



**Gobierno  
de Canarias**

**DIRECCION GENERAL DE ACCION EXTERIOR**

---

## **PROPUESTA DE PROYECTO**

***BASES PARA UNA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE  
BAJAS EMISIONES EN CIUDAD DE LA COSTA  
CANELONES - URUGUAY***

---

**Memoria de proyecto presentada a la Viceconsejería de Acción Exterior del  
Gobierno de Canarias/ Dirección General de Acción Exterior.**

**SOLICITANTE: FUNDACION CANARIA MODELO.**

CIF: G38783288 e inscrita con el número 201 en el Registro de Asociaciones de Canarias.

**14 de septiembre de 2022**

## Tabla de contenido

1. <i>Presentación</i> .....	3
2. <i>Antecedentes y contexto local</i> .....	3
2.1 El contexto de política departamental en Canelones .....	4
2.2 El contexto urbano local.....	4
3. <i>Problemática que aborda la propuesta</i> .....	5
4. <i>Formulación de la propuesta</i> .....	5
4.1 Objetivo general del proyecto .....	5
4.2 Objetivos específicos.....	6
4.3 Descripción de la solución propuesta .....	6
4.4 Marco lógico .....	7
MATRIZ MARCO LÓGICO - RESUMEN .....	9
4.5 Supuestos de riesgo .....	10
4.6 Alineación con las políticas o marcos estratégicos de desarrollo local y nacional .....	10
5. Beneficiarios de la propuesta .....	10
6. Actores que participan y sus responsabilidades en el proyecto .....	11
7. Complementariedad con la Ley de la Cooperación Canaria.....	11
8. Visibilidad y difusión .....	11
9. Tiempo de ejecución .....	12
10. Presupuesto .....	12

## 1. Presentación

El proyecto BASES PARA UNA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE BAJAS EMISIONES EN CIUDAD DE LA COSTA - CANELONES se presenta a la Dirección General de Acción Exterior - Viceconsejería de Acción Exterior del Gobierno de Canarias por parte de la [Fundación Canaria para la Modernización y el Desarrollo Local](#) (Fundación Modelo), CIF: G38783288 e inscrita con el número 201 en el Registro de Asociaciones de Canarias, con el fin de solicitar una subvención de financiamiento en el marco de la cooperación al desarrollo internacional.

La propuesta atiende a las prioridades y objetivos de la *Estrategia de Cooperación Internacional para el Desarrollo* aprobada por el Gobierno de Canarias 2021 – 2023 y en particular, a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030.

Son partícipes de esta propuesta, la [Asociación IVY](#) (Asociación para el Desarrollo y la Innovación Sostenible) de Uruguay y la Intendencia de Canelones (Comuna Canaria) de la República Oriental de Uruguay como contraparte local; instituciones que han colaborado en la identificación del problema y la definición de los objetivos del proyecto para ajustarlo a las necesidades específicas del desarrollo local.

En el año 2020 la Cooperación Exterior de Canarias financió el proyecto de *Evaluación de riesgos y vulnerabilidades climáticas en Canelones y Candelaria* ejecutado por Fundación Modelo y Asociación IVY, en el marco del cual se elaboró la [Estrategia Canaria de Acción Climática](#) para Canelones, documento técnico que hoy por hoy constituye un instrumento fundamental de la política de desarrollo sostenible de la Comuna Canaria y que constituye la principal guía para la definición y orientación de esta propuesta.

La República Oriental del Uruguay figura entre los países prioritarios y objetivos geográficos de la cooperación del Gobierno de Canarias.

## 2. Antecedentes y contexto local

Uruguay es un país que ha completado la descarbonización de su matriz eléctrica: en los últimos años, cerca del 97% de su electricidad se genera mediante una combinación de fuentes renovables, siendo más del 50% energía eólica, fotovoltaica y biomasa. Por esta razón, sus esfuerzos de mitigación en el sector energético se focalizan en el transporte de personas y mercaderías.

En Uruguay, el 94 % de la población habita en zonas urbanas, en una tendencia sostenida de migración de las zonas rurales a la ciudad (Informe Nacional Voluntario, 2018). Es por esto, que los cambios de las ciudades y de los habitantes de las ciudades se presentan como una gran oportunidad para mejorar el bienestar de las personas bajo el paradigma de transición sostenible.

En particular, en materia de transición climática, las ciudades son responsables de entre el 70 y 80 % de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y, en Uruguay, el sector transporte representa un 10,9 % de emisiones totales de GEI a nivel nacional (Inventario de Gases de Efecto Invernadero, 2014).

Esto posiciona al transporte y la movilidad en general, pero en particular en los medios urbanos, como sectores con gran potencial para mejorar la calidad de vida de las personas en las ciudades y, a la vez, contribuir con la reducción de emisiones y minimizar el

consumo de energías no renovables. En particular, se estima que el 40 % de las emisiones en las ciudades uruguayas son ocasionadas por los viajes en vehículos motorizados, lo que conlleva a focalizar esfuerzos para desarrollar estrategias eficaces que promuevan una transición hacia un sistema de movilidad urbana más sostenible (MUS) (Guía de movilidad urbana sostenible, 2020).

## 2.1 El contexto de política departamental en Canelones

El Gobierno de Canelones, en el año 2021, publicó la *Estrategia canaria de acción climática*, en la que se plantean líneas de acción para la adaptación y para la mitigación del cambio climático y la mejora ambiental. En las líneas de acción vinculadas a los territorios urbanos del departamento se propone:

Orientar los procesos de planificación urbana hacia la reducción de los riesgos, construyendo capacidad de resiliencia en las ciudades, a través de políticas que logren una urbanización más compacta, que produzca espacios urbanos a escala humana, viabilizando una movilidad urbana más sostenible.

Esto implica promover áreas urbanas con diversidad de usos y una organización funcional eficiente que reduzca los largos desplazamientos, de modo que los planes y obras de infraestructura vial puedan priorizar los desplazamientos peatonales, en bicicleta y en transporte público, en detrimento del automóvil privado.

En las líneas de acción vinculadas a la mitigación se busca promover un sistema de movilidad sostenible integrado en la planificación territorial que resulte eficaz, eficiente, saludable y de bajas emisiones. Esto se logrará con la elaboración de planes locales de movilidad en coordinación con los planes de ordenamiento territorial y con las obras de infraestructura urbana, integrando el enfoque de movilidad urbana sostenible en las decisiones de usos del suelo y de diseño urbano y con el recambio de tecnología, tanto en el transporte público como en el privado, vehículos de transporte de personas como de mercaderías, mediante compras públicas, fondos ad-hoc para promover recambio en el sector privado, priorización en las regulaciones de tránsito, etc.

Asimismo, se busca plantear actuaciones para integrar el enfoque de movilidad sostenible en los proyectos y obras de vialidad y de espacio público para generar las condiciones para la movilidad activa, reduciendo el uso del automóvil individual, mejorando la seguridad vial y priorizando medidas para la multimodalidad.

## 2.2 El contexto urbano local

La Ciudad de la Costa tiene una población de más de 120.000 personas y desde hace varias décadas es una de las ciudades que registra mayores crecimientos del país.

Este crecimiento poblacional sucede sobre un territorio con déficits en sus infraestructuras y servicios públicos básicos. Más recientemente, entre los años 2007 y 2010, se elaboró el Plan Urbano para ordenar este crecimiento poblacional: “Costaplan”, que se asoció al proyecto de la infraestructura básica: “Proyecto integral de infraestructuras para la Ciudad de la Costa” y a programas sectoriales como fueron el sistema de transporte público que buscó interconectar los barrios entre sí, facilitando el acceso a los principales equipamientos propuestos y existentes en la ciudad y a los terminales de intercambio con las líneas metropolitanas y nacionales.

Hoy en día la movilidad surge como un asunto prioritario para la vida de los habitantes de la ciudad. Desde el Gobierno Departamental se ha priorizado mejorar las situaciones de movilidad interna y regional para la Ciudad de la Costa: en el programa del Gobierno de Canelones para el período 2020-2025 se propone avanzar hacia los “Planes de

Movilidad Locales” por municipios. En ese mismo sentido, el municipio de Ciudad de la Costa, atendiendo a las nuevas demandas sociales y a los nuevos conflictos que surgen en la ciudad, ha priorizado trabajar en una planificación de la movilidad con un enfoque de movilidad sostenible.

### 3. Problemática que aborda la propuesta

El presente proyecto busca identificar oportunidades para promover un sistema de movilidad urbana sostenible (MUS) que favorezca el acceso a la ciudad y a la satisfacción de las necesidades de los individuos, empresas y sociedades, de forma segura y equitativa, y que teniendo en cuenta aspectos socioeconómicos, de género y de derechos humanos, constituya un sistema económicamente accesible, que colabora con el desarrollo de la economía y la competitividad de la ciudad, la microrregión y el departamento de Canelones.

La propuesta de movilidad sostenible y el diseño de zonas de bajas emisiones (ZBE) en un territorio urbano en pleno desarrollo y consolidación pretende incidir directamente en la gestión y en las obras e intervenciones futuras sobre el tejido urbano, incidiendo positivamente en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

La propuesta apunta a contribuir la localización e implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en particular a: i) el ODS 11 *Ciudades y comunidades sostenibles*, mediante las metas 11.2: “Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos...”; 11.6: “Reducir el impacto ambiental negativo de las ciudades prestando especial atención a la calidad del aire...”, 11.7: “Proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad” y 11.b: “Adoptar e implementar políticas para promover la mitigación del cambio climático y la adaptación a él...”, al promover el mejor uso de los espacios públicos para la movilidad sostenible; ii) el ODS 13 *Acción por el clima*, en particular con la meta 13.2: “Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes...” al promover medidas que promueven el desarrollo con bajas emisiones de gases efecto invernadero; y iii) el ODS 17 *Alianza mundial para el desarrollo sostenible*, al proveer asistencia oficial y movilizar recursos financieros a través de la cooperación internacional para apoyar a los países en desarrollo.

Interesa a este proyecto conocer la Ley Española y la de la Comunidad Autónoma de Canarias, ambas de reciente aprobación.

### 4. Formulación de la propuesta

#### 4.1 Objetivo general del proyecto

Identificar y desarrollar oportunidades para promover un sistema de movilidad urbana sostenible para el municipio de Ciudad de la Costa, integrado a otras políticas locales para el desarrollo sostenible, que resulte eficaz, eficiente y de bajas emisiones y que contribuya a consolidar una ciudad accesible, segura, equitativa y saludable para toda la ciudadanía.

## 4.2 Objetivos específicos

- Analizar la situación actual del territorio de Ciudad de la Costa y el sistema de movilidad de las personas y mercaderías, a partir de la información disponible, identificando necesidades y oportunidades para un desarrollo sostenible y resiliente.
- Diseñar una estrategia para avanzar en la implementación de un sistema de movilidad urbana sostenible.
- Definir ZBE en el marco de la estrategia de movilidad urbana sostenible y elaborar un diseño preparatorio y un catálogo de medidas para la transformación de centralidades urbanas en zonas de bajas emisiones.
- Generar aprendizaje y difundir la experiencia en otras ciudades de Uruguay y América Latina.

## 4.3 Descripción de la solución propuesta

El proyecto se desarrollará en dos escalas: a nivel de todo el territorio de Ciudad de la Costa y en micro-centralidades dentro de este territorio.

Para la primera escala se realizará un diagnóstico de las condiciones actuales de movilidad, a partir de información generada en estudios disponibles, con el fin de identificar necesidades y oportunidades para lograr la transición hacia un sistema más sostenible, accesible, eficiente y de bajas emisiones.

A partir del diagnóstico se desarrollarán las líneas estratégicas de actuación, que podrán abordar, entre otros: i) la movilidad activa, incluyendo el análisis de la peatonalización, la mejora de veredas, cruces seguros y redes peatonales, analizándose también la estructuración de redes de vías ciclistas, su seguridad en el tránsito, sus espacios para estacionamiento y la eventualidad de un sistema de bicicletas compartidas; ii) la gestión vial, para disminuir la preponderancia del automóvil particular, incluyendo un análisis del uso del sistema vial, eventuales restricciones, zonas de tránsito lento y compartido, gestión de la velocidad y de los estacionamientos, así como el monitoreo del tránsito; iii) recambio tecnológico, en particular en la movilidad eléctrica, con el impulso a puntos de recarga e incentivos a la circulación de vehículos, públicos y privados, sin emisiones; iv) sistema de transporte colectivo de pasajeros, para potenciar su uso con una visión sistémica que incluya la multimodalidad; v) la logística de última milla para la distribución de mercaderías, incluyendo no sólo eventuales promociones para el recambio hacia vehículos eléctricos de diferentes portes, sino recomendaciones en relación a la logística de acopio y distribución de mercaderías hacia y dentro de la ciudad.

En cuanto a la segunda escala, se analizarán las micro-centralidades existentes para potenciarlas como zonas de bajas emisiones. Se abordará en particular zonas de peatonalización y ciclovías que permitan la circulación de bicicletas y peatones en condiciones de seguridad y confort, el desarrollo de espacios públicos integradores y la interacción de estas micro-centralidades con el resto de la ciudad, promoviendo con este fin el transporte colectivo y la complementación de modos. Se realizará asimismo una identificación de posibles fuentes de financiación para el desarrollo de estas iniciativas. Para la elaboración de estas propuestas, se utilizarán los resultados de experiencias previas de urbanismo táctico implementadas en la ciudad, a partir de propuestas creadas por los habitantes de la ciudad.

## 4.4 Marco lógico

### Componente 1

#### Estrategia para la movilidad urbana sostenible

##### Resultado 1.1: Diagnóstico del sistema de movilidad de Ciudad de la Costa

- Informe técnico de diagnóstico consensuado, para Ciudad de la Costa en relación con la movilidad de personas y mercaderías, que incluirá un análisis de zonas a seleccionar como de bajas emisiones.

##### Líneas de actividad:

- Análisis de requerimientos de movilidad. Análisis de datos de encuestas de origen-destino disponibles. Análisis de la situación de la calidad del aire y emisión de ruidos. Análisis de uso del sistema vial.
- Análisis de las experiencias de urbanismo táctico para el diseño del espacio público del sistema de movilidad realizadas en la ciudad y estudio de oportunidades para su integración en el sistema de movilidad.
- Estudio de los instrumentos legales de ordenación del territorio para identificar posibles estrategias de movilidad urbana sostenible acorde con el modelo territorial propuesto para la ciudad.

##### Resultado 1.2: Lineamientos estratégicos para la movilidad sostenible en Ciudad de la Costa.

- Documento de política pública con líneas estratégicas, líneas de acción y catálogo de medidas para avanzar en la implementación de un Sistema de Movilidad Urbana Sostenible (MUS).

##### Líneas de actividad:

- Diseño de propuestas para promover la movilidad activa: desplazamientos a pie, sistema de veredas, redes peatonales y cruces seguros. Estructuración de redes de vías ciclistas, espacios para aparcamiento de bicicletas, seguridad en el tránsito y sistema de bicicleta compartida.
- Propuestas para la gestión del tránsito vehicular: restricciones, zonas de tránsito lento, gestión de la velocidad, zonas de estacionamiento, zonas de circulación restringida, instrumentos de monitoreo del tránsito.
- Lineamientos para el recambio tecnológico hacia la movilidad eléctrica. Zonas de recarga de vehículos eléctricos e incentivos para el uso de vehículos sin emisiones.
- Propuestas para el sistema de transporte público de pasajeros con una visión sistémica que incluya la multimodalidad.
- Análisis de la logística de última milla para la distribución de mercaderías.
- Identificación de micro-centralidades urbanas para la definición de zonas de bajas emisiones.
- Análisis de viabilidad y evaluación del impacto de las medidas.

## **Componente 2**

### **Definición y diseño de zonas de bajas emisiones (ZBE)**

#### Resultado 2.1: Análisis de las microcentralidades y diseño de ZBE.

- Informe de pre-diseño de las ZBE definidas, catálogo de medidas y posibles fuentes de financiación.

#### Líneas de actividad:

- Selección y delimitación de ZBE en el marco de la estrategia MUS. Interacción física y funcional entre las ZBE y el resto de la ciudad. Objetivos de las ZBE.
- Diseño de un catálogo de medidas. restricciones, excepciones y objetivos. Criterios de acceso, circulación, zonas de aparcamiento, zonas libres de emisiones, prohibición de circulación con vehículos motorizados, diseño de espacios públicos, sendas de movilidad activa (peatones, bicicletas y otros vehículos no motorizados), limitación de ruidos, pacificación del tránsito, etc. Mecanismos de control.
- Análisis de viabilidad del catálogo de medidas propuestas. Propuesta de medidas de sensibilización y participación ciudadana para la implementación de las ZBE.

## **Componente 3**

### **Aprendizaje, comunicación y difusión de lecciones aprendidas**

#### Resultado 3.1: Comunicación y difusión de resultados

- Informe de proceso y lecciones aprendidas para difusión en redes de ciudades.

#### Líneas de actividad:

- Identificación y sistematización de las lecciones aprendidas para ser eventualmente replicado en otras ciudades de la región de características similares.
- Actividades de difusión pública del proceso. Implementación de eventos de difusión y comunicación de resultados y lecciones aprendidas en forma presencial y a través de la web.



## MATRIZ MARCO LÓGICO - RESUMEN

OBJETIVO PRINCIPAL	COMPONENTES	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	ACTIVIDADES	RESULTADO	FECHA
Identificar y desarrollar oportunidades para promover un sistema de movilidad urbana sostenible para el municipio de Ciudad de la Costa, integrado a otras políticas locales para el desarrollo sostenible, que resulte eficaz, eficiente y de bajas emisiones y que contribuya a consolidar una ciudad accesible, segura, equitativa y saludable para toda la ciudadanía.	<b>Componente 1</b> <b>Estrategia para la movilidad urbana sostenible</b>	1.1 <b>Analizar la situación actual</b> del territorio de Ciudad de la Costa y el sistema de movilidad de las personas y mercaderías, a partir de la información disponible, identificando necesidades y oportunidades para un desarrollo sostenible y resiliente.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Análisis de requerimientos de movilidad. Análisis de datos de encuestas de origen-destino disponibles. Análisis de la situación de la calidad del aire y emisión de ruidos.</li> <li>- Análisis de experiencias de urbanismo táctico para el diseño del espacio público del sistema de movilidad realizadas en la ciudad.</li> <li>- Estudio de los instrumentos legales de ordenación del territorio para identificar posibles estrategias de movilidad urbana sostenible acorde con el modelo territorial propuesto.</li> </ul>	1.1 Diagnóstico del sistema de movilidad de Ciudad de la Costa:  - Informe técnico de diagnóstico consensuado, para Ciudad de la Costa en relación con la movilidad de personas y mercaderías, que incluirá un análisis de zonas a seleccionar como de bajas emisiones.	Diciembre 2022
		1.2 <b>Diseñar una estrategia</b> para avanzar en la implementación de un sistema de movilidad urbana sostenible.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diseño de propuestas para promover la movilidad activa.</li> <li>- Propuestas para la gestión del tránsito vehicular.</li> <li>- Lineamientos para el recambio tecnológico hacia la movilidad eléctrica.</li> <li>- Propuestas para el sistema de transporte público de pasajeros con una visión sistémica que incluya la multimodalidad.</li> <li>- Análisis de la logística de última milla para la distribución de mercaderías.</li> <li>- Identificación de micro-centralidades urbanas para la definición de zonas de bajas emisiones.</li> <li>- Análisis de viabilidad del catálogo de medidas. Medidas de sensibilización y participación ciudadana para la implementación de las ZBE.</li> </ul>	1.2 Lineamientos estratégicos para la movilidad sostenible en Ciudad de la Costa:  - Documento de política pública con líneas estratégicas, líneas de acción y catálogo de medidas para avanzar en la implementación de un Sistema de Movilidad Urbana Sostenible (MUS).	Mayo 2023
	<b>Componente 2</b> <b>Definición y diseño de zonas de bajas emisiones (ZBE)</b>	2.1. <b>Definir ZBE</b> y elaborar un diseño preparatorio y un catálogo de medidas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Selección y delimitación de ZBE en el marco de la estrategia MUS.</li> <li>- Diseño de un catálogo de medidas, restricciones, excepciones y objetivos de las ZBE.</li> <li>- Análisis de viabilidad del catálogo de medidas propuestas. Medidas de sensibilización y participación ciudadana para la implementación de las ZBE.</li> </ul>	2.1 Análisis de las microcentralidades y diseño de ZBE:  - Informe de pre-diseño de las ZBE definidas, catálogo de medidas y posibles fuentes de financiación	Julio 2023
	<b>Componente 3</b> <b>Aprendizaje, comunicación y difusión</b>	3.1. <b>Generar aprendizaje y difundir la experiencia</b> en otras ciudades de Uruguay y América Latina.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Identificación y sistematización de las lecciones aprendidas para ser eventualmente replicado en otras ciudades.</li> <li>- Implementación de eventos de difusión y comunicación de en forma presencial y a través de la web.</li> </ul>	3.1 Comunicación y difusión de resultados:  - Informe de proceso y lecciones aprendidas para difusión en redes de ciudades.	Septiembre 2023

#### 4.5 Supuestos de riesgo

No se prevén riesgos para la implementación del proyecto; los equipos de expertos en Canarias y Uruguay tienen experiencias acreditadas en las temáticas que se abordan. Además, se cuenta con el total compromiso e involucramiento de la entidad pública involucrada para la ejecución del proyecto y la gestión de posibles riesgos o imprevistos.

Tampoco se prevén riesgos derivados de la temática que se aborda ya que las acciones tendientes a la mitigación del cambio climático y la reducción de emisiones son parte fundamental de la Agenda de Desarrollo 2030 y es una problemática reconocida en los diversos protocolos internacionales de acción climática y desarrollo justo y solidario.

Se contempla cierto riesgo de rechazo ciudadano frente a la activación de restricciones a la movilidad de vehículos motorizados. Las acciones que se recomienden deberán ser proporcionales y ponderadas en relación con el coste o rechazo y su posible beneficio. En todo caso, se deberá justificar su eficacia ante la ciudadanía.

#### 4.6 Alineación con las políticas o marcos estratégicos de desarrollo local y nacional

En Uruguay, el proyecto se alinea con las políticas nacionales: Estrategia Climática de Largo Plazo (2022), Plan Nacional de Adaptación en Ciudades (2020), la Contribución Determinada a Nivel Nacional (2017) y la Política Nacional de Cambio Climático (2016). Asimismo, se alinean con las siguientes políticas departamentales del gobierno de Canelones (Comuna Canaria): Plan Estratégico Canario: Futuros Canarios – Canelones 2040, Estrategia Canaria de Acción Climática (2021), Plan de Ordenamiento Territorial de Ciudad de la Costa (Revisión 2020) y Proyectos de Movilidad para Ciudad de la Costa.

### 5. Beneficiarios de la propuesta

La población beneficiaria directa es de cerca de 120.000 habitantes residentes en Ciudad de la Costa, una de las ciudades que registra mayores crecimientos del país. Este crecimiento poblacional ha venido ocurriendo sobre un territorio con déficits en sus infraestructuras y servicios básicos. Entre los años 2007 y 2010 se elaboró el Plan Urbano para ordenar este crecimiento poblacional (Costaplan), que se asoció a un proyecto de infraestructura básica (Proyecto integral de infraestructuras para la Ciudad de la Costa) y a programas sectoriales como el sistema de transporte público, que buscó interconectar los barrios entre sí, facilitando el acceso a los principales equipamientos propuestos y existentes en la ciudad y a los terminales de intercambio con las líneas metropolitanas y nacionales.

La ejecución del presente proyecto contribuirá en forma directa a consolidar los servicios básicos de transporte, movilidad, espacios públicos y el acceso equitativo a todos los barrios de la ciudad, mejorando las condiciones de uso y aprovechamiento del hábitat urbano de toda la población.

Asimismo, contribuirá a consolidar las acciones de mitigación y adaptación al cambio climático, mediante la reducción de emisiones de gases, la mejora de la calidad del aire, el mejor aprovechamiento del suelo urbano y la promoción de la salud a través del impulso a la movilidad activa.

Las estrategias de movilidad urbana sostenible favorecen un entorno urbano de mayor calidad y promueven la movilidad activa en beneficio de la salud de la población.

## 6. Actores que participan y sus responsabilidades en el proyecto

La implementación y gestión del proyecto se realizará con una modalidad innovadora y en el marco de la cooperación canaria, mediante la asociación de dos entidades sociales sin ánimo de lucro (en España y Uruguay respectivamente), y una entidad pública de carácter local (Intendencia Departamental de Canelones). De esta forma se busca generar capacidades institucionales y sociales para la localización de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en particular aquellos vinculados con el desarrollo de ciudades sostenibles y la acción climática.

La Fundación Canaria Modelo será responsable de la definición y articulación general del proyecto y definición de temas tecnológicos vinculados a la gestión de las ZBE. Garantizará el flujo de trabajo y la gestión financiera, así como las actividades de difusión y comunicación en España y en las redes de ciudades europeas.

La Asociación IVY estará a cargo de la coordinación del proyecto en Uruguay, el desarrollo de los aspectos técnicos de la propuesta y la articulación directa con el equipo técnico de la Intendencia de Canelones.

La Intendencia Departamental de Canelones participará activamente con un equipo técnico conformado por al menos 5 profesionales, complementando los equipos técnicos de la Fundación Modelo y la Asociación Ivy para la definición de las estrategias propuestas y asegurar su integración en las políticas locales de desarrollo sostenible, así como la implementación y sostenibilidad de las acciones previstas en el tiempo. Asimismo, el equipo técnico de Canelones asegurará la difusión del proyecto y de las lecciones aprendidas en la Red de Mercociudades.

Se espera alcanzar el mayor nivel de implicación, pues la Intendencia de Canelones ha expresado su máximo nivel de preocupación con esta materia y su responsabilidad ante los ciudadanos.

## 7. Complementariedad con la Ley de la Cooperación Canaria

El proyecto propuesto involucra a un país prioritario (Uruguay) para la Cooperación Canaria como zona geográfica elegible, encaja con los objetivos temáticos de GOBCAN en la cooperación el Cambio Climático, la estrategia Canaria de Desarrollo Sostenible (Agenda 2030) y trata de ofrecer puntos de coordinación entre las políticas de Cooperación Internacional desde Canarias (Europa) América y África y las políticas de desarrollo. Los actores principales Fundación Modelo y Asociación IVY y sus medios personales son entidades con amplia experiencia de cooperación y especialización y recursos de muy alta especialización y conocedores de las políticas climáticas en Uruguay y España.

## 8. Visibilidad y difusión

La participación y el destaque del rol de la Cooperación Canaria en la implementación del proyecto será especialmente considerado como parte del Componente 3: Aprendizaje, comunicación y difusión de lecciones aprendidas. A tal efecto, el proyecto se difundirá en las páginas web de la Intendencia de Canelones, a Fundación Modelo, la Asociación Ivy y la Red de Mercociudades.

El gobierno de Canelones forma parte de la Red de Mercociudades, a través de la cual los resultados del proyecto serán puestos en común con más de 364 ciudades en América

Latina. Asimismo, la Fundación Modelo podrá difundir los resultados a través de la Asociación del Pacto de los Alcaldes en España y en cuantos eventos organice la Acción Exterior de Canarias y seamos invitados a participar.

Los resultados del proyecto serán presentados públicamente en actos institucionales con participación de las autoridades de la Acción Exterior de Canarias, las municipales, departamentales y nacionales, y difundidos a través de la prensa local y nacional en Uruguay y en Canarias. De igual forma se coordinará con la Oficina de Presidencia del Gobierno de Canarias para la adaptación a Canarias de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

## 9. Tiempo de ejecución

Se prevé la ejecución del proyecto en un periodo de 12 meses a partir de su aprobación, de acuerdo con la cronología de entrega de resultados presentada en el marco lógico (punto 4.4). Finalizando el 30 de septiembre de 2023.

## 10. Presupuesto

El presupuesto solicitado a la Viceconsejería de Acción Exterior del Gobierno de Canarias asciende a **veintidos mil quinientos euros (22.500 €)**.

Aparte de este presupuesto se prevé la participación de personal técnico de la Intendencia de Canelones que asumirán parte de los costes de asistencias técnicas de expertos y son aportados como costes internos en especie aportados por la Intendencia.

**El desglose económico del proyecto se ajustará a estas previsiones:**

TIPO DE COSTE	PRESUPUESTO
<b>COSTES INDIRECTOS</b>	
A.1 VIAJES, ESTANCIA Y DIETAS (EXPATRIADOS)	0,00 €
A.2 GASTOS ADMINISTRATIVOS Y DE PERSONAL (Fundación Modelo)	2.700,00 €
<b>TOTAL COSTES INDIRECTOS.....</b>	<b>2.700,00 €</b>
<b>COSTES DIRECTOS</b>	
A.1 COMPRAS DE TERRENOS	0,00 €
A.2 CONSTRUCCIÓN O REHABILITACIÓN DE EDIFICACIONES E INFRAESTRUCTURAS	0,00 €
A.3 COMPRA Y TRANSPORTE DE EQUIPOS Y MATERIALES	0,00 €
A.4 GASTOS NOTARIALES Y REGISTRALES	0,00 €
A.5 PERSONAL LOCAL	5.050,00 €
A.6 PERSONAL EXPATRIADO	0,00 €
A.7 VIAJES Y DIETAS DE PERSONAL EXPATRIADO O LOCAL VINCULADO AL PROYECTO	1.300,00 €
A.8 SERVICIOS TÉCNICOS Y PROFESIONALES	11.000,00 €
A.9 GASTOS DE FUNCIONAMIENTO DEL PROYECTO A NIVEL LOCAL	2.250,00 €
A.10 TRIBUTOS	200,00 €
A.11 GASTOS DERIVADOS DE LA IDENTIFICACIÓN Y FORMULACIÓN DEL PROYECTO.	0,00 €
<b>TOTAL COSTES DIRECTOS.....</b>	<b>19.800,00 €</b>
<b>TOTAL COSTES DIRECTOS E INDIRECTOS</b>	<b>22.500,00 €</b>