Plan de Seguridad Vial Departamental 2026-2030

Intendencia Montevideo

Plan de Seguridad Vial Departamental 2026-2030

Presentación

183 POCITOS
CIUDAD VIEJA
TAXI

Índice.

1. Introducción. 9

2. Marco de referencia. 11

- 2.1 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). 11
- 2.2 Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021–2030). 12
- 2.3 Estrategia Nacional de Seguridad Vial. 13
- 2.4 Enfoque del Plan. 14

3. Diagnóstico. 19

- 3.1 Síntesis estratégica. 19
- 3.2 Memoria de participación. 23
- 3.3 Problemas identificados. 25
- 3.3.1 Aspectos institucionales a fortalecer. 25
- 3.3.2 Desafíos de contexto. 25
- 3.3.2.1 Incremento de la severidad de los siniestros. 25
- 3.3.2.2 Vulnerabilidad de determinados usuarios. 26
- 3.3.2.3 Cultura de movilidad y percepción del riesgo. 26

4. Objetivos estratégicos. 29

5. Ejes estratégicos. 31

- 5.1. Inteligencia de datos y fortalecimiento de la planificación y evaluación. 31
- 5.2. Actualización normativa, fiscalización y factores de riesgo. 32
- 5.3. Cultura de movilidad. 33
- 5.4. Infraestructura, diseño vial seguro y gestión de velocidades. 34
- 5.5. Motociclistas. 35
- 5.6. Peatones, ciclistas y usuarios de vehículos de movilidad personal (VMP). 37
- 5.7 Gobernanza, coordinación institucional y seguimiento del Plan. 39

6. Agradecimientos. 41

183 POCITOS
MALVIN
Marcopolo
706
Mercedes-Benz
Mercedes-Benz
STC-2706
Nuevocentro
Marcopolo
Mercedes-Benz

Mensaje del Intendente

Mario Bergara
Intendente

La movilidad constituye uno de los principales desafíos de las ciudades contemporáneas. Cada desplazamiento representa una oportunidad para garantizar el ejercicio de derechos fundamentales como el acceso al trabajo, la educación, la salud y la recreación. Sin embargo, también implica la responsabilidad colectiva de construir un sistema de tránsito más seguro, inclusivo y respetuoso de la vida.

Montevideo ha asumido el compromiso de avanzar hacia una movilidad ágil, sostenible, centrada en las personas y basada en la protección de quienes utilizan el espacio público. Este Plan Departamental de Seguridad Vial 2026–2030 es una herramienta estratégica para orientar las políticas públicas del departamento durante los próximos años, promoviendo acciones coordinadas que permitan reducir la siniestralidad, proteger a los usuarios más vulnerables y fortalecer la convivencia en el tránsito.

La seguridad vial requiere el compromiso de las instituciones, pero también la participación activa de toda la ciudadanía. Cada conducta responsable contribuye a construir una ciudad más segura y una mejor calidad de vida para quienes la habitan.

Mensaje del Director de Movilidad

Germán Benítez
Director de Movilidad

La seguridad vial es uno de los pilares fundamentales de la política de movilidad de la Intendencia de Montevideo.

Los cambios experimentados por la ciudad en los últimos años, el crecimiento del parque automotor, la incorporación de nuevas formas de movilidad y la evolución de los patrones de desplazamiento plantean nuevos desafíos para la gestión pública.

Este plan procura consolidar una política integral basada en la evidencia, la planificación y la mejora continua; articulando la infraestructura, la educación, la fiscalización, la innovación tecnológica y la coordinación institucional como herramientas complementarias para la reducción del riesgo vial.

El desafío consiste en avanzar hacia un sistema de movilidad con un enfoque integral de Sistema Seguro (Safe System) eficiente, accesible y sostenible, donde todas las personas puedan desplazarse en condiciones adecuadas de seguridad, independientemente del modo de transporte utilizado.

109 R. ROOSEVELT AV LA PLAYA
TORINO
COCHE CON CONDUCTOR COBRADOR
Ticket
Marcopolo
666

1.- Introducción

La seguridad vial forma parte de una política pública prioritaria por su impacto directo sobre la salud y la calidad de vida de la población.

Los siniestros de tránsito representan una de las principales causas de muerte y lesiones graves, generando consecuencias sociales, humanas y económicas que trascienden a las personas directamente involucradas y afectan a toda la sociedad.

Montevideo concentra la mayor parte de la movilidad del país y presenta una creciente complejidad derivada del aumento del parque vehicular, la diversificación de los modos de transporte y la intensificación de los desplazamientos urbanos. Este escenario exige una planificación estratégica que permita gestionar los riesgos asociados a la circulación mediante políticas sostenidas, coordinadas y basadas en evidencia.

El presente Plan Departamental de Seguridad Vial 2026–2030 compone la hoja de ruta de la Intendencia de Montevideo para orientar las acciones en materia de prevención, infraestructura, fiscalización, educación, comunicación y fortalecimiento institucional durante su período de vigencia.

Su elaboración parte de un diagnóstico de la situación actual de la seguridad vial en el departamento, identifica los principales desafíos y define los lineamientos estratégicos necesarios para reducir la siniestralidad y minimizar las consecuencias derivadas de los siniestros de tránsito.

Se adopta un enfoque preventivo basado en la gestión del riesgo vial y en el principio de corresponsabilidad, entendiendo que la seguridad en el tránsito depende tanto de las acciones del Estado como del comportamiento de quienes utilizan el sistema vial.

En este sentido, la Intendencia de Montevideo reafirma su compromiso de desarrollar políticas públicas integrales, sostenidas y evaluables, orientadas a proteger la vida de todas las personas que se desplazan por la ciudad.

2.- Marco de referencia

2.1 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

El Plan Departamental de Seguridad Vial de Montevideo 2026–2030 se enmarca en los compromisos internacionales asumidos por el Estado uruguayo para el cumplimiento de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, promovida por la Organización de las Naciones Unidas.

En este contexto, la Intendencia de Montevideo orienta sus políticas públicas hacia la construcción de un sistema de movilidad seguro, inclusivo y sostenible, contribuyendo especialmente al cumplimiento de los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible:

ODS 3 – Salud y Bienestar, particularmente la Meta 3.6, que procura reducir significativamente las muertes y lesiones ocasionadas por los siniestros de tránsito mediante políticas de prevención, fiscalización, infraestructura segura y promoción de conductas responsables.

ODS 4 – Educación de calidad, especialmente la Meta 4.7, que promueve la incorporación de conocimientos, valores y competencias necesarios para el desarrollo sostenible. En materia de seguridad vial, ello implica fortalecer la educación como herramienta para la formación de ciudadanos responsables y comprometidos con la convivencia en el espacio público.

ODS 10 - Reducción de las desigualdades, reconociendo que las políticas públicas de movilidad y seguridad vial deben incorporar una perspectiva inclusiva que garantice condiciones de accesibilidad, seguridad y equidad para todas las personas.

ODS 11 – Ciudades y Comunidades Sostenibles, particularmente la Meta 11.2, que impulsa el desarrollo de sistemas de transporte seguros, accesibles, asequibles y sostenibles, priorizando la protección de los usuarios más vulnerables y promoviendo una movilidad urbana compatible con la calidad de vida y el desarrollo sostenible.

2.2 Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021–2030)

La Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el período 2021–2030 como el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial con el propósito de acelerar la implementación de medidas eficaces que permitan reducir, al menos en un 50 %, las muertes y lesiones graves ocasionadas por los siniestros de tránsito antes del año 2030.

La Intendencia de Montevideo adhirió, por resolución Nº 2325/22, al programa de Naciones Unidas "Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo", por el que se establecen los componentes de la "Década de Acción para la Seguridad Vial en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030" de ese organismo internacional.

Esta declaración tiene como finalidad la disminución de las muertes y lesiones ocasionadas por el tránsito en la vía pública, considerado como una pandemia por la Organización Mundial de la Salud (OMS). En la declaración, el organismo exhorta a los Estados miembros *"a que ayuden a reducir las muertes por accidentes de tránsito en al menos un 50 % entre 2020 y 2030, de conformidad con el compromiso del Foro Político de Alto Nivel sobre Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas de seguir actuando en relación con los objetivos de seguridad vial de los ODS, incluido el objetivo 3.6 después de 2020, y de establecer objetivos para reducir las muertes y lesiones graves, de conformidad con este compromiso, para todos los grupos de usuarios de la vía pública y los usuarios de la vía pública especialmente vulnerables, tales como los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios de los medios de transporte público".*

Este compromiso internacional reconoce que la siniestralidad vial supone uno de los principales problemas de salud pública a nivel mundial y promueve un cambio de paradigma en la forma de abordar la seguridad vial, pasando desde una visión centrada exclusivamente en el comportamiento de los usuarios hacia un enfoque integral de Sistema Seguro (Safe System).

El enfoque de Sistema Seguro (Safe System) parte del reconocimiento de que las personas pueden cometer errores durante la circulación y que el sistema de movilidad debe diseñarse de manera que los errores no deriven en consecuencias fatales o lesiones graves. En consecuencia, la responsabilidad sobre la seguridad vial no recae únicamente en los usuarios, sino también en los organismos responsables de la planificación, regulación, diseño, mantenimiento y fiscalización del tránsito.

Desde esta perspectiva, el objetivo no se limita a reducir la cantidad de siniestros de tránsito, sino también a disminuir su gravedad, proteger especialmente a los usuarios más vulnerables y construir un sistema de movilidad más seguro, inclusivo y resiliente.

2.3 Estrategia Nacional de Seguridad Vial

La elaboración de este plan se encuentra alineada con la Estrategia Nacional de Seguridad Vial impulsada por la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) -organismo rector de las políticas públicas en la materia- cuya función consiste en coordinar y promover acciones orientadas a la reducción de la siniestralidad y sus consecuencias en todo el territorio nacional.

En este contexto, la Intendencia de Montevideo reconoce la importancia de desarrollar políticas departamentales que contribuyan al cumplimiento de los objetivos nacionales, procurando la coherencia entre las acciones implementadas a nivel local y los lineamientos estratégicos definidos por la UNASEV.

La Estrategia Nacional de Seguridad Vial promueve un abordaje integral de la seguridad vial, sustentado en la gestión basada en evidencia, la coordinación interinstitucional, la mejora continua de los sistemas de información y la implementación de medidas preventivas dirigidas a reducir los principales factores de riesgo asociados a la siniestralidad.

El Plan Departamental de Seguridad Vial de Montevideo 2026–2030 se concibe como el instrumento mediante el que la Intendencia materializa, desde el ámbito de sus competencias, los compromisos asumidos por el país en materia de seguridad vial; adaptando los lineamientos nacionales a las particularidades de la movilidad urbana del departamento y promoviendo soluciones acordes a los desafíos específicos que presenta Montevideo.

2.4 Enfoque del Plan Departamental de Seguridad Vial de Montevideo 2026–2030

La seguridad vial compone una política pública transversal que involucra múltiples dimensiones de la gestión del territorio: la movilidad, la infraestructura, la educación, la fiscalización, la comunicación y la coordinación institucional. La reducción de la siniestralidad requiere intervenciones sostenidas, articuladas y orientadas hacia objetivos comunes, superando abordajes aislados o exclusivamente reactivos.

El plan se construye sobre la premisa de que ninguna muerte o lesión grave derivada del tránsito debe ser considerada aceptable. Bajo esta concepción, la gestión pública debe orientarse a reducir los riesgos presentes en el sistema de movilidad y a minimizar las consecuencias de los errores humanos, reconociendo que estos forman parte de la interacción cotidiana con el tránsito.

Se propone una evolución desde un modelo centrado principalmente en la respuesta frente al incumplimiento hacia una política pública basada en la gestión del riesgo vial, donde la identificación temprana de los factores que generan mayor daño permita orientar las acciones preventivas y optimizar la utilización de los recursos disponibles.

Para ello, el diseño de las intervenciones se apoyará en el análisis permanente de la información disponible, priorizando aquellas acciones con mayor potencial para reducir la ocurrencia y la gravedad de los siniestros.

La fiscalización es concebida como una herramienta de prevención y protección de la vida. Su finalidad trasciende la aplicación de sanciones, procurando generar condiciones que favorezcan el cumplimiento

voluntario de las normas de tránsito, incrementen la percepción de control y contribuyan a modificar conductas de riesgo mediante intervenciones planificadas, visibles y sustentadas en evidencia.

Se incorpora un enfoque de protección prioritaria hacia los usuarios más vulnerables del sistema vial. Peatones, motociclistas, ciclistas, usuarios de vehículos de movilidad personal, personas mayores, niñas, niños y personas con discapacidad presentan niveles de exposición y vulnerabilidad diferenciados, por lo que requieren políticas específicas que contemplen sus características y necesidades.

La coordinación interinstitucional constituye otro de los pilares. La complejidad de la seguridad vial exige la articulación permanente entre los organismos nacionales y departamentales con competencias en la materia, así como el fortalecimiento de los vínculos con el sistema educativo, las organizaciones sociales, el sector académico y la ciudadanía.

Finalmente, se asume el compromiso de promover una cultura de movilidad basada en el respeto, el cumplimiento voluntario de las normas, la convivencia y la corresponsabilidad. La construcción de una ciudad más segura requiere que las políticas públicas se complementen con la participación activa de todas y todos los usuarios del espacio público, reconociendo que la protección de la vida es un objetivo compartido que trasciende a las instituciones.

Principios rectores:

Protección de la vida: toda decisión en materia de movilidad deberá priorizar la preservación de la vida y la reducción de las lesiones graves.

Gestión basada en evidencia: las políticas desarrolladas se fundamentarán en el análisis de datos históricos, la investigación y la evaluación permanente de resultados.

Prevención del riesgo: las acciones priorizarán la intervención sobre los factores que generan mayor probabilidad y severidad de los siniestros.

Sistema Seguro: el diseño del sistema de movilidad deberá contemplar la posibilidad del error humano, procurando minimizar sus consecuencias.

Protección de los usuarios vulnerables: las decisiones de planificación, infraestructura y fiscalización otorgarán especial consideración a quienes presentan mayor riesgo frente a un siniestro.

Corresponsabilidad: la seguridad vial es una responsabilidad compartida entre el Estado, las instituciones y la ciudadanía.

Coordinación interinstitucional: las acciones previstas en el Plan promoverán el trabajo articulado entre los distintos organismos con competencias vinculadas a la movilidad y la seguridad vial.

Innovación y mejora continua: la incorporación de nuevas tecnologías, metodologías y procesos de evaluación contribuirán al fortalecimiento permanente de las políticas implementadas.

Transparencia y rendición de cuentas: la implementación del plan se desarrollará bajo criterios de publicidad, seguimiento y evaluación de las acciones emprendidas.

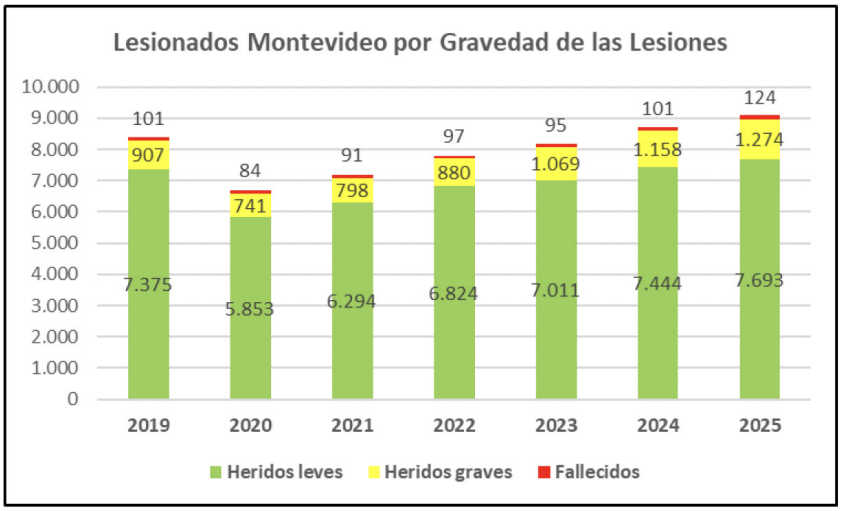
2.- Diagnóstico

3.1 Síntesis estratégica

El análisis de la siniestralidad vial en Montevideo durante los años 2024 y 2025 evidencia un recrudecimiento de la lesividad vial, particularmente en términos de mortalidad y lesiones graves, alcanzando en 2025 valores superiores a los registrados en años anteriores.

La evolución observada no resulta consistente con las metas establecidas en el Plan de Seguridad Vial 2021–2025, lo que obliga a redefinir enfoques, prioridades y herramientas para el período 2026–2030; con un énfasis mayor en la operatividad, la medición de resultados y la sostenibilidad de las acciones.

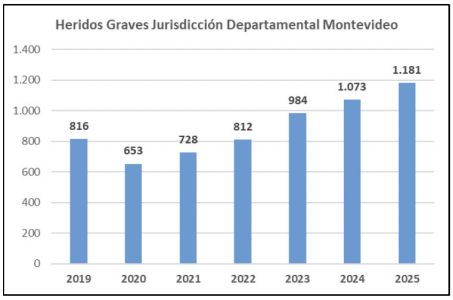
En el año 2020 se registró un mínimo histórico en la cantidad de siniestros viales y en la cantidad de lesionados. La baja en el flujo de movilidad puede explicar tal fenómeno, que se verificó tanto a escala nacional como departamental en Montevideo. Sin embargo, desde el año 2021 en adelante se viene presentando un incremento anual en la cantidad de siniestros y lesionados en Montevideo.

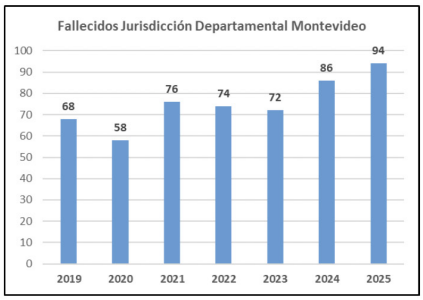


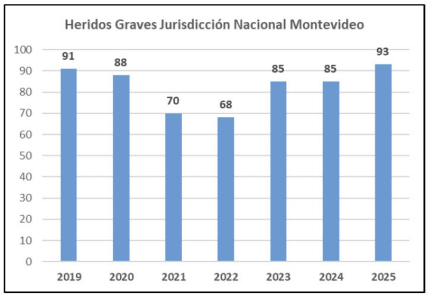
Una característica especialmente preocupante de este incremento es que la tasa interanual promedio de crecimiento de los heridos graves en siniestros (11,6%) es mayor que la tasa de crecimiento por año de los lesionados totales en promedio (5,7%). Esto da cuenta de un aumento más que proporcional al aumento general en heridos graves.

En cuanto a los fallecidos, si bien a lo largo de este corto período analizado se encontraban por debajo o en el entorno a las 100 víctimas fatales, el año 2025 presentó un incremento a 124 personas fallecidas dentro de los límites del departamento. Ello elevó la tasa de fallecidos cada 100.000 habitantes a más de 9, lejos del objetivo del Plan Departamental 2021-2025 que era llegar a 4.5 cada 100.000 para 2025.

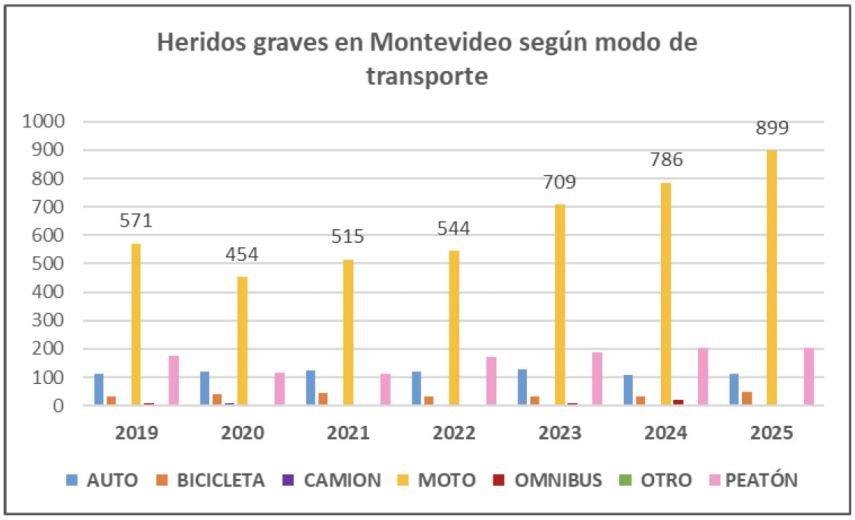
La tendencia creciente en la cantidad de siniestros y su severidad se verifica mayormente en jurisdicción departamental, que concentra el área urbana, respecto a la jurisdicción nacional. De todas formas, el año 2025 en particular muestra valores altos en la comparación tanto en heridos graves como en fallecidos para ambas jurisdicciones.



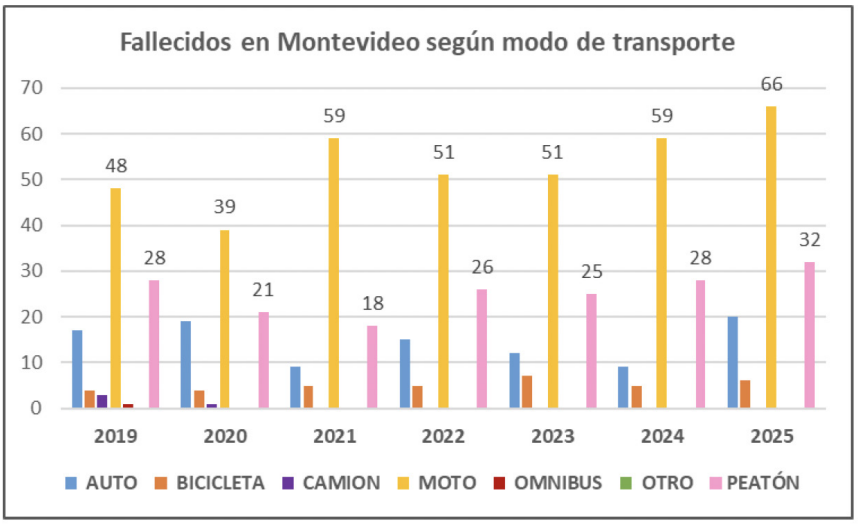




Los usuarios vulnerables son los principales afectados por la lesividad en siniestros de tránsito en el departamento. Un 73% de los lesionados son peatones, ciclistas o motociclistas. Si se observan los datos de lesionados de peor entidad, un 87% de los heridos graves y un 84% de los fallecidos son usuarios de estos modos de transporte, lo que evidencia su mayor vulnerabilidad respecto a los otros modos.



Respecto a los heridos graves y fallecidos por modo se puede apreciar el enorme peso que tienen los usuarios vulnerables en los totales, en especial los peatones y motociclistas. También se evidencia el creciente peso relativo que han adquirido los motociclistas como principales afectados de la siniestralidad vial.



3.2. Memoria de participación.

La elaboración del plan se concibe como un proceso de construcción progresiva, que procura incorporar distintas miradas, conocimientos y experiencias vinculadas a la movilidad y la seguridad vial. La participación constituye una herramienta para enriquecer el diagnóstico, validar las prioridades identificadas y contribuir a la definición de acciones que resulten pertinentes y viables para el departamento.

Como primera instancia de participación se desarrolló una jornada de trabajo con el funcionariado del Departamento de Movilidad, en la que se presentó la estructura propuesta y sus principales ejes estratégicos.

Posteriormente, se realizó un trabajo en grupos en el que los participantes analizaron distintos ejes y formularon propuestas de acciones, a partir de su experiencia y conocimiento de los problemas y desafíos vinculados a la gestión cotidiana de la movilidad.

Esta instancia permitió recoger aportes internos y constituye un primer insumo para la construcción de la matriz de acciones del plan, procurando avanzar desde los objetivos estratégicos hacia medidas concretas, susceptibles de ser implementadas y posteriormente evaluadas.

La instancia realizada constituye un punto de partida y no agota el proceso de participación previsto para la elaboración del plan. Se propone continuar con un esquema de intercambio progresivo que permita incorporar las perspectivas de los distintos actores que intervienen, directa o indirectamente, en la seguridad vial.

La propuesta de participación contempla las siguientes etapas:

Participación interna – funcionarias y funcionarios de Movilidad. Se prevé realizar 2 instancias adicionales, destinadas a profundizar las propuestas surgidas del primer taller para revisar su viabilidad, priorizar acciones y avanzar en la definición de responsables, indicadores y metas.

Intercambio con aliados y referentes institucionales. Se prevé realizar 2 a 3 reuniones de trabajo con organismos y referentes vinculados a la seguridad vial, procurando recoger aportes desde diferentes ámbitos de actuación y favorecer la articulación de las acciones previstas en el plan. Entre los actores a convocar se consideran, de acuerdo con las competencias y temáticas abordadas, UNASEV, Ministerio del Interior, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Congreso de Intendentes y otros organismos públicos con incidencia en la seguridad vial, así como referentes especializados.

Intercambio con actores sociales y sectoriales. Se prevé desarrollar 1 a 2 instancias de intercambio con actores vinculados a los diferentes modos de movilidad y usuarios de la vía pública, procurando incorporar perspectivas relacionadas con las necesidades, riesgos y comportamientos de los distintos colectivos. Podrán considerarse, entre otros, organizaciones vinculadas a peatones, ciclistas, motociclistas, transporte, educación vial y movilidad activa.

Instancia de devolución y validación. Los aportes recogidos en las distintas instancias - a cerrar en el primer cuatrimestre de 2027- serán sistematizados e incorporados, cuando corresponda, a la formulación de los ejes, acciones, metas e indicadores del plan. La participación no se plantea únicamente como un mecanismo de consulta, sino como una herramienta para mejorar la calidad de las propuestas y favorecer la articulación entre los diferentes actores con responsabilidad o incidencia en la seguridad vial.

De esta manera, el proceso participativo permitirá complementar la evidencia disponible con el conocimiento técnico, operativo y territorial de quienes intervienen en la movilidad, fortaleciendo la pertinencia y viabilidad de las acciones previstas para el período 2026–2030.

En este sentido, la participación se concibe como un proceso continuo, asociado a la planificación, implementación, seguimiento y evaluación de la política departamental de seguridad.

3.3 Problemas identificados.

El análisis realizado permite identificar un conjunto de desafíos y oportunidades de fortalecimiento vinculados a la seguridad vial, que requieren un abordaje integral y sostenido durante el período de vigencia del presente Plan.

3.3.1 Aspectos institucionales a fortalecer.

La seguridad vial requiere continuar fortaleciendo capacidades institucionales, herramientas de gestión, planificación, información, fiscalización, formación y coordinación, así como facilitar los procesos de regularización y atención a la ciudadanía. Estos aspectos se incorporan al plan como oportunidades de mejora y consolidación, en articulación con las acciones previstas en sus distintos ejes.

3.3.2 Desafíos de contexto.

3.3.2.1 Incremento de la severidad de los siniestros.

En los últimos años se ha observado un incremento en la gravedad de los siniestros de tránsito, reflejado en el aumento sostenido en la cantidad de personas fallecidas y lesionadas graves.

Este fenómeno parece encontrarse asociado a múltiples factores concurrentes, entre los que se pueden destacar el incumplimiento de la señalización y de las preferencias de paso, la utilización de dispositivos móviles y otros distractores durante la conducción, la conducción bajo los efectos del alcohol y otras sustancias, la no utilización de los sistemas de protección pasiva y el exceso de velocidad.

Si bien en las zonas con fiscalización automatizada se observan tendencias favorables respecto al control de la velocidad, resulta necesario profundizar el análisis de su incidencia sobre la gravedad de los siniestros y orientar las intervenciones hacia los factores de riesgo que generan mayor daño. Asimismo se debería garantizar que toda intervención (nueva o de mantenimiento) en la infraestructura vial contemple la seguridad vial y en especial a los usuarios vulnerables.

3.3.2.2 Vulnerabilidad de determinados usuarios.

La siniestralidad vial continúa afectando de manera desproporcionada a los usuarios más vulnerables del sistema, particularmente peatones y motociclistas, quienes concentran una parte significativa de las consecuencias más graves derivadas de los siniestros.

Esta realidad exige el diseño de políticas específicas que contemplen las características y necesidades de cada grupo, mediante intervenciones sostenidas en materia de regulación, comunicación, educación vial, disposición de infraestructura y fiscalización.

Asimismo, resulta pertinente analizar el efecto preventivo del marco normativo vigente y la percepción social del riesgo asociada a las conductas que generan lesiones o fallecimientos de usuarios vulnerables, con el propósito de identificar eventuales oportunidades de fortalecimiento institucional y normativo.

3.3.2.3 Cultura de movilidad y percepción del riesgo.

La cultura de movilidad constituye un componente relevante de la seguridad vial y plantea oportunidades para continuar promoviendo una mayor percepción del riesgo y una convivencia respetuosa en el espacio público.

En la vida cotidiana pueden presentarse conductas en las que las personas no dimensionan sus posibles consecuencias. Entre ellas se encuentran la priorización de la propia urgencia y que la tendencia a considerar el riesgo se da a partir de las decisiones de otros usuarios. El abordaje de estas pautas constituye una oportunidad para fortalecer una cultura de mayor cuidado y corresponsabilidad.

Para el período 2026–2030 se propone continuar avanzando hacia una cultura de movilidad en la que la seguridad, el respeto, la responsabilidad y el cuidado de los demás usuarios formen parte de las decisiones cotidianas. Para ello se fortalecerá la articulación entre fiscalización, comunicación y educación vial, procurando intervenciones sostenidas, visibles y consistentes.

“El más apurado soy yo.”
Todos tenemos algo importante que hacer.
Mi apuro no puede poner en riesgo a los demás.

“Yo manejo bien; el problema son los otros.”
Manejar bien también es anticiparme a los errores de los demás.”

“Si todos lo hacen, tan grave no debe ser.”
Que una conducta esté naturalizada no la convierte en segura.

“Acá siempre se hizo así.”
Podemos cambiar nuestras costumbres cuando sabemos que hay una forma más segura de movernos.”

“Es un minuto, ¿qué puede pasar?”
Muchas situaciones de riesgo empiezan con decisiones que parecen pequeñas.”

“Primero paso yo.”
En el tránsito no se trata de ganar: se trata de llegar.

“Conozco la ciudad y sé cómo manejarme.”
Conocer la ciudad no alcanza: cada situación requiere atención, prudencia y respeto por los demás.”

PARE

4.- Objetivos estratégicos

El objetivo general del plan es la reducción de fallecidos y lesionados graves respecto al año 2019. Desde esta perspectiva, el objetivo no se limita a reducir la cantidad de siniestros de tránsito, sino también a disminuir su gravedad, proteger especialmente a los usuarios más vulnerables y construir un sistema de movilidad más seguro, inclusivo y resiliente.

Objetivos específicos:

- Reducir la cantidad de usuarios vulnerables que sufren lesiones graves y fatales en la red vial.
- Mejorar la convivencia en el espacio vial, promoviendo una mayor adhesión de las personas a las normas y las conductas respetuosas con los demás.
- Fortalecer la toma de decisiones relativas a la gestión del tránsito y la siniestralidad basadas en información confiable, oportuna, clara y sistemática.
- Aplicar políticas de ingeniería vial y de su entorno alineados a los principios del Sistema Seguro (Safe System), con foco especial en los usuarios vulnerables.
- Promover la coordinación de acciones con los demás actores institucionales relacionados con la seguridad vial a nivel nacional y departamental.

5.- Ejes estratégicos

5.1. Inteligencia de datos y fortalecimiento de la planificación y evaluación.

Este eje apunta a fortalecer el uso de información, evidencia y nuevas herramientas de análisis para orientar las prioridades, la planificación y la evaluación de las políticas de seguridad vial.

Acción	Meta anual	Meta 2030
Crear un tablero de control de seguridad vial para seguimiento de indicadores críticos	Implementar y actualizar mensualmente	Sistema operativo y actualización mensual
Elaborar un mapa dinámico de riesgo vial para priorizar intervenciones	Actualización trimestral	Uso sistemático en la planificación
Evaluar el impacto de intervenciones y operativos prioritarios	Al menos 5 evaluaciones por año	Evaluación sistemática de las principales políticas
Desarrollar estudios específicos sobre factores de riesgo prioritarios	1 estudio por año	Serie de estudios locales consolidada
Incorporar herramientas de Big Data e IA al análisis	1 piloto	Herramientas incorporadas al análisis habitual
Publicar un Informe Anual de Seguridad Vial de Montevideo	1 informe anual	5 informes 2026–2030

5.2. Actualización normativa, fiscalización y factores de riesgo.

Este eje apunta a fortalecer una fiscalización preventiva, visible y focalizada en los principales factores de riesgo, acompañada por herramientas tecnológicas, actualización normativa y mejores condiciones para el cumplimiento de las normas.

Acción	Meta anual	Meta 2030
Elaborar un Plan Anual de Fiscalización basado en factores de riesgo	1 plan anual	Sistema consolidado y revisado anualmente
Sostener operativos focalizados en puntos y horarios de mayor riesgo	Operativos mensuales según planificación	Sistema permanente de fiscalización focalizada
Fortalecer los controles de velocidad con tecnología fija y móvil	Incremento progresivo según riesgo	Red de control consolidada
Fiscalizar alcohol, celular, cinturón y sistemas de retención	Operativos periódicos	Fiscalización sistemática
Fiscalizar ocupación indebida de espacios destinados a peatones y ciclistas	Operativos mensuales	Sistema permanente
Ampliar la fiscalización mediante tecnología	Incorporar nuevas modalidades de control	Sistema tecnológico ampliado
Implementar estrategia específica contra picadas y concentraciones ilegales de motos	Plan operativo coordinado permanente	Estrategia consolidada con MI
Promover y aprobar normativa sobre picadas y concentraciones ilegales	Aprobación e implementación	Normativa vigente y evaluada
Promover normativa sobre adulteración de matrículas, contaminación sonora y deuda excesiva	Presentación y aprobación	Marco normativo consolidado
Actualizar normativa de Vehículos de Movilidad Personal	Aprobación de regulación actualizada	Marco regulatorio consolidado

Acción	Meta anual	Meta 2030
Digitalizar y descentralizar trámites vehiculares	Implementar nuevas prestaciones	Mayoría de trámites priorizados digitalizados/descentralizados
Implementar sistema de seguimiento de reincidencia	Diseño e implementación	Sistema consolidado

5.3. Cultura de movilidad.

Este eje apunta a promover una cultura de movilidad basada en el respeto, el cuidado y la convivencia, fortaleciendo la educación, la comunicación y la incorporación de conductas seguras en los desplazamientos cotidianos.

Acción	Meta anual	Meta 2030
Campaña anual masiva de seguridad vial vinculada a fechas clave	1 campaña anual	5 campañas 2026–2030
Campañas específicas por factor de riesgo	3 campañas por año	Programa permanente
Piezas segmentadas para peatones, VMP, motociclistas y automovilistas	4 líneas de contenidos por año	Estrategia permanente
Desarrollar la segunda temporada del programa educativo de TV Ciudad (Nos movemos)	Segunda temporada	Continuidad según evaluación
Conversatorios sobre seguridad vial en los Municipios	2 Municipios por año	Cobertura de los 8 Municipios
Programa “Detrás de cada operativo” para visibilizar la prevención y el trabajo inspectivo	Implementación y publicaciones periódicas	Comunicación permanente
Difundir sistemáticamente resultados de operativos	Publicación mensual	Sistema permanente
Formación de inspectores en comunicación y gestión de conflictos	Capacitación anual	100% del cuerpo alcanzado progresivamente
Programa de educación vial en centros educativos	Programa anual	Red permanente de centros participantes

5.4. Infraestructura, diseño vial seguro y gestión de velocidades.

Este eje apunta a consolidar una infraestructura vial segura, accesible y coherente con el enfoque de Sistema Seguro (Safe System), incorporando mejoras en el diseño, mantenimiento, tratamiento de puntos críticos y gestión de velocidades.

Acción	Meta anual	Meta 2030
Programa anual de tratamiento de puntos críticos de siniestralidad	Identificar e intervenir puntos prioritarios	Intervención de principales puntos críticos identificados
Incluir mejoras de seguridad vial en las obras de rehabilitacion o reconstrucción de pavimentos que ejecuta la División Vialidad	Intervenciones anuales	Programa permanente
Programa de entornos seguros en centros educativos	Intervenciones piloto y ampliación	Red de entornos seguros
Programa de entornos seguros para personas mayores y movilidad reducida	Identificación e intervención de zonas prioritarias	Red de entornos seguros
Plan anual de mantenimiento de señalización horizontal y vertical	Cumplimiento del plan anual	Sistema permanente por estándares
Revisión de velocidades máximas en vías y tramos prioritarios	Revisar corredores prioritarios	Actualización progresiva de la red
Intervenciones físicas de calmado de tránsito	Intervenciones en zonas priorizadas	Programa permanente
Evaluar resultados de las intervenciones de infraestructura y velocidad	Evaluación anual	Sistema de evaluación consolidado

5.5. Motociclistas

Este eje apunta a mejorar la seguridad de quienes se desplazan en motocicleta, promoviendo formación, cumplimiento de las normas, uso de elementos de protección, condiciones adecuadas de los vehículos y acciones preventivas frente a los principales riesgos.

Acción	Meta anual	Meta 2030
Puntos de control de motos con cobertura territoria	Cobertura anual de todos los Municipios	Cobertura permanente de Montevideo
Controles nocturnos coordinados con el Ministerio del Interior	Operativos semanales según riesgo	Sistema permanente de control nocturno
Plan específico contra picadas y concentraciones ilegales	Operativos preventivos coordinados	Reducción sostenida del fenómeno
Medidas sustitutivas y programas de recuperación para obtención de PUNC	Implementación y seguimiento	Programa consolidado
Simplificación del trámite de matrículas	Implementación progresiva	Programa permanente
Fortalecer formación en academias y CEVI, con énfasis en jóvenes	Programa anual	Programa permanente
Ampliar talleres de repaso para aspirantes reprobados	Implementación anual	Programa permanente
Programa específico para deliveries	Implementación de acciones con el sector	Programa permanente
Descentralizar trámite de obtención de PUNC en la periferia	Implementación progresiva	Red descentralizada
Control de condiciones de seguridad de motocicletas	Operativos específicos	Sistema permanente

5.6. Peatones, ciclistas y usuarios de vehículos de movilidad personal (VMP)

Este eje apunta a fortalecer una movilidad activa más segura, accesible e inclusiva, con especial atención a las infancias, las personas mayores y quienes presentan mayores necesidades de accesibilidad.

Acción	Meta anual	Meta 2030
Extender la red cicloviaria concriterio de conectividad	5,5 km por año según planificación	22 km acumulados
Consolidación del Grupo de Coordinación de Ordenamiento del Tránsito (GCOT)	Reuniones y agenda de trabajo periódicas	Ámbito permanente institucionalizado
Planificación conjunta de operativos IM–Ministerio del Interior	Planificación mensual	Sistema permanente
Intercambio de información entre organismos	Implementar mecanismos/protocolos	Sistema consolidado
Plan específico de seguridad vial nocturna	Elaboración e implementación	Modelo permanente
Agenda conjunta con UNASEV	Acciones coordinadas anuales	Agenda permanente
Agenda normativa con Congreso de Intendentes	Identificar y promover reformas prioritarias	Reformas priorizadas implementadas
Coordinación con MTOP en asuntos de competencia nacional	Agenda anual	Mecanismo permanente
Articulación con educación,	Acciones conjuntas	Red institucional consolidada
Mantener la infraestructura cicloviaria existente	Plan anual de mantenimiento	Red priorizada mantenida
Programa de seguridad peatonal en puntos críticos	Intervenciones anuales	Principales puntos tratados
Mejorar cruces peatonales en arterias de alta circulación	Intervenciones anuales	Programa permanente

Acción	Meta anual	Meta 2030
Entornos seguros y accesibles hacia centros educativos	Intervenciones piloto y ampliación	Red de entornos seguros
Mejorar cruces peatonales para personas con TEA	Intervenciones anuales	Programa permanente
Construir sendas peatonales en asentamientos		Intervenciones en 11 grupos de asentamientos
Construir veredas en avenidas de zonas intermedias asociadas al Transporte Público		Intervención en 8 avenidas
Reparación de veredas que tienen comprometida la caminabilidad		875 cuadras intervenidas
Entornos seguros vinculados a servicios de salud y cuidados	Identificación e intervención anual	Red de entornos seguros
Fiscalización de invasión de ciclovías y bicisendas	Operativos periódicos	Sistema permanente
Fiscalización de VMP	Operativos periódicos	Sistema consolidado

5.7. Gobernanza, coordinación institucional y seguimiento del Plan.

Este eje apunta a consolidar una coordinación permanente y articulada entre los organismos y actores vinculados a la movilidad y la seguridad vial, fortaleciendo el trabajo conjunto, el intercambio de información y el seguimiento de las acciones del Plan.

Acción	Meta anual	Meta 2030
Consolidación del Grupo de Coordinación de Ordenamiento del Tránsito (GCOT)	Reuniones y agenda de trabajo periódicas	Ámbito permanente institucionalizado
Planificación conjunta de operativos IM–Ministerio del Interior	Planificación mensual	Sistema permanente
Intercambio de información entre organismos	Implementar mecanismos/protocolos	Sistema consolidado
Plan específico de seguridad vial nocturna	Elaboración e implementación	Modelo permanente
Agenda conjunta con UNASEV	Acciones coordinadas anuales	Agenda permanente
Agenda normativa con Congreso de Intendentes	Identificar y promover reformas prioritarias	Reformas priorizadas implementadas
Coordinación con MTOP en asuntos de competencia nacional	Agenda anual	Mecanismo permanente
Articulación con educación, salud y Justicia	Acciones conjuntas anuales	Red institucional consolidada
Mesa de seguimiento del Plan 2026–2030	Seguimiento semestral	Evaluación anual del Plan
Informe público anual de avance del Plan	1 informe anual	5 informes 2026–2030

6.- Agradecimientos

Agradecemos a todos los actores que participan activamente para mejorar la movilidad en el Departamento:

Dependencias del Gobierno

- Presidencia de la República
- Unidad Nacional de Seguridad Vial
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas
- Ministerio del Interior
- Congreso de Intendentes
- Junta Departamental de Montevideo
- Municipios
- Defensoría de Vecinas y vecinos
- Banco de Seguros del Estado

Fuerzas de Seguridad

- Jefatura de Policía de Montevideo.
- Policía Caminera.
- Prefectura Nacional.

Servicios de emergencia

- SAME- ASSE.
- Dirección Nacional de Bomberos.

Centros de Salud

- Hospitales públicos y privados, sanatorios y clínicas.

Sector Privado

- Empresas interesadas en trabajar por la seguridad vial.
- Empresas relacionadas con el transporte.
- Empresas relacionadas con el sector automotriz y aseguradoras.

Sector Académico.

- Universidades y centros de investigación.

Comunidad.

- ONGs, Fundaciones, Asociaciones, Cámaras, Sindicatos y concejos vecinales.
- Vecinas y vecinos de Montevideo.