



# 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.

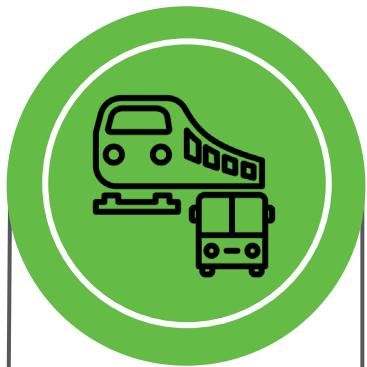


# Estado Situacional del Transporte en Lima y Callao

## Situación Actual



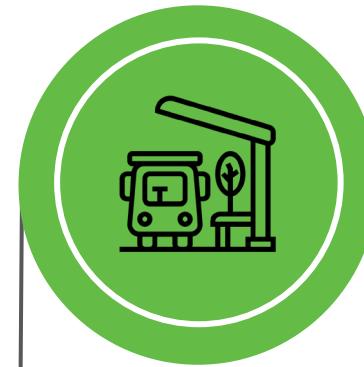
Congestión Vehicular



Necesidad de Intermodalidad y Conexión



Informalidad en el Transporte Público



Infraestructura de Transporte con carencias



Necesidad de mayor accesibilidad y Transporte Inclusivo

- El tiempo promedio de desplazamiento es de 60 minutos, lo que afecta la productividad y calidad de vida.
  - 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.
  - 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.
  - Se necesita mantenimiento a los paraderos deteriorados, segregación y flota de buses.
  - 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

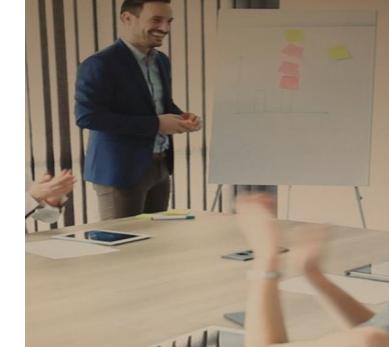


AUTORIDAD DE  
TRANSPORTE URBANO  
PARA LIMA Y CALLAO



### MODERNIZACIÓN TECNOLÓGICA

### GESTIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

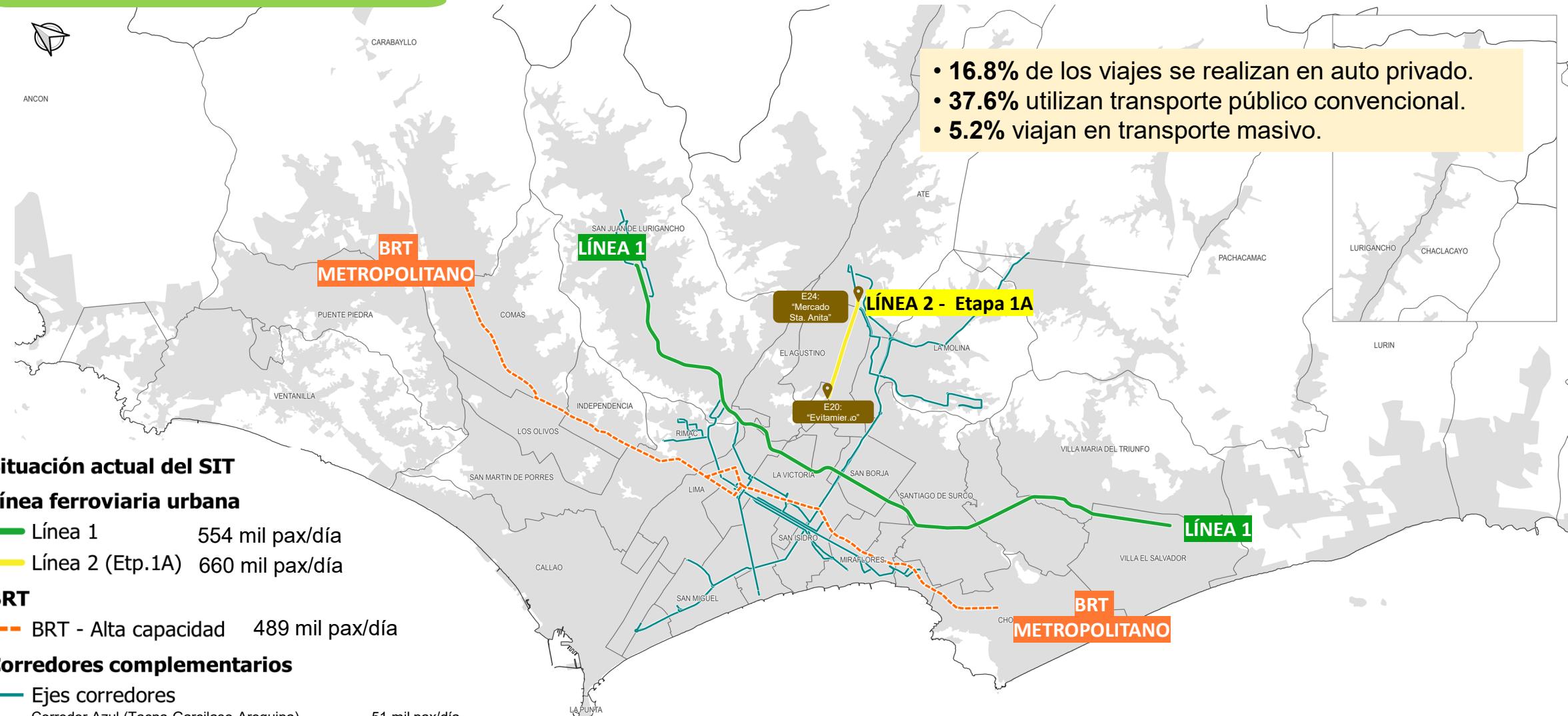


### PARTICIPACIÓN Y GOBERNANZA

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.

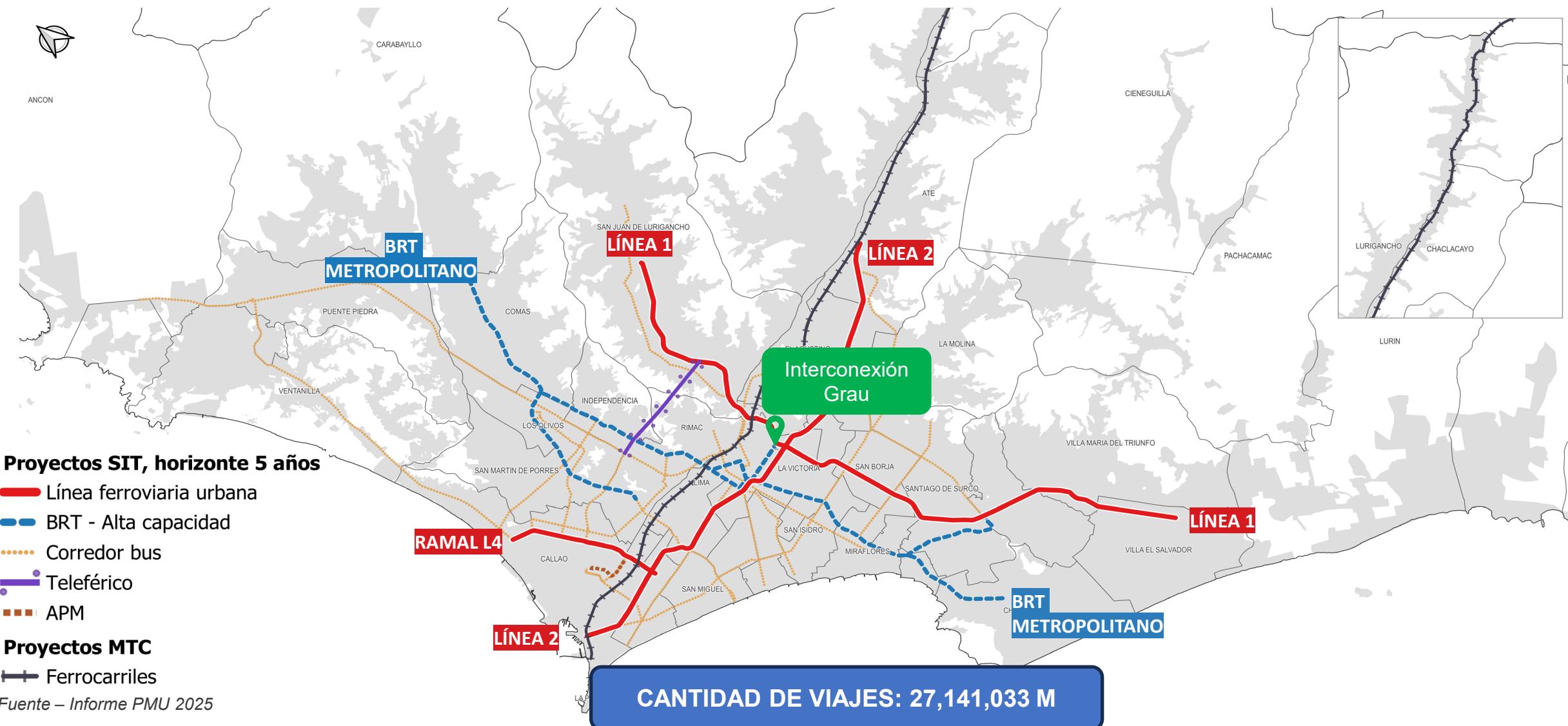


## Situación Actual del SIT



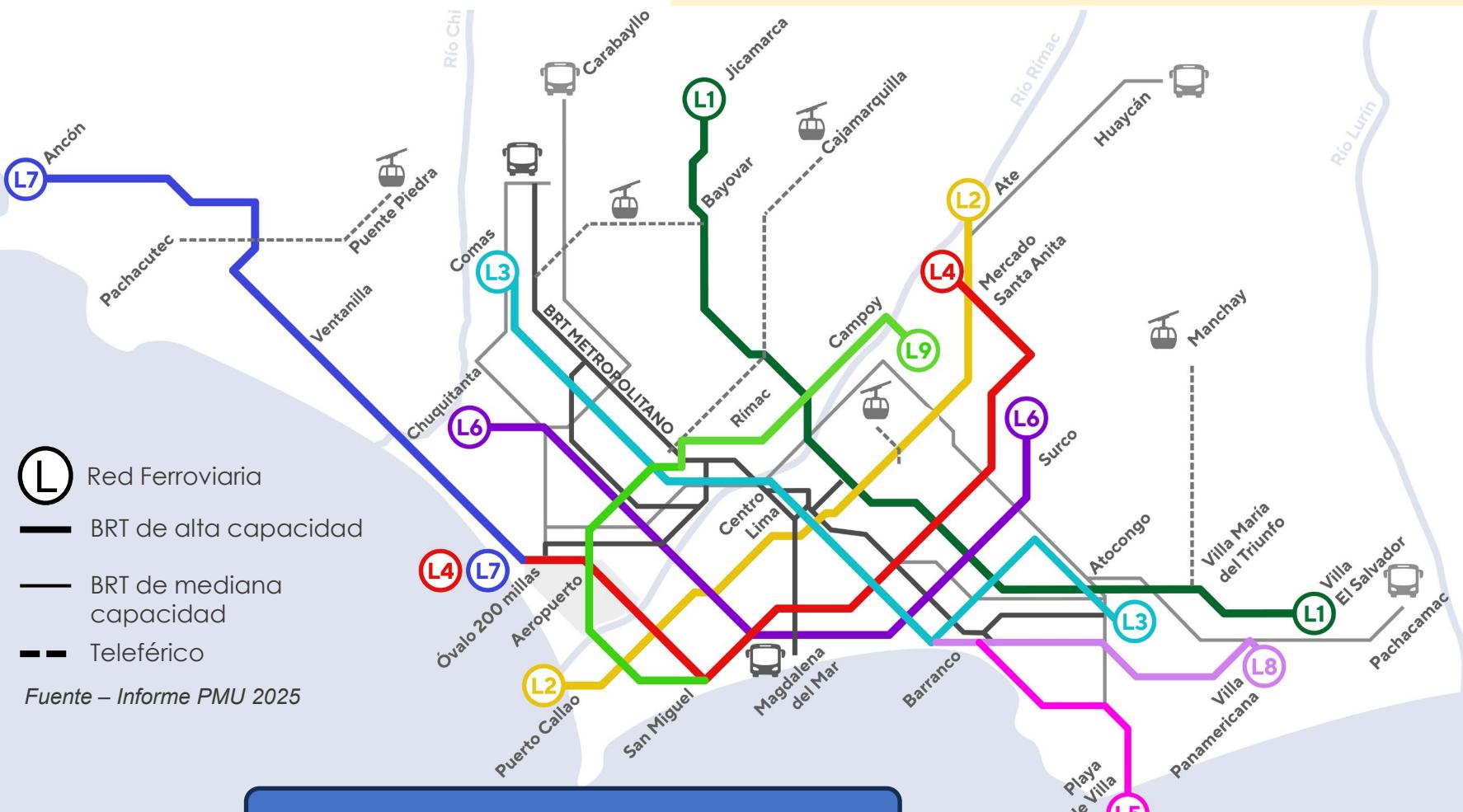
Fuente – Informe PMU 2025

## Propuesta SIT 2030



## Propuesta SIT 2045

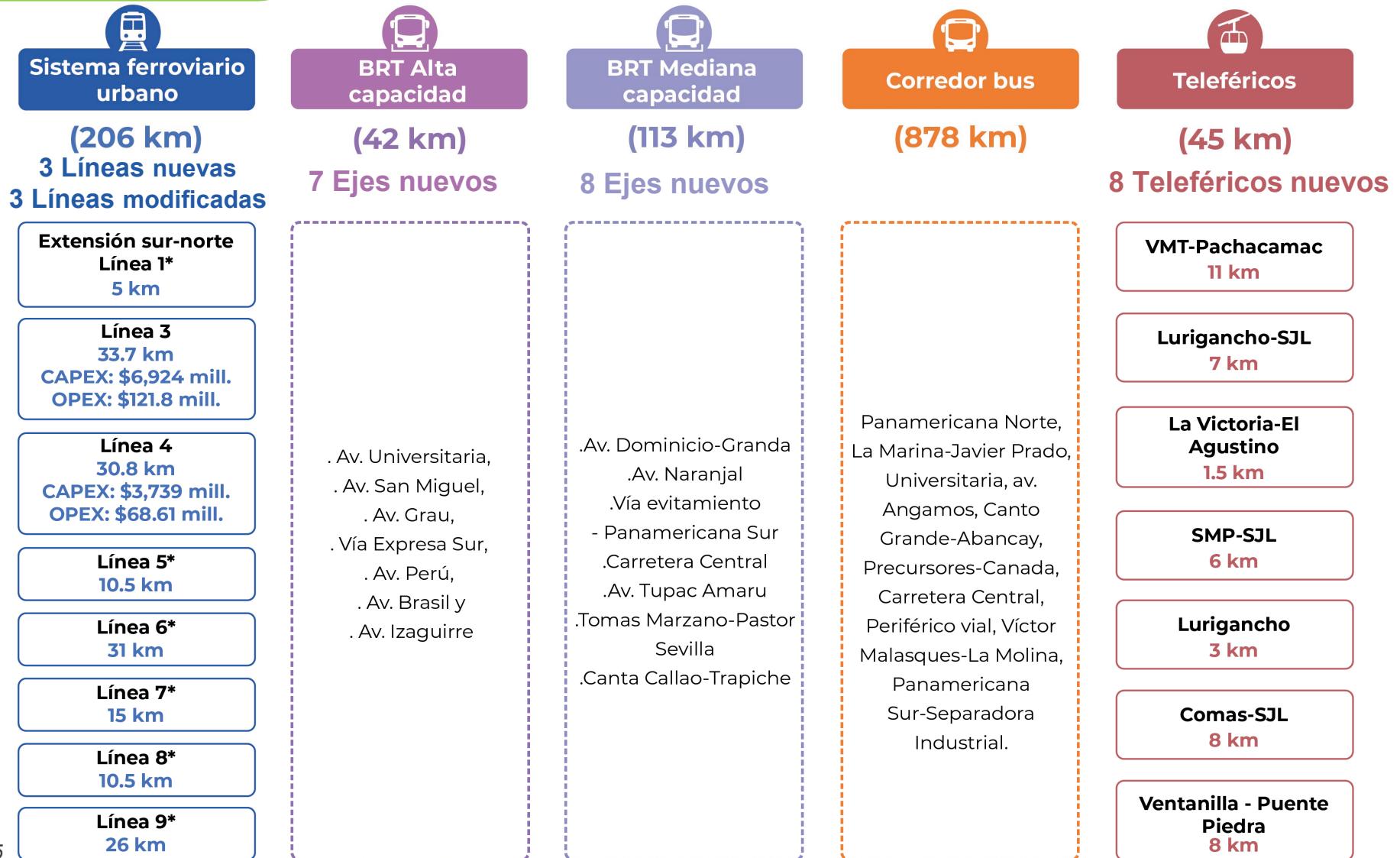
- Incrementar en **50.6%** los viajes en transporte público.
- Incrementar en **22.7%** los viajes en transporte masivo.



## 9 Líneas de Metro

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

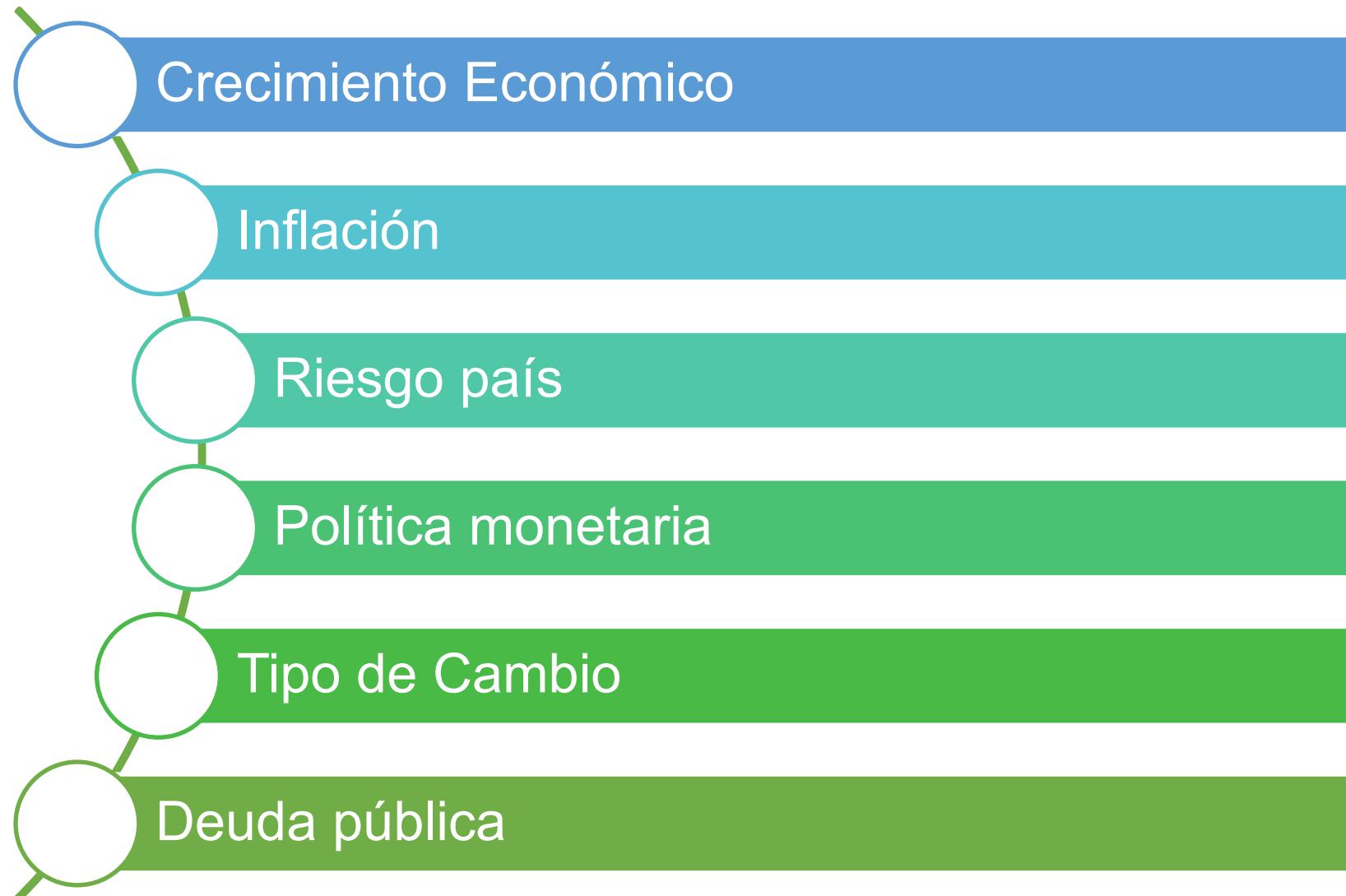
## Propuesta SIT 45 años



Fuente – Informe PMU 2025



# Brecha de Inversiones



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

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.

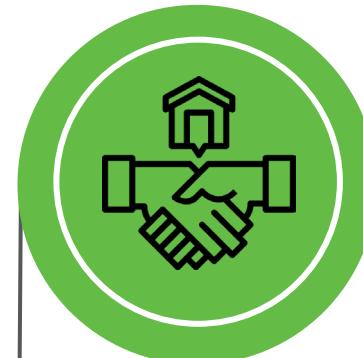
### Internacional

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

## Tipos de Mecanismos de Financiamiento

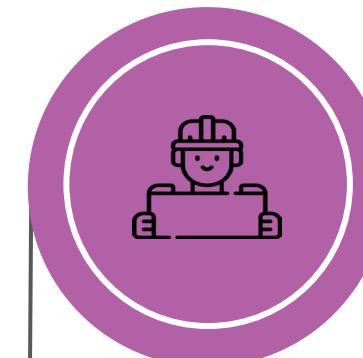
### Oficina de Gestión de Proyectos (PMO)

- 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)

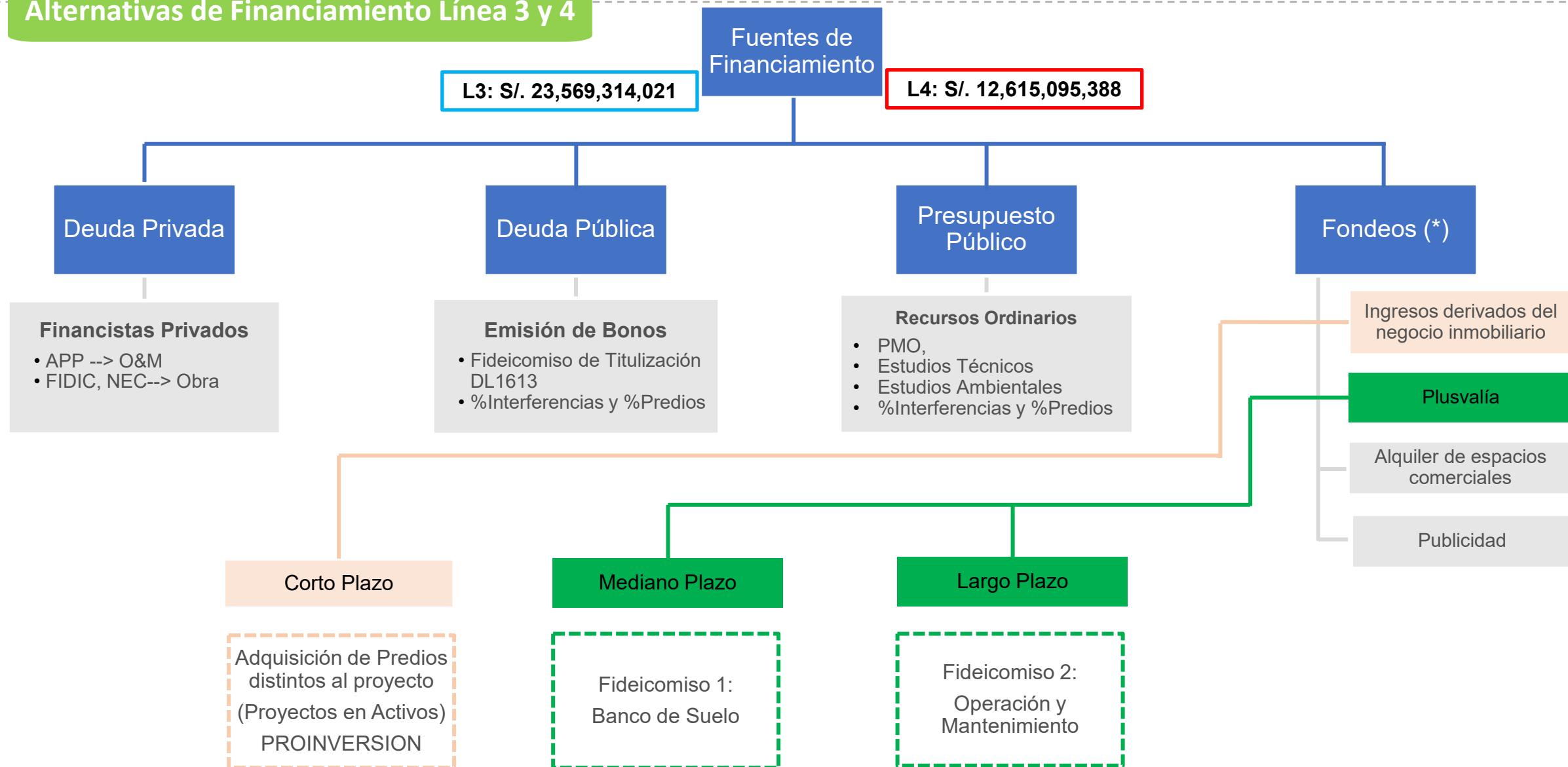
- Mecanismo de **colaboración entre el Estado y el sector privado** para ejecutar proyectos públicos.
- El privado financia, construye, opera y mantiene** la infraestructura o servicio.
- Recupera su inversión mediante **pagos del Estado o tarifas a usuarios**.
- Beneficios: **reduce la carga fiscal,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





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