

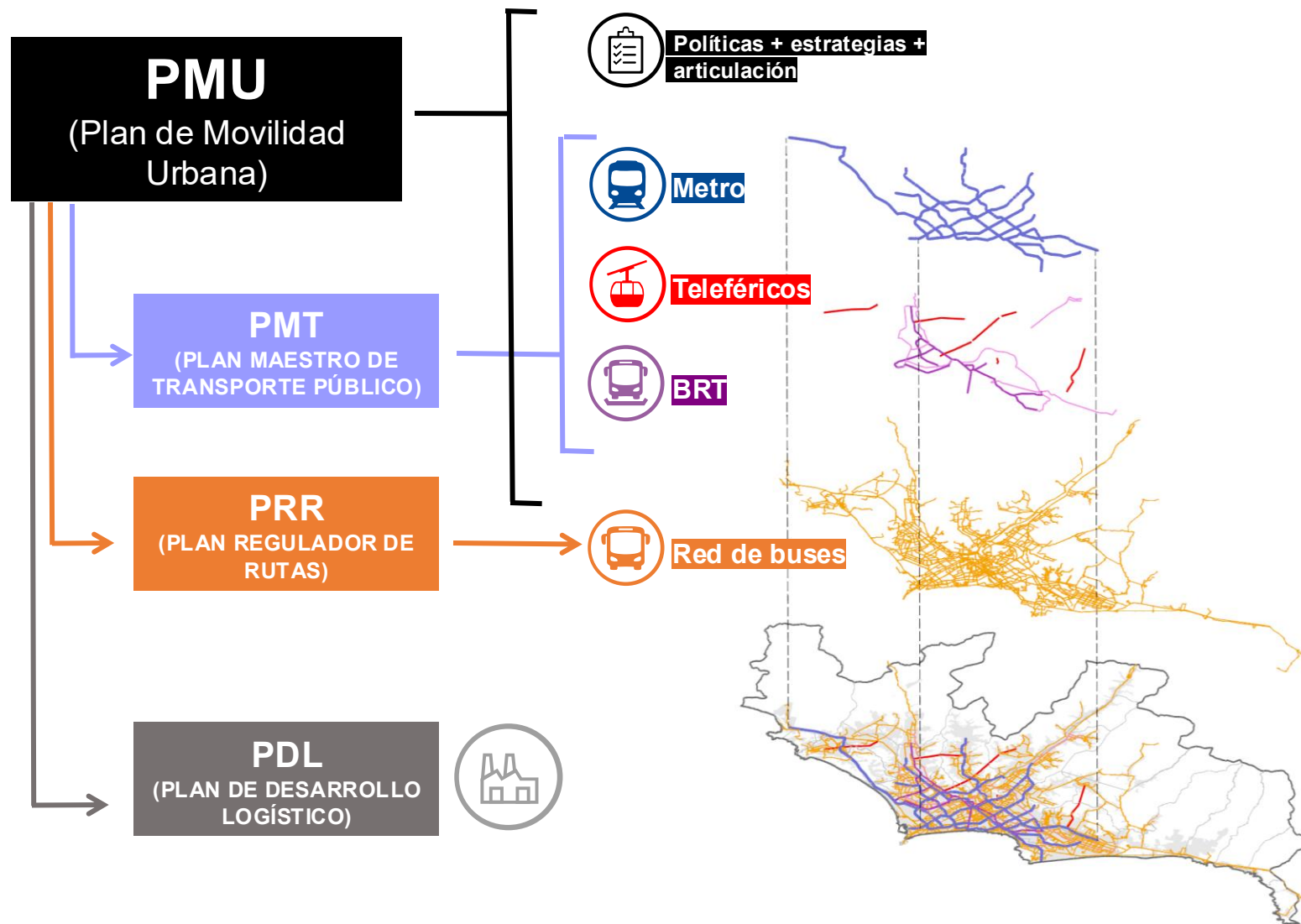
PLAN DE MOVILIDAD URBANA (PMU)

AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO PARA
LIMA Y CALLAO

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

¿Qué es el PMU?

El PMU es el instrumento rector de planificación de la movilidad que orienta las políticas, estrategias y proyectos necesarios para alcanzar una movilidad inclusiva y sostenible, además de segura y eficiente en Lima - Callao al 2045.

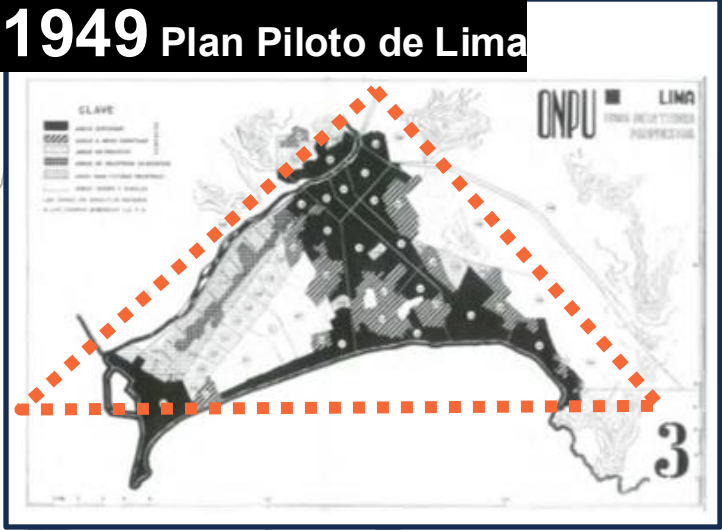
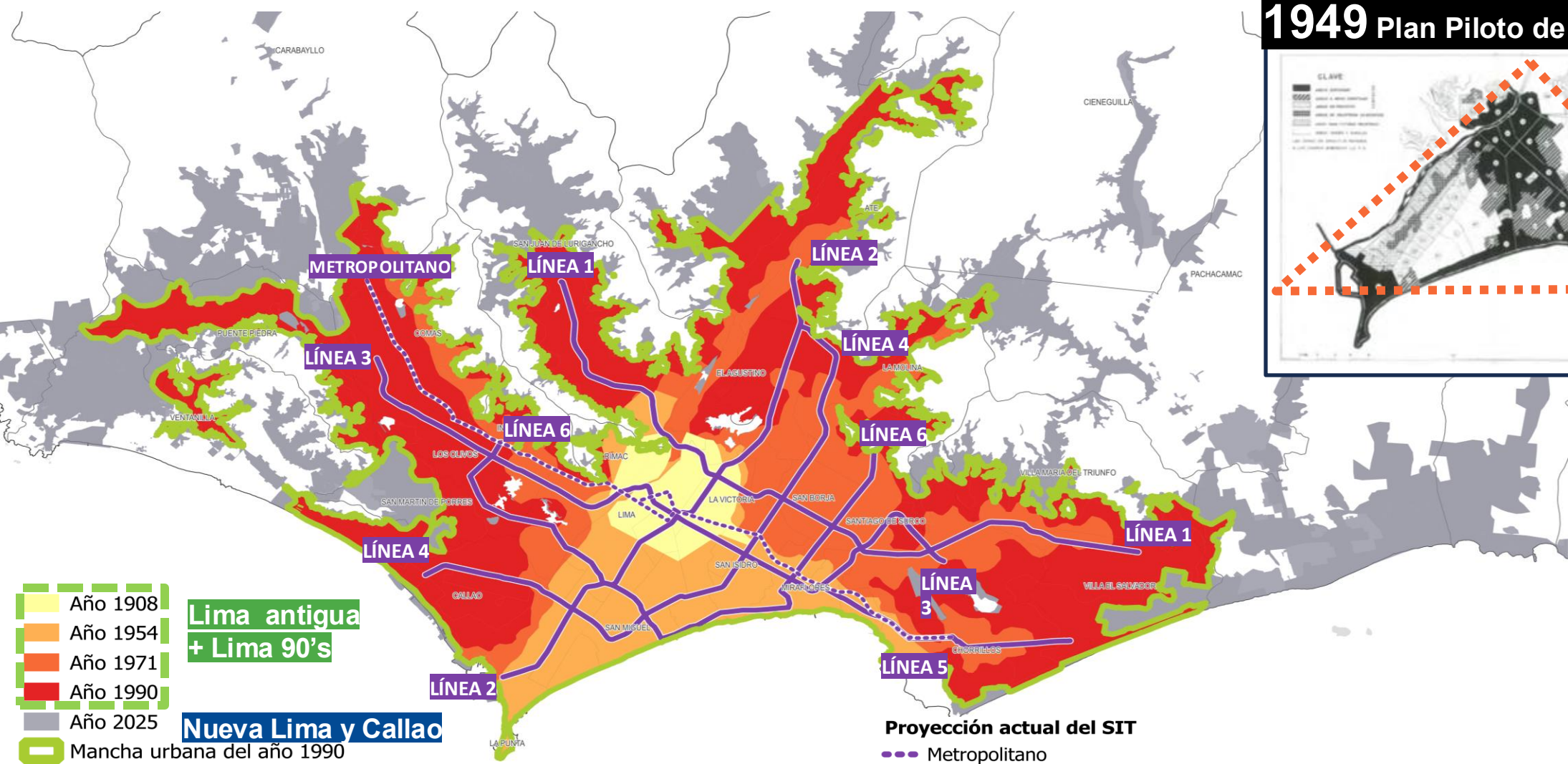


1.1

EVOLUCIÓN URBANA Y MOVILIDAD

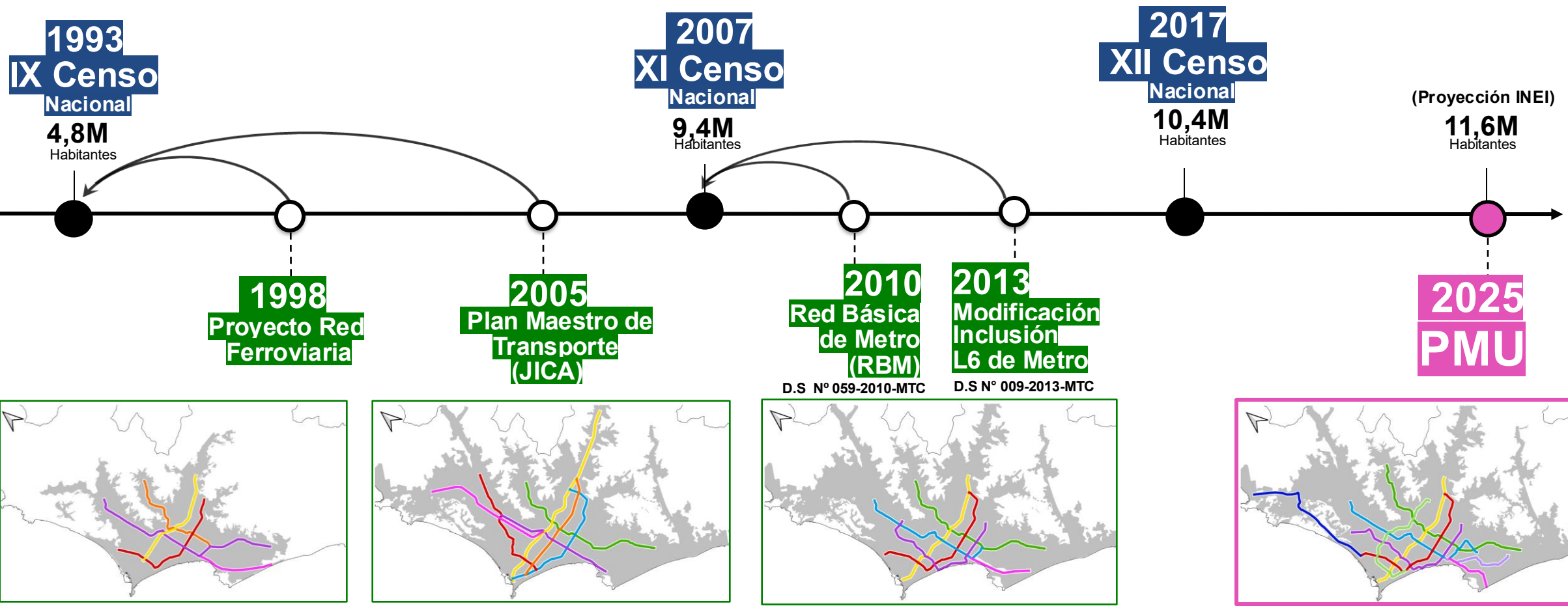


EVOLUCIÓN URBANA Y TRANSPORTE

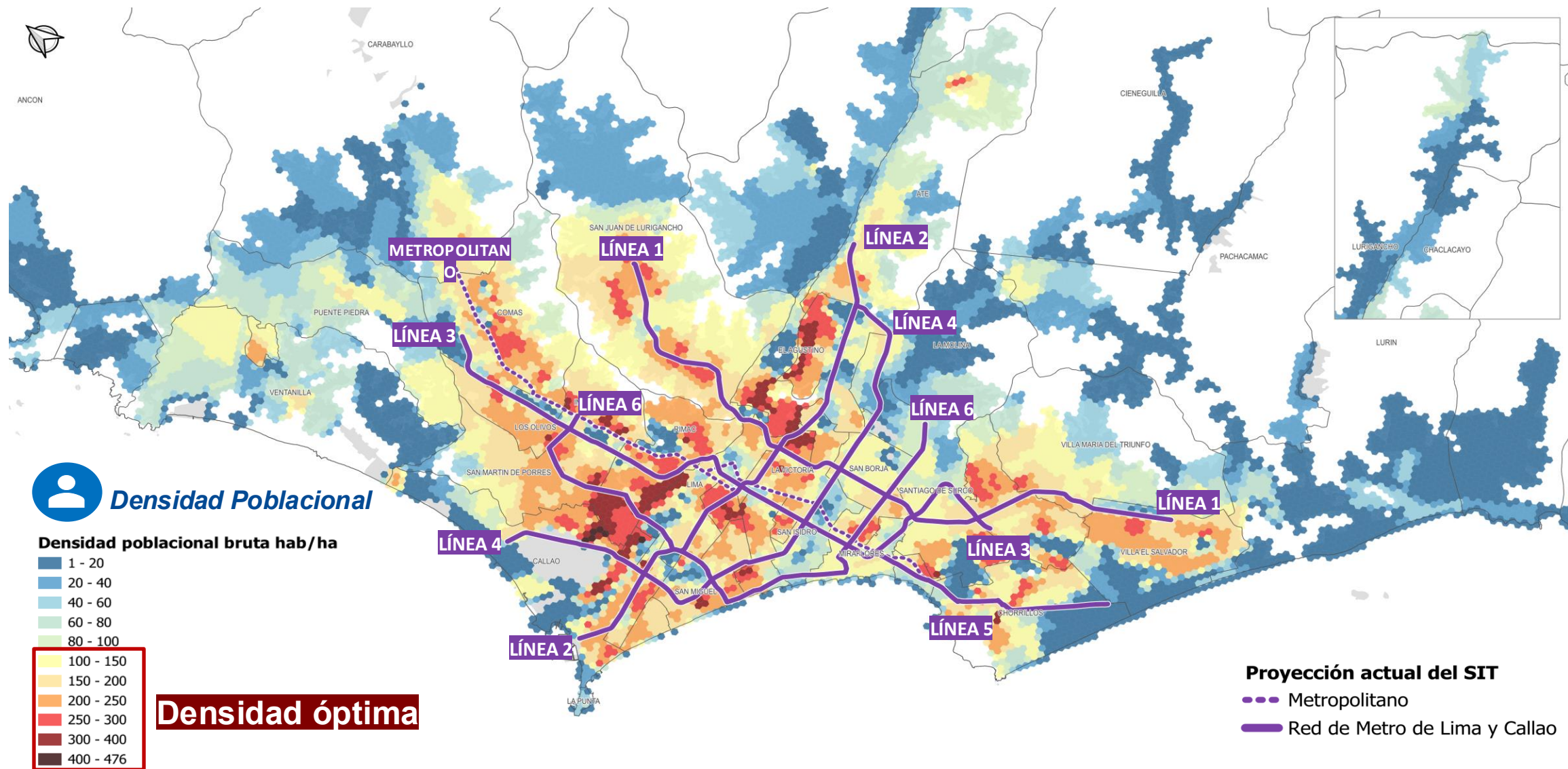


Evolución mancha urbana: 1859 a 2025

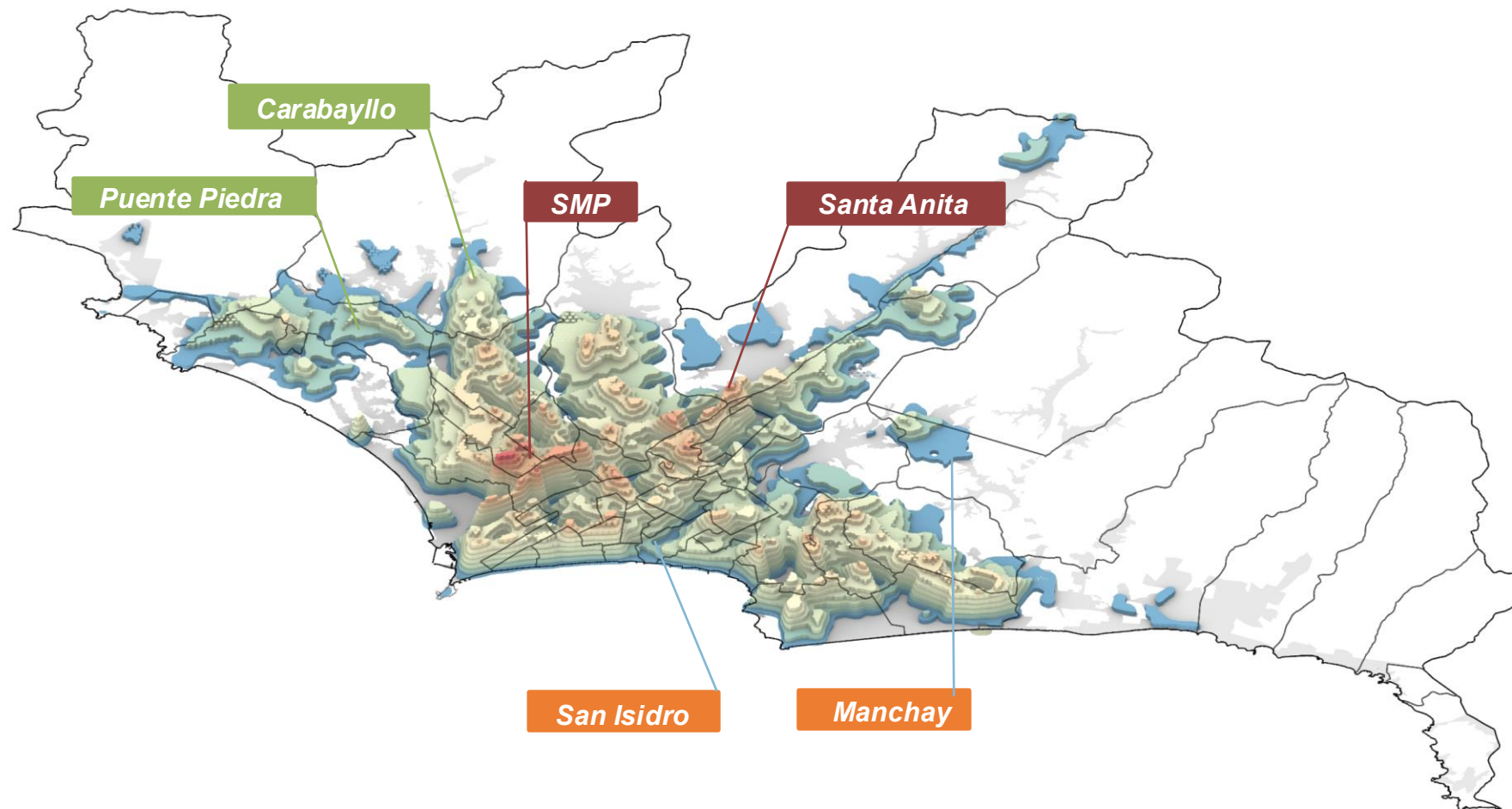
CENSOS Y PLANES DE TRANSPORTE



DENSIDAD Y RED BÁSICA DEL METRO DE LIMA – CALLAO AL 2013

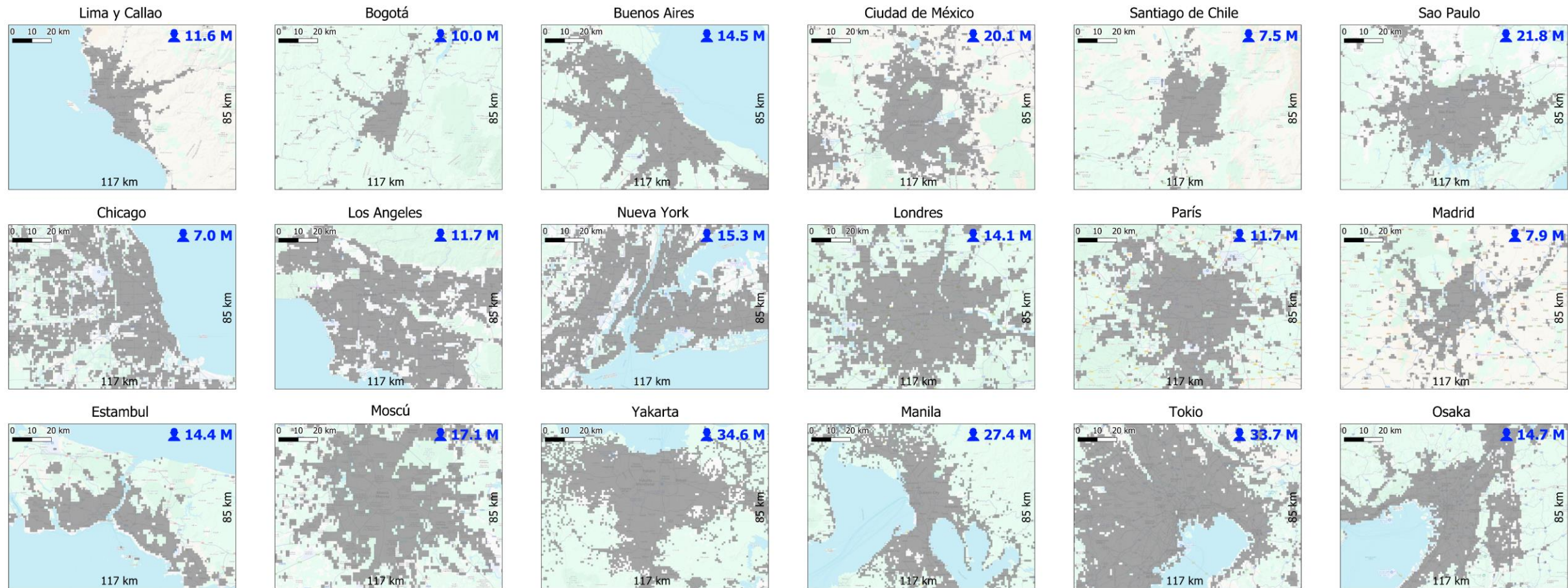


DENSIDAD POBLACIONAL



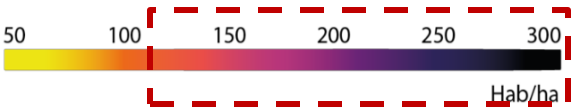
Densidad poblacional bruta (hab/ha)

ESTUDIO URBANO COMPARATIVO

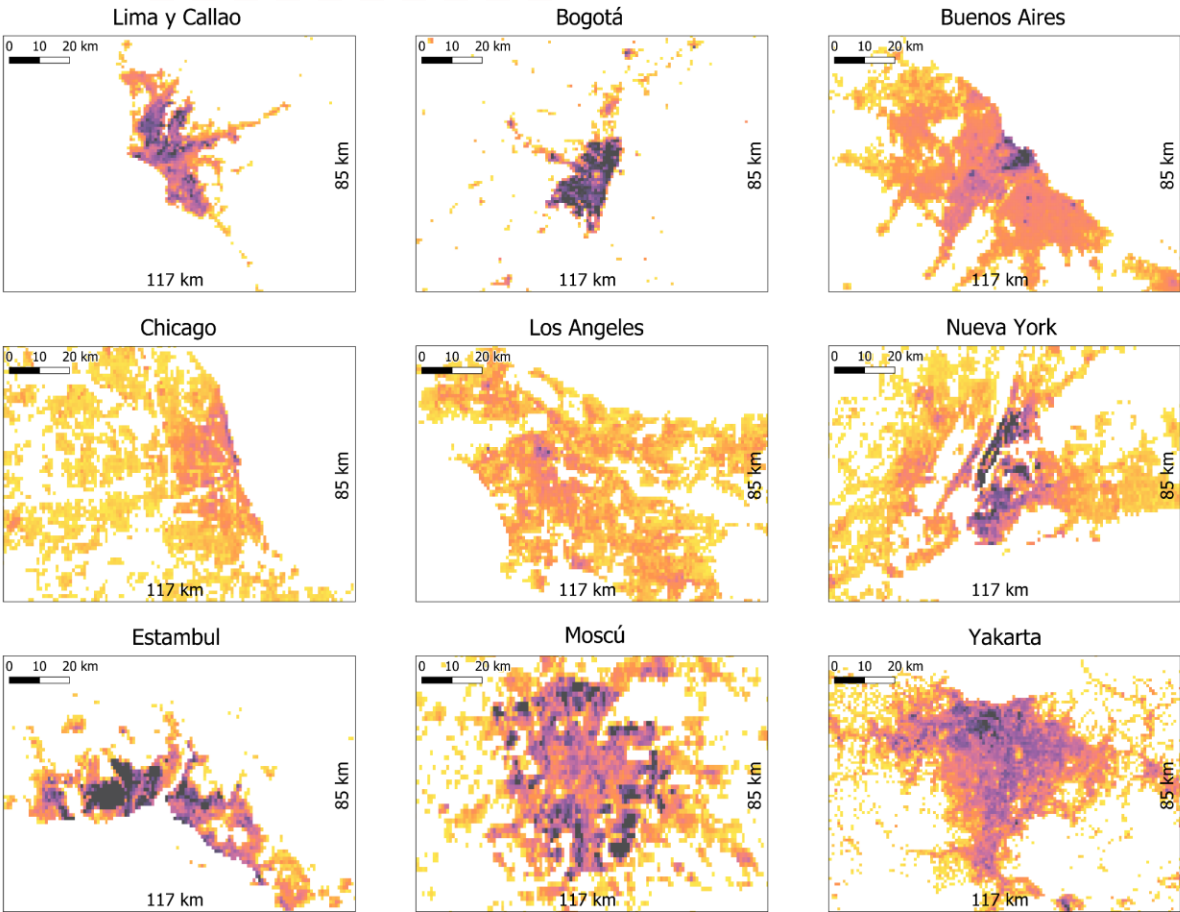


Huella urbana (misma escala)

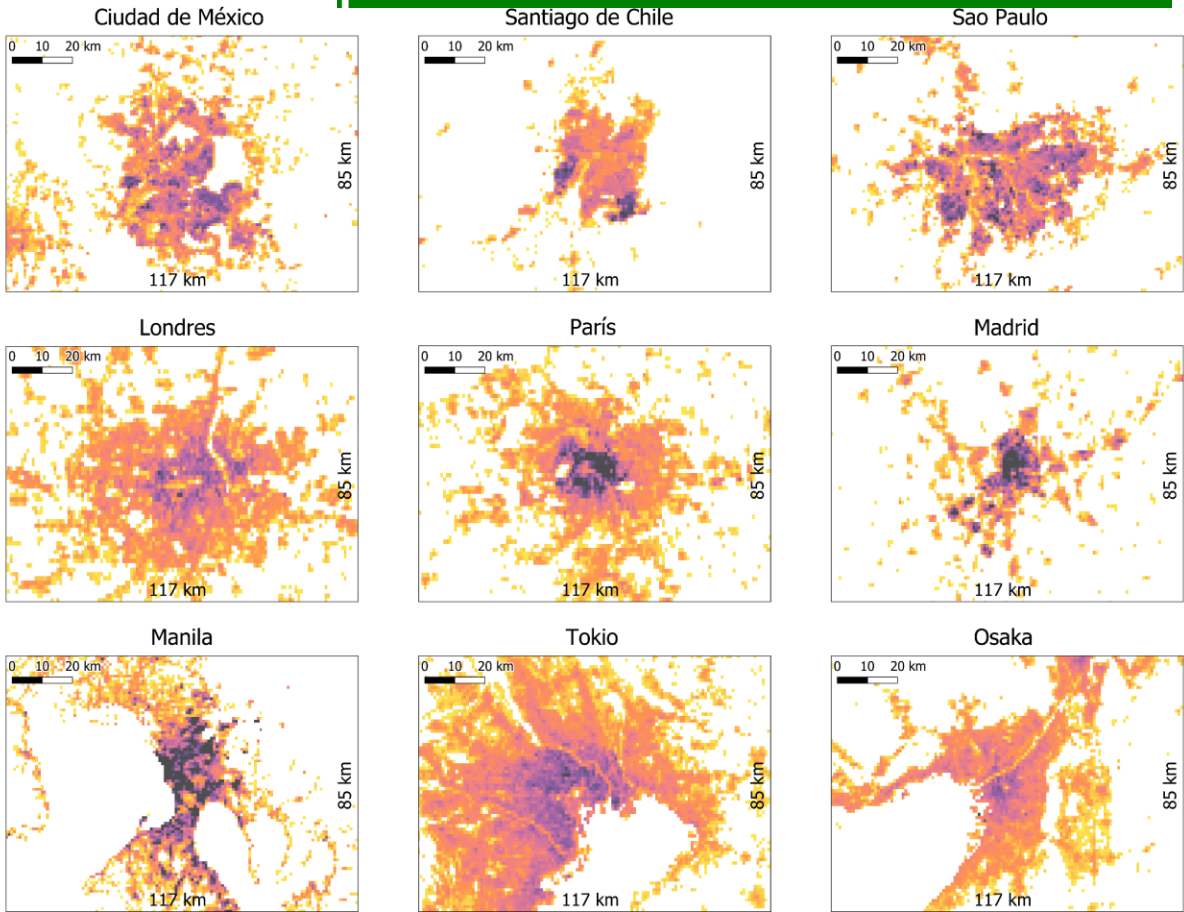
ESTUDIO URBANO COMPARATIVO



Densidad óptima

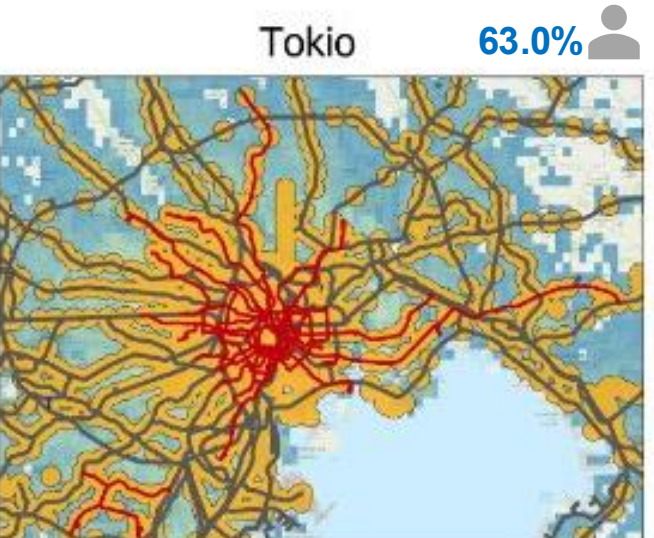
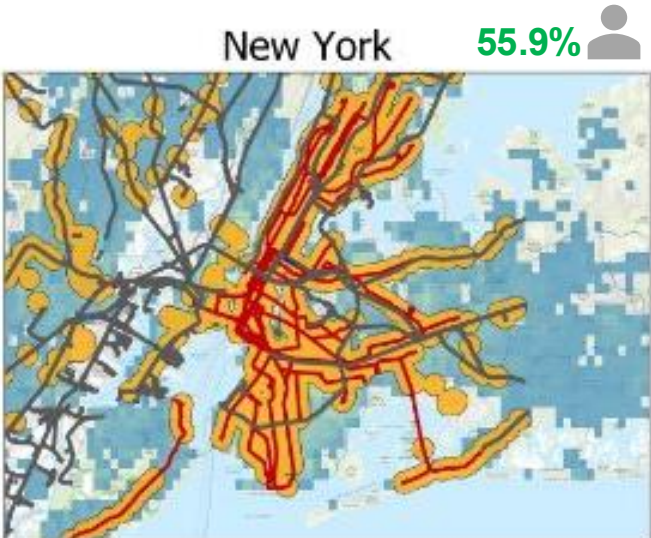
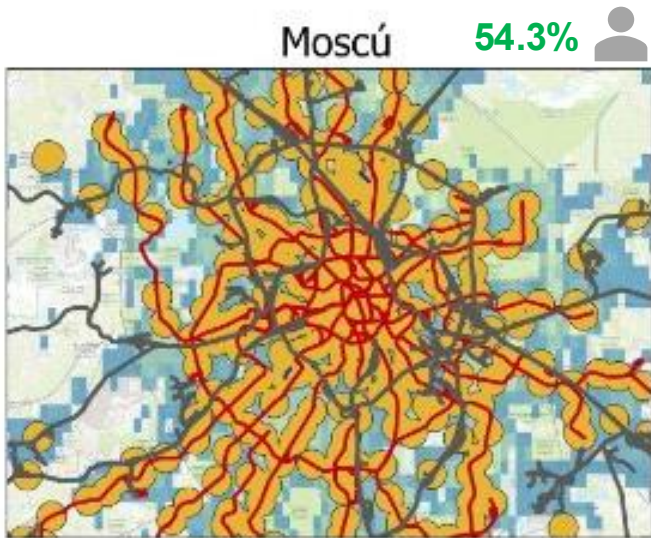
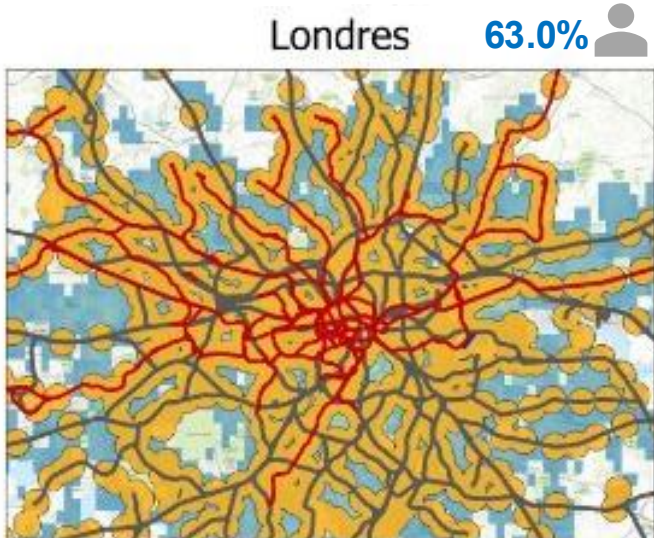
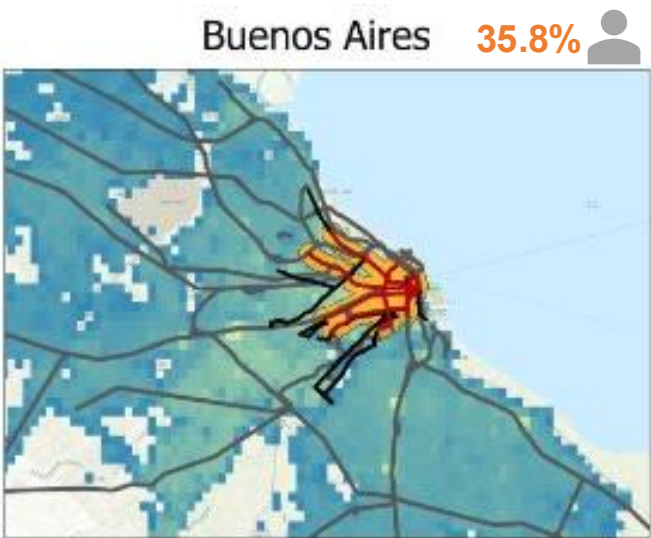
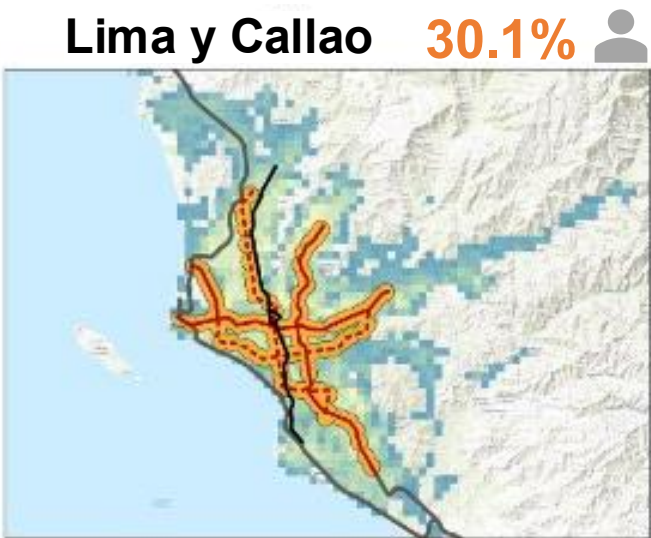


Comparativamente, la metrópoli de Lima - Callao puede considerarse una urbe densa.



Densidad poblacional (misma escala)

ESTUDIO URBANO COMPARATIVO



Cobertura de la población dentro de un área de captación de 1 km de las estaciones

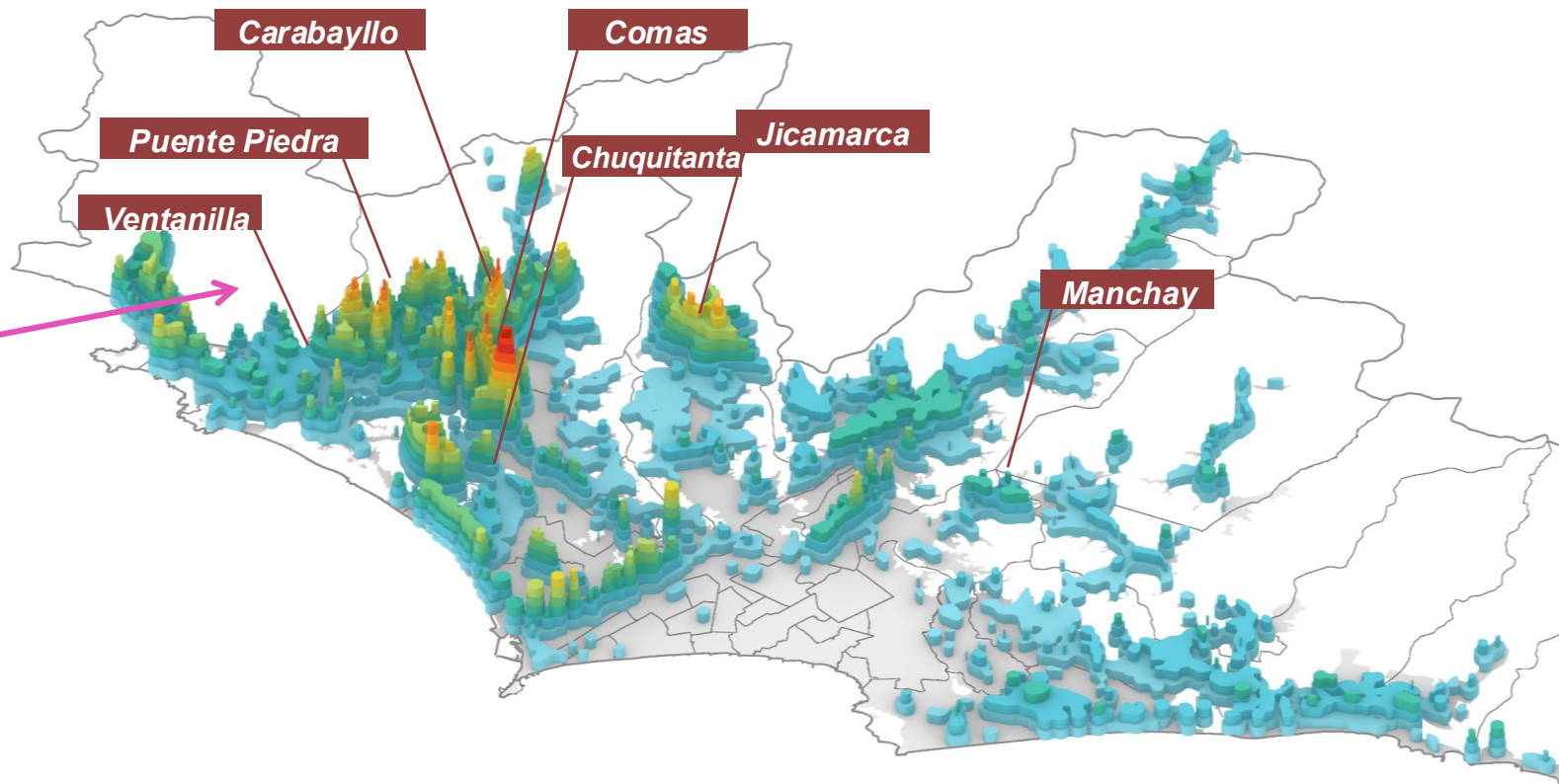
DENSIDAD Y PROSPECCIÓN URBANA



Megaproyecto estatal Parque industrial de Ancón



Zonas de periferia con futuro crecimiento en densidad poblacional

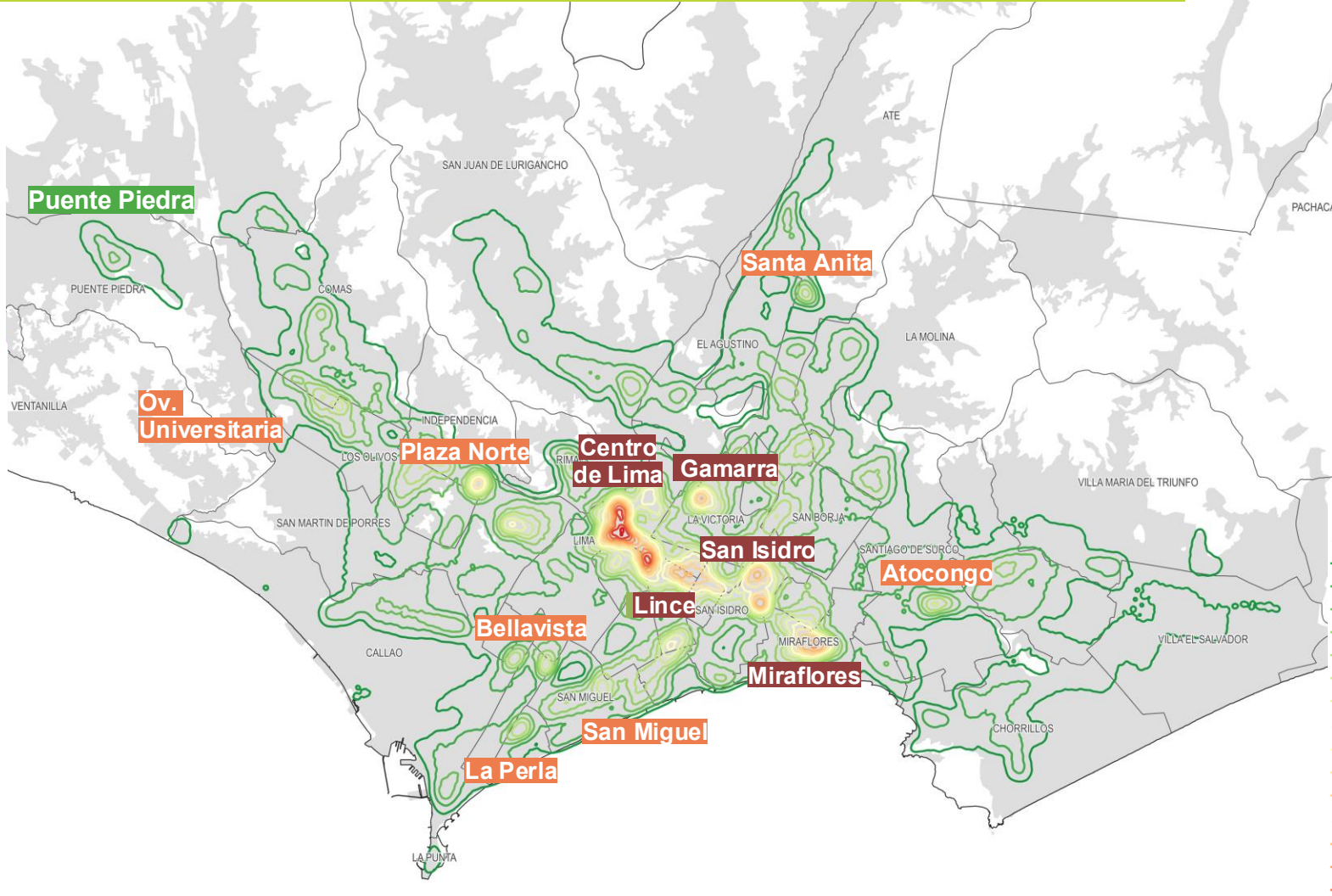
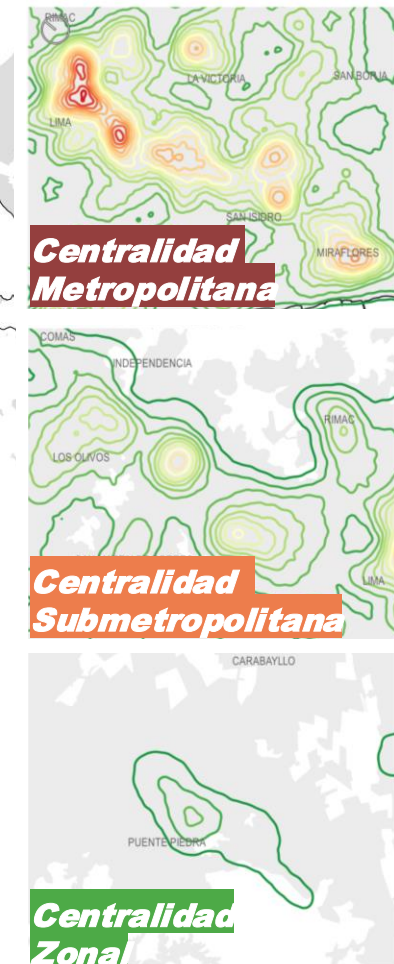


1.2

ACCESIBILIDAD A CENTRALIDADES



El Área Metropolitana de Lima - Callao se caracteriza por un fuerte centro con subcentros menores en sus alrededores



Densidad de viajes destino en hpm (viajes/ha)

Centralidad Zonal

- 0 - 600
- 600 - 1,200
- 1,200 - 1,800
- 1,800 - 2,400
- 2,400 - 3,000
- 3,000 - 3,600
- 3,600 - 4,200

Centralidad Submetropolitana

- 4,200 - 4,800
- 4,800 - 5,400
- 5,400 - 6,000

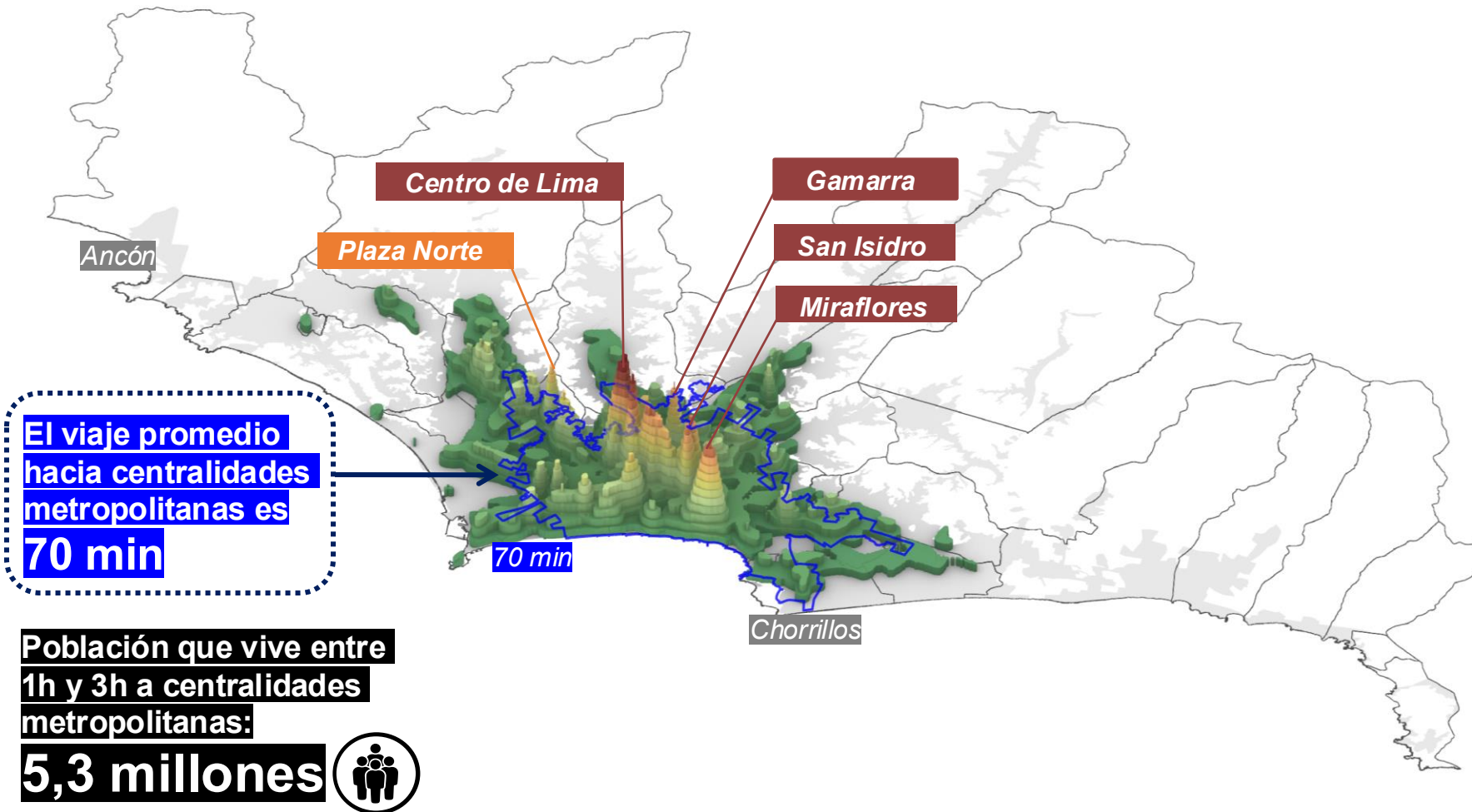
Centralidad Metropolitana

- 6,000 - 6,600
- 6,600 - 7,200
- 7,200 - 7,800
- 7,800 - 8,400
- 8,400 - 9,000

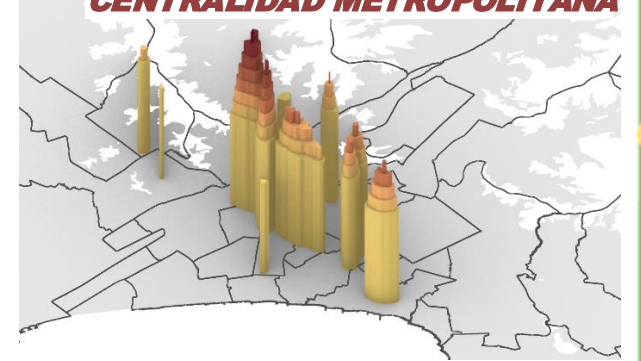
Densidad de viajes destino HPM (Total)

El Área Metropolitana se caracteriza por un fuerte centro y subcentros menores en sus alrededores

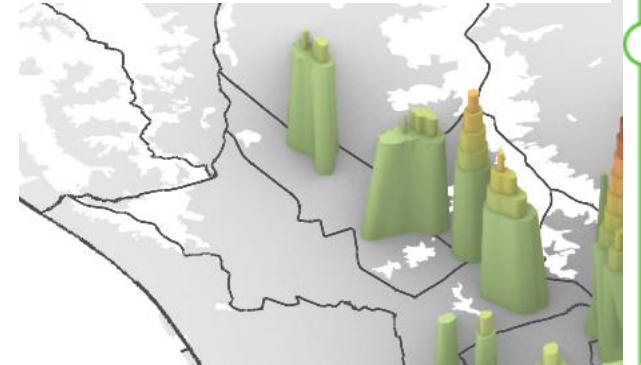
Densidad de viajes destino HPM (Total)



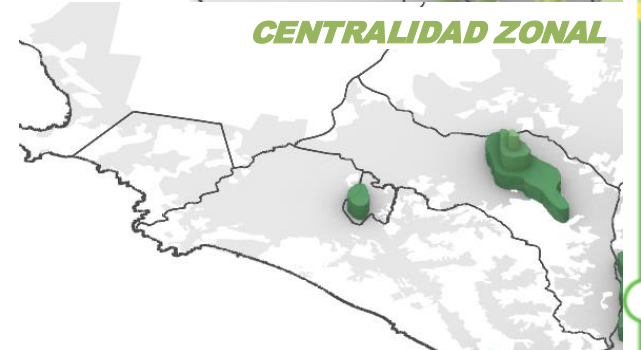
CENTRALIDAD METROPOLITANA



CENTRALIDAD SUBMETROPOLITANA

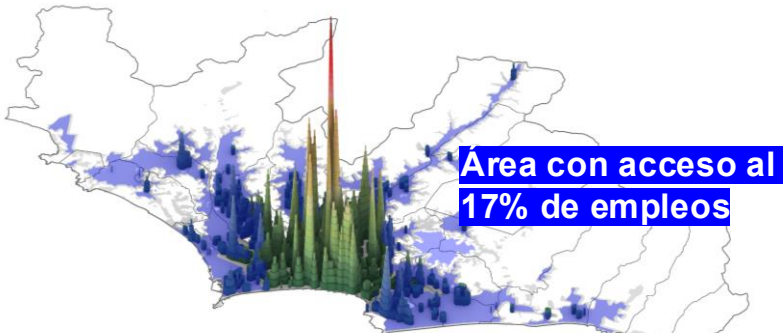
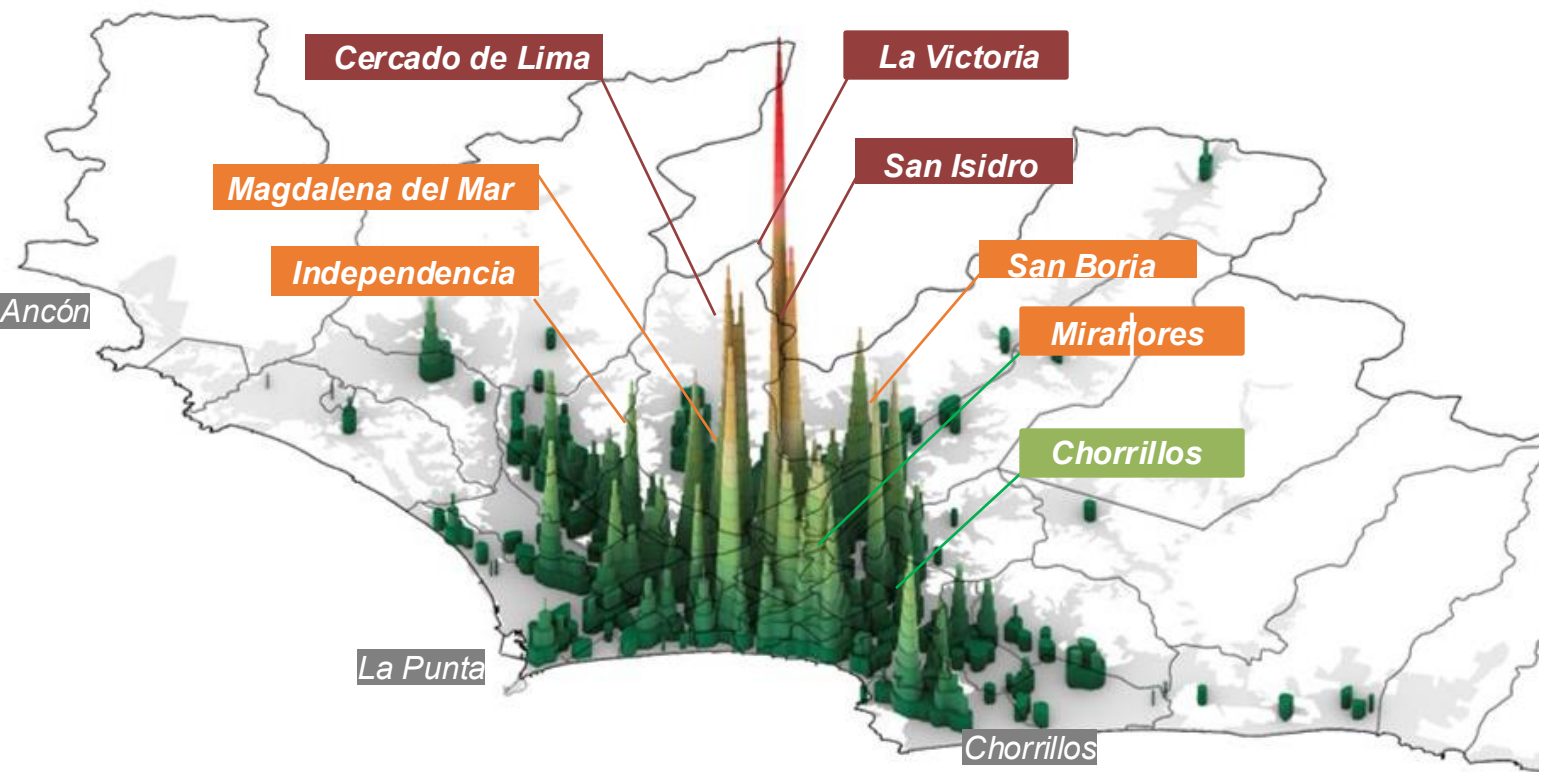


CENTRALIDAD ZONAL

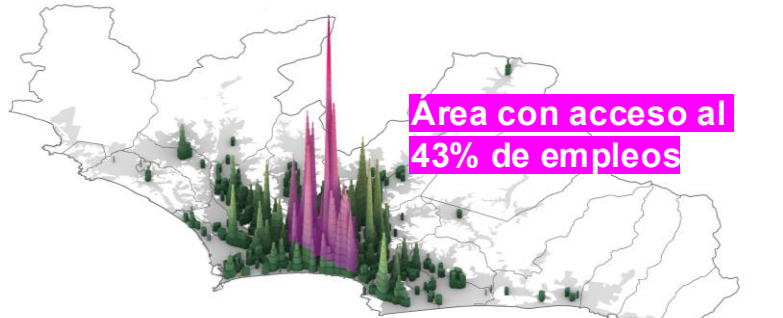


Gran parte de la población tiene dificultades para acceder a opciones de empleo en un plazo de tiempo adecuado

Densidad de empleos

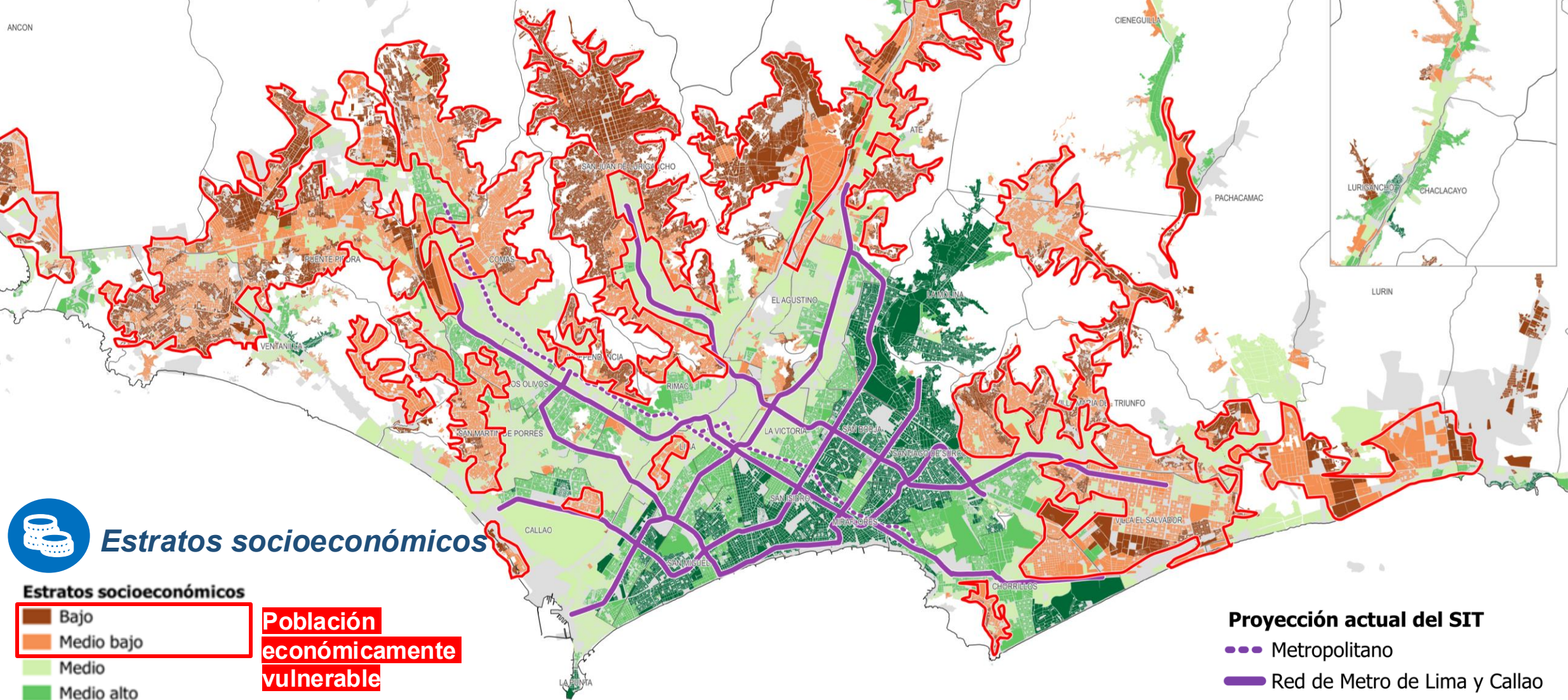


6,1 M de habitantes solo pueden acceder hasta el **15% de empleos** en 1h.



Solo 0,6 M de habitantes pueden acceder al **50% de empleos** en 1h.

Red de Transporte Masivo y niveles socioeconómicos



Estratos socioeconómicos

Estratos socioeconómicos

- Bajo
- Medio bajo
- Medio
- Medio alto
- Alto

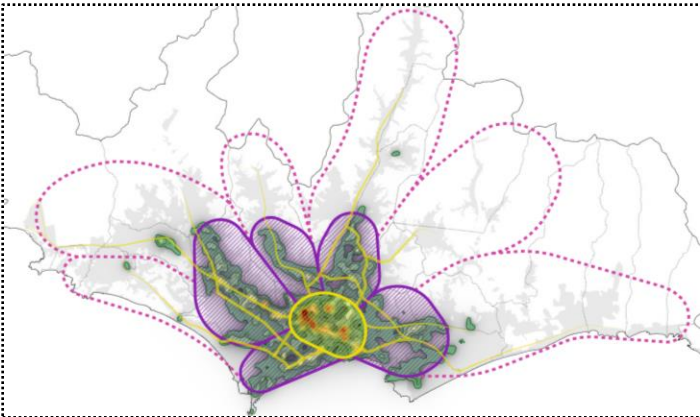
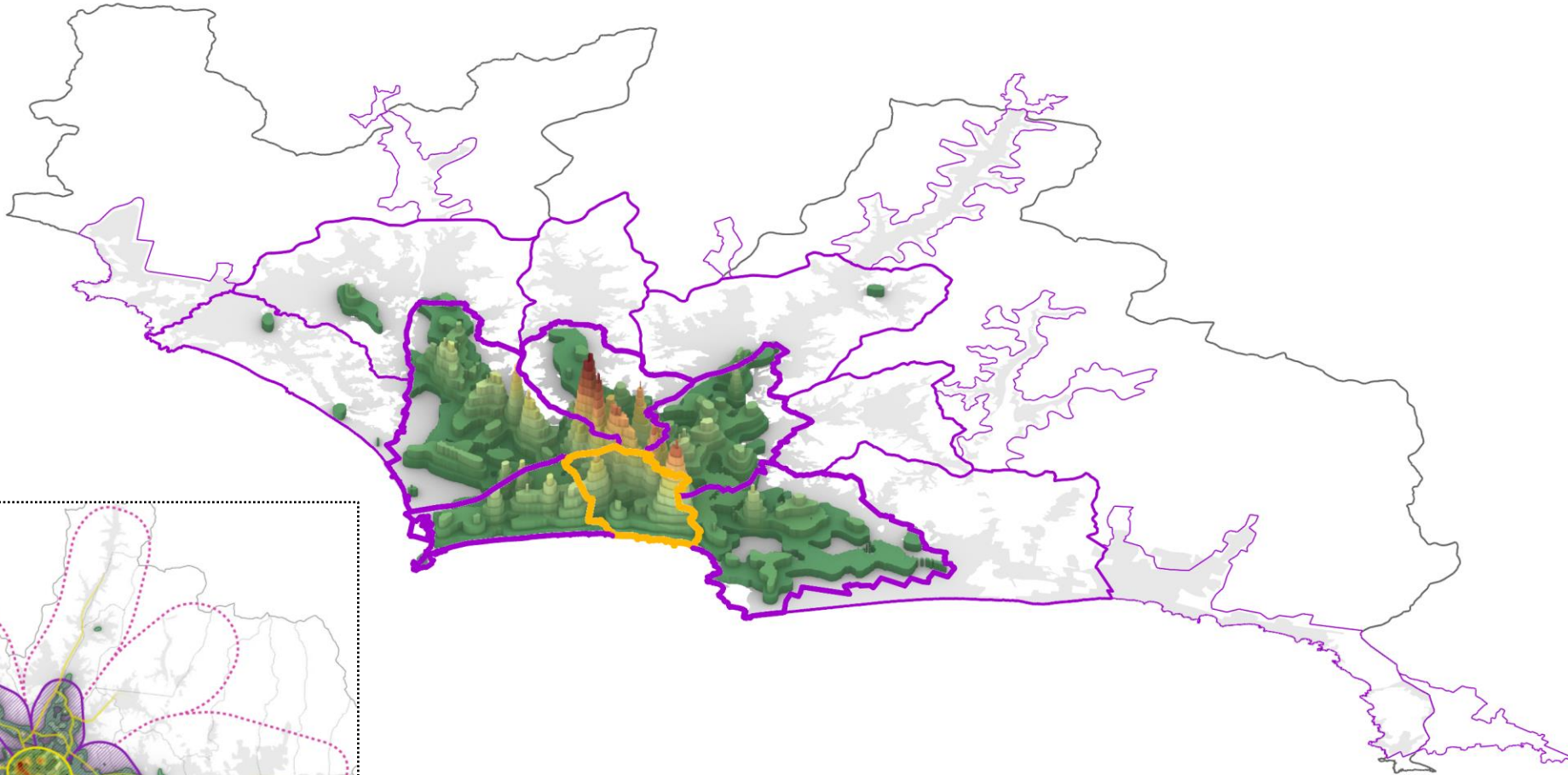
Población económicamente vulnerable

Proyección actual del SIT

- Metropolitano
- Red de Metro de Lima y Callao



**Lima es una ciudad muy centralizada con
grandes áreas desconectadas**

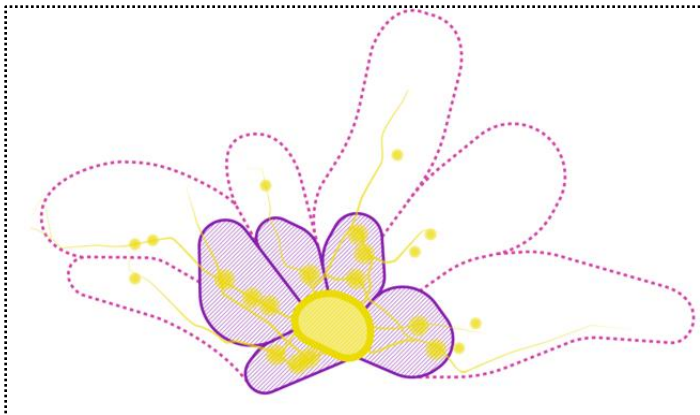
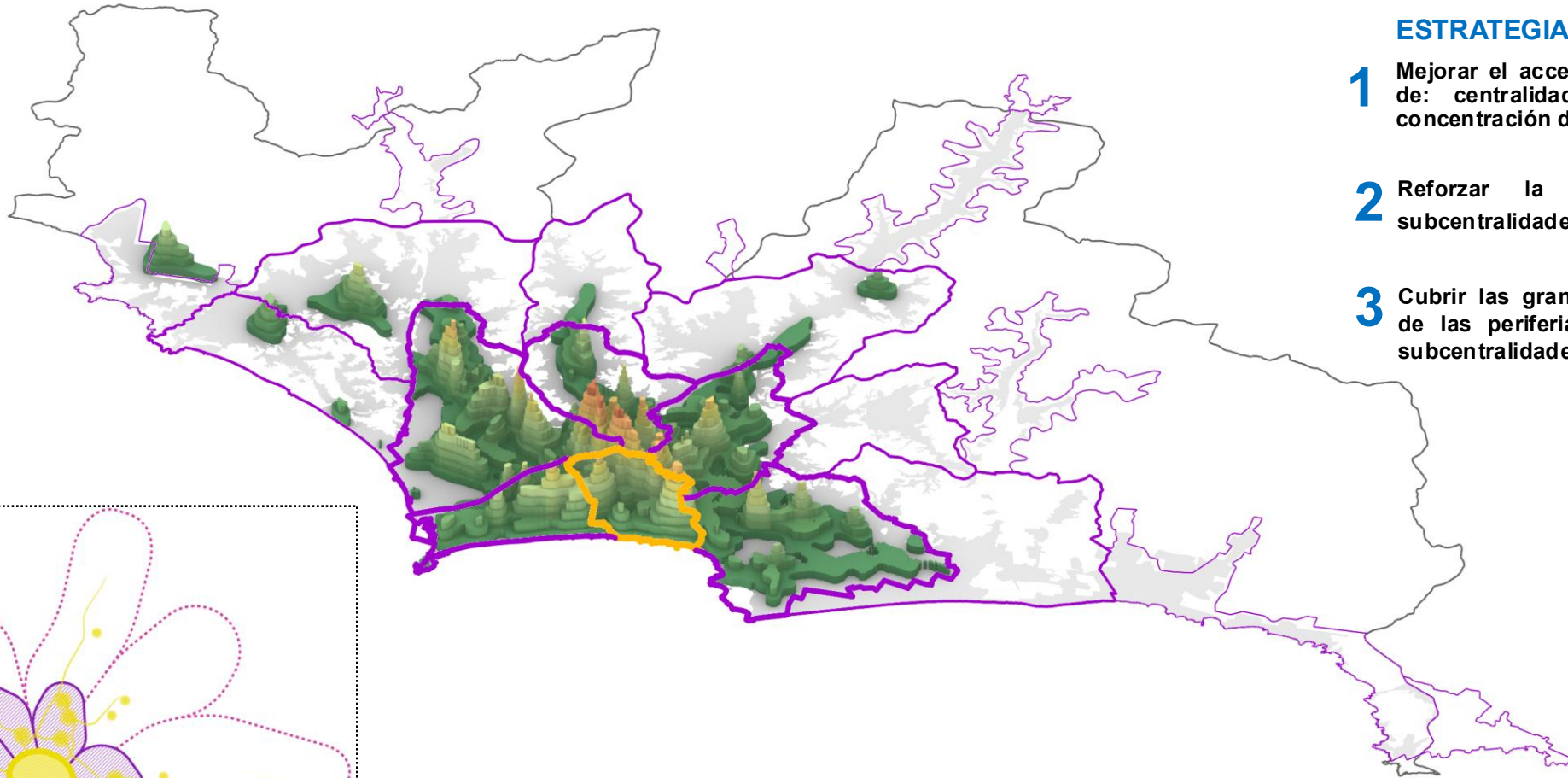


Modelo propuesto: “Flor descentralizada”

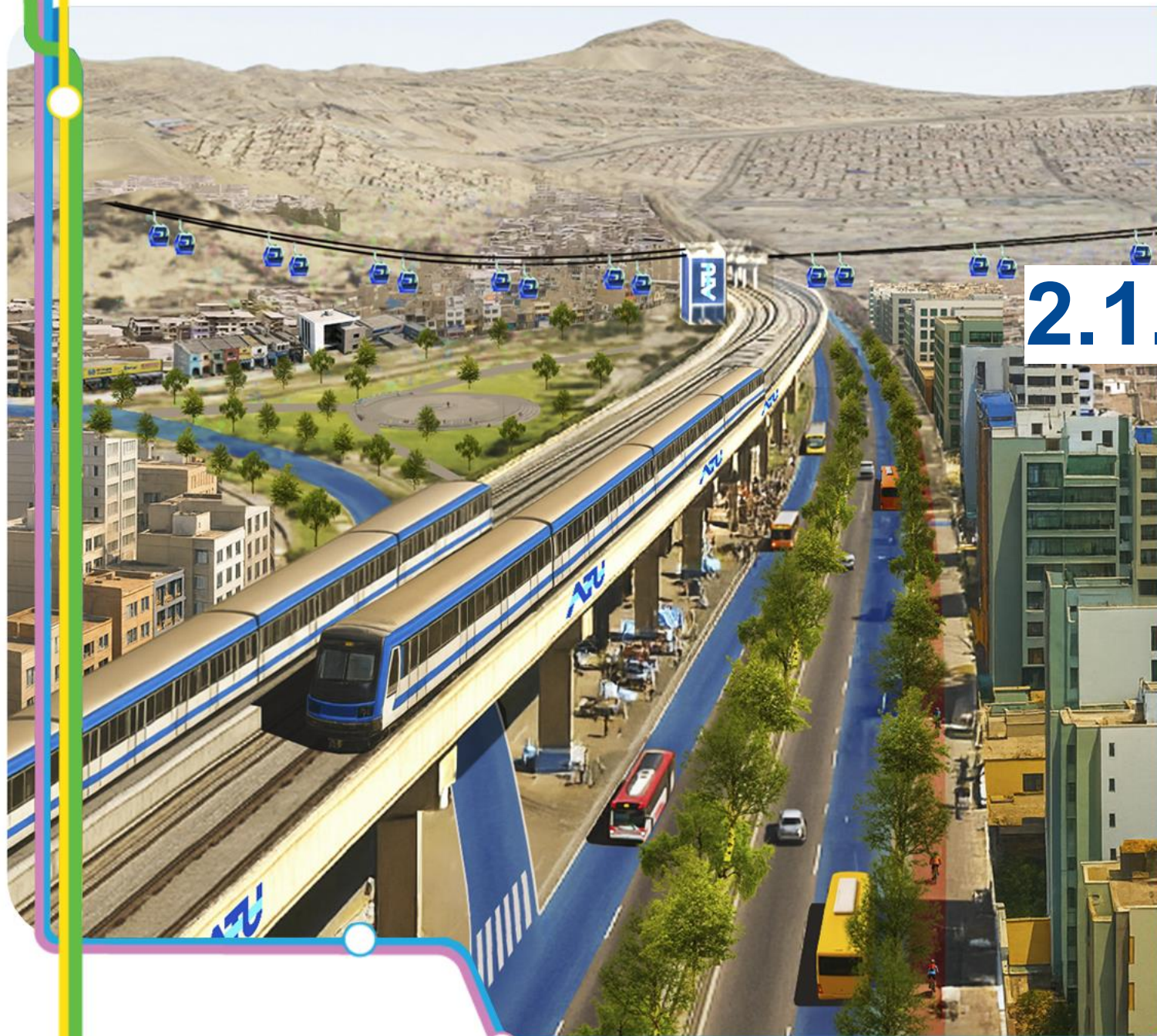
Una ciudad con un gran núcleo (accesible) y subpoli­céntrica.

ESTRATEGIAS

- 1 Mejorar el acceso al núcleo (Lugar de: centralidades metropolitanas, concentración de empleos).
- 2 Reforzar la consolidación de las subcentralidades periféricas “pétalos”.
- 3 Cubrir las grandes brechas de acceso de las periferias “extrapétalos” a las subcentralidades y centralidades.



2.1. LINEAMIENTOS PARA EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE



PROPUESTAS DEL SIT

TIPOS DE SERVICIO

Sistema ferroviario urbano



BRT Alta capacidad



BRT Mediana capacidad



Teleféricos



Red de buses
(Autorizados
+concesionados)

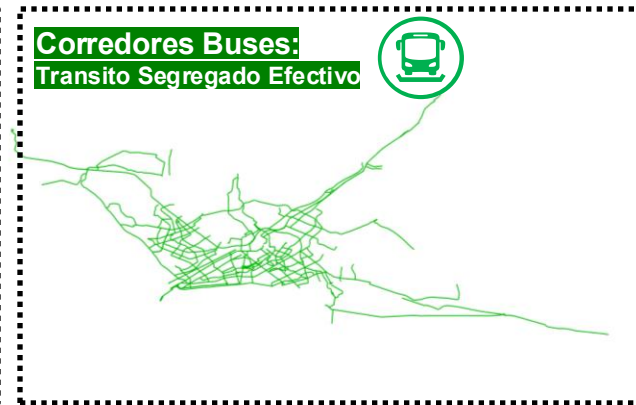
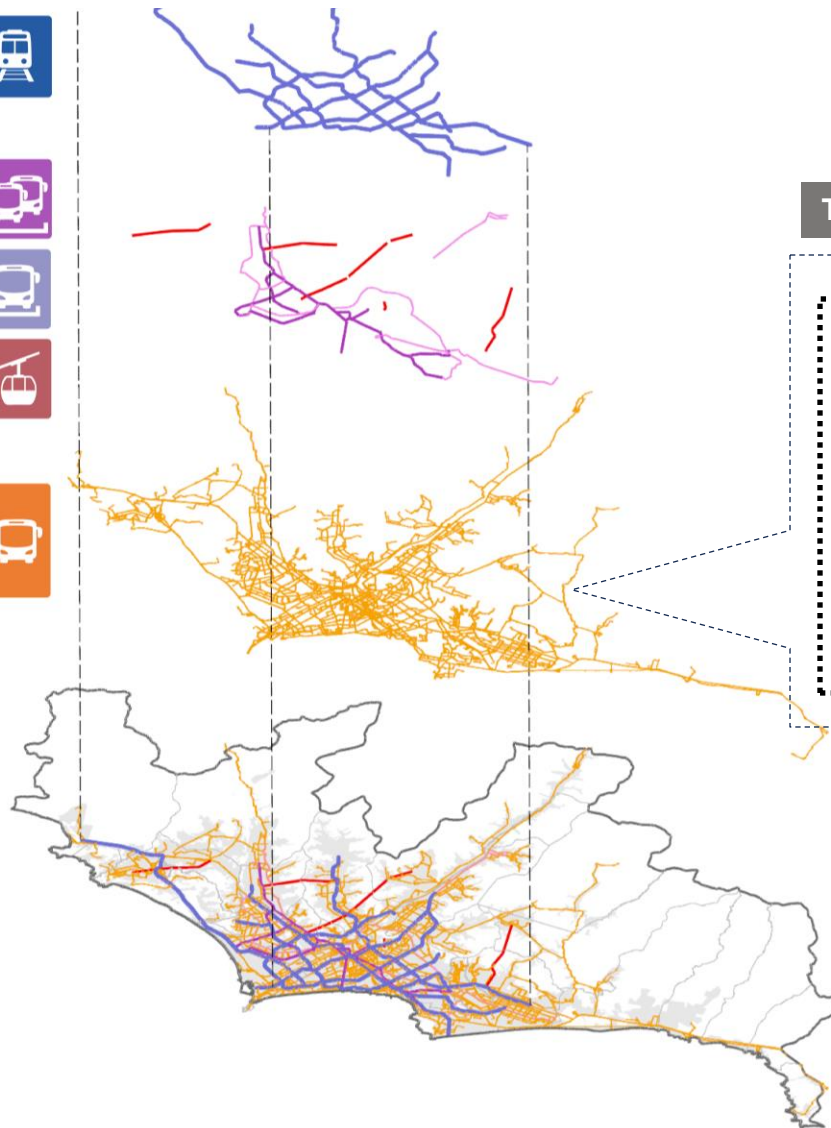


TIPO DE INFRAESTRUCTURA

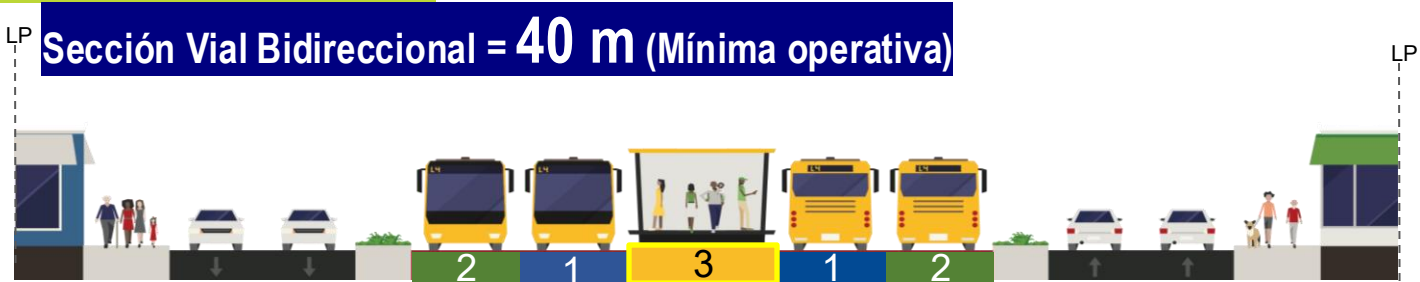
Transito Mixto
(Transporte privado y público)



Corredores Buses:
Transito Segregado Efectivo

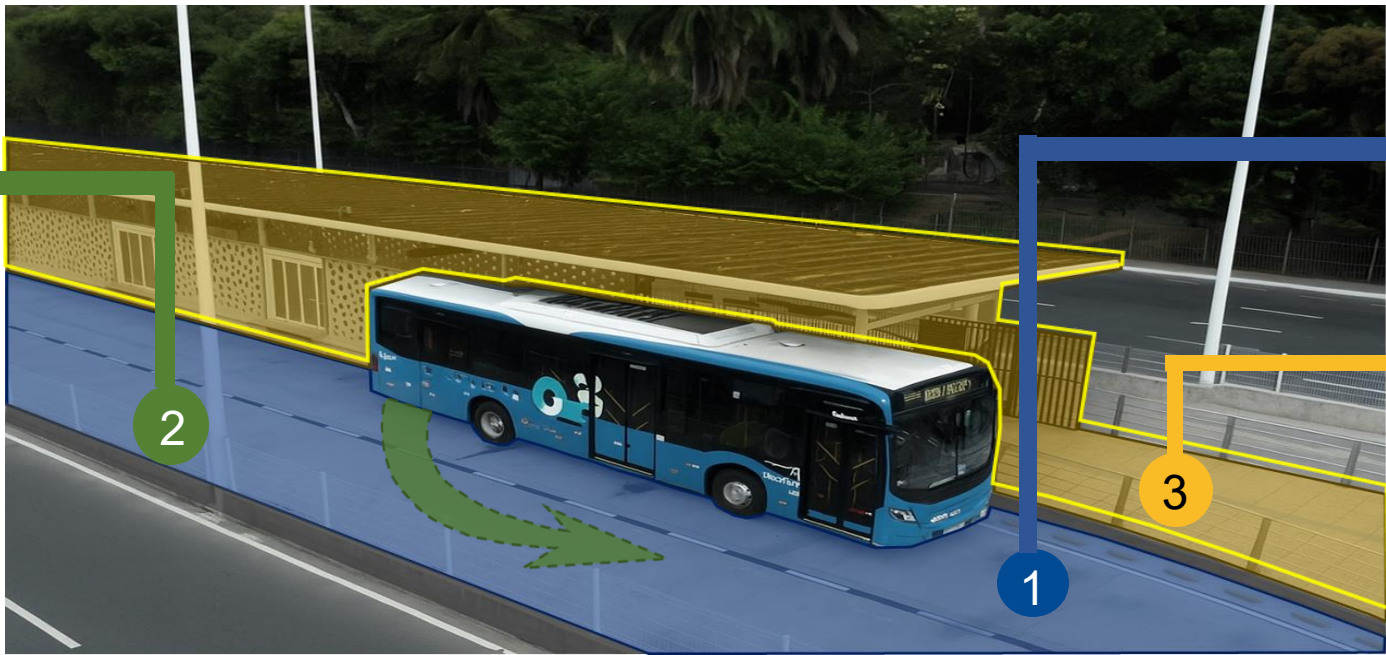


INTERVENCIÓN EN SUPERFICIE: Características que influyen en la capacidad de Ejes de Buses.



Adelantamiento

Ancho de vía lo permite



Segregación

Carril exclusivo



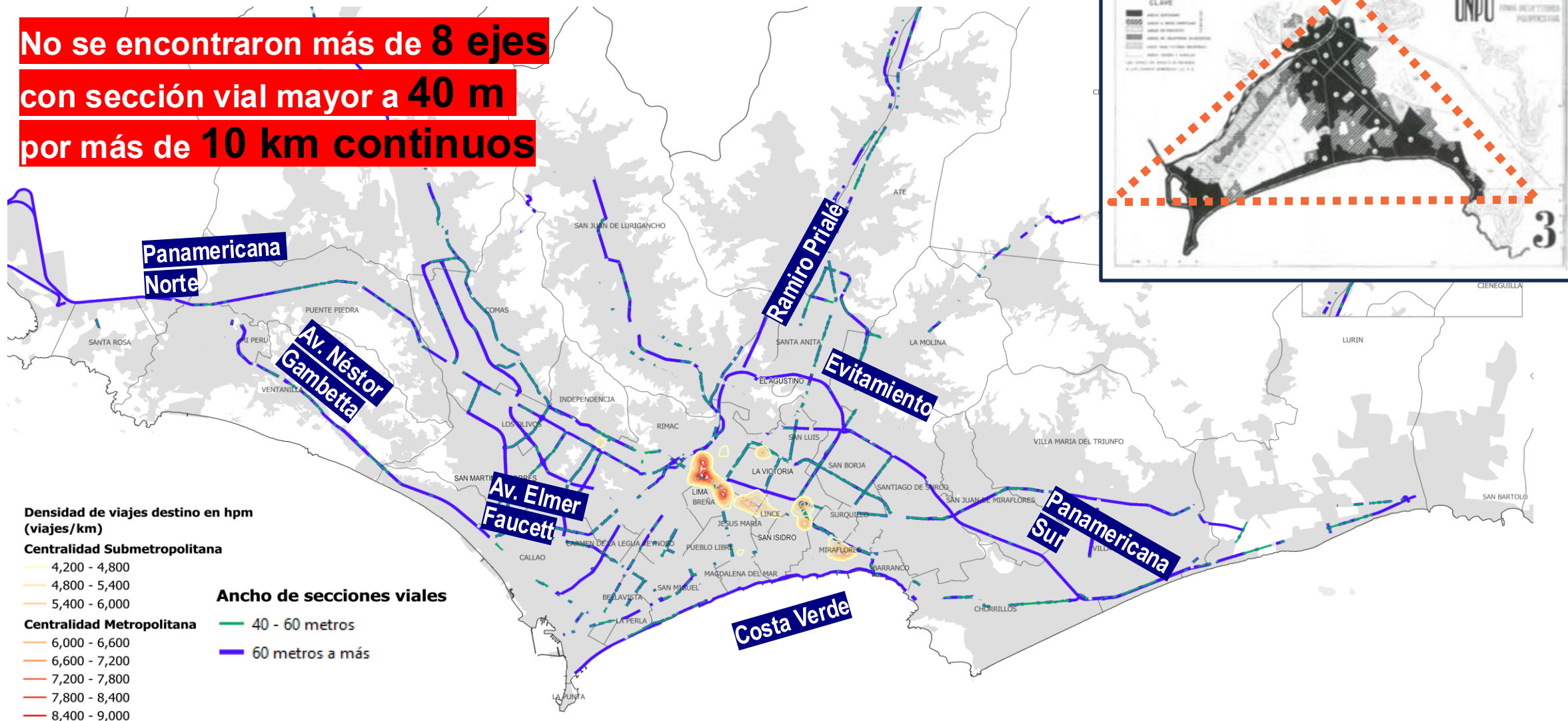
Zona de Pago

Pago previo al embarque

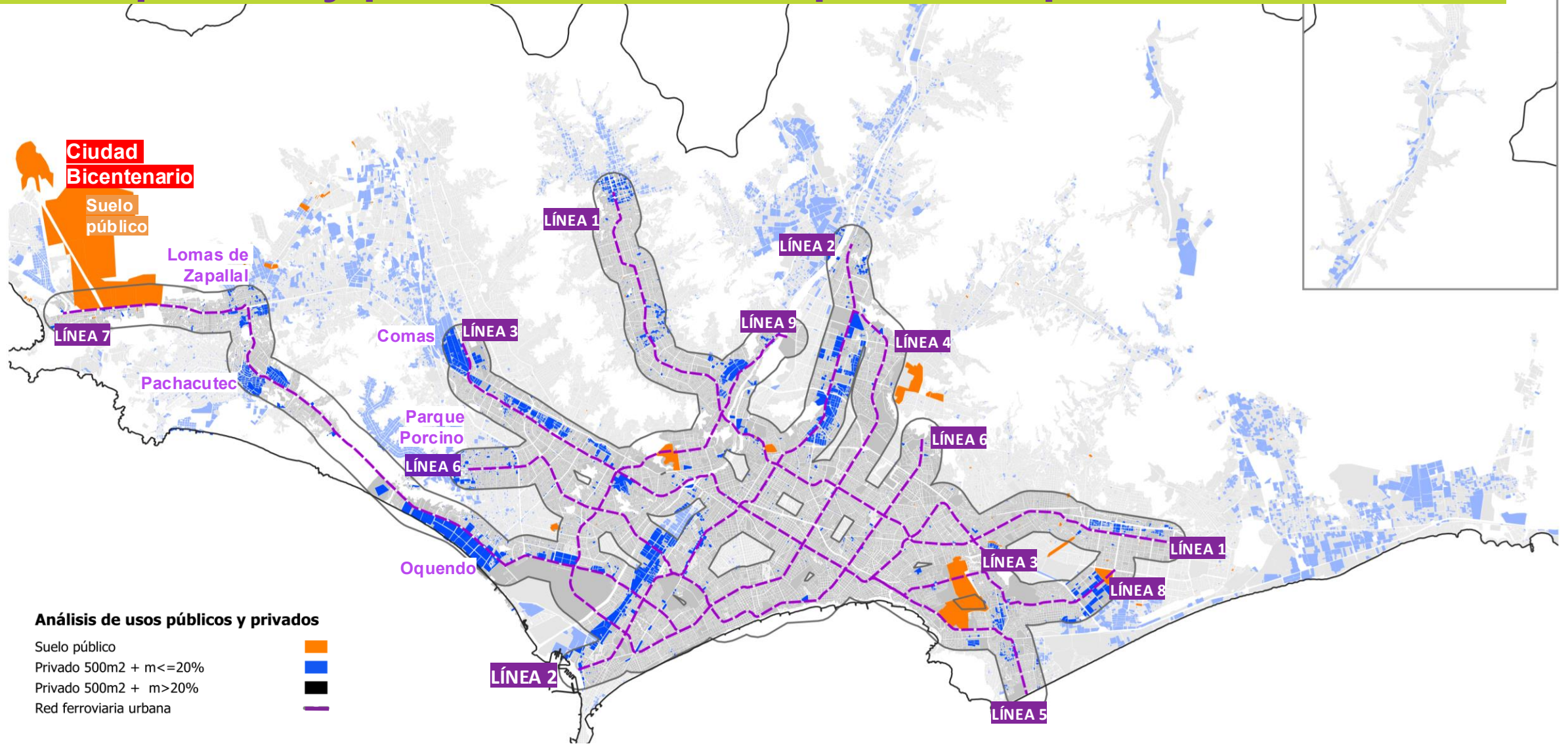


Capacidad de la red vial

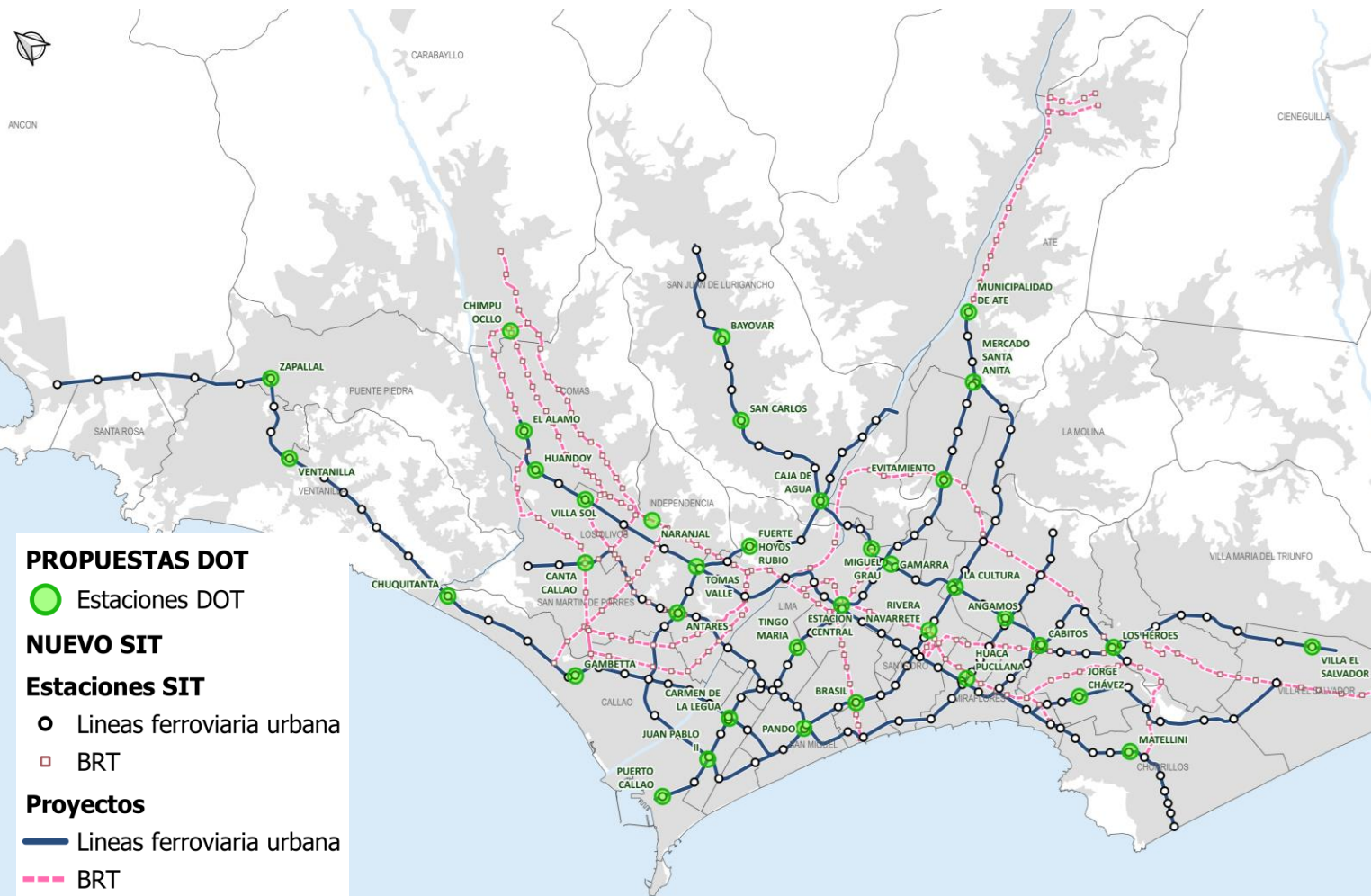
No se encontraron más de 8 ejes
con sección vial mayor a 40 m
por más de 10 km continuos



Suelo público y privado nuevo con potencial para financiamiento



Estaciones DOT (Desarrollo Orientado al Transporte)



Densificación en estaciones

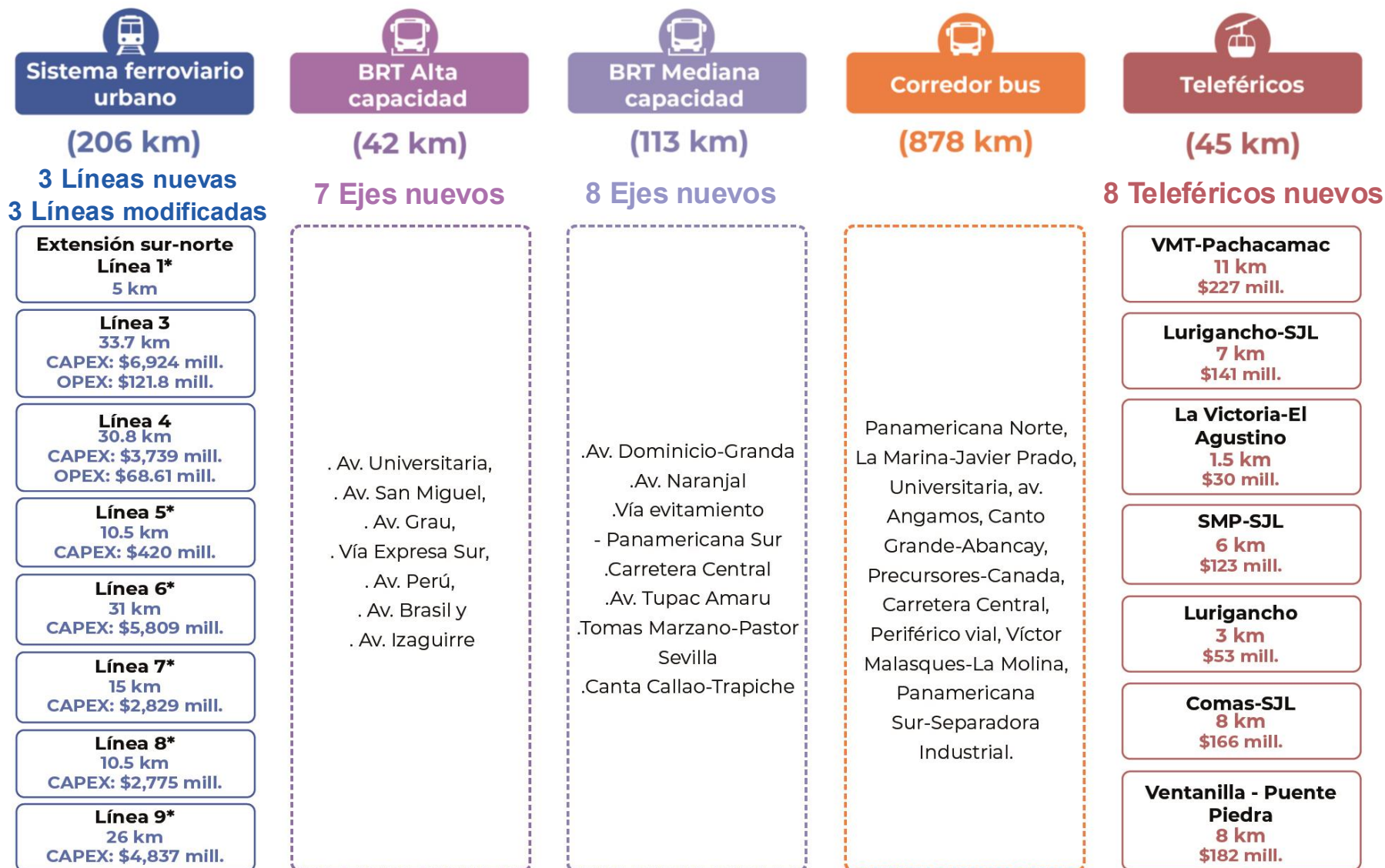


2.2.

PROPUESTAS DEL SIT



Cartera de Proyectos en 20 años. Red del SIT



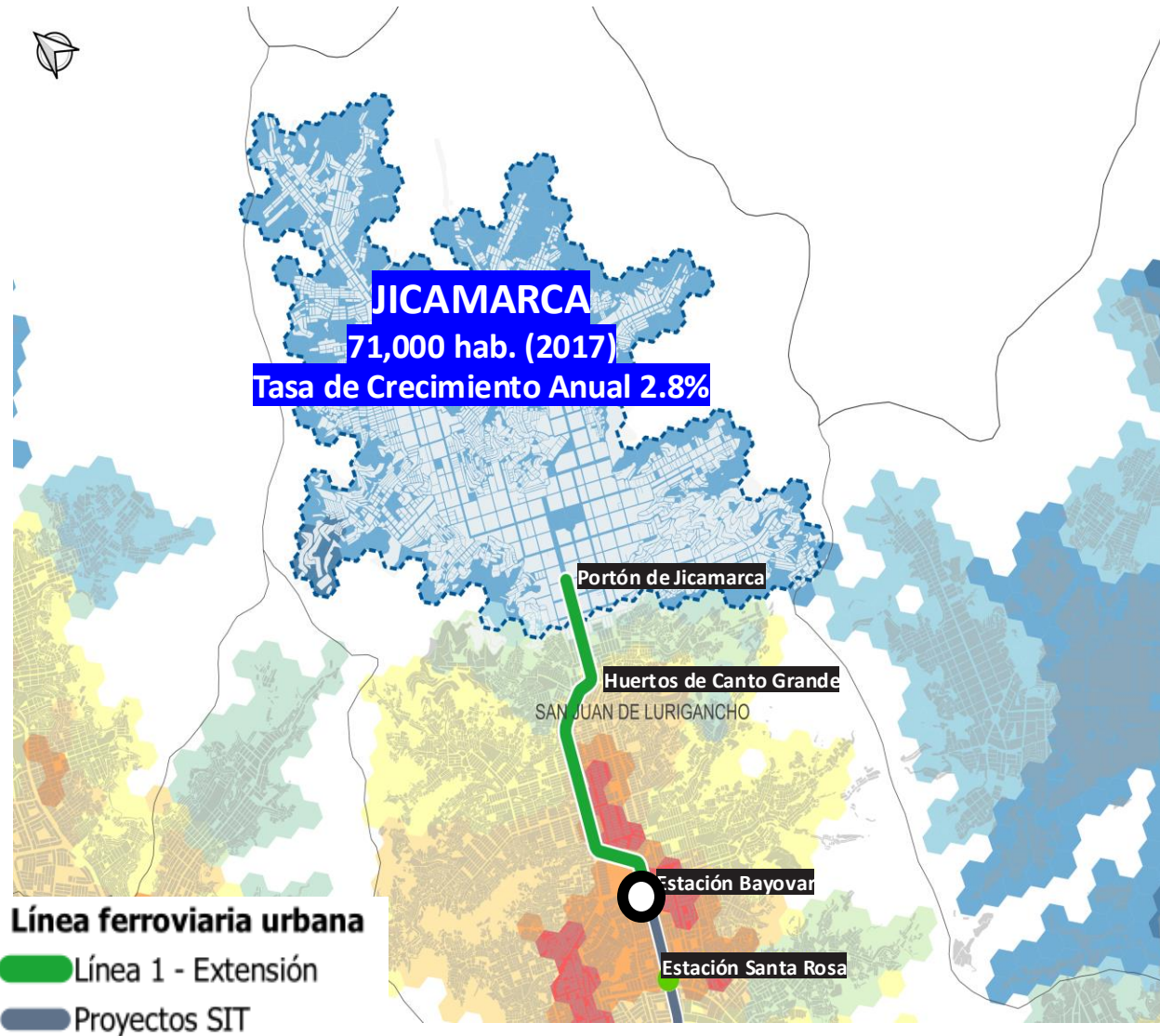
Mapa de SIT Masivo Actual 2025



Mapa de propuesta del SIT Masivo al 2045

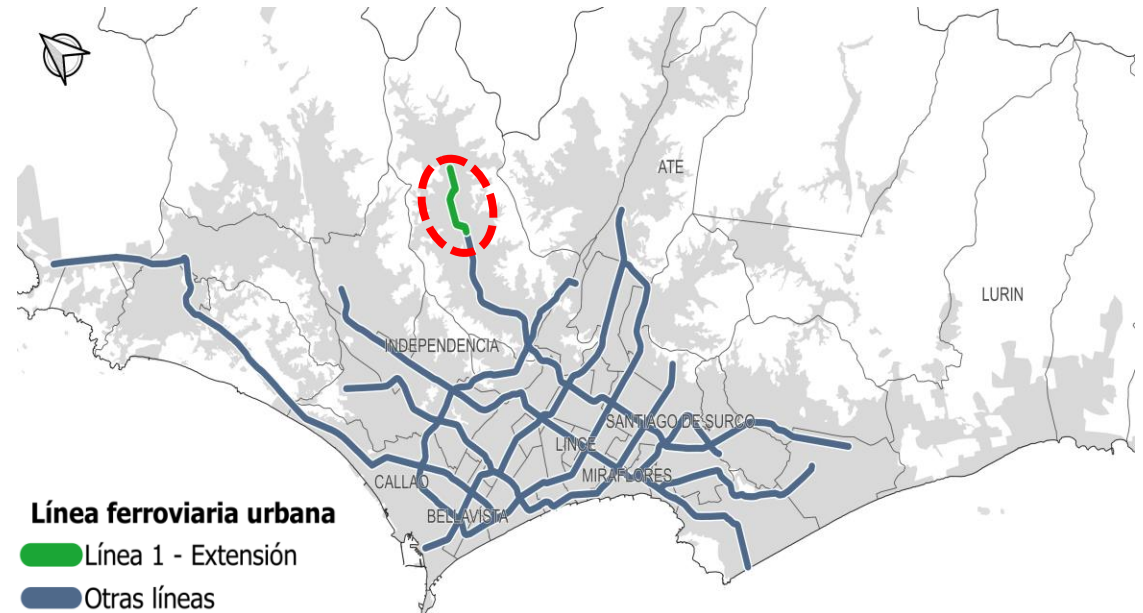


Red Ferroviaria Urbana: Línea 1 (Extensión Norte y ampliación de capacidad)

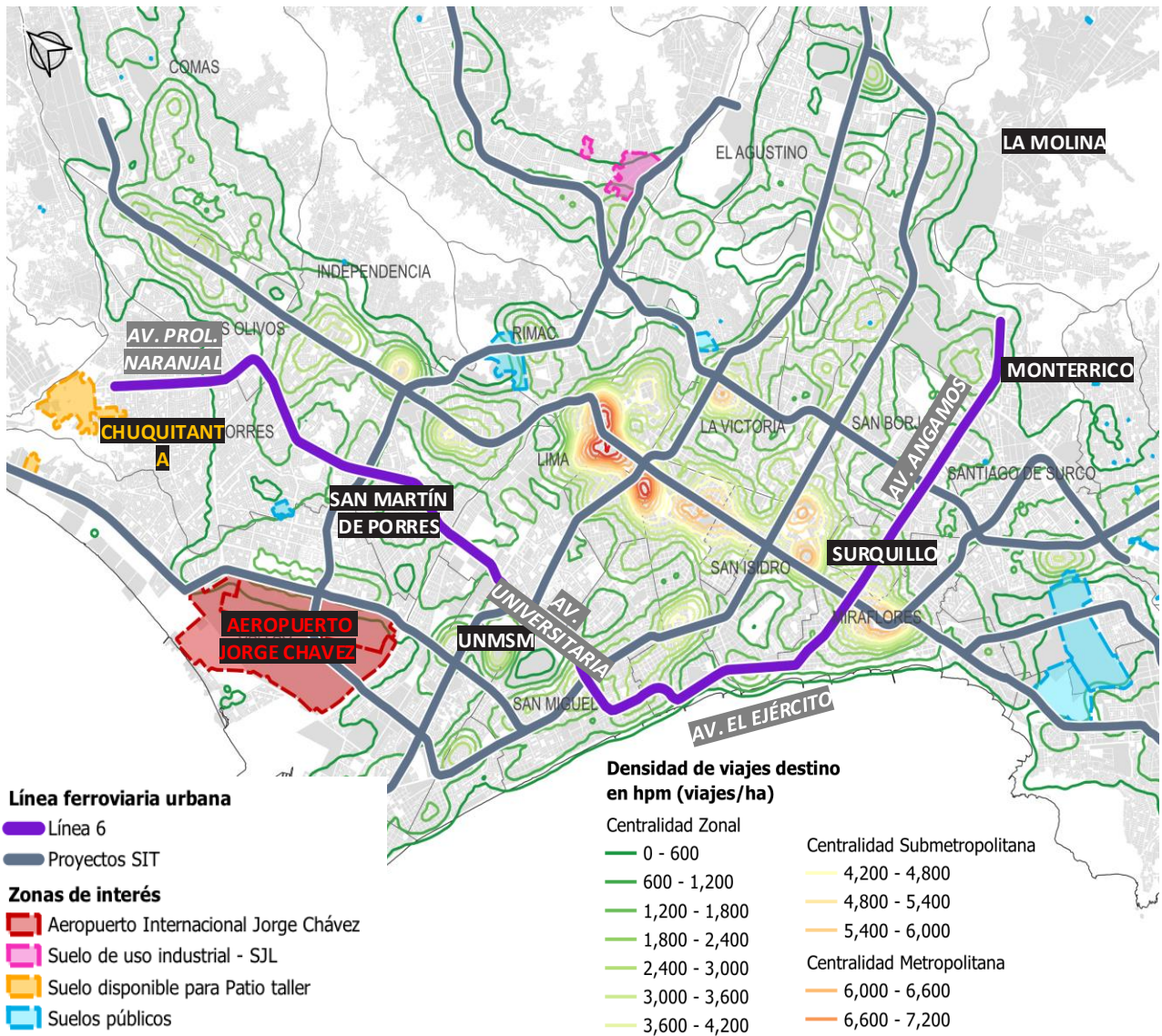


Mejoras propuestas:

- **Extensión Norte:** Se propone la extensión de 4,6 km hacia Jicamarca.
- **Ampliación de Capacidad:** Se propone una mejora de capacidad aumentando la flota para gradualmente conseguir una frecuencia de 1,5 min/tren.

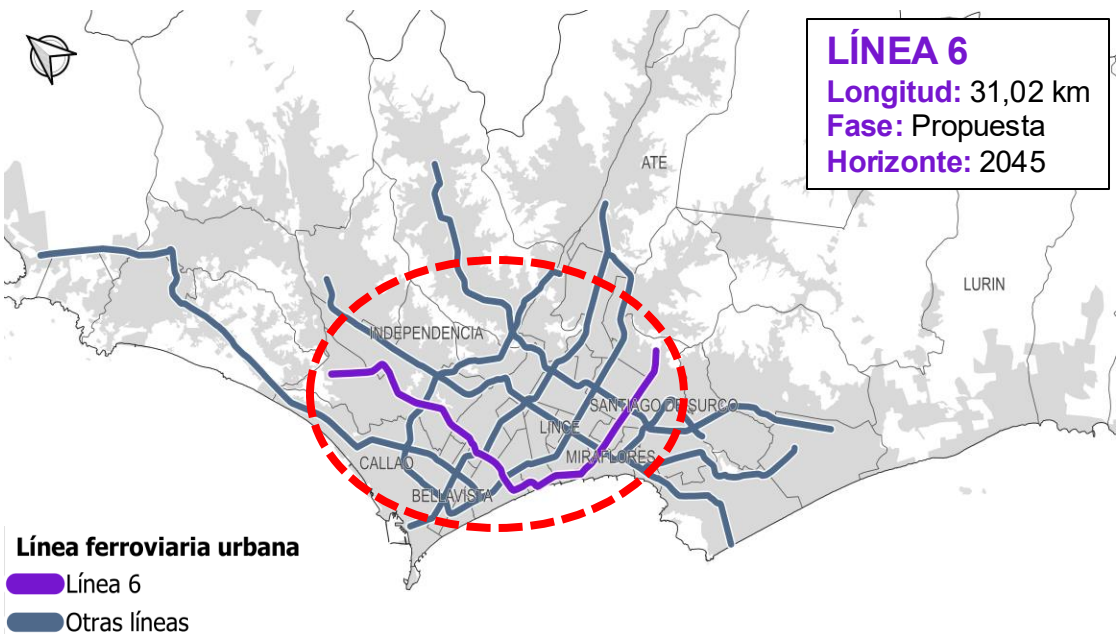


Red Ferroviaria Urbana: Línea 6 (Modificada)

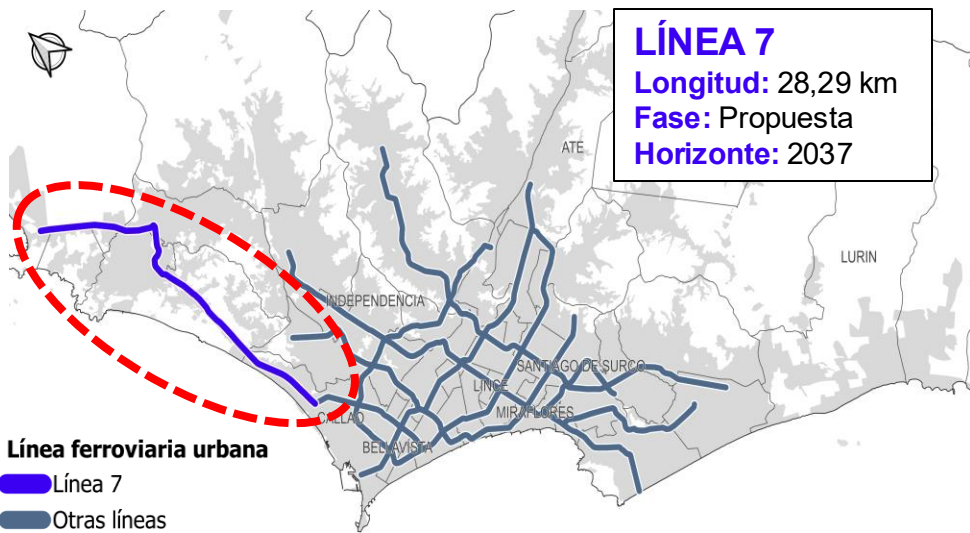
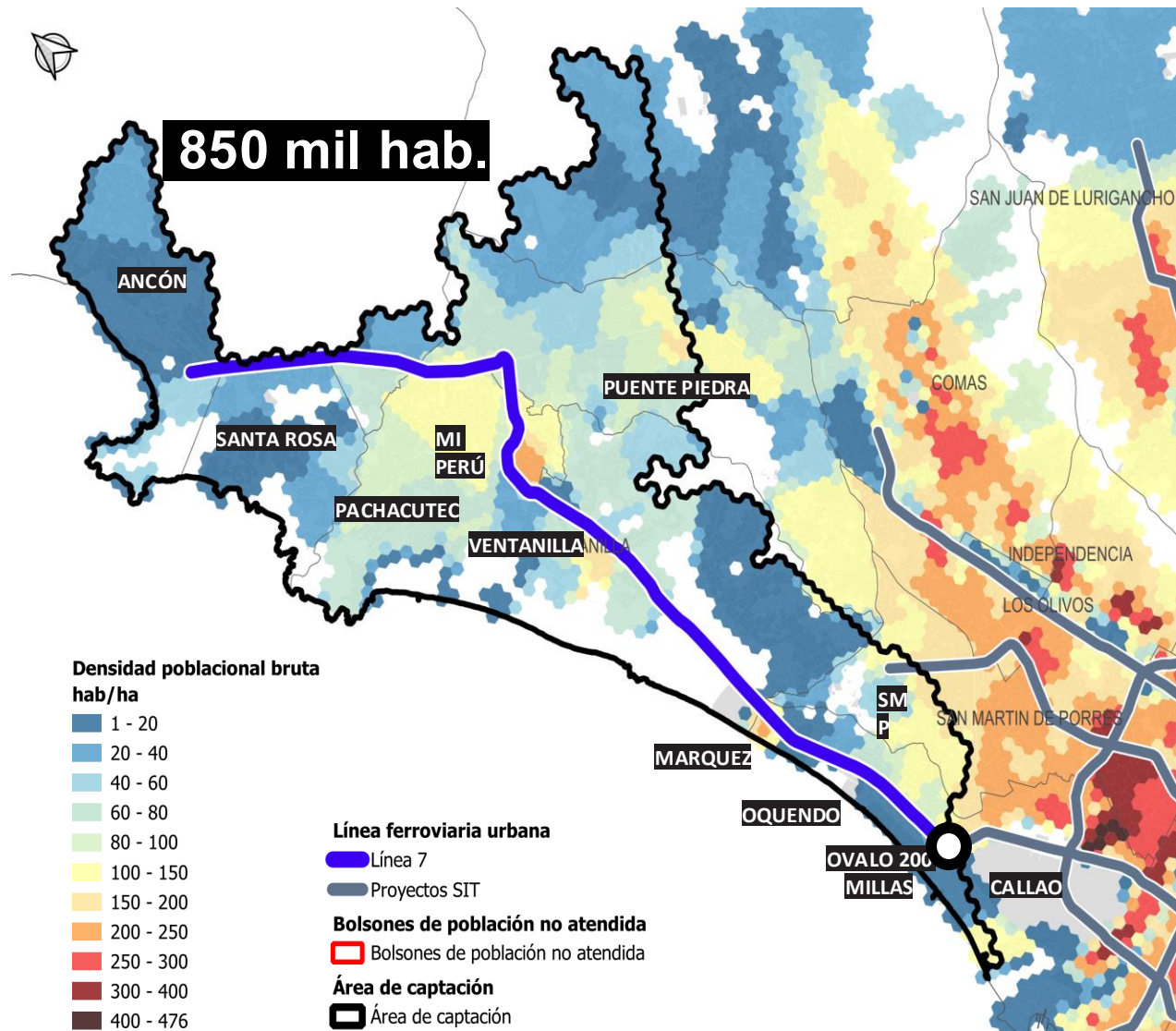


Cambios respecto a tramo aprobado en D.S.:

- Cambia la ruta en extremo norte, de Av. Universitaria pasa a Av. Naranjal.
- Este cambio brinda acceso a barrios en expansión y consolidación hacia el noroeste de Av. Santa Callao.
- Al extremo noroeste de la línea existen terrenos disponibles con potencial para patios.



Red Ferroviaria Urbana: Línea 7 (Nueva)



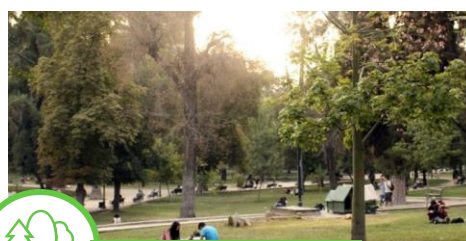
Ciudad Bicentenario y Parque Industrial Ancón



500 ha Industria
80 mil empleos



5 mil viviendas



Parque forestado



Hospital

ATRACTORES TURÍSTICOS Y RECREATIVOS



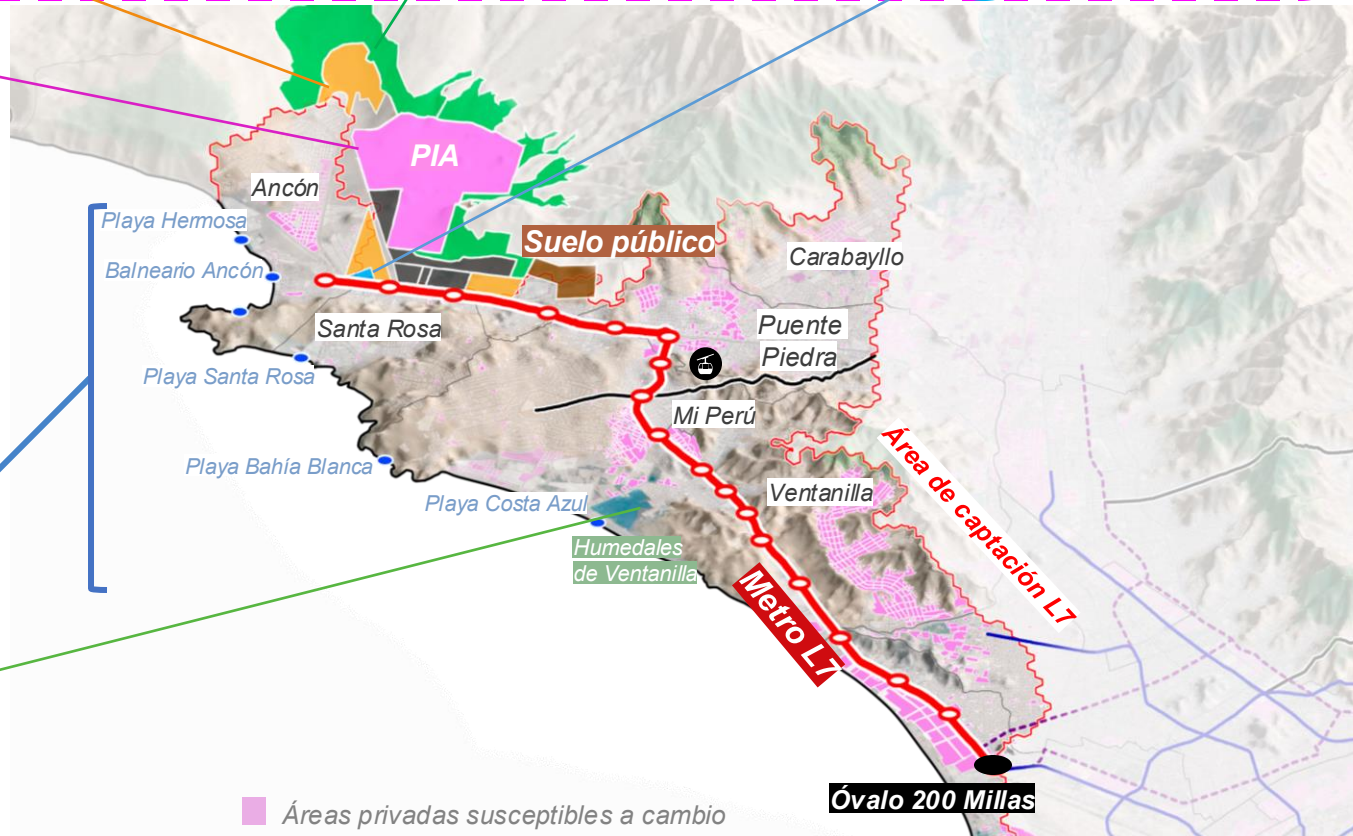
Balnearios de Ancón, Santa Rosa



Playas recreativas



Ecocircuito humedales



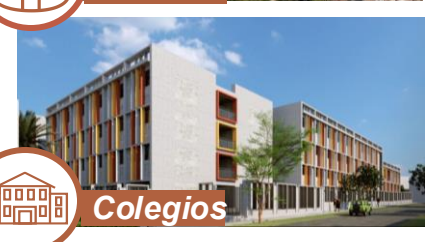
EQUIPAMIENTOS POTENCIALES



Ferias



Estadios

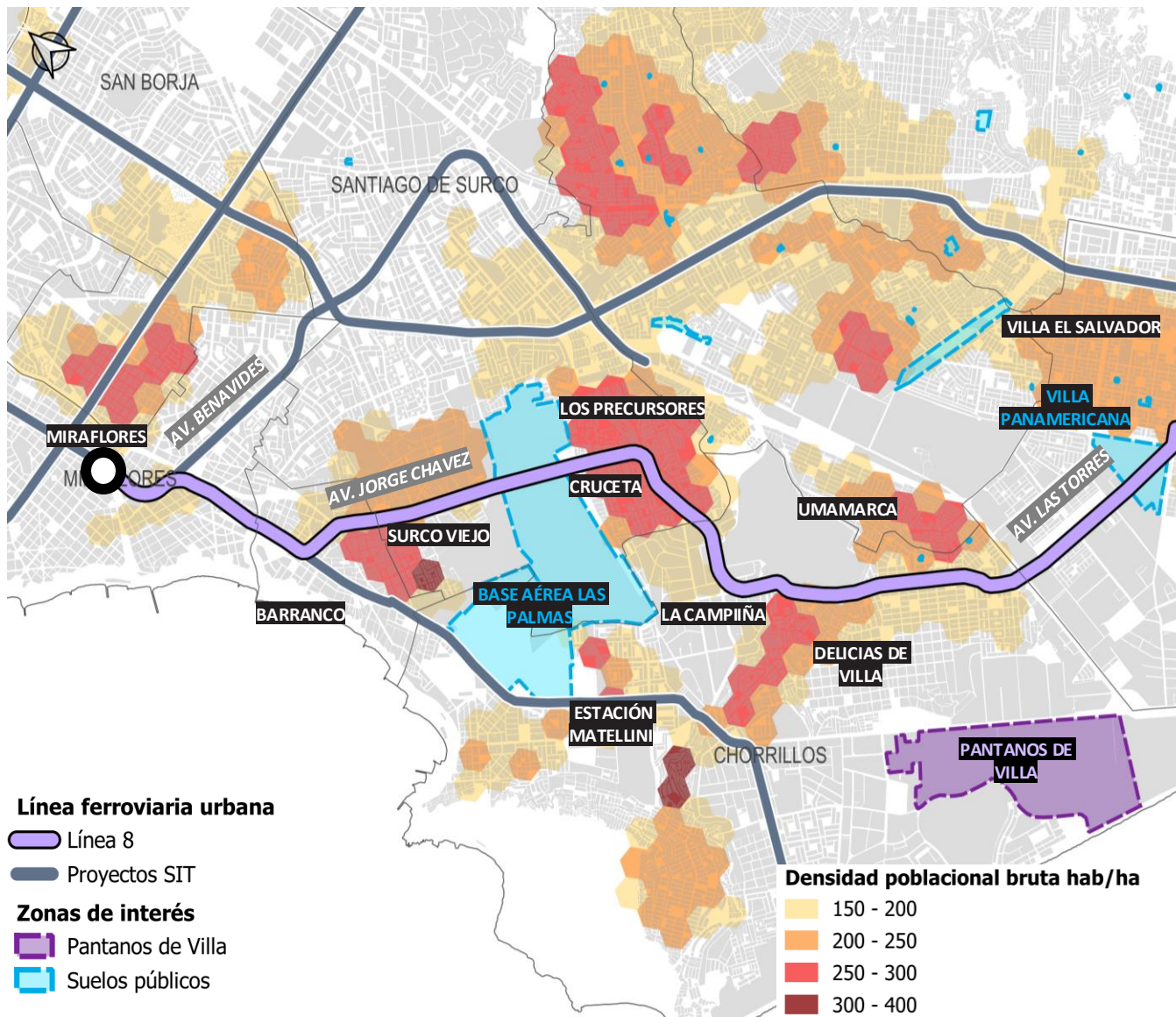


Colegios



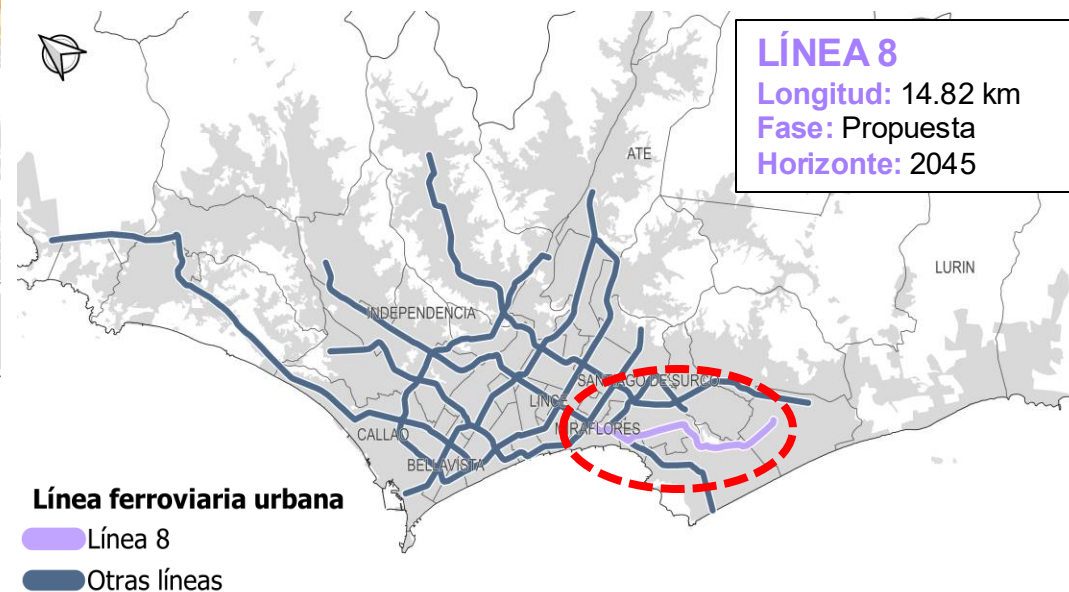
Ciudad universitaria

Red Ferroviaria Urbana: Línea 8 (Nueva)



Principales características:

- Facilita conexión de barrios de Barranco, Surco (Surco Viejo, Sagitario, Cruceta), Chorrillos (Campiña, Delicias) y VES.
- Proyecto con potencial para el desarrollo urbanístico de la Base de Las Palmas y la captura de la plusvalía predial para la generación de recursos públicos.



Red Ferroviaria Urbana: Línea 9 (Nueva) (De San Miguel a El Agustino)



26 km,

Óvalo Faucett–La Marina a La Atarjea.



8 distritos

Callao, SMP, Los Olivos, Independencia, Rímac, SJL, Sta. Anita.



1,05 M Población beneficiada



Centralidades clave

C. Aeropuerto, Plaza Norte, UNI, Z. Industriales, Condominios Rímac.



Acceso directo al Aeropuerto

Integra el Aeropuerto Jorge Chávez al sistema metro, como en grandes ciudades del mundo.



Potencial urbano

Suelo estatal cercano para vivienda, servicios y financiamiento del proyecto.



Ciudad Aeropuerto Jorge Chavez



Estadio Miguel Grau



Plaza Lima Norte



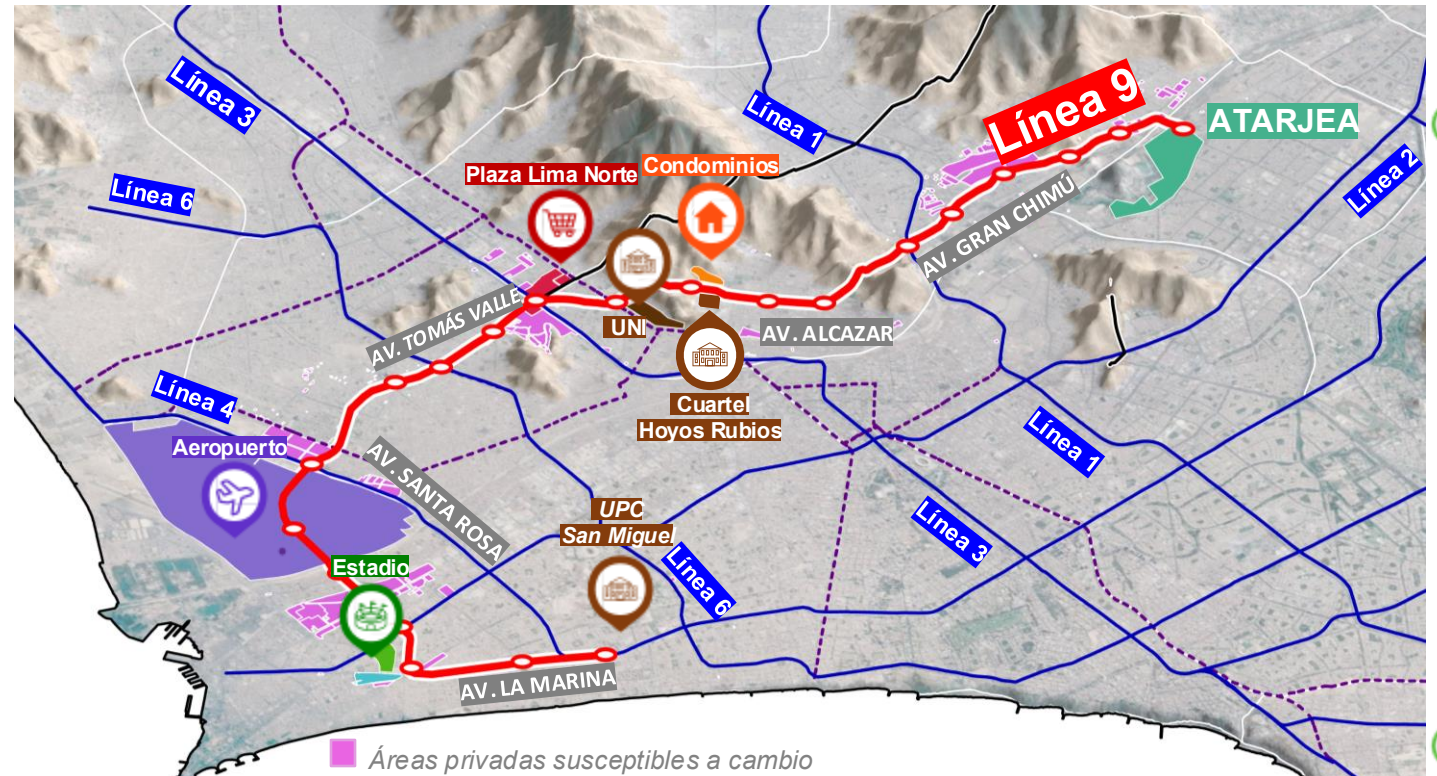
Universidad Nacional De Ingenieria



Condominios del Rímac



Cuartel Hoyos Rubio



Metro Línea 9 *(de San Miguel hasta El Agustino)*



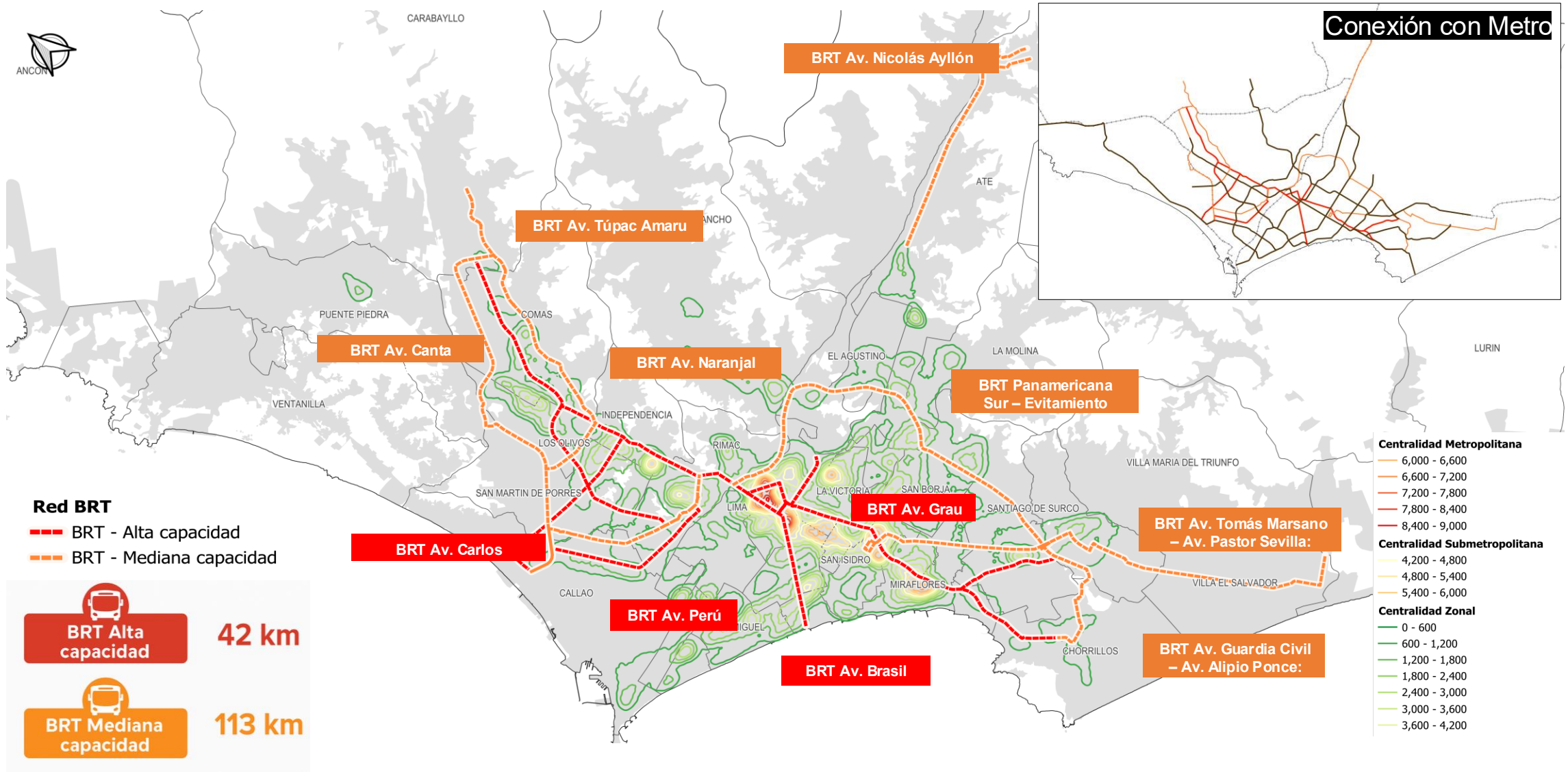
Condominios en altura



Cuartel Hoyos Rubio

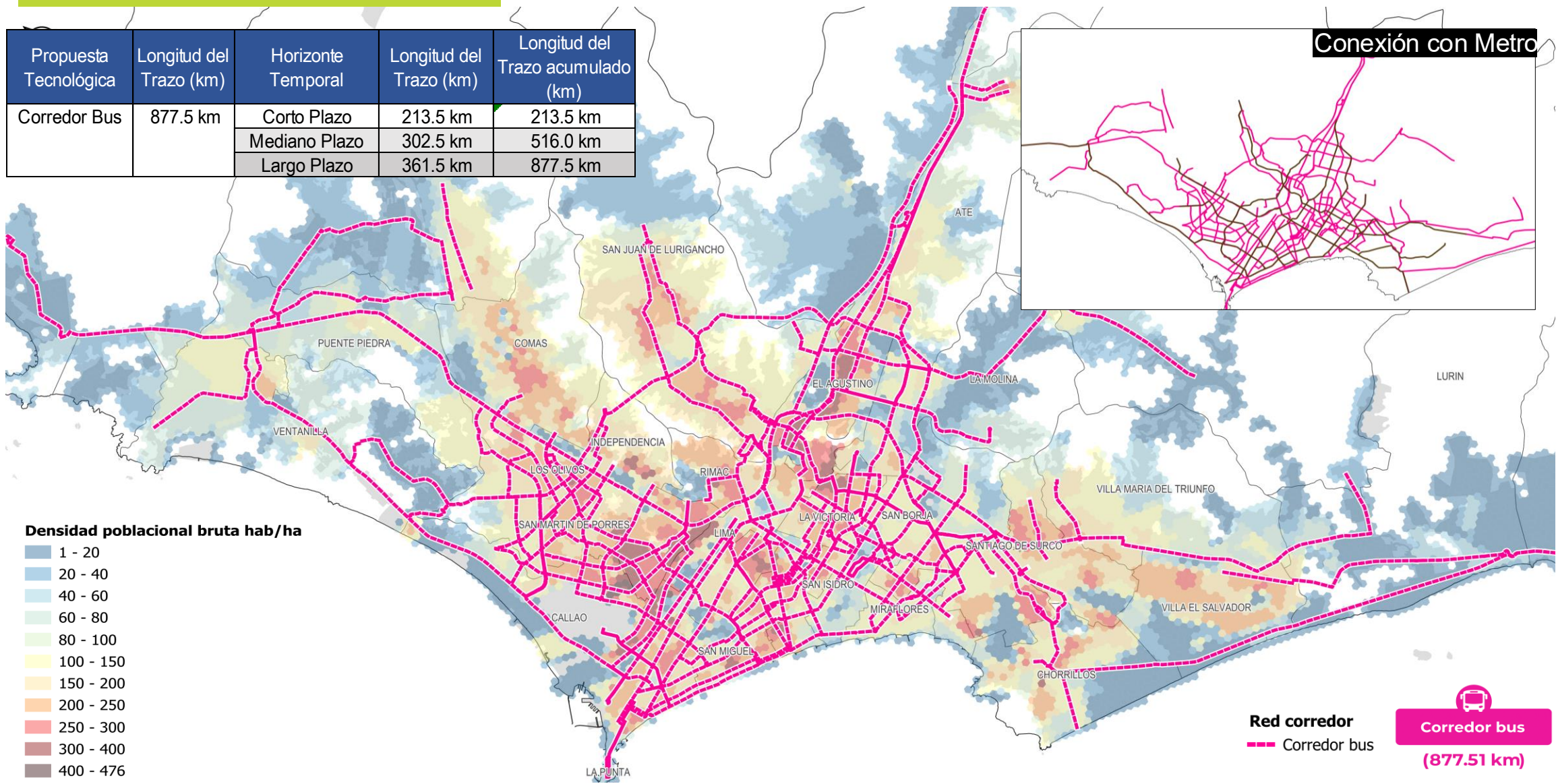


Red de BRT (Mediana y Alta Capacidad)



Red de Corredores Bus

Propuesta Tecnológica	Longitud del Trazo (km)	Horizonte Temporal	Longitud del Trazo (km)	Longitud del Trazo acumulado (km)
Corredor Bus	877.5 km	Corto Plazo	213.5 km	213.5 km
		Mediano Plazo	302.5 km	516.0 km
		Largo Plazo	361.5 km	877.5 km



Red Metropolitana de Teleféricos

MAYOR LONGITUD QUE CONECTAN DISTRITOS Y EJES DE ALTA DEMANDA, MEJORANDO LA CONEXIÓN TRANSVERSAL Y REDUCIENDO BRECHAS DE MOVILIDAD EN LA CIUDAD.



8 teleféricos
metropolitanos



45 km
Red Teleféricos



600 mil
Población coberturada



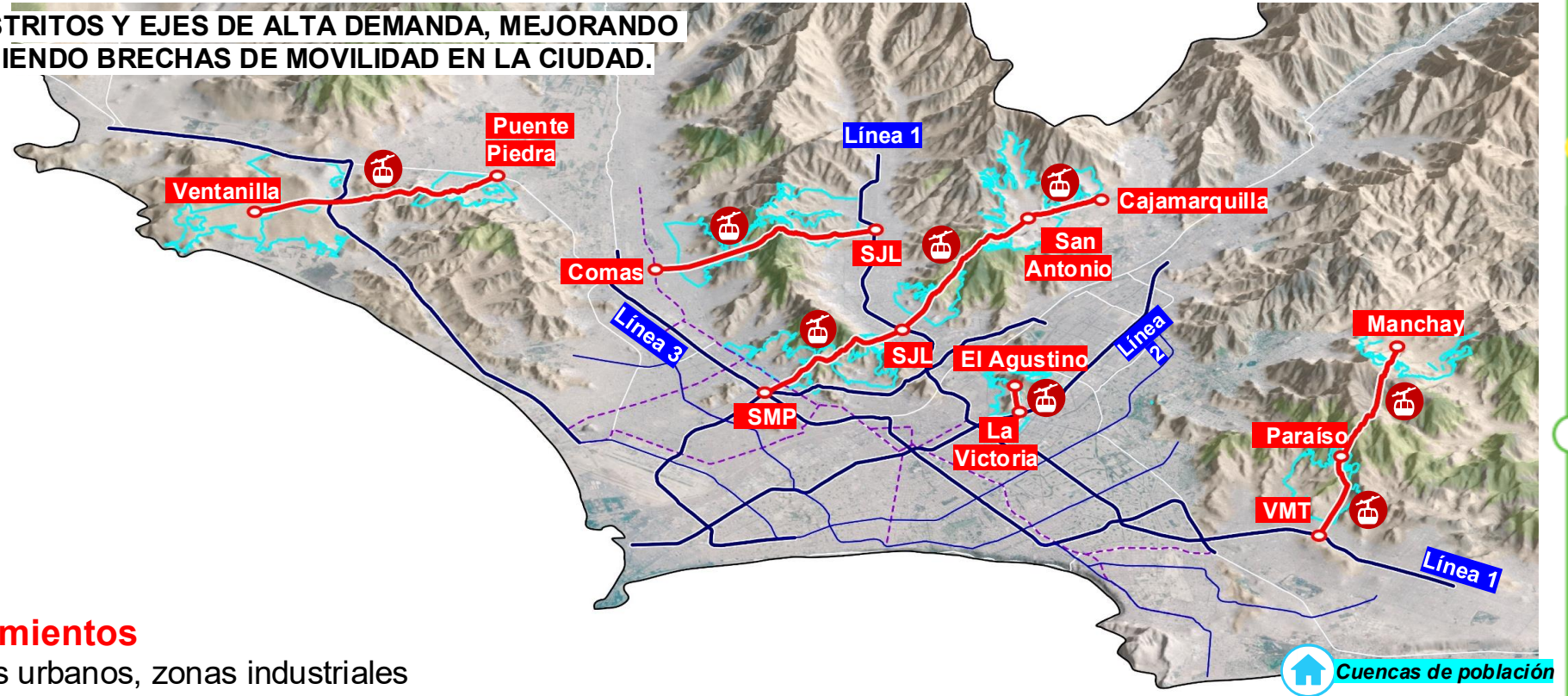
924 MM USD
Inversión estimada



Conexión red Metros
Física y tarifaria



Integración con Equipamientos
Lomas ecoturísticas, Centros urbanos, zonas industriales



Sitios arqueológicos



Lomas "El Paraíso"



Cerro San Pedro (El Agustino)
Cerro El Pino (La Victoria)



Plaza Lima Norte



P. Industrial Bryson Hills

Teleférico SMP-SJL-San Antonio-Lurigancho



3 teleféricos

De SMP a Chosica



16 km

Más extensa del mundo



200 mil

Población coberturada



318 MM USD

Inversión estimada



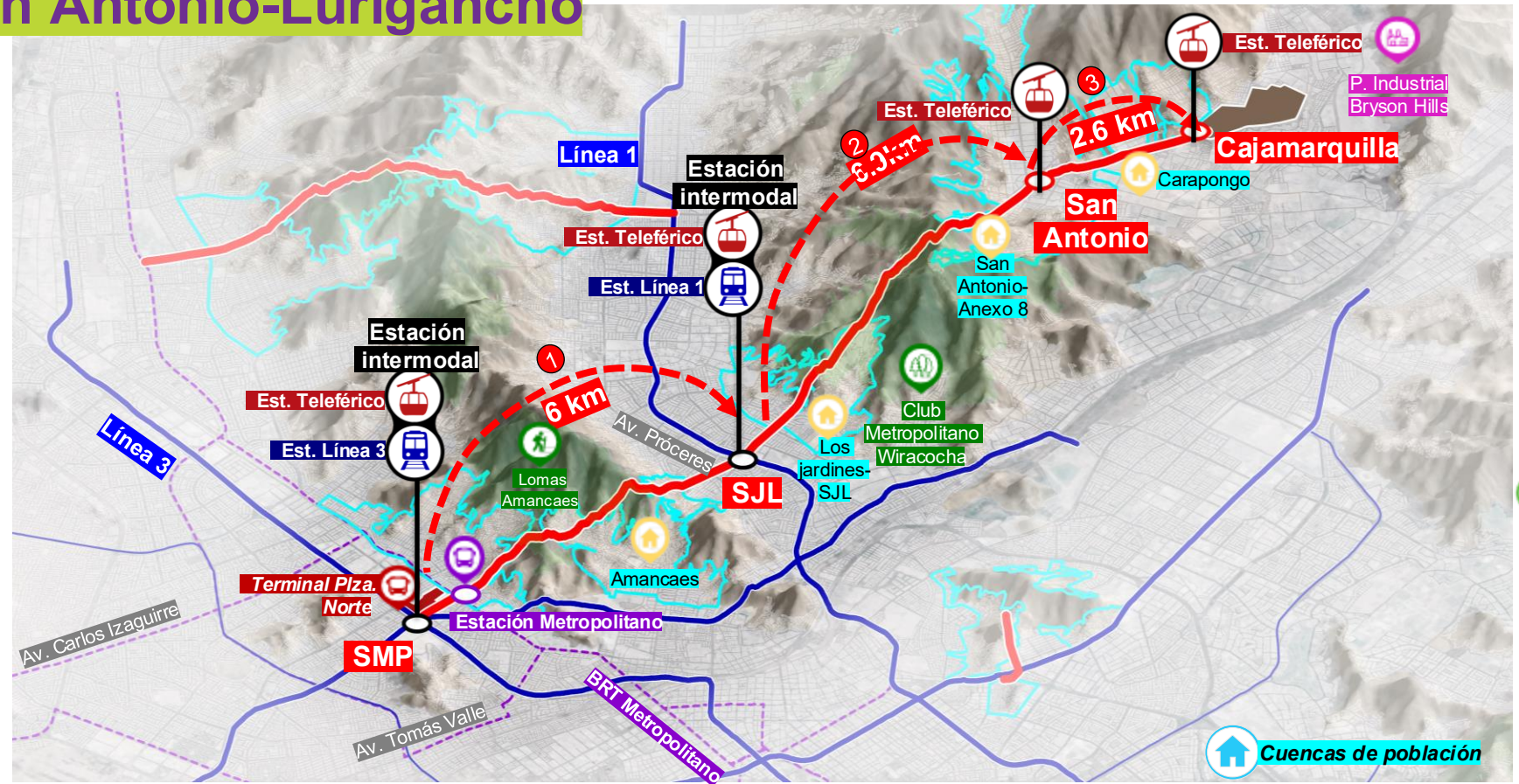
45 minutos

Tiempo de Viaje



Estudio Nivel Perfil

Teleférico SMP-SJL



Plaza Lima Norte



Lomas de Amancaes



Club Metropolitano Wiracocha



Los Jardines-SJL

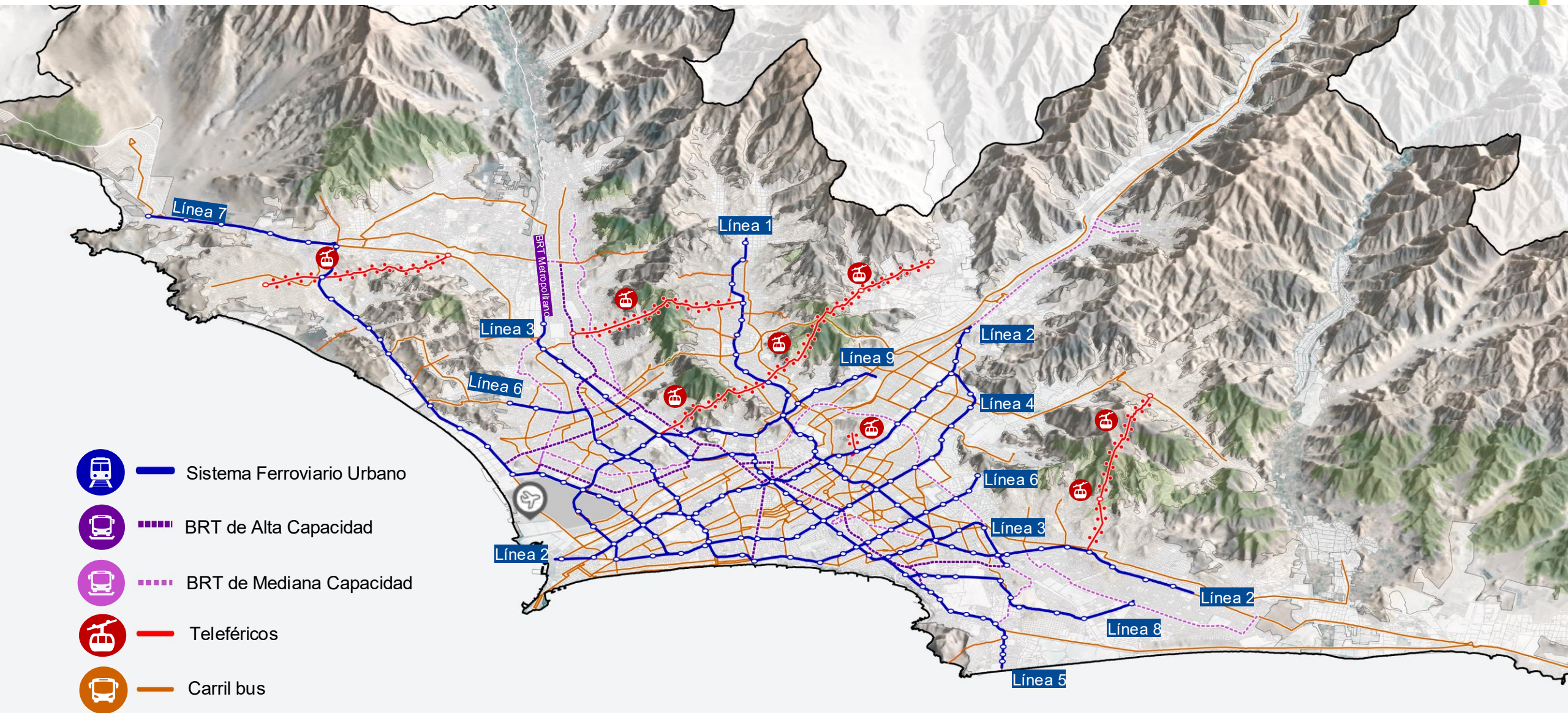


Complejo Arqueológico Cajamarquilla



P. Industrial Bryson Hills

Mapa de propuesta del SIT Masivo al 2045





2.3. FASES

Situación actual **2025** del Sistema Integrado de Transporte (SIT)

Longitud actual

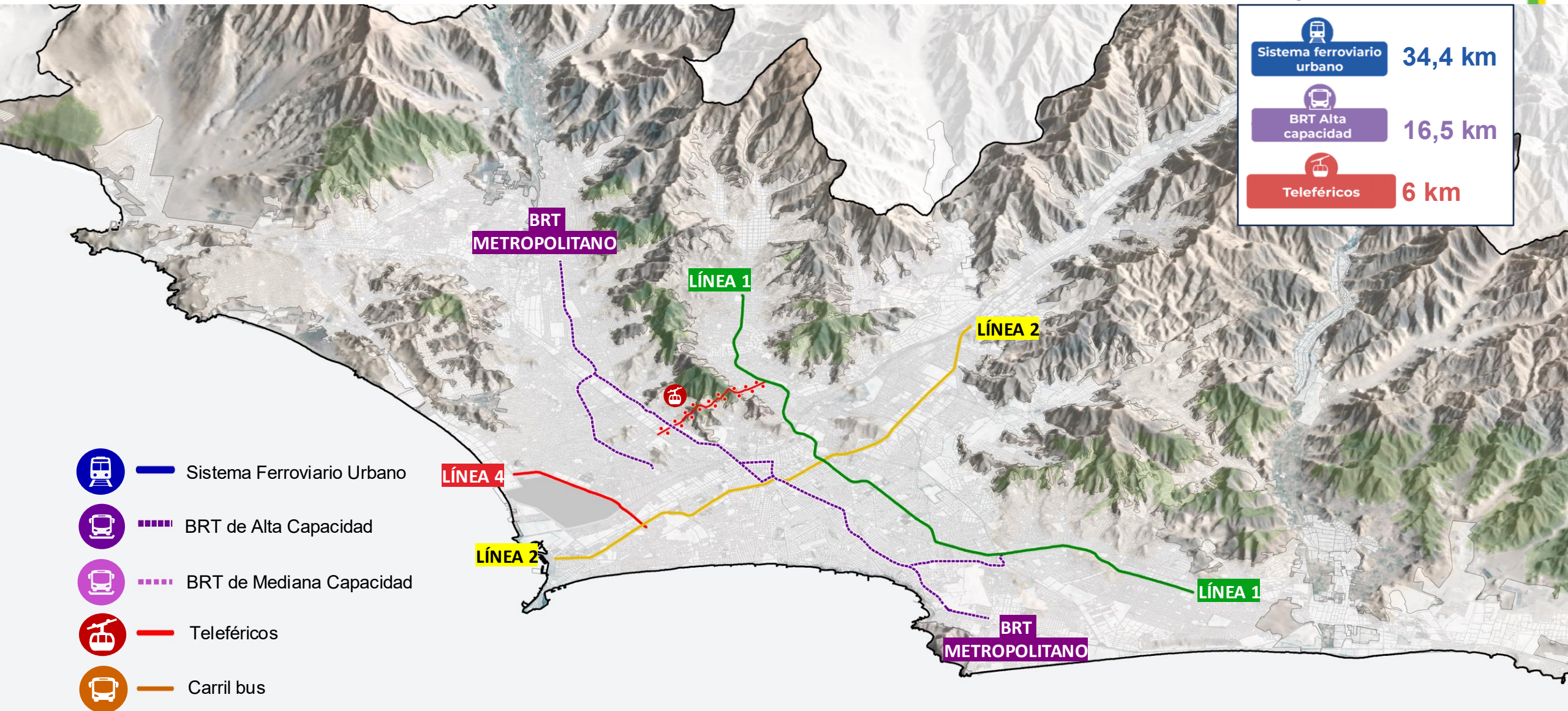
 Sistema ferroviario urbano	39,6 km
 BRT Alta capacidad	37,2 km
 Teleféricos	0 km



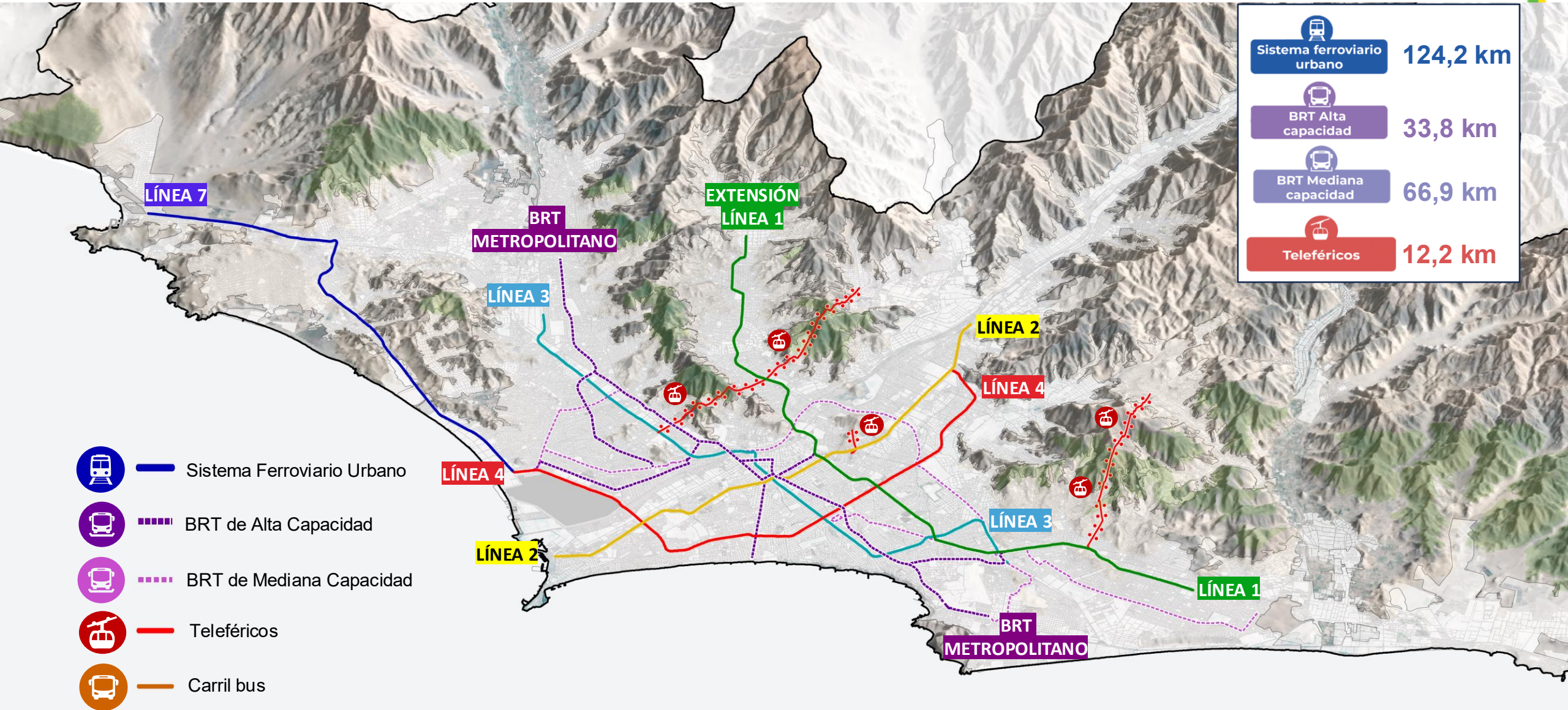
Horizonte del SIT en cinco años (2030)

Longitud de nuevas rutas

	Sistema ferroviario urbano	34,4 km
	BRT Alta capacidad	16,5 km
	Teleféricos	6 km







Horizonte del SIT en diez años (2035)

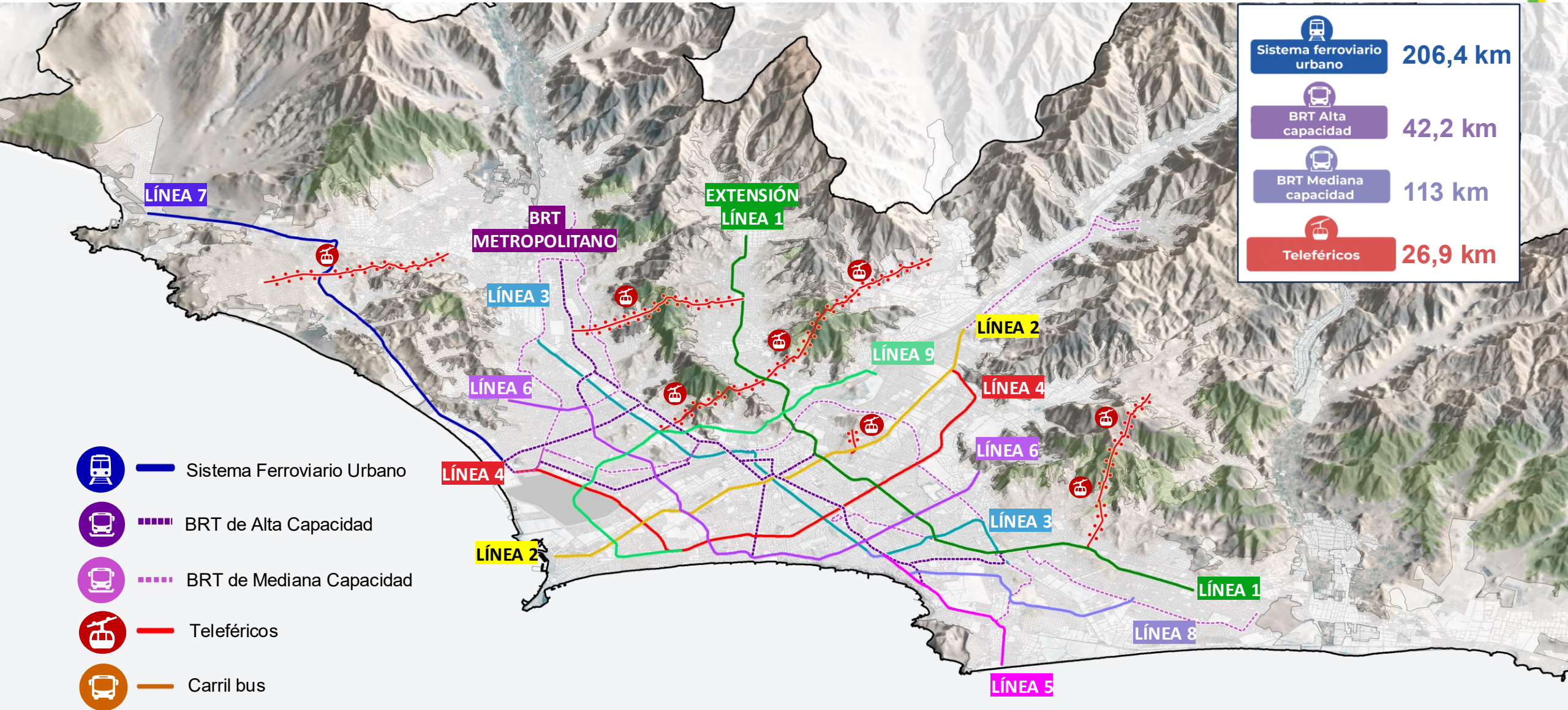


Longitud de nuevas rutas

	Sistema ferroviario urbano	124,2 km
	BRT Alta capacidad	33,8 km
	BRT Mediana capacidad	66,9 km
	Teleféricos	12,2 km





-  Sistema Ferroviario Urbano
-  BRT de Alta Capacidad
-  BRT de Mediana Capacidad
-  Teleféricos
-  Carril bus

Horizonte del SIT en veinte años (2045)

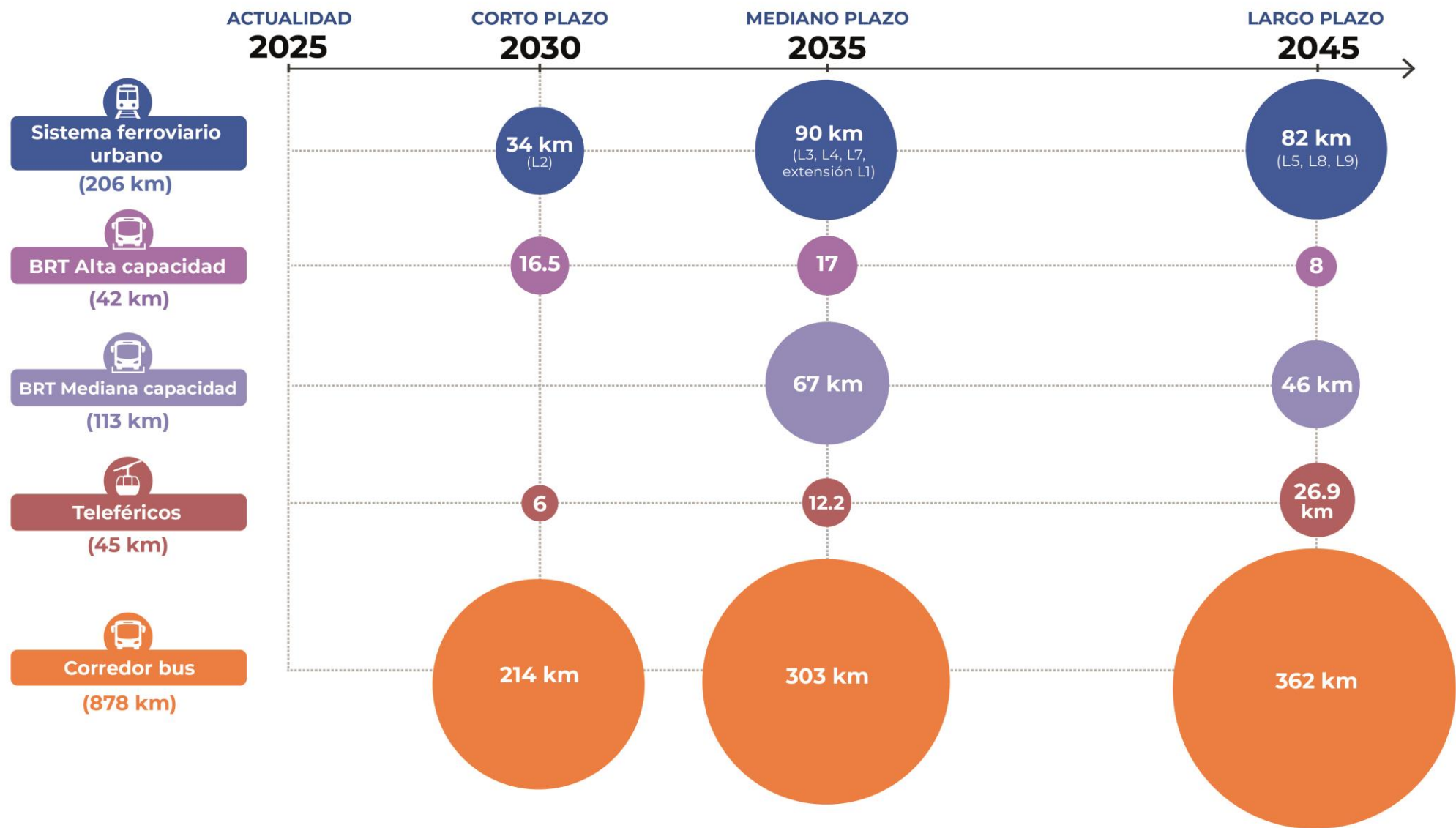


Longitud de nuevas rutas

	Sistema ferroviario urbano	206,4 km
	BRT Alta capacidad	42,2 km
	BRT Mediana capacidad	113 km
	Teleféricos	26,9 km

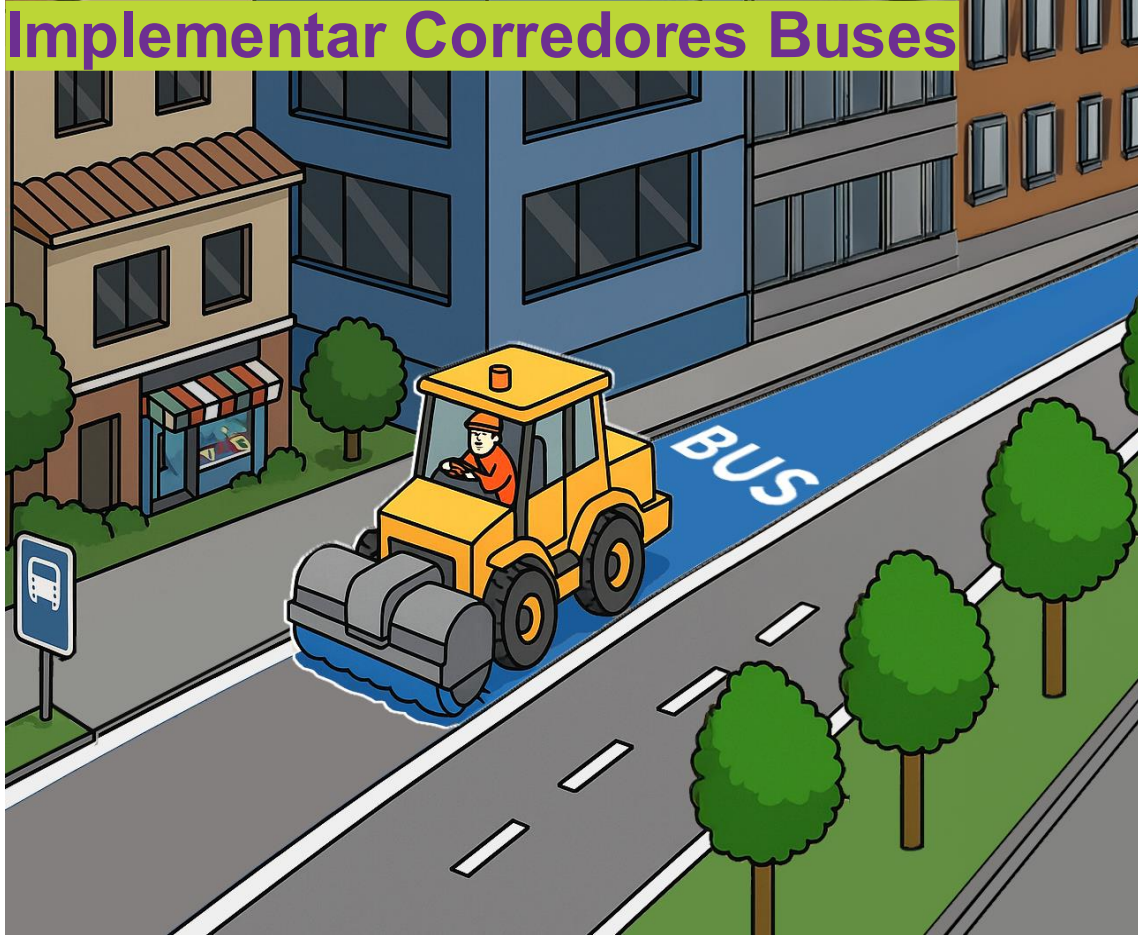
-  Sistema Ferroviario Urbano
-  BRT de Alta Capacidad
-  BRT de Mediana Capacidad
-  Teleféricos
-  Carril bus

Cartera de proyectos a corto, mediano y largo plazo por año



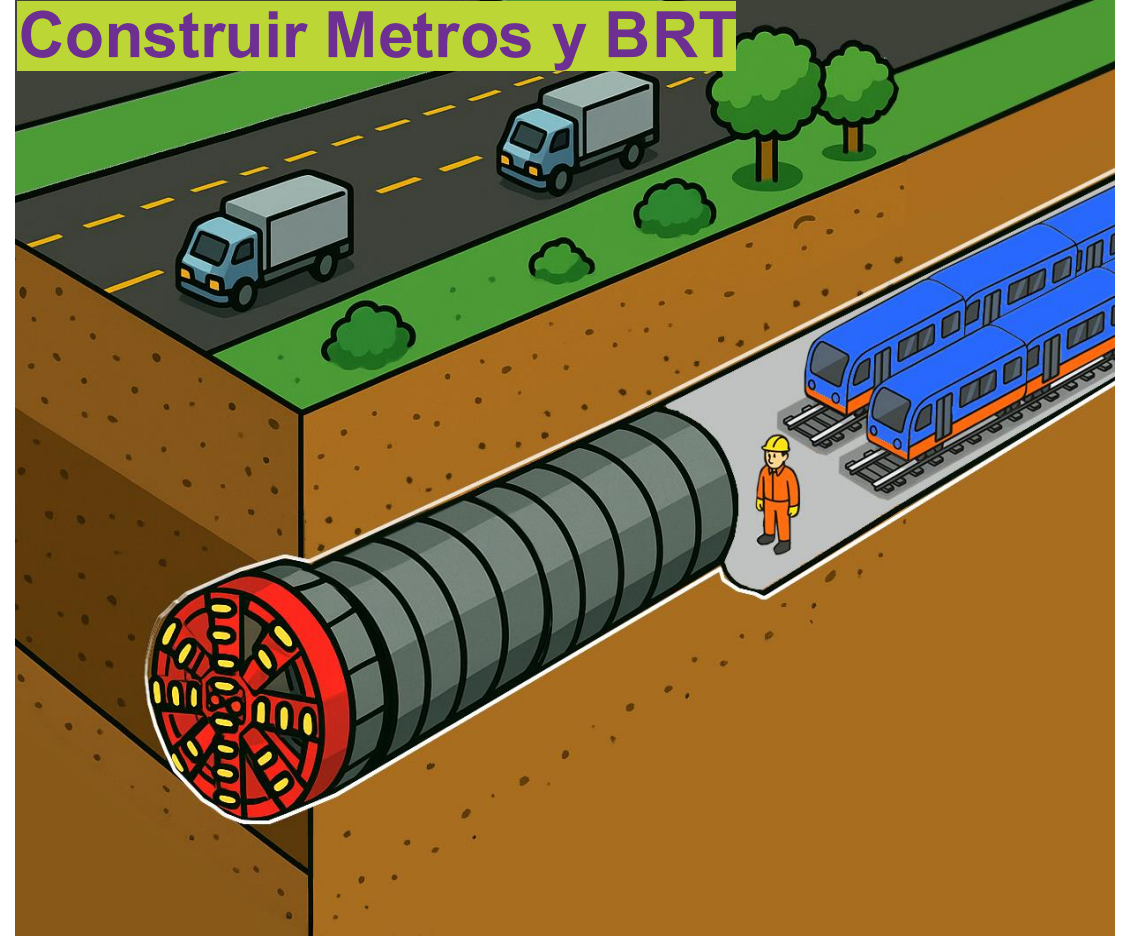
CORTO plazo

Implementar Corredores Buses

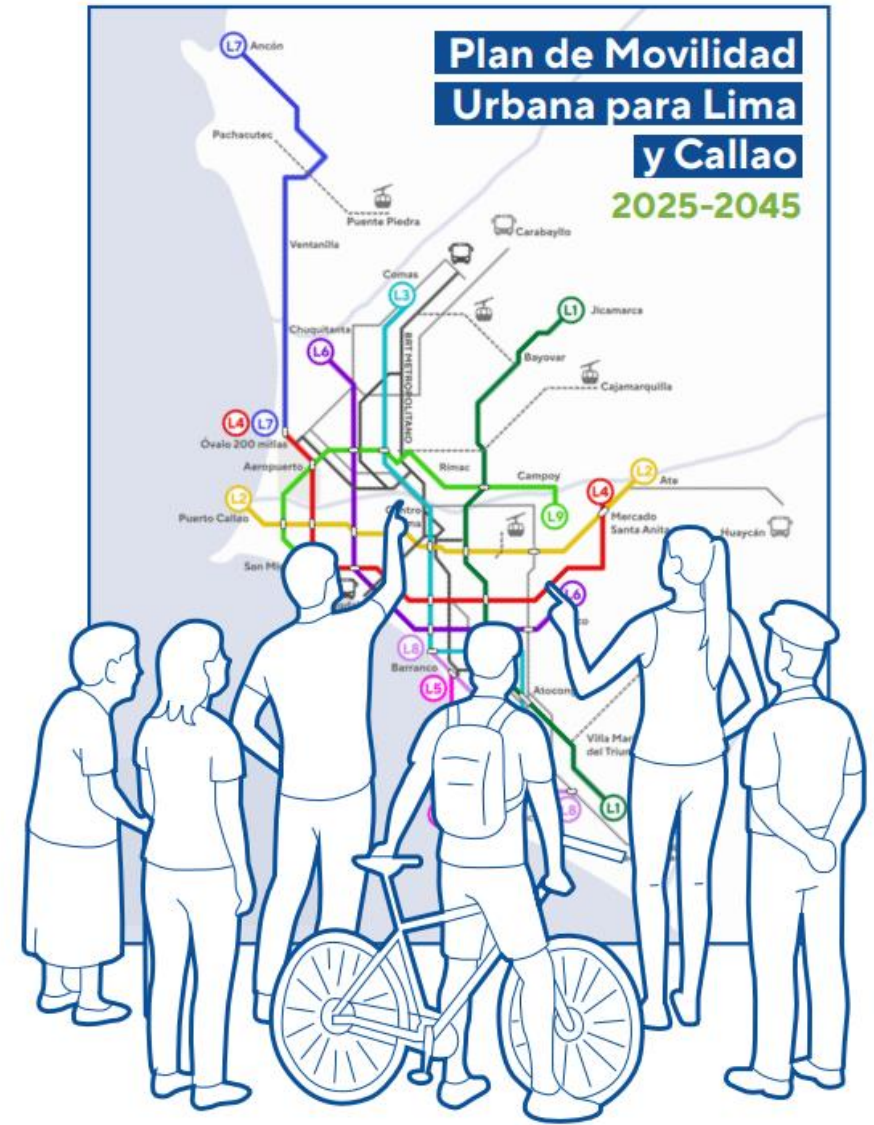


LARGO plazo

Construir Metros y BRT

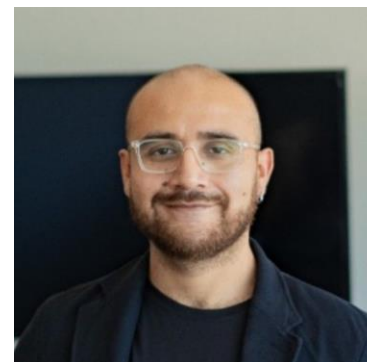


**"Seamos realistas,
pidamos lo imposible
... hagamos lo
necesario"**



GRACIAS





Gustavo Adolfo Diaz Paz

Subdirector de la Subdirección de Planificación

[Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao](#)

✉ gdiazp@atu.gob.pe