

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

CHILE

**PROGRAMA PARA REDUCIR LAS EMISIONES Y MEJORAR LA MOVILIDAD, LA
SEGURIDAD VIAL Y LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO EN LAS
REGIONES DE CHILE**

(CH-L1170)

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Cristian Navas (INE/TSP), Jefe de Equipo; Adrien Vogt-Schilb (CSD/CCS) y Reinaldo Fioravanti (INE/TSP), Jefes de Equipo Alternos; Andrés Pereyra, Mariano Ansaldo y Richard Mix (INE/TSP); Julio Rojas y Alejandra Catacoli (VPS/ESG); Oscar Mitnik y María Fernanda Merino (SPD/SDV); Marcos Siqueira y Ancor Suárez (VPC/PPP); Cristina Celeste (LEG/SGO); Analía La Rosa y Emilie Chapuis (VPC/FMP); y Paola Robles (CSC/CCH).

De conformidad con la Política de Acceso a Información, el presente documento está sujeto a divulgación pública.

PERFIL DE PROYECTO

CHILE

I. DATOS BÁSICOS

Nombre del Proyecto: Programa para reducir las emisiones y mejorar la movilidad, la seguridad vial y la accesibilidad al transporte público en las regiones de Chile

Número de Proyecto: CH-L1170

Equipo de Proyecto: Cristian Navas (INE/TSP), Jefe de Equipo; Adrien Vogt-Schilb (CSD/CCS) y Reinaldo Fioravanti (INE/TSP), Jefes de Equipo Alternos; Andrés Pereyra, Mariano Ansaldi y Richard Mix (INE/TSP); Julio Rojas y Alejandra Catacoli (VPS/ESG); Oscar Mitnik y María Fernanda Merino (SPD/SDV); Marcos Siqueira y Ancor Suárez (VPC/PPP); Cristina Celeste (LEG/SGO); Analía La Rosa y Emilie Chapuis (VPC/FMP); y Paola Robles (CSC/CCH)

Prestatario: República de Chile

Organismo Ejecutor: República de Chile, a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT)

Plan Financiero:	BID (capital ordinario):	US\$	100.000.000
	Total:	US\$	100.000.000

Marco de Políticas Ambientales y Sociales:	NDAS:	NDAS 1, NDAS 2, NDAS 3, NDAS 4, NDAS 6, NDAS 8, NDAS 9 y NDAS 10
---	-------	--

Clasificación:	B
----------------	---

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Solicitud.** El Gobierno de Chile (GdCh), a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), manifestó interés en preparar una operación de crédito bajo la modalidad de Préstamo Basado en Resultados (PBR), para contribuir en los desafíos de provisión de transporte sostenible y asequible en ciudades intermedias, en el marco de la ley de apoyo al transporte público regional¹ y considerando los desafíos establecidos en el Programa de Gobierno 2022 – 2026².

¹ [BCN, 2020.](#)

² [Programa de Gobierno 2022 - 2026.](#)

- 2.2 **Contexto económico.** La economía chilena fue afectada por una crisis social en 2021 y por la pandemia de COVID-19 en 2020. El Producto Interno Bruto (PIB) creció por debajo del promedio histórico en 2019 y cayó un 6,0% en 2020, recuperando el nivel prepandemia en 2021, con un alza del 2,4% en 2022³. El sector transporte representa el 6,1% del PIB total y el 6,3% del empleo⁴.
- 2.3 **Urbanización y desigualdad.** Chile está entre los países más urbanizados de la región⁵. De la población total, el 87% es urbana, el 40% vive en la Región Metropolitana de Santiago (RM), y solamente el 35% reside fuera de las tres principales ciudades: Santiago, Valparaíso y Concepción⁶. Existen brechas importantes en ingresos, pobreza y calidad de vida entre la RM y las regiones⁷, aunque han disminuido en la última década⁸.
- 2.4 **Brechas de calidad en el transporte público.** En 2007, se implementó un nuevo sistema de transporte público para Santiago, buscando modernizar el servicio y mejorar tiempos de viaje. Sin embargo, su implementación en un día (“Big Bang”) y sus deficiencias de diseño y de infraestructura mínima llevaron a un colapso que gatilló una crisis política⁹. Como consecuencia, los recursos disponibles se destinaron principalmente a estabilizar este sistema, prevaleciendo una dificultad política para impulsar proyectos de transporte en regiones. Paralelamente, la desigualdad presupuestaria fue creciendo, con más del 60% de los subsidios de transporte público direccionados a Santiago¹⁰. Algunas brechas identificadas son: (i) antigüedad máxima de flota permitida en regiones de 22 años contra 12 años en Santiago¹¹; (ii) tarifas, frecuencias y horarios de operación sujetos al criterio de operadores privados, dejando usuarios sin servicio o con largas esperas en horarios de menor demanda; y (iii) falta de adaptación para las necesidades de Personas con Discapacidad (PcD), tanto en paradas como en buses.
- 2.5 En 2019, estalló una crisis social a nivel nacional (¶2.2), gatillada por el alza de la tarifa del transporte público en Santiago. Esta crisis tuvo a la infraestructura y equipamiento de transporte como un foco de protesta y destrucción. El Metro de Santiago fue el principal afectado, con daños en 118 estaciones y costos cercanos a US\$255 millones¹². De esta forma, se evidenciaron las crecientes necesidades de la población en materia de transporte a nivel nacional. En respuesta, el

³ [Banco Central, 2022.](#)

⁴ [Instituto Nacional de Estadísticas \(INE\), 2022.](#)

⁵ Chile está solamente por detrás de Uruguay (96%), Argentina (92%) y Venezuela (88%). La media de la región es de 80% ([Banco Mundial, 2023](#)).

⁶ Población: (i) 7,1 millones en Santiago; (ii) 1,8 millones en Valparaíso; y (iii) 1,6 millones en Biobío. Total: 17,5 millones ([INE, 2017](#)).

⁷ Para términos de este programa, se entiende “regiones” como el conjunto de regiones de Chile que no incluye a la RM.

⁸ La RM tiene el 60% de los hogares de mayores ingresos y uno de los menores niveles de pobreza por ingresos del país. En algunas regiones, el 50% de los empleos pagan salarios que no permitirían a un trabajador mantener un hogar de tamaño promedio sobre la línea de la pobreza ([PNUD, 2018](#)). Solamente nueve de 93 comunas con población de más de 50.000 habitantes se ubican en el rango superior del Índice de Calidad de Vida Urbana ([CChC, 2018](#)).

⁹ [ITF, 2021.](#)

¹⁰ [Melo, 2019.](#)

¹¹ [BCN, 2020.](#)

¹² [Metro de Santiago, 2019.](#)

programa del actual gobierno promueve una agenda que busca cerrar las brechas entre Santiago y las regiones¹³.

- 2.6 **Estrategia del gobierno e institucionalidad.** La política de transporte vigente considera entre sus prioridades reducir las brechas de calidad y aumentar la movilidad y accesibilidad de los habitantes en regiones (§2.7; §2.8, §2.9; §2.10). La División de Transporte Público Regional (DTPR)¹⁴ es responsable de planificar y supervisar los sistemas de transporte público, en sus diferentes modos y alcances geográficos, y administrar e implementar el subsidio para regiones creado en la Ley N° 20.378¹⁵. Además, contribuye al compromiso nacional de reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en 70% hasta el año 2050 y alcanzar flotas de transporte público 100% eléctricas¹⁶.
- 2.7 **Problema y sus causas.** Comparado con el servicio ofrecido en Santiago, el transporte público en regiones evidencia problemas de calidad (§2.8), asequibilidad (§2.9) y sostenibilidad ambiental (§2.10). La DTPR identifica tres causas principales: (i) falta de regulación, provocando deficiencias en frecuencias, cobertura, estándares de confort, seguridad y atención; (ii) tarifas poco asequibles; y (iii) flota antigua, ineficiente y causante de altas emisiones de GEI y siniestros viales.
- 2.8 **La calidad del transporte público en regiones es inferior.** Los servicios de buses de Santiago se encuentran regulados bajo una concesión de uso de vías con exigencias sobre frecuencia, regularidad y puntualidad, integración tarifaria entre modos, cobro electrónico, buses de alto estándar y control vía GPS. En contraste, 70% de los servicios de transporte público en regiones son no regulados, observándose: (i) un índice de cumplimiento de frecuencias en regiones sistemáticamente inferior al de Santiago¹⁷; (ii) una edad promedio de la flota en regiones un 25% superior a la de Santiago¹⁸; (iii) buses operados por un conductor al día, contra 2,5 conductores por bus requeridos en Santiago; y (iv) una exigencia de facilidades para acceso de personas con movilidad reducida en buses de Santiago¹⁹, la que no existe en regiones²⁰. Estos factores afectan la percepción de la calidad del transporte público por sus usuarios. En Antofagasta, por ejemplo, la satisfacción de los usuarios con respecto a la calidad del servicio de transporte público llega solamente a 4,5 sobre 7 puntos²¹.
- 2.9 **El transporte público representa un gasto significativo para las familias más pobres en regiones.** El gasto en transporte en las capitales regionales significa

¹³ [Programa de Gobierno 2022 - 2026](#).

¹⁴ Creada en 2009 bajo la Subsecretaría de Transportes del MTT.

¹⁵ La Ley 20.378 creó un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros, que otorgó a los gobiernos regionales un "aporte especial para el transporte, la conectividad y el desarrollo regional" y entregó al MTT recursos para financiar programas de subsidios de pasajes y proyectos de renovación de flota y de mejoramiento de conectividad, especialmente en zonas aisladas y rurales.

¹⁶ [Estrategia Nacional de Electromovilidad](#).

¹⁷ Estadísticas de la DTPR en la ciudad de Villarrica indican un cumplimiento promedio de frecuencias de 58% ([DTPR, 2021](#)). Mientras tanto, en Santiago el cumplimiento alcanzó un 95% en 2021 ([DIPRES, 2022](#)).

¹⁸ Registro nacional de transporte público, actualizado en enero de 2023.

¹⁹ [Estándar Transantiago](#).

²⁰ [Decreto 212 MTT](#).

²¹ [CityPlanning, 2020](#).

entre un 15% y un 20% del presupuesto por hogar²², dificultando el acceso a empleos y servicios, especialmente para las familias más pobres. Los subsidios para reducir tarifas de transporte público han probado ser eficientes para aumentar su uso entre personas de bajos ingresos, mejorando su bienestar²³. El programa abordará esta problemática con medidas de reducción tarifaria para escolares y adultos mayores, y pilotos de tarifa gratuita.

- 2.10 **El transporte público en regiones presenta una flota antigua, contaminante e insegura.** Esta situación contribuye en las altas emisiones de GEI del sector de transporte en Chile, que alcanzan 23% del total y 50% del sector urbano²⁴, afectando la salud y calidad de vida de las personas. En regiones, un bus promedio (EURO III) emite 9 g/km de NOx, mientras que en Santiago (EURO V) emite sólo 3,6 g/km²⁵. En términos de seguridad vial, entre 2015 y 2019, el transporte público fue responsable de alrededor del 6% de los siniestros viales. En 2019, 7.277 siniestros involucraron autobuses y taxi-buses²⁶.
- 2.11 **Género.** En 2021, un 93,6% de los acosos reportados en vía pública, en transporte público o privado, fueron cometidos a mujeres. A nivel nacional, un 43% de los casos ocurrieron en modos de transporte público y un 12,5% en paraderos de buses²⁷.
- 2.12 **Justificación.** Las regiones de Chile requieren mejorar la calidad, sostenibilidad y asequibilidad de sus sistemas de transporte público. Se propone realizar mejoras en estos sistemas, tanto con la implementación de transporte público sostenible (¶2.16) como con la gestión y monitoreo del transporte público en regiones (¶2.17), para cerrar las brechas existentes (¶2.8, ¶2.9, ¶2.10) y cumplir con la política de mejoramiento impulsada por el GdCh (¶2.6).
- 2.13 **Alineación estratégica.** El programa está alineado con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2020-2023 (AB-3190-2) en los desafíos de: (i) Productividad e Innovación, al desarrollar planes maestros de transporte y facilitar la adopción de tecnologías innovadoras; y (ii) Inclusión Social e Igualdad, por mejorar el transporte público para usuarios vulnerables en regiones. Asimismo, se alinea con las áreas transversales de: (i) Igualdad de Género y Diversidad, al promover la inclusión laboral de mujeres en transporte; (ii) Cambio Climático (CC) y Sostenibilidad Ambiental, al promover la electromovilidad; y (iii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, al financiar mejoras institucionales para la gestión del transporte. A su vez, es consistente con: (i) la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), al enfocarse en retos de la creciente urbanización; y (ii) los Marcos Sectoriales de: (a) Transporte (GN-2740-12), al promover la movilidad urbana eficiente, inclusiva, sostenible y de calidad; (b) Género y Diversidad (GN-2800-13), al subsanar brechas de género y diversidad; y (c) CC

²² En promedio, las familias en las capitales regionales gastan el 15% de su presupuesto en transporte (INE, 2018). En barrios más pobres de Santiago, las familias gastan hasta 20% (CChC, 2019).

²³ Guzmán & Hessel, 2022.

²⁴ La tasa de crecimiento de las emisiones del sector de transporte ha sido de 7% desde 1990, aunque en los últimos años se ha reducido a 4% (SNIChile, 2020).

²⁵ EMBARQ, página 6.

²⁶ Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, 2022.

²⁷ Observatorio Contra el Acoso Chile, 2021.

(GN-2835-8), al integrar consideraciones de CC en transporte. El programa contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2020-2023 (GN-2727-12), mediante el indicador de “emisiones evitadas” (toneladas anuales de CO₂ equivalente). La operación se alinea con la Estrategia de País del Grupo BID con Chile (2022-2026) (GN-3140-3) al aumentar la sostenibilidad ambiental y social de la economía a través de la descarbonización de la matriz productiva y de consumo. Dada la naturaleza del programa, se espera una alineación con el Acuerdo de París tanto en sus componentes de mitigación y adaptación.

- 2.14 **Financiamiento climático.** El programa busca descarbonizar servicios de transporte (§2.15) mediante medidas vinculadas con los resultados del instrumento PBR (§2.16, en sus actividades [i], [ii] y [iii]). Se anticipa que estas actividades contribuirán substancialmente a la meta de financiamiento climático en la categoría de eficiencia energética, sub categoría *retrofit* de flotas de vehículos para eficiencia energética, de acuerdo con la [Metodología de las Multilaterales para el Cálculo de Financiamiento Climático](#). Además de la reducción de GEI, estas acciones traerán beneficios en la reducción de partículas suspendidas, SO_x y NO_x. Finalmente, se determinará si las mejoras operacionales de servicios y/o los centros de recarga podrían considerarse como actividades habilitantes, al igual que los planes maestros de transporte urbano, porque promoverán la electromovilidad.
- 2.15 **Objetivo.** El objetivo general del programa es contribuir al desarrollo de un transporte público de calidad y sostenible. Los objetivos específicos son: (i) mejorar la calidad de prestación de los servicios de transporte público intervenidos; y (ii) descarbonizar los servicios de transporte público intervenidos.
- 2.16 **Componente 1. Implementación de transporte público sostenible en regiones (US\$85.000.000).** Financiará: (i) concesiones de buses de transporte público y provisión de flota eléctrica; (ii) mejoras operacionales de servicios con vehículos eléctricos; (iii) centros de recarga; (iv) medidas de seguridad e inclusión de grupos vulnerables y diversos²⁸; (v) medidas contra el acoso sexual a las mujeres²⁹ y capacitaciones a futuras conductoras; y (vi) pilotos “Doble Cero”, cuyo objetivo es testear servicios de buses “cero emisiones” y con “tarifa cero” en regiones³⁰. Los Indicadores Vinculados a los Desembolsos (IVD) preliminares asociados a este componente son: (i) número de personas en las ciudades intervenidas con acceso a transporte público formalizado, con frecuencias adecuadas y de baja emisión; (ii) número de personas en las ciudades piloto con acceso a transporte público de tarifa asequible; (iii) reducción de emisiones de buses por kilómetro recorrido; y (iv) indicadores de conductoras capacitadas incorporadas al sistema y campañas contra el acoso sexual de mujeres en el transporte público.

²⁸ PcD, LGTBIQ+, población indígena y/o grupos afrodescendientes.

²⁹ Capacitaciones, campañas y uso de aplicaciones de celular para denuncias de acoso.

³⁰ El GdCh tiene proyectos de electrocorredores en cartera en Valparaíso, Antofagasta, Rancagua, Coquimbo – La Serena, Arica y Copiapó. Respecto al piloto “Doble Cero”, las ciudades serán elegidas durante la preparación del programa, mediante procesos de consulta a estas ciudades, siguiendo un conjunto de criterios como: (i) tamaño de la población; (ii) diagnóstico situación actual del transporte público de buses; (iii) indicadores socioeconómicos; (iv) relevancia para la realización del piloto; y (v) evaluación de impacto.

- 2.17 **Componente 2. Gestión y monitoreo del transporte público en regiones y estudios técnicos (US\$14.000.000).** Financiará: (i) planes maestros de transporte urbano en ciudades intervenidas por el programa; (ii) estudios de seguridad vial en corredores intervenidos por el programa; (iii) sistemas de monitoreo y evaluación del transporte público en regiones, para supervisar los contratos entre la DTPR y los operadores; (iv) mejoras institucionales para la gestión del transporte público en regiones; y (v) un sistema de evaluación de impacto para los pilotos “Doble Cero”. Los IVD preliminares son: (i) número de planes maestros de transporte urbano validados y entregados a los gobiernos regionales de las ciudades intervenidas por el programa; (ii) número de estudios de seguridad vial realizados en las rutas objeto del programa; (iii) desarrollo e implementación de un sistema de monitoreo y evaluación del transporte público en regiones; y (iv) número de funcionarios públicos capacitados en planificación y operación de transporte público³¹.
- 2.18 **Gastos de administración y gestión del programa (US\$1.000.000).** Financiará: (i) verificaciones externas de cumplimiento de resultados; y (ii) gastos de gestión del programa. Estos gastos serán asociados al logro de los indicadores de resultados relacionados al objetivo específico de desarrollo del proyecto.
- 2.19 **Beneficiarios.** Los beneficiarios directos de esta operación serán los usuarios de los servicios de transporte público intervenidos. Los beneficiarios indirectos serán los habitantes de las ciudades donde se implementará el programa.
- 2.20 **Resultados esperados.** Se espera mejorar los servicios del transporte público en regiones en términos de: (i) calidad, en aspectos como frecuencia y cobertura; (ii) asequibilidad; y (iii) emisiones generadas, con un aumento de la flota de buses eléctricos.
- 2.21 **Justificación del instrumento.** El programa se formula como un PBR, cumpliendo con los requisitos de la política del instrumento PBR (GN-2869-10) y las directrices para el procesamiento (GN-2869-3), dado que: (i) respalda el programa gubernamental ya existente a cargo del Organismo Ejecutor (OE); (ii) mejora el desempeño del programa, al incorporar buenas prácticas, y enfocarlo a la consecución de resultados; y (iii) promueve el uso de los sistemas fiduciarios del OE, compatibles con los principios y buenas prácticas para el uso de un PBR. Específicamente, la operación contribuirá a mejorar el desempeño del programa del GdCh para la mejora del transporte público en regiones, considerando que: (i) financiará las actividades necesarias para lograr los resultados relacionados con la implementación y expansión del programa de transporte público en regiones, con enfoque en los servicios de transporte y con énfasis en fortalecer la capacidad institucional del MTT para lograr eficacia y eficiencia en la implementación del programa; (ii) el instrumento permite vincular de forma directa los desembolsos con los resultados, alineando los incentivos y contribuyendo a la efectividad del programa, elemento fundamental para el cumplimiento de los objetivos dada la complejidad de las diferentes dimensiones de un programa de transporte público (más allá de la infraestructura o los vehículos); y (iii) la modalidad PBR permite al OE obtener soluciones innovadoras en un contexto de tecnologías cambiantes (electromovilidad) y con la participación del sector

³¹ Se consideran funcionarios de la DTPR, gobiernos regionales y de las municipalidades.

privado, con un enfoque basado en resultados. El uso de un PBR, instrumento ya utilizado en operaciones anteriores en Chile (§3.1), facilitará la ejecución del programa por parte del MTT, que utilizará sus sistemas fiduciarios, disminuyendo el costo transaccional sobre el equipo ejecutor, y asegurará mayor efectividad, ya que los desembolsos se condicionan a la obtención de los resultados acordados, en lugar de productos o hitos de avance.

- 2.22 La operación se desarrollará en un *Double-Booking* con CSD/CCS, por contemplar intervenciones relacionadas con electromovilidad.

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Conocimiento del Banco sobre el sector y valor agregado.** El Banco apoyó a Chile en procesos de licitación de flotas eléctricas para Santiago, en sus aspectos técnicos y económicos ([ATN/AC-16601-RG](#)). Esto contribuyó al desarrollo del programa de financiamiento privado de BID-Invest “E-BUSES CHILE” ([13434-01](#)) y será considerado para estructurar licitaciones consideradas dentro del alcance de este programa. Además, el Banco ejecutó apoyos técnicos y de financiación de “Mi Teleférico” en Bolivia ([2908/BL-BO](#), [2908/BL-BO-1](#), [2908/BL-BO-2](#)), donde se realizaron estudios para determinar los subsidios adecuados para beneficiar a los usuarios de transporte público de bajos ingresos, y ha participado en programas de corredores de buses en El Salvador ([2572/OC-ES](#)) y Honduras ([1525/OP-HO](#), [2465/BL-HO](#)). En estos casos, destacan las lecciones aprendidas sobre la importancia de apoyar la prestación de servicios y la coordinación multisectorial, particularmente con los operadores, más allá de la financiación de la infraestructura de transporte. En cuanto al instrumento, Chile cuenta con vasta experiencia en la implementación y el desarrollo de programas de PBR³², lo que ha contribuido en la toma de decisión por parte del MTT de utilizar este instrumento. Actualmente, el Banco está apoyando a la DTPR con recursos de Cooperación Técnica (CT) ([ATN/OC-19003-CH](#)) en la elaboración de estudios técnicos y económicos necesarios para el desarrollo de sistemas de transporte de calidad, sostenibles y asequibles en regiones³³.
- 3.2 **Período de desembolsos.** El período de desembolsos será de 5 años.
- 3.3 **Prestatario.** El prestatario será la República de Chile.
- 3.4 **Organismo Ejecutor (OE).** El OE será el prestatario, actuando por medio del MTT mediante la DTPR, quien articulará con otras divisiones del MTT para la implementación del programa.
- 3.5 Si bien el MTT no cuenta con experiencia reciente en préstamos BID, se ha mantenido una relación de trabajo continua en los últimos años con el apoyo de

³² Los programas diseñados bajo el instrumento en Chile son los siguientes: (i) en preparación: [CH-L1168](#), [CH-L1169](#), [CH-L1170](#), [CH-L1171](#) y [CH-L1173](#); (ii) en ejecución: [5701/OC-CH](#), [5313/OC-CH](#) y [5451/OC-CH](#); y (iii) cerrado: [3629/OC-CH](#).

³³ Dentro de los estudios se consideran aspectos sobre evidencias de efectividad del transporte gratuito o asequible, recomendaciones para pliegos de licitación de electrocorredores referidas a la idoneidad de los oferentes, procesos de precalificación, bancabilidad de las inversiones de flotas eléctricas por parte de operadores privados, entre otros.

recursos de CT ([ATN/OC-17469-CH](#), [ATN/OC-19003-CH](#), [ATN/OC-18815-RG](#)). Se utilizará la Plataforma de Análisis de Capacidad Institucional (PACI) para evaluar al MTT en cuanto a su capacidad de gestión fiduciaria, de riesgos de integridad y de monitoreo y cumplimiento de resultados. En caso de identificarse oportunidades de mejora, se elaborará un plan de fortalecimiento.

3.6 Excepciones a las políticas del Banco. Ninguna.

IV. RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 Marco de Política Ambiental y Social (MPAS).** De acuerdo con el MPAS, y con base en la información existente, el programa se clasifica como categoría “B”, debido a que las actividades a desarrollar generarán impactos ambientales y sociales negativos moderados, localizados y de corto plazo. Entre los impactos socioambientales potenciales se tienen: (i) generación de residuos sólidos reciclables y peligrosos por el reemplazo de flota de vehículos; (ii) alteración de la calidad del aire, ruido y vibraciones por obras civiles (centros de recarga y mejoras de accesibilidad en paraderos); (iii) desplazamiento económico a prestadores de servicio tradicional e informal; y (iv) generación de residuos eléctricos y electrónicos (baterías) producto de la reconversión de la flota vehicular.
- 4.2** Se ha asignado como substancial la Clasificación de Riesgo Socioambiental (ESRR – por sus siglas en inglés), debido a: (i) conflictos con actuales prestadores de servicios de transporte tradicional; (ii) potenciales impactos indirectos por procesos de chatarrización y disposición final de baterías de flota electrificada; y (iii) limitada experiencia del OE con la implementación de políticas ambientales y sociales del Banco o del MPAS.
- 4.3** Una clasificación de riesgo de desastres naturales y de CC como moderado ha sido asignada para la operación, teniendo en cuenta que: (i) las regiones que serán objeto de intervención se localizan en zonas con alta a moderada exposición a amenazas por sismo, incendios forestales, inundaciones por desbordamiento fluvial y por subida del nivel medio del mar y erupciones volcánicas; y (ii) la criticidad de la infraestructura es baja, pues el programa solamente prevé infraestructura menor para recarga de vehículos, señalización y mejorar la accesibilidad en paraderos. No se esperan incrementos de las condiciones actuales de amenazas naturales o de la vulnerabilidad de las comunidades locales.
- 4.4** Con el fin de atender los requerimientos establecidos en el MPAS, durante la preparación de la operación, el Banco evaluará si el Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) del prestatario es adecuado para ejecutar las actividades de los diferentes componentes del programa de manera acorde con los requisitos de las Normas de Desempeño Ambiental y Social (NDAS), identificará brechas y, junto con el ejecutor, acordará el Plan de Acción Ambiental y Social (PAAS) con las acciones requeridas para el adecuado cierre. Dada la naturaleza del programa y que será desarrollado en diferentes regiones del país, adicionalmente se llevará a cabo una Evaluación Ambiental y Social Estratégica y un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) con lineamientos a ser observados por el OE durante la implementación del programa. Durante la preparación se realizará la consulta

pública de los documentos socioambientales desarrollados. Adicionalmente, se acordarán indicadores de desempeño ambiental y social para los resultados que sean acordados con el ejecutor. No serán permitidas obras categoría “A” o de alto riesgo ambiental y social.

- 4.5 **Otros riesgos.** Se evaluarán riesgos en aspectos técnicos como: (i) coordinación con otras entidades regionales participantes del programa; (ii) operación y mantenimiento de las inversiones financiadas por el programa; y (iii) cumplimiento de contratos por parte de los operadores, garantizando calidad de servicio y mantenimiento de buses.
- 4.6 **Aspectos Fiduciarios.** Para las adquisiciones y contrataciones se usarán los sistemas propios del OE. La gestión financiera seguirá lo previsto en la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (OP-273-12).
- 4.7 **Desembolso Inicial.** Se anticipa un desembolso inicial por hasta 20% del monto del préstamo permitido bajo la política del instrumento PBR (GN-2869-10), para cubrir las necesidades de financiamiento para la consecución de resultados específicos de desarrollo más inmediatos, una vez que se haya declarado que el préstamo es elegible para desembolsos.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 5.1 La presente operación requerirá un presupuesto de US\$139.200. El cronograma de preparación contempla la distribución del POD a la Revisión de Calidad y Riesgos (QRR) para el 15 de mayo de 2023 y una consideración de la Propuesta de Préstamo por el Directorio Ejecutivo el 26 de julio de 2023.

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a “Información Deliberativa” contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la “Política de Acceso al Información” del Banco (Documento GN-1831-28).



E&S Screening Filter

Operation Information

Operation Name	
Program to reduce emissions and improve mobility, road safety and accessibility to public transport in the regions of Chile	
Operation Number	CH-L1170

Operation Details

Organizational Unit	IDB Sector/Subsector
INE/TSP	PUBLIC TRANSPORT (BUS / TRAIN / CABLE)
Type of Operation & Modality	Original IDB Amount
LON / LBR	\$100,000,000.00
Executing Agency	Borrower
CH-MTT	REPUBLICA DE CHILE
ESG Primary Team Member	Team Leader
Julio Andres Rojas Lara	Cristian Lee Navas Duk
Toolkit Completion Date	Author
09/01/2023	Catacoli Jimenez, Ruth Alejandra
Applicable ESPs with requirements	
ESPS 1; ESPS 2; ESPS 3; ESPS 4; ESPS 6; ESPS 8; ESPS 9; ESPS 10	

Operation E&S Classification Summary

Environmental and Social Impact Categorization (ESIC)	B
Disaster and Climate Change Risk Classification (DCCRC)	Moderate
Environmental and Social Risk Rating (ESRR)	Substantial

Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

During preparation of an LBR, the Bank will assess the adequacy of the Borrower's ESMS to implement the activities expected to be financed by the LBR in a manner that meets the requirements of the ESPs. Where necessary, adjustments to the Borrower's ESMS will be agreed with the Bank and incorporated in an ESAP. The definition of the indicators that are linked to disbursements and the corresponding targets of the LBR will also consider environmental and social performance and intermediate or final outcomes, as appropriate.



E&S Screening Filter

Moderate natural hazards, such as earthquakes, droughts, landslides, floods, wildfires, or others, including those caused or exacerbated by climate change, are likely to occur in the areas of the activities under the LBR, and these may impact the project, and/or the activities of the LBR may exacerbate the risk from natural hazards to human life, property, and/or the environment.

The activities of the LBR will not negatively impact people due to land acquisition.

The activities of the LBR will not impact Indigenous Peoples.

ESPS 1 - Assessment and Management of Environmental and Social Risks and Impacts

The Executing Agency will partially prepare and maintain an Environmental and Social Management System (ESMS) for the operation as defined under ESPS 1.

The Borrower/Executing Agency's has limited organizational capacity and competency for managing environmental and social issues.

There are substantial levels of contextual risks associated with the project (e.g. political instability, oppression of communities, armed forces in the project area).

ESPS 2 - Labor and Working Conditions

The activities of the LBR will not have impacts or risks associated with child labor or forced labor in the workforce.

ESPS 3 - Resource Efficiency and Pollution Prevention

The activities of the LBR have the potential to have moderate impacts or risks on human health and the environment, have GHG emissions, generate waste and/or use pesticides.

ESPS 4 - Community Health, Safety, and Security

The activities of the LBR have the potential to have moderate impacts or risks on health and safety of the project-affected people, impacts on the sub-projects themselves from natural hazards and climate change and/or risks associated with human rights.

ESPS 6 - Biodiversity Conservation and Sustainable Management of Living Natural Resources

The activities of the LBR have the potential to have moderate impacts or risks on biodiversity and ecosystem services and/or introduce (intentionally or accidentally) alien, or non-native, species of flora and fauna.

ESPS 8 - Cultural Heritage

The activities of the LBR have the potential to have moderate impacts or risks on cultural heritage.

ESPS 9 - Gender Equality

The activities of the LBR have the potential to have moderate negative impacts on people due to their gender, sexual orientation or gender identity.

ESPS 10 - Stakeholder Engagement and Information Disclosure

The Borrower will prepare a stakeholder engagement framework/plan for the lifetime of the program.



ESRR Report

Operation Information

Operation		
CH-L1170 Program to reduce emissions and improve mobility, road safety and accessibility to public transport in the regions of Chile		
Environmental and Social Impact Category	ESRR	
B	Substantial	
Country	Executing Agency	
Chile	CH-MTT	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
INE/TSP	PUBLIC TRANSPORT (BUS / TRAIN / CABLE). INFRASTRUCTURE AND EQUIPMENT	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
CRISTIAN LEE NAVAS DUK	JULIO ANDRES ROJAS LARA	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
LON	\$100,000,000.00	
Assessment Date	Author	
2023-01-20	Catacoli Jimenez, Ruth Alejandra	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM	2023-02-21	
QRR	2023-04-19	
Board Approval	2023-06-28	
Current Last Disbursement Expiration	No Date	
Safeguard Performance Rating		
Rationale		



ESRR Report

Risk Assessment

Cause	Value
Largely related to direct impacts of project footprint, and inherent sector risk including contribution to cumulative risks	Moderate
Comments: Las actividades que desarrollarán tendrán impactos ambientales y sociales negativos localizados y a corto plazo, para los cuales se conocen medidas de mitigación eficaces y fácilmente disponibles. Entre los impactos socio ambientales potenciales se tienen: (i) generación de residuos sólidos reciclables y peligrosos por el reemplazo de flota de vehículos, (ii) alteración de la calidad del aire, ruido y vibraciones por obras civiles (centros de recarga y mejoras de accesibilidad en paraderos), (iii) desplazamiento económico a prestadores de servicio tradicional e informal y (iv) generación de residuos eléctricos y electrónicos (baterías) producto de la reconversión de la flota vehicular.	
Contribution	Value
Largely related to indirect and induced impacts, third party actions, associated facilities, supply chain aspects, and indirect contribution to cumulative impacts	Moderate
Comments: Se identifican potenciales impactos ambientales y sociales indirectos asociados a las actividades de chatarrización de flota vehicular obsoleta y disposición final de baterías de flota electrificada. Existe riesgo de incomodidades de partes interesadas por el cambio del esquema de prestación del servicio de transporte público, pasando de uno informal o no regulado a uno regulado. Asimismo, es posible que se presenten impactos sobre prestadores de servicio de transporte privado no legal.	
Context	Value
Largely related to influence and impacts from external operating environment on project setting, including legal framework and practice, vulnerability risk, political and social conflict, cultural context, legacy issues, etc	Substantial
Comments: Las regiones que serán objeto de intervención se localizan en zonas con alta a moderada exposición a amenazas por sismo, incendios forestales, inundaciones por desbordamiento fluvial y por subida del nivel medio del mar y erupciones volcánicas. Se tienen antecedentes de conflicto social durante la transición a los sistemas de transporte público (Transantiago).	
Performance	Value
Directly related to borrower capacity and organizations, commitments, resources and overall performance during project	Substantial
Comments: El MTT no cuenta con experiencia en la implementación de proyectos con el BID bajo el Marco de Políticas Ambientales y Sociales (MPAS) y limitada experiencia en la implementación de Políticas Operacionales de Salvaguardias.	
Overall Environmental and Social Risk Rating	Value
Please indicate the overall ESRR of the project according to your professional judgement at this point in time	Substantial
Comments: La clasificación está asociada a: (i) potencial conflictos con actuales prestadores de servicios de transporte tradicional, (ii) potenciales impactos indirectos por procesos de chatarrización y disposición final de baterías de flota electrificada y (iii) limitada experiencia de la Agencia Ejecutora con la implementación de políticas ambientales y sociales del Banco o del MPAS.	

DOCUMENT OF THE INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK



CHILE

**PROGRAMA PARA REDUCIR LAS EMISIONES Y MEJORAR LA MOVILIDAD, LA SEGURIDAD VIAL Y LA
ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO EN LAS REGIONES DE CHILE**

CH-L1170

Resumen inicial del Estudio Ambiental y Social (ESRS)

26 de enero de 2023

Este documento fue preparado por:

Julio Rojas Lara y Ruth Alejandra Catacolí J.

Con el apoyo de: Cristián Navas (INE/TSP), jefe de Equipo; Reinaldo Fioravanti (INE/TSP), jefe de equipo
alternativo; Andrés Pereyra, Mariano Ansaldo y Richard Mix (INE/TSP)

Resumen inicial del Estudio Ambiental y Social	
Datos de la operación	
Número de la operación	CH-L1170
Sector/Subsector del BID	INE/TSP
Tipo y modalidad de la operación	Préstamo Basado en Resultados (PBR)
Clasificación de impacto ambiental y social inicial (ESIC)	B
Calificación inicial de riesgo ambiental y social (ESRR)	Substancial
Clasificación inicial de riesgo de desastre y cambio climático (DCCRC)	Moderado
Prestatario	República de Chile
Agencia ejecutora	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones del Gobierno de Chile (MTT)
Monto del préstamo BID (y coste total del proyecto)	\$100.000.000,00
Normas de desempeño con requerimientos	NDAS 1; NDAS 2; NDAS 3; NDAS 4; NDAS 6; NDAS 8; NDAS 9; NDAS 10
Resumen ejecutivo	
<p><i>El Programa se financiará a través de un Préstamo Basado en Resultados (PBR), el desempeño social y ambiental de la operación será gestionado a través del Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones del Gobierno de Chile (MTT).</i></p> <p><i>De acuerdo con el Marco de Políticas Ambientales y Sociales (MPAS), y con base en la información existente, el programa se clasifica como categoría “B”, debido a que las actividades a desarrollar generarán impactos ambientales y sociales negativos moderados, localizados y de corto plazo. Entre los impactos socioambientales potenciales se tienen: (i) generación de residuos sólidos reciclables y peligrosos por el reemplazo de flota de vehículos; (ii) alteración de la calidad del aire, ruido y vibraciones por obras civiles (centros de recarga y mejoras de accesibilidad en paraderos); (iii) desplazamiento económico a prestadores de servicio tradicional e informal; y (iv) generación de residuos eléctricos y electrónicos (baterías) producto de la reconversión de la flota vehicular.</i></p> <p><i>Se ha asignado como substancial la Clasificación de Riesgo Socioambiental (ESRR – por sus siglas en inglés), debido a: (i) conflictos con actuales prestadores de servicios de transporte tradicional; (ii) potenciales impactos indirectos por procesos de chatarrización y disposición final de baterías de flota electrificada; y (iii) limitada experiencia del Organismo Ejecutor (OE) con la implementación de políticas ambientales y sociales del Banco o del MPAS.</i></p> <p><i>Una clasificación de riesgo de desastres naturales y de CC como moderado ha sido asignada para la operación, teniendo en cuenta que: (i) las regiones que serán objeto de intervención se localizan en zonas</i></p>	

con alta a moderada exposición a amenazas por sismo, incendios forestales, inundaciones por desbordamiento fluvial y por subida del nivel medio del mar y erupciones volcánicas; y (ii) la criticidad de la infraestructura es baja, pues el programa solo prevé infraestructura menor para recarga de vehículos, señalización y mejorar la accesibilidad en paraderos. No se esperan incrementos de las condiciones actuales de amenazas naturales o de la vulnerabilidad de las comunidades locales.

Con el fin de atender los requerimientos establecidos en el MPAS, durante la preparación de la operación, el Banco evaluará si el Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) del prestatario es adecuado para ejecutar las actividades de los diferentes componentes del programa de manera acorde con los requisitos de las Normas de Desempeño Ambiental y Social (NDAS), identificará brechas y, junto con el ejecutor, acordará el Plan de Acción Ambiental y Social (PAAS) con las acciones requeridas para el adecuado cierre. Dada la naturaleza del programa y que será desarrollado en diferentes regiones del país, adicionalmente se llevará a cabo una Evaluación Ambiental y Social Estratégica y un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) con lineamientos a ser observados por el OE durante la implementación del programa. Durante la preparación se realizará la consulta pública de los documentos socioambientales desarrollados. Adicionalmente, se acordarán indicadores de desempeño ambiental y social para los resultados que sean acordados con el ejecutor. No serán permitidas obras categoría “A” o de alto riesgo ambiental y social.

Descripción de la operación

La operación corresponde a un Préstamo Basado en Resultados (PBR), a través del que se financiarán los costos de las actividades relacionadas con el logro de resultados y se realizarán desembolsos una vez que estos se han alcanzado y verificado adecuadamente. El objetivo general del programa es contribuir al desarrollo de un Transporte Pública (TP) de calidad, sostenible y asequible. Los objetivos específicos son: (i) mejorar la calidad y asequibilidad de prestación de los servicios de TP intervenidos; y (ii) descarbonizar los servicios de TP intervenidos. Para ello el programa tiene los siguientes componentes:

- *Componente 1. Implementación de transporte público sostenible en regiones (US\$85.000.000). Financiará: (i) concesiones de buses de transporte público y provisión de flota eléctrica; (ii) mejoras operacionales de servicios que incorporen vehículos eléctricos; (iii) centros de recarga; (iv) medidas de seguridad e inclusión de grupos vulnerables y diversos en el transporte; (v) medidas contra el acoso sexual a las mujeres y capacitaciones a futuras conductoras; y (vi) pilotos “Doble Cero”, cuyo objetivo es testear servicios de buses eléctricos “cero emisiones” y con “tarifa cero” para pasajeros en regiones.*
- *Componente 2. Gestión y monitoreo del transporte público en regiones y estudios técnicos (US\$14.000.000). Financiará: (i) desarrollo de planes maestros de transporte urbano; (ii) estudios de seguridad vial; (iii) sistemas de monitoreo y evaluación del transporte público en regiones; (iv) mejoras institucionales; y (v) un sistema de evaluación de impacto para los pilotos “Doble Cero”.*

El Organismo Ejecutor (OE) del Programa es el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT). La ejecución se realizará de forma centralizada, pero bajo un esquema de concesión de la prestación del TP. El MTT no cuenta con experiencia en la implementación de proyectos con el BID bajo el Marco de Políticas Ambientales y Sociales (MPAS).

No se prevé adquisición de terrenos para el desarrollo de las actividades del programa de electromovilidad.

Fundamentos de las clasificaciones/calificaciones	
Clasificación de impacto ambiental y social	<p>B.</p> <p>Las actividades que desarrollarán tendrán impactos ambientales y sociales negativos localizados y a corto plazo, para los cuales se conocen medidas de mitigación eficaces y fácilmente disponibles. Entre los impactos socio ambientales potenciales se tienen: (i) generación de residuos sólidos reciclables y peligrosos por el reemplazo de flota de vehículos; (ii) alteración de la calidad del aire, ruido y vibraciones por obras civiles (centros de recarga y mejoras de accesibilidad en paraderos); (iii) desplazamiento económico a prestadores de servicio tradicional e informal; y (iv) generación de residuos eléctricos y electrónicos (baterías) producto de la reconversión de la flota vehicular.</p> <p>Por ser una operación tipo Préstamo Basado en Resultados (PBR), estarán excluidas obras u actividades que correspondan a categoría A o riesgo Ambiental y Social alto.</p>
Calificación de riesgo ambiental y social	<p>Substancial.</p> <p>La clasificación está asociada a: (i) potencial conflictos con actuales prestadores de servicios de transporte tradicional; (ii) potenciales impactos indirectos por procesos de chatarrización y disposición final de baterías de flota electrificada; y (iii) limitada experiencia de la Agencia Ejecutora con la implementación de políticas ambientales y sociales del Banco o del MPAS.</p>
Clasificación de riesgo de desastre y cambio climático	<p>Moderado.</p> <p>Una clasificación de riesgo de desastres naturales y cambio climático como moderado ha sido asignada para la operación, teniendo en cuenta que: (i) las regiones que serán objeto de intervención se localizan en zonas con alta a moderada exposición a amenazas por sismo, incendios forestales, inundaciones por desbordamiento fluvial y por subida del nivel medio del mar y erupciones volcánicas; y (ii) la criticidad de la infraestructura es baja, pues el programa solo prevé infraestructura menor para recarga de vehículos, señalización y mejorar la accesibilidad en paraderos. No se esperan incrementos de las condiciones actuales de amenazas naturales o de la vulnerabilidad de las comunidades locales</p>
¿Se considera el marco ambiental y social del prestatario?	
No	
Esta operación se desarrollará bajo los requerimientos del MPAS.	
Normas de Desempeño Ambiental y Social aplicables al proyecto propuesto	
NDAS-1. Evaluación y gestión de riesgos e impactos ambientales y sociales	
Sí	
En cumplimiento del Marco de Política Ambiental y Social del Banco (MPAS), y en atención a que la operación propuesta es de tipo Préstamo Basado en Resultados (PBR) ¹ , corresponde al Banco evaluar si el Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) del MTT (procedimientos documentados, recursos, capacidad institucional y el marco de legislación a nivel Nación), es adecuado para ejecutar las	

¹ Un Préstamo Basado en Resultados (PBR) se trata de un préstamo de inversión que financia los costos de las actividades (por ejemplo, bienes, obras y servicios) relacionadas con el logro de esos resultados y se desembolsa una vez que estos se han alcanzado y verificado adecuadamente.

<p><i>actividades que se prevé financiar de manera acorde con los requisitos de las Normas de Desempeño Ambiental y Social (NDAS) 1 a 10.</i></p> <p><i>Producto de la evaluación, será generado un Informe de Brechas para la operación, el cual será validado con el Ejecutor, para posteriormente acordar los ajustes al SGAS a través del Plan de Acción Ambiental y Social (PAAS).</i></p> <p><i>Dado que el programa está enfocado en cambios en la prestación del servicio de transporte en diferentes ciudades del país, e integra un componente de electromovilidad, que a su vez implica disposición final de flota antigua y soluciones de disposición final de baterías y otros residuos eléctricos y electrónicos, se considera relevante realizar una Evaluación Ambiental y Social Estratégica, a partir de la que se establezcan lineamientos ambientales y sociales para el MMT que sean integrados en su SGAS posteriormente. La EASE incluirá un análisis de potencial desplazamiento económico de los actuales prestadores del servicio de transporte público e informal por la implementación del Plan Doble Cero.</i></p> <p><i>Se definirán indicadores de desempeño social y ambiental para cada resultado definido en la matriz de la operación. La descripción, alcance y forma de medir de dichos indicadores, se incluirá en Protocolo de verificación de resultados, que es la herramienta a través de la cual serán validados los resultados de la operación.</i></p>	
NDAS-2. Trabajo y condiciones laborales	Sí
<p><i>La evaluación del SGAS del MTT incluirá la revisión de los procedimientos, procesos, recursos, capacidad institucional y legislación a nivel nacional frente a los requisitos establecidos en la NDAS 2 relacionados con seguridad y salud de los trabajadores y con condiciones labores, la no discriminación y la libertad de asociación y negociación colectiva, la existencia de un mecanismo de quejas y reclamos para los trabajadores, así como la existencia de un Procedimiento de Gestión Laboral. Dada la legislación del país, no se ha identificado riesgo de trabajo infantil ni forzado.</i></p> <p><i>Para cada brecha identificada en la evaluación, se acordará con el Ejecutor una acción específica, la cual será incorporada como parte del PAAS.</i></p>	
NDAS-3. Uso eficiente de los recursos y prevención de la contaminación	Sí
<p><i>Con base en la tipología de actividades a ser desarrolladas por el Programa, se han identificaron los siguientes potenciales impactos ambientales y riesgos de contaminación en la fase constructiva: (i) alteración de la calidad del aire por emisiones de gases y material particulado por actividades propias de la fase constructiva como acopio de material, movimiento de maquinaria y vehículos; (ii) incremento de niveles de ruido y vibraciones debido al transporte de materiales y a operación de maquinarias para excavación, limpieza de terreno, zanjeo y desarrollo de obras civiles en general; (iii) alteración de la composición del suelo por remoción de cubierta vegetal y arbórea, movimiento de suelos, excavaciones y relleno post-excavación; y (iv) cambio de la cobertura vegetal por remoción de arbolado urbano y afectación temporal de aves. Estos impactos serán desarrollados como parte del Análisis de Brechas que será desarrollado en la etapa de preparación.</i></p> <p><i>Con base en la información disponible, presentada por el prestatario, las estaciones de recarga de baterías tanto para los proyectos de electrocorredores como para el Plan Doble Cero, se alimentarán del sistema de distribución de energía eléctrica local y no consideran el uso de paneles solares como alternativa para generación in situ, por lo que no prevé la compra de estos elementos.</i></p>	

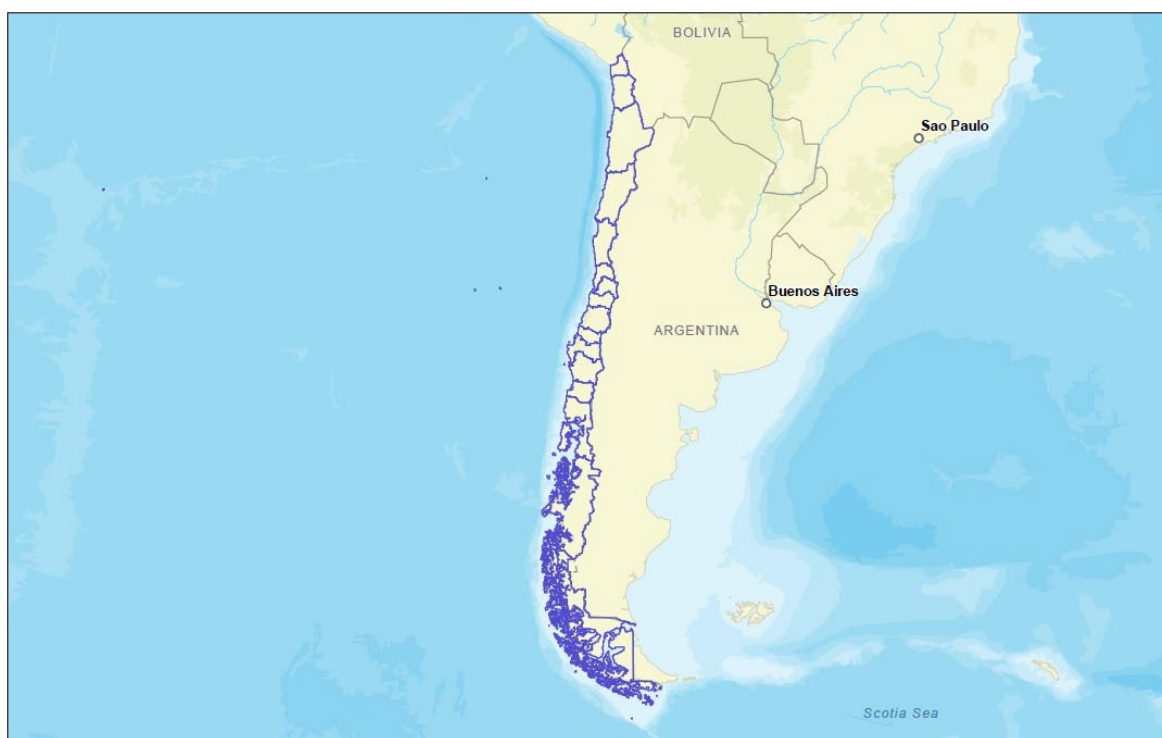
<p><i>La EASE incluirá un análisis de impacto por la disposición de la flota vehicular antigua y residuos eléctricos, electrónicos y baterías por la implementación del Plan Doble Cero en ciudades pequeñas y del programa de electromovilidad en ciudades mayores.</i></p> <p><i>La evaluación del SGAS del MDS incluirá la revisión de los procedimientos, procesos, recursos, capacidad institucional y legislación a nivel nacional frente a los requisitos establecidos en la NDAS 3.</i></p>	
NDAS-4. Salud y seguridad de la comunidad	Sí
<p><i>Una clasificación de riesgo de desastres naturales y cambio climático como moderado ha sido asignada para la operación, teniendo en cuenta que: (i) las regiones que serán objeto de intervención se localizan en zonas con alta a moderada exposición a amenazas por sismo, incendios forestales, inundaciones por desbordamiento fluvial y por subida del nivel medio del mar y erupciones volcánicas (ver mapa 2); y (ii) la criticidad de la infraestructura es baja, pues el programa solo prevé infraestructura menor para recarga de vehículos, señalización y mejorar la accesibilidad en paraderos. No se esperan incrementos de las condiciones actuales de amenazas naturales o de la vulnerabilidad de las comunidades locales.</i></p> <p><i>La evaluación de SGAS del MTT incluirá la revisión de los procedimientos, procesos, recursos, capacidad institucional y legislación a nivel nacional frente a los requisitos establecidos en la NDAS 4.</i></p> <p><i>Por su parte, el MTT cuenta con un programa de seguridad vial, el cual será fortalecido como parte de la operación. La Evaluación Ambiental y Social Estratégica deberá evaluar el impacto sobre la salud y seguridad de la comunidad asociado al cambio del sistema de transporte electrificado.</i></p>	
NDAS-5. Adquisición de tierras y reasentamiento involuntario	Sí
<p><i>La evaluación del SGAS del MTT incluirá la revisión de los procedimientos, procesos, recursos, capacidad institucional y legislación a nivel nacional frente a los requisitos establecidos en la NDAS 5 en cuanto a la planificación y ejecución de reasentamiento y restablecimiento de medio de subsistencia.</i></p>	
NDAS-6. Conservación de la biodiversidad y gestión sostenible de los recursos naturales vivos	Sí
<p><i>No se prevén intervenciones dentro de Áreas Protegidas a Nivel Nacional o Local. La evaluación de SGAS del MTT, incluirá la revisión de los procedimientos, procesos, recursos, capacidad institucional y legislación a nivel nacional frente a los requisitos establecidos en la NDAS 6 especialmente en cuanto a identificación de hábitat modificado crítico (teniendo en cuenta que las actividades propuestas se concentran en centros urbanos) y evaluación de impactos sobre biodiversidad y servicios ecosistémicos. Con base en el análisis se podrá requerir que el SGAS cuente con un procedimiento específico para abordar la NDAS 6. No se financiarán proyectos con impacto significativo en hábitat crítico o dentro de Áreas Protegidas.</i></p>	
NDAS-7. Pueblos indígenas	No
<p><i>No se prevén intervenciones que puedan afectar población indígena en la medida que se realizarán intervenciones urbanas.</i></p>	
NDAS-8. Patrimonio cultural	Sí
<p><i>De acuerdo con el alcance nacional del Programa y la incertidumbre respecto a las ciudades o regiones que serán beneficiados, las intervenciones de los componentes podrían desarrollarse en áreas vinculadas a patrimonio cultural tangible/intangible y, por consiguiente, tener el potencial de generar impactos sobre este (mapa 3). La evaluación del SGAS del MDS incluirá la revisión de los procedimientos, procesos, recursos, capacidad institucional y legislación a nivel nacional frente a los requisitos establecidos en la</i></p>	

<i>NDAS 8 en cuanto a la protección del patrimonio cultural y los procedimientos en caso de hallazgos fortuitos.</i>			
NDAS-9. Igualdad de género			<i>Sí</i>
<i>La evaluación del SGAS del MTT incluirá la revisión de los procedimientos, procesos, recursos, capacidad institucional y legislación a nivel nacional frente a los requisitos establecidos en la NDAS 10 en cuanto a la identificación y evaluación de los riesgos e impactos sexuales y de género, y a la evitación, mitigación o compensación de impactos y riesgos asociados.</i>			
NDAS-10. Participación de las partes interesadas y divulgación de información			<i>Sí</i>
<i>Un proceso de participación de las partes interesadas y divulgación de la información será requerido durante el ciclo de vida del PBR. La evaluación del SGAS incluirá la revisión de los procedimientos, procesos, recursos, capacidad institucional y legislación a nivel nacional frente a los requisitos establecidos en la NDAS 10 en cuanto a la participación de las partes interesadas, divulgación de la información y mecanismo de reclamación.</i>			
<i>A partir de dicho análisis, el PAAS podría incluir la elaboración de un Plan de Participación de las Partes Interesadas (PPPI) que contenga el mapeo de actores y el proceso de consulta y socialización con todas las partes afectadas e interesadas. Del mismo modo, se solicitará que el Programa cuente con un mecanismo de atención de quejas y reclamos de temas ambientales, sociales. El PPPI y el mecanismo deberán atender a los requerimientos de la NDAS 10 y el Ejecutor presentar evidencia de haber conducido el proceso consulta y participación de acuerdo dicha norma.</i>			
Diligencia ambiental y social debida en el BID			
Para las operaciones cofinanciadas, ¿se contempla un enfoque común con otros prestamistas?			<i>N/A</i>
<i>La presente operación no es co-financiada.</i>			
Estrategia de diligencia debida			
<i>Requisito de evaluación ambiental y social</i>	<i>Estado de desarrollo</i>	<i>Recursos estimados para finalizar (especificar el costo para el Banco o el prestatario)</i>	<i>Calendario estimado para finalizar (incluida la consulta)</i>
<i>Evaluación del SGAS del MTT</i>	<i>En elaboración</i>	<i>Se debe realizar una evaluación del SGAS del Ejecutor y las Normas de Desempeño Ambiental y Social del MPAS y establecer un Plan de Acción Ambiental y Social (PAAS)</i>	<i>Inicio: Enero, 2023 Finalización: Abril, 2023</i>

		<i>respectivo para la operación. Contratación de consultor con recursos BID.</i>	
<i>SGAS</i>	<i>En elaboración</i>	<i>Se elaborará / complementará el SGAS</i>	<i>Inicio: Enero, 2023 Finalización: Abril, 2023</i>
<i>Evaluación Ambiental y Social Estratégica y Planes de Gestión Ambiental y Social Estratégicos</i>	<i>En elaboración</i>	<i>Se realizará una evaluación ambiental estratégica a fin de proponer las medidas de un plan de gestión ambiental estratégico para el Programa.</i>	<i>Inicio: Enero, 2023 Finalización: Abril, 2023</i>
Anexos			
Anexo A		<i>Mapas A&S</i>	

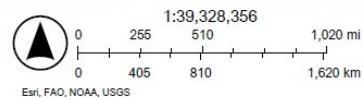
Anexo A. Mapas ambientales y sociales

Mapa 1. Regiones con potencial de intervención por el Programa CH-L1170

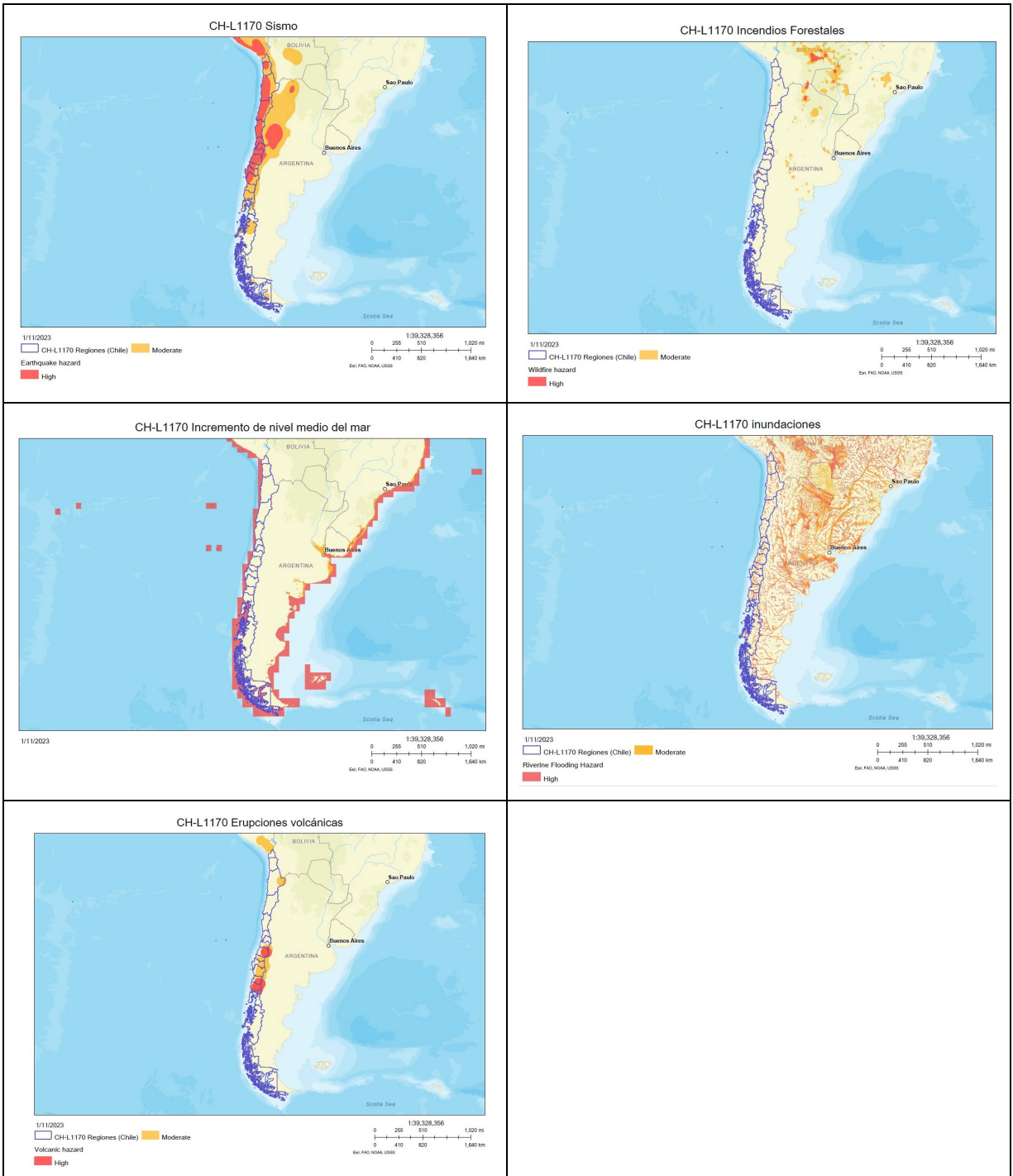


1/11/2023

CH-L1170 Regiones (Chile)

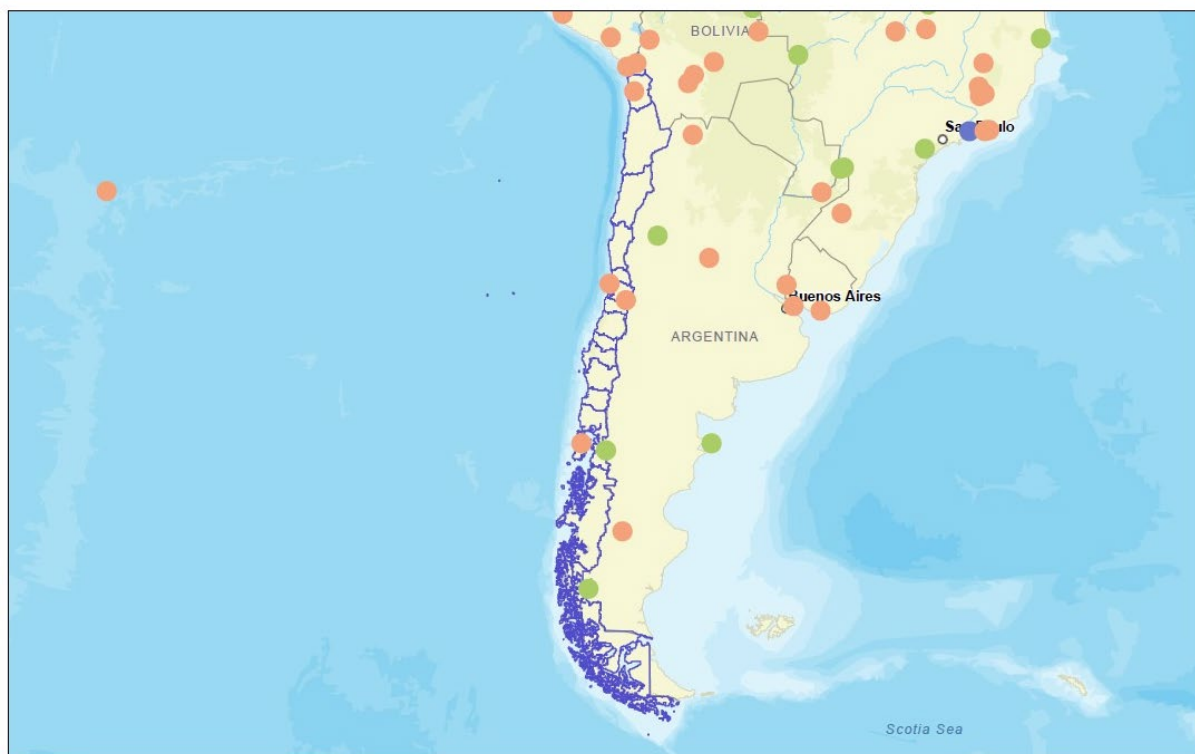


Mapa 2. Amenazas naturales en regiones con potencial de intervención por el Programa CH-L1170



Mapa 3. Patrimonio histórico

CH-L1170 Patrimonio histórico



1/11/2023

UNESCO World Heritage Convention 2021

- Cultural
- Mixed

Natural

CH-L1170 Regiones (Chile)

1:39,328,356
0 255 510 1,020 mi
0 405 810 1,620 km
Esri, FAO, NOAA, USGS

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y enlaces a archivos técnicos
Estudios técnicos, generales y socioambientales	Evaluación económica de los proyectos de la muestra representativa	Marzo 2023	En elaboración
	Análisis de capacidad institucional (PACI)	Marzo 2023	En elaboración
	Informe ambiental (ESRS)	Marzo 2023	Contratado y en elaboración
	Plan de monitoreo y evaluación	Marzo 2023	Pendiente de elaboración
	Estudio de impacto ambiental	Marzo 2023	Contratado y en elaboración
	Reglamento Operativo del Programa	Marzo 2023	En elaboración
	Estudio de efectividad de las políticas de transporte 00 y recomendaciones para los pliegos de los nuevos electrocorredores y rutas de transporte 00	Marzo 2023	Contratado y en elaboración
	Estudio de bancabilidad de los operadores privados para la renovación de la flota	Febrero 2023	Contratado y en elaboración
Anexo de inclusión, diversidad y género	Diagnóstico de inclusión, diversidad y género, con recomendaciones para el Programa	Marzo 2023	Pendiente de elaboración
Anexo de Cambio Climático	Diagnóstico de Cambio climático, antecedentes de acciones del Estado, acciones a ser apoyadas por la operación y contribución climática del Programa.	Marzo 2023	Pendiente de elaboración
Anexo de Movilidad Segura	Diagnóstico de Seguridad Vial, con recomendaciones para la operación	Marzo 2023	Pendiente de elaboración

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a “Información Deliberativa” contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la “Política de Acceso al Información” del Banco (Documento GN-1831-28).