Documento de Cooperación Técnica

I. Información Básica

▪ País/Región:	República de Chile/CSC
▪ Nombre de la CT:	Planificación Integrada del Territorio Urbano en Chile: sinergias entre movilidad, desarrollo urbano y cambio climático.
▪ Número de CT:	CH-T1168
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Patricio Mansilla (TSP/CCH) y Jennifer Doherty-Bigara (CSD/CCS), co-líderes de equipo; Maricarmen Esquivel, Sandra López y Juan C. Gómez (CSD/CCS); Francisca Rojas (HUD/CAR); Hori Tsuneki (CSD/RND); Alonso Chaverri (LEG/SGO); Raúl Lozano (FMP/CCH); Francisco Lois (FMP/CCH); Paola Robles (CSC/CCH).
▪ Taxonomía:	Apoyo al cliente
▪ Autorización del Abstracto de CT:	Marzo 2016
▪ Beneficiario:	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT); Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU); y Ministerio del Medio Ambiente (MMA) de Chile
▪ Agencia Ejecutora y contacto:	BID, División de Transporte (INE/TSP) y División de Cambio Climático (CSD/CCS). Contacto: Patricio Mansilla (TSP/CCH).
▪ Donantes:	Fondo para el Programa Especial del Banco sobre Energía Sostenible y Cambio Climático (SCI)
▪ Financiamiento Solicitado del BID:	US\$480.000
▪ Contrapartida Local (en especie):	US\$120.000
▪ Periodo de Desembolso:	24 meses (20 meses de ejecución)
▪ Fecha de Inicio requerido:	Julio 2016
▪ Tipos de consultores:	Firmas y consultores individuales
▪ Unidad de Preparación:	CSD/CCS
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CCH
▪ CT incluida en la Estrategia de País:	Sí
▪ CT incluida en CPD:	No
▪ Sector Prioritario GCI-9:	Protección del medio ambiente, respuestas al cambio climático, promover la energía renovable y seguridad alimentaria.

II. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1 El objetivo de esta cooperación técnica (CT) es apoyar al Gobierno de Chile con la definición, conceptualización y aplicación de mejoras a los instrumentos de planificación urbana comunal, para que incorporen y articulen en sus objetivos y metodologías componentes de movilidad y mitigación y adaptación al cambio climático, logrando una planificación urbana más integrada y sostenible. El crecimiento económico y demográfico de Chile en la última década ha influido en el proceso de urbanización del país; el desarrollo acelerado de las ciudades, sumado a la falta de políticas de desarrollo urbano que organicen este rápido crecimiento, han originado ciudades extendidas y segregadas –en las que aumenta la demanda y las distancias de los desplazamientos, con oferta limitada de servicios, y altamente

vulnerables al cambio climático. En Chile se ha detectado que en los instrumentos de planificación urbana comunal, tales como el Plan Regulador Comunal (PRC) –el instrumento de carácter público que ordena y norma el desarrollo del territorio en el ámbito comunal– la planificación de los usos del suelo del territorio urbano se hace de manera aislada de la planificación del transporte en las ciudades, y no tiene en cuenta variables de cambio climático, lo cual genera un crecimiento desordenado y vulnerable al cambio climático.

- 2.2 De acuerdo con el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) (MMA, 2014) Chile es un país vulnerable a los efectos adversos del cambio climático. Con base en dicho documento se proyectan aumentos en la temperatura y una disminución significativa de las precipitaciones medias anuales en la zona que concentra la mayor parte de la población del país, generando un aumento en la demanda por el recurso hídrico, provocando una presión adicional sobre los sistemas de alcantarillado, energía, salud y servicios de transporte. Por otro lado, las inundaciones por lluvias intensas afectarán los colectores de evacuación de aguas y los sistemas de drenaje. Otros eventos importantes son las tormentas cálidas que pueden provocar desbordes de ríos, aludes e interrupción de los servicios de agua potable. A los sectores urbanos de zonas costeras, además de los efectos señalados anteriormente, se suman los fenómenos extremos relacionados a tormentas de viento y lluvia y los aumentos en la altura e intensidad de las olas, lo que pone en riesgo la infraestructura, el funcionamiento de los servicios y la seguridad de la población. Adicionalmente, el PNACC indica que la adaptación al cambio climático de las ciudades chilenas deberá considerar todos los sectores involucrados en su planificación y gestión, tales como recursos hídricos, energía, infraestructura, biodiversidad, salud y transporte.
- 2.3 Por su parte, el crecimiento de la demanda de transporte producido por las ciudades dispersas y el aumento del poder adquisitivo de los habitantes han contribuido a alcanzar altas tasas de motorización en Chile. De acuerdo con el Primer Informe Bienal de Actualización de Chile (MMA, 2014), el sector transporte contribuyó en el año 2010 con el 22,3% de las emisiones nacionales de gases efecto invernadero (GEI)¹ y se proyecta que las emisiones de los vehículos particulares en el país crezcan de un 54% en el año 2010 a un 56% en 2025.
- 2.4 Por lo anterior, esta operación tiene como meta impulsar mejoras en los PRC en Chile que permitan avanzar hacia el desarrollo de ciudades sostenibles, integradas social y espacialmente mediante la formulación de procesos y mejoras metodológicas que incorporen la movilidad y el cambio climático² como ejes centrales del desarrollo urbano y como componentes que acompañan la formulación de los PRC en todas sus etapas.
- 2.5 Esta CT contribuye con las prioridades del Gobierno de Chile, incluyendo la implementación de la Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU) (2014), las conclusiones de la Comisión de Promovilidad (2014) y el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (2014), los cuales promueven que los PRC incluyan un proceso de desarrollo urbano que vincule el uso del suelo con el transporte, que la planificación del transporte favorezca el desarrollo armónico de la ciudad –tanto social como económico, y que se priorice la adaptación al cambio climático en la

¹ A nivel mundial la contribución del sector transporte es del 14%.

² A lo largo de este documento, siempre que se haga referencia al cambio climático, se contemplará tanto la adaptación como la mitigación.

planificación urbana. La CT tiene una estrecha relación con la Contribución Nacional Determinada (NDC, por sus siglas en inglés) presentada por Chile para el Acuerdo de París de 2015, en la cual el país se compromete a reducir sus emisiones de CO₂ por unidad del PIB en un 30% con respecto al nivel alcanzado en 2007 hacia el año 2030. Adicionalmente, esta operación se alinea con la Estrategia del BID con Chile 2014-2018 (GN-2785), en el eje estratégico de Desarrollo Productivo y Competitividad con énfasis en la eficiencia energética en el sector transporte; y de Desarrollo Regional cuyo objetivo es mejorar la eficiencia y la actualización de los PRC en la planificación urbana y económica.

- 2.6 La operación es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (GN-2788-5) y se alinea con el desafío de desarrollo de productividad e innovación, puesto que las mejoras esperadas en los PRC los transformarán en instrumentos basados en un enfoque integral que tendrá en cuenta no sólo el uso del suelo en la planificación –como ocurre actualmente–, sino aspectos como la movilidad y el cambio climático, que al analizarse conjuntamente garantizan un desarrollo urbano más sostenible³. La operación también se alinea con las áreas transversales de cambio climático y sostenibilidad, y de instituciones y estado de derecho puesto que las instituciones encargadas de la planificación urbana incluirán componentes de cambio climático y movilidad que les permitirán elaborar un PRC que integre principios de resiliencia, adaptación, eficiencia en la utilización de recursos y reducción de emisiones de GEI. Adicionalmente la operación contribuye al Marco de Resultados Corporativos 2016-2019 (GN-2727-4) a través del apoyo brindado a las agencias gubernamentales beneficiadas por proyectos que fortalecen los instrumentos tecnológicos y de gestión para mejorar la provisión de servicios públicos⁴, para impulsar el mejoramiento de instrumentos para la planificación urbana y el diseño de ciudades sostenibles.
- 2.7 Esta operación contribuye a los objetivos del Fondo para el Programa Especial del Banco sobre Energía Sostenible y Cambio Climático (Fondo SECCI BID), entre ellos: (i) financiar el desarrollo y análisis de regímenes normativos y la asistencia para reformas de política necesarias para efectuar inversiones –entre otros, en eficiencia energética; (ii) incorporación del riesgo de cambio climático en la programación de país y en las inversiones de proyectos; y (iii) invertir en la reducción de la vulnerabilidad en sectores sensibles frente al cambio climático.

III. Descripción de las actividades y presupuesto

- 3.1 **Componente 1. Formulación de mejoras metodológicas al proceso de elaboración de los PRC en Chile y aplicación piloto de un PRC (US\$350.000).** Este componente diagnosticará las oportunidades de mejoras en los instrumentos vigentes de planificación territorial a nivel comunal, es decir en los PRC. Igualmente, se conceptualizará y formulará una propuesta de mejoras metodológicas para el desarrollo del PRC con el fin de incluir variables de movilidad y cambio climático que faciliten una planificación integrada y sostenible del territorio en los sectores urbanos

³ En ese sentido, la eficacia gubernamental (indicador N° 12 de los Indicadores de Contexto Regional, del Marco de Resultados Corporativos 2016-2019 (GN-2727-4)), entendida en este contexto como gobiernos –nacionales y locales– con instrumentos mejorados para la planificación y, en consecuencia, ciudades sostenibles, integradas social y espacialmente, se favorece debido a que la planificación urbana a futuro tendrá en cuenta aspectos adicionales vitales que mejorarán la calidad de vida de los ciudadanos.

⁴ Indicador N° 25 de los Indicadores de Resultados de Desarrollo de los Países del Marco de Resultados Corporativos 2016-2019 (GN-2727-4).

de Chile, identificando elementos habilitantes para su correcta aplicación, de forma coherente con los objetivos de la PNDU, el Plan Nacional de Cambio Climático y los objetivos transversales de desarrollo sostenible de Chile. Los resultados esperados de este componente incluyen:

- a. Diagnóstico de las oportunidades de mejoras del actual proceso de formulación, aprobación e implementación de los PRC en las ciudades chilenas.
 - b. Formulación de recomendaciones a la metodología vigente de los PRC, incluyendo nuevos indicadores y variables que permitan la integración de la movilidad y la mitigación y adaptación al cambio climático con la planificación urbana comunal⁵, considerando la adecuada articulación con el proceso de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE)⁶.
 - c. Evaluación de los escenarios con y sin la aplicación de las mejoras metodológicas a los PRC vigentes en función de los indicadores, variables y metas obtenidas del análisis comparativo de los escenarios de desarrollo urbano.
- 3.2 Adicionalmente, se realizará una aplicación piloto del proceso y las mejoras metodológicas propuestas en una comuna cuyo PRC se encuentre próximo a su elaboración o en etapa de modificación. El PRC piloto incluirá:
- a. En materia de movilidad se considerará incorporar –desde los niveles estratégicos de la planificación– herramientas de análisis de transporte que permitan analizar la interacción entre la distribución de los usos de suelo y la demanda y la oferta de transporte.
 - b. Referente a la mitigación del cambio climático se realizará una estimación preliminar de: (i) estimación de la línea base de emisiones de GEI y reducción de emisiones de GEI; y (ii) estimación de beneficios de desarrollo (co-beneficios sociales, económicos y ambientales).
 - c. En cuanto a la adaptación al cambio climático se analizarán los siguientes aspectos: (i) estimación y análisis de escenarios de cambio climático, incluyendo la variabilidad climática y los efectos en variables como la precipitación y temperatura; (ii) análisis de la vulnerabilidad del territorio urbano y del sector transporte a los posibles impactos del cambio climático; y (iii) estimación de los riesgos que se podrán evitar a futuro y los potenciales ahorros económicos gracias a las medidas de adaptación adoptadas como resultado de la implementación del instrumento de planificación integrada (como inundaciones, remociones en masa, problemas de salud, daños a la infraestructura, debilitación del ecosistema periurbano e impactos sobre territorio forestal y silvoagropecuario adyacente a la ciudad y sobre bienes naturales, entre otros).
- 3.3 Los resultados de la CT conformarán un insumo para la futura elaboración de los PRC en ciudades chilenas, otorgándole al planificador herramientas para incorporar variables de movilidad, accesibilidad y conectividad, así como integrar en su formulación objetivos de cambio climático.
- 3.4 **Componente 2. Evaluación del proceso de formulación de mejoras metodológicas y de un PRC piloto (US\$60.000).** Este componente analizará la aplicabilidad del proceso metodológico piloto propuesto para la elaboración de un

⁵ Se tomará como referencia la metodología del programa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (CES).

⁶ La EAE corresponde a un instrumento metodológico de gestión ambiental que se incorporó formalmente a la elaboración de planes, políticas y programas en Chile como una forma de garantizar que los procesos de diseño incluyan objetivos medioambientales y de sostenibilidad.

PRC en una comuna con el objetivo de valorar integralmente las potencialidades, oportunidades y riesgos implícitos en una eventual modificación normativa. Para esto, se llevará a cabo la evaluación final ex-post del proceso completo de diseño del PRC piloto y su aplicación a nivel comunal en términos de recursos financieros, datos disponibles, aspectos técnicos, recursos humanos y capacidades, análisis de validaciones locales y actores relevantes, incluyendo los ajustes metodológicos que se detecten en cada una de las etapas para garantizar una aplicación efectiva del instrumento. Será materia de especial atención la evaluación de la interacción con la EAE y las eventuales sugerencias de perfeccionamiento que puedan surgir durante la aplicación.

- 3.5 Adicionalmente, se formulará un plan de acción que explique paso a paso y proporcione los elementos necesarios para fundamentar un cambio normativo que podrían realizarse en pos de una mejor integración de los conceptos de movilidad y cambio climático a la planificación urbana, específicamente a los PRC, acorde con la estructura actual de la legislación urbana chilena.
- 3.6 **Componente 3. Gestión de la CT (US\$70.000).** A efectos de apoyar, orientar y coordinar técnicamente el trabajo de las consultorías específicas que se contraten bajo esta CT y a efectos de que éstas se adecúen a los resultados esperados con esta operación, este componente financiará el apoyo a la ejecución y monitoreo de la cooperación técnica y la evaluación de los resultados. Las consultorías individuales que se contraten a estos efectos no están asociadas a actividades rutinarias del Banco sino que están relacionadas a una supervisión y coordinación técnica del trabajo de los consultores específicos (individuales o empresas de consultoría) para que su trabajo responda a la finalidad última de esta operación con miras a proveer una visión imparcial de los resultados producidos.

Matriz de Resultados Indicativa

Resultado	Indicador	Línea base	Año 1	Año 2	Meta	Medios de verificación
Resultado 1: El Gobierno de Chile cuenta con una propuesta metodológica para la elaboración de los PRC para incorporar y articular en sus objetivos y metodologías, componentes de movilidad y mitigación y adaptación al cambio climático						
Componente 1: Formulación de mejoras metodológicas al proceso de elaboración de los PRC en Chile y aplicación piloto de un PRC						
Herramienta metodológica para mejorar los PRC vigentes formulada	Documento	0	1	0	1	Documento de la herramienta metodológica recibida por el MTT y MINVU
Herramienta metodológica mejorada aplicada a través de un piloto	Nº. de pilotos	0	0	1	1	PRC formulado en la ciudad piloto
Componente 2: Evaluación del proceso de formulación de mejoras metodológicas y de un PRC piloto						
Proceso de formulación de mejoras metodológicas y aplicación piloto de un PRC evaluado	Reporte	0	0	1	1	Documento de evaluación de la formulación y la aplicación piloto de un PRC recibido por MTT y MINVU
Propuesta de modificación normativa elaborada	Documento	0	0	1	1	Documento de la propuesta de modificación normativa recibida por el MTT y MINVU

- 3.7 El presupuesto total para la presente operación es de US\$580.000. US\$480.000 provienen del Fondo para el Programa Especial del Banco sobre Energía Sostenible y Cambio Climático (SCI), y los restantes US\$120.000 corresponden a la contrapartida local en especie.

Presupuesto Indicativo (US\$)

Componente	Fondos BID	Contrapartida⁷	Total
Componente 1			
Formulación de mejoras metodológicas al proceso de elaboración de los PRC en Chile	50.000	90.000	440.000
Aplicación piloto de un PRC	300.000		
Componente 2			
Evaluación del proceso de formulación de mejoras metodológicas y de un PRC piloto	30.000	30.000	90.000
Elaboración de una modificación normativa	30.000		
Componente 3			
Gestión de la CT	30.000	0	30.000
Viajes	30.000	0	30.000
Publicaciones	10.000	0	10.000
Total	480.000	120.000	600.000

IV. Agencia Ejecutora y estructura de ejecución

- 4.1 De acuerdo con la taxonomía y los objetivos estratégicos específicos que persigue la presente CT, y de conformidad con el Apéndice 10 de las Directrices Operativas para Productos de Cooperación Técnica (GN-2629-1), a solicitud de la agencia beneficiaria, el Banco ejecutará esta CT. Dada la intersectorialidad de esta iniciativa y la necesidad de imparcialidad respecto a las contrataciones, la ejecución por parte del BID asegurará la independencia necesaria para producir los resultados esperados.
- 4.2 El Banco contratará los servicios de consultores individuales, firmas consultoras y servicios diferentes a consultorías, de conformidad con las políticas y procedimientos vigentes del Banco.
- 4.3 Criterios de selección para la aplicación piloto del PRC en una comuna: (i) PRC inexistente o en proceso de modificación; (ii) modelo de transporte elaborado; (iii) monocomunal; y (iv) proceso de expansión urbana acelerado. La municipalidad de la comuna seleccionada para el PRC piloto deberá presentar o suscribir un instrumento jurídico vinculante, en la forma y con el contenido aceptables para el Banco, en el que se compromete a colaborar con el Banco, con los consultores contratados por el Banco y con el equipo de apoyo del proyecto en todas las tareas necesarias para apoyar la ejecución de la CT y lograr sus objetivos, incluyendo brindar información y revisar informes elaborados por los consultores.
- 4.4 La estructura de la ejecución propuesta se basa en la incorporación de tres actores institucionales clave. Por una parte, el MTT tendrá el rol de liderar el equipo interinstitucional de trabajo responsable de apoyar y guiar al BID durante la ejecución y exponer los resultados alcanzados, y, por otra, el MINVU y el MMA validarán los procesos metodológicos y entregarán los lineamientos de sus respectivas carteras. Estas entidades conformarán el equipo de apoyo del proyecto y proporcionarán las bases técnicas que ayudarán al Banco a definir los productos solicitados, los criterios de evaluación de las ofertas y las metodologías de los consultores y expertos internacionales. Las consultas o el apoyo antes mencionados no deberán limitar la capacidad del Banco de administrar la relación con la(s) firma(s) de consultoría o consultores individuales contratados.
- 4.5 Asimismo, será responsabilidad del equipo de apoyo del proyecto: (i) incorporar a la contraparte técnica ampliada con representantes de la comuna en la que se

⁷ El aporte de contrapartida local será en especie.

desarrollará el PRC piloto; (ii) revisar los reportes de los consultores y especialistas contratados con recursos de la CT; (iii) consolidar las observaciones a dichos reportes, enviarlas al Banco para ser compartidas con los consultores y recomendar al Banco la aceptación o no de los productos de las consultorías; y (iv) presentar al Banco evidencia del cumplimiento del compromiso de la contrapartida local en especie, que podrá ser provista por una o varias de las instituciones y/o la comuna en la que se desarrolle el piloto de PRC. En la fase de aplicación del piloto, el equipo del proyecto ampliará las coordinaciones para garantizar la incorporación efectiva de los actores locales, representados institucionalmente por el municipio, y las entidades que los mapas de actores claves identifiquen.

- 4.6 Las instituciones que conforman el equipo de apoyo del proyecto deberán suscribir un Convenio de Colaboración Interinstitucional (CCI) que contenga los arreglos de implementación que permitan cumplir con las responsabilidades señaladas en los [¶4.4](#) y [¶4.5](#), así como la interacción efectiva entre el MTT, el MINVU, el MMA y los actores locales, sociales e institucionales relevantes para garantizar eficiencia, participación y orientación local en todo el desarrollo del proyecto. Los términos del CCI deberán ser validados por el Banco antes de su suscripción.

V. Riesgos importantes

- 5.1 La CT propuesta requiere de la participación de diferentes actores sectoriales del gobierno nacional, regional y local. Para una adecuada ejecución se requerirá un esfuerzo activo por parte del equipo de apoyo del proyecto, de tal manera que se garantice una coordinación oportuna entre las partes interesadas. Para minimizar este riesgo, el Banco requerirá como condición especial en la ejecución que el CCI ([¶4.6](#)) y el instrumento jurídico de la municipalidad que compromete su apoyo al proyecto ([¶4.3](#)) hayan entrado en vigencia antes de que el Banco suscriba el contrato de consultoría para la formulación de mejoras metodológicas al proceso de elaboración de los PRC en Chile y la aplicación piloto de un PRC para el Componente 1. Con el fin de evitar riesgos en cuanto a la calidad del trabajo desarrollado por los consultores, el equipo de apoyo del proyecto apoyará al Banco en la supervisión de los productos mediante la revisión continua, seguimiento y evaluación durante las etapas de preparación y entrega final de los productos solicitados.

VI. Excepciones a las políticas del Banco

- 6.1 No se prevén excepciones a las políticas del Banco.

VII. Clasificación Social y Ambiental

- 7.1 No se prevén impactos ambientales y/o sociales. Por el contrario, los productos de esta CT contribuirán a reducir tanto la vulnerabilidad ante los efectos adversos del cambio climático, como emisiones de gases de efecto invernadero, así como a lograr otros beneficios globales y locales de desarrollo. De acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco (OP-703) la operación ha sido clasificada como categoría "C" ([Formulario de Análisis de Salvaguardias](#) y [Filtro de Políticas de Salvaguardias](#)).

VIII. Anexos

- Anexo I: [Carta de Solicitud](#)
Anexo II: [Términos de Referencia](#)
Anexo III: [Plan de Adquisiciones](#)