AIC

ECONOMÍA & FINANZAS

NEWSLETTER
MARZO

Transporte Urbano y Movilidad Sostenible

EDITORIAL

Desafíos y lecciones en el transporte público urbano en América Latina

El transporte público es un pilar fundamental en la movilidad urbana y un desafío clave para la planificación de las ciudades. En Uruguay, el debate sobre la movilidad en el Área Metropolitana de Montevideo ha cobrado relevancia con el nuevo gobierno, situándose como prioridad en la agenda pública.
En Montevideo, la congestión vehicular, la reducción de frecuencias y la falta de prioridad para el transporte público evidencian la necesidad de reformas. Según la Encuesta de Movilidad, el 32% de los viajes se realizan en automóvil y el 25,2% en ómnibus, con una creciente preferencia por vehículos privados. La diferencia en tiempos de viaje (46 minutos en transporte público vs. 21 en privado) influye en esta tendencia, afectando principalmente a los sectores de menores ingresos.
La experiencia de la región ofrece valiosas lecciones sobre aciertos y errores. Basado en la experiencia de AIC Economía y Finanzas y en la revisión de literatura internacional se presentan algunos desafíos y lecciones aprendidas en cuatro dimensiones claves: técnica, institucional, regulatoria y económico-financiera.

Desafíos técnicos

La implementación de reformas es compleja debido a cambios constantes y discusiones prolongadas, retrasando proyectos y alterándolos. La falta de infraestructura adecuada y la escasa integración entre distintos modos de transporte han afectado la eficiencia del sistema. Además, la expansión hacia zonas periféricas sigue siendo un reto por los altos costos y la baja densidad poblacional. La planificación ineficiente de rutas contribuye a tiempos de desplazamiento prolongados, reduciendo la efectividad del sistema. Tecnológicamente, la implementación de sistemas inteligentes de transporte y el cobro electrónico enfrenta obstáculos de interoperabilidad y adopción.
En varias ciudades, la selección inadecuada de corredores ha sido un problema recurrente. Para superar estos problemas, es fundamental diseñar sistemas basados en calidad del servicio, priorizar el transporte público, garantizar una integración modal eficiente y adoptar tecnologías avanzadas. Se requiere una infraestructura flexible y escalable, y seleccionar corredores estratégicos para maximizar el impacto en la movilidad. Para ello, es esencial un equipo técnico sólido que supervise todo el ciclo de vida de los proyectos.

Desafíos institucionales

La fragmentación de competencias entre distintos niveles de gobierno ha generado conflictos, sobrecostos y retrasos en la ejecución de proyectos. La falta de coordinación entre operadores y reguladores, sumada a la resistencia de transportistas tradicionales, ha obstaculizado la transición hacia sistemas más modernos.

Para mejorar la gestión, es crucial fortalecer la cooperación interinstitucional mediante la creación de una Autoridad Metropolitana de Transporte, fomentar la participación ciudadana en la planificación, invertir en capacitación técnica, dotar de recursos económicos adecuados y mejorar la supervisión de los proyectos de transporte. Asimismo, la participación ciudadana facilita la identificación de necesidades y genera confianza en el sistema.

Desafíos regulatorios

El marco normativo está estrechamente vinculado con el ámbito institucional. Para evitar problemas, la regulación debe otorgar potestades a una Agencia Metropolitana de Transporte para determinar los servicios requeridos, el esquema de negocios, la remuneración conveniente y la calidad del servicio. También es clave definir claramente los roles de cada actor dentro del sistema, asignando responsabilidades específicas y estableciendo mecanismos efectivos de fiscalización y sanción.
Es esencial que la regulación permita la intermodalidad y la innovación tecnológica, establezca contratos con incentivos de calidad y sanciones por incumplimiento, y garantice la integración del transporte informal con el sistema estructurado.

Desafíos económicos y financieros

La implementación de reformas es compleja debido a cambios constantes y discusiones prolongadas, retrasando proyectos y alterándolos. La falta de infraestructura adecuada y la escasa integración entre distintos modos de transporte han afectado la eficiencia del sistema. Además, la expansión hacia zonas periféricas sigue siendo un reto por los altos costos y la baja densidad poblacional. La planificación ineficiente de rutas contribuye a tiempos de desplazamiento prolongados, reduciendo la efectividad del sistema.

Tecnológicamente, la implementación de sistemas inteligentes de transporte y el cobro electrónico enfrenta obstáculos de interoperabilidad y adopción. En varias ciudades, la selección inadecuada de corredores ha sido un problema recurrente. Para superar estos problemas, es fundamental diseñar sistemas basados en calidad del servicio, priorizar el transporte público, garantizar una integración modal eficiente y adoptar tecnologías avanzadas. Se requiere una infraestructura flexible y escalable, y seleccionar corredores estratégicos para maximizar el impacto en la movilidad. Para ello, es esencial un equipo técnico sólido que supervise todo el ciclo de vida de los proyectos.

Indicadores Sectoriales

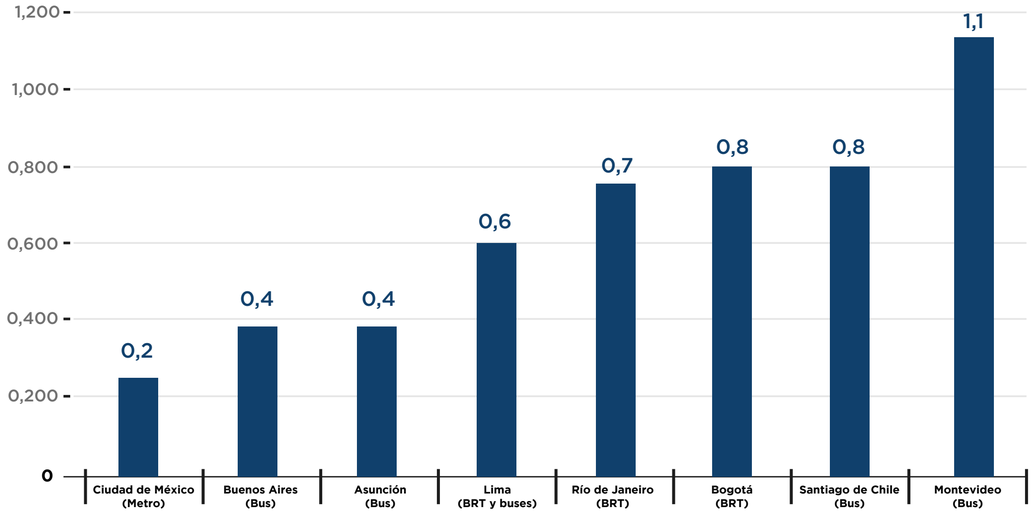
PRECIOS - MOVILIDAD - CONGESTIÓN - MERCADO - BOLETOS - TARIFA TÉCNICA

AIC
ECONOMÍA & FINANZAS

MONITOR DE INDICADORES

Precios y asequibilidad del transporte público

Precios de boleto por país (Transporte público más utilizado) (USD)



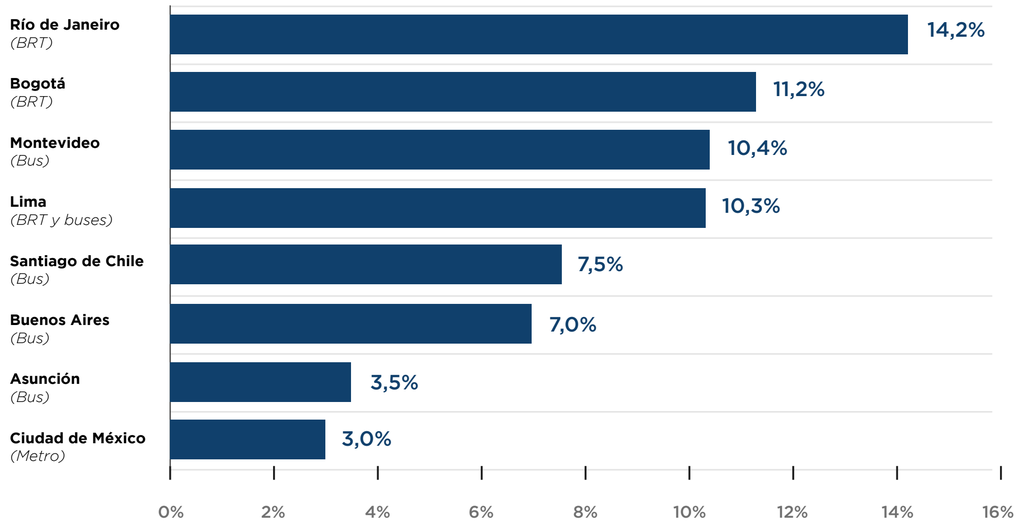
Fuente: elaboración propia en base a fuentes oficiales.

La información refiere a la tarifa en USD del medio de transporte más utilizado en cada ciudad.

Uruguay tiene el transporte público más caro de la región. El precio del boleto común alcanza los 1,1 dólares, situándose un 75% por encima del promedio regional (0,63 dólares) para los países seleccionados.

El metro de la Ciudad de México se destaca como el sistema de transporte más económico, con un costo de boleto de aproximadamente 0,2 dólares. Este precio se debe al considerable subsidio gubernamental que recibe el sistema, el cual en 2024 ascendió a aproximadamente 900 millones de dólares anuales.

Asequibilidad (Peso de 50 viajes en salario mínimo)



Fuente: elaboración propia en base a fuentes oficiales.

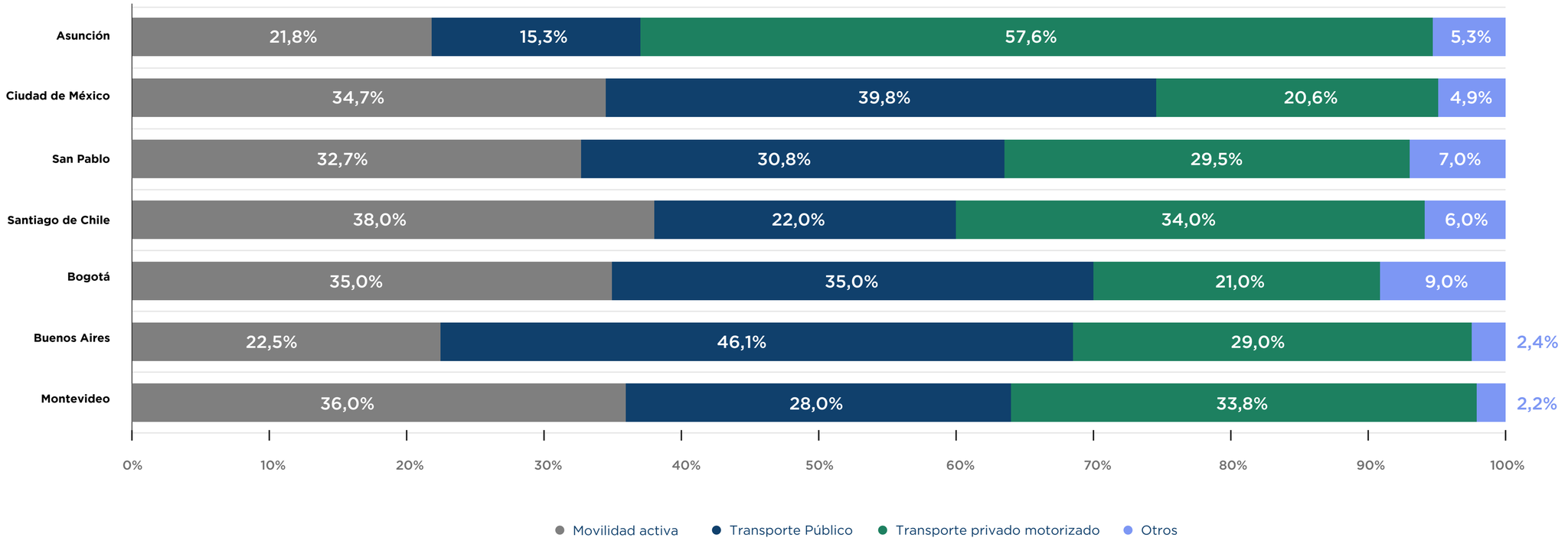
La información salarial proviene de fuentes oficiales de cada gobierno, convertida a dólares según el tipo de cambio vigente en febrero de 2025. La proporción se calcula considerando el costo de una canasta de 50 viajes del medio de transporte público más utilizado en cada ciudad.

El costo de una canasta de viajes en transporte público representa el 14% del salario mínimo nacional en Río de Janeiro, mientras que en Ciudad de México es solo el 3%. Esta variación en la asequibilidad del transporte público refleja las disparidades en la eficiencia, cobertura y sostenibilidad de los sistemas de transporte en la región.

Montevideo, Bogotá y Río de Janeiro presentan los mayores costos de transporte público en relación al salario mínimo vigente. Al ser un servicio utilizado principalmente por la población de niveles medio y medio-bajo, esta carga salarial incrementa las barreras económicas para acceder a servicios esenciales.

MONITOR DE INDICADORES

Reparto modal de viajes diarios



Fuente: paginas gubernamentales, CEPAL

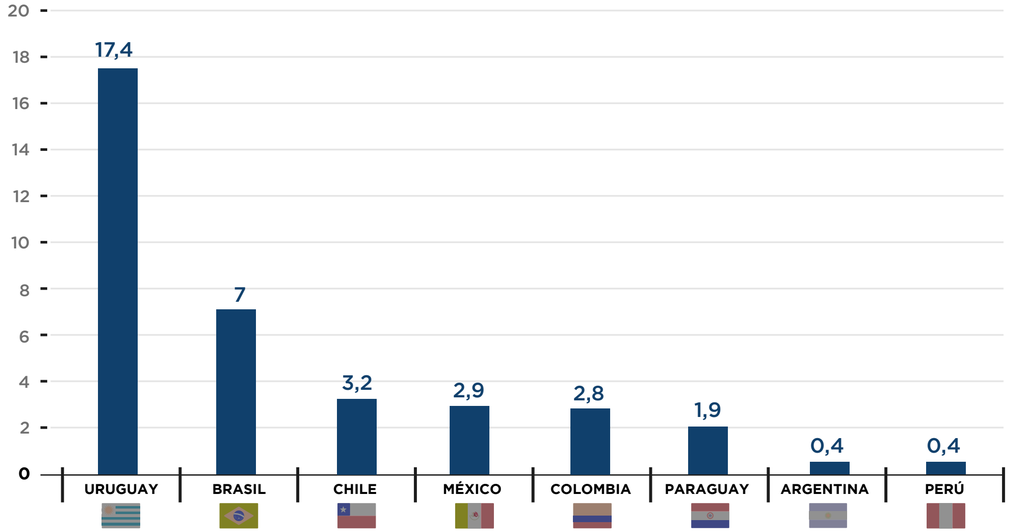
- Buenos Aires lidera en el uso del transporte público, con un 46 % de participación, seguido de Ciudad de México (39,8%) y Bogotá (35%). Esto responde a la existencia de redes de transporte masivo consolidadas, como metro y sistemas BRT, que ofrecen alternativas eficientes a la movilidad privada en el medio urbano.

- En la mayoría de los países de los viajes se realizan de modo privado. En términos de gestión y desempeño, ciudades como Ciudad de México y Bogotá han logrado mejores condiciones, mientras que Asunción enfrenta mayores dificultades.

MONITOR DE INDICADORES

Electromovilidad

Vehiculos eléctricos cada 10.000 habitantes



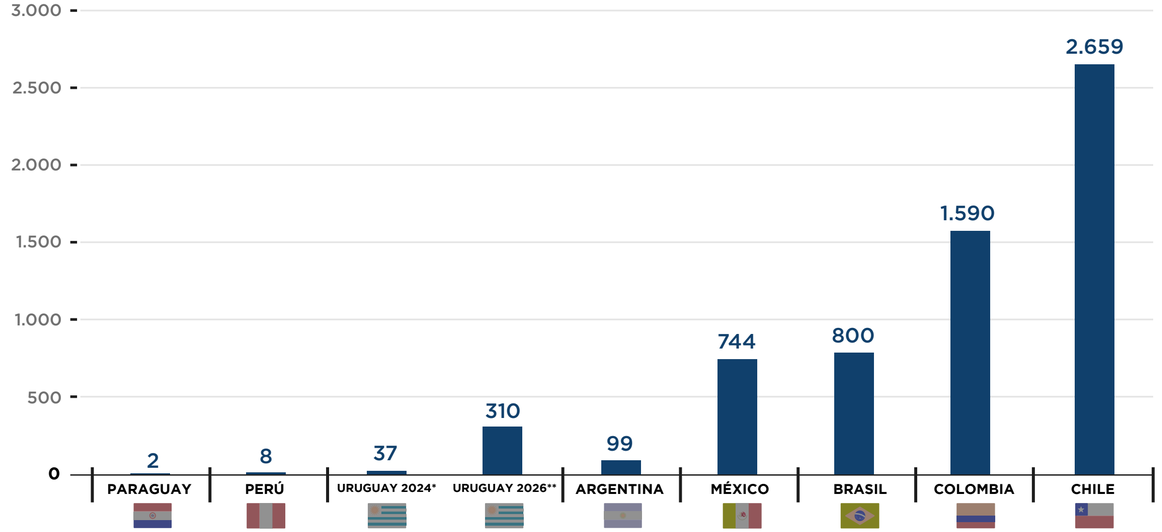
Aunque Uruguay lidera el ranking de vehículos eléctricos per cápita en la región seleccionada, Costa Rica registra el valor más alto, con 34,3 vehículos eléctricos por cada 10.000 habitantes.

Fuente: OLADE

Uruguay lidera la región en cantidad de vehículos electrificados por cada 10.000 habitantes gracias a una combinación de incentivos fiscales y políticas de electromovilidad. Entre estas destacan la exoneración de la Tasa Global Arancelaria (TGA) para vehículos eléctricos y el desarrollo de una red estratégica de cargadores públicos, lo que facilita la adopción de estas tecnologías y acelera la transición hacia un transporte descarbonizado y más eficiente.

En los últimos cuatro años el parque de vehículos electrificados livianos (autos y camionetas) en América Latina ha crecido en más de 14 veces. El aumento es particularmente destacado en los vehículos híbridos enchufables (PHEV), cuya cantidad se ha multiplicado aproximadamente por 17. En paralelo, los vehículos eléctricos puros (BEV) han registrado un incremento de 12 veces.

Flota de autobuses eléctricos



Fuente: e-radar y fuentes oficiales **Uruguay Julio 2024* ***Proyectados Uruguay Inicios 2026*

Los avances en la movilidad eléctrica de Uruguay se reflejan en la expansión proyectada de la flota de buses eléctricos. En 2024 se creó un fideicomiso financiero destinado a financiar la adquisición de buses 100% eléctricos por parte de las empresas de transporte de Montevideo. En esta línea la flota crecerá de 37 unidades en julio de 2024 a 310 en 2026, consolidando la transición hacia un transporte más sostenible.

Con más de 2480 buses eléctricos en operación Santiago de Chile se posiciona como la segunda ciudad del mundo con más buses eléctricos, luego de China. Este crecimiento ha sido impulsado por un modelo de licitación que fomenta la electromovilidad, alianzas público-privadas y un fuerte compromiso con la reducción de emisiones, estrategias que han convertido a Santiago en un referente regional en la transición hacia un transporte más sostenible.

MONITOR DE INDICADORES

Congestión Vial en Montevideo

Congestión vial en días hábiles

Congestión vial en días hábiles – Hora pico vespertina (Lunes a viernes, 17:00 a 19:00)

Los valores corresponden al porcentaje del tiempo en que una vía presenta condiciones de tráfico lento o detenido dentro del intervalo de tiempo seleccionado

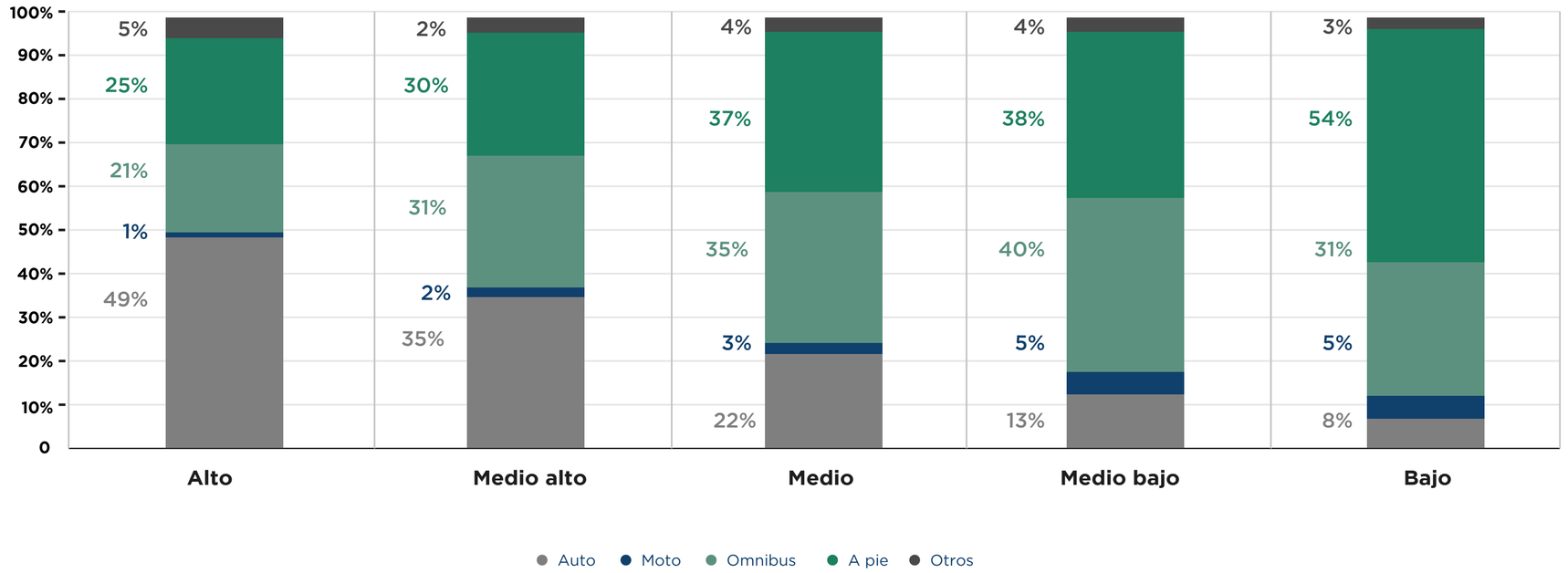
Fuente: Intendencia de Montevideo (IMM)

- Montevideo presenta los niveles más altos de congestión en días hábiles y durante la hora pico vespertina (17 a 19hs). Las calles Bv. Gral. Artigas, Av. Italia, Av. Gral. Rivera, Av. de las Instrucciones y Av. Luis Alberto de Herrera se encuentran entre las arterias más congestionadas, debido a que estas avenidas son puntos clave de conexión entre áreas residenciales y comerciales, con alta concentración de tráfico tanto privado como de transporte público.

- La congestión incrementa los tiempos de traslado, afectando la productividad individual al reducir el tiempo disponible para actividades laborales y personales. A su vez disminuye la eficiencia del transporte público, la menor confiabilidad en los tiempos de viaje, derivada de la congestión, puede incentivar un mayor uso del transporte privado, generando un círculo vicioso en la movilidad urbana.

MONITOR DE INDICADORES

Proporción de viajes por modo y nivel socioeconómico



* *Cifras redondeadas*
Fuente: Observatorio Movilidad de Montevideo en base a Encuesta de Movilidad del Área Metropolitana de Montevideo (EMAMM) 2016

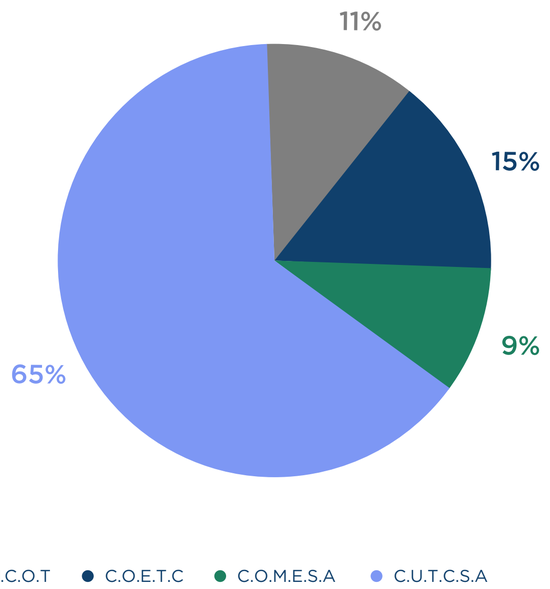
El uso del automóvil como medio de transporte está relacionado con el nivel de ingreso de las personas: a mayor renta, mayor es la preferencia por este medio. En el nivel socioeconómico más alto el 49% de la población opta por este modo, mientras que en el sector más bajo su uso cae al 8%.

En los niveles socioeconómicos con mayores restricciones presupuestarias los modos de transporte predominantes son a pie (54%) y ómnibus (31%). Esta fuerte dependencia de opciones de bajo costo subraya la necesidad de un sistema de transporte público asequible y eficiente, no solo como una alternativa económica, sino también como un factor clave para garantizar el acceso a empleo, educación y servicios esenciales.

MONITOR DE INDICADORES

Caracterización del mercado de transporte público urbano

Distribución del mercado por empresas (2023)



Montos correspondientes al porcentaje de ingresos totales del sistema percibidos por empresa
Fuente: Intendencia de Montevideo

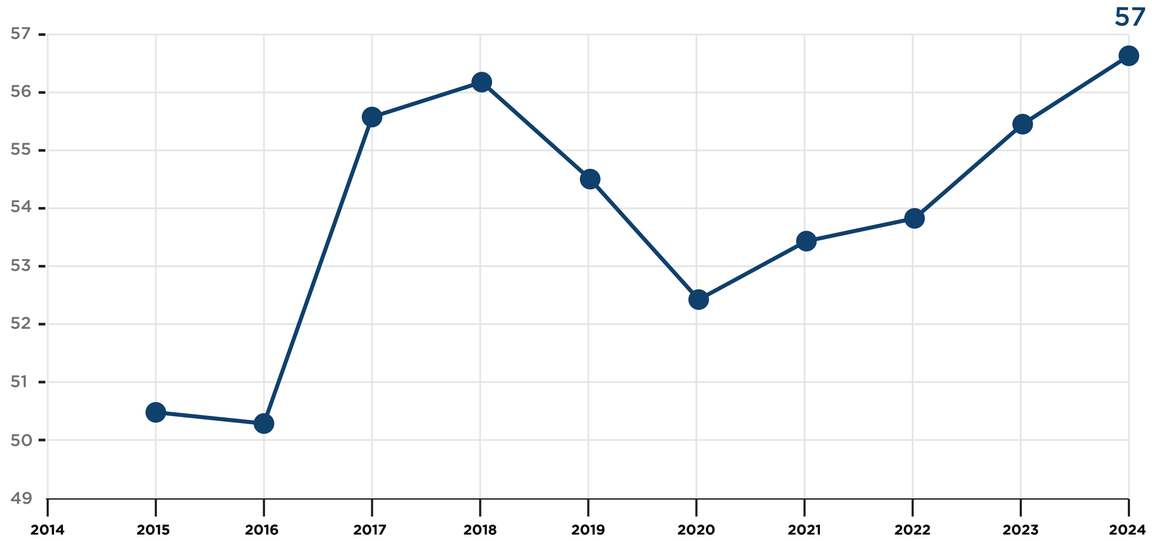
El servicio de transporte público en Montevideo, prestado en carácter de concesión, este compuesto por cuatro empresas: CUTCSA, COMESA, UCOT y COETC, las dos primeras bajo la forma jurídica de sociedades anónimas y las restantes como cooperativas. Los ingresos se distribuyen de manera heterogénea, con CUCTSA percibiendo el 65% del total recaudado por el sistema, COETC el 15%, UCOT el 11% y COMESA el 9%.

De este total de ingresos recaudados por el Sistema de Transporte Publico de Montevideo, en 2019 dos tercios correspondieron al pago de boletos que realizan los usuarios (65%) y el tercio restante provino de subsidios: 13% Intendencia, 11% Gobierno Nacional y 11% Fideicomiso Gasoil. (Informe sobre Tarifas y Subsidios a Usuarios del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de Montevideo).

MONITOR DE INDICADORES

Evolución de las tarifas de transporte urbano y suburbano

Boleto común urbano - *precio real a diciembre de cada año*

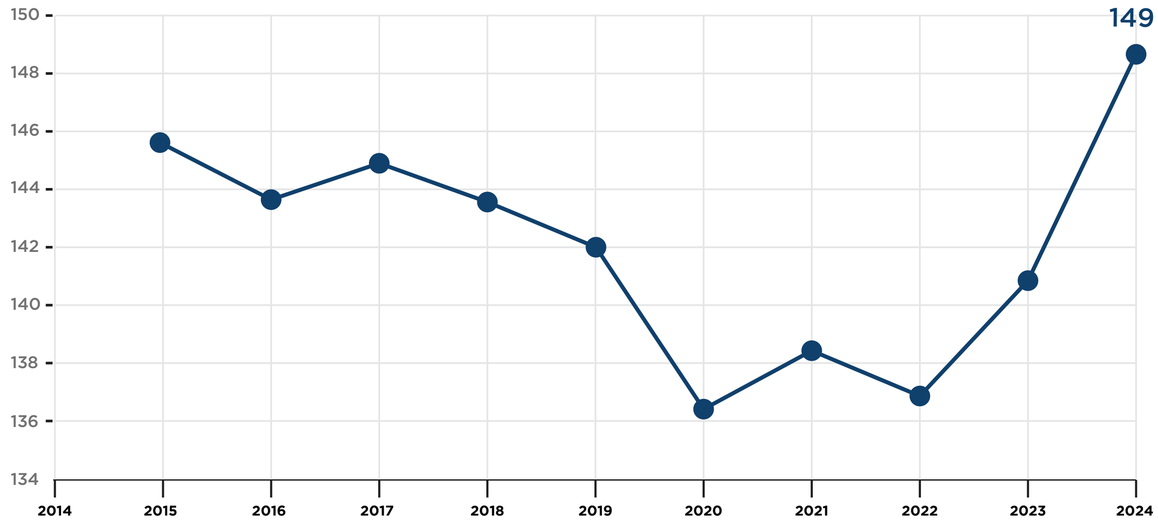


** Precios ajustados por IPC (base enero 2025)*
La tarifa de referencia corresponde al boleto común abonado en efectivo
Fuente: MTOP

A partir del 2022 el precio real del boleto común muestra una tendencia al alza, recuperando niveles cercanos a los de 2018 y alcanzando los $57 en 2024. Esto sugiere que, en términos de precios reales, el transporte urbano sigue representando un costo similar al de antes de la pandemia, pese a la caída en la demanda.

Entre 2021 y 2023, la cantidad de pasajeros que accedieron al descuento del 10 % mediante pago electrónico con tarjeta STM creció en más de dos veces, impulsando la generalización de este medio de pago. Además, la IMM subsidia parte del boleto estudiantil y de jubilados, junto a otras tarifas bonificadas.

Boleto suburbano Anillo 4 - *precio real a diciembre de cada año*



** Precios ajustados por IPC (base enero 2025)*
La tarifa de referencia corresponde al Anillo 4, que abarca el tramo desde Montevideo hasta los 60 km.
Fuente: MTOP

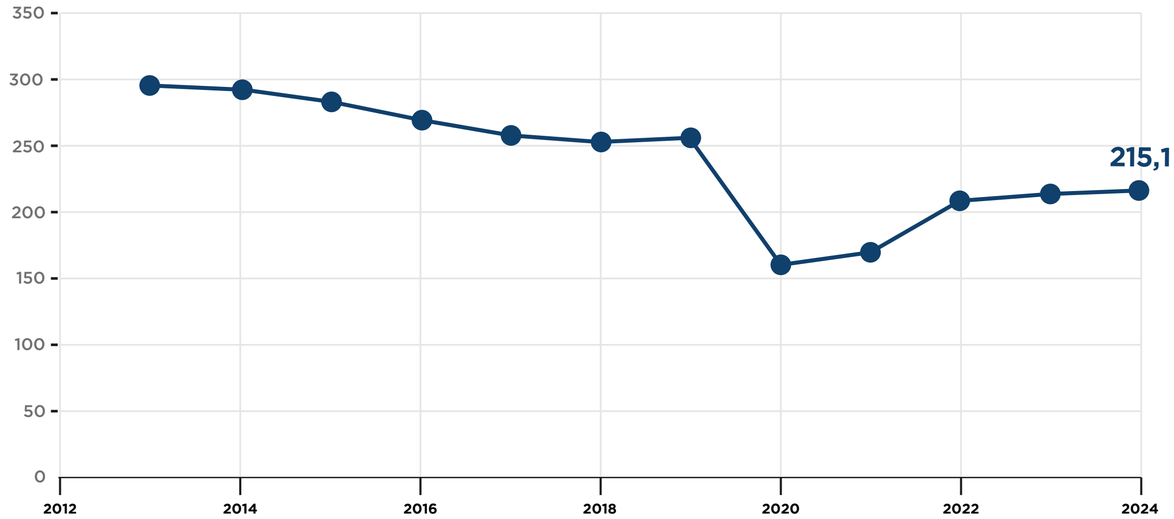
El precio del boleto suburbano (anillo 4) ha mostrado un ajuste moderado a lo largo del período analizado. Exceptuando la caída durante la Pandemia, los precios no muestran grandes variaciones, aunque se observa una reciente tendencia al alza desde el 2022.

A partir de enero de 2025 rige un aumento del 6,67% en el precio del pasaje interdepartamental, medida justificada por el gobierno por motivos económicos como el aumento de salarios, ajustes correctivos y acuerdos establecidos en las actas de los consejos de salarios, entre otros factores.

MONITOR DE INDICADORES

Evolución de pasajeros transportados en sistema urbano y suburbano

Venta de boletos de transporte urbano (millones)



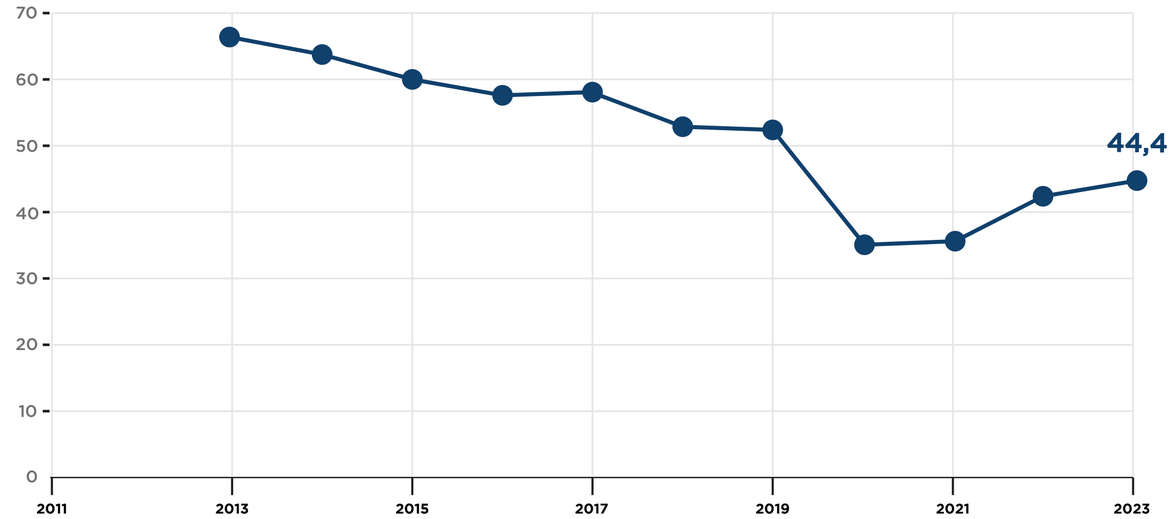
*según fuentes oficiales el crecimiento en la venta de boletos en 2024 respecto a 2023 fue del 1%

Fuente: Intendencia de Montevideo (IM), elaborado por la Unidad de Estadística y Gestión Estratégica

La evolución de la venta de boletos en el transporte público, no se acompaso con el crecimiento económico. Entre los años 2014 y 2024, la economía uruguaya mostró un incremento promedio anual del 1,02 % en el índice de salarios reales. Sin embargo, en el sistema urbano, la cantidad de pasajes vendidos aún no ha recuperado los niveles previos a la pandemia, manteniéndose actualmente un 16 % por debajo de las ventas de 2019.

La reducción en el uso del transporte público se desarrolla en paralelo con un crecimiento sostenido en la cantidad de vehículos automotores particulares, tanto autos como motos. Los datos de empadronamiento de vehículos en Montevideo, evidencian el desplazamiento de la demanda del transporte público hacia opciones de movilidad privada.

Venta de boletos en transporte suburbano (millones)



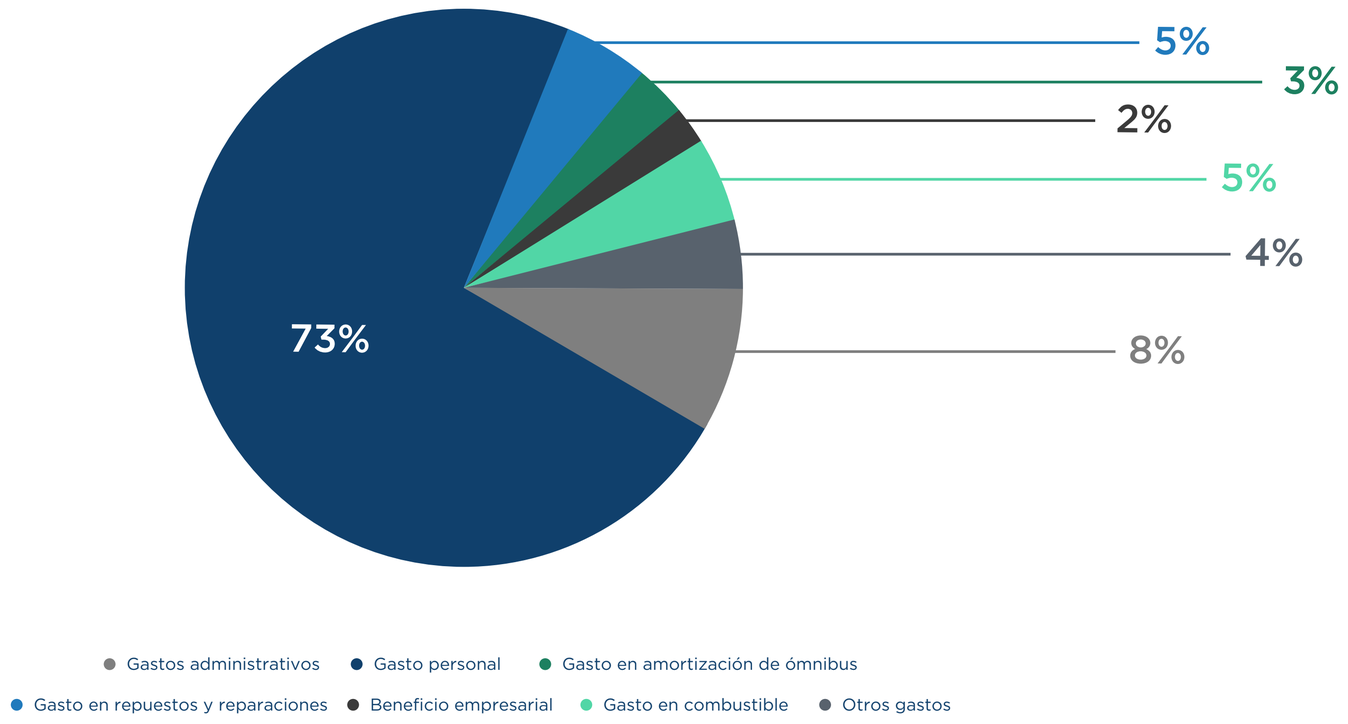
Fuente: INE - Anuarios estadísticos

Desde 2013, la venta de boletos del transporte suburbano en el país ha disminuido, mientras que la cantidad de kilómetros no ha experimentado una disminución proporcional, evidenciando un desajuste entre la oferta y la demanda.

El declive en la demanda se acompaña de un aumento en los tiempos de viaje de algunas líneas suburbanas. De acuerdo a CINVE indican que, entre 2007 y 2023, los incrementos en el tiempo promedio de viaje varían desde un 4% hasta un máximo del 28%.

MONITOR DE INDICADORES

Tarifa técnica del transporte público urbano



Fuente: Informe sobre tarifa técnica y subsidios a usuarios del sistema de transporte público de pasajeros de Montevideo

La tarifa técnica representa el costo que asume el sistema por transportar a un pasajero, determinado por la relación entre costos operativos y demanda efectiva. El gasto en personal representa la mayor parte de la tarifa técnica, con un 73%, lo que indica que los costos laborales son el componente más significativo del costo total.

A pesar de su importancia operativa el gasto en combustible tiene un peso relativo bajo en los costos del transporte público. Esto se explica por el Fideicomiso del Boleto o del Gasoil, un subsidio que reduce el costo del gasoil para el sistema, estabilizando el valor del boleto para los usuarios frente a variaciones en el precio del combustible.

Indicadores Macroeconómicos Regionales

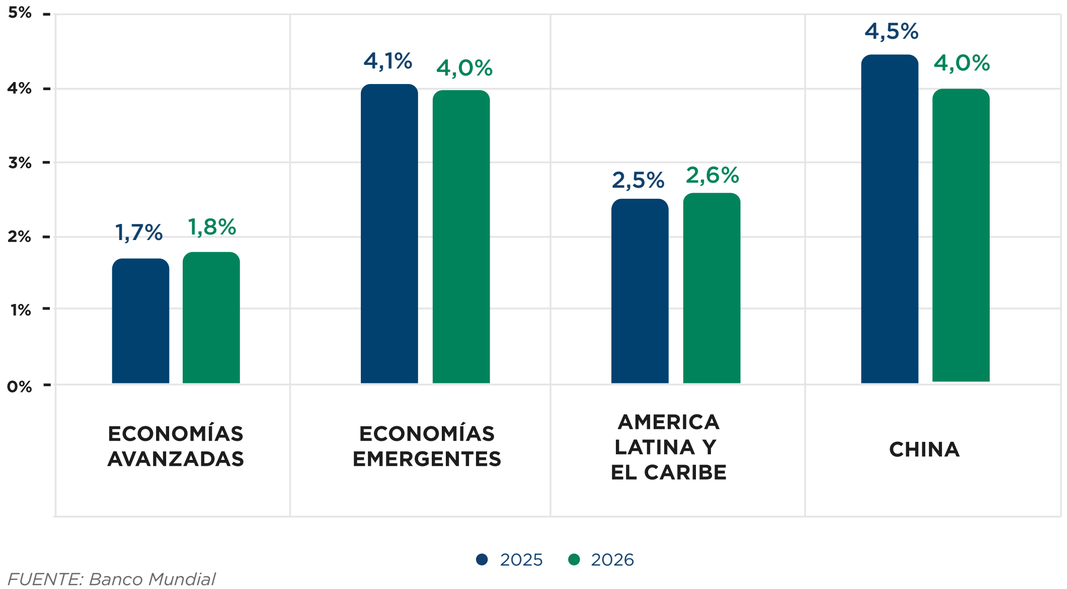
- PIB
- Riesgo País
- Rendimiento bono USA a 10 años y DXY
- Inflación
- Rentabilidades
- Infra Index
- Variación de inversión

AIC
ECONOMÍA & FINANZAS

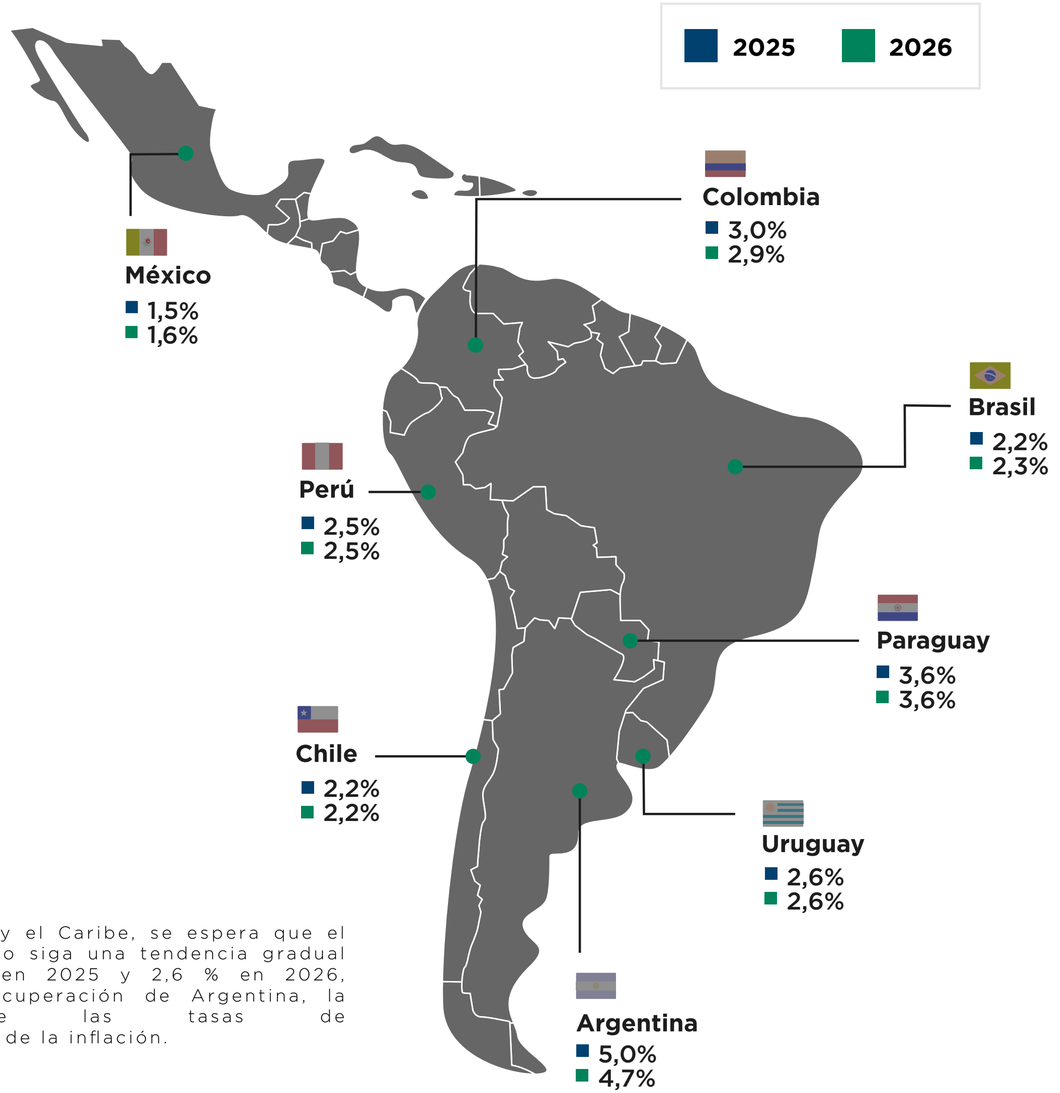
MONITOR DE INDICADORES

Indicadores Macroeconómicos Regionales

Indicador 1: **PIB**



FUENTE: Banco Mundial

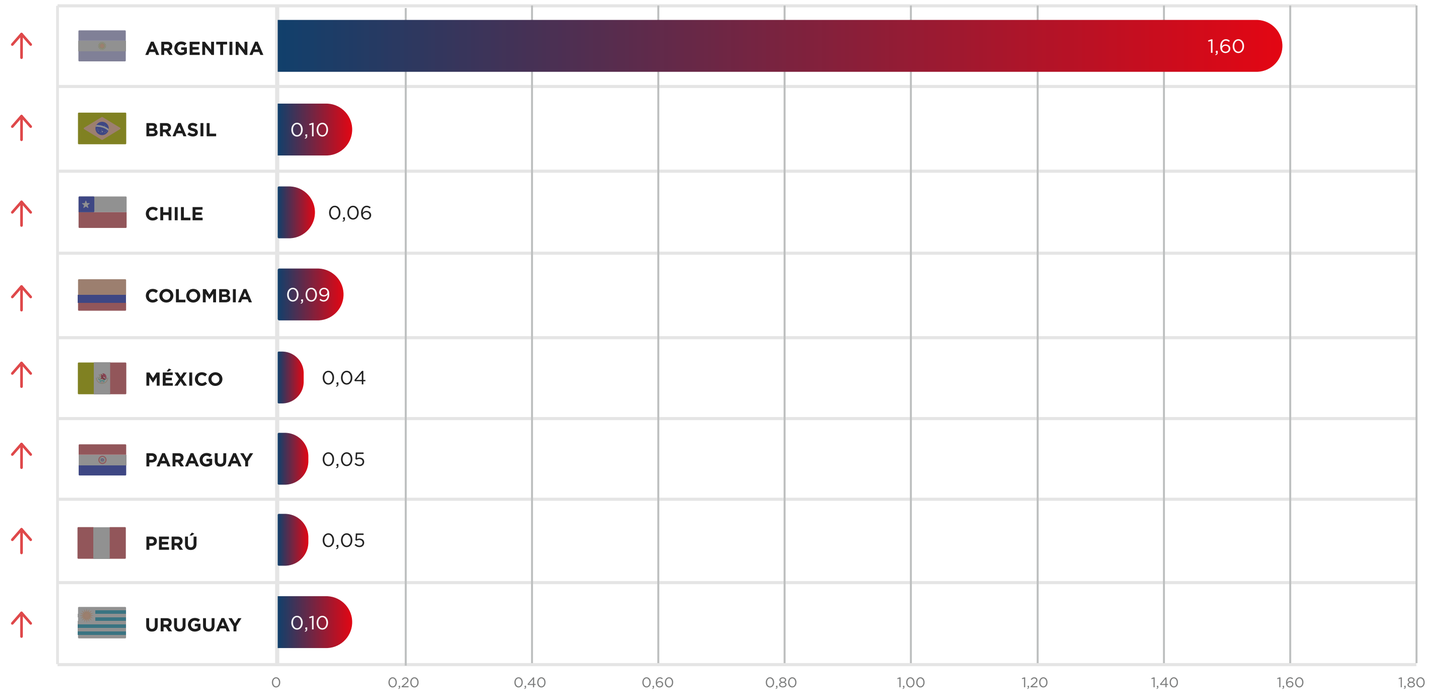


- El crecimiento mundial se está estabilizando a medida que la inflación se acerca a los objetivos de los bancos centrales, para el 2025 – 2026 espera una expansión global del 2,7%. No obstante, las proyecciones de crecimiento resultan insuficientes para compensar los efectos adversos acumulados en los últimos años.
- En 2025, las economías avanzadas crecerían un 1,7 %, mientras que en 2026 alcanzarían el 1,8 %. En contraste, las economías emergentes mostrarían un crecimiento más dinámico, 4,1% en 2025 y 4,0% en 2026.
- Para América Latina y el Caribe, se espera que el crecimiento económico siga una tendencia gradual al alza, del 2,5 % en 2025 y 2,6 % en 2026, impulsada por la recuperación de Argentina, la normalización de las tasas de interés y la reducción de la inflación.

MONITOR DE INDICADORES

Indicadores Macroeconómicos Regionales

Indicador 2: VARIACIÓN DEL RIESGO PAÍS EN FEBRERO 2025 RESPECTO A ENERO 2025



VALOR PROMEDIO (%) FEB-2025	VARIACION CON PROMEDIO FEB-2024 (p.b)
6,99%	-1157
2,20%	14
1,26%	-11
3,26%	16
3,12%	-22
1,63%	-21
1,59%	-2
0,94%	6

FUENTE: JP Morgan

- Durante el mes todos los países de la región mostraron tendencias negativas, influenciadas por factores como las tensiones diplomáticas, las disputas comerciales y la vulnerabilidad financiera internacional.

- Desde el inicio de 2025, el riesgo país de Argentina revirtió su tendencia a la baja y volvió a subir, impulsado por factores tanto locales como internacionales.
  El riesgo país de Argentina volvió a subir, alcanzando en promedio 699 puntos en febrero. Este cambio fue impulsado por la mayor volatilidad en los mercados internacionales desde finales de 2024, lo que provocó un "fly to quality".

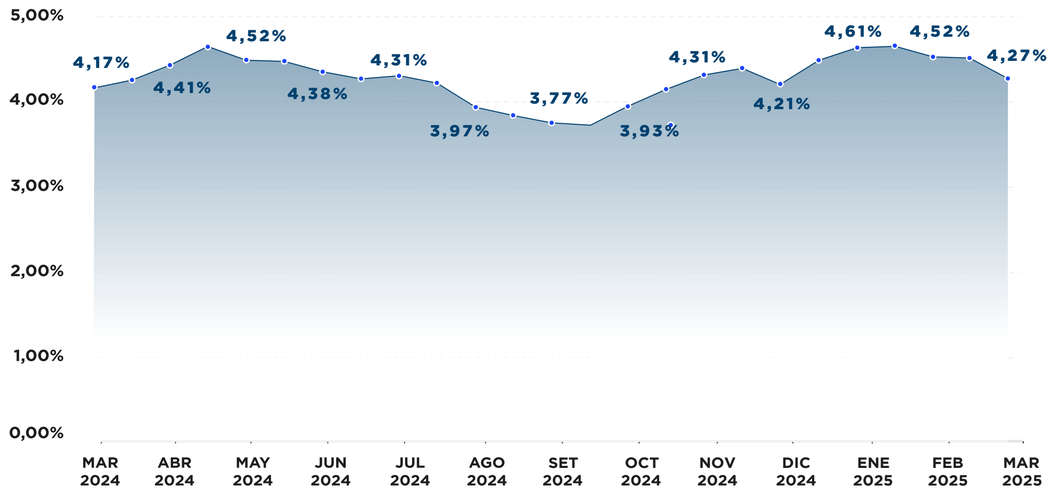
- Con un riesgo país inferior a los 100 puntos, Uruguay mantiene el índice más bajo de toda Latinoamérica, con 94 puntos. Le sigue Chile, con 126 puntos. Perú ocupa el tercer lugar, que, a pesar de atravesar una crisis política en el Poder Ejecutivo.

MONITOR DE INDICADORES

Indicadores Macroeconómicos Regionales

Indicador 3: TASA DE INTERÉS INTERNACIONAL (RENDIMIENTO BONO 10 AÑOS USA) E ÍNDICE DÓLAR (DXY) PROMEDIO QUINCENAL

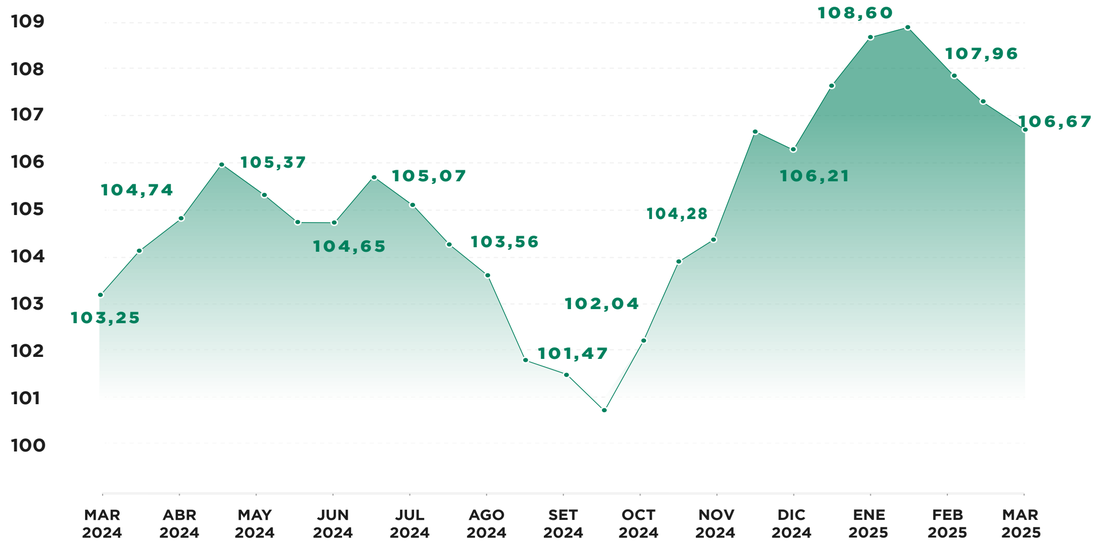
TASA 10Y US



FUENTE: FED

La tasa del bono del Tesoro a 10 años disminuyó en 30 puntos básicos, situándose en 4,27% durante febrero. Esta disminución se debe a un aumento en las preocupaciones sobre una posible recesión en Estados Unidos, las cuales han superado los temores inflacionarios y provocado una revisión a la baja en las proyecciones de rendimiento de los bonos del Tesoro.

INDICADOR DXY



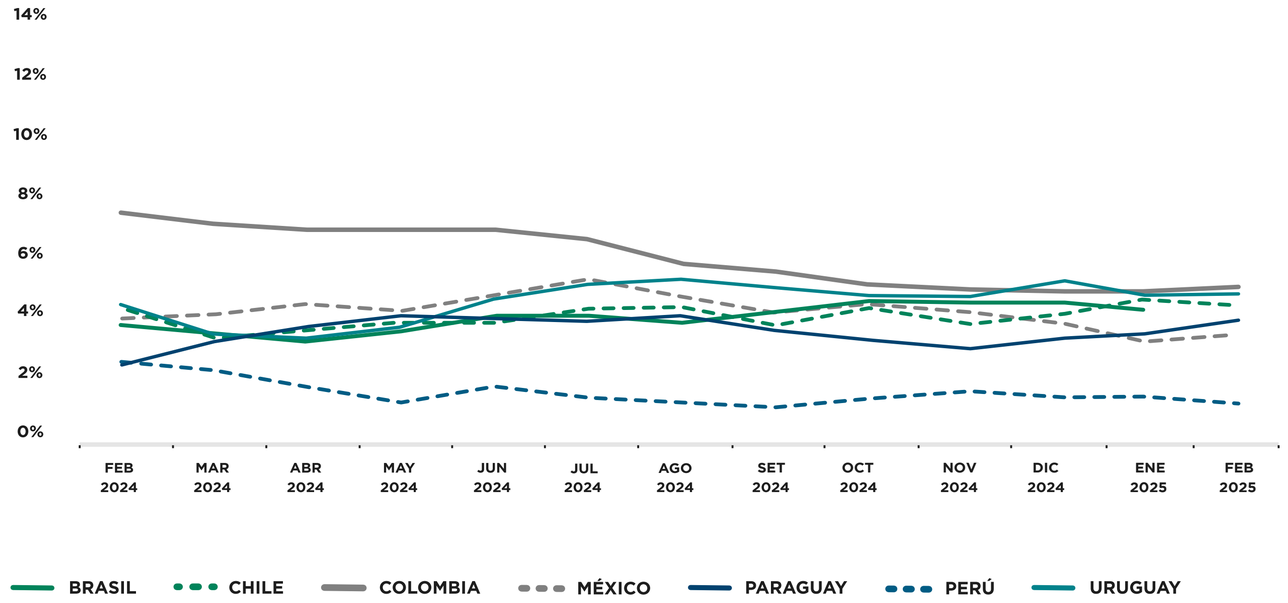
FUENTE: FED

El índice del dólar experimentó una caída cercana al 1%, cerrando el mes en 106,67 puntos. La guerra comercial y la preocupación por una desaceleración en EE.UU. han generado mayor oferta de dólares. Además, las expectativas de recortes de tasas por parte de la Reserva Federal y la recuperación del euro y el yen aumentan la presión bajista sobre la divisa estadounidense.

MONITOR DE INDICADORES

Indicadores Macroeconómicos Regionales

Indicador 4: INFLACIÓN Y EXPECTATIVAS



VALOR EXPECTATIVAS

	(%) DIC-2025	(%) DIC-2026
	5,51%	4,28%
	4,10%	3,00%
	4,35%	3,62%
	3,71%	3,70%
	3,80%	3,60%
	2,50%	2,40%
	5,80%	6,00%

- En febrero, el índice de precios al consumo en Uruguay registró un incremento mensual del 0,69%, mientras que la inflación acumulada en lo que va del año se ubicó en 1,80%.
- En Paraguay, el Índice de Precios al Consumidor registró una variación del 0,4%, superando el 0% observado en el mismo mes de 2024. La inflación acumulada en lo que va del año alcanzó el 1,4%, por encima del 0,9% registrado en el mismo período del año anterior. Por su parte, la inflación interanual se situó en 4,3%.
- El IPC en Perú registró un incremento del 0,12%. En términos interanuales, la inflación alcanzó el 1,51%, este resultado estuvo influenciado por el aumento de precios en diversas divisiones.

FUENTE: BANCOS CENTRALES E INSTITUCIONES OFICIALES DE ESTADÍSTICA DE LOS PAÍSES ANALIZADOS.

***Los valores presentados corresponden a la última encuesta de expectativas publicada de cada país.**
****A excepción de Colombia (promedio), los valores expuestos corresponden a la mediana de las expectativas para los períodos presentados.**

MONITOR DE INDICADORES

Indicadores de Infraestructura Regionales

Indicador 5: TASA RENTABILIDAD REAL DEL CAPITAL PRIVADO POR SECTOR (MODELO CAPM)

FEBRERO 2025	TRANSPORTE	ENERGÍA	AGUA Y SANEAMIENTO	INFRAESTRUCTURA HOSPITALARIA
ARGENTINA	16,27%	13,51%	13,19%	15,59%
BRASIL	11,63%	8,84%	8,52%	11,95%
CHILE	11,07%	8,14%	7,81%	11,41%
COLOMBIA	12,61%	9,85%	9,53%	12,93%
MÉXICO	12,74%	9,88%	9,55%	13,08%
PARAGUAY	12,34%	9,06%	8,68%	12,7%
PERÚ	11,27%	8,39%	8,05%	11,60%
URUGUAY	10,88%	7,90%	7,56%	11,22%
PROMEDIO PAÍSES	12,35%	9,45%	9,11%	12,69%

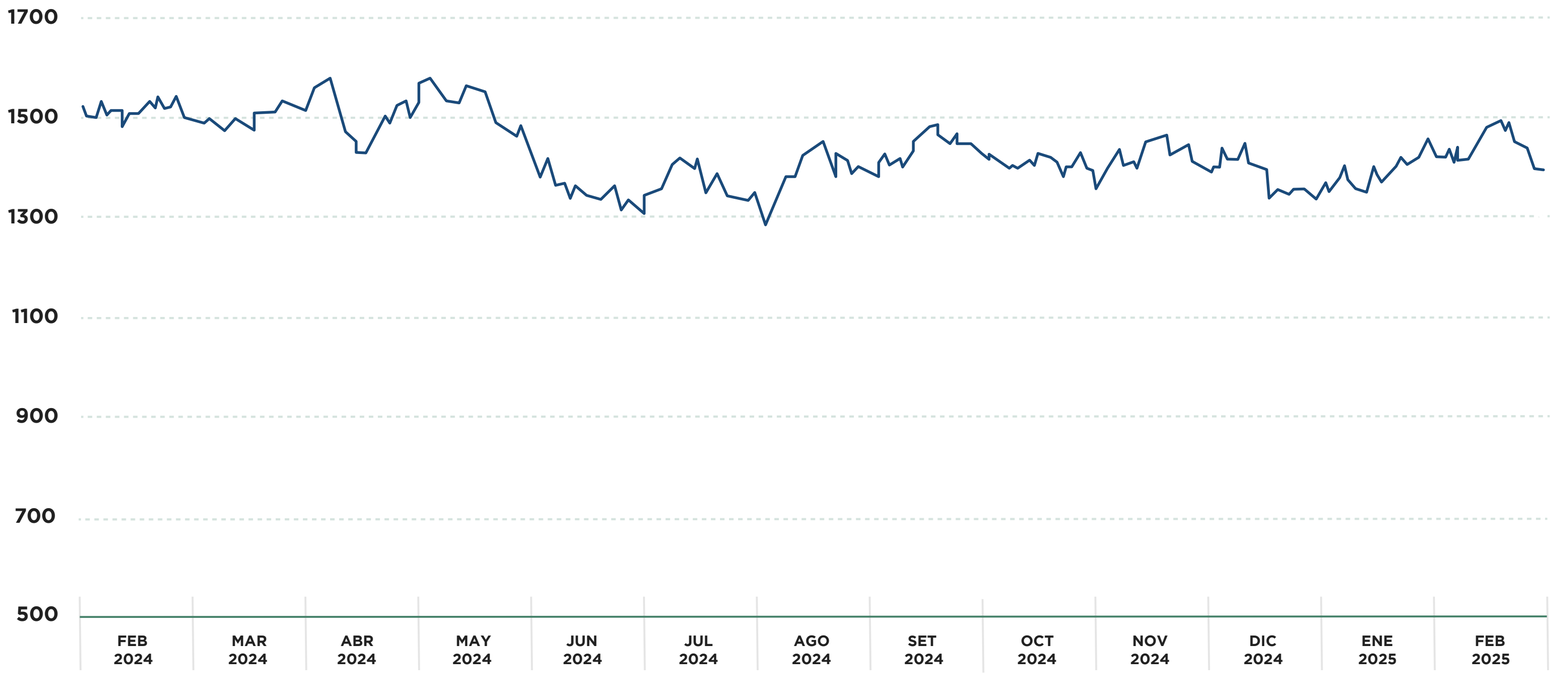
FEBRERO 2024	TRANSPORTE	ENERGÍA	AGUA Y SANEAMIENTO	INFRAESTRUCTURA HOSPITALARIA
ARGENTINA	27,51%	24,69%	24,37%	27,83%
BRASIL	11,37%	8,54%	8,21%	11,70%
CHILE	11,07%	8,09%	7,74%	11,42%
COLOMBIA	12,35%	9,53%	9,21%	12,67%
MÉXICO	12,85%	9,93%	9,60%	13,19%
PARAGUAY	12,47%	9,12%	8,73%	12,85%
PERÚ	11,18%	8,25%	7,91%	11,52%
URUGUAY	10,72%	7,69%	7,34%	11,07%
PROMEDIO PAÍSES	13,69%	10,73%	10,39%	14,03%

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A DAMODARAN Y JP MORGAN

MONITOR DE INDICADORES

Indicadores de Infraestructura Regionales

Indicador 6: S&P LATIN AMERICA INFRASTRUCTURE INDEX



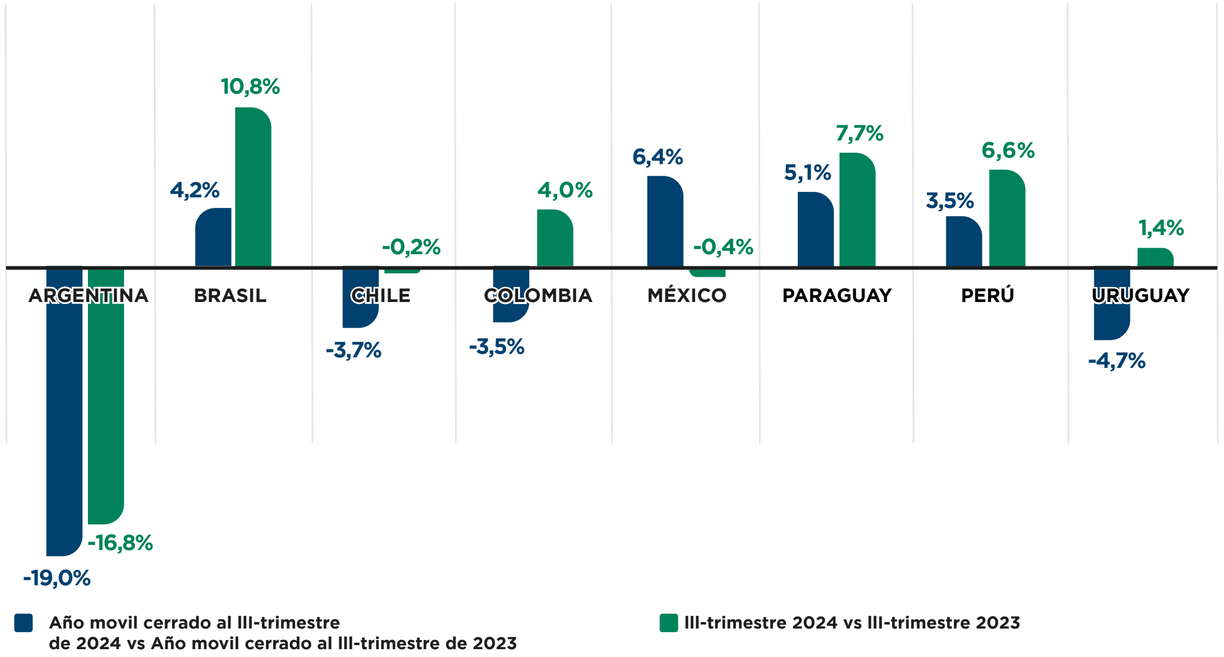
FUENTE: S&P DOW JONES INDICES

En febrero el S&P Latin America Infrastructure Index mostró un descenso mensual del 1,70%, reflejando un desempeño negativo en el corto plazo. Sin embargo, desde el inicio del año, el índice acumula una ganancia del 4,70%. En términos interanuales, el indicador registra una caída del 7,29%.

MONITOR DE INDICADORES

Indicadores de Infraestructura Regionales

Indicador 7: VARIACIÓN DE INVERSIÓN*



PROPORCIÓN FBKF/PIB DEL AÑO MOVIL CERRADO AL III-TRIMESTRE DE 2024

ARGENTINA	16,15%
BRASIL	13,48%
CHILE	27,20%
COLOMBIA	17,72%
MÉXICO	24,09%
PARAGUAY	46,48%
PERÚ	21,60%
URUGUAY	17,19%

*** La inversión es medida utilizando los valores de Formación Bruta de Capital fijo.**

FUENTE: DATOS PUBLICADOS POR BANCOS CENTRALES E INSTITUCIONES OFICIALES DE ESTADÍSTICA DE LOS PAÍSES ANALIZADOS

- La evolución de la formación bruta de capital fijo presentó un comportamiento diverso entre los países evaluados. Mientras Argentina mostró una marcada disminución en los niveles de inversión, Brasil, Paraguay y Perú registraron recientemente un aumento.

- Paraguay se destaca en la región entre los países analizados por registrar el mayor nivel de inversión como porcentaje del PIB en el año móvil cerrado al tercer trimestre, alcanzando el 46,48%. Según los modelos macroeconómicos globales y las proyecciones de los analistas, se espera que la formación bruta de capital fijo alcance 16.746.671 millones de PYG para finales de este trimestre.

NOTICIAS

Fondeo y financiamiento del transporte público: estrategias para impulsar la movilidad sostenible en América Latina y el Caribe.

BID, 6 de enero de 2025.

Compartimos la noticia sobre el BID donde destaca la necesidad de asegurar recursos estables y explorar nuevas fuentes de financiamiento para mejorar la eficiencia y sostenibilidad del transporte público en la región.

Noticia completa

Uruguay fija su Política de Movilidad Urbana Sostenible con foco en transporte público

Mobility Portal, 7 de marzo de 2025

El Gobierno uruguayo decretó el marco normativo para el Programa Nacional de Ordenamiento Territorial, que contempla una Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible.

Noticia completa

Firman acuerdo para fortalecer movilidad sustentable en el Edomex.

Crónica, 26 de febrero de 2025

Compartimos la noticia donde se explica el convenio firmado para desarrollar proyectos de infraestructura de transporte público sustentable, enfocados en eficiencia y seguridad en México.

Noticia completa

AIC®

ECONOMÍA & FINANZAS

Uruguay
Benito Nardone 2273, Montevideo.
Tel. (598) 2 714 93 63

info@aic-economia.com

@AICEconomia

@AIC_Economia