

PERFIL DE PROYECTO (PP)

CHILE

DATOS BÁSICOS

| | | |
|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Título de Proyecto: | Programa de Apoyo a la Reforma del Transporte Urbano | |
| Número de Proyecto: | CH-L1047 | |
| Equipo de Proyecto: | Felipe Targa (INE/TSP) Jefe de Equipo; Rodolfo Huici (INE/TSP); Javier Cayo (LEG/SGO); Patricio Díaz Lucarelli (MIF/CCH); Eddy Linares (PDP/CCH); y Giselle Apat (INE/TSP) | |
| Prestatario: | República de Chile | |
| Organismo Ejecutor: | Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT) | |
| Plan de financiamiento: | BID (CO): | US\$ 10.000.000 |
| | Local: | US\$ 2.000.000 |
| | Total: | US\$ 12.000.000 |
| Salvaguardias: | Políticas identificadas: | ninguna |
| | Categoría: | C |

I. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

A. Antecedentes

- 1.1 La política sectorial para el transporte urbano en Chile, y particularmente para Santiago, ha evolucionado considerablemente en los últimos años. Hoy en día, esta política sectorial enfrenta uno de sus mayores retos con la implantación de una reforma al transporte público en Santiago con características no comparables a otras experiencias en ciudades de tamaño similar. Una vez iniciado el plan de transporte para la ciudad de Santiago, se comenzó a desarrollar experiencias similares en otras ciudades como Valparaíso y Concepción. Además, se ha continuado avanzando en el ordenamiento del transporte público para otras ciudades como Rancagua, Antofagasta e Iquique. Sin embargo, el caso de Santiago representa el caso central de evolución de la política sectorial de transporte urbano en el país y a partir del cual se ha diseñado un plan de reforma.
- 1.2 El área metropolitana de Santiago de Chile concentra una población de más de seis millones de habitantes, en donde según la última encuesta de Origen-Destino (2001), se producían 10 millones de viajes motorizados al día. Aunque en las últimas décadas Santiago ha experimentado un aumento significativo en la propiedad y uso del automóvil particular¹, debido en gran medida al fuerte y sostenido crecimiento de la economía chilena, una herencia de cambios en el esquema institucional y regulatorio del sector ha influido en los niveles de servicio del sistema de transporte público de pasajeros.

¹ Entre 1991 y 2001 la proporción de viajes motorizados en automóvil particular pasó del 19% al 35%, mientras que la de los viajes en bus pasó del 60% al 45%. Asimismo, en estos mismos 10 años, la tasa de motorización pasó de 0,32 a 0,52 vehículos por hogar.

- 1.3 **El problema de transporte público en Santiago (previo Transantiago).** La operación del sistema de transporte público colectivo por buses en Santiago pasó al sector privado en la década de los 70s, precediendo la privatización y desregulación total del sistema en la década de los 80s. El proceso de desregulación introdujo varios cambios en los incentivos y características de operación del sistema, afectando significativamente la calidad del nivel de servicio. En particular, el sistema se caracterizaba por una operación con buses inadecuados que recibían poco mantenimiento, conductores y propietarios remunerados por número de pasajeros con una feroz competencia en la calles, sin integración tarifaria, con rutas y servicios largos y de baja productividad, y con externalidades negativas asociadas a una alta congestión vehicular y contaminación atmosférica, y un trato poco digno e inseguro a los usuarios del sistema. En una encuesta realizada en el año 2001, el sistema de buses fue considerado el peor servicio público disponible en Santiago (i.e., teléfono, electricidad, agua, gas, bancos, etc.). Por otro lado, el Metro contaba con un alto nivel de calidad de servicio y buena imagen entre los usuarios, lo cual lo hacía el único modo público realmente competitivo con el automóvil. La red de Metro pasó de 38 km en 2001 a una red actual de 84 km.
- 1.4 **Transantiago.** Para enfrentar los desafíos que representaba la gestión del sistema de transporte público de Santiago, cuya operación y niveles de servicio se habían venido deteriorando considerablemente en las últimas décadas, el Gobierno de Chile (GdC) diseñó el plan denominado “Transantiago”. El objetivo de este plan consistía en dar prioridad al transporte público como el principal medio de movilidad de la ciudad, incentivar el uso racional del automóvil y desarrollar el transporte no motorizado. Transantiago contaba con 12 programas específicos, siendo el principal de ellos el denominado “Programa de Modernización de Transporte Público”, orientado a desarrollar un servicio moderno, técnicamente eficiente, económicamente sustentable y ecológicamente limpio, y que llegara a ser una alternativa de transporte competitiva con el automóvil. En particular, se buscaba contar con un nuevo sistema de transporte público con integración física, operacional y tarifaria entre los diferentes modos, bajo una estructura de servicios masivos, troncales y alimentadores, que respondiera más eficientemente a los requerimientos de la demanda.
- 1.5 El sistema automotor de Transantiago fue diseñado como una red de servicios troncales y alimentadores. La ciudad fue dividida en áreas de servicios de alimentación y en corredores de servicios troncales. Cada unidad de negocio fue licitada por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT) bajo una estructura de contratos de concesión. La estructura del sistema Transantiago (el “Sistema”) incluye otros agentes como el Metro, operado por Metro S.A., y dos concesionarios privados adicionales: el Administrador Financiero de Transantiago (AFT) y el proveedor de Servicios de Información de Atención al Usuario de Transantiago (SIAUT). El MTT definió el contenido de las bases de licitación, adjudicó los contratos de concesión de cada uno de los agentes del Sistema y realiza el control y fiscalización de los mismos según el marco regulatorio e institucional vigente para el sector². El 10 de febrero de 2007 se dio inicio a

² Según la Ley 18.696, el MTT es el encargado de proponer las políticas en materia de tránsito y transporte (e.g., regular el transporte público remunerado de pasajeros fijando condiciones de operación y uso de las vías para determinados vehículos o servicios), así como controlar, fiscalizar y aplicar las respectivas sanciones.

la operación del Sistema con el nuevo esquema de rutas y servicios y con integración tarifaria entre todos los servicios de bus y Metro.

- 1.6 **El problema (post implantación de Transantiago).** Debido a fallas en su diseño e implantación³, el desempeño del Sistema no ha sido el esperado, generando mayores costos para algunos usuarios en términos de mayores tiempos de espera y de viaje, además de efectos no deseados como el aumento de la evasión y el cambio modal de algunos usuarios al taxi o automóvil particular. Esta situación también ha generado déficit financieros no previstos (el Sistema había sido diseñado para ser financieramente autosostenible), que han venido siendo cubiertos con endeudamiento del Sistema y aportes no reembolsables del Tesoro a través de un fondo de estabilización financiera (Ley 20.206). El nivel tarifario no ha sido ajustado desde el inicio de operaciones debido a la delicada situación política y social que ha generado la implantación del Sistema. Desde el inicio de operaciones, el GdC ha venido implantando una serie de medidas tendientes a la normalización operacional del Sistema. Estas medidas han logrado mejoras importantes en la operación y nivel de servicio ofrecido a los usuarios, reflejado en menores tiempos de espera y una mayor disponibilidad de servicios en áreas y horarios expandidos.
- 1.7 En el aspecto institucional, el MTT ha sido el organismo encargado de dar apoyo técnico y administrativo a la Coordinación de Transantiago⁴, la cual se vincula administrativamente al MTT bajo una estructura orgánica de “Unidad” de la Subsecretaría de Transportes. Aunque se ha avanzado en la coordinación entre los ministerios y con las entidades o empresas relacionadas con el transporte público urbano de pasajeros, faltan ciertas reformas de carácter institucional que permitan gestionar eficientemente sistemas de transporte público como el implantado en Santiago. Estas reformas se hacen más relevantes en sistemas cada vez más complejos, que consideran integración tarifaria y física entre modos de transporte, el desarrollo de infraestructura que apoya al funcionamiento del sistema, y participación creciente de la ciudadanía en las decisiones. En este contexto, el GdC envió al Congreso un proyecto de Ley para la creación de autoridades metropolitanas de transporte que permitan mejorar la eficiencia en la planificación y gestión de los sistemas de transporte público urbano en el país.

³ Algunas de las fallas en el diseño e implantación del Sistema estuvieron relacionadas con: (i) un diseño operacional (i.e., rutas tronco-alimentadas) con servicios y tamaño de flota que no era consistente con la infraestructura disponible (e.g., corredores exclusivos de buses y zonas pagas) y que no fue validado con un modelo de demanda calibrado con información de campo más reciente, con un análisis más desagregado en aspectos operacionales, y con una mayor participación y consulta pública; (ii) una campaña de información pública que resultó insuficiente en cobertura e intensidad para el nivel de cambios producidos en el Sistema; (iii) una inadecuada disponibilidad y funcionamiento adecuado de la tecnología clave del Sistema al momento de la implantación (e.g., sistemas de validación y de control de flota); y (iv) un esquema contractual con los operadores del Sistema que no incentivaba la prestación del servicio con los niveles de servicio preestablecidos.

⁴ La Coordinación de Transantiago constituye el soporte técnico del Comité de Ministros para el Transporte Urbano de la ciudad de Santiago, creada mediante el Instructivo Presidencial 001 de 7 de abril de 2003, con la finalidad de generar una instancia que facilite la ejecución y coordinación de las acciones y programas asociados al Plan de Transporte Urbano para la ciudad de Santiago (PTUS), del que forma parte el Programa de Modernización de Transporte Público de Santiago (Plan Transantiago).

B. Estrategia del GdC

- 1.8 La estrategia del GdC consiste en un plan integral de reforma sectorial, el cual incluiría una estrategia que asegure la sostenibilidad institucional, operacional y financiera de los sistemas de transporte urbano en Santiago y otras regiones del país. Sin embargo, los aspectos más urgentes se centran en la sostenibilidad del sistema Transantiago, por lo que se prevén las siguientes acciones: (i) creación de un ámbito institucional para el Sistema a nivel regional (i.e., Autoridad Metropolitana de Transportes de Santiago); (ii) realizar ajustes adicionales a la oferta de servicios y recorridos, acompañado de un fortalecimiento en la coordinación y capacidad de gestión y planificación operacional; (iii) puesta en funcionamiento de la tecnología de gestión de flota definitiva; y (iv) terminar de construir y adecuar la infraestructura que requiere el Sistema (i.e., corredores troncales exclusivos de buses y carriles segregados de “solo bus”, zonas pagas y estaciones de transferencia, ampliación de puntos de pago y recarga, señalización y sistemas de información al usuario). Estas medidas se complementarán con las recomendaciones realizadas por un grupo de doce especialistas, a quienes el MTT encargó analizar el Sistema y recomendar medidas concretas de corto, mediano y largo plazo, para mejorar su funcionamiento⁵. Adicionalmente, y una vez se avance en los ajustes operativos e institucionales, se realizarán ajustes en la estructura y nivel tarifario. Aún con estas medidas, se espera que el Sistema sólo será financieramente autosostenible mediante un aporte fiscal permanente; asimismo, requerirá de un financiamiento puente para los próximos 12 meses para financiar el déficit operacional actual. El aporte fiscal se definirá mediante una reforma de la política de subsidios en el sector y que incluirá otros sistemas de transporte urbano en el país.
- 1.9 En este contexto, el Banco está preparando una operación de financiamiento sin garantía soberana al sistema Transantiago (CH-L1052), la cual correspondería al financiamiento puente que requiere el Sistema en aproximadamente los próximos 12 meses para viabilizar las reformas que vienen siendo realizadas. Esta operación, y la que aquí se presenta, hacen parte de un enfoque integral para contribuir en la mejora de la sostenibilidad del transporte público en el área metropolitana de Santiago. Adicionalmente, la presente operación apoyará un programa de reforma sectorial destinada a ampliar la capacidad de apoyo técnico e institucional a otras regiones/ciudades del resto del país.

C. Justificación del Programa

- 1.10 En el contexto actual de reformas de política sectorial para los sistemas de transporte público urbano en el país, y en particular para el sistema en Santiago, resulta necesario iniciar acciones tendientes a apoyar la implantación de la Autoridad Metropolitana de Transportes de Santiago (AMT) y otras medidas de ajuste a la política sectorial de transporte urbano. Asimismo, la necesidad de estructurar un financiamiento puente al Sistema, que permita viabilizar estas reformas, hace necesario realizar un análisis y revisión de debida diligencia de los aspectos técnicos y ambientales del Sistema. La adicionalidad del Banco viene dada no solamente por el aporte en la constitución de una

⁵ “Diagnóstico, Análisis y Recomendaciones sobre el Desarrollo del Transporte Público en Santiago”, Marzo 2008.

institucionalidad sólida capaz de administrar la complejidad del Sistema y la mejora del conocimiento que sobre éste se tiene, sino además por su asistencia en ampliar la capacidad de apoyo técnico e institucional del GdC a otras ciudades del país. El rol del Banco será clave en el apoyo del diseño e implantación de un conjunto de reformas de largo plazo tendientes a asegurar la sostenibilidad de los sistemas de transporte público urbano en el país.

D. Objetivos y resultados esperados

- 1.11 El objetivo general del Programa es apoyar la implantación de medidas que permitan articular coherentemente y viabilizar las reformas sectoriales definidas por el GdC para el sistema Transantiago, así como apoyar y acompañar al GdC en la implantación y reglamentación de los cambios en el esquema institucional y de reforma sectorial del transporte urbano en el país. Los objetivos específicos del Programa consisten en: (i) acompañar y apoyar al MTT en el diseño e implantación del nuevo esquema institucional del sector en el marco de la AMT; (ii) contribuir al análisis de la reforma sectorial de transporte público urbano de pasajeros, así como contribuir a ampliar la capacidad de apoyo técnico e institucional a otras regiones/ciudades del país en la definición de políticas y estrategias sectoriales y en el diagnóstico de necesidades de transporte y tránsito; y (iii) acompañar en el análisis y preparación de una operación financiera al Sistema para viabilizar el plan de reformas del sistema de transporte en Santiago.
- 1.12 Para el logro de los objetivos propuestos, el Programa se estructura preliminarmente en un programa de cooperación técnica con los siguientes componentes: **(i) Diseño institucional, reglamentación e implantación de la AMT (US\$ 3,8 millones):** Este componente consiste en el acompañamiento y apoyo al MTT en el diseño institucional de la AMT para Santiago, así como en el proceso de formulación y socialización de los decretos reglamentarios, y posteriormente durante la implantación e inicio de operaciones de la AMT y del MTT bajo las nuevas disposiciones orgánicas que la Ley disponga. Además de los aspectos administrativos, de procedimiento y funciones, el diseño institucional de la AMT incluirá el desarrollo exhaustivo de mecanismos y herramientas de gestión, control y seguimiento de la operación y nivel de servicio de los servicios de transporte público basados en esquemas prácticos y eficientes de experiencias internacionales; **(ii) Análisis de la reforma sectorial de transporte público urbano de pasajeros y apoyo a ciudades intermedias (US\$ 8 millones):** Este componente financiará el análisis de la estructura tarifaria y financiera de los operadores de servicios de transporte público colectivo de pasajeros en las principales áreas urbanas del país, y de la racionalidad económica y social de la estructura tarifaria *vis-à-vis* externalidades del sistema de transporte relacionadas con congestión vehicular, contaminación atmosférica y accidentes de tránsito. Estos análisis evaluarán la conveniencia y los impactos relacionados con cambios en la política de subsidios de estudiantes y de las externalidades asociadas al transporte en automóvil particular. Este componente también financiará el montaje de una estructura institucional para el apoyo a las regiones/ciudades y la capacitación y desarrollo de herramientas de acompañamiento técnico e institucional en la gestión del tránsito, transporte público e infraestructura vial. Se financiarán servicios de consultoría para la elaboración de diagnósticos, planes, estrategias, preinversión de proyectos (estudios de factibilidad y diseños), asistencia y capacitación

técnica; y **(iii) Preparación y análisis de operación financiera a Transantiago (US\$ 0,2 millones):** Este componente financiará servicios de consultoría para analizar la sostenibilidad financiera del sistema Transantiago, así como el análisis y revisión de los aspectos técnicos, de demanda y de impacto ambiental del Sistema. A los efectos de adelantar la ejecución de la operación, fue aprobada una FAPEP (CH-L1051) por US\$850.000, la cual está financiando la totalidad del componente **(iii)** y parcialmente los otros dos componentes del Programa.

- 1.13 Como resultado, se espera contribuir a: (i) mejorar la capacidad de planificación y gestión de sistemas de transporte público urbano en el país; y (ii) contribuir a la sostenibilidad institucional, operacional y financiera del sistema Transantiago, así como de los sistemas de transporte urbano en otras regiones del país.

II. CONOCIMIENTO DEL SECTOR Y ASPECTOS DE DISEÑO DEL PROGRAMA

- 2.1 El conocimiento del sector en Chile se deriva principalmente de la participación del Banco en la preparación de esta operación y de una operación de financiamiento sin garantía soberana al sistema Transantiago (CH-L1052). La estructuración de ambas operaciones hacen parte de un enfoque integral, el cual el Banco está en capacidad proporcionar en el contexto de un plan de normalización operativa e institucional, y de sostenibilidad financiera del sistema Transantiago. Previamente, el Banco había apoyado al sector a través de una Cooperación Técnica del FOMIN (ATN/MT-7353-CH, Modernización Transporte de Superficie), con la cual se financiaron estudios de preinversión para el diseño e implantación del sistema Transantiago. El equipo de proyecto complementará el conocimiento del sector con la experiencia del Banco en la formulación y ejecución de programas de transporte urbano en Brasil (São Paulo, Rio de Janeiro, Curitiba, Porto Alegre, Brasilia, Fortaleza y São Bernardo do Campo), Perú (Lima y Arequipa), Colombia (Bogotá y Cali), Argentina (Buenos Aires), Guatemala (Ciudad de Guatemala), entre otros. No se prevén estudios o análisis sectoriales específicos o particulares para poder llevar a cabo la preparación del Programa, por tratarse de un préstamo de cooperación técnica. Estudios específicos sobre la reforma de la política sectorial y de análisis y revisión de los aspectos técnicos, de demanda y de impacto ambiental del sistema Transantiago, están siendo desarrollados con la Facilidad para la Preparación y Ejecución de Proyectos (FAPEP) aprobada para esta operación (CH-L1051).

III. SALVAGUARDIAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 3.1 **Salvaguardias.** Con el Programa de cooperación técnica no se espera generar ningún impacto ambiental o social que requiera ser considerado por tratarse de la elaboración de estudios. Por el contrario, las actividades incluidas en el Programa incluirán la revisión del estudio de impacto ambiental disponible previo a la implantación del sistema Transantiago como parte de la revisión de debida diligencia para la operación de financiamiento sin garantía soberana (CH-L1052). Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), la naturaleza y objetivos del Programa y sus impactos y riesgos ambientales y socioculturales, el Equipo de Proyecto recomendó la clasificación de esta operación en Categoría “C”, en ocasión de la

aprobación de la FAPEP (CH-L1051) para esta operación, la cual ya fue confirmada por el ESR en su Acta ESR 11-08.

- 3.2 **Aspectos fiduciarios.** El Organismo Ejecutor del Programa será el MTT, quien llevará a cabo las tareas de administración, supervisión y evaluación del Programa a través de una Unidad Ejecutora dependiente de su Dirección Nacional, donde participarán especialistas de las diferentes áreas de la Subsecretaría de Transportes y sus Secretarías Regionales Ministeriales, así como de la Coordinación de Transantiago. Por tratarse de un Programa de cooperación técnica, el alcance de la operación incluye la identificación y financiación de acciones de fortalecimiento institucional del Ejecutor en áreas directamente relacionadas con las actividades descritas en el Programa. Preliminarmente se ha determinado que el MTT estaría en capacidad de administrar adecuadamente este Programa, incluyendo el manejo de su administración financiera y la presentación de informes correspondientes de progreso de la ejecución. Sin embargo, se analizarán e identificarán posibles acciones de fortalecimiento adicional en la capacidad de gestión y riesgo fiduciario que serán discutidas con la contraparte durante la preparación de la operación. También se evaluará con la contraparte la conveniencia de asistir este análisis con herramientas de análisis institucional y de riesgo.

IV. TEMAS PENDIENTES

- 4.1 Está pendiente que el GdC defina si desea financiar los trabajos de campo y la posterior calibración y validación del modelo de demanda de Santiago, y que fueron incluidos en el alcance de la FAPEP. Estos estudios realizarán encuestas de interceptación Origen-Destino y de sube/baja en rutas y servicios de buses, así como aforos de ocupación visual y frecuencia de servicios.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 5.1 En términos de actividades y sus recursos adicionales para terminar la preparación de la operación, no se prevé más que la realización de una misión de análisis. Esta misión estaría integrada por dos especialistas de la Sede y dos especialistas de la Representación en Chile, la cual tendría un costo aproximado de US\$ 20.000. No se prevé la contratación de consultores para terminar la preparación de la operación. En el Anexo IV se detalla el cronograma de preparación y se establece la ruta crítica hasta alcanzar la aprobación de la Propuesta para el Desarrollo de la Operación (POD) en mayo de 2008.

ANEXO I
Programa de Apoyo a la Reforma del Transporte Urbano (CH-L1047)
Informe de Selección de Políticas de Salvaguardias

| | | |
|----------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------|
| PROJECT DETAILS | IDB Sector | Transportation and Communication |
| | Type of Operation | Project Preparation Facility |
| | Additional Operation Details | |
| | Country | Chile |
| | Project Status | New Operation |
| | Investment Checklist | Generic Checklist |
| | Team Leader | Felipe Targa |
| | Project Title | Programa de Apoyo a la Reforma del Transporte Urbano |
| | Project Number | Ch-L1047 |
| | Safeguard Specialist(s) | Ernesto Monter |
| | Assessment Date | 2008-03-14 |
| | Assessment Number | 2008-03142151-2 |
| | Additional Comments | |

| | | | |
|----------------------------------------------------|------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS | Type of Operation | Project Preparation Facility | |
| | Safeguard Policy Items Identified (Yes) | No issues identified | |
| | Potential Safeguard Policy Items (?) | No potential issues identified | |
| | Recommended Action | Operation has not triggered any Policy Directives. Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PCD (or equivalent) and Safeguard Screening Form to CESI Secretariat. <i>Policy Directives can be accessed from the Resources tab on the Toolkit home page.</i> | |
| | Additional Comments | | |

| | | |
|-----------------------------|------------------------------------------------|------------|
| ASSESSOR DETAILS | Name of person who completed screening: | |
| | Title | |
| | Date | 2008-03-14 |

ANEXO II
Programa de Apoyo a la Reforma del Transporte Urbano (CH-L1047)
Forma para Clasificación de Proyectos (SSF)

| | | |
|------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------|
| PROJECT DETAILS | IDB Sector | Transportation and Communication |
| | Type of Operation | Project Preparation Facility |
| | Additional Operation Details | |
| | Country | Chile |
| | Project Status | New Operation |
| | Investment Checklist | Generic Checklist |
| | Team Leader | Felipe Targa |
| | Project Title | Programa de Apoyo a la Reforma del Transporte Urbano |
| | Project Number | Ch-L1047 |
| | Safeguard Specialist(s) | Ernesto Monter |
| | Assessment Date | 2008-03-14 |
| | Assessment Number | 2008-03142551-2 |
| | Additional Comments | |

| | | | |
|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY | Project Category: C | Override Rating: | Override Justification: |
| | Conditions/Recommendations | | Comments: |
| | | <input type="checkbox"/> No environmental assessment studies or consultations are required for Category "C" operations (as established under directive B.3 of the Environment Policy). <input type="checkbox"/> Some Category "C" operations may require specific safeguard or monitoring requirements (Policy Directive B.3). <input type="checkbox"/> The Project Team must send the PCD (or equivalent) containing an Environmental and Social Strategy (ESS -- the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3; paragraph 9). <i>Policy Directives can be accessed from the Resources tab on the Toolkit home page.</i> | |

| | | |
|---------------------------------------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS | Identified Impacts/Risks | Potential Solutions |
| | No issues identified | |

| | | |
|-------------------------|------------------------------------------------|--------------|
| ASSESSOR DETAILS | Name of person who completed screening: | Date: |
| | Comments: | |

ANEXO III
Programa de Apoyo a la Reforma del Transporte Urbano (CH-L1047)
Índice de Trabajo Sectorial Terminado y Propuesto

| Estudio | Descripción | Fechas Esperadas | Referencias y Enlaces Electrónicos |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-------------------------------------------|
| Opciones Técnicas y de Diseño. | n.a. | | |
| | | | |
| Análisis de costos del proyecto y viabilidad económica. | n.a. | | |
| | | | |
| Administración Financiera/Aspectos Fiduciarios y de ambiente de control. | Misión de Análisis: Definición del esquema de ejecución del Programa, análisis de capacidad institucional y formulación de un posible plan de fortalecimiento para la ejecución del Programa. | 5 de mayo de 2008 | |
| | | | |
| Sistema de recolección de datos para monitoreo. | Misión de Análisis: Se revisará la línea de base para preparar la Matriz de Resultados del Programa. | 5 de mayo de 2008 | |
| Análisis Institucional/Personal, procedimientos y otros aspectos de capacidad de implantación. | Misión de Análisis: Definición del esquema de ejecución del Programa, análisis de capacidad institucional y formulación de un posible plan de fortalecimiento para la ejecución del Programa. | 5 de mayo de 2008 | |
| | | | |
| Involucrados y ambiente político. | Misión de Análisis: Se revisarán y verificarán las condiciones para la ejecución del Programa y su sustentabilidad con relación a las funciones del MTT relacionadas con la ejecución del Programa. | 5 de mayo de 2008 | |
| | Misión de Análisis: Se revisarán los aspectos relacionados con la discusión en Congreso de los proyectos de Ley que crean la Autoridad Metropolitana de Transportes, y que definen la nueva política sectorial con relación a subsidios. | | |
| Salvaguardias Sociales y Ambientales. | n.a. | | |

ANEXO IV
Programa de Apoyo a la Reforma del Transporte Urbano (CH-L1047)
Ruta Crítica: Cronograma de Preparación

[illegible]