

## DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA (CT)

### I. INFORMACIÓN BÁSICA DE LA CT

▪ País/Región:	Uruguay
▪ Nombre de la CT:	Movilidad Urbana en Ciudades Intermedias
▪ Número de la CT:	UR-T1166
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Elías Rubinstein (TSP/CUR), Jefe de Equipo; Andrés Pereyra (TSP/CUR), Jefe de Equipo Alterno; Agustina Cocha (INE/TSP); Axel Radics (FMM/CUR); Verónica Adler (HUD/CUR); Abel Cuba y David Salazar (FMP/CUR); Rodolfo Graham (LEG/SGO); Adriana Torres y Claudia Di Fabio (CSC/CUR)
▪ Taxonomía:	Apoyo al cliente
▪ Fecha autorización del abstracto de CT:	21 de junio de 2017
▪ Beneficiario:	República Oriental del Uruguay
▪ Agencia ejecutora:	Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP)
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura Financiado con Capital Ordinario (INF)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$300.000
▪ Contrapartida local:	US\$30.000
▪ Período de desembolso:	24 meses con un período de ejecución de 22 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	Octubre, 2017
▪ Unidad de preparación:	División de Transporte (INE/TSP)
▪ Unidad responsable de desembolso:	Oficina de País del Banco Uruguay (CUR)
▪ CT incluida en la estrategia de país (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Sí
▪ Alineación con Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Capacidad institucional y estado de derecho

### II. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN DE LA CT

- 2.1 **Población en ciudades intermedias de Uruguay**<sup>1</sup>. La población de Uruguay asciende a 3,3 millones de habitantes y es mayoritariamente urbanizada, sólo 5% de la misma reside en áreas rurales. En el interior del país, excluyendo las localidades del Área Metropolitana de Montevideo (AMM), residen 1,6 millones de personas<sup>2</sup>, de las cuales el 68% lo hacen en ciudades de tamaño intermedio. De esa población, 370 mil (34%) personas viven en ciudades mayores a 75 mil habitantes, inclusive dos de esas ciudades superan los 100 mil habitantes, y otra cantidad similar lo hacen en ciudades de más de 30 mil habitantes.

<sup>1</sup> De acuerdo a los criterios del Grupo 1703 (Martínez, Edgardo; 2004), se refiere a los conglomerados urbanos que cumplen las siguientes condiciones: localidades con más de 5.000 habitantes en el censo de 1996, con protagonismo socioeconómico y/o cultural y que no integran el conurbano metropolitano.

<sup>2</sup> En el AMM residen 1,6 millones de habitantes, de los cuales 300 mil aproximadamente lo hacen en las localidades menores del AMM, que corresponden a departamentos del interior del país. Censo Nacional 2011 ([www.ine.gub.uy](http://www.ine.gub.uy)).

- 2.2 **Gobiernos Departamentales (GD).** El país se ordena en 19 divisiones administrativas, denominadas Departamentos, jurisdicción de GD autónomos del Gobierno de Uruguay (GdU). En las ciudades los GD tienen, además de la jurisdicción sobre la planificación urbana, la materia municipal: gestión edilicia, gestión del tránsito y transporte, mantenimiento del viario arterial y servicios de salud primaria, entre otras actividades. Los recursos para la gestión de gobierno, servicios municipales y obras provienen de ingresos directos por tributos de fuente departamental y de transferencias del GdU. Según datos del Observatorio Territorio Uruguay de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP) para el año 2016, aproximadamente el 40% de los ingresos de los GD (exceptuando Montevideo) provienen de transferencias del Gobierno Nacional.
- 2.3 **Incremento de la motorización individual**<sup>3</sup>. En los departamentos del interior del país se encuentran registrados aproximadamente 320 mil automóviles y vehículos utilitarios y 350 mil motocicletas, 45% y 65% del total nacional respectivamente. El crecimiento económico de los últimos años<sup>4</sup> produjo un aumento significativo de la motorización individual en el país<sup>5</sup>, levemente mayor en el interior que en Montevideo. En la última década, se han registrado e incorporado en los departamentos del interior del país 52% de los vehículos livianos y 62% de los ciclomotores.
- 2.4 **Movilidad urbana.** Si bien lejos de las tasas de motorización de las ciudades metrópolis, el mayor uso de vehículos automotores también ha impactado en la calidad de vida en las ciudades intermedias, en particular en la utilización del espacio público. Algunos GD han apostado a recuperar el uso peatonal privilegiado del espacio céntrico de las ciudades, implementado vías peatonales y tarifando el estacionamiento en vía pública. A su vez, también algunos GD han asumido políticas de promoción del transporte público, eliminando estacionamiento en las rutas de buses e inclusive en una ciudad se implementó un carril preferencial para la circulación del transporte público. Sin embargo, estas medidas han sido producto de impulsos aislados y no de un abordaje en el marco de un plan o política de movilidad. El resultado es que han tenido impacto favorable en cuanto a sus objetivos inmediatos, pero en algunos casos han trasladado los problemas que se presentaban en las áreas céntricas a otras zonas o no han conseguido mantenerse en el tiempo.
- 2.5 La mayor motorización ha cambiado sustancialmente la participación modal de los viajes, relegando la utilización de la bicicleta, uno de los principales medios de transporte en estas ciudades. Si bien la extensión limitada y la aún reducida motorización de estas ciudades son elementos favorables al uso del modo cicloviano, éste no está siendo considerado como un medio sustituto al vehículo motorizado, sino que todas las acciones se orientan a su uso recreativo de la bicicleta.
- 2.6 **Jerarquización del viario y gestión de infraestructura vial.** La falta de jerarquización vial de estas ciudades hace que se utilicen vías locales para el tránsito arterial, afectando el entorno urbano barrial y generando mayor riesgo de siniestros de tránsito. A su vez, el viario en estas ciudades posee en general

<sup>3</sup> Datos de Sistema Único de Cobro de Ingresos Vehiculares (SUCIVE) ([www.sucive.gub.uy](http://www.sucive.gub.uy)).

<sup>4</sup> Uruguay: Estrategia del BID con el país 2016 – 2020 (GN-2836-1).

<sup>5</sup> En los últimos 10 años se han incorporado casi 430 mil vehículos al parque de automóviles y utilitarios, que pasó de 547 mil vehículos en 2007 a 977 mil en 2016; en el mismo período las motocicletas crecieron un 225%, pasando de 536 mil a 1.236 mil vehículos.

una proporción importante de pavimentos económicos que dado el mayor uso requieren una mejor gestión de la conservación.

- 2.7 **Transporte público.** Casi la totalidad de las ciudades de más de 30 mil habitantes poseen servicio de transporte público urbano, que en 11 ciudades es prestado por permisarios privados regulados por los GD y en 2 ciudades por los mismos GD. En las cuatro mayores ciudades, con más de 80 mil habitantes, el servicio es prestado por flotas en el entorno de 20 vehículos y en general con una oferta amplia en cuanto a cobertura y frecuencia de servicio. En las ciudades restantes se opera con flotas reducidas de entre tres y seis vehículos, que cubren principalmente los horarios escolares y los barrios alejados. En todas las ciudades se ofrece servicio de taxímetro regulado por los GD. La prestación del servicio de transporte público por bus en las ciudades del interior del país se encuentra con dificultades financieras. En todos los casos, los ingresos por tarifa no cubren los costos operativos y se requiere de subsidios que son provistos por los GD y por el GdU. Sin embargo, existe un marco normativo diferencial en la estructuración tarifaria que redundaría en mayor transferencia de subsidios al servicio urbano del AMM que al transporte público del interior<sup>6</sup>. El 37% de los ciudadanos del interior del país valoran al sistema de transporte público de sus ciudades como bueno, solamente el 19% lo califica de malo. La principal preocupación que expresan es el precio del pasaje (45%), seguido de mayor frecuencia y accesibilidad (25%) y calidad de la atención por parte del personal (19%), finalmente el 16% requiere mayor confort de los vehículos<sup>7</sup>.
- 2.8 **Siniestralidad vial.** En los últimos ocho años, aproximadamente 23 mil personas fueron víctimas de siniestros de tránsito en ciudades y caminos departamentales, comprendiendo al 60% de los fallecidos y el 85% de los lesionados a nivel nacional<sup>8</sup>. Si bien la tasa media nacional de fallecidos se ha venido reduciendo paulatinamente pasando de más de 16 fallecidos por 100 mil habitantes en 2009 a 14,6 en 2015, la mayor parte de los departamentos del interior no han conseguido reducir la siniestralidad a niveles significativos<sup>9</sup>.
- 2.9 **Innovación.** En general existe un espacio importante para ganancias de eficiencia en el transporte urbano en estas ciudades. El aumento del tránsito vehicular obligó a la incorporación paulatina de semaforización, aunque en general se ha tratado de instalaciones independientes sin una vinculación entre sí que permita la coordinación de los planes semaforicos. A su vez, la incorporación de tecnologías de la información en el transporte público es en general escasa, tanto para brindar información al usuario como para la gestión operativa.
- 2.10 **Género.** La participación laboral femenina en la operación de transporte público es escasa a nivel país y se concentra básicamente en las empresas que prestan el servicio en Montevideo. En este sentido existe un espacio para promover la

---

<sup>6</sup> Nota de prensa: <http://www.eltelegrafo.com/index.php?id=91446&seccion=locales>; 11 septiembre de 2012. Nota de prensa: <http://www.elobservador.com.uy/gobierno-dispuesto-revisar-millonarios-subsidios-que-mantienen-el-precio-del-boleto-n707249>; 15 diciembre 2015. Nota de prensa: Congreso de Intendentes: [http://www.ci.gub.uy/files/BOLETIN\\_CONGRESO\\_abril\\_2017.pdf](http://www.ci.gub.uy/files/BOLETIN_CONGRESO_abril_2017.pdf); abril 2017.

<sup>7</sup> Encuesta presentada el 3 de marzo de 2017 por Opción Consultores ([www.opcion.com.uy](http://www.opcion.com.uy)).

<sup>8</sup> En 2015 hubo 312 fallecidos y 25.317 lesionados en siniestros viales en ciudades y caminos departamentales, cifra que se ha mantenido estable desde 2009.

<sup>9</sup> En todo el período sólo tres departamentos del interior, además de Montevideo, han conseguido mantener la tasa de fallecimientos por siniestros viales por debajo de la media nacional.

participación femenina en el sector, tanto en el regulador como en la operación del servicio. A diferencia de otras realidades, en general en el país no se presentan problemas como situaciones de abuso a las mujeres en el transporte público, sin embargo, existe un espacio para trabajar en concientización sobre la violencia doméstica con los trabajadores y usuarios del transporte público.

- 2.11 **Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) UR-O1148 y programa UR-L1111.** La estrategia del GdU en este período propone continuar la política de descentralización y dar mayor impulso al fortalecimiento de las capacidades de los GD para facilitar la ejecución de las inversiones y hacer accesibles los servicios a la ciudadanía<sup>10</sup>. En este marco, el GdU ha solicitado al Banco la operación CCLIP UR-O1148 y su primer programa UR-L1111, para desarrollar la infraestructura departamental y fortalecer las capacidades de gestión fiscal de los GD<sup>11</sup>. Esta operación da continuidad a la colaboración del Banco con el país para el fortalecimiento de las capacidades de los GD a través de los programas 2668/OC-UR, 1489/OC-UR y 993/OC-UR, que se enfocaban en el desarrollo de infraestructura y fortalecimiento subnacional.
- 2.12 **Justificación.** El GdU busca apoyar a los GD para la mejora de sus capacidades de gestión, con el objetivo de facilitar la accesibilidad a los servicios por parte de la ciudadanía. A su vez, el país se ha adherido a los Objetivos del Decenio para la Seguridad Vial. Mediante esta CT se apoyará el desarrollo de planes e instrumentos que permitan la mejora de la movilidad en las ciudades intermedias del país, en particular en cuanto a la calidad y sostenibilidad financiera del transporte público, y al desarrollo de las capacidades de los GD para mejorar la planificación y gestión del transporte urbano peatonal y vehicular, así como de los servicios de transporte público. Los resultados de la CT tendrán una contribución directa en las operaciones del Banco, en cuanto los temas abordados se relacionan con las intervenciones del programa UR-L1111 y eventualmente con nuevos programas de la CCLIP UR-O1148<sup>12</sup>.
- 2.13 **Objetivo.** La presente CT tiene como objetivo contribuir con el fortalecimiento institucional para la mejora de la movilidad urbana en las ciudades intermedias, mediante el desarrollo de capacidades de planificación, gestión y regulación en los GD. Los objetivos específicos son contribuir a la mejora de la movilidad urbana a través de: (i) el desarrollo de capacidades de planificación y gestión operativa de transporte público por parte de los GD mediante estudios técnicos, operativos y financieros; (ii) el desarrollo de capacidades de regulación y financiamiento mediante el diseño de instrumentos regulatorios y de nuevos mecánicos de fondeo para la movilidad urbana y en particular del transporte público; y (iii) el desarrollo de capacidades técnicas en los GD para la mejora de

---

<sup>10</sup> En la presente Ley de Presupuesto Nacional se previó asegurar el financiamiento de los programas de descentralización existentes e incorporar un financiamiento adicional para el desarrollo de la gestión municipal.

<sup>11</sup> Esta operación se complementa con la operación CCLIP UR-O1150 y su primer programa UR-L1114, para apoyar a los GD para la rehabilitación y mejora de gestión de los caminos rurales productivos.

<sup>12</sup> La CCLIP UR-O1148 y su primer programa UR-L1111 se encuentra coordinado con la CCLIP R-O1150 y su primera operación UR-L1114, para la rehabilitación de caminos rurales departamentales. Ambas operaciones están orientadas a gobiernos subnacionales y son llevadas adelante por el mismo ejecutor; fueron diseñadas conjuntamente y los equipos del Banco de FMP/FMM e INE/TSP quienes se encuentran integrados en ambas operaciones para lograr la coherencia en la ejecución de ambas operaciones. Esta CT se mantiene en la misma línea de integración de capacidades entre las distintas divisiones del Banco, integrando también a CSD/HUD al equipo.

la operación de los sistemas viales y el diseño de intervenciones para la sostenibilidad del transporte urbano y la seguridad vial, mediante estudios técnicos para mejora de la operación del viario arterial y la promoción del modo ciclovuario y peatonal.

- 2.14 **Alineación.** La CT está alineada con la Estrategia de País con Uruguay 2016-2020 (AB-3008), en cuanto apoya: (i) la obtención de mayor eficiencia de instituciones públicas, a través de mejorar la gestión presupuestal; y (ii) el fortalecimiento de la gestión urbana y departamental, a través del fortalecimiento del proceso de descentralización. Asimismo es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (GN-2788-5) y se alinea estratégicamente con: (i) el desafío de desarrollo de productividad e innovación, mediante la mejora de la capacidad de planificación y gestión de la movilidad urbana; y (ii) con el tema transversal de Instituciones y Estado de Derecho de manera directa mediante: (a) el fortalecimiento de las capacidades de los GD para planificación y gestión del transporte público y la movilidad urbana; y (b) el desarrollo las capacidades de regulación de los GD mediante el desarrollo de marcos regulatorios, de fondeo y financiamiento para el transporte público y la movilidad urbana.
- 2.15 La CT se alinea con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7), que tiene como líneas de acción: (i) mejorar los sistemas viales de las ciudades, implementando proyectos orientados a la gestión eficiente de la demanda; (ii) integrar las intervenciones con otros organismos públicos, en especial con el ordenamiento territorial del uso del suelo, y ejercer funciones de regulación técnica, operativa y económica del transporte urbano; (iii) fortalecer la institucionalidad pública para el transporte urbano; (iv) consolidar la información y datos sectoriales para fortalecer la estructuración de políticas públicas; y (v) incentivar mecanismos innovadores de financiamiento. La CT posee adicionalidad en género ya que permitirá diseñar instrumentos que promuevan la integración femenina en el sector.
- 2.16 Por último, la CT está alineada con los objetivos del Fondos del Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura Financiado con Capital Ordinario (INF) (GN-2819-1), ya que sus recursos serán utilizados para fortalecer institucionalmente a los GD para la mejora de la movilidad urbana en las ciudades intermedias, mediante el desarrollo de capacidades de planificación, gestión y regulación.

### **III. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES/COMPONENTES Y PRESUPUESTO**

- 3.1 Las principales actividades de la presente CT se recogen en los siguientes componentes:
- 3.2 **Componente 1. Planes e instrumentos para la gestión de transporte público.** Este componente incluye: (i) estudios técnicos de demanda, de rutas, definición y dimensionado de flota y operaciones; (ii) estudios financieros, incluyendo tarifa y transferencias a la demanda; (iii) desarrollo de instrumentos de financiamiento y fondeo de fuente fiscal departamental y nacional; (iv) diseño institucional y regulatorio para la planificación, operación y prestación del servicio; (v) elaboración de instrumentos de gestión operativa y financiera; (vi) estudio de viabilidad de incorporar tecnología para la gestión, información al usuario y desarrollo de nueva oferta de servicios; (vii) programa de capacitación

profesional a prestadores y gestores de servicio, incluyendo manuales y cursos; y (viii) actividades de capacitación y sensibilización para la promoción de la equidad de género en la oferta laboral del sector.

- 3.3 **Componente 2. Mejora de la institucionalidad y de la gestión de la movilidad urbana.** Este componente comprende el desarrollo de planes, programas e instrumentos de movilidad urbana, incluyendo: (i) estudios técnicos para la definición del viario arterial, la mejora de su operación, la accesibilidad y la seguridad vial; (ii) estudios y diseño de instrumentos para gestión de demanda de estacionamiento, establecimiento de restricciones y tarificación del mismo; (iii) estudios y diseño de instrumentos para promoción del uso de bicicleta y de zonas de circulación peatonal preferente; (iv) diseño de marco institucional para la gestión de la movilidad urbana; y (v) diseño de instrumentos para mejorar la gestión financiera y el fondeo para la gestión de la movilidad urbana.
- 3.4 Los estudios correspondientes a ambos componentes se realizarán en al menos dos ciudades de más de 25 mil habitantes y una ciudad de más de 70 mil habitantes. Estas ciudades se seleccionaron para lograr representatividad de todas las problemáticas descriptas. Las cinco ciudades intermedias con más de 75 mil habitantes poseen servicio de transporte público, cierta jerarquización vial y presentan importante demanda de tránsito vehicular y peatonal en las áreas céntricas. Las 16 ciudades de más de 25 mil habitantes poseen viarios arteriales menos destacados, el problema de la alta demanda en áreas céntricas es acotado y en general el servicio de transporte público es muy limitado o inexistente. Las actividades a desarrollar con la CT se focalizarán en estas ciudades, sin embargo, los productos a desarrollar podrán ser también aplicables parcial o totalmente a las ciudades de menor tamaño según la problemática a atender.
- 3.5 La capacitación profesional para la adquisición de conocimientos a partir de los estudios o instrumentos desarrollados en el marco de la CT, se realizará por parte de los mismos consultores contratados. La capacitación y sensibilización para la promoción de la equidad de género en el sector se realizará en consulta con el Instituto Nacional de las Mujeres (INMUJERES)<sup>13</sup> que ya dispone de experiencia en la materia.
- 3.6 **Diseminación de resultados.** La diseminación de los resultados y productos de la CT se plantea bajo dos enfoques: (i) propagación de conocimiento generado e instrumentos desarrollados; y (ii) concientización sobre la problemática de la movilidad urbana en las ciudades intermedias y puesta en agenda pública de los GD y de la ciudadanía. Para el primer enfoque se propone la elaboración de manuales y otros documentos técnicos que puedan ser compartidos en las distintas ciudades. Para el segundo enfoque se propone la realización de eventos de difusión de diagnósticos sobre la problemática y presentación de experiencias de éxito en otras ciudades, buscando integrar también experiencias regionales.
- 3.7 El presupuesto de la CT es de US\$330.000 distribuidos según el siguiente detalle en el cuadro siguiente:

---

<sup>13</sup> <http://www.inmujeres.gub.uy/>.

Tabla 1. Presupuesto indicativo

Actividad/Componente	BID (US\$)	Local (US\$)	Total (US\$)
<b>Componente 1: Planes e instrumentos para la gestión del transporte público</b>	<b>160.000</b>	<b>15.000</b>	<b>175.000</b>
Estudios técnicos de demanda, de rutas, de flota y/u operaciones, financieros y de tarifa	85.000	---	85.000
Instrumentos de planificación, gestión operativa y/o prestación del servicio, de financiamiento y fondeo	75.000	---	75.000
Actividades de promoción de la equidad de género en el sector	---	15.000	15.000
<b>Componente 2: Mejora de la institucionalidad y de la gestión de la movilidad urbana</b>	<b>140.000</b>	<b>10.000</b>	<b>150.000</b>
Estudios técnicos para la definición del viario arterial, la mejora de su operación y de la seguridad vial	60.000	10.000	70.000
Estudios y diseño de instrumentos para promoción del uso de bicicleta y de zonas de circulación peatonal preferente	30.000	---	30.000
Diseño de marco institucional e instrumentos de gestión financiera y de fondeo	50.000	---	50.000
<b>Auditoría</b>	<b>---</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>
<b>Total</b>	<b>300.000</b>	<b>30.000</b>	<b>330.000</b>

#### IV. AGENCIA EJECUTORA Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 4.1 **Ejecución.** El ejecutor será la OPP de la Presidencia de la República, a través de la Unidad Coordinadora del Programa de Desarrollo y Gestión Subnacional (PDGS), programa del Banco 2668/OC-UR, que en la órbita de la OPP tiene como cometido suministrar asesoramiento a los GD para la elaboración de programas de desarrollo y gestionar las transferencias financieras del GdU a los mismos.
- 4.2 La OPP tiene un convenio con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) que le permite gestionar la contratación de recursos de consultoría individual según las necesidades de los distintos programas. Se prevé que los recursos adicionales de consultoría individual requeridos para llevar adelante la CT sean contratados a través del mismo convenio.
- 4.3 **Contrapartida local.** La misma será contabilizada en base a contratos de servicios de consultoría y/o de adquisición de servicios y materiales para la realización de los eventos previstos en los productos de la CT. Se contabilizarán sobre la base de la facturación de los servicios realizada por los contratistas ante PNUD o la OPP según corresponda.
- 4.4 **Lecciones aprendidas.** La OPP tiene larga experiencia en préstamos de fortalecimiento de la gestión subnacional. Ha ejecutado tres programas: 993/OC-UR, 1489/OC-UR y 2668/OC-UR, de infraestructura y mejora de la gestión subnacional, y se encuentra ejecutando la CT UR-T1114 para desarrollo institucional y elaboración de planes de gestión de caminos rurales productivos. En todos los programas ha mostrado el cumplimiento de las cláusulas contractuales, una adecuada evaluación de los proyectos, ejecución satisfactoria y el consiguiente logro de los objetivos.
- 4.5 **Seguimiento de la ejecución.** El jefe de equipo será el responsable de la supervisión de la CT con el apoyo de los miembros de equipo. El seguimiento de la ejecución de la CT será realizado a través de los siguientes mecanismos:



(i) informes semestrales requeridos por el Banco; (ii) reuniones periódicas de evaluación del avance; (iii) evaluación de documentos técnicos y manuales; y (iv) participación de un miembro de equipo de supervisión por parte del Banco en los eventos de capacitación.

- 4.6 **Adquisiciones y gestión financiera.** Las contrataciones se realizarán de conformidad con las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores (GN-2350-9) y las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras financiadas por el Banco (GN-2349-9). Los riesgos asociados con la gestión fiduciaria se consideran de nivel bajo. El Plan de Adquisiciones se presenta en el Anexo III. No se prevé financiamiento retroactivo ni contratación anticipada.
- 4.7 **Auditoría financiera.** Con base al párrafo 3.10 (a) de la Política GN-2350-9 se ha previsto la selección directa de los servicios de consultoría para la auditoría financiera, dando continuidad a los servicios de auditoría financiera que presta la firma de auditoría ya contratada para otro programa en ejecución por la OPP y financiado por el Banco. Habrá un único informe de auditoría a presentarse 90 días posteriores a la fecha del último desembolso.
- 4.8 **Plazo de ejecución.** El período de ejecución será de 22 meses y el plazo de desembolso será de 24 meses.
- 4.9 **Condición especial de ejecución.** Para la ejecución de la CT se requiere una activa participación de los GD, de tal manera que se garantice el acceso a la información requerida y una adecuada coordinación con los actores de gobierno y privados. Para minimizar este riesgo, el Banco requerirá la suscripción de convenios entre el ejecutor y los GD que participarán de los estudios en las ciudades escogidas, que contenga los arreglos de implementación que permitan cumplir con las responsabilidades señaladas en ¶4.2 y ¶4.3. Será condición especial de ejecución de contratos de consultoría la celebración y vigencia de los referidos convenios con los GD correspondientes a las ciudades involucradas en las actividades comprendidas en ¶4.2 y ¶4.3. Los términos de los convenios deberán ser validados por el Banco antes de su aprobación.

## **V. RIESGOS IMPORTANTES**

- 5.1 Por el carácter de los estudios a abordar, no se han identificado riesgos relevantes en relación a los estudios y diseño de instrumentos a elaborar. El principal riesgo identificado es el posible retraso en la ejecución por demoras en la celebración de los convenios entre el GdU y los GD.

## **VI. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO**

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

## **VII. SALVAGUARDIAS AMBIENTALES Y SOCIALES**

- 7.1 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de los servicios de consultoría para la implementación de una plataforma digital en sectores de infraestructura. Teniendo en cuenta la naturaleza de la CT en temas de impactos, riesgos ambientales y socioculturales, esta operación se clasifica como categoría "C". Ver [Formulario de Análisis de Salvaguardias](#) y [Filtro de Políticas de Salvaguardias](#).



**ANEXOS:**

Anexo I. [Solicitud del GdU](#)

Anexo II. [Matriz de Resultados](#)

Anexo III. [Términos de Referencia](#)

Anexo IV. [Plan de Adquisiciones](#)



Nota N° 700 - G – Gerencia – 2017

Montevideo, 9 de octubre de 2017

**Señor**  
**Ministro de Economía y Finanzas**  
**Cr. Danilo Astori**  
**Presente**

De mi consideración:

Mediante la presente se informa que la contrapartida local, cuyo importe asciende a U\$S 30.000 (dólares estadounidenses treinta mil) para la Cooperación Técnica UR – T1166 “Movilidad Urbana en Ciudades Intermedias”, se atenderá con cargo al 5% previsto para gastos de administración del Proyecto N° 994 “Complementario de Caminería Departamental y Sub Nacional, Programa 372 “Caminería Departamental”, Unidad Ejecutora 002 “Presidencia de la República”, Inciso 24 “Diversos Créditos”, que equivale a \$ 22.500.000 (pesos uruguayos veintidós millones quinientos mil) anuales.

Sin otro particular, saluda a usted muy atentamente,

**PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA**  
**Oficina de Planeamiento y Presupuesto**

**Lic. Santiago Soto**  
**Sub Director**



JOSÉ ARTIGAS  
UNIÓN DE LOS PUEBLOS LIBRES  
BICENTENARIO.UY



República Oriental del Uruguay  
Ministerio de Economía y Finanzas

Montevideo, 19 de mayo de 2017

Sr. Juan José Taccone  
Representante en Uruguay del  
Banco Interamericano de Desarrollo  
Presente

**Ref.: Solicitud Cooperación Técnica no  
reembolsable Proyecto "Movilidad Urbana en  
Ciudades Intermedias".**

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. en relación al interés manifestado por la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP) en su nota de fecha 18 de mayo del presente, que se adjunta, de contar con apoyo técnico y financiero del BID, a través de una cooperación técnica no reembolsable por un monto aproximado de US\$ 300.000.

El objetivo de esta cooperación técnica es contribuir con la mejora de las capacidades institucionales para avanzar en movilidad en las ciudades intermedias, mediante el fortalecimiento de los Gobiernos Departamentales para la planificación y gestión del servicio de transporte público. De esta manera cooperar con la realización de estudios técnicos con la finalidad de mejorar la operación del viario y de la seguridad vial; y el desarrollo institucional, así como la incorporación de modificaciones normativas e instrumentos de gestión financiera y fondeo para movilidad urbana.

Le informamos la no objeción de este Ministerio a la propuesta de asistencia referida, y agradecemos se nos remita una copia del proyecto una vez formulado y se nos mantenga informado sobre los avances de dicha cooperación.

Sin otro particular, saluda a Ud. muy atentamente,

Danilo Astori  
Ministro de Economía y Finanzas  
República Oriental del Uruguay

17 MAY 24 15:00

810 URUGUAY



Montevideo, 18 de mayo de 2017.

Nota Nº 311/R/2017

**Sr. Ministro de Economía y Finanzas**  
**Cr. Danilo Astori**  
**Presente**

De mi consideración

Dentro de los cometidos de la Dirección de Descentralización e Inversión Pública de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, está el de apoyar a los Gobiernos Departamentales en la mejora de sus capacidades de gestión en materia de movilidad de ciudades de porte intermedio. En particular, en la planificación y gestión del servicio de transporte público. Ello incluye, entre otros aspectos:

- la realización de estudios de demanda, financieros y regulatorios,
- desarrollo de instrumentos de financiamiento de las flotas de buses,
- estudios que permitan la mejora de la operación y seguridad vial de las principales arterias de las ciudades intermedias,
- estudios y diseño de instrumentos para promoción del uso de bicicleta y de zonas de circulación peatonal preferente.

En este marco, se solicita la posibilidad de tramitar ante el Banco Interamericano de Desarrollo, una cooperación técnica, no reembolsable, que permita concretar los aspectos indicados.

Esta cooperación técnica, contribuiría a la integralidad de la atención de las distintas facetas del desarrollo territorial, que esta Oficina viene llevando adelante conjuntamente con el BID. (Programas de Desarrollo y Gestión Subnacional y Programa de Caminería Departamental).

Sin otro particular, lo saluda atentamente.

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA  
Oficina de Planeamiento y Presupuesto





**Cr. Alvaro García**  
**Director**

## Outcomes

Outcome:		1 Planes y/o instrumentos de gestión, financiamiento y/o fondeo de transporte público adoptados						
Indicators		Flags*	Unit of Measure	Baseline	baseline Year	Means of verification		EOP
1.1 Número de ciudades que han adoptado planes o instrumentos			# ciudades	0.00	2017		P	2.00
							P(a)	
							A	
Outcome:		2 Mejora de la Institucionalidad y de la Gestión de la Movilidad Urbana						
Indicators		Flags*	Unit of Measure	Baseline	baseline Year	Means of verification		EOP
2.1 Número de ciudades que han adoptado planes o programas			# ciudades	0.00	2017		P	3.00
							P(a)	
							A	
2.2 Número de GD que han adoptado institucionalidad, normativa regulatoria o instrumentos de fondeo y financiamiento, e incluidos en programas de gobierno o propuestas legislativas o decretos			# de instrumentos	0.00	2017		P	1.00
							P(a)	
							A	

RF - Contribution

## Outputs: Annual Physical and Financial Progress

1 1: Planes e Instrumentos para Gestión de Transporte Público						Physical Progress				Financial Progress								
Outputs	Fund Indicator	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of Verification	2017	2018	2019	EOP	2017	2018	2019	EOP	Theme	Flags			
1.1 Estudios técnicos de demanda, de rutas, de flota y/u operaciones	Other(INF)	Documento técnico incluyendo planillas de cálculo	0	2017	Documentos aprobados por OPP y el GD respectivo	P	0	1	1	2	P			60000	None			
						P(a)					0	P(a)						
						A					A							
1.2 Estudios financieros y de tarifa		Documento técnico incluyendo planillas de cálculo	0	2017	Documentos aprobados por OPP y el GD respectivo Guardados en Ez-share, incluyendo archivos de planillas de cálculo	P	0	1	1	2	P			25000	Documentos aprobados por OPP y el GD respectivo Guardados en Ez-share, incluyendo archivos de			
						P(a)					0	P(a)						
						A	0				0	A						
1.3 Instrumentos de planificación, gestión operativa y/o prestación del servicio, de financiamiento y fondeo		Documento técnico, planillas de cálculo o paquete informático y manuales correspondientes	0	2017	Documentos aprobados por OPP y el GD respectivo	P	0	1	1	2	P			60000	Documentos aprobados por OPP y el GD respectivo			
						P(a)					0	P(a)						
						A	0				0	A						
1.4 Technical models designed	Other(INF) Elaboración de documentos técnicos de difusión sobre productos anteriores	Models (#)	0	2017	Documentos aprobados por OPP guardados en ez-share	P		1	1	2	P			15000	Sustainable Infrastructure			
						P(a)					0	P(a)						
						A					A							
1.5 Gender assessment completed	Other(INF) Actividades de promoción de la equidad de género en el sector	Assessments (#)	0	2017	Minuta de talleres, manuales de actuación y/o publicaciones de promoción	P		1	1	2	P			15000	Sustainable Infrastructure			
						P(a)					0	P(a)						
						A					A							
2 2: Mejora de la Institucionalidad y de la Gestión de la Movilidad Urbana						Physical Progress				Financial Progress								
Outputs	Fund Indicator	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of Verification	2017	2018	2019	EOP	2017	2018	2019	EOP	Theme	Flags			
2.1 Civil works design completed	Other(INF) Estudios técnicos para la definición del viario arterial, la mejora de su operación y de la seguridad vial	Designs (#)	0	2017	Documentos aprobados por OPP y el GD respectivo	P		1	1	2	P			70000	Sustainable Energy and Climate Change			
						P(a)					0	P(a)						
						A					A							
2.2 Technical models designed	Other(INF) Estudios y diseño de instrumentos para la mejora de la accesibilidad, la promoción del uso de	Models (#)	0	2017	Documentos aprobados por OPP	P		1	1	2	P			30000	Sustainable Infrastructure			
						P(a)					0	P(a)						

	bicicleta y de zonas de circulación peatonal.					A					A							Anexo II - UR-T1166
2.3 Technical models designed	Other(INF) Diseño de instrumentos para mejorar la gestión financiera y el fondeo para la gestión de la movilidad urbana	Models (#)	0	2017	Documentos aprobados por OPP	P		1		1	P					25000	Sustainable Infrastructure	Página 2 de 2
						P(a)				0	P(a)							
						A					A							
2.4 Training workshops delivered	Other(INF) Seminario taller de experiencias de éxito	Workshops (#)	0	2017	Documentos aprobados por OPP	P		1		1	P					5000	Sustainable Infrastructure	
						P(a)				0	P(a)							
						A					A							
2.5 Regulatory frameworks implemented	Other(INF) Diseño de marco institucional para la gestión de la movilidad urbana	Frameworks (#)	0	2017	Documentos aprobados por OPP	P		1		1	P					20000	Sustainable Infrastructure	
						P(a)				0	P(a)							
						A					A							

Other Cost
Auditoría

Total Cost

 CRF Indicator

 Standard Output Indicator

	2017	2018	2019	Cost
P				\$5,000.00
P(a)				
A				

	2017	2018	2019	Total Cost
P				\$330,000.00
P(a)				
A				

Please note that the Overall Stage represents the stage of the operation at the time of this report's publication, which might not necessarily match the stage of the operation during the PMR Cycle to which the report pertains.

**APOYO PARA LA OPTIMIZACIÓN DE LA OPERACIÓN Y MEJORA DE LA GESTIÓN  
OPERATIVA Y FINANCIERA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LAS CIUDADES  
DE RIVERA, SALTO Y TACUAREMBÓ**

**TÉRMINOS DE REFERENCIA**

**I. ANTECEDENTES**

- 1.1 El Gobierno de Uruguay (GdU) se propone continuar con la política de descentralización y dar mayor impulso al fortalecimiento de las capacidades en el GdU y las Intendencias Departamentales (Intendencias), para facilitar la ejecución de las inversiones y hacer accesibles los servicios a la ciudadanía. A estos efectos la Ley de Presupuesto Nacional Nº 18.719/015 previó asegurar el financiamiento de los programas de descentralización existentes e incorporar un financiamiento adicional para el desarrollo de la gestión municipal. Para esto se pretende introducir instrumentos de mejora de gestión fiscal y de la planificación de las inversiones por parte de las Intendencias, así como dar sostenibilidad a las mejoras de gestión.
- 1.2 En este marco, con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (Cooperación Técnica [CT] UR-T1166), la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP) está apoyando a las Intendencias Departamentales (Intendencias) para su fortalecimiento en la planificación y gestión de la movilidad urbana en ciudades de más de 30 mil habitantes.

**II. OBJETIVO**

- 2.1 Apoyar a la OPP y a las Intendencias de Rivera, Salto y Tacuarembó en la mejora de la operación y gestión del sistema de transporte público por bus de las ciudades capitales. El trabajo consiste en:
  - Estudio de la demanda del servicio de transporte público.
  - Estudio de rutas y programación de servicios.
  - Análisis de especificaciones de la flota.
  - Estudio de la estructura de costos de operación y del modelo tarifario aplicado. Estudio financiero de la operación del sistema.

**III. ALCANCE**

- 3.1 Estudio de demanda del servicio de transporte público: Comprende el análisis de la información de demanda histórica del sistema y la realización de análisis específicos para determinar la oportunidad de mayor demanda. La demanda se planteará en términos de pares origen destino en cada línea, identificando los tramos críticos, considerando la posible integración operativa si existe o pudiere existir resultado de los estudios detallados en el ¶3.2.
- 3.2 La Intendencia respectiva entregará al contractual la información respecto de la demanda histórica de cada línea. El contractual diseñará la metodología e instrumentos de relevamiento para relevar la información complementaria requerida en cuanto a principales puntos y horarios de embarque/desembarque. En su oferta el contractual debe describir la metodología que propone para la realización de encuestas o aforos de pasajeros en el servicio de transporte público, indicando el grado de participación requerido en días presenciales de funcionarios de las Intendencias.



- 3.3 Este análisis se debe basar en información secundaria referente a la localización y otras características de las principales actividades económicas de la ciudad con potencial de generación de demanda para el transporte público. El contractual deberá relevar estas actividades y justificar adecuadamente su inclusión en el análisis y los supuestos bajo los cuales considerará la cuantificación de la demanda potencial generada. En su propuesta el contractual deberá describir la metodología para la identificación de las actividades de interés y la metodología para su relevamiento y caracterización a los efectos del objetivo de estimar demanda adicional al servicio de transporte público.
- 3.4 El contractual deberá estimar la demanda del sistema de transporte público de las ciudades en estudio en base a escenarios, que considerarán época del año, políticas de descentralización de servicios, modelo tarifario, política de subsidios a la operación y de subsidios a la demanda, crecimiento vegetativo de la población subsidiada, selección de rutas y horarios de prestación del servicio. El contractual presentará en su propuesta un esquema de análisis indicativo de la elaboración de los escenarios y la metodología para evaluar la demanda ante variaciones en el modelo tarifario o selección de rutas.
- 3.5 Estudio de rutas y programación de servicios: El contractual deberá analizar las rutas existentes y programación de los servicios existentes, información que será proporcionada por las Intendencias respectivas, y proponer adecuaciones al plan de rutas y a la programación de los servicios.
- 3.6 En cuanto al análisis de rutas el contractual deberá evaluar: cobertura, distancia entre líneas, integración, extensión de las líneas, tiempo de viaje para principales pares origen destino. Para la planificación de los servicios deberá considerar: distribución de la demanda, movimiento entre paradas en tramos críticos, variación horaria, flota operativa requerida, flota de reserva operacional, intervalos mínimo y máximo, horarios de descanso, longitud máxima y mínima de circulación en vacío.
- 3.7 El contractual deberá diseñar una propuesta operacional y de rutas acorde a los distintos escenarios de demanda analizados. Sin embargo, se pretende que el contractual pueda canalizar en un número limitado de planes de rutas y operaciones los escenarios más probables.
- 3.8 En su propuesta técnica el contractual deberá describir los criterios de diseño que considera conveniente emplear para la definición de rutas y para el diseño operación, siendo que la Contraparte podrá solicitar adaptaciones en los criterios durante la ejecución de los trabajos.
- 3.9 Análisis de especificaciones de la flota: Como resultado de la actividad anterior el contractual deberá dimensionar la flota y recursos humanos de conducción requeridos para la operación, incluyendo flota de reserva operativa.
- 3.10 Adicionalmente deberá analizar las características técnicas en cuanto a las capacidades operativas de los vehículos de la flota que presta el servicio actualmente y definir su viabilidad para la operación propuesta. Deberá considerar los aspectos financieros relacionados a la inclusión de la renovación posible en la tarifa del servicio.
- 3.11 En su propuesta metodológica el contractual deberá mencionar los criterios técnicos que empleará para observar la especificación de la flota.

- 3.12 Estudio de la estructura de costos de operación y del modelo tarifario aplicado. Estudio financiero del sistema: El contractual deberá analizar la estructura de costos del sistema, considerando costos operativos, incluyendo mantenimiento y administración, así como de amortización de capital y depreciación de vehículos. Asimismo, deberá elaborar un modelo de tarifa técnica, que permita contabilizar todos los costos incurridos por el sistema.
- 3.13 A partir de determinada la tarifa técnica el contractual deberá elaborar un modelo tarifario para los escenarios más probables, considerando la posible diferencia entre precio al usuario y tarifa técnica, basado en la consideración de las fuentes hoy existentes de financiamiento adicional a la tarifa.
- 3.14 El cálculo de la tarifa técnica y del modelo tarifario deberá realizarse sobre la base de los modelos ya existentes aplicados en ciudades y sistemas de transporte de similares características; durante la ejecución de los trabajos el contractual deberá justificar la selección del modelo de análisis y cálculo.
- 3.15 En su propuesta el contractual deberá presentar en forma indicativa las teorías y modelos de cálculo de tarifas que considera serían aplicables a los casos de las ciudades del estudio, justificando brevemente la elección de los mismos.
- 3.16 El contractual deberá estudiar la viabilidad financiera del sistema, de acuerdo a la identificación de los costos de operación y capital, así como de los ingresos percibidos por tarifa y transferencias de las Intendencias o del Gobierno Nacional. Como resultado de este análisis deberá revisar los escenarios de demanda considerados, los planes operativos y el modelo tarifario.

#### **IV. ACTIVIDADES**

- 4.1 El contractual deberá indicar al comienzo de la consultoría, con la presentación de su Plan de trabajo, toda la información requerida a las Intendencias respectivas sobre la prestación del servicio de transporte público.
- 4.2 Es responsabilidad del contractual, más allá de la asistencia de las Intendencias y OPP, identificar las actividades que generan demanda potencial para transporte público. Es responsabilidad del contractual realizar el relevamiento de la demanda potencial por estas actividades, para lo que contará con el apoyo de las Intendencias y OPP para la comunicación.
- 4.3 Es responsabilidad del contractual orientar técnicamente todos los relevamientos para identificar el origen y destino de la demanda en el servicio de transporte público. Para el relevamiento se contará con apoyo de las Intendencias, que destinará personal efectivo en los buses. La cantidad de días de relevamiento se dimensionará durante el estudio, no será menor a tres días por línea y no mayor a 10 días por línea; el conjunto de los relevamientos no llevará más de 30 días por ciudad.
- 4.4 El contractual deberá viajar a cada una de las ciudades a realizar el relevamiento de actividades potenciales y discutir aspectos técnicos de la operación con los responsables del sistema de transporte público de las Intendencias y de las firmas operadoras. Como mínimo se consideran 10 días de relevamiento por ciudad, incluyendo entrevistas con potenciales generadores de demanda y otros 10 días por ciudad, para realizar actividades de discusión y análisis; el contractual programará las actividades presenciales ajustado a su plan de trabajo y propuesta metodológica.
- 4.5 El contractual dispondrá de al menos cinco días por mes para discutir con la Contraparte los avances del trabajo.

- 4.6 Es responsabilidad del contractual preparar los materiales para la realización de cualquier relevamiento que deba ejecutar por su cuenta. A su vez preparará los materiales que se requieran para relevamientos a ser ejecutados por funcionarios municipales sobre las unidades de transporte público, que serán de costo de las Intendencias y que no superarán las 200 hojas tamaño A4 imprimibles simple faz; lapiceras y otros materiales requeridos serán entregados por las Intendencias. El contractual realizará el entrenamiento del personal afectado a la ejecución de los relevamientos.

## **V. PRODUCTOS**

- 5.1 Plan de trabajo y ajuste metodológico, indicando información requerida. A los 15 días de iniciada la consultoría.
- 5.2 Informe de avance 1: análisis de la demanda incluyendo escenarios. A los tres meses de iniciada la consultoría para la ciudad 1, a los 4 meses de iniciada la consultoría para la ciudad 2 y a los dos meses de iniciada la consultoría para la ciudad 3.
- 5.3 Informe de avance 2: Estudio de rutas y programación operativa, dimensionado de flota. A los 8 meses de iniciada la consultoría.
- 5.4 Informe de avance 3: Estudio de la estructura de costos de operación y del modelo tarifario aplicado. Estudio financiero del sistema. A los 10 meses de iniciada la consultoría.
- 5.5 Informe final con el contenido de los tres informes previos, incluyendo los ajustes requeridos por la Contraparte y resumen ejecutivo de no más de 30 páginas. A los 12 meses de iniciada la consultoría.

## **VI. ESQUEMA DE PAGOS**

- 25% con el Plan de trabajo
- 15% con el Informe de avance 1
- 25% con el Informe de avance 2
- 25% con el Informe de avance 3
- 10% con el Informe final

## **VII. CONTRAPARTE**

- 7.1 La Contraparte de la consultoría será realizada por un equipo de la OPP integrado ingenieros y economistas del Fondo de Desarrollo del Interior; las Intendencias respectivas delegarán a su vez personal técnico vinculado a la gestión del servicio de transporte público para actuar directamente con el contractual.

## **VIII. MODALIDAD DE CONTRATACIÓN**

- 8.1 El contrato será por servicios de consultoría en la modalidad de suma alzada. El contractual facturará los servicios contra la aprobación de los Informes correspondientes; la Contraparte dispone de diez días hábiles para dar el visto bueno.
- 8.2 El contractual deberá presentar una propuesta técnica y plan de trabajo de acuerdo a las especificaciones detalladas en este documento.
- 8.3 La propuesta económica se deberá presentar en Pesos Uruguayos más impuestos. No se reconocerá ajuste paramétrico de costos.

## IX. LUGAR DE TRABAJO

- 9.1 El contractual realizará los trabajos en su lugar de residencia, salvo en los días requeridos de presencia en las ciudades respectivas para relevamientos o análisis y discusión con actores del sector, así como los días de discusión y análisis con la Contraparte en Montevideo.
- 9.2 El contractual deberá mantener un vínculo permanente con la Contraparte vía correo electrónico y deberá estar a la orden en Montevideo o en la ciudad correspondiente que se le indique, a más tardar cinco días corridos luego de comunicada la necesidad de su presencia. Estos días de presencia solicitada como obligatoria se computarán como días de presencia comprendido en su plan de trabajo.

## X. CALIFICACIONES REQUERIDAS

- 10.1 Ingeniero o economista con formación de posgrado en ingeniería de transporte, con más de siete años de experiencia profesional.
- 10.2 Experiencia en diseño y/o evaluación operacional de transporte público por bus en al menos dos ciudades de más de 70 mil habitantes y con operación abierta.

## XI. EVALUACIÓN

- 11.1 La evaluación de la experiencia del contractual y su propuesta se evaluará de la siguiente forma; el contractual deberá obtener al menos 13 puntos:

Formación	Puntos
Posgrado	0
Maestría	5
Doctorado	8
<b>Subtotal</b>	<b>8</b>
<b>Idioma</b>	
Otro	0
Portugues	3
Español	5
<b>Subtotal</b>	<b>5</b>
<b>Metodología y plan de trabajo</b>	
Enfoque metodológico	7
Definición y justificación de modelos y criterios	4
Definición y justificación de información requerida	4
<b>Subtotal</b>	<b>7</b>
<b>Total</b>	<b>20</b>

- 11.2 La selección se realizará de acuerdo a la siguiente fórmula, comparando la evaluación técnica realizada de las propuestas técnicas de todos los consultores que superen el mínimo puntaje requerido:
- 11.3  $\text{Puntaje total} = \text{Puntaje oferta técnica} \times 5 \times 80\% + \text{Precio menor/Precio mayor} \times 20\%.$

## **APOYO PARA LA JERARQUIZACIÓN Y DEFINICIÓN DE CRITERIOS OPERACIONALES PARA EL VIARIO DE LA CIUDAD DE PAYSANDÚ**

### **TÉRMINOS DE REFERENCIA**

#### **I. ANTECEDENTES**

- 1.1 El Gobierno de Uruguay (GdU) se propone continuar con la política de descentralización y dar mayor impulso al fortalecimiento de las capacidades en el GdU y las Intendencias Departamentales (Intendencias), para facilitar la ejecución de las inversiones y hacer accesibles los servicios a la ciudadanía. A estos efectos la Ley de Presupuesto Nacional Nº 18.719/015 previó asegurar el financiamiento de los programas de descentralización existentes e incorporar un financiamiento adicional para el desarrollo de la gestión municipal. Para esto se pretende introducir instrumentos de mejora de gestión fiscal y de la planificación de las inversiones por parte de las Intendencias, así como dar sostenibilidad a las mejoras de gestión.
- 1.2 En este marco, con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (cooperación técnica UR-T1166), la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP) está apoyando a las Intendencias Departamentales (Intendencias) para su fortalecimiento en la planificación y gestión de la movilidad urbana en ciudades de más de 30 mil habitantes.

#### **II. OBJETIVO**

- 2.1 Apoya a la OPP y a la Intendencia de Paysandú en la definición de la jerarquización vial, los criterios de operación y la definición de actuaciones de bajo costo para la mejora de la seguridad vial. El trabajo consiste en:
  - Definición del viario arterial y colector de la ciudad.
  - Definición de criterios de operación de las vías arteriales y colectoras, incluyendo estacionamiento, preferencias de paso y tipo de intersecciones.
  - Análisis de puntos de alta concentración de siniestros de tránsito y elaboración de propuestas de bajo costo para la mejora de la seguridad vial.

#### **III. ALCANCE**

- 3.1 El contractual deberá definir el viario arterial y colector de la ciudad, considerando la definición normativa actual, los usos actuales, en particular la utilización por parte del transporte público, y las condiciones geométricas de las vías e intersecciones, así como las del entorno urbano. La propuesta debe considerar las definiciones del Plan Local de Ordenamiento Territorial de la ciudad.
- 3.2 Se espera que el contractual defina los criterios de operación de las vías en cuanto a la definición de las preferencias respecto de las vías transversales, arteriales, colectoras y locales, la definición de la inhabilitación de estacionamiento, la localización de paradas de transporte público y el tipo de gestión de control de las intersecciones.
- 3.3 Finalmente, el contractual deberá analizar la información de siniestralidad vial del portal SINATRA de Unasev, identificar los puntos con alta concentración de siniestros en la ciudad y en base a un análisis de ingeniería de tránsito proponer medidas de gestión o de infraestructura de bajo costo que permitan reducir la siniestralidad en cada punto identificado. Para definir cuáles son los puntos con

alta siniestralidad se espera que el contractual realice un análisis estadístico de la información disponible, utilizando metodología usual en seguridad vial. Las propuestas de medida de bajo costo deben justificarse en términos técnicos y de experiencia en otras situaciones similares.

- 3.4 Para llevar adelante estas actividades la Intendencia de Paysandú suministrará los bancos de datos georreferenciados del viario y amanzanado de la ciudad, así como la información disponible de dimensiones del viario (incompleta) y equipamiento de gestión de tránsito disponible. El contractual deberá reconocer la información faltante y realizar el relevamiento de la misma.
- 3.5 La Intendencia de Paysandú proporcionará la información del Plan Local de la ciudad.

#### **IV. ACTIVIDADES**

- 4.1 El contractual deberá realizar el relevamiento del viario que sea necesario para calificar cuantitativa y cualitativamente el funcionamiento del viario.
- 4.2 El contractual deberá realizar consultas a actores calificados en la ciudad para mejorar la identificación de los usos del viario.
- 4.3 El contractual deberá disponer de al menos 10 días de estadía en la ciudad de Paysandú para trabajar conjuntamente con los técnicos de la ciudad y realizar los relevamientos necesarios. Asimismo, deberá disponer de al menos otros cinco días para discutir el avance de los trabajos con los técnicos de la Contraparte.

#### **V. PRODUCTOS**

- 5.1 Informe de avance 1: Jerarquización vial, criterios de operación y de gestión de control en intersecciones. A los 60 días de iniciada la consultoría.
- 5.2 Informe de avance 2: Estudio de puntos con alta concentración de siniestros y propuesta de actuaciones de bajo costo. A los 120 días de iniciada la consultoría
- 5.3 Informe final con el contenido de los dos informes previos, incluyendo los ajustes requeridos por la Contraparte. A los 150 días de iniciada la consultoría.

#### **VI. ESQUEMA DE PAGOS**

- 35% con el Plan de trabajo
- 45 con el Informe de avance 1
- 20% con el Informe de avance final

#### **VII. CONTRAPARTE**

- 7.1 La Contraparte de la consultoría será realizada por un equipo de la OPP integrado ingenieros y economistas del Fondo de Desarrollo del Interior; las Intendencias respectivas delegarán a su vez personal técnico vinculado a la gestión del servicio de transporte público para actuar directamente con el contractual.

#### **VIII. MODALIDAD DE CONTRATACIÓN**

- 8.1 El contrato será por servicios de consultoría en la modalidad de Suma Alzada. El contractual facturará los servicios contra la aprobación de los Informes correspondientes; la Contraparte dispone de diez días hábiles para dar el visto bueno.

- 8.2 La propuesta económica se deberá presentar en Pesos Uruguayos más impuestos. No se reconocerá ajuste paramétrico de costos.

**IX. LUGAR DE TRABAJO**

- 9.1 El contractual realizará los trabajos en su lugar de residencia, salvo en los días requeridos de presencia en las ciudades respectivas para relevamientos o análisis y discusión con actores del sector, así como los días de discusión y análisis con la Contraparte en Montevideo.
- 9.2 El contractual deberá mantener un vínculo permanente con la Contraparte vía correo electrónico y deberá estar a la orden en Montevideo o en la ciudad de Paysandú, a más tardar cinco días corridos luego de comunicada la necesidad de su presencia. Estos días de presencia solicitada como obligatoria se computarán como días de presencia comprendido en su plan de trabajo.

**X. CALIFICACIONES REQUERIDAS**

- 10.1 Ingeniero vial o de transporte con formación de posgrado en ingeniería de transporte, con más de 7 años de experiencia profesional.
- 10.2 Experiencia en planificación territorial urbana.



