aún se encuentran en el proceso de medición y verificación algunos pasos siguientes en el procedimiento establecido por la Convención Marco.

—¿Hay alguna restricción para decidir a quién le vende bonos y a quién no? —se le pregunta a García Miaja.

—No hay limitante. Vendemos a quien dé mejores condiciones, siempre y cuando esté bajo la normativa para cumplir con las condiciones [de la Convención Marco de Naciones Unidas para el Cambio Climático] y no perder el registro.



### **El mercado especulativo de los bonos de carbono**

El Mecanismo de Desarrollo Limpio (MDL) es un procedimiento contemplado en el Protocolo de Kioto sobre el cambio climático, suscrito en 1992. Permite que los países desarrollados financien proyectos de mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero, dentro de países en desarrollo, a cambio de certificados de reducción de emisiones.

Un certificado equivale a una tonelada métrica de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) que no fue emitido a la atmósfera. A través del Mecanismo se tiene la posibilidad de participar en el mercado de reducción de emisiones de gases de efecto de invernadero con la compra-venta de certificados.

Ante la Organización de las Naciones Unidas (ONU) los certificados son válidos como derechos para continuar emitiendo gases de efecto invernadero y así dar cumplimiento a los compromisos contraídos en virtud del artículo 3 del Protocolo sobre la limitación y reducción

de las emisiones de gases de efecto invernadero .

De acuerdo con el libro El mercado de emisiones: cómo funciona y por qué fracasa, escrito por Tamra Gilbertson y Óscar Reyes, en lugar de reducir las emisiones en el origen, las empresas –y a veces los organismos financieros internacionales, los gobiernos y los particulares– financian proyectos de ahorro de emisiones fuera del territorio donde se deberían reducir.

Así, señalan, se sigue contaminando con el supuesto de que se producirá un ahorro de emisiones equivalente en otro lugar. Los proyectos que cuentan como “ahorro de emisiones” van desde la construcción de represas hidroeléctricas a la captura de metano de centros de ganadería industrial.

Refieren los autores que, según el Banco Mundial, “los gases de efecto invernadero se mezclan uniformemente en la atmósfera, lo cual permite reducir las emisiones en cualquier punto del planeta y conseguir el mismo resultado”. Planteado de ese modo, el cambio climático no es un problema local, sino mundial, así que no importa dónde se realizan las reducciones.



Para Octavio Rosas Landa, profesor en la Facultad de Economía de la Universidad Nacional Autónoma de México, el mercado de bonos de carbono es un mecanismo que genera un amplio proceso de especulación. “En el momento en el que estos bonos o certificados sirven

para hacer intercambios en las bolsas de valores pierden todo tipo de conexión con el proceso real de generación o de reducción de emisiones. Económicamente es un mecanismo muy perverso”.

—Es permitido por Naciones Unidas...

—El Mecanismo ha sido apoyado e impulsado al interior del Sistema de Naciones Unidas, pero no hay que olvidar que esto no hubiera ocurrido si la propia Convención tuviese mecanismos de participación o de toma de decisiones por consenso.

Agrega el catedrático que hay un gran cabildeo y un enorme derroche de recursos por parte de las empresas trasnacionales, especialmente de las empresas petroleras, que han presionado y llevado a cabo un enorme gasto de recursos en el financiamiento de estudios falsos, de manipulación de datos, para generar una opinión pública favorable a estos mecanismos, “que lo único que van a hacer es limpiarles la cara o pintárselas de verde...”

“Naciones Unidas está cometiendo, por decirlo suavemente, un gravísimo error al permitir este tipo de simulaciones. Pero es muy sabido también que al interior de mecanismos como la Convención las empresas trasnacionales tienen mucho peso.”

Cuestionado sobre el tema, Guillermo Calderón responde tajante: “El Metrobús simplemente ha sido un proyecto de Mecanismo de Desarrollo Limpio reconocido dentro de las Naciones Unidas. La otra discusión rebasa a los países y a los gobiernos. Metrobús es ajeno. Nosotros nos hemos beneficiado de este mecanismo establecido”.



A Claudia Sheinbaum el mercado de bonos de carbono no le parece una mala idea, no obstante reconoce que no va a resolver el problema del cambio climático. “Es fundamental un nuevo modelo de consumo y producción sustentable que está muy lejos de cumplirse frente a la lógica de mayor y mayor ganancia de las grandes multinacionales del planeta, particularmente las orientadas a la extracción de recursos naturales y producción de materiales”.

### **Los donativos y el papel del Banco Mundial**

Además de la venta de certificados al mercado español, el Metrobús ha recibido donativos del Banco Mundial para desarrollar la metodología, pago de consultores internacionales y pago de trámites y gestiones ante la ONU.

“Hubo un apoyo financiero importante del Banco Mundial”, reconoce Calderón aunque no precisa la cifra: “Estimo que son del orden de entre 5 [millones] y 8 millones de pesos”.

—¿Los recursos fueron depositados a alguna cuenta del Metrobús? ¿Cómo se manejan esos recursos? —se le pregunta a Guillermo Calderón.

—No, no, no. Ellos contrataron, pagaron y todo a un consultor internacional y a otra empresa para que hiciera las gestiones. No pasó el dinero por aquí.

Claudia Sheinbaum, exsecretaria de Medio Ambiente del gobierno de la Ciudad de México, dice a Contralínea vía correo electrónico que para el desarrollo del Proyecto Metrobús, desde 2002 hasta 2004, se consiguieron recursos donados por cerca de 50 millones de pesos del llamado Global Environmental Facility, la Fundación Shell, un “banco japonés” y recursos del Gobierno del Distrito Federal. “El Banco Mundial, a través de una de sus oficinas de cambio climático en México, fue el facilitador para la obtención de los recursos de donación.

“Con ello se realizaron estudios de demanda de transporte en tres grandes avenidas, el primer Programa de Acción Climática del Gobierno del Distrito Federal, los proyectos para las primeras ciclo vías, se formó una primera unidad de implementación [sic] del Metrobús en el Gobierno del Distrito Federal, el proyecto ejecutivo del primer Corredor Insurgentes, la formación del Centro de Transporte Sustentable y una primera propuesta para que el Metrobús pudiera adquirir bonos de carbono gracias a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero”.

—¿Cuál ha sido el papel del Banco Mundial que, además de hacer donativos para este tipo de proyectos, también hace préstamos? —se le pregunta a Rosas Landa.

—Creo que el Banco Mundial es uno de los mayores responsables de la crisis climática que estamos viviendo. Quizá tendría que ser juzgado en cortes internacionales como uno de los mayores criminales de la historia humana, por lo menos de la historia del último siglo. No sólo por esta presión indebida hacia la soberanía de los Estados, sino porque además promueve proyectos como las grandes presas hidroeléctricas. Como intermediario de grandes empresas trasnacionales, ha promovido la privatización de los recursos naturales de todo el mundo. Es uno de los peores criminales en la historia humana.



### **Contradictoria, la política verde**

Durante la firma en 2005, Guillermo Calderón especificó que el acuerdo establece la compra de las reducciones verificadas por 10 años, periodo para el cual se estimó una reducción acumulada de 354 mil toneladas de dióxido de carbono equivalente.

De esa fecha y hasta 2011 el Metrobús ha comercializado un equivalente a 246 mil 763 toneladas de CO<sub>2</sub> a precio de compra de 4.18 euros por tonelada.

“Vamos muy bien”, refiere Gonzalo García, funcionario del Metrobús.

Pero para el académico Rosas Landa, el monto que recibe el gobierno de la ciudad es “irrisorio”.



Explica que la cantidad “es muy pequeña” en comparación con las inversiones necesarias para mitigar y generar alternativas al calentamiento global. “Están barnizando de verde una política que ha sido ruinoso, porque simultáneamente que se construyen las líneas del Metrobús se promueve el uso del automóvil privado a través de las autopistas urbanas privadas. Hay una contradicción que el Gobierno del Distrito Federal no puede resolver si no es con una política muy drástica de reducción del uso del automóvil”. Contrario a ello, señala, “lo que ha ocurrido es un incremento sustancial del parque vehicular”.

Rosas Landa agrega que frente a la escala de destrucción ambiental que se vive en el

país, “el cobro de 13 millones de pesos de bonos de carbono convierte a este esquema en una especie de mal chiste, una falsa respuesta, una falsa salida al problema de la crisis climática.

“La magnitud de emisiones que se están generando al interior de la Ciudad de México, por ejemplo con el alumbrado de edificios, de espectaculares o el proceso de urbanización salvaje está generando consumos energéticos que finalmente anulan el impacto positivo que se podría tener”. La participación de Abengoa

En 2006, la trasnacional Abengoa anunció la adquisición del 8.96 por ciento del Fondo Español del Carbono, por 4.5 millones de euros. A través de un comunicado, la empresa sevillana se reconoció como el primer inversor en el fondo después de las tres grandes eléctricas españolas.

En un documento publicado en su sitio web el 18 de marzo de 2008, Abengoa dio a conocer, además, que durante la última reunión anual del Fondo Español de Carbono, celebrada en febrero en Madrid, la compañía fue elegida como miembro del Comité de Participantes.

Las funciones de dicho Comité son las de asesorar al Banco Mundial en los temas operativos del fondo, así como la revisión de los proyectos que forman parte del Fondo: desde el estudio de los project idea note, hasta la revisión de los presupuestos. También es tarea del Comité explorar nuevos sectores o proyectos con interés para la inversión.

Chevron, comprador de bonos de carbono

Chevron es la corporación más grande de California y una de las 10 corporaciones más grandes del mundo. Su refinería en Richmond, una de las más antiguas en Estados Unidos, es una de las mayores emisoras de carbono de California y una de las principales fuentes de contaminación peligrosa.

Tan sólo en los últimos 5 años, la refinería ha sido citada más de 90 veces por violaciones a las regulaciones de aire. Además registró un número de incidentes cada vez mayor, tanto en 2010 como en 2011. En lugar de reducir la contaminación generada donde opera, Chevron gastó casi 4 millones de dólares en cabildeos para aprobar la Propuesta 26 en California (que evitará que los contaminadores tengan que pagar por los impactos ambientales y de salud que provocan), mientras proporcionó 3 millones de dólares a The Nature Conservancy para el proyecto de Acción Climática de Guaraqueçaba (compensaciones Redd+), en Brasil.

# **Spanish Carbon Fund Clean Development Mechanism Emission Reductions Purchase Agreement**

**Mexico City Insurgentes BRT Carbon Finance Project**

**by and between**

**Metrobus**

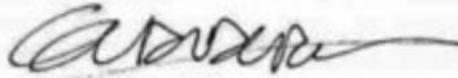
**and**

**INTERNATIONAL BANK FOR RECONSTRUCTION  
AND DEVELOPMENT, AS TRUSTEE OF THE  
SPANISH CARBON FUND**

**Dated, October 31, 2005**

IN WITNESS WHEREOF, the Parties hereto have caused this Agreement to be duly executed as of the date first above written.

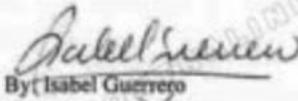
METROBUS



By: Guillermo Calderon

Title: General Director

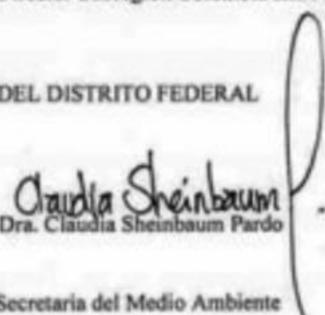
INTERNATIONAL BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT, AS TRUSTEE OF THE SPANISH CARBON FUND



By: Isabel Guerrero

Title: Director Subregion Colombia and Mexico

SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL



By: Dra. Claudia Sheinbaum Pardo

Title: Secretaria del Medio Ambiente

SECRETARÍA DE FINANZAS GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL



By: Lic. Arturo Herrera Gutiérrez

Title: Secretario de Finanzas



**METROBÚS**  
DIRECCIÓN DE COMUNICACIÓN E INFORMACIÓN PÚBLICA  
OFICINA DE INFORMACIÓN PÚBLICA

"2013; AÑO DE BELISARIO DOMÍNGUEZ"

México, DF; a 9 de agosto de 2013

Metrobús. Respuesta a solicitud de información pública. Folio 0317000031413

Descripción de la solicitud:

"Solicito conocer cuál es la cantidad de bonos de carbono comercializados y su equivalente en pesos de 2006 a la fecha. Desglosar por mes, persona física, moral u organización a la que se le venden los bonos, línea del metrobús que los generó, cantidad de bonos vendidos, y equivalente en pesos, monto de las comisiones cubiertas y pago de derechos, monto recibido, monto comercializado y uso que se le dan a los recursos." (Cita)

Respuesta:

En atención a su solicitud de información pública y con fundamento en los artículos 6° y 8° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, 2, 3, 4, 7, 9 fracciones I, III y VI, 11, 26, 36, 37, 38, 39, 40, 41 42, 44, 46, 48, 51, 53, 54 y 58 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Distrito Federal; 46, 47, 48, 49 y 52 del Reglamento de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Distrito Federal; el numeral 8 fracción VII de los Lineamientos para la Gestión de solicitudes de Información Pública y de Datos personales a través del Sistema INFOMEX del Distrito Federal, la Subgerencia de Nuevas Tecnologías y Reducción de Emisiones de Metrobús le manifiesta lo siguiente:

*"En el año 2005 Metrobús suscribió un acuerdo de compra venta de reducción de emisiones con el Fondo Español de Carbono a través del Banco Mundial, en el acuerdo se compromete la comercialización de la reducción de emisiones generada por la operación del Corredor Insurgentes (Línea 1 de Metrobús de Indios Verdes a Dr. Gálvez), hasta ahora todas las reducciones comercializadas son generadas por este Corredor mediante el acuerdo señalado (sólo un comprador). La reducción de emisiones se reporta por periodos anuales de acuerdo a los programas de monitoreo y cálculo, por lo que no se dispone de la información desglosada por mes.*

*La siguiente tabla presenta las emisiones reducidas y comercializadas por los primeros seis años de operación del Corredor Insurgentes, actualmente se trabaja en el reporte del séptimo año de operación y el monitoreo del octavo año de operación, por lo que no han sido comercializados.*



Av. Cuauhtémoc 16, 5° Piso, Col. Doctores, CP 06720  
Del. Cuauhtémoc. Tel. 5761 6858, 5761 6860, 5761 6864 y 5761 6870

**MB**  
**Metrobús.**  
metrobus.df.gob.mx



**METROBÚS**  
 DIRECCIÓN DE COMUNICACIÓN E INFORMACIÓN PÚBLICA  
 OFICINA DE INFORMACIÓN PÚBLICA

"2013; AÑO DE BELISARIO DOMÍNGUEZ"

Periodo	Reducción de emisiones	Pago a Metrobús	Pago a Metrobús
	TonCO <sub>2</sub> eq	Euros €	\$mx
2005 – 2006	29,177	121,959	1,741,953
2006 – 2007	38,210	159,717	2,536,139
2007 – 2008	39,870	166,656	1,539,096
2008 – 2009	44,932	187,816	2,622,843
2009 – 2010	50,180	209,752	3,334,302
2010 – 2011	44,394	193,668	1,838,420
<b>TOTAL</b>	<b>246,763</b>	<b>1,039,568</b>	<b>13,612,752</b>

*Durante los seis años reportados y comercializados, se han pagado \$268,500 USD por recuperación de costos de preparación y Kioto, de acuerdo a lo establecido en el acuerdo de compra venta.*

*Los recursos obtenidos por comercialización de reducción de emisiones ingresan como recursos propios, se reportan a la Secretaría de Finanzas del Distrito Federal y se ejercen de acuerdo a la normativa local para este tipo de recursos, preferentemente para reinversión en el Sistema y el desarrollo de mejoras ambientales."*

**En espera de haber atendido satisfactoriamente su solicitud, Metrobús le reitera su total disposición para atender cualquier duda o solicitud de información adicional.**

Por último, hago de su conocimiento que en el caso de que la respuesta a su solicitud no sea satisfactoria, puede interponer en un término de 15 días hábiles Recurso de Revisión de manera directa o por medios electrónicos ante el Instituto de Acceso a la Información Pública Y Protección de Datos Personales del Distrito Federal, no se omite señalar que lo podrá hacer por escrito libre o a través de los formatos que proporciona el INFODF o bien por medios electrónicos de conformidad con los artículos 76, 77 y 78 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Distrito Federal.

Atentamente

Lic. Juan Manuel Gómez Rodríguez  
 Responsable de la Oficina de Información Pública de Metrobús



Av. Cuauhtémoc 16, 5° Piso, Col. Doctores, CP 06720  
 Del. Cuauhtémoc; Tel. 5761 6858, 5761 6860, 5761 6864 y 5761.6870

