

ACTA 12. En la ciudad de Montevideo, el día 30 de agosto de 2019, en Avda. 18 de Julio 1360, piso 2, comparecen: POR PARTE PROPONENTE: Fabian Mendoza, CI.3.583.711-5. POR INTENDENCIA DE MONTEVIDEO: Gonzalo Marquez-----

A los efectos de dar cumplimiento con lo dispuesto en el reglamento de Montevideo Decide (en particular, artículos 5, 6 y 8), se procede a: a) dar lectura a la idea del proponente:

“Tranvía en Ciudad Vieja ” Código de la idea: MVD-2019-05-272 (resolución 1792/2019 de 8/4/2019) ; b) dar respuesta en cuanto a su viabilidad; c) dar cuenta del reglamento aplicable en el proceso de la iniciativa.- Los tres anexos integran el contenido del cuerpo de la presente acta.-----

Idea: “Tranvía en ciudad vieja” Código de la idea: MVD-2019-05-272

Proponente: Mendoza Pintor

Fecha: 06/05/2019

Fundamentación (literal):

Crear un tranvía que circunvale ciudad vieja y evitar de este modo el ingreso de buses en el casco histórico. El tranvía pertenecería al sistema STM y podría ser de cualquiera de las empresas de buses.

Respuesta de Montevideo Decide sobre su viabilidad: no viable

1. Consideraciones generales.

La Intendencia de Montevideo se encuentra abocada a la construcción de un nuevo Plan de Movilidad, que fije los futuros lineamientos en la materia. Es dentro de ese marco que se abordará la pertinencia de las diferentes alternativas que puedan plantearse, en particular la reimplantación del transporte tranviario, así como el análisis de las mejores alternativas para los principales corredores de la ciudad. Este análisis deberá comprender tanto los aspectos de calidad del servicio, técnicos, económicos, financieros, de gobernanza, etc., analizando la integralidad de las opciones, así como los costos y beneficios involucrados en cada una de ellas.

Los proyectos tranviarios han tenido un desarrollo importante a partir de la década del 90, y se han constituido, sobre todo en Europa, en sinónimos de modernidad y calidad en el Sistema de Transporte. En la región se han empezado a concretar algunas iniciativas en este sentido, siendo los primeros los proyectos de Medellín (Colombia), Santos (Brasil), Río de Janeiro (Brasil) y Cuenca (Ecuador).

Sus ventajas más claras se encuentran en la mayor capacidad de transporte que proporcionan, la calidad percibida por el usuario, las nulas emisiones y su bajo nivel de sonoridad. En el caso de nuestro país, la matriz de generación eléctrica tiene un componente predominante (mayor al 95%) renovable, lo cual haría que tanto la generación de la energía eléctrica necesaria como su utilización en el medio de transporte generaran un círculo virtuoso casi completamente renovable.

Por otro lado, se trata de proyectos muy costosos, que incluyen subsidios muy relevantes, en donde típicamente el valor de la infraestructura es costado íntegramente por los gobiernos nacionales, provinciales o municipales de acuerdo al caso, y el costo operativo se absorbe en parte por la tarifa pagada por el usuario y en parte por subsidios de diferente fuente.

La Intendencia de Montevideo ha estado estudiando en el año 2017 propuestas concretas de construcción de proyectos tranviarios, en donde los costos se ubican en el entorno de los US\$ 20 millones por kilómetro, incluyendo la infraestructura necesaria, y el material rodante.

2. Consideraciones particulares sobre la propuesta.

La propuesta presentada proyecta generar una única línea de ingreso a Ciudad Vieja a través de un Tranvía que la circunvalaría. Se trata de una idea solo esbozada, pero no desarrollada, por lo cual para realizar un análisis completo habría tomar definición sobre varios aspectos (recorrido, puntos de trasbordo, patios de estacionamiento de los tranvías, talleres para realizar su mantenimiento, integración al resto del sistema, financiamiento, etc.), que se soslayan, pero que son relevantes al análisis.

En lo que sigue, se analiza una línea que haría un circuito en ciudad vieja en el siguiente recorrido: Plaza Independencia, Juncal, Cerrito, Juan Lindolfo Cuestas, Buenos Aires, Plaza Independencia. Este recorrido tiene una longitud de 3,1 kilómetros. No se consideran extensiones adicionales para el patio de estacionamiento ni los talleres, los cuales necesariamente habría que considerar en un diseño final.

Teniendo lo anteriormente expresado en cuenta, surgen las siguientes consideraciones preliminares:

- Se trataría de un proyecto con un costo estimado en US\$ 60 – 65 millones (solo por la infraestructura vial, eléctrica y material rodante), para los cuales no se cuenta con previsiones presupuestales. Debería generarse un financiamiento específico para ello, seguramente con créditos internacionales de largo plazo o financiamiento a través de emisiones locales de deuda como se han realizado a través del Fondo Capital. Estos procesos, son largos y requieren construir acuerdos extrapartidarios para obtener mayorías políticas en la Junta Departamental de Montevideo.
- La propuesta implicaría hacer transbordar en forma obligatoria a todos los ocupantes de los ómnibus para que transbordaran al tranvía en el sentido del

ingreso a Ciudad Vieja, así como obligaría a los ocupantes del tranvía a trasbordar en forma obligatoria hacia los ómnibus en el sentido de salida de Ciudad Vieja.

Dichos trasbordos penalizarían los tiempos de viaje de los pasajeros, incrementándolos.

- Por otro lado, habría que generar infraestructuras de trasbordo muy importantes para soportar el flujo previsto de pasajeros trasbordando. Esto sería particularmente relevante en el sentido de salida de Ciudad Vieja, durante el pico horario de la tarde en donde los tranvías vendrían cargados a tope de su capacidad (200 o 300 pasajeros de acuerdo al tipo de formación escogida) y los pasajeros deberían bajarse todos juntos, en un único punto que debería ser dimensionado a esos efectos, tanto para los pasajeros, como para los ómnibus que los conducirían a sus destinos finales.
- Este punto de trasbordo único, concentraría los ascensos que actualmente se verifican a lo largo de las 19 paradas actuales, y el flujo estimado ascendería a unas 25002 personas por hora en hora pico (17.00 a 19.00). Las acumulaciones máximas de pasajeros que se producirían no se han calculado, y requerirían de un trabajo de simulación más sofisticado, que excede los alcances de este análisis.

3. Comentarios finales.

La reintroducción de tranvías en la ciudad es un tema de interés para la Intendencia, que ha sido motivo de estudio reciente. Se trata de proyectos costosos y complejos de implementar y gestionar, pero con un gran potencial de mejora de la movilidad en la ciudad. De todos modos, y en caso de que se hubieran resuelto todos los aspectos relevantes como para tomar una definición en el sentido de la reimplantación de los tranvías en la ciudad, no sería para un circuito como el propuesto. En efecto, su implementación sería adecuada para los mayores ejes de transporte, allí donde la mayor capacidad de transporte del modo tranviario tiene sentido como 8 de octubre, Agraciada o Av. Italia. Esto seguramente también implicaría un circuito en Ciudad Vieja, pero no en un esquema operacional como el propuesto.

La afluencia masiva de ómnibus a Ciudad Vieja es un tema que se ha estado trabajando desde la Intendencia, y así es que se han producido modificaciones en los recorridos de las líneas a partir del mes de julio 2018 que redujeron en un 20% el ingreso de ómnibus a 18 de julio, repercutiendo también en ciudad vieja

<http://montevideo.gub.uy/noticias/movilidad-y-transporte/cambios-en-el-servicio-de-transporte-desde-julio>

También se está trabajando en dirección a que las renovaciones de ómnibus convencionales a partir del 2020 que no sean eléctricos cumplan con el estándar de emisiones EURO V (actualmente son EURO III), lo cual repercutirá en una importante disminución de las emisiones provocadas por los ómnibus.

Por último, en lo que refiere a la disminución de la contaminación ambiental y sonora provocada por el ingreso de los ómnibus a ciudad vieja, ya se ha tomado la definición de que la línea CA1 sea 100% eléctrica. Se espera poder inaugurar esta línea sobre en el primer trimestre del 2020.

3. Anexo

Intervalo de 17:00 a 19:00				
Línea	Servicios ofrecidos	Servicios promedio horario	Ocupación promedio por servicio	Trasbordos por hora y por línea
60	7	3,5	24,4	85,5
103	3	1,5	29,3	44,0
116	26	13	27,0	351,0
121	26	13	22,0	286,5
124	19	9,5	27,8	264,5
125	14	7	26,4	184,5
148	6	3	16,5	49,5
158	14	7	19,9	139,5
169	4	2	29,5	59,0
180	10	5	24,9	124,5
188	15	7,5	23,5	176,0
396	6	3	19,5	58,5
402	7	3,5	25,7	90,0
524	8	4	23,1	92,5
CA1	10	5	38,9	194,5
G	20	10	25,8	257,5
Total general	195	97,5	25,2	2457,5