

Movilidad Metropolitana: ¿hacia dónde vamos?

En las últimas tres décadas, la venta de boletos en Montevideo se redujo casi 40%, mientras la cantidad de autos prácticamente se triplicó y las motos empadronadas crecieron aún más en proporción. Esto ocurrió en una ciudad cuya población prácticamente no aumentó y que tampoco tuvo grandes obras de infraestructura que acompañaran estos cambios, lo que plantea desafíos crecientes para la eficiencia del sistema de movilidad y el atractivo de Montevideo.

En este contexto, el gobierno trabaja en una propuesta de dos corredores rápidos y exclusivos para ómnibus de mayor capacidad, ubicados en dos de los principales ejes de la capital y con tramos subterráneos en cruces complejos. Paralelamente, una Iniciativa Privada presentada a Presidencia propone el desarrollo gradual de cinco líneas de transporte tranviario por superficie, comenzando por esos mismos corredores.

Este informe de CERES analiza ambas alternativas, con especial foco en la propuesta que actualmente impulsa el gobierno. A partir de que existen variables relevantes que no han sido suficientemente consideradas en la toma de decisiones, y considerando la envergadura del proyecto, CERES propone detener los trabajos relativos a la propuesta actual y avanzar hacia un Plan de Movilidad Metropolitana de largo plazo: el Plan 25. El nombre refiere al objetivo de presentar este plan el 28 de febrero de 2028, cuando se cumplan 25 años de la llegada del último tren a la Estación Central, y hacerlo precisamente allí. El Plan 25 debería integrar a toda la ciudad y a todos los modos de transporte, y constituirse en una hoja de ruta que trascienda administraciones, con etapas y plazos definidos, para transformar el sistema de movilidad y contribuir a recuperar el atractivo de Montevideo.

CONTENIDO

1. La propuesta sobre la que trabaja el gobierno
2. Información que aún no se tiene sobre la propuesta
3. La Iniciativa Privada presentada en Julio 2026
4. Información que aún no se tiene sobre esta iniciativa
5. Consideraciones sobre el financiamiento
6. El modo adecuado para cada corredor
7. La evidencia internacional
8. Hacia un Plan de Movilidad Metropolitana: El Plan 25
9. Reflexiones finales

LA PROPUESTA SOBRE LA QUE TRABAJA EL GOBIERNO

Liderada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP)



Creación de la Agencia del Sistema de Transporte Metropolitano
Para mayor coordinación interdepartamental. La integra el MTOP, Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) e Intendencias de Montevideo, Canelones y San José. Ya en funcionamiento.



Primera etapa: dos corredores exclusivos para ómnibus

Línea 1: Plaza Independencia – Zonamérica;

Línea 2: Plaza Independencia – El Pinar.

Sin definición aún sobre ingreso a Ciudad Vieja.



Ómnibus propiedad de la Agencia

Ómnibus biarticulados (BRT), eléctricos, con capacidad de hasta 220 personas.



Operado por consorcio y remunerado por kilómetro recorrido

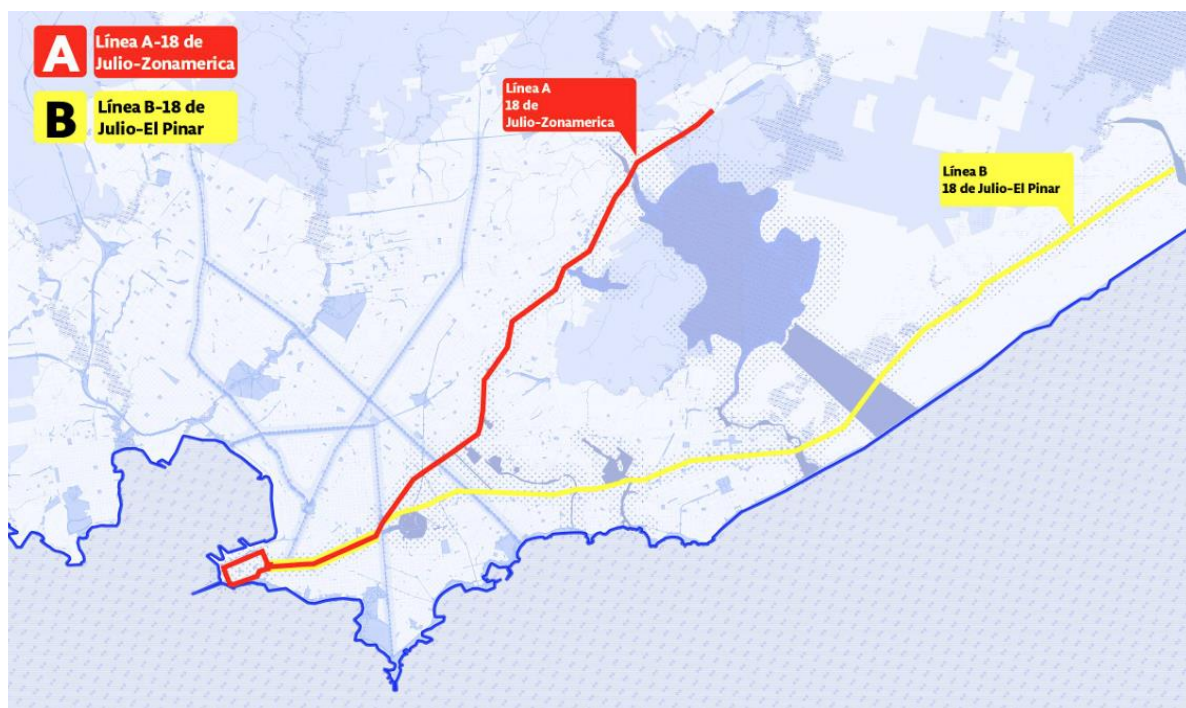
Sujeto a cumplir estándares de calidad, en vez de pago por boleto vendido como hasta ahora.



7 obras subterráneas para circulación de ómnibus

5 nuevos pasajes a desnivel, ampliación del pasaje de Av. Centenario y dos niveles

subterráneos en Tres Cruces para lograr que ambos corredores confluyan (reforma del túnel actual de Av. 8 de Octubre y nuevo túnel en nivel -2 para línea de Av. Italia).



Costo inicial de la primera etapa: USD 590 millones (última estimación disponible¹, julio-25, con túnel por 18 de Julio). Sin incluir IVA, imprevistos, cargas sociales, semafóricos especializados ni material rodante

Financiamiento: Deuda con organismos multilaterales

Plan a largo plazo no está aún definido

¹ FADU (2025), "[Proyecto de Movilidad Metropolitana](#)";

Fuente: GETM-CINVE (2024), "[Proyecto de transformación: Movilidad Sostenible Área Metropolitana de Montevideo](#)".

INFORMACIÓN QUE AÚN NO SE TIENE SOBRE LA PROPUESTA

> Costo total de la obra considerando que no habrá túnel en 18 de Julio

La última estimación fue presentada en julio de 2025, en un informe como insumo para la reforma planteada, realizado por la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (FADU, UDELAR)¹. En ese momento, se proyectaba el dólar a \$44,6 a mediados de 2027 (inicio de las obras), y actualmente se proyecta en \$41,2, lo que implica un **costo adicional solamente por este factor del 7%** (incluyendo cambios en inflación proyectada). Además, desde la decisión de no realizar el túnel en 18 de Julio en marzo, no se volvió a estimar el costo de la obra, y la última estimación no incluye parte de los impuestos ni de la infraestructura como se mencionó anteriormente, por lo que **no se conoce aún el costo total actualizado**.

> Ejemplos de ciudades que implementaron con éxito un sistema como el propuesto

Cientos de ciudades en el mundo atraviesan y atravesaron problemas similares a Montevideo, y **algunas llevaron adelante sistemas similares al propuesto**. Sería pertinente **conocer sus resultados**.

> Conocer si el nuevo sistema requerirá aumentar el boleto y/o subsidios a las empresas

El **sistema propuesto supone un aumento de costos operativos por pasaje**, por lo que requiere a nivel de infraestructura (rehabilitación del firme cada pocos años por el peso del BRT, paradas cerradas), tecnología (semaforización) y flota y su mantenimiento. Ante un mercado de renta no elevada, las **opciones para el financiamiento restantes son el precio del boleto y/o el subsidio otorgado a las empresas**. Además, sería positivo conocer si se implementará una tarifa plana o dependerá del trayecto.

> Acciones previstas para no profundizar el vaciamiento de zonas centrales

La propuesta prioriza la velocidad del sistema y el ahorro de tiempos para viajes largos, lo que significaría **una razón más para optar por mudarse a la periferia montevideana y Canelones**. Esto, sin generar cambios significativos dentro de zonas centrales. En el entendido de que la **expansión de la mancha urbana cuando la población no crece se trata de un fenómeno ineficiente que deteriora zonas ya consolidadas**, y que tiene costos públicos elevados por la extensión de servicios como electricidad, saneamiento y calles, sería pertinente **coordinar acciones con el Ministerio de Vivienda y el Ministerio del Interior para buscar potenciar zonas centrales, así como revisar el largo de los ejes**, ya que exceden significativamente las áreas eficientes a ser densificadas. En este sentido, el informe citado previamente (FADU, 2025)¹, recomienda incorporar acciones complementarias para que la obra no profundice el proceso de expansión de la población.

> Datos actualizados para determinar ejes: la última Encuesta de Movilidad es de 2016

La Encuesta Origen-Destino, que permite reconstruir viajes y estimar movimientos en la ciudad, recoge motivos, modos utilizados y percepciones, se realizó por última vez en 2016. **Los desplazamientos, los modos utilizados y las centralidades han cambiado significativamente desde entonces**.

> Cómo se resolverán los cruces en 18 de julio y qué pasará si crece demanda

La principal razón del túnel de 18 de Julio era para no complejizar los cruces: *"Cuando la frecuencia de los vehículos BRT es inferior a 2,5 minutos, por lo general resulta difícil implementar la prioridad activa de semáforos: el tráfico que no es BRT se encontraría esencialmente en una fase roja permanente."* (The BRT Guide, 4th Edition, ITDP.) **La propuesta actual plantea una frecuencia por la principal avenida cada 90**

¹ FADU (2025), ["Proyecto de Movilidad Metropolitana"](#). Fuente: Elaboración propia con base en ITDP (2017), ["The Bus Rapid Transit Planning Guide, 4th ed."](#).

segundos aproximadamente, menor al límite inferior estipulado en guías internacionales, y con variabilidad por la baja certidumbre de un ómnibus. Incluso, **en caso de que el sistema funcione** y logre incrementar significativamente el flujo, **la frecuencia sería mayor y complejizaría aún más los cruces**.

> La redistribución del resto de la red y las siguientes etapas de la reforma

Ambos son imprescindibles para el éxito de la reforma y lograr una mejora en toda la ciudad. Aún no se conocen resultados del trabajo en la redistribución, las siguientes etapas y cuándo se incluiría a San José.

> Simulaciones por superficie para las obras subterráneas y daños por excavaciones

En los estudios disponibles **no se conocen simulaciones** de circulación a nivel de calle en los cinco pasajes a desnivel planteados ni de la obra bajo Tres Cruces **que demuestren la imposibilidad de circular por superficie**, por lo que no se demuestra la necesidad de hacerlos. Sería positivo conocerlos, para contrastar además con la Iniciativa Privada que afirma la posibilidad de circular por superficie en dichos nodos. Además, ¿cuánto costará el seguro para dichas obras? **¿Qué pasará en caso de que la vibración genere movimiento** en uno de los cientos de edificios ubicados a metros de las excavaciones?

> Impacto urbano de las paradas cerradas y estudio de alternativas

De igual forma que el punto anterior, **no se conocen alternativas a las paradas cerradas**, considerando el **impacto urbano** que tendría, **así como su rigidez**. Se trata de una infraestructura fija de un largo superior al BRT (25 metros), por lo que sería relevante conocer el espacio que se le quitará a la vereda y/o a la calle y cómo se resolverá el ingreso a las unidades en caso de movilizaciones o cortes del tránsito que imposibiliten la circulación por la vía original, dada su rigidez. Del mismo modo, conocer quién será el encargado de su mantenimiento, y si se considerará integrar publicidad para generar un ingreso adicional.

> Reestimación de la capacidad de los BRT (220 personas) a estándares de alto confort

El cálculo para determinar que los BRT tienen una capacidad de hasta 220 personas **toma una ocupación de seis personas de pie por metro cuadrado**, extraído de casos como el Transmilenio (Bogotá). Esto supone una **afectación del confort** en caso de capacidad máxima, lo que afecta la calidad del servicio. **El estándar europeo es de cuatro personas de pie por metro cuadrado**. Se sugiere adecuar el cálculo a estándares de mayor confort y, con base en ello, presentar un estudio de demanda para definir o la incorporación de más unidades (e integrarlo al costo) o la disminución de la frecuencia estimada del servicio.

> La relación con el turismo: Ciudad Vieja y Aeropuerto

Hay **incertidumbre sobre la posibilidad de que los BRT ingresen al casco histórico** por su radio de giro, y **no se ha integrado al Aeropuerto**, con el impacto positivo que esto tendría a nivel de turismo receptivo.

> Funcionamiento de la Agencia del Sistema de Transporte Metropolitano

¿**Cómo se conformará y con qué presupuesto contará?** ¿Habrán representantes de las empresas? ¿Será quien financiará y asumirá el **mantenimiento de vehículos e infraestructura** y construirá los talleres? ¿Y será responsable de la capacitación de conductores y mecánicos? ¿**El proceso de elección del oferente de los ómnibus será competitivo?** ¿Ya está decidido? ¿Qué **objetivos cuantificables** tendrá la reforma? ¿**Será la responsable en caso de que no se cumplan?**

> Condiciones de los préstamos de los organismos multilaterales

Sería pertinente conocer los **montos de los préstamos, condiciones, estructura de pagos**, plazo de devolución y **estudios de prefactibilidad**, así como su impacto en las cuentas fiscales.

LA INICIATIVA PRIVADA PRESENTADA EN JULIO 2026

Por Stadler Rail (empresa suiza especializada en la fabricación de trenes, locomotoras y otros vehículos ferroviarios)



Primera etapa: dos líneas de modo tranviario

Línea 1: Plaza Independencia – Aeropuerto – Costa Urbana;

Línea 2: Plaza Independencia – Int. Belloni.



Trayectos por superficie con circulación exclusiva

Plantea que no sería necesario la realización de obras subterráneas.



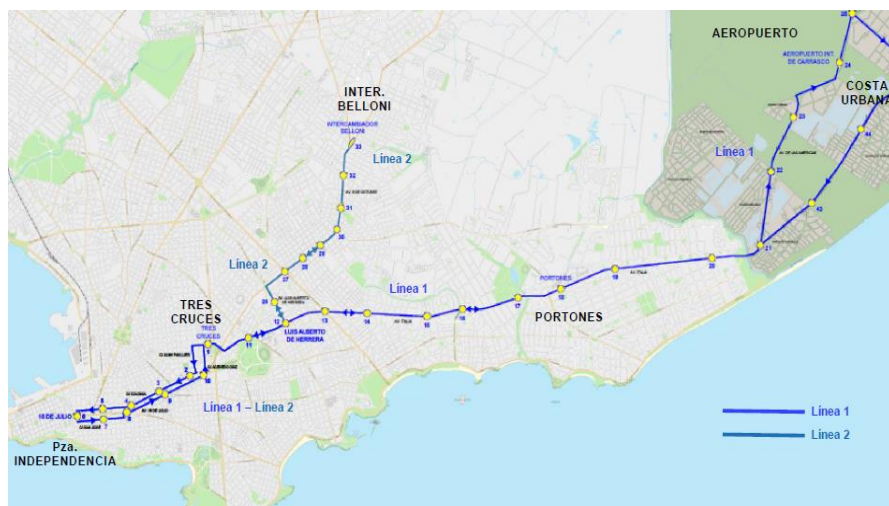
Material rodante propuesto: Stadler CITYLINK

Tren tram de 37 metros, capacidad de 270 personas en composición simple y 540 personas en composición doble.



Propone que la operación sea a cargo de las empresas actuales

Iniciativa incluye la capacitación de los empleados actuales del sistema.



Primera etapa:

**Costo inicial
USD 784 millones**

(incluye infraestructura y material rodante)

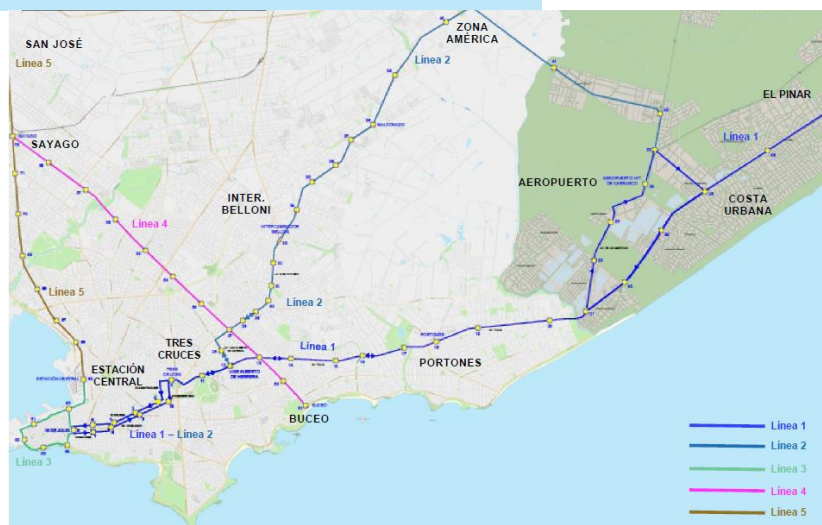
**Financiación
público-privada
bajo concesión
de largo plazo:**

3 años de
construcción
y 22 años de
operación

Plan a largo plazo:

A implementar
en 4 fases

**Incluye en total
5 líneas, y la
ampliación de las
líneas 1 y 2**



INFORMACIÓN QUE AÚN NO SE TIENE SOBRE ESTA INICIATIVA

> El sistema de penalización en caso de no pagar boleto

La iniciativa propone paradas abiertas e ingresar por varias puertas al mismo tiempo. En este sentido, considerando el cambio que significaría con respecto a la modalidad actual, sería pertinente **conocer los métodos planteados para desincentivar el uso del servicio sin pagar**, así como casos de éxito de ciudades en donde se desarrolla un mecanismo como el planteado.

> Cómo se resolverían los cruces complejos por superficie

En la iniciativa Privada se propone priorización semafórica –al igual que la propuesta de los BRT- y una frecuencia menor que complejizaría menos los cruces. **No se incluye ninguna obra subterránea**, dado que no las considera necesarias para el correcto funcionamiento del sistema planteado, al contrario de la propuesta del gobierno, que las considera imprescindibles.

Por tanto, sería pertinente **profundizar en la logística planteada para resolver los conflictos que se puedan dar en estos nodos** asegurando la priorización del transporte público en los corredores, y conocer con mayor profundidad casos comparables donde el trayecto se resuelve por superficie.

> Cómo se resolverían los casos de movilizaciones o cortes de tránsito

En 18 de julio, una línea (hacia el este) circularía por superficie por la avenida desde la Intendencia de Montevideo hasta Acevedo Díaz (2 km. aproximadamente). Sería pertinente **conocer el plan ante movilizaciones o cortes de tránsito que se den en esa zona, dada la rigidez del sistema**.

> Detalles sobre la línea oeste y la compatibilidad con el Ferrocarril Central

En las imágenes difundidas no se logra apreciar el alcance de la línea 5 (línea oeste) y su destino final, así como **la forma en la que el sistema llegaría a San José**. Del mismo modo, no queda claro si se plantea utilizar las vías del Ferrocarril Central y, en caso afirmativo, hasta qué punto.

> Responsabilidades en caso de que el sistema no cumpla con lo planteado

Al igual que en la propuesta analizada anteriormente, **adjudicar responsables de antemano en caso de que la inversión no cumpla los objetivos planteados**. En este sentido, especificar el potencial rol de la Agencia del Sistema de Transporte Metropolitano, y si se estipulan cambios en su integración para llevar adelante lo propuesto.

> Distribución de la operación entre empresas existentes

Se plantea que la operación esté a cargo de las empresas que hoy están en el sistema, y se incluye en la iniciativa la capacitación correspondiente a los empleados. En este sentido, sería pertinente conocer más en profundidad **cómo será la distribución de la operación a nivel de empresa** (por ejemplo, si será por medio de un consorcio) **y de sus empleados en el nuevo sistema**.

CONSIDERACIONES SOBRE EL FINANCIAMIENTO

Ante la eventual reforma que se lleve a cabo

La propuesta del gobierno plantea que el financiamiento sea a partir de préstamos concedidos por organismos multilaterales, por un monto de al menos USD 800 millones. Ante la situación fiscal del país, **CERES considera pertinente analizar otras vías de financiamiento:**

- **Uruguay ya cuenta con instrumentos de financiamiento que funcionaron en otras áreas.** La Participación Público-Privada (PPP), regulada por la Ley N° 18.786, permite que una empresa privada asuma el diseño, financiamiento, construcción y mantenimiento de infraestructura mediante contratos de largo plazo, y el Estado realiza pagos periódicos a lo largo del contrato, sujetos al cumplimiento de los niveles de disponibilidad y calidad acordados.
- **El esquema ya fue utilizado en carreteras, cárceles, centros educativos e infraestructura ferroviaria.** El Estado mantiene la responsabilidad por el servicio y la propiedad de la infraestructura, mientras transfiere al privado riesgos asociados a la construcción, los plazos, los costos y el mantenimiento. Además, hay espacio para una inversión de esta magnitud con los topes simultáneos estipulados por ley¹.
- **La evidencia internacional muestra que la participación privada en proyectos de movilidad funciona cuando están claramente definidos el alcance de la obra, los estándares de calidad y la distribución de riesgos, como es el caso.**
- **Una PPP no implica privatizar el transporte público.** El Estado puede seguir definiendo recorridos, frecuencias, tarifas y estándares del servicio, mientras un privado financia, construye y mantiene la infraestructura bajo condiciones establecidas.

Con la misma lógica, se sugiere **analizar la pertinencia de que los nuevos ómnibus sean comprados por quien los opere, y no sean propiedad del Estado como está estipulado** (de un costo en el entorno de USD 80 millones, con una vida útil de las unidades de aproximadamente 12 años y de las baterías de menos de 10 años).

Antes de comprometerse a una deuda de al menos USD 800 millones, debería evaluarse otro método de financiamiento que permita transferir al privado riesgos de construcción, sobrecostos, atrasos y mantenimiento, con responsabilidades claras y pagos condicionados al cumplimiento de resultados, como el caso de una PPP.

Reformas anteriores del transporte público en la capital, como el Corredor Garzón y el Corredor General Flores, de un costo de USD 140 millones, **no cumplieron con los resultados esperados.** En este sentido, y con base en las experiencias fallidas de obras de infraestructura con fondos públicos, se considera pertinente **analizar la opción de licitar la obra a realizar y transferir riesgos al privado.**

¹Según la Ley 18.786, los contratos de participación público-privada (PPP) tienen dos topes simultáneos: el valor presente neto de los contratos no puede superar USD 7.200 millones (9% del PBI), y los pagos anuales no pueden superar USD 560 millones (0,7% del PBI). Existe espacio disponible en ambos topes: el valor presente neto de los contratos asciende a USD 5.380 millones incluyendo pasivos contingentes, lo que deja un margen de USD 1.820 millones, y los pagos anuales ascienden a USD 465 millones, lo que deja un margen de USD 95 millones. Además, existe la posibilidad de ampliar los topes vigentes que son autoimpuestos por Uruguay siempre que los montos comprometidos no afecten la sostenibilidad fiscal de largo plazo.

EL MODO ADECUADO PARA CADA CORREDOR

Optar por el modo adecuado para cada corredor no significa elegir la propuesta del gobierno o la Iniciativa Privada, implica considerar la mejor opción para cada caso considerando costos y beneficios.

Los modos adecuados para dar respuesta a los flujos actuales de las avenidas a intervenir (6.500 pasajeros/hora/sentido como máximo) **son el BRT o el modo tranviario**, además de los ómnibus comunes, según manuales internacionales.

El informe *"Análisis comparativo de alternativas modales para Montevideo"*, realizado por la consultora REDES como insumo para la Reforma, justifica la elección por el BRT. REDES le asigna un color y un concepto a la capacidad de cada uno en diferentes áreas, para los corredores propuestos:

- **Factibilidad Técnica, Física y Operacional**

Disponibilidad del espacio, requerimientos de infraestructura, densidad de cruces vehiculares y peatonales y nodos especiales.

- **Desempeño Operacional**

Capacidad nominal, puntualidad y regularidad, tiempos de espera, velocidad y complejidad operacional.

- **Impacto con el sistema de transporte actual**

Cambios en transbordo, reestructuración de líneas, participación de operadores existentes y flexibilidad y resiliencia operativa.

- **Aspectos financieros**

Costo inicial (inversión estimada por kilómetro).

Ante esto, CERES plantea:

> **Incluir en la comparación variables de impacto urbano, hasta ahora desestimadas**

Las zonas centrales pierden población y atractivo residencial, laboral y turístico. La elección del modo en una reforma de esta magnitud debería **considerar también variables relacionadas a la recuperación de la ciudad** y a su **capacidad de lograr un mayor dinamismo turístico, laboral y comercial**, colaborar con la revalorización de barrios deprimidos y lograr una mejor convivencia con peatones y ciclistas.

> **Incluir en la comparación la capacidad de cada uno de captar nuevos usuarios**

Con base en la literatura y casos recientes, **calificar a cada uno según su capacidad para incorporar usuarios al sistema**, aspecto determinante para el éxito de la reforma. En ese sentido, se sugiere hacer una **encuesta de preferencias a la población** sobre qué modo prefiere y cuál haría que vuelva al sistema.

> **Rehacer comparación de costos iniciales que concluye que tren tram triplica a BRT**

La **comparación actual**, solamente de costos iniciales, **resulta de un promedio simple** del costo que tuvo cada uno en entre 30 y 40 ciudades. **Para BRT, más del 60% son casos de América Latina; para el modo tranviario son 20% ciudades de la región y 70% ciudades de Estados Unidos**, lo que lo hace **incomparable y sus resultados carentes de utilidad**. Se debería estimar cada uno con costos locales.

> **Comparar incluyendo costos operativos y de reposición, no considerados hasta ahora**

De igual relevancia que el costo inicial, los **costos operativos, de reposición de unidades y baterías y de mantenimiento de la infraestructura necesaria en cada caso deberían ser incluidos**, y generar así una comparación a 30 años. A su vez, especificar el plan para las baterías de los BRT una vez cumplan su vida útil (menor a 10 años), en articulación con el Ministerio de Ambiente, e incluirlo en el costo.

LA EVIDENCIA INTERNACIONAL

> Diferencias en la capacidad de cada modo para captar nuevos usuarios

Transporte sobre rieles capta hasta 50% más nuevos usuarios que BRT, según *Is Light Rail More Attractive to Users Than Bus Transit? Arguments Based on Cognition and Rational Choice*, Scherer (2010), que agrupa decenas de casos en el mundo y estima, aislando todo efecto adicional, **el factor de mejora en la captación de nuevos usuarios que se le atribuye solamente a que el modo sea ferroviario**. En ciudades comparables (Minneapolis y Saint Paul) se instalaron en una un tranvía ligero y en otra un BRT. La primera captó 86% más de usuarios y BRT 12% más (*Investigating the Ridership Impact of New Light-Rail Transit and Arterial Bus Rapid Transit Lines in the Twin Cities*, Berrebi, Lind, Brakewood, Erhardt & Watkins (2022)).

> En pocos años (por proyectos en marcha) no existirá ciudad de riqueza comparable que cuente con un sistema de transporte público basado exclusivamente en ómnibus

Al considerar capitales de países con riqueza similar a Uruguay (PBI per cápita hasta 30% superior o inferior), y que tengan más de 1 millón de habitantes, dentro de este conjunto de decenas de casos, **Montevideo es la única que o no tiene transporte sobre rieles para pasajeros o no está en vías de hacerlo**. Por su parte, en la región, ciudades como Cuenca (Ecuador) y Cochabamba (Bolivia), de menor PBI per cápita y población que Montevideo, cuentan con transporte ferroviario de pasajeros.

> Complementariedad del modo ferroviario con el ómnibus: ambos se potencian

En relación con lo anterior, al analizar casos recientes **donde se instala un modo tranviario en los ejes principales, crece el flujo del resto de la red (operada por ómnibus)** en una magnitud que logra superar el flujo anterior que se tenía cuando los corredores principales eran operados por ómnibus.

> No habría impacto negativo sobre los trabajadores del sistema

Dejando de lado un aumento potencial del flujo por una mejora del atractivo, aunque se considere que el flujo no cambie, tanto la propuesta del gobierno como la Iniciativa Privada proponen que **las unidades que se quiten de los corredores principales sean redistribuidas en el resto de la red**. En ambos casos, como suele realizarse en el mundo, se plantea la capacitación a trabajadores actuales para el nuevo sistema, y **que sean las empresas existentes quienes operen las nuevas unidades**. Por tanto, **no habría en ningún caso pérdida de puestos de trabajo**.

> Las ciudades europeas tienen sistemas multimodales y complementarios

Si se consideran **ciudades europeas con al menos 250.000 habitantes** (ciudades medianas y grandes) en sus áreas centrales, se identifican:

- **1.000 líneas de modo tranviario para transporte de pasajeros**, aproximadamente (tranvía, tren ligero y tren tram).
- **13 líneas de BRT** comparables a las planteadas por la propuesta del gobierno.

Todas estas ciudades cuentan con una red de ómnibus de tamaño similar al que tiene Montevideo. Por ende, **los sistemas se componen de varios modos de transporte que se complementan**.

HACIA UN PLAN DE MOVILIDAD METROPOLITANA: EL PLAN 25

La información presentada a lo largo del informe pone de manifiesto que, en distintos aspectos de la propuesta en la que trabaja actualmente el gobierno, **aún no se dispone de la información ni del análisis necesarios para tomar una decisión fundada y avanzar en su implementación.** A su vez, **no se considera conveniente acelerar estudios, procesos y definiciones para cumplir con los plazos comprometidos;** particularmente teniendo en cuenta la relevancia de la reforma y los costos estimados.

Por este motivo, se sugiere frenar todo avance sobre la propuesta actual para, en cambio, diseñar un Plan de Movilidad Metropolitana de largo plazo

PLAN 25: IR HACIA DONDE QUEREMOS ESTAR

El 28/2/03 llegó el último tren a la Estación Central. CERES propone que **el 28/2/28, 25 años después, se presente en la Estación Central un Plan de Movilidad Metropolitana de largo plazo:** una hoja de ruta integral para transformar el sistema de transporte y colaborar a recuperar el atractivo de la ciudad. Al otro día, el 29/2/28, se daría comienzo a la licitación. Para ello, se debe llegar a ese momento con un pliego de licitación con todos los detalles necesarios.

El Plan debe:

- > **Definir una visión de largo plazo,** con horizonte a 2040, con etapas a cumplir con plazos concretos y con mecanismos de seguimiento y cumplimiento que trasciendan ciclos electorales.
- > **Diseñar una red integrada de movilidad,** donde ómnibus, transporte sobre rieles, bicicleta, movilidad peatonal y medios de transporte individual se complementen.
- > **Establecer las prioridades de inversión,** incluyendo el orden de los corredores a intervenir, el rediseño del resto de la red de ómnibus hacia un sistema más ágil y que a su vez alimente los corredores principales, el futuro de la Estación Central, soluciones específicas para Ciudad Vieja y la inclusión del Aeropuerto de Carrasco.
- > **Integrar transporte y desarrollo urbano,** articulando la política de movilidad con vivienda, turismo, patrimonio, comercio, seguridad y otras acciones para recuperar las zonas centrales.
- > **Decidir con información,** a partir de datos actualizados y de la información ya generada para la propuesta actual y la Iniciativa Privada, integrar la participación de la ciudadanía y hacer evaluación completa de costos a largo plazo y beneficios para decidir la mejor alternativa para cada corredor.
- > **Tener un liderazgo técnico que se mantenga durante todo el plan,** contar con la participación de expertos internacionales con experiencia exitosa en el desarrollo de sistemas de movilidad y lograr un acuerdo político amplio que permita sostener el proceso en el tiempo.
- > **Incluir a los operadores actuales** (empresas del transporte incluido taxis y aplicaciones y sus trabajadores) en el diseño y la operación del nuevo sistema, con las capacitaciones correspondientes.
- > **Definir formas de financiamiento** donde parte de los riesgos sean transferidos al privado y tomando provecho de las herramientas existentes, antes de comprometer recursos públicos de gran magnitud.

El objetivo es lograr un sistema conectado entre diferentes puntos de la ciudad, que vuelva a ser atractivo y que contribuya a una ciudad más eficiente e integrada

Reflexiones finales

La reforma de la movilidad metropolitana representa una oportunidad para mejorar un sistema y una ciudad que pierde atractivo hace décadas. Por eso, la decisión debería ir más allá de la mejora de los tiempos de viaje, y focalizarse en cambios que mejoren la conectividad en todo el sistema y en su aporte para contribuir a una ciudad más atractiva y eficiente.

La evidencia internacional demuestra la importancia de desarrollar sistemas donde se integren a todos los modos de transporte y se complementen entre ellos: no hay ciudad de riqueza y tamaño comparable a Montevideo que tenga un sistema basado únicamente en ómnibus, o que no esté en vías de construir líneas ferroviarias para pasajeros.

El nivel de riqueza del Uruguay, así como la pérdida constante de atractivo del sistema de transporte y de las zonas centrales de la ciudad, justifican incorporar el transporte sobre rieles en la reforma, dado su potencial para revertir ambas tendencias y, al mismo tiempo, para complementar y fortalecer la red de ómnibus existente.

En vista de ello y de lo planteado en el informe, CERES propone aprovechar las circunstancias del arribo de la Iniciativa Privada para detener los trabajos sobre la propuesta actual y avanzar hacia un Plan de Movilidad Metropolitana de largo plazo: el Plan 25.

El nombre hace referencia a la sugerencia de presentar este plan el 28 de febrero de 2028, 25 años después de la llegada del último tren a la Estación Central. Un plan entendido como un proyecto de ciudad y no solamente de transporte público, que atienda variables urbanas, la convivencia con otros modos de transporte, la revalorización de zonas centrales y el impulso del turismo. Que tome como insumo los estudios ya generados en la propuesta del gobierno y la Iniciativa Privada, y que integre a las empresas y los trabajadores actuales en la operación del nuevo sistema.

El esquema de financiamiento también merece una evaluación profunda. A la luz de experiencias anteriores en movilidad donde no se cumplió con los resultados esperados, corresponde considerar alternativas como las PPP, ya utilizadas en otras áreas de infraestructura en Uruguay, que permite que el privado asuma parte de los riesgos del proyecto mientras el Estado realiza pagos periódicos condicionados al cumplimiento de estándares acordados.

La magnitud de la reforma y su impacto justifica tomarse el tiempo necesario para contar con una hoja de ruta clara y exigente para los próximos 15 años, que comprometa a autoridades actuales y futuras a avanzar en recuperar el atractivo de moverse en la capital y, junto con otras acciones, contribuir a recuperar la belleza de la ciudad.