

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Consultoría para la ampliación de la modelación del transporte de Montevideo al Área Metropolitana

URUGUAY

UR-T1324

Apoyo a la mejora de la movilidad en el Área Metropolitana de Montevideo (AMM)

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1 La población en Uruguay se concentra en el Area Metropolitana de Montevideo, dónde viven 1,9 millones de los 3,4 millones de habitantes del país. El sistema de transporte urbano de Montevideo es el 70% de los sistemas de transporte público del país. Es en esta región dónde las mejoras en los sistemas de transporte podrán tener un mayor impacto la equidad¹.
- 1.2 En las últimas décadas, se verifica una tendencia clara y persistente a la pérdida de pasajeros en el sistema de transporte del AMM, tano urbano como suburbano. Por otra parte, se duplicó el número de autos y se cuadruplicó el número de motos en los últimos 20 años, consistentemente con el incremento significativo de los ingresos reales. El resultado ha sido el incremento de la congestión de la ciudad, que impacta en los tiempos del transporte público en particular, desestimulando aún más su uso. Desde los reguladores del Transporte Público, se enfrentó esta situación que conduce por un camino no sustentable para la ciudad, con medidas de integración tarifaria, cambios en la estructura de precios, y ajustes al valor de la tarifa con incremento significativo de los subsidios asignados al sector, que han mejorado el servicio pero que no han impedido la perdida relativa de pasajeros. Los intentos de reforma más profundas en la línea de asignar mayor espacio público al transporte público han fracasado (incluidas la financiadas por el Banco en el denominado Corredor Garzón). El desarrollo sostenible de la ciudad requiere de un sistema de transporte público con otros atributos, que lo hagan una opción de movilidad no solo para aquellos que no pueden acceder a otras formas de transporte. Realizar esta transformación significativa es un desafío tanto en lo institucional, como en lo económico y en lo político.
- 1.3 La movilidad en el área metropolitana requiere ser planificada y operada tomando en cuenta el espacio geográfico a ser atendido para tener condiciones mínimas de eficiencia, y responder especialmente a la población más alejada, y más vulnerable. Es un desafío institucional muy significativo poder modificar las jurisdicciones actuales que fraccionan los servicios de transporte de una misma área, de modo de contar con una institución con atribuciones en la planificación, regulación técnica y económica, y gestión de los servicios de transporte público. Este desafío institucional es al mismo tiempo un desafío político, en cuanto requiere de acuerdos sobre una reforma institucional en un área dónde no ha habido mayores intercambios políticos en el pasado. Y además, es un desafío económico significativo: la infraestructura de transporte en el AMM es fondeada normalmente por ingresos departamentales, y solo

1 Nota Técnica de Transporte preparatoria del CDC de Uruguay. BID 2024.

marginalmente por el gobierno nacional; esto limita significativamente los recursos asignados y no hace posible imaginar inversiones del porte de lo necesario para contrarrestar el proceso de pérdida relevancia del transporte público.

- 1.4 El Banco ha respaldado a varias de las instituciones rectoras del transporte público en el área metropolitana, en la planificación y mejora de los servicios bajo su respectiva jurisdicción. En este sentido, ha financiado dos operaciones de préstamo a la Intendencia de Montevideo: la primera operación (UR-L1022) en 2008 se enfocó en corredores de buses como parte de un proceso de reforma que no alcanzó su conclusión exitosa; la segunda (UR-L1087) en 2012, financió la implementación del Centro de Gestión de la Movilidad para mejorar el tránsito en la ciudad y fortalecer la planificación del transporte urbano. Esta última operación está a punto de finalizar con éxito, incluyendo esfuerzos significativos en la digitalización del transporte, además de financiar los estudios para la reformulación del Plan de Movilidad de Montevideo. Por otra parte, se está apoyando al Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) con asistencia técnica (UR-T1279) para la reestructuración del transporte interdepartamental bajo su jurisdicción.
- 1.5 A la fecha hay procesos de planificación e iniciativas en tres direcciones que a la fecha no dialogan entre sí, pero que ofrecen insumos significativos para un proceso de planificación a escala metropolitana: i) la IM (financiamiento UR-L1087) ha concluido los estudios preparatorios del nuevo Plan de Movilidad para la ciudad de Montevideo. Estos estudios atienden fundamentalmente el área bajo la jurisdicción de la IM, ii) el MTO ha realizado (con financiamiento UR-T1279) estudios de oferta, demanda, organización de la industria y regulación para el transporte interdepartamental, de manera independiente a la planificación de la IM; y iii) está en curso el estudio de un tren de cercanías en una de las zonas de mayor demanda de pasajeros en el AMM; esta iniciativa privada tiene el aval del MTO en el marco de la Ley de APP; la misma tiene un estudio de ingeniería a nivel estratégico, pero no está definido ni cómo se va a operar ni cómo se va a integrar al sistema de transporte metropolitano.
- 1.6 En este contexto se identifican los siguientes desafíos en que el BID puede aportar significativamente a la política pública de calidad en el país: i) poder contar con una hoja de ruta con fundamentos técnicos y acuerdos políticos que pueda ser implementada desde el inicio de la Administración que tomará posesión en 2025, tanto a nivel nacional como de las intendencias departamentales; ii) poder unificar los insumos técnicos de que dispone la IM como el MTO en un único proceso de planificación para el AMM, que sirva de base para definir la hoja de ruta; iii) diseñar una institucionalidad metropolitana efectiva con atribuciones sobre la planificación, ejecución de obras, operación y regulación de actores privados del transporte metropolitano.
- 1.7 El BID aprobó una Cooperación Técnica para apoyar al GdU en la mejora de la movilidad urbana en el AMM. En el marco de dicha cooperación se inscribe este llamado a trabajo de consultoría.

2. Objetivos

- 2.1 El objetivo de la consultoría es completar la modelación del transporte en el área metropolitana de Montevideo a partir del modelo desarrollado para Montevideo ciudad.

3. Alcance de los Servicios

- 3.1. El alcance de la consultoría incluye la revisión de estudios preparatorios del Plan de

Movilidad de Montevideo y de oferta y demanda del transporte suburbano, identificación de información faltante, establecimiento de indicadores, simulación de escenarios propuestos, evaluación económica de reformas, participación en reuniones y presentación de resultados en talleres.

4. Actividades Clave

- 4.1. Para cumplir con los objetivos de la presente Consultoría, quién resulte seleccionado, deberá cumplir con al menos las siguientes actividades, sin perjuicio de aquellas, que, de acuerdo con su criterio, sean necesarias para el logro de estos.
- Revisión de los estudios preparatorios del Plan de Movilidad de Montevideo.
 - Revisión de los estudios de oferta y demanda del transporte suburbano.
 - Identificación de la información faltante para completar un modelo de la movilidad que permita simular tanto alternativas de modificaciones en la organización del transporte como la introducción de cambios significativos derivados de introducir nuevas infraestructuras y modos de transporte.
 - Establecer indicadores que permitan evaluar las políticas a ser simuladas.
 - Caracterizar el escenario de base.
 - Simular escenarios propuestos de reformas y cambios organizacionales, derivando los valores de los indicadores principales que surjan de dichas reformas.
 - Realizar la evaluación económica de aplicar reformas y cambios organizacionales propuestos.
 - Participar de las reuniones del equipo coordinador.
 - Presentación de resultados en talleres a definir por equipo coordinador y el Banco.

5. Características de la consultoría

- 5.1. Se requiere una firma consultora con experiencia de al menos 5 años de trabajo en análisis de sistemas de transporte público. Adicionalmente se requiere personal altamente capacitado para el desarrollo de los alcances establecidos en los presentes términos de referencia.
- 5.2. Criterios de experiencia de la firma consultora. Las empresas proponentes deberán presentar al menos dos referencias en el desarrollo de estudios similares de modelación de sistemas de transporte.

6. Resultados, Productos Esperados y Cronograma

- 6.1. Los Consultores deben considerar los siguientes productos a ser desarrollados según el cronograma indicado (fecha estimada de inicio de las actividades en septiembre de 2024):

Productos	Plazo ²
Producto 1: Plan de trabajo para la realización de los análisis solicitados. El plan de trabajo deberá especificar los actores claves a ser considerados, el marco teórico de referencia para el análisis, la metodología a ser empleada y el equipo técnico designado para las distintas actividades principales	14 días

² Plazo desde el inicio del contrato.

Productos	Plazo²
Producto 2: Informe de avance con las actividades realizadas, lo resultante de los intercambios con los actores clave y avances alcanzados para la realización de la modelación preliminar.	2 meses
Producto 3: Talleres de discusión técnica. Informe con las principales conclusiones, recomendaciones e insumos derivados de los talleres.	5 meses
Producto 4: Informe final con los resultados de la modelación del sistema de transporte de personas en el Área Metropolitana de Montevideo.	7 meses

7. Requisitos de los Informes

7.1. Todos los informes deberán presentarse en formato digital.

8. Criterios de aceptación

8.1. La aceptación de los productos estará a cargo del equipo TSP/CUR. No obstante, cada producto deberá contar con la aceptación previa del equipo de la contraparte técnica de la ejecución del proyecto.

9. Supervisión e Informes

9.1. La supervisión de la contratación estará a cargo del equipo del BID TSP/CUR a quienes la firma consultora estará informando reuniones, frecuencia, comentarios a los informes.

9.2. El Jefe de Equipo será responsable de la aprobación de los informes, documentos, trabajo, y hará comentarios o instrucciones para cambios.

9.3. Será responsabilidad de la Firma garantizar que dichas reuniones se lleven a cabo y los informes se presenten al Banco.

10. Calendario de Pagos

10.1. Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.

10.2. La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local. Todos los pagos se harán equivalentes al monto total de la consultoría contra prestación y aprobación de su entregable correspondiente.

Cronograma de pagos	
Entregable	%
1. Producto 1: Plan de Trabajo	15%
2. Producto 2: Informe de avance	35%
3. Producto 3: Talleres de discusión técnica	20%
4. Producto 4: Informe final	30%
Total	100%

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Consultoría para la optimización de sistema de transporte por bus en el Área Metropolitana de Montevideo

URUGUAY

UR-T1324

Apoyo a la mejora de la movilidad en el Área Metropolitana de Montevideo (AMM)

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1 La población en Uruguay se concentra en el Área Metropolitana de Montevideo, dónde viven 1,9 millones de los 3,4 millones de habitantes del país. El sistema de transporte urbano de Montevideo es el 70% de los sistemas de transporte público del país. Es en esta región dónde las mejoras en los sistemas de transporte podrán tener un mayor impacto la equidad³.
- 1.2 En las últimas décadas, se verifica una tendencia clara y persistente a la pérdida de pasajeros en el sistema de transporte del AMM, tano urbano como suburbano. Por otra parte, se duplicó el número de autos y se cuadruplicó el número de motos en los últimos 20 años, consistentemente con el incremento significativo de los ingresos reales. El resultado ha sido el incremento de la congestión de la ciudad, que impacta en los tiempos del transporte público en particular, desestimulando aún más su uso. Desde los reguladores del Transporte Público, se enfrentó esta situación que conduce por un camino no sustentable para la ciudad, con medidas de integración tarifaria, cambios en la estructura de precios, y ajustes al valor de la tarifa con incremento significativo de los subsidios asignados al sector, que han mejorado el servicio pero que no han impedido la perdida relativa de pasajeros. Los intentos de reforma más profundas en la línea de asignar mayor espacio público al transporte público han fracasado (incluidas la financiadas por el Banco en el denominado Corredor Garzón). El desarrollo sostenible de la ciudad requiere de un sistema de transporte público con otros atributos, que lo hagan una opción de movilidad no solo para aquellos que no pueden acceder a otras formas de transporte. Realizar esta transformación significativa es un desafío tanto en lo institucional, como en lo económico y en lo político.
- 1.3 La movilidad en el área metropolitana requiere ser planificada y operada tomando en cuenta el espacio geográfico a ser atendido para tener condiciones mínimas de eficiencia, y responder especialmente a la población más alejada, y más vulnerable. Es un desafío institucional muy significativo poder modificar las jurisdicciones actuales que fraccionan los servicios de transporte de una misma área, de modo de contar con una institución con atribuciones en la planificación, regulación técnica y económica, y gestión de los servicios de transporte público. Este desafío institucional es al mismo tiempo un desafío político, en cuanto requiere de acuerdos sobre una reforma institucional en un área dónde no ha habido mayores intercambios políticos en el pasado. Y además, es un desafío económico significativo: la infraestructura de transporte en el AMM es fondeada normalmente por ingresos departamentales, y solo

3 Nota Técnica de Transporte preparatoria del CDC de Uruguay. BID 2024.

marginalmente por el gobierno nacional; esto limita significativamente los recursos asignados y no hace posible imaginar inversiones del porte de lo necesario para contrarrestar el proceso de pérdida relevancia del transporte público.

- 1.4 El Banco ha respaldado a varias de las instituciones rectoras del transporte público en el área metropolitana, en la planificación y mejora de los servicios bajo su respectiva jurisdicción. En este sentido, ha financiado dos operaciones de préstamo a la Intendencia de Montevideo: la primera operación (UR-L1022) en 2008 se enfocó en corredores de buses como parte de un proceso de reforma que no alcanzó su conclusión exitosa; la segunda (UR-L1087) en 2012, financió la implementación del Centro de Gestión de la Movilidad para mejorar el tránsito en la ciudad y fortalecer la planificación del transporte urbano. Esta última operación está a punto de finalizar con éxito, incluyendo esfuerzos significativos en la digitalización del transporte, además de financiar los estudios para la reformulación del Plan de Movilidad de Montevideo. Por otra parte, se está apoyando al Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) con asistencia técnica (UR-T1279) para la reestructuración del transporte interdepartamental bajo su jurisdicción.
- 1.5 A la fecha hay procesos de planificación e iniciativas en tres direcciones que a la fecha no dialogan entre sí, pero que ofrecen insumos significativos para un proceso de planificación a escala metropolitana: i) la IM (financiamiento UR-L1087) ha concluido los estudios preparatorios del nuevo Plan de Movilidad para la ciudad de Montevideo. Estos estudios atienden fundamentalmente el área bajo la jurisdicción de la IM, ii) el MTO ha realizado (con financiamiento UR-T1279) estudios de oferta, demanda, organización de la industria y regulación para el transporte interdepartamental, de manera independiente a la planificación de la IM; y iii) está en curso el estudio de un tren de cercanías en una de las zonas de mayor demanda de pasajeros en el AMM; esta iniciativa privada tiene el aval del MTO en el marco de la Ley de APP; la misma tiene un estudio de ingeniería a nivel estratégico, pero no está definido ni cómo se va a operar ni cómo se va a integrar al sistema de transporte metropolitano.
- 1.6 En este contexto se identifican los siguientes desafíos en que el BID puede aportar significativamente a la política pública de calidad en el país: i) poder contar con una hoja de ruta con fundamentos técnicos y acuerdos políticos que pueda ser implementada desde el inicio de la Administración que tomará posesión en 2025, tanto a nivel nacional como de las intendencias departamentales; ii) poder unificar los insumos técnicos de que dispone la IM como el MTO en un único proceso de planificación para el AMM, que sirva de base para definir la hoja de ruta; iii) diseñar una institucionalidad metropolitana efectiva con atribuciones sobre la planificación, ejecución de obras, operación y regulación de actores privados del transporte metropolitano.
- 1.7 El BID aprobó una Cooperación Técnica para apoyar al GdU en la mejora de la movilidad urbana en el AMM. En el marco de dicha cooperación se inscribe este llamado a trabajo de consultoría.

2. Objetivos

- 2.1 El objetivo de la consultoría es apoyar en opciones de optimización del funcionamiento del sistema de buses en el AMM.

3. Alcance de los Servicios y Actividades clave

- 3.1. Para cumplir con los objetivos de la presente Consultoría, quién resulte seleccionado,

deberá cumplir con al menos las siguientes actividades, sin perjuicio de aquellas, que, de acuerdo con su criterio, sean necesarias para el logro de estos:

- 3.2. Revisión de estudios preexistentes, Interacción con equipos especializados:
 - Estudios preparatorios del Plan de Movilidad de Montevideo.
 - Estudios de oferta y demanda del transporte suburbano.
 - Colaborar con el equipo encargado del modelo de transporte para apoyar el análisis y la evaluación.
 - Participar de las reuniones del equipo coordinador.
- 3.3. Establecimiento de indicadores, Caracterizar el escenario de base, Diseño de alternativas de operación:
 - Se deberán establecer indicadores que permitan evaluar las políticas a ser simuladas.
 - Describir detalladamente el contexto actual del sistema de transporte.
 - Proponer distintas formas de operar el sistema de transporte público metropolitano, considerando requisitos institucionales e infraestructurales.
 - Analizar en profundidad alternativas de tronco alimentación en los ejes de Av. Italia, 8 de Octubre y Agraciada.
 - Identificar los riesgos asociados a cada alternativa y sugerir medidas para mitigarlos.
 - Realizar la evaluación económica de las distintas alternativas propuestas.
- 3.4. Presentación de resultados:
 - Presentación de resultados en talleres a definir por equipo coordinador y el Banco.
 - Elaboración de un informe final con los resultados de la consultoría.

4. Características de la consultoría

- 4.1. Se requiere una firma consultora con experiencia de al menos 5 años de trabajo en análisis de sistemas de transporte público. Adicionalmente se requiere personal altamente capacitado para el desarrollo de los alcances establecidos en los presentes términos de referencia.
- 4.2. Criterios de experiencia de la firma consultora. Las empresas proponentes deberán presentar al menos dos referencias en el desarrollo de estudios similares de análisis de sistemas de transporte.

5. Resultados, Productos Esperados y Cronograma

- 5.1. Los Consultores deben considerar los siguientes productos a ser desarrollados según el cronograma indicado (fecha estimada de inicio de las actividades en junio de 2025):

Productos	Plazo ⁴
Producto 1: Plan de trabajo para la realización de los análisis solicitados. El plan de trabajo deberá especificar los actores claves a ser considerados, el marco teórico de referencia para el análisis, la metodología a ser empleada y el equipo técnico designado para las distintas actividades principales.	14 días

⁴ Plazo desde el inicio del contrato.

Productos	Plazo⁴
Producto 2: Informe de avance con las actividades realizadas, lo resultante de los intercambios con los actores clave y avances alcanzados del análisis.	2 meses
Producto 3: Talleres de discusión técnica. Informe con las principales conclusiones, recomendaciones e insumos derivados de los talleres.	5 meses
Producto 4: Informe final sobre la optimización del sistema de transporte por bus en el Área Metropolitana de Montevideo.	7 meses

6. Requisitos de los Informes

6.1. Todos los informes deberán presentarse en formato digital.

7. Criterios de aceptación

7.1. La aceptación de los productos estará a cargo del equipo TSP/CUR. No obstante, cada producto deberá contar con la aceptación previa del equipo de la contraparte técnica de la ejecución del proyecto.

8. Supervisión e Informes

8.1. La supervisión de la contratación estará a cargo del equipo del BID TSP/CUR a quienes la firma consultora estará informando reuniones, frecuencia, comentarios a los informes.

8.2. El Jefe de Equipo será responsable de la aprobación de los informes, documentos, trabajo, y hará comentarios o instrucciones para cambios.

8.3. Será responsabilidad de la Firma garantizar que dichas reuniones se lleven a cabo y los informes se presenten al Banco.

9. Calendario de Pagos

9.1. Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.

9.2. La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local. Todos los pagos se harán equivalentes al monto total de la consultoría contra prestación y aprobación de su entregable correspondiente.

Cronograma de pagos	
Entregable	%
1. Producto 1: Plan de Trabajo	15%
2. Producto 2: Informe de avance	35%
3. Producto 3: Talleres de discusión técnica	20%
4. Producto 4: Informe final	30%
Total	100%

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Consultoría para la simulación de alternativas de proyectos de infraestructura mayores, incluyendo alternativas sobre rieles

URUGUAY

UR-T1324

Apoyo a la mejora de la movilidad en el Área Metropolitana de Montevideo (AMM)

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1 La población en Uruguay se concentra en el Área Metropolitana de Montevideo, dónde viven 1,9 millones de los 3,4 millones de habitantes del país. El sistema de transporte urbano de Montevideo es el 70% de los sistemas de transporte público del país. Es en esta región dónde las mejoras en los sistemas de transporte podrán tener un mayor impacto la equidad⁵.
- 1.2 En las últimas décadas, se verifica una tendencia clara y persistente a la pérdida de pasajeros en el sistema de transporte del AMM, tano urbano como suburbano. Por otra parte, se duplicó el número de autos y se cuadruplicó el número de motos en los últimos 20 años, consistentemente con el incremento significativo de los ingresos reales. El resultado ha sido el incremento de la congestión de la ciudad, que impacta en los tiempos del transporte público en particular, desestimulando aún más su uso. Desde los reguladores del Transporte Público, se enfrentó esta situación que conduce por un camino no sustentable para la ciudad, con medidas de integración tarifaria, cambios en la estructura de precios, y ajustes al valor de la tarifa con incremento significativo de los subsidios asignados al sector, que han mejorado el servicio pero que no han impedido la perdida relativa de pasajeros. Los intentos de reforma más profundas en la línea de asignar mayor espacio público al transporte público han fracasado (incluidas la financiadas por el Banco en el denominado Corredor Garzón). El desarrollo sostenible de la ciudad requiere de un sistema de transporte público con otros atributos, que lo hagan una opción de movilidad no solo para aquellos que no pueden acceder a otras formas de transporte. Realizar esta transformación significativa es un desafío tanto en lo institucional, como en lo económico y en lo político.
- 1.3 La movilidad en el área metropolitana requiere ser planificada y operada tomando en cuenta el espacio geográfico a ser atendido para tener condiciones mínimas de eficiencia, y responder especialmente a la población más alejada, y más vulnerable. Es un desafío institucional muy significativo poder modificar las jurisdicciones actuales que fraccionan los servicios de transporte de una misma área, de modo de contar con una institución con atribuciones en la planificación, regulación técnica y económica, y gestión de los servicios de transporte público. Este desafío institucional es al mismo tiempo un desafío político, en cuanto requiere de acuerdos sobre una reforma institucional en un área dónde no ha habido mayores intercambios políticos en el pasado. Y además, es un desafío económico significativo: la infraestructura de transporte en el AMM es fondeada normalmente por ingresos departamentales, y solo

⁵ Nota Técnica de Transporte preparatoria del CDC de Uruguay. BID 2024.

marginalmente por el gobierno nacional; esto limita significativamente los recursos asignados y no hace posible imaginar inversiones del porte de lo necesario para contrarrestar el proceso de pérdida relevancia del transporte público.

- 1.4 El Banco ha respaldado a varias de las instituciones rectoras del transporte público en el área metropolitana, en la planificación y mejora de los servicios bajo su respectiva jurisdicción. En este sentido, ha financiado dos operaciones de préstamo a la Intendencia de Montevideo: la primera operación (UR-L1022) en 2008 se enfocó en corredores de buses como parte de un proceso de reforma que no alcanzó su conclusión exitosa; la segunda (UR-L1087) en 2012, financió la implementación del Centro de Gestión de la Movilidad para mejorar el tránsito en la ciudad y fortalecer la planificación del transporte urbano. Esta última operación está a punto de finalizar con éxito, incluyendo esfuerzos significativos en la digitalización del transporte, además de financiar los estudios para la reformulación del Plan de Movilidad de Montevideo. Por otra parte, se está apoyando al Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) con asistencia técnica (UR-T1279) para la reestructuración del transporte interdepartamental bajo su jurisdicción.
- 1.5 A la fecha hay procesos de planificación e iniciativas en tres direcciones que a la fecha no dialogan entre sí, pero que ofrecen insumos significativos para un proceso de planificación a escala metropolitana: i) la IM (financiamiento UR-L1087) ha concluido los estudios preparatorios del nuevo Plan de Movilidad para la ciudad de Montevideo. Estos estudios atienden fundamentalmente el área bajo la jurisdicción de la IM, ii) el MTO ha realizado (con financiamiento UR-T1279) estudios de oferta, demanda, organización de la industria y regulación para el transporte interdepartamental, de manera independiente a la planificación de la IM; y iii) está en curso el estudio de un tren de cercanías en una de las zonas de mayor demanda de pasajeros en el AMM; esta iniciativa privada tiene el aval del MTO en el marco de la Ley de APP; la misma tiene un estudio de ingeniería a nivel estratégico, pero no está definido ni cómo se va a operar ni cómo se va a integrar al sistema de transporte metropolitano.
- 1.6 En este contexto se identifican los siguientes desafíos en que el BID puede aportar significativamente a la política pública de calidad en el país: i) poder contar con una hoja de ruta con fundamentos técnicos y acuerdos políticos que pueda ser implementada desde el inicio de la Administración que tomará posesión en 2025, tanto a nivel nacional como de las intendencias departamentales; ii) poder unificar los insumos técnicos de que dispone la IM como el MTO en un único proceso de planificación para el AMM, que sirva de base para definir la hoja de ruta; iii) diseñar una institucionalidad metropolitana efectiva con atribuciones sobre la planificación, ejecución de obras, operación y regulación de actores privados del transporte metropolitano.
- 1.7 El BID aprobó una Cooperación Técnica para apoyar al GdU en la mejora de la movilidad urbana en el AMM. En el marco de dicha cooperación se inscribe este llamado a trabajo de consultoría.

2. Objetivos

- 2.1 El objetivo de la consultoría es evaluar a nivel de anteproyecto alternativas de transporte público mayores.

3. Alcance de los Servicios y Actividades clave

- 3.1. La consultoría aborda una amplia gama de aspectos relacionados con la planificación,

desarrollo y mejora del sistema de transporte urbano en Montevideo y su área metropolitana, desde la evaluación inicial hasta la implementación y operación de proyectos específicos. Para cumplir con los objetivos, quién resulte seleccionado, deberá cumplir con al menos las siguientes actividades, sin perjuicio de aquellas, que, de acuerdo con su criterio, sean necesarias para el logro de estos.

3.2. Revisión de estudios preexistentes, Interacción con equipos especializados:

- Estudios Implica analizar y evaluar los estudios previos relacionados con la movilidad en Montevideo para comprender el contexto y las necesidades actuales, así como los estudios de oferta y demanda del transporte suburbano para identificar áreas de mejora y oportunidades para optimizar el sistema de transporte.

3.3. Establecimiento de indicadores, caracterizar el escenario de base:

- Definir indicadores que permitan evaluar las políticas y proyectos propuestos, lo que facilita la toma de decisiones informadas.
- Analizar el estado actual del sistema de transporte y su funcionamiento para comprender los puntos fuertes y débiles.

3.4. Identificación de proyectos de infraestructura mayores, requerimientos de recursos, alternativas de financiamiento:

- Buscar y proponer proyectos de infraestructura de transporte significativos que puedan mejorar la movilidad, la accesibilidad, el ordenamiento del territorio, la equidad de oportunidades y la mejora ambiental, a través de la construcción y operación de sistemas de transporte de calidad significativamente mayor a la actual.
- Determinar los recursos necesarios para implementar las distintas políticas y proyectos propuestos.
- Evaluar y discutir diferentes opciones de financiamiento para los proyectos de infraestructura propuestos.
- Evaluación económica a nivel de anteproyecto: Realizar análisis económicos detallados de los proyectos en etapas tempranas para evaluar su viabilidad financiera.
- Identificar los riesgos asociados a cada alternativa y sugerir medidas de mitigación.
- Identificación de estructuras institucionales necesarias: Definir las estructuras institucionales requeridas para la construcción y operación exitosa de los proyectos de transporte.
- Asesoramiento al GdU en análisis de proyecto de iniciativa privada: Brindar asesoramiento en el análisis de proyectos de iniciativa privada, como el desarrollo de un tren de cercanías en la zona este del área metropolitana de Montevideo.

3.5. Presentación de resultados:

- Elaboración de un informe final con los resultados de la consultoría.

4. Características de la consultoría

4.1. Se requiere una firma consultora con experiencia de al menos 5 años de trabajo en análisis de sistemas de infraestructura, preferiblemente transporte público. Adicionalmente se requiere personal altamente capacitado para el desarrollo de los alcances establecidos en los presentes términos de referencia.

4.2. Criterios de experiencia de la firma consultora. Las empresas proponentes deberán

presentar al menos dos referencias en el desarrollo de estudios similares de análisis de sistemas de transporte.

5. **Resultados, Productos Esperados y Cronograma**

- 5.1. Los Consultores deben considerar los siguientes productos a ser desarrollados según el cronograma indicado (fecha estimada de inicio de las actividades en septiembre de 2024):

Productos	Plazo ⁶
Producto 1: Plan de trabajo para la realización de los análisis solicitados. El plan de trabajo deberá especificar los actores claves a ser considerados, la metodología a ser empleada y el equipo técnico designado para las distintas actividades principales.	14 días
Producto 2: Informe de avance con las actividades realizadas, lo resultante de los intercambios con los actores clave y avances alcanzados del análisis.	2 meses
Producto 3: Talleres de discusión técnica. Informe con las principales conclusiones, recomendaciones e insumos derivados de los talleres.	5 meses
Producto 4: Informe final sobre la evaluación de alternativas de proyectos de infraestructura mayores en el Área Metropolitana de Montevideo.	7 meses

6. **Requisitos de los Informes**

- 6.1. Todos los informes deberán presentarse en formato digital.

7. **Criterios de aceptación**

- 7.1. La aceptación de los productos estará a cargo del equipo TSP/CUR. No obstante, cada producto deberá contar con la aceptación previa del equipo de la contraparte técnica de la ejecución del proyecto.

8. **Supervisión e Informes**

- 8.1. La supervisión de la contratación estará a cargo del equipo del BID TSP/CUR a quienes la firma consultora estará informando reuniones, frecuencia, comentarios a los informes.
- 8.2. El Jefe de Equipo será responsable de la aprobación de los informes, documentos, trabajo, y hará comentarios o instrucciones para cambios.
- 8.3. Será responsabilidad de la Firma garantizar que dichas reuniones se lleven a cabo y los informes se presenten al Banco.

9. **Calendario de Pagos**

- 9.1. Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.

⁶ Plazo desde el inicio del contrato.

- 9.2. La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local. Todos los pagos se harán equivalentes al monto total de la consultoría contra prestación y aprobación de su entregable correspondiente.

Cronograma de pagos	
Entregable	%
1. Producto 1: Plan de Trabajo	15%
2. Producto 2: Informe de avance	35%
3. Producto 3: Talleres de discusión técnica	20%
4. Producto 4: Informe final	30%
Total	100%

TÉRMINOS DE REFERENCIA

Consultoría para realizar propuestas de alternativas institucionales para la operación de la movilidad del Área Metropolitana de Montevideo

URUGUAY

UR-T1324

Apoyo a la mejora de la movilidad en el Área Metropolitana de Montevideo (AMM)

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1 La población en Uruguay se concentra en el Área Metropolitana de Montevideo, dónde viven 1,9 millones de los 3,4 millones de habitantes del país. El sistema de transporte urbano de Montevideo es el 70% de los sistemas de transporte público del país. Es en esta región dónde las mejoras en los sistemas de transporte podrán tener un mayor impacto la equidad⁷.
- 1.2 En las últimas décadas, se verifica una tendencia clara y persistente a la pérdida de pasajeros en el sistema de transporte del AMM, tano urbano como suburbano. Por otra parte, se duplicó el número de autos y se cuadruplicó el número de motos en los últimos 20 años, consistentemente con el incremento significativo de los ingresos reales. El resultado ha sido el incremento de la congestión de la ciudad, que impacta en los tiempos del transporte público en particular, desestimulando aún más su uso. Desde los reguladores del Transporte Público, se enfrentó esta situación que conduce por un camino no sustentable para la ciudad, con medidas de integración tarifaria, cambios en la estructura de precios, y ajustes al valor de la tarifa con incremento significativo de los subsidios asignados al sector, que han mejorado el servicio pero que no han impedido la perdida relativa de pasajeros. Los intentos de reforma más profundas en la línea de asignar mayor espacio público al transporte público han fracasado (incluidas la financiadas por el Banco en el denominado Corredor Garzón). El desarrollo sostenible de la ciudad requiere de un sistema de transporte público con otros atributos, que lo hagan una opción de movilidad no solo para aquellos que no pueden acceder a otras formas de transporte. Realizar esta transformación significativa es un desafío tanto en lo institucional, como en lo económico y en lo político.
- 1.3 La movilidad en el área metropolitana requiere ser planificada y operada tomando en cuenta el espacio geográfico a ser atendido para tener condiciones mínimas de eficiencia, y responder especialmente a la población más alejada, y más vulnerable. Es un desafío institucional muy significativo poder modificar las jurisdicciones actuales que fraccionan los servicios de transporte de una misma área, de modo de contar con una institución con atribuciones en la planificación, regulación técnica y económica, y gestión de los servicios de transporte público. Este desafío institucional es al mismo tiempo un desafío político, en cuanto requiere de acuerdos sobre una reforma institucional en un área dónde no ha habido mayores intercambios políticos en el pasado. Y además, es un desafío económico significativo: la infraestructura de transporte en el AMM es fondeada normalmente por ingresos departamentales, y solo

⁷ Nota Técnica de Transporte preparatoria del CDC de Uruguay. BID 2024.

marginalmente por el gobierno nacional; esto limita significativamente los recursos asignados y no hace posible imaginar inversiones del porte de lo necesario para contrarrestar el proceso de pérdida relevancia del transporte público.

- 1.4 El Banco ha respaldado a varias de las instituciones rectoras del transporte público en el área metropolitana, en la planificación y mejora de los servicios bajo su respectiva jurisdicción. En este sentido, ha financiado dos operaciones de préstamo a la Intendencia de Montevideo: la primera operación (UR-L1022) en 2008 se enfocó en corredores de buses como parte de un proceso de reforma que no alcanzó su conclusión exitosa; la segunda (UR-L1087) en 2012, financió la implementación del Centro de Gestión de la Movilidad para mejorar el tránsito en la ciudad y fortalecer la planificación del transporte urbano. Esta última operación está a punto de finalizar con éxito, incluyendo esfuerzos significativos en la digitalización del transporte, además de financiar los estudios para la reformulación del Plan de Movilidad de Montevideo. Por otra parte, se está apoyando al Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) con asistencia técnica (UR-T1279) para la reestructuración del transporte interdepartamental bajo su jurisdicción.
- 1.5 A la fecha hay procesos de planificación e iniciativas en tres direcciones que a la fecha no dialogan entre sí, pero que ofrecen insumos significativos para un proceso de planificación a escala metropolitana: i) la IM (financiamiento UR-L1087) ha concluido los estudios preparatorios del nuevo Plan de Movilidad para la ciudad de Montevideo. Estos estudios atienden fundamentalmente el área bajo la jurisdicción de la IM, ii) el MTO ha realizado (con financiamiento UR-T1279) estudios de oferta, demanda, organización de la industria y regulación para el transporte interdepartamental, de manera independiente a la planificación de la IM; y iii) está en curso el estudio de un tren de cercanías en una de las zonas de mayor demanda de pasajeros en el AMM; esta iniciativa privada tiene el aval del MTO en el marco de la Ley de APP; la misma tiene un estudio de ingeniería a nivel estratégico, pero no está definido ni cómo se va a operar ni cómo se va a integrar al sistema de transporte metropolitano.
- 1.6 En este contexto se identifican los siguientes desafíos en que el BID puede aportar significativamente a la política pública de calidad en el país: i) poder contar con una hoja de ruta con fundamentos técnicos y acuerdos políticos que pueda ser implementada desde el inicio de la Administración que tomará posesión en 2025, tanto a nivel nacional como de las intendencias departamentales; ii) poder unificar los insumos técnicos de que dispone la IM como el MTO en un único proceso de planificación para el AMM, que sirva de base para definir la hoja de ruta; iii) diseñar una institucionalidad metropolitana efectiva con atribuciones sobre la planificación, ejecución de obras, operación y regulación de actores privados del transporte metropolitano.
- 1.7 El BID aprobó una Cooperación Técnica para apoyar al GdU en la mejora de la movilidad urbana en el AMM. En el marco de dicha cooperación se inscribe este llamado a trabajo de consultoría.

2. Objetivos

- 2.1 El objetivo de la consultoría es evaluar viabilidad institucional y política de impulsar modificaciones en el ordenamiento jurídico para adecuarlo para operar un sistema de transporte más eficiente.

3. Alcance de los Servicios y Actividades clave

- 3.1. El alcance de la consultoría abarca desde la revisión de estudios previos hasta la identificación de estructuras institucionales, riesgos y estrategias para el cambio, todo ello orientado a mejorar la planificación y gestión del transporte en Montevideo. Para cumplir con los objetivos, quién resulte seleccionado, deberá cumplir con al menos las siguientes actividades, sin perjuicio de aquellas, que, de acuerdo con su criterio, sean necesarias para el logro de estos.
- 3.2. Revisión de estudios preexistentes, Interacción con equipos especializados:
 - Estudios preparatorios del Plan de Movilidad de Montevideo.
 - Estudios de oferta y demanda del transporte suburbano.
 - Colaborar con el equipo encargado del modelo de transporte para apoyar el análisis y la evaluación.
 - Participar de las reuniones del equipo coordinador.
- 3.3. Interacción con el equipo coordinador y con las propuestas de modificación de la organización del transporte colectivo metropolitano, y con las propuestas de proyectos de infraestructura mayores para la movilidad.
- 3.4. Identificar y evaluar las estructuras institucionales mínimas necesarias para la implementación y operación eficaz de los sistemas de transporte propuestos, considerando tanto las mejores prácticas como las necesidades específicas de Montevideo.
- 3.5. Identificación de riesgos en las distintas alternativas de reforma:
 - Se realizará un análisis detallado para identificar los posibles riesgos asociados con las diferentes alternativas de reforma propuestas, lo que permitirá desarrollar estrategias de mitigación y minimizar posibles impactos negativos.
- 3.6. Proponer estrategias para el cambio institucional, basados en el análisis de actores:
 - Desarrollar estrategias para facilitar el cambio institucional necesario para la implementación de las reformas propuestas, considerando los diferentes actores involucrados y sus intereses, con el objetivo de promover la aceptación y la colaboración.
 - Analizar posibilidades y limitantes al cambio institucional según el ordenamiento jurídico local: Se llevará a cabo un análisis exhaustivo del marco legal y normativo local para comprender las posibilidades y limitaciones para el cambio institucional en el ámbito del transporte urbano, lo que permitirá diseñar estrategias que sean viables dentro de este marco legal.

4. Características de la consultoría

- 4.1. Se requiere una firma consultora jurídica con habilidades en apoyar programas de reforma institucional con participación privada, con experiencia de al menos 5 años de trabajo comprobable en proyectos similares. Adicionalmente se requiere personal altamente capacitado para el desarrollo de los alcances establecidos en los presentes términos de referencia.
- 4.2. Criterios de experiencia de la firma consultora. Las empresas proponentes deberán presentar al menos dos referencias en el desarrollo de estudios similares.

5. Resultados, Productos Esperados y Cronograma

- 5.1. Los Consultores deben considerar los siguientes productos a ser desarrollados según el cronograma indicado (fecha estimada de inicio de las actividades en junio de 2025):

Productos	Plazo⁸
Producto 1: Plan de trabajo para la realización de los análisis solicitados. El plan de trabajo deberá especificar los actores claves a ser considerados, el marco teórico de referencia para el análisis, la metodología a ser empleada y el equipo técnico designado para las distintas actividades principales.	14 días
Producto 2: Informe de avance con las actividades realizadas, lo resultante de los intercambios con los actores clave y avances alcanzados del análisis.	2 meses
Producto 3: Talleres de discusión técnica. Informe con las principales conclusiones, recomendaciones e insumos derivados de los talleres.	5 meses
Producto 4: Informe final sobre la evaluación de alternativas institucionales para la operación de la movilidad en el Área Metropolitana de Montevideo.	7 meses

6. Requisitos de los Informes

6.1. Todos los informes deberán presentarse en formato digital.

7. Criterios de aceptación

7.1. La aceptación de los productos estará a cargo del equipo TSP/CUR. No obstante, cada producto deberá contar con la aceptación previa del equipo de la contraparte técnica de la ejecución del proyecto.

8. Supervisión e Informes

8.1. La supervisión de la contratación estará a cargo del equipo del BID TSP/CUR a quienes la firma consultora estará informando reuniones, frecuencia, comentarios a los informes.

8.2. El Jefe de Equipo será responsable de la aprobación de los informes, documentos, trabajo, y hará comentarios o instrucciones para cambios.

8.3. Será responsabilidad de la Firma garantizar que dichas reuniones se lleven a cabo y los informes se presenten al Banco.

9. Calendario de Pagos

9.1. Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.

9.2. La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local. Todos los pagos se harán equivalentes al monto total de la consultoría contra prestación y aprobación de su entregable correspondiente.

Cronograma de pagos	
Entregable	%
1. Producto 1: Plan de Trabajo	15%

⁸ Plazo desde el inicio del contrato.

2. Producto 2: Informe de avance	35%
3. Producto 3: Talleres de discusión técnica	20%
4. Producto 4: Informe final	30%
Total	100%