

Retos para la implementación de infraestructuras de transporte masivo para Lima y Callao

38 Congreso Anual
Asamblea General de ALAMYS
16 al 20 de noviembre 2025 - Lima, Perú.

A nighttime photograph of a coastal city, likely Lima, Peru. The image shows a multi-lane highway with light trails from cars, curving along a cliffside. In the background, several high-rise buildings are illuminated against the dark sky. The foreground shows some greenery and a small body of water.

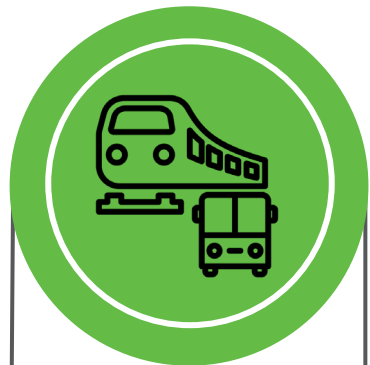
Estado Situacional del Transporte en Lima y Callao

Situación Actual



Congestión Vehicular

- El tiempo promedio de desplazamiento es de 60 minutos, lo que afecta la productividad y calidad de vida.



Necesidad de Intermodalidad y Conexión

- Pendiente de integración de los diferentes modos de transporte público (buses, metro, taxis), a fin de facilitar los transbordos y reducir los tiempos de viajes.
- Necesitamos priorizar la implementación de estaciones intermodales.



Informalidad en el Transporte Público

- Combis y colectivos (698 mil viajes durante el 2023), generan competencia desleal y saturan las vías, afectando la seguridad.
- Necesitamos regulación y planificación de las rutas del transporte convencional.



Infraestructura de Transporte con carencias

- Se necesita mantenimiento a los paraderos deteriorados, segregación y flota de buses.



Necesidad de mayor accesibilidad y Transporte Inclusivo

- Pendiente de un sistema de transporte totalmente accesible para personas con discapacidad.
- Si bien el Metropolitano y el Metro están incorporando mejoras, el transporte urbano en general sigue siendo limitado e inaccesible para muchos usuarios.

ATU

La **ATU** fue creada mediante la **Ley N.º 30900** como un **organismo técnico especializado** adscrito al MTC.

Planifica, regula, supervisa, fiscaliza y promueve la eficiente operatividad del SIT de Lima y Callao.

Tiene a su cargo la implementación del Sistema Integrado de Transporte.

INTEGRACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE



INCLUSIÓN Y ACCESIBILIDAD

MOVILIDAD SOSTENIBLE



MODERNIZACIÓN TECNOLÓGICA

GESTIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO



PARTICIPACIÓN Y GOBERNANZA

SIT

Es el modelo de transporte público urbano que busca la **integración física, operativa y tarifaria** de los diferentes modos de transporte en Lima y Callao.



Situación Actual del SIT

- 16.8% de los viajes se realizan en auto privado.
- 37.6% utilizan transporte público convencional.
- 5.2% viajan en transporte masivo.

Situación actual del SIT

Línea ferroviaria urbana

- Línea 1 554 mil pax/día
- Línea 2 (Etp.1A) 660 mil pax/día

BRT

- BRT - Alta capacidad 489 mil pax/día

Corredores complementarios

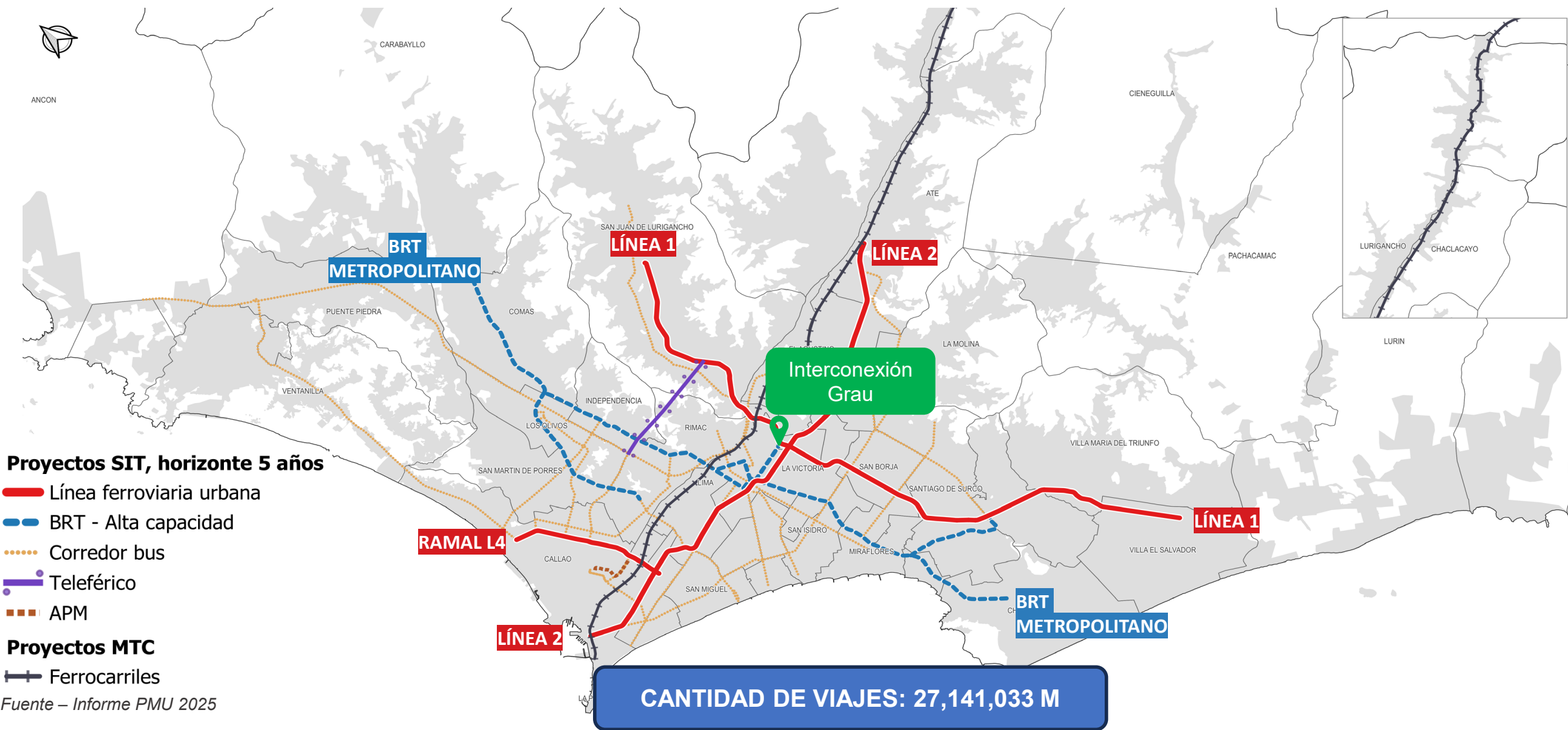
- Ejes corredores
- Corredor Azul (Tacna-Garcilaso-Arequipa). 51 mil pax/día
- Corredor Rojo (Javier Prado, La Marina y Faucett) 169 mil pax/día
- Corredor Morado (Próceres, Abancay y Brasil) 72 mil pax/día

CANTIDAD TOTAL: 1,995 millones pax/día

CANTIDAD DE VIAJES: 24,624,872 M

Fuente – Informe PMU 2025

Propuesta SIT 2030



Propuesta SIT 2045

- Incrementar en **50.6%** los viajes en transporte público.
- Incrementar en **22.7%** los viajes en transporte masivo.

9 Líneas de Metro

L1	Línea 1: 34 Km Villa El Salvador - San Juan de Lurigancho	En operación
L2	Línea 2: 26.8 Km. Ate Vitarte - Callao	En construcción
L3	Línea 3: 34.8 Km Comas - San Juan de Miraflores	Con viabilidad.
L4	Línea 4: 31.3 Km Ate Vitarte - Callao	Con viabilidad.
L5	Línea 5: 10.9 Km aprox. Chorrillos - Miraflores	En planificación
L6	Línea 6: 31.02 Km aprox. Independencia - Surco	En planificación
L7	Línea 7: 25 Km aprox. Independencia - Surco	En planificación
L8	Línea 8: 14.82 Km aprox. Barranco - Villa El Salvador	En planificación
L9	Línea 9: 25.83 Km aprox. Independencia - Surco	En planificación

CANTIDAD DE VIAJES: 32,135,479 M

-  Red Ferroviaria
-  BRT de alta capacidad
-  BRT de mediana capacidad
-  Teleférico

Fuente – Informe PMU 2025



Propuesta SIT 45 años



Sistema ferroviario urbano

(206 km)
3 Líneas nuevas
3 Líneas modificadas

Extensión sur-norte
Línea 1*
5 km

Línea 3
33.7 km
CAPEX: \$6,924 mill.
OPEX: \$121.8 mill.

Línea 4
30.8 km
CAPEX: \$3,739 mill.
OPEX: \$68.61 mill.

Línea 5*
10.5 km

Línea 6*
31 km

Línea 7*
15 km

Línea 8*
10.5 km

Línea 9*
26 km



BRT Alta capacidad

(42 km)
7 Ejes nuevos

. Av. Universitaria,
. Av. San Miguel,
. Av. Grau,
. Vía Expresa Sur,
. Av. Perú,
. Av. Brasil y
. Av. Izaguirre



BRT Mediana capacidad

(113 km)
8 Ejes nuevos

. Av. Dominicio-Granda
. Av. Naranjal
. Vía evitamiento
- Panamericana Sur
. Carretera Central
. Av. Tupac Amaru
. Tomas Marzano-Pastor
Sevilla
. Canta Callao-Trapiche



Corredor bus

(878 km)

Panamericana Norte,
La Marina-Javier Prado,
Universitaria, av.
Angamos, Canto
Grande-Abancay,
Precursores-Canada,
Carretera Central,
Periférico vial, Víctor
Malasques-La Molina,
Panamericana
Sur-Separadora
Industrial.



Teleféricos

(45 km)
8 Teleféricos nuevos

VMT-Pachacamac
11 km

Lurigancho-SJL
7 km

La Victoria-El
Agustino
1.5 km

SMP-SJL
6 km

Lurigancho
3 km

Comas-SJL
8 km

Ventanilla - Puente
Piedra
8 km

Fuente – Informe PMU 2025



Brecha de Inversiones

Brechas de Inversión

Crecimiento Económico

Inflación

Riesgo país

Política monetaria

Tipo de Cambio

Deuda pública

Estrategias para Reducir la Brecha de Inversión

Fortalecer la gobernanza (ATU, MTC, MEF, PROINVERSIÓN, MML, Callao).

Impulsar la inversión privada a través de proyectos maduros y planificados.

Promover mecanismos innovadores (captura de valor, bonos verdes, cooperación internacional) y fondeo.

Optimizar la priorización y eficiencia del gasto público para comprometer los costos de mantenimiento.



Mecanismos de Financiamiento

Fuentes de Financiamiento

La manera en que las entidades diseñan y financian sus intervenciones depende de su capacidad institucional y de la coordinación con los actores involucrados.

En general, las fuentes de financiamiento se clasifican según el origen de los recursos en tres categorías:

Recursos Públicos

- **Presupuestos** de gobiernos nacional, regional, local y ATU

Privado

- Bonos
- Banca Comercial
- Aportes de Capital Privado
- Fondos de Inversión
- Esquemas de exportación.
- Créditos de proveedores.

Internacional

- Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
- Banco Mundial
- Banco de desarrollo de América Latina y el Caribe (CAF)

Tipos de Mecanismos de Financiamiento

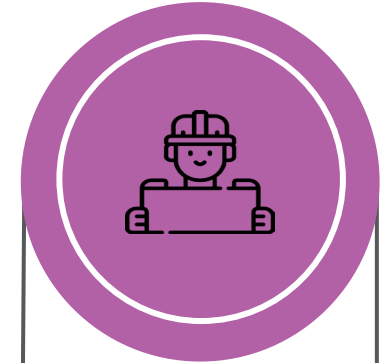
Oficina de Gestión de Proyectos (PMO)

- Asistencia técnica para estandarizar y centralizar las prácticas y procesos de gestión de proyectos, con el objetivo de mejorar la eficiencia y el éxito de los proyectos, asegurando que se alineen con las metas estratégicas de la organización.



Asociación Público – Privado (APP)

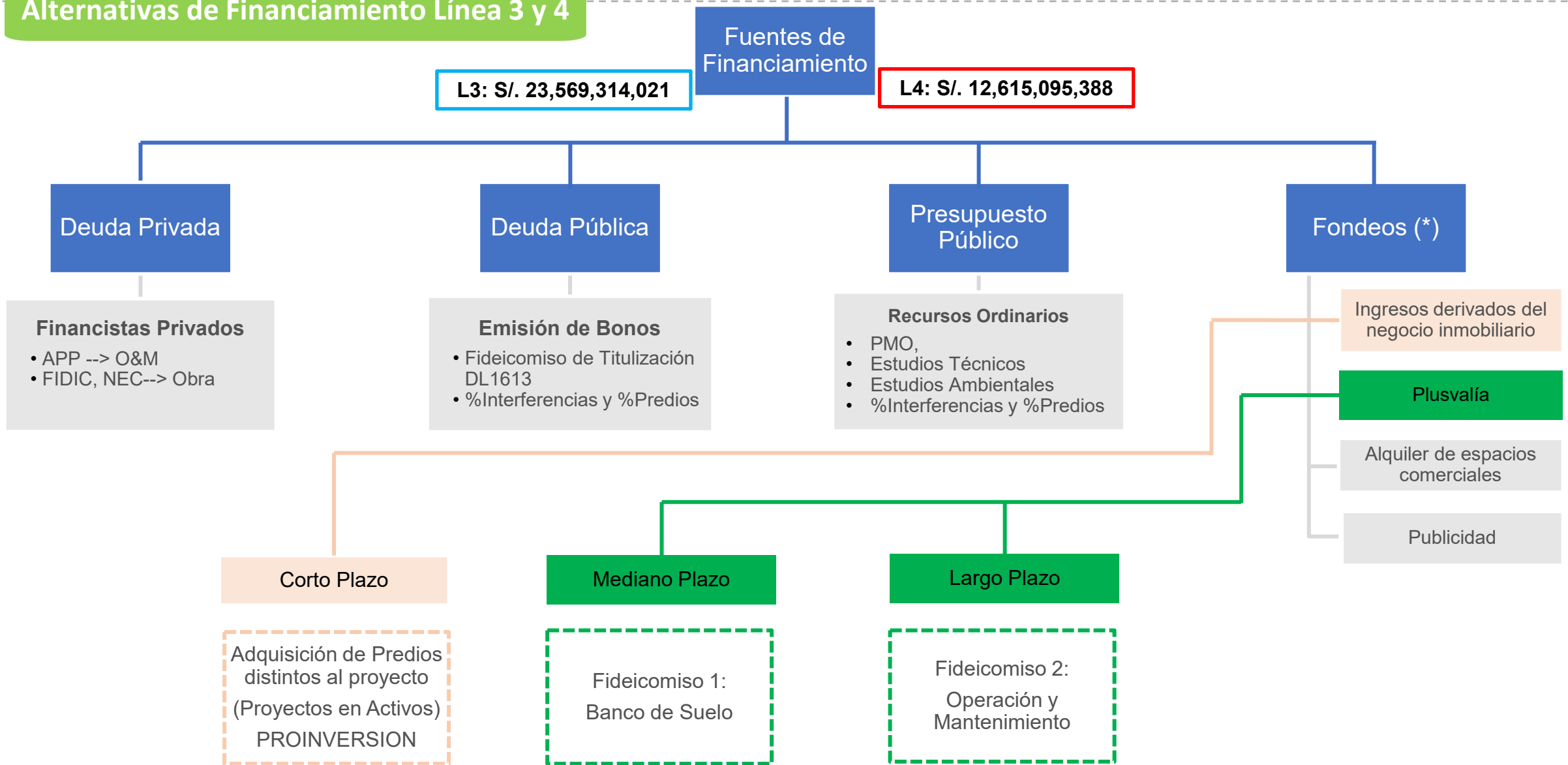
- Mecanismo de **colaboración entre el Estado y el sector privado** para ejecutar proyectos públicos.
- El **privado financia, construye, opera y mantiene** la infraestructura o servicio.
- Recupera su inversión mediante **pagos del Estado o tarifas a usuarios**.
- Beneficios: **reduce la carga fiscal, mejora la eficiencia y acelera la ejecución** de proyectos.



Obra Pública

- Financiadas y ejecutadas **directamente por el Estado** con recursos del **presupuesto público**.
- Buscan satisfacer necesidades colectivas: transporte, educación, salud y saneamiento.
- El Estado asume la **planificación, contratación, financiamiento y supervisión**.
- Pueden participar **contratistas privados** en la ejecución.
- Ventaja: **mayor control estatal** sobre los proyectos.
- Desventajas: **burocracia, demoras y limitaciones presupuestales** que reducen la eficiencia y calidad.

Alternativas de Financiamiento Línea 3 y 4



(*) Ingresos relacionados al Sistema de Transporte Público (Ingresos No Tarifarios)



Mecanismos de Fondeo

FONDEO

- “Fondos” hace referencia a quienes pagan por el aumento de accesibilidad generado por un sistema de transporte (es decir, los contribuyentes y usuarios).
- “Fondeo” constituye el flujo de ingresos a largo plazo que se utiliza para cubrir las obligaciones de pago, incluido el servicio de la deuda

PUNTO DE PARTIDA



Obtener fondos para pagar proyectos de gran magnitud puede ser una tarea difícil y onerosa.



La búsqueda de fuentes adicionales de fondos es fundamental

Fuentes Alternativas de Ingresos



Tarifas de Estacionamiento (público)

- El **cobro por estacionamiento** promueve un **uso eficiente del espacio público** y genera ingresos estables. Sin embargo, la recaudación depende del número de espacios regulados y puede disminuir si baja el uso vehicular.



Tarificación vial

- Se cobra a los conductores por **ingresar o circular en zonas específicas** o en determinados horarios. El cargo puede ser **fijo o variable** según el nivel de congestión, y el uso de **tecnología permite aplicar tarifas dinámicas** y optimizar los beneficios obtenidos.



Cargo por congestión

- Se cobra a los conductores por el uso de las carreteras, ya sea para **compensar los costos sociales** (congestión, ruido, contaminación) o para **mejorar el flujo vehicular** reduciendo el número de autos. Esta tasa es **flexible** y puede ajustarse según el **día, la hora o la temporada**.



Tarifas de Usuarios (diferentes modos)

- Las tarifas que se cobran a los usuarios en un sistema de transporte urbano son los costos que los pasajeros deben pagar por utilizar los servicios de transporte público en una ciudad o área metropolitana.



Contribuciones Patronales

- El mecanismo cobra directamente a los empleadores por el beneficio de facilitar el acceso de sus empleados al trabajo utilizando el sistema de transporte público.



Permisos de Circulación

- Los permisos de circulación para el transporte son una forma de obtener ingresos mediante la regulación y autorización de la operación de vehículos o empresas, ya sea para el transporte público de pasajeros o de mercancías.

Fuentes Alternativas de Ingresos



Mecanismos para la captura de valor

- Los **mecanismos de captura de valor** se basan en que quienes **se benefician de las inversiones públicas** —aunque no sean usuarios directos— deben **contribuir a financiarlas**. Incluyen diversos instrumentos con un mismo principio financiero, pero con diferencias en su **diseño e implementación**, y **no deben confundirse con el impuesto a la propiedad**.



Otros ingresos asociados al SIT (publicidad, arriendo de infraestructura y venta de datos)

- Este mecanismo se refiere a los ingresos por concepto de otras actividades complementarias asociadas al SIT. Suelen ser bastante estables una vez concretados, además de que pueden servir para el pago de mantenimiento de infraestructura o cubrir déficits de financiación.



Impuestos a la propiedad

- La inversión en transporte puede **aumentar el valor de las propiedades**, generando **ingresos estables y predecibles** mediante impuestos a la propiedad, los cuales además pueden tener **efectos redistributivos** si se destinan a proyectos sociales.



Impuestos a los combustibles

- El **impuesto al combustible** se aplica según la **cantidad consumida**, reflejando el uso y la distancia recorrida del vehículo. Si los ingresos se destinan al **transporte público**, el mecanismo puede ser **progresivo**, al cobrar a quienes usan más su auto para **beneficiar a los usuarios del transporte público**.



Impuesto a vehículos

- Es un cargo a la propiedad de un vehículo. Puede enfocarse al tamaño y/o tipo de motor o a las dimensiones del vehículo.



Subsidios al transporte

- Los subsidios pueden ir a inversiones en capital, gastos operacionales y de mantenimiento. Se recomienda utilizar subsidios para invertir en capital o para disminuir las tarifas a grupos vulnerables.



Presupuesto ATU

- Este ingreso se refiere a los montos que la ATU desee destinar a una intervención. El presupuesto de la ATU se sustenta de los recursos señalados en la normativa y de transferencias del gobierno, sin embargo, la capacidad de la entidad es limitada. Similar a los subsidios puede promover la sustentabilidad económica, social y ambiental.



GRACIAS



38 Congreso Anual Asamblea General de ALAMYS

16 al 20 de noviembre 2025 - Lima, Perú.