

ABSTRACTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

I. Información Básica del Proyecto

▪ País/Región:	URUGUAY/CSC - Cono Sur
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la reestructuración del sistema de transporte de pasajeros del área metropolitana de Montevideo
▪ Número de CT:	UR-T1279
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	PEREYRA DA LUZ, ANDRES (INE/TSP) Team Leader; ABAD, JULIETA (INE/TSP) Alternate Team Leader; BARCA FERNANDEZ, KARINA (CSC/CUR); TORRES, ADRIANA INES (CSC/CUR); RODRIGUEZ GONZALEZ, ROBERTO EDUARDO (INE/TSP); ACEVEDO CALLE, DANIELA (LEG/SGO); RODRIGUEZ CABRERA, LUIS GASTON (CSC/CUR)
▪ Taxonomía:	Client Support
▪ Número y nombre de la operación que apoyará la CT:	N/A
▪ Fecha del Abstracto de CT:	25 Feb 2022
▪ Beneficiario:	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
▪ Agencia Ejecutora:	MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$300,000.00
▪ Contrapartida Local:	US\$50,000.00 (En Especie)
▪ Periodo de Desembolso:	24 meses
▪ Tipos de consultores:	Empresas
▪ Unidad Responsable de Preparación:	INE/TSP - Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CSC/CUR - Representación Uruguay
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Inclusión social e igualdad; Productividad e innovación; Capacidad institucional y estado de derecho; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género

II. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1 El objetivo es apoyar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) en la mejora de la regulación del sistema de transporte metropolitano de pasajeros, en procura de alcanzar objetivos de eficiencia operativa, sostenibilidad económica, equidad en el acceso y mitigación de los efectos en el cambio climático. Específicamente, se buscará mejorar la información con que cuenta el regulador en lo referente a la oferta y demanda de servicios, eficiencia del diseño de líneas y frecuencias, y eficiencia en la gestión de las empresas proveedoras. A partir del diagnóstico que se genere con la información recabada, se buscará generar alternativas de cambio en el diseño de líneas y frecuencias, tecnología de los buses, sistemas de cobro, y criterios de remuneración de los operadores, en procura de los objetivos de política mencionados anteriormente. Por último, se buscará mejorar los sistemas de captura permanente de información que permitan al regulador disminuir la asimetría de información con los operadores y mejorar su capacidad de inducir un funcionamiento eficiente del mercado regulado.
- 2.2 El transporte metropolitano. El Área Metropolitana de Montevideo (AM) tiene extensión de 5000 km² en la cual habitan 1,8 millones de personas y que abarca íntegramente al departamento de Montevideo y parcialmente a los departamentos de San José y Canelones. Se trata del 3% del territorio y el 56% de la población del país.

En el AM se realizan diariamente 4,2 millones de viajes, de los cuales el 25% son realizados en el transporte colectivo de pasajeros. El AM cuenta con unos 2300 buses que recorren unos 190 millones de kilómetros y venden aproximadamente 330 millones de boletos anualmente. De éstos, 50 y 22% respectivamente corresponden al transporte metropolitano. Las Intendencias Departamentales (ID) regulan el transporte intradepartamental, mientras que el MTOP a través de la Dirección Nacional de Transporte (DNT) regula el transporte o metropolitano (que cruza la frontera de los departamentos). Los reguladores (ID y MTOP) son responsables de autorizar empresas, líneas y frecuencias, además de fijar tarifas máximas y niveles de calidad mínimos que deben cumplir los operadores privados del sistema. El GdU considera que el modelo de organización y funcionamiento del transporte público de pasajeros metropolitano parece estar agotado en sus posibilidades de brindar un servicio satisfactorio y de calidad. El sistema metropolitano, presenta algunas características que requieren revisión: líneas largas, radiales, superpuestas y lentas por el sistema de paradas (cumplen un doble rol de líneas troncales y locales) y por la carencia de una priorización efectiva en su desplazamiento. La organización actual del sistema resulta insuficiente para la resolución de los problemas de conexión actuales y futuros. En los corredores viales metropolitanos de integración se produce una competencia entre las empresas operadoras por el pasajero, que conspira contra la calidad y eficiencia del servicio. Como consecuencia se produjo la reducción gradual en la venta de boletos y la cantidad de pasajeros transportados en el AM durante los últimos años (disminución de la demanda de 17% desde 2014 a 2019, agravado en la pandemia). La disminución de los ingresos ha generado serios problemas financieros a los operadores y cuestión el funcionamiento de los sistemas que prestan esos servicios. Hay un amplio campo de necesario desarrollo de integración, de racionalización del uso de los recursos, de ampliación de las prestaciones, para hacerlas más competitivas con los medios particulares de transporte, que se identifica como necesario de afrontar en tiempos breves. El GdU considera necesario desarrollar un plan global para un sistema integrado de servicios de transporte de pasajeros en el AM. La baja progresiva en la venta de boletos, como así también los efectos negativos generados por el COVID-19 (que por un largo período de tiempo no va a alcanzar la venta de boletos necesaria para sostener el sistema) generan la oportunidad y la necesidad de desarrollar una nueva generación de reformas, cambios y mejoras en el sistema de transporte. En el estudio de la demanda se prestará atención a los distintos patrones de viajes de hombres y mujeres, y a los distintos motivos de viaje tales como trabajo y atención a las tareas de cuidados.

III. Descripción de las Actividades y Resultados

- 3.1 Componente I: Generación de Información del mercado necesaria para la toma de decisiones.** El componente financiará: (i) análisis de la oferta actual (análisis por corredores, empresas proveedoras, horas del día, tiempos de viaje y calidad de servicio); (ii) análisis de la demanda actual (análisis por corredor, análisis de ocupación, matriz de origen destino en base a tarjeta STM, perfil de carga por línea; análisis de la demanda por género y actividad principal; y (iii) caracterización de líneas por empresa (criterio económico).
- 3.2 Componente II: Perfeccionamiento de los instrumentos de la gestión regulatoria.** Este componente financiará: (i) el análisis de la calidad de la gestión de las empresas de transporte interdepartamental, como indicador de su potencialidad para formar parte de un sistema de transporte eficiente; (ii) análisis crítico del mecanismo actual de remuneración a las empresas de transporte; y (iii) diseño e implementación de un sistema de indicadores de calidad de servicio y cumplimiento de frecuencias y horarios para uso del regulador del sistema y las empresas.

- 3.3 **Componente III: Propuesta de alternativas para la mejora de intervención regulatoria.** El componente financiará la elaboración de propuestas técnica y económicamente viables de reorganización eficiente del sector, considerando el diseño de líneas y frecuencias, la adaptación de la oferta a la demanda, y la capacidad económica y de gestión de los proveedores. Las propuestas considerarán los usos diferenciales que tienen hombres y mujeres del transporte interdepartamental, y las necesidades diferentes del transporte asociadas al uso vinculado a cuidados en el hogar.

IV. Presupuesto

Presupuesto Indicativo

Actividad/Componente	BID/Financiamiento por Fondo	Contrapartida Local	Financiamiento Total
Generación de Información del mercado necesaria para la toma de decisiones	US\$100,000.00	US\$15,000.00	US\$115,000.00
Perfeccionamiento de los instrumentos de la gestión regulatoria	US\$100,000.00	US\$15,000.00	US\$115,000.00
Propuesta de alternativas para la mejora de intervención regulatoria	US\$100,000.00	US\$20,000.00	US\$120,000.00
Total	US\$300,000.00	US\$50,000.00	US\$350,000.00

V. Agencia Ejecutora y Estructura de Ejecución

- 5.1 Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Dirección Nacional de Transporte
- 5.2 La DNT es una de las 4 Direcciones en que se organiza el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Es responsable de la regulación del transporte de cargas por carreteras, así como del transporte de pasajeros interdepartamentales de media y larga distancia. La estructura técnico-administrativa para ejecutar la CT se identificó como adecuada. Para ello cuenta con un staff profesional de planta, calificado y con experiencia en el sector, y con una estructura administrativa y técnica adecuada para responsabilizarse por la ejecución. Aunque la DNT no ha ejecutado operaciones del Banco previamente, el MTOP a través de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) actúa permanentemente como contraparte del Banco, por sí o a través de los préstamos ejecutados por la Corporación Vial del Uruguay (el más reciente es la CLLIP UR-O1155 cuya segunda operación UR-L1182 se aprobó en diciembre 2021). La Dirección de Financiamiento Exterior del MTOP, que apoya a DNV en las operaciones con multilaterales, apoyará también a la DNT, transfiriendo de esta manera la larga experiencia de trabajo con el Banco.

VI. Riesgos Importantes

- 6.1 No se identificaron riesgos significativos

VII. Salvaguardias Ambientales

- 7.1 La clasificación ESG para esta operación es "indefinida".