



3. IMPULSANDO EL EMPLEO Y EL DESARROLLO PRODUCTIVO

3.3 MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PARA AVANZAR HACIA CIUDADES MÁS PRODUCTIVAS E INCLUSIVAS EN EL PERÚ

Felipe Targa, Jose Uzuriaga y Cecilia Escalante
Grupo Banco Mundial

Modernización del transporte para avanzar hacia ciudades más productivas e inclusivas en el Perú

Proyecto Perú Debate 2026: propuestas hacia un mejor gobierno

Comité impulsor:

Consortio de Investigación Económica y Social (CIES)

Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico (CIUP)

Instituto de Estudios Peruanos (IEP)

Instituto Peruano de Economía (IPE)

Escuela de Gobierno y Políticas Públicas de la Pontificia Universidad Católica del Perú (EGPP-PUCP)

Primera edición: Lima, abril de 2026

Coordinación: Claudia Zarzosa y David Badillo

Edición y corrección de estilo: Lucero Ascarza

Ilustraciones: Allen Ladd

Diseño y diagramación: Agustín Portalatino

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú

N.º de depósito legal: 2026-03750

Los organizadores, aliados estratégicos y las instituciones que apoyan el proyecto, no comparten necesariamente las opiniones que se presentan en esta publicación, que son de exclusiva responsabilidad de los autores.

Contenido

Presentación	4
Resumen	5
1. Diagnóstico de la situación actual del transporte urbano	6
2. Opciones de política	15
3. Objetivos específicos	19
4. Obstáculos para la implementación de la política seleccionada	21
5. Recomendaciones	23
6. Hoja de ruta: Ejes y resultados esperados a cinco años	25
8. Referencias	33

Presentación

La fragmentación y polarización política en el Perú vienen generando una enorme inestabilidad institucional; y frenando el crecimiento de la inversión y la economía, en medio de un boom exportador, con precios pico del cobre y del oro en más de 75 años.

Luego de dos siglos de nuestra Independencia y después de superar una terrible pandemia, muchos de los viejos y graves problemas del país aún persisten. A las brechas sociales y de infraestructura, se suman ahora una corrupción extendida en el ámbito público, así como una proliferación de las economías ilegales y la inseguridad ciudadana.

Es en este contexto tan retador que las elecciones generales Perú 2026 constituyen, también, una oportunidad para debatir los temas clave y más urgentes que deberá priorizar el próximo gobierno. Por ello, cinco instituciones de la academia y la sociedad civil –el Consorcio de Investigación Económica y Social, el Centro de Investigación de la Universidad del Pacífico, el Instituto de Estudios Peruanos, el Instituto Peruano de Economía y la Escuela de Gobierno y Políticas Públicas de la Pontificia Universidad Católica del Perú– han sumado esfuerzos para ejecutar el proyecto “Perú Debate 2026: propuestas hacia un mejor gobierno”. Esta iniciativa tiene como objetivos fortalecer la capacidad de los partidos políticos para diseñar planes de gobierno, elevar el nivel del debate electoral y aportar evidencia y propuestas de política a las autoridades electas para el periodo 2026-2031.

Como parte del proyecto se han elaborado 15 documentos de política agrupados en cuatro ejes temáticos: (i) mejorando la gestión pública, (ii) fortaleciendo las políticas sociales, (iii) impulsando el empleo y el desarrollo productivo y (iv) asegurando un desarrollo sostenible. Cada documento de política incluye un diagnóstico, opciones de política, recomendaciones para la implementación de la política propuesta y una hoja de ruta para el próximo gobierno con horizontes a cien días, un año y cinco años de gestión. Todo ello se pone a disposición de los partidos políticos, los candidatos a la Presidencia y al Congreso de la República, los medios de comunicación, la sociedad civil y la ciudadanía en general.

Finalmente, es necesario enfatizar que este esfuerzo no hubiera sido posible sin el apoyo de nuestros doce aliados estratégicos, y ocho instituciones de la cooperación internacional y la sociedad civil, cuyos logotipos aparecen en la contracarátula de la presente publicación. A todos ellos les agradecemos muy sinceramente por su compromiso con la generación de conocimiento, la gobernabilidad democrática y el desarrollo sostenible del Perú.

Lima, abril de 2026



Conoce más del
proyecto aquí

Javier Portocarrero Maisch
Director ejecutivo CIES

MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PARA AVANZAR HACIA CIUDADES MÁS PRODUCTIVAS E INCLUSIVAS EN EL PERÚ



Felipe Targa*
Grupo Banco Mundial



Jose Uzuriaga
Grupo Banco Mundial



Cecilia Escalante
Grupo Banco Mundial

Resumen

El sistema de transporte urbano en las ciudades peruanas ya no responde a las necesidades de una población en crecimiento. Durante décadas, las políticas públicas privilegiaron al automóvil particular, mientras la mayoría de la ciudadanía continuó dependiendo de un transporte público que opera sin prioridad en la vía, sin integración y bajo esquemas empresariales precarios. En un contexto de congestión creciente, los buses circulan lentamente en tráfico mixto, los tiempos de viaje se incrementan y la productividad urbana cae, especialmente para los hogares de menores ingresos.

A la limitada infraestructura de transporte masivo se suma un modelo de gestión fragmentado, donde persiste la informalidad y las autoridades carecen de herramientas modernas para planificar, fiscalizar y gestionar el tránsito. Una flota envejecida, su contaminación y la alta siniestralidad vial agravan la situación, mientras la movilidad activa es limitada por falta de infraestructura segura y continua. A ello se suma un contexto de inseguridad ciudadana y acoso en el transporte, que restringe la autonomía y las oportunidades de mujeres y grupos vulnerables.

Palabras clave: Transporte urbano; Movilidad sostenible; Congestión vehicular; Transporte público; Gobernanza metropolitana; Seguridad vial; Movilidad activa; Inclusión urbana.

*Un agradecimiento especial a las y los especialistas que contribuyeron al desarrollo del documento: Mariana Alegre Escorza, fundadora y directora ejecutiva de Sistema Urbano (Lima Cómo Vamos, Ocupa Tu Calle, Clima Urbano, Ciudades Cómo Vamos y NODAL); Alfonso Florez Mazzini, fundador y gerente general de la Fundación TRANSITEMOS; Juan José Arrué Rubín de Celis, oficial de proyectos de la Fundación TRANSITEMOS; y Gustavo Guerra García Picasso, exviceministro de Hacienda y de Transportes, y expresidente del Instituto Metropolitano Protransporte de Lima.

Frente a este escenario, el país requiere una transformación estructural del sistema de movilidad urbana: priorizar el transporte público y asegurar su sostenibilidad financiera, fortalecer la institucionalidad y modernizar la gestión del tránsito y transporte. Solo así será posible avanzar hacia ciudades más productivas, inclusivas y ambientalmente sostenibles.

1. Diagnóstico de la situación actual del transporte urbano

1.1. Impacto económico de la congestión urbana

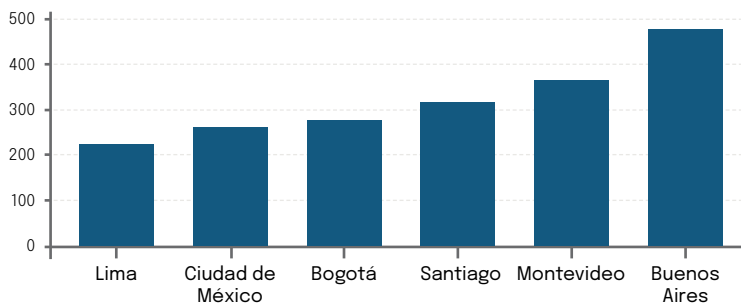
La congestión vehicular representa uno de los principales costos económicos asociados al transporte urbano en el Perú. En los últimos años, las ciudades principales han registrado altos niveles de horas perdidas por viajero anualmente, ubicándose de manera recurrente entre las ciudades con peor desempeño a nivel regional e internacional. De acuerdo con TomTom International (s.f.), Lima (155 horas perdidas por viajero), Trujillo (102 horas perdidas por viajero) y Arequipa (125 horas perdidas por viajero) se encuentran entre las veinte ciudades con mayor nivel de tráfico a nivel global¹. Asimismo, recientemente Lima ocupó el puesto 176 (de 183 ciudades) en el ranking de movilidad y transporte de *Cities in Motion* (IESE Business School, 2025. p. 32).

En una estimación sobre los impactos de la congestión en grandes ciudades de Latinoamérica, Lima ocupó el segundo lugar respecto a la mayor demora por viajero (Galatayud et al., 2021). El costo por congestión en Lima relativo al Producto Bruto Interno (PBI) alcanzó 0,8% para el 2019, equivalente a US\$ 582 millones (US\$ 1.6 millones por día). Por otro lado, estimaciones recientes indican que las pérdidas económicas asociadas a la congestión en Lima alcanzan aproximadamente el 2% del PBI (BCRP, 2024, p. 75-79), equivalentes a S/ 20 000 millones anuales, considerando pérdidas de productividad, mayor consumo de combustible, deterioro de activos y afectaciones a la salud.

El problema de la congestión no puede ser interpretado como una anomalía temporal, sino como una consecuencia estructural de un modelo urbano y de transporte que prioriza el vehículo particular en perjuicio de los modos más eficientes y sostenibles. Además, las ciudades peruanas mantienen tasas de motorización relativamente bajas (219 vehículos/1 000hab. en Lima) en comparación con otras ciudades de la región y economías de mayores ingresos.

¹ El ranking considera 501 ciudades en 82 países.

**Figura 1. Tasa de motorización
(comparación de ciudades en Latinoamérica)**



Fuente: Elaboración propia sobre la base de registros vehiculares nacionales y estadísticas oficiales de población (2022 - 2024); Asociación Automotriz del Perú; INEGI (México); RUNT (Colombia); INE (Chile); SUCIVE (Uruguay); DNRPA (Argentina). Valores aproximados a nivel metropolitano.

Existe amplia evidencia que demuestra que una solución basada exclusivamente en la expansión de infraestructura vial para el automóvil no constituye una alternativa sostenible, debido al fenómeno del tráfico inducido. Este fenómeno se manifiesta principalmente durante los períodos críticos de diseño de las vías, es decir, en las horas pico, y genera tres efectos de corto plazo: (1) los conductores modifican sus trayectos y se desvían hacia las vías ampliadas al percibir las como más rápidas; (2) los usuarios que previamente evitaban viajar en horas pico vuelven a hacerlo en esos horarios; y (3) se produce un cambio modal desde el transporte público hacia el transporte privado. Como resultado, los niveles de congestión se reestablecen rápidamente, anulando los beneficios iniciales de la expansión vial.

1.2. Dependencia del transporte público y desigualdad en el acceso

La estructura de la demanda de movilidad urbana en el Perú muestra una alta dependencia del transporte público colectivo. En las principales ciudades, la mayoría de los viajes diarios se realiza en servicios de transporte público regular colectivo o taxi, mientras que los viajes en vehículo particular representan una fracción minoritaria del total. Esta dependencia al transporte público es aún mayor entre los hogares de menores ingresos, que cuentan con menores alternativas modales y menor capacidad de absorber incrementos en tiempos y costos de viaje. Sin embargo, el transporte público urbano opera mayoritariamente en condiciones de tráfico mixto (con excepción del Metro de Lima y Callao, el Metropolitano y algunos tramos de corredores complementarios en Lima), sin carriles exclusivos ni prioridad semafórica.

Tabla 1. Reparto modal de las principales ciudades

Modalidad	Lima y Callao	Piura	Trujillo	Arequipa
Transporte público masivo	5.3%			
Transporte público Convencional	37.7%	30%	31%	46%
Vehículo Privado	16.8%	7%	16%	18%
No Motorizado	23.3%	15%	20%	18%
Mototaxi	7.1%	21%		
Taxi / Taxi colectivo	7.5%	16%	34%	16%
Otros motorizados	2.4%	13%		3%

Fuentes: PMU² de Lima y Callao (ATU, 2025, p.159); PMMUS³ Piura I (IDOM, 2019, p.104); PMUS⁴ Trujillo (MPT, 2020, p. 46); PMUS Arequipa (Mobilise Your City, 2022, p. 55).
Elaboración propia.

Esta situación expone a los usuarios del transporte público a los efectos de la congestión generada principalmente por el resto del tráfico motorizado. Una minoría de viajes en vehículo particular utiliza la mayor parte de la capacidad vial, mientras que la mayoría de los viajes –correspondientes a usuarios del transporte público colectivo– enfrenta tiempos de viaje prolongados y una menor confiabilidad del sistema, lo que afecta además la sostenibilidad financiera del transporte público.

El problema no radica en la existencia de la congestión ni en su eliminación –la cual siempre estará presente y tenderá a incrementarse a medida que aumenten las tasas de motorización, impulsadas por el crecimiento de los ingresos de la población y por una mayor asequibilidad de los vehículos–, sino en cómo se gestiona y mitiga sus impactos. En su lugar, una acertada política pública debe priorizar los recursos de inversión y el espacio vial en los modos más eficientes y sostenibles de transporte en el contexto de cada ciudad.

1.3. Gobernanza del transporte urbano y modelo de gestión informal

Uno de los principales problemas estructurales del transporte urbano en el país es el modelo de gobernanza y gestión predominante. En la mayoría de las ciudades⁵, el transporte público se organiza bajo esquemas de permisos precarios y habilitaciones administrativas, con baja integración entre la empresa operadora, los propietarios de los vehículos, y los conductores y cobradores. En Arequipa se estima que del total de vehículos ofreciendo servicio de transporte público, el 39% son informales. En Trujillo el modelo de negocio permite que el 70% de propietarios de los vehículos en operación no sean socios de las empresas. Adicionalmente, se estima que al menos el 15% de la flota de transporte público en operación sea informal.

Este modelo fomenta altos niveles de informalidad empresarial y laboral, limita las economías de escala y dificulta la planificación de largo plazo. Asimismo, asume la

²Plan de Movilidad Urbana.

³Plan Maestro de Movilidad Urbana Sostenible.

⁴Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

⁵PMUS Arequipa (Mobilise Your City, 2022, p. 12); PMUS Trujillo (MPT, 2020, p. 56-57).

autosostenibilidad financiera del servicio exclusivamente a partir de los ingresos tarifarios, con tarifas frecuentemente desreguladas y sin una relación directa con los costos reales de operación, mantenimiento y renovación de flota. Entre las características del modelo de transporte público se destaca: (i) fondeo solo con la tarifa al usuario, las cuales están desreguladas para la mayoría de servicios convencionales sin una relación directa a costos de operación y renovación, y sin subsidios; (ii) bajas barreras de entrada y baja/nula fiscalización contra servicios piratas o ilegales; (iii) operación con conductores que no están en la planilla o que no tienen contratos formales de trabajo (esquema comisionista-afiliador); y (iv) empresas que en su mayoría no son propietarias de la flota.

La ausencia de subsidios operativos (OPEX) y de capital (CAPEX), con contadas excepciones en sistemas concesionados, restringe severamente la capacidad del sistema para modernizarse, mejorar la calidad del servicio y reducir externalidades negativas. No obstante, existe un marco normativo con las condiciones para esquemas de subsidios, aprobado mediante la Política de Subsidios para Lima y Callao (2019). Hasta la fecha, su única aplicación fue temporal durante las emergencias por COVID-19.

1.4. Gestión de tránsito insuficiente

La capacidad institucional para planificar, regular y fiscalizar el transporte urbano es limitada en la mayoría de ciudades del país. Los déficits de personal especializado, equipamiento y financiamiento afectan tanto la fiscalización del tránsito como la supervisión de los servicios de transporte público. En muchas ciudades, la fiscalización es mínima en relación con la magnitud del sistema, lo que permite la proliferación de servicios informales o ilegales y reduce la efectividad de las normas existentes.

Según el PLANMET 2040⁷, en Lima la fiscalización del tránsito es mínima, con una gran cantidad de puntos por fiscalizar desatendidos e insuficientes policías de tránsito (IMP, 2022, p.68). Una situación similar se evidencia en el caso de fiscalizadores de transporte a cargo de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU). En otras ciudades, como Arequipa y Piura, se identifican déficits mucho mayores de fiscalizadores. Aunque la situación podría mejorarse con la aplicación de sistemas tecnológicos de fiscalización electrónica, estos sistemas electrónicos son casi inexistentes en el país.

Por otro lado, la gestión del tránsito urbano también presenta deficiencias significativas en términos tecnológicos y operativos, con una incipiente o inexistente adopción de herramientas modernas de fiscalización electrónica. En muchas ciudades, las redes semafóricas son obsoletas, carecen de sincronización y operan de manera aislada, sin conexión a centros de gestión y control de tránsito. Incluso en ciudades donde existen centrales de monitoreo, estas operan con software obsoleto o de forma manual, limitando su capacidad de respuesta ante incidentes y variaciones en la demanda.

⁶Actualmente solo la Línea 1 del Metro de Lima y Callao recibe un subsidio OPEX.

⁷Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima 2021-2040.

**Figura 1. Tasa de motorización
(comparación de ciudades en Latinoamérica)**

Ciudad	Situación
Arequipa	188 intersecciones semaforizadas, de las cuales el 66% tienen controladores obsoletos o sin tecnología identificada. 91 de las 100 cámaras de videovigilancia operan están inoperativas o irrecuperables.
Trujillo	Cuenta con un Centro de Control de Tránsito, pero este presenta deficiencias técnicas y tecnológicas. La red semaforica abarca solo las principales vías de la ciudad y carece de semáforos peatonales y dispositivos auditivos.
Lima y Callao	1,814 intersecciones semaforizadas, de las cuales 751 (41.4% del total) se encuentran centralizadas por la MML.
Piura	50 intersecciones semaforizadas que operan de forma aislada y sin sincronización.
Chiclayo	El núcleo metropolitano cuenta con 49 intersecciones semaforizadas, con un diseño deficiente y sin semáforos para peatones.
Huamanga	48 intersecciones semaforizadas, de las cuales 36 requieren mantenimiento y 12 necesitan reemplazo y reubicación de equipos. De las 37 intersecciones que tienen conexión por fibra óptica para cámaras, 11 no cuentan con ningún tipo de conectividad.

Fuentes: PMUS Trujillo (MPT, 2020, p. 60-61); PMUS Arequipa (Mobilise Your City, 2022, p. 83-84); PMU Lima y Callao (ATU, 2025, p. 228-229); PMMUS Piura II (IDOM, 2019b, p. 238); PDM⁸ Chiclayo (MPC, 2022, p. 797); PMUS Huamanga (MPH, 2022, p. 183).
Elaboración propia.

La falta de sistemas automatizados de control de tránsito limita la capacidad de aplicar sanciones de manera consistente, elaborar estrategias de fiscalización, y reducir la disuasión de conductas infractoras, particularmente en corredores de transporte de alta demanda.

1.5. Bajo desempeño del transporte público y subutilización de la capacidad vial

En las principales ciudades del país, la capacidad de la infraestructura vial no se aprovecha de manera eficiente, con vehículos particulares y de transporte público compartiendo carriles. Esto agrava la congestión, incrementa los tiempos de viaje y afecta de manera particular al transporte público, que no cuenta con mecanismos efectivos de prioridad operacional. Como consecuencia, el desempeño del transporte público urbano es bajo en términos de velocidad comercial, confiabilidad y regularidad.

En ausencia de carriles segregados o prioritarios para el transporte público, los servicios concesionados y convencionales registran velocidades promedio muy reducidas, especialmente en horas punta, lo que afecta las frecuencias de paso y reduce la competitividad del servicio frente a otros modos⁹. En Arequipa, la velocidad

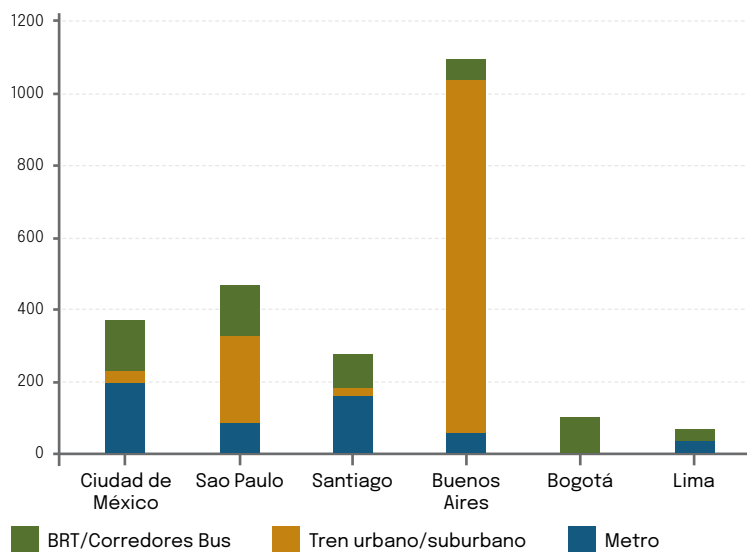
⁸Plan de Desarrollo Metropolitano.

⁹PMU Lima y Callao (ATU, 2025, p. 170); PMMUS Piura I (IDOM, 2019a, p. 108 & 194); PMUS Trujillo (MPT, 2020, p. 71); PMUS Arequipa (Mobilise Your City, 2022, p. 11 y 35).

en hora punta puede variar entre 8 a 16 km/h, mientras que en el transporte público la velocidad promedio es cercana a los 7 km/h. En Piura, el tiempo promedio de viaje en bus es cercano a los 46 minutos, mientras que la velocidad promedio del transporte público alcanza los 16 km/h. En Trujillo, la velocidad comercial del transporte público en corredores troncales en hora punta es de 12 km/h. En comparación a estos indicadores, en los sistemas de transporte concesionado en Lima y Callao con algún nivel de segregación o prioridad, las velocidades superan los 17 km/h: 19 km/h en la ruta troncal del Metropolitano; 36 km/h en la Línea 1 del Metro; y 17.2 km/h en promedio en los Corredores Complementarios.

La evidencia disponible muestra que la implementación de carriles exclusivos o preferenciales para el transporte público genera mejoras significativas en la velocidad y confiabilidad del servicio, con inversiones relativamente bajas en comparación con proyectos de infraestructura pesada. Durante 2023, la ATU implementó la segregación de hasta 26 km de carriles para Corredores Complementarios (ATU, 2023c). La medida logró un ahorro de tiempo de viaje de hasta 15 minutos en comparación con el transporte convencional. No obstante, la cobertura de este tipo de infraestructura sigue siendo limitada y su priorización en los programas de inversión municipal es insuficiente, a pesar de los beneficios demostrados.

Figura 2. Longitud de las redes de transporte masivo (km) en ciudades de Latinoamérica



Fuentes: Elaboración propia sobre la base de datos obtenidos en BRTData (ITDP y WRI); UrbanRail.net; Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile - Red Metropolitana de Movilidad; Comisión Nacional de Regulación del Transporte de Argentina (2022); Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN) de México; Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú.

1.6. Flota envejecida y creciente carga ambiental

La antigüedad de la flota de transporte público constituye una fuente importante de externalidades ambientales y sanitarias. La falta de incentivos financieros y regulatorios adecuados ha perpetuado el uso de vehículos antiguos, con altos niveles de emisiones de material particulado y ruido.

Los avances en programas de chatarreo y renovación de flota han sido progresivos. Desde el 2022 (inicio de programas de chatarreo) hasta el 2024, se logró el chatarreo de 261 vehículos (ATU, 2025a), mientras que en el 2025 se lograron destruir 333 unidades declaradas en abandono (ATU, 2026), pero el programa de chatarreo voluntario aún no está operativo. Por otro lado, en el 2024 se aprobaron medidas (MTC, 2024) para extender el tiempo de permanencia de vehículos de transporte público en Lima y Callao, con el sustento de no afectar la continuidad del servicio.

En cuanto a los impactos, la contaminación del aire y la contaminación sonora afectan de manera desproporcionada a los sectores más vulnerables de la población, que suelen residir o desplazarse en zonas de alta demanda y exposición a contaminantes. En el caso del material particulado (promedio anual de PM_{2.5}), la Organización Mundial de la Salud recomienda que sus niveles estén por debajo de los 5 µg/m³ (IQAir, 2021). No obstante, en varias ciudades se tienen registros por encima de ese límite.

Tabla 4. Promedio anual de PM_{2.5} (µg/m³)

Ciudad	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Trujillo	18,1	16,4	14,9	16,2	12,6	8,1
Arequipa	-	-	-	14,4	13,9	16,3
Lima (San Juan de Lurigancho)	-	22,4	34	41,2	24,7	27,5

Fuente: IQAir (2024).

En cuanto a la contaminación sonora, se considera que un nivel de 0 a 55 dB como bueno, y de 56 a 75 dB como moderado, mientras que todo nivel superior ya entra a la categoría de pobre o insalubre (ATU, 2023a, p. 3). El promedio mensual de nivel de ruido para Lima y Callao es de 65.2 dB. Sin embargo, la ATU (2023b) identificó estaciones del servicio de Metropolitano con un nivel sonoro promedio de hasta 70 dB. Por otro lado, en Arequipa, al 2021 se calculó que el nivel sonoro llegaba a 87.2 dB (Mobilise Your City, 2022, p. 87), mientras que en Trujillo en zonas de alta demanda el nivel fue 71 dB (MPT, 2020, p. 101).

1.7. Seguridad vial en estado crítico

Las tasas de mortalidad por siniestros de tránsito siguen siendo elevadas en varias regiones del país, superando en algunos casos los promedios de víctimas mortales por cada 100 mil habitantes de otros países de Latinoamérica (International Transport Forum, 2024)¹⁰. Estos siniestros generan impactos significativos en la salud pública, los costos del sistema sanitario y la productividad económica. Adicionalmente, no existe un adecuado seguimiento en el recojo de información sobre las víctimas mortales por incidentes de tránsito, ya que estos datos se toman considerando solo los fallecidos en el área del choque, más no de aquellos que fallecen por complicaciones posteriores. El Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) cuenta con bases de datos sobre víctimas mortales, sin embargo, no se encuentran actualizados aún con las metodologías adoptadas y reconocidas internacionalmente para este tipo de datos.

¹⁰ Los promedios varían desde 10 a 17: Colombia (15.8), Chile (10), Argentina (9.4), Costa Rica (17) y México (12.4).

Tabla 5. Provincias con el mayor número de fallecidos por incidentes de tránsito en áreas urbanas (2021 - 2023)

Provincia	2021	2022	2023	2024
Lima y Callao	391	392	398	398
Arequipa	58	60	56	56
Trujillo	29	43	40	40
Piura	32	40	31	31
Ica	25	36	22	22
Chiclayo	33	25	3	3
Huancayo	12	22	26	26
Tacna	12	23	20	20
Maynas	19	24	7	7
Cusco	21	14	12	12

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2024).
Elaboración propia.

Adicionalmente, se presentan datos a nivel de región, a través de la información recopilada por el Ministerio del Interior (MININTER), la cual permite tener una comparación con los países de Latinoamérica. Como se observa, Cusco, Piura, Arequipa y Ayacucho superan el nivel de víctimas de Chile (10) o Argentina (9.4).

Tabla 6. Víctimas mortales por incidentes de tránsito

Región	Víctimas mortales por cada 100 mil hab.
Cusco	20,0
Piura	12,7
Arequipa	11,6
Ayacucho	11,5
La Libertad	5,6
Lambayeque	5,2
Lima y Callao	4,7

Fuente: Cálculos basados en información sobre víctimas de accidentes de tránsito del MININTER (2025, p. 115) y sobre población del INEI (s.f.). Elaboración propia. Fuente: IQAir (2024).

La limitada disponibilidad de información integrada y actualizada sobre incidentes de tránsito, así como la subestimación de las cifras reales de víctimas, dificultan el diseño de estrategias efectivas de prevención y reducción de accidentes. Además, la falta de fiscalización efectiva y de infraestructura segura agrava esta problemática.

1.8. Movilidad activa y déficit de infraestructura segura

El uso de modos de transporte no motorizados, como la bicicleta, es marginal en la mayoría de las ciudades del país. De acuerdo con las últimas encuestas y levantamientos de información, solo alrededor del 1% de los viajes se hacen en bicicleta en las principales ciudades del país¹¹: Trujillo (1.1%), Arequipa (1%), Huamanga (1%), Lima y Callao (0.8%), Piura (0.7%), y Chiclayo (0.3%).

Esta situación no responde a una falta de demanda potencial, sino a la inexistencia o deficiencia de infraestructura segura y conectada para peatones y ciclistas. Las redes de ciclovías existentes son fragmentadas, de baja calidad y carecen de mantenimiento adecuado. Así, la falta de integración de la movilidad activa con el transporte público limita su rol como complemento del sistema y reduce las oportunidades de promover modos de transporte más sostenibles.

El problema se acentúa por la falta de infraestructura para ciclovías segregadas o su deficiente condición¹². En Lima y Callao la red de ciclovías consta de 340 km en vías segregadas, y 97 km en ciclo carriles y vías compartidas. En Arequipa se cuenta con 27.1 km de ciclovías, de los cuales solo 4,9 km corresponden a carriles exclusivos, y como proporción de la red vial principal, las ciclovías ocupan solo el 1.5%. En Piura se cuenta con solo 4 km como parte del proyecto de remodelación de la Av. Chulucanas, mientras que en Trujillo se tienen construidos 4,1 km de ciclovías.

1.9. Enfoque de género, inseguridad y barreras de acceso

Las mujeres enfrentan barreras específicas en el acceso y uso del transporte urbano. El acoso sexual en el transporte público es un problema extendido que condiciona las decisiones de viaje, incrementa los costos asociados a la búsqueda de opciones más seguras y restringe la autonomía urbana.

Un estudio del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC, 2023) en colaboración con GIZ identificó que 7 de cada 10 mujeres en Lima y Callao han sido acosadas alguna vez en el transporte terrestre público. De ellas, el 73% asegura que fue víctima de este hecho de violencia por primera vez cuando tenían entre 13 y 18 años de edad.

En la última encuesta de Lima Cómo Vamos (2025, p. 14), el 27% de mujeres indicaron haber sido afectadas por acoso en el transporte público, 15 puntos porcentuales más que los hombres (12%). En Arequipa se identificó un 54% de actos de acoso sexual a mujeres en transporte público, mientras que, en Trujillo, al 2017, se estimó una incidencia de 20%¹³.

Estas barreras se suman a patrones de movilidad asociados al trabajo doméstico y de cuidado, actividades que recaen de manera desproporcionada en las mujeres. Por esta razón, los patrones de movilidad de las mujeres suponen viajes más frecuentes, más cortos, y encadenados, en comparación con los de los hombres.

¹¹PMUS Trujillo (MPT, 2020, p. 46); PMUS Arequipa (Mobilise Your City, 2022, p. 55); PMUS Huamanga (MPH, 2022, p. 519); PMU Lima y Callao (ATU, 2025, p. 160); PMMUS Piura I (IDOM, 2019a, p. 104); PDM Chiclayo (MPC, 2022, p. 750).

¹²PMU Lima y Callao (ATU, 2025, p. 190); PMMUS Piura I (IDOM, 2019a, p. 192); PMUS Trujillo (MPT, 2020, p. 74); PMUS Arequipa (Mobilise Your City, 2022, p. 11).

¹³PMUS Arequipa (Mobilise Your City, 2022, p. 14); PMUS Trujillo (MPT, 2020, p. 102).

Una evaluación de Domínguez et al. (2020) sobre la movilidad de las mujeres en las ciudades (incluyendo Lima), encontró lo siguiente: (i) en zonas de altos niveles de inseguridad, las mujeres priorizan opciones de viaje más seguras, lo cual implica viajes más largos y mayores costos; y (ii) al buscar empleo, las mujeres priorizan la cercanía por encima de la calidad.

1.10. Inseguridad ciudadana impactando en los servicios de transporte público

Adicionalmente, la creciente inseguridad ciudadana y la extorsión en el sector transporte afectan tanto a usuarios como a operadores, deteriorando la calidad del servicio y desincentivando la inversión en el sector. En los últimos dos años, el número de denuncias por extorsión ha incrementado significativamente en las principales ciudades. Además, según el Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana (MININTER, s.f.), durante el 2025 se registraron 32 denuncias por atentados en medios de transporte en Lima y Callao. Este contexto refuerza la percepción de riesgo y limita la confianza en el sistema de transporte público.

Tabla 7. Denuncias por extorsión 2024 y 2025. Principales provincias según el número de denuncias

Provincia	2024	2025
Lima y Callao	8 788	12 153
Trujillo	3 422	2 714
Piura	945	1 248
Sullana	845	1 102
Chiclayo	729	810
Santa	508	639
Arequipa	349	416

Fuente: MININTER (s.f.). Elaboración propia.

Según la Encuesta Nacional de Programas Presupuestales 2024 (INEI, 2025), el 70% de personas en áreas urbanas del país se sentían inseguras o muy inseguras en el transporte público, mientras que el 83% de personas solo en Lima Metropolitana se sentían inseguras o muy inseguras en iguales condiciones.

2. Opciones de política

La magnitud y complejidad de los desafíos identificados en el diagnóstico evidencian que el transporte urbano en el Perú no puede resolverse con intervenciones aisladas ni con medidas de corto plazo. Se requiere una agenda integral que actúe de manera

coordinada sobre la planificación, la gobernanza institucional, la operación del transporte público y la prioridad en el uso de la infraestructura vial.

Las opciones de política que se presentan a continuación buscan articular estos frentes y priorizar acciones con doble impacto: generar resultados visibles en el corto plazo y, al mismo tiempo, sentar las bases de transformaciones estructurales, como la consolidación de Sistemas Integrados de Transporte (SIT) y la adopción de modelos financieros sostenibles.

Más allá de mejorar la movilidad, estas propuestas apuntan a elevar la productividad urbana, promover la inclusión social y avanzar hacia una mayor sostenibilidad ambiental, mediante una acción coordinada entre el Gobierno Nacional, los gobiernos locales y los operadores del sistema.

Eje	Propuestas
<p>1. Consolidar la planificación del transporte urbano en las ciudades del país</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Promover la planificación del transporte sobre la base de la elaboración de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), los Planes Reguladores de Rutas (PRR), y la implementación de los Sistemas Integrados de Transporte (SIT) en las principales ciudades del país. • Fortalecer las capacidades de las municipalidades en la elaboración, seguimiento y ejecución de los PMUS y PRR en el marco de la implementación de los SIT. • Articular las gestiones interinstitucionales para lograr el financiamiento y asistencia técnica para la formulación de proyectos de inversión, enfocados en la implementación de corredores de transporte público prioritarios y otras medidas priorizadas en los PMUS.
<p>2. Modelo de gestión - subsidios OPEX / CAPEX al transporte público concesionado</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluar la implementación de la Política de Subsidios (Lima y Callao) y obtener lecciones aprendidas de los subsidios temporales otorgados a los servicios concesionados (Metropolitano y Corredores Complementarios). • Formular una Política de Subsidios a nivel nacional, con un diseño por ciudades, bajo un modelo de gestión que priorice el fondeo de los sistemas y subsidios OPEX / CAPEX a la flota moderna con energías limpias.
<p>3. Fortalecimiento de la fiscalización e implementación de fiscalización electrónica (apoyo al transporte público)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Garantizar el financiamiento del personal de fiscalización de transporte a cargo de autoridades locales. • Formular proyectos de fiscalización electrónica a través de las municipalidades, con asistencia técnica y financiamiento por parte del Gobierno Nacional, las cuales se priorizan en vías segregadas o con carriles preferenciales para el transporte público.

	<ul style="list-style-type: none"> • Formalización de planes para que las municipalidades puedan instalar equipos para la operación de fiscalización electrónica y los procedimientos para la aplicación de sanciones y cobro (adecuación normativa al Reglamento Nacional de Administración de Transporte-RENAT).
<p>4. Mejorar la gestión y operación de red semafórica e implementación de la fiscalización electrónica de tránsito</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Formular y ejecutar proyectos de renovación o ampliación de la red semafórica con sistemas inteligentes y centralizados, creando o fortaleciendo centros de gestión y control de tránsito. • Articular la labor de las municipalidades provinciales y de la Policía Nacional del Perú (PNP) para una planificación de las acciones de fiscalización de tránsito. • Fortalecer los equipos técnicos de los Centros de Gestión y Control de Tránsito tanto para la gestión de la red semafórica como para la fiscalización electrónica de tránsito y transporte.
<p>5. Priorización del transporte público formal con carriles segregados / exclusivos o preferentes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Implementar carriles exclusivos o preferentes en corredores prioritarios, a través de intervenciones menores (sin necesariamente desarrollar BRT o Servicio de Bus Rápido (BRS, por sus siglas en inglés), dando prioridad a servicios de transporte público formal, evitando la interferencia del tráfico mixto o servicios informales.
<p>6. Fomentar el uso de bicicletas y la optimización y/o renovación de la infraestructura de ciclovías</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Impulsar campañas de promoción del uso de bicicletas en áreas urbanas, incluyendo medidas de fiscalización y apoyo en gestión de tránsito en ciclovías, a través de alianzas con las municipalidades, colectivos, organizaciones, entre otros. • Apoyar a las municipalidades en la formulación de proyectos de ciclovías y ciclo-parqueaderos que estén integrados con las demás modalidades de transporte. Asimismo, implementar incentivos municipales por logros en mantenimiento, rehabilitación y construcción de infraestructura para ciclistas. • Implementar un sistema de monitoreo y evaluación del uso de la bicicleta que incluya conteos periódicos, encuestas de perfil y satisfacción de usuarios, y medición de viajes, horarios y condiciones de uso.
<p>7. Renovación de la flota del transporte público mediante incentivos y acceso a financiamiento</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Promover la renovación de flota con energías limpias bajo los lineamientos de una nueva Política de Subsidios y modelo de gestión de transporte público concesionado, con financiamiento comercial y garantías para impulsar la electromovilidad.

8. Mejorar monitoreo de incidentes de tránsito e implementar proyectos en puntos de alta siniestralidad

- Mejorar el sistema de seguimiento de víctimas por incidentes de tránsito a cargo del Observatorio Nacional de Seguridad Vial en esfuerzo conjunto con la PNP. Identificar puntos con mayor concentración de incidentes para focalizar intervenciones mediante fiscalización electrónica, rediseño de vías en intersecciones, entre otros.
- Promover la creación de la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial.

9. Gestión de la flota y servicios de información al usuario

- Mejorar los servicios de información al usuario del transporte público, mediante datos móviles y medios digitales que permitan conocer en tiempo real el estado de los buses, servicios y estaciones / paraderos. Este trabajo se realizaría en coordinación con las municipalidades, empresas y actores clave.
- Promover el uso de herramientas informáticas con datos en tiempo real para que las empresas de transporte gestionen eficientemente sus flotas.

10. Fortalecer la ejecución de proyectos críticos y mejorar las capacidades de las instituciones especializadas en la gestión del transporte urbano

- Implementar un plan de fortalecimiento institucional dirigido a las municipalidades, enfocado en la identificación de cuellos de botella y el destrabe de proyectos críticos para el desarrollo de los Sistemas Integrados de Transporte.
- Apoyar a las ciudades en la consolidación de las autoridades de transporte urbano, mediante reformas de transporte, Sistemas Integrados de Transporte, y la ejecución eficiente de los proyectos de inversión.

10. Fortalecer los mecanismos para la denuncia por acoso sexual en el transporte público

- Continuar la implementación del "Protocolo de Atención ante Actos de Acoso Sexual", a través de capacitación a operadores de transporte público para acciones inmediatas frente actos de acosos sexual, y campañas de difusión de protocolos de acción a la ciudadanía.
- Fortalecer las capacidades de la PNP para efectuar el seguimiento a los actos de acoso que han sido denunciados, de manera articulada con los operadores de transporte.

3. Objetivos específicos

La modernización del transporte urbano en el Perú requiere una intervención integral, coordinada y sostenida en el tiempo, orientada a corregir fallas estructurales que hoy afectan la productividad, la inclusión y la sostenibilidad ambiental de las ciudades. Los siguientes objetivos estratégicos buscan encaminar al país hacia un sistema de movilidad eficiente, seguro, inclusivo y ambientalmente responsable.

Objetivo 1. Priorizar el transporte público y la movilidad activa

Impulsar inversiones y reformas que otorguen prioridad operativa al transporte público formal y promuevan modos sostenibles como la bicicleta y el desplazamiento peatonal, garantizando accesibilidad universal.

Metas a mediano plazo:

- 29 de las ciudades más urbanizadas del país cuentan con corredores de transporte alineados a sus PMUS, así como servicios basados en PRRs y SIT.
- Se consolida el uso de carriles exclusivos como herramienta efectiva para mejorar la velocidad comercial y la confiabilidad del transporte público, más allá de la infraestructura pesada tipo Bus de Tránsito Rápido (BRT, por sus siglas en inglés).
- Las principales ciudades disponen de redes de ciclovías interconectadas, con carriles protegidos de bajo estrés y facilidades de integración intermodal (ciclo-parqueaderos) vinculadas al transporte público.

Objetivo 2. Fortalecer la institucionalidad y la gobernanza del sector

Reforzar las capacidades de planificación, gestión, fiscalización y control en los distintos niveles de gobierno, consolidando autoridades de transporte sólidas, técnicas y con capacidad operativa.

Metas a mediano plazo:

- Se armonizan y fortalecen los procedimientos sancionadores del RENAT en coordinación con las municipalidades, incorporando fiscalización electrónica en las principales ciudades.
- Se reducen los siniestros viales en zonas críticas, se mejora el nivel de servicio (tiempos de viaje) del transporte público y se fortalecen las capacidades de fiscalización de las principales ciudades.
- Se consolidan autoridades de transporte urbano en al menos 12 ciudades (fortaleciendo entidades como SITRANSPORTE, Transportes Metropolitanos de Trujillo-TMT y ATU), liderando procesos de reforma e implementación de SIT.
- 12 ciudades cuentan con Centros de Gestión y Control de Tránsito, redes semaforizadas modernizadas y fiscalización electrónica de tránsito bajo una arquitectura tecnológica de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS, por sus siglas en inglés) común que permita la interoperabilidad entre diferentes sistemas.

Objetivo 3. Asegurar la sostenibilidad financiera del sistema

Establecer un marco nacional claro, transparente y predecible para el fondeo del transporte público, que combine subsidios operativos y de capital para impulsar la modernización y expansión del transporte público formal y concesionado, y que permita movilizar inversión y financiamiento privado a escala en el sector.

Metas a mediano plazo:

- Se publica e implementa una Política Nacional de Subsidios con lineamientos diferenciados por ciudad, consolidando modelos de transporte público concesionado con sostenibilidad financiera.
- Al menos 7 ciudades operan servicios concesionados de transporte público con esquemas de subsidio al OPEX y/o CAPEX (incluida flota), fondeados parcialmente con ingresos no tarifarios y con integración tarifaria y tecnológica (sistemas modernos de recaudo).

Objetivo 4. Modernizar la gestión del tránsito y la fiscalización

Incorporar tecnología y sistemas inteligentes para optimizar la gestión del tránsito, fortalecer la seguridad vial y mejorar la eficiencia operativa del sistema.

Metas a mediano plazo:

- Se fortalece el sistema nacional de información sobre siniestros de tránsito, a cargo del ONSV, con actualización periódica y libre acceso.
- Entra en operación la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial.
- Se ejecutan proyectos focalizados para reducir la siniestralidad vial en al menos 9 ciudades priorizadas.

Objetivo 5. Renovar la flota vehicular

Acelerar la renovación de la flota de transporte público, priorizando tecnologías limpias y mejorando el acceso a esquemas de financiamiento comercial, con el fin de reducir emisiones, mejorar la calidad del aire y mejorar el nivel de servicio al usuario.

Metas a mediano plazo:

- Se elimina progresivamente la circulación de vehículos con más de 15 años de antigüedad en el transporte público formal.

Objetivo 6. Reducir la inseguridad y promover la equidad de género

Garantizar un sistema de transporte seguro y libre de violencia, mediante mecanismos efectivos de denuncia, seguimiento y prevención del acoso, y asegurando condiciones de acceso seguro para mujeres, personas con discapacidad y grupos vulnerables.

Metas a mediano plazo:

- Se implementan plenamente los procedimientos establecidos en el “Protocolo de Atención ante Actos de Acoso Sexual”, facilitando canales accesibles de denuncia.
- Operadores y PNP realizan seguimiento efectivo a los casos reportados.
- Se consolida un sistema de registro y monitoreo de casos que fortalece la confianza ciudadana en los mecanismos de protección.

4. Obstáculos para la implementación de la política seleccionada

El transporte urbano en el Perú enfrenta problemas estructurales y multidimensionales que afectan la productividad económica, la equidad social, la sostenibilidad ambiental y la seguridad de las personas. La congestión vehicular constituye uno de los principales costos económicos del sistema, con pérdidas significativas de tiempo y recursos en las principales ciudades; en Lima, estas alcanzan hasta el 2% del PBI. No obstante, la adopción e implementación de medidas correctivas enfrenta barreras políticas, institucionales, económicas y sociales y social que limitan el alcance y la sostenibilidad de las reformas.

En el plano político y social, persiste una fuerte presión a favor de políticas centradas en el automóvil particular, pese a la evidencia sobre los efectos del tráfico inducido y la limitada eficacia de la expansión vial como solución estructural. A ello se suma la resistencia de grupos de interés vinculados a esquemas de operación informal o semi-formal, cuya reorganización resulta indispensable para avanzar hacia sistemas integrados, formales y financieramente sostenibles. La fragmentación de competencias y la limitada coordinación entre el gobierno nacional y los gobiernos subnacionales refuerzan estas dificultades, retrasando decisiones estratégicas y debilitando la implementación de políticas coherentes.

La estructura actual de la movilidad urbana –caracterizada por una fuerte dependencia del transporte público colectivo, especialmente entre los hogares de menores ingresos– constituye, paradójicamente, una oportunidad y una barrera. Si bien existe una demanda consolidada por transporte público, estos servicios operan mayoritariamente en tráfico mixto, sin prioridad vial ni semafórica, y bajo un modelo de gobernanza basado en permisos precarios y altos niveles de informalidad empresarial y laboral. Este esquema limita la consolidación empresarial, dificulta la

formalización laboral y obstaculiza la transición hacia contratos concesionados con estándares de calidad y mecanismos de subsidio transparentes.

Asimismo, el modelo de autosostenibilidad financiera basado casi exclusivamente en ingresos tarifarios representa una barrera económica estructural. La ausencia de políticas claras y predecibles de subsidio operativo y de capital, así como de ingresos no tarifarios, restringe la capacidad del sector para movilizar inversión privada y financiamiento de largo plazo, constituyendo una barrera financiera estructural para su expansión y mejora. Sin un marco financiero estable y predecible, la modernización del sistema enfrenta riesgos significativos de inviabilidad financiera.

En el ámbito institucional, las capacidades para la gestión del tránsito y la fiscalización siguen siendo insuficientes en la mayoría de las ciudades. La obsolescencia de redes semafóricas, la falta de centros de control de tránsito plenamente operativos y la limitada fiscalización electrónica reducen la eficiencia del sistema y dificultan la implementación efectiva de medidas de priorización del transporte público. Estas debilidades afectan directamente la viabilidad de intervenciones como carriles exclusivos o segregados, gestión inteligente del tránsito o SIT.

La flota de transporte público, en muchos casos envejecida y ambientalmente ineficiente, constituye otro obstáculo relevante. Su renovación enfrenta restricciones financieras –acceso limitado a crédito, alta percepción de riesgo– y regulatorias, incluyendo la ausencia de mecanismos sostenidos de chatarreo de mecanismos e incentivos claros para la incorporación de tecnologías más limpias. En paralelo, las elevadas tasas de siniestralidad vial, sumadas al subregistro de víctimas y a debilidades en los sistemas de información, limitan la capacidad de diseñar e implementar intervenciones basadas en evidencia para mejorar la seguridad vial.

La movilidad activa mantiene una participación marginal en la distribución modal debido a la escasez y baja calidad de infraestructura segura para peatones y ciclistas. Esta situación responde no solo a déficits de inversión, sino también a patrones históricos de planificación urbana que han priorizado al automóvil. Adicionalmente, las mujeres enfrentan barreras específicas como el acoso sexual en el transporte, mientras que las personas con discapacidad o movilidad reducida continúan enfrentando limitaciones físicas y operativas que restringen su acceso seguro y autónomo al sistema. La atención de estas brechas requiere enfoques intersectoriales y una integración más decidida de criterios de accesibilidad universal y perspectiva de género en las políticas de movilidad.

Finalmente, la inseguridad ciudadana y la extorsión en el sector transporte representan obstáculos transversales para la implementación de reformas. Estas problemáticas deterioran la calidad del servicio, incrementan los costos operativos, desincentivan la inversión y refuerzan la percepción de riesgo asociada al transporte público urbano, dificultando la consolidación de modelos formales y sostenibles.

En conjunto, estos obstáculos evidencian que la transformación del transporte urbano en el Perú no depende únicamente del diseño técnico de políticas adecuadas, sino también de la capacidad del Estado para alinear incentivos, fortalecer la gobernanza, asegurar sostenibilidad financiera y generar consensos políticos y sociales que respalden una reforma estructural del sistema.

5. Recomendaciones

Para avanzar de manera sostenible en la transformación de la movilidad urbana en el Perú, resulta fundamental fortalecer las capacidades institucionales de las entidades encargadas de planificar, implementar proyectos de inversión, y gestionar sistemas de transporte urbano. Este fortalecimiento debe ir acompañado de una consolidación y efectiva aplicación de los marcos normativos vigentes, asegurando que estos cuenten con mecanismos adecuados de implementación, coordinación interinstitucional y fiscalización. Sobre esta base, se plantean tres ejes estratégicos que estructuran la hoja de ruta propuesta:

- **La priorización del transporte público y de la movilidad activa constituye una decisión estratégica para mejorar la equidad, competitividad y la productividad de las ciudades**

No se trata únicamente de una intervención técnica, sino de una política pública orientada a garantizar acceso eficiente y asequible a oportunidades de empleo, educación y servicios, especialmente para los hogares de menores ingresos. Para materializar esta visión, es necesario acelerar la implementación de infraestructura que otorgue ventajas operativas claras al transporte público formal. Ello incluye la expansión de la red de metro, la ampliación y optimización del Metropolitano, la implementación de carriles exclusivos o preferenciales para buses en corredores estratégicos como en corredores complementarios, y el fortalecimiento de los mecanismos de fiscalización que eviten la interferencia con el tráfico mixto o informal. Estas medidas permiten mejorar los tiempos de viaje, la confiabilidad del servicio y la calidad de la operación sin requerir necesariamente inversiones de gran escala en todos los casos. En paralelo, resulta prioritario consolidar una red de ciclovías protegidas, interconectadas y de bajo estrés, integradas funcionalmente con los corredores de transporte público. Asimismo, se debe fortalecer la infraestructura peatonal y ciclista, mejorando su inserción urbana en los corredores de transporte público, bajo un enfoque de accesibilidad universal y asegurando que personas con discapacidad, adultos mayores y otros grupos vulnerables puedan desplazarse de manera segura y autónoma. Estas inversiones deben articularse mediante Planes de Movilidad Urbana (PMU) que orienten la priorización de proyectos y recursos, avanzando progresivamente hacia Sistemas Integrados de Transporte (SIT) con integración física, operacional y tarifaria. Este proceso debe complementarse con una renovación acelerada de la flota vehicular, priorizando las tecnologías limpias y mecanismos de financiamiento que permitan garantizar la sostenibilidad ambiental y financiera del sistema en el mediano y largo plazo.

- **El fortalecimiento de las capacidades institucionales, tanto a nivel nacional como subnacional, constituye el pilar habilitador para la implementación efectiva de esta agenda de reforma**

Las entidades responsables del transporte urbano enfrentan desafíos estructurales en materia de planificación estratégica, ejecución de inversiones, fiscalización y gestión operativa, lo que restringe su capacidad para implementar sistemas modernos, integrados y sostenibles. En este contexto, la consolidación de la ATU como autoridad técnica rectora del transporte urbano para Lima y Callao representa un avance significativo en la gobernanza del sector. Replicar progresivamente este modelo en otras ciudades permitirá establecer esquemas institucionales más sólidos, con competencias claras y mecanismos de coordinación intergubernamental

efectivos, sentando las bases para una gobernanza moderna del transporte urbano a nivel nacional. Asimismo, resulta prioritario modernizar los sistemas de fiscalización mediante el uso de tecnología electrónica, integrándolos con Centros de Gestión y Control de Tránsito y con arquitecturas tecnológicas interoperables (ITS). Esto debe complementarse con la mejora y consolidación de un sistema nacional de información sobre incidentes de tránsito, actualizado, transparente y de acceso público, que permita orientar intervenciones basadas en evidencia y reducir la siniestralidad. Finalmente, el fortalecimiento institucional debe incluir asistencia técnica continua del MTC y el Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible (PROMOVILIDAD) a las municipalidades, especialmente para la formulación, financiamiento y ejecución de los PMU y SIT. Este acompañamiento permitirá no solo mejorar la calidad de los proyectos, sino también acelerar su ejecución y asegurar su sostenibilidad en el mediano y largo plazo.

- **La sostenibilidad financiera y el fortalecimiento de la gobernanza constituyen el desafío más crítico y, al mismo tiempo, la condición habilitante para el éxito de largo plazo de los sistemas de transporte urbano en el Perú**

El modelo predominante de autosostenibilidad, basado exclusivamente en ingresos tarifarios, ha demostrado ser estructuralmente inviable. Este enfoque ha contribuido a la desinversión privada, la persistencia de esquemas empresariales informales, el envejecimiento y obsolescencia de la flota y una calidad del servicio insuficiente para los usuarios. En este contexto, resulta prioritario avanzar en el desarrollo e implementación de una política integral de subsidios que reconozca que un sistema de transporte público formal, moderno e integrado requiere apoyos tanto operativos (OPEX) como de inversión (CAPEX). Estos subsidios pueden estructurarse a través de fuentes complementarias al presupuesto general, incluyendo mecanismos de captura de ingresos no tarifarios y cargos orientados a desincentivar el uso del vehículo particular, contribuyendo así a una movilidad más sostenible y equitativa. El nuevo modelo de gestión debe orientarse a movilizar inversión privada bajo esquemas adecuados de participación público-privada, con reglas claras, previsibilidad regulatoria y mecanismos que reduzcan riesgos para los operadores formales. La introducción de subsidios debe estar acompañada de marcos regulatorios robustos que definan con precisión las competencias de cada nivel de gobierno, establezcan políticas tarifarias que equilibren la asequibilidad y sostenibilidad financiera, y fortalezcan la transparencia y la rendición de cuentas en el uso de recursos públicos. En conjunto, esta agenda permitirá transitar hacia un sistema de transporte público financieramente viable, institucionalmente sólido y capaz de sostener procesos de modernización en el mediano y largo plazo.

6. Hoja de ruta: Ejes y resultados esperados a cinco años

En la siguiente tabla se propone una hoja de ruta con acciones de política pública que buscan la modernización del transporte urbano y avanzar hacia ciudades más productivas en el Perú. La hoja de ruta propuesta está integrada con acciones para cinco años, según los distintos ejes presentados en el diagnóstico. Esta hoja de ruta incluye medidas técnicas, normativas o de coordinación intergubernamental, con base en las principales instituciones a cargo de la gestión del transporte y tránsito y la ejecución de proyectos, en particular el MTC con énfasis en el rol del PROMOVILIDAD, la ATU, y las municipalidades provinciales.

Tabla 8. Opciones de política para el corto, mediano y largo plazo

Eje	100 días	1 año	5 años
1. Consolidar la planificación urbano en las ciudades del país	<ul style="list-style-type: none"> ● Evaluar las dificultades para iniciar / continuar / escalar la planificación sobre la base de la elaboración de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y de los Planes Reguladores de Rutas (PRR). Evaluar las dificultades y el grado de avance en la implementación de los Sistemas Integrados de Transporte (SIT) en las principales ciudades del país. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Apoyo de MTC-PROMOVILIDAD a las municipalidades en la elaboración, seguimiento y ejecución de los PMUS y PRR en el marco de la implementación de los SIT. Articulación de las gestiones interinstitucionales para lograr el ● financiamiento de las medidas, y asistencia técnica para formular proyectos de inversión. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Se cofinancia o se apoya la implementación de corredores de transporte urbano prioritarios y otras medidas priorizadas en los PMUS respecto de los modos de transporte más sostenibles. Se logra mejorar los servicios de transporte urbano regular sobre ● la base de los PRR/SIT y bajo un modelo de gestión del transporte público urbano regular optimizado, formal y concesionado. Meta: 29 ciudades.
2. Modelo de gestión - subsidios OPEX / CAPEX al transporte público concesionado	<ul style="list-style-type: none"> ● Evaluar las barreras de implementación de la Política de Subsidios (Lima y Callao) y lecciones aprendidas de los subsidios temporales otorgados a los servicios concesionados (Metropolitano y corredores complementarios). ● Iniciar la formulación de una Política Nacional de Subsidios y por ciudades bajo un Modelo de Gestión reevaluado (fondeo de los sistemas + subsidios OPEX / CAPEX a la flota moderna con energías limpias). 	<ul style="list-style-type: none"> ● Aprobación y publicación de la Política de Subsidios y Modelo de Gestión de Transporte Público Concesionado a nivel nacional con una norma de rango de Ley, y en coordinación con el MEF y Proinversión, que servirá de eje para la gestión del transporte público moderno y su sostenibilidad financiera. ● Inicio de la preparación de los documentos de políticas de subsidios por ciudades. Meta: Aprobar marco legal (nivel Ley/DL). 	<ul style="list-style-type: none"> ● Se implementa la Política Nacional de Subsidios con lineamientos diferenciados por ciudad, consolidando modelos de transporte público concesionado con sostenibilidad financiera. ● Los servicios de transporte público concesionado, en los principales corredores de cada ciudad, operan con subsidio OPEX y/o CAPEX (incluida flota), fondeado parcialmente con ingresos no tarifarios, con integración tarifaria y tecnológica (sistemas modernos de recaudo), movilizandoinversión (capital y financiamiento) para su modernización. Meta: 7 ciudades.

Eje	100 días	1 año	5 años
<p>3. Fortalecimiento de la fiscalización e implementación de fiscalización electrónica (apoyo al transporte público)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Asegurar el financiamiento del personal de fiscalización de transporte a cargo de autoridades locales. • Identificar iniciativas de proyectos de fiscalización electrónica en ciudades, promoviendo la asistencia técnica y financiamiento por parte del MTC a través de convenios para los estudios técnicos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fortalecimiento de la fiscalización de tránsito y de transporte en las vías utilizadas por el transporte público con carril preferencial o segregado. • Apoyo de MTC-PROMOVILIDAD al diseño de proyectos de fiscalización electrónica, y las modificaciones de la normativa de transporte para su adecuación. Meta: 12 ciudades. • Formalización de planes para la instalación de pórticos o estructuras acorde para la operación de cinemómetros, cámaras, lectores RFID de la tercera placa y sistemas de fiscalización (protocolos para su mantenimiento, gestión de información, etc.) y los procedimientos para la aplicación de sanciones y cobro (adecuación normativa al RENAT). 	<ul style="list-style-type: none"> • Se fortalecen las instancias de fiscalización y se armonizan y fortalecen los procedimientos sancionadores del RENAT en coordinación con las municipalidades. • En el marco de lo anterior, se implementa la fiscalización electrónica en el transporte urbano regular con sanciones efectivas en las principales ciudades. • Se logra una reducción de los siniestros viales en zonas críticas, se mejora el nivel de servicio (tiempos de viaje) del transporte público, y se fortalecen las capacidades de fiscalización de las principales ciudades. Meta: 12 ciudades.

Eje	100 días	1 año	5 años
<p>4. Mejorar la gestión y operación de red semafórica e implementación de la fiscalización electrónica de tránsito</p>	<ul style="list-style-type: none"> Identificar con las municipalidades proyectos prioritarios de renovación o ampliación de la red semafórica con sistemas inteligentes y centralizados, creando o fortaleciendo un Centro de Gestión y Control de Tránsito. Lograr coordinaciones entre las municipalidades provinciales y la PNP para una planificación de las acciones de fiscalización de tránsito. 	<ul style="list-style-type: none"> Trabajo conjunto entre PROMOVILIDAD y municipalidades para la implementación de planes de mejora de la gestión de tránsito y de la fiscalización electrónica de tránsito en apoyo al transporte sostenible: corredores de transporte y ciclovías. Fortalecimiento de los equipos técnicos de los Centros de Gestión y Control de Tránsito tanto para la gestión de la red semafórica como para la fiscalización electrónica de tránsito y transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> Se logra que las ciudades tengan Centros de Gestión y Control de tránsito, con una red semafórica y fiscalización electrónica de tránsito que les permite implementar estrategias de optimización de flujo del transporte público. Se logra que las ciudades cuenten con una arquitectura tecnológica ITS común que establezca protocolos, estándares de comunicación y requisitos de interoperabilidad para integrar sus sistemas semafóricos y de gestión del tránsito. Meta: 12 ciudades.
<p>5. Priorización del transporte público formal con carriles segregados / exclusivos o preferentes</p>	<ul style="list-style-type: none"> Identificar con las municipalidades corredores prioritarios para la implementación de carriles exclusivos o preferentes dando prioridad a servicios de transporte público formal, evitando la interferencia de tráfico mixto o servicios informales. Transferir la experiencia de la ATU con corredores complementarios. 	<ul style="list-style-type: none"> Se implementan planes piloto para masificar la medida en corredores críticos en todas las ciudades (optimización de corredores con baja inversión y rápida implementación, sin necesariamente desarrollar BRT o BRS) como parte de los planes de inversión de vialidad en las municipalidades. Meta: piloto en 3 ciudades. 	<ul style="list-style-type: none"> Se consolida el uso de carriles exclusivos como herramienta efectiva para mejorar la velocidad comercial y la confiabilidad del transporte público, más allá de la infraestructura pesada tipo BRT. Revisión integral de planes de inversión de vialidad en las municipalidades e integración con política de priorización de transporte e introducción de contratos por niveles de servicio. Meta: 12 ciudades.

Eje	100 días	1 año	5 años
<p>6. Fomentar el uso de bicicletas y la optimización y/o renovación de la infraestructura de ciclovías</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lanzar una alianza entre municipalidades, colectivos, organizaciones ciclistas, y medios para impulsar campañas de promoción del uso de bicicletas en áreas urbanas que cuentan o proyectan una infraestructura adecuada. • Apoyar a las municipalidades para la formulación de proyectos de ciclovías y ciclo-parqueaderos, con un enfoque de integración con las demás modalidades de transporte. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se ejecutan campañas para promover el uso de bicicletas, incluyendo medidas de fiscalización y apoyo en gestión de tránsito en ciclovías. • Se incluyen incentivos municipales por logros en mantenimiento, rehabilitación y construcción de nuevas ciclovías, y/o implementación de programas de bicicletas compartidas, en el marco de las políticas de incentivos y financiamiento del MEF y MTC-PROMOVILIDAD. • Se implementa un sistema de monitoreo y evaluación del uso de la bicicleta que incluya conteos periódicos, encuestas de perfil y satisfacción de usuarios, y medición de viajes, horarios y condiciones de uso, a fin de evaluar el impacto real de las campañas e infraestructura y orientar la toma de decisiones. <p>Meta: 12 ciudades.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se logra que las principales ciudades cuenten con redes de ciclovías interconectadas, con carriles protegidos de bajo estrés y facilidades de integración intermodal (ciclo-parqueaderos) vinculadas al transporte público. <p>Meta: 12 ciudades.</p>

Eje	100 días	1 año	5 años
<p>7. Renovación de la flota del transporte público mediante incentivos y acceso a financiamiento</p>	<ul style="list-style-type: none"> Definir un objetivo de renovación de flota con energías limpias bajo los lineamientos de la nueva Política Nacional de Subsidios y el Modelo de Gestión de Transporte Público Concesionado. Coordinar con el MEF para garantizar la disponibilidad de recursos y necesidades de fortalecer instrumentos como el Fondo para el Impulso a la Electromovilidad (FONELEC) para movilizar financiamiento comercial y garantías para impulsar la electromovilidad. 	<ul style="list-style-type: none"> Se continúa el acompañamiento a las ciudades con la ejecución de incentivos a la renovación de flota y se instrumentaliza el FONELEC con capacidad de movilización de financiamiento comercial. Meta: operadores formales con preaprobaciones hasta por US\$500 millones (1.000 e-buses). 	<ul style="list-style-type: none"> Se elimina progresivamente la circulación de vehículos con más de 15 años de antigüedad en el transporte público formal. Meta: 12 ciudades.
<p>8. Mejorar monitoreo de incidentes de tránsito e implementar proyectos en puntos de alta siniestralidad</p>	<ul style="list-style-type: none"> Adoptar mecanismos para la identificación y seguimiento de las víctimas por incidentes de tránsito a cargo del Observatorio Nacional de Seguridad Vial en esfuerzo conjunto con la PNP. Definir el protocolo y plan de acción para contar con un registro que no subestime los índices de mortalidad, e identificar los puntos con más concentración de incidentes. 	<ul style="list-style-type: none"> Los reportes del ONSV son utilizados para las estrategias de reducción de accidentes mediante fiscalización electrónica, rediseño de vías e intersecciones, entre otros. Meta: piloto en 9 ciudades. Se evalúa la creación de la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial que viene promoviendo el MTC. Meta: PL enviado al Congreso. Se inicia la preparación de proyectos que apunten a intervenciones orientadas a reducción de accidentes, sobre la base de la identificación de puntos de mayor accidentalidad. 	<ul style="list-style-type: none"> Se logra actualizar y mantener un sistema de información de incidentes de tránsito a nivel nacional con el ONSV, con actualizaciones frecuentes y libre acceso. Se logra poner en marcha y operacionalizar la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial. Se ejecutan proyectos focalizados para reducir la siniestralidad vial Meta: 9 ciudades.

Eje	100 días	1 año	5 años
<p>9. Gestión de la flota y servicios de información al usuario</p>	<ul style="list-style-type: none"> Definir oportunidades de mejora en gestión de flota (buses) y servicios de información al usuario para el transporte público haciendo uso de Tecnologías de la información y datos móviles/ digitales. Obtener una hoja de ruta para la definición de incentivos regulatorios y normativos. 	<ul style="list-style-type: none"> Se implementa la hoja de ruta para mejorar la gestión de flota de las empresas de transporte público, en coordinación con las municipalidades y actores clave para la gestión y recolección de información. Se implementan pilotos de sistemas de información para que los usuarios puedan contar con información en tiempo real de los servicios en dispositivos móviles o estaciones. 	<ul style="list-style-type: none"> Se logra que las empresas de transporte en las principales ciudades gestionen eficientemente la flota de transporte público. Los usuarios hacen uso de aplicativos para informarse de horarios y servicios. Meta: 12 ciudades.
<p>10. Fortalecer la ejecución de proyectos críticos y mejorar las capacidades de las instituciones especializadas en la gestión del transporte urbano</p>	<ul style="list-style-type: none"> Evaluar, en conjunto con las ciudades, los cuellos de botella para la ejecución de proyectos claves y las competencias y capacidades que requieren las instituciones especializadas en la gestión del transporte urbano (e.g., ATU, SITRANSPORTE o TMT) para garantizar la integración operacional y la gestión efectiva de los SIT en las ciudades. Definir la hoja de ruta de fortalecimiento. 	<ul style="list-style-type: none"> Se potencian las instituciones existentes mediante las asistencias técnicas y traslado de conocimientos mediante PROMOVILIDAD, con colaboración de la ATU. Inicia el proceso de diseño y fortalecimiento institucional enfocado en el destrabe de proyectos y los SIT, recogiendo las experiencias locales e internacionales. Se incluye el fortalecimiento y financiamiento del MEF y MTC-PROMOVILIDAD. Meta: 12 ciudades. 	<ul style="list-style-type: none"> Se logra una consolidación de las autoridades de transporte urbano, liderando los procesos de reforma de transporte y SIT, y la ejecución eficiente de los proyectos de inversión. Meta: 12 ciudades.

Eje	100 días	1 año	5 años
<p>11. Fortalecer los mecanismos para la denuncia por acoso sexual en el transporte público</p>	<ul style="list-style-type: none"> Continuar los programas de capacitación a los operadores de transporte público en el marco del "Protocolo de Atención ante Actos de Acoso Sexual". Realizar campañas para difundir al público el protocolo frente a actos de acoso. Articular el seguimiento a los casos de acoso entre los operadores de transporte y la PNP. 	<ul style="list-style-type: none"> Fortalecimiento de las capacidades de la PNP para efectuar el seguimiento a los actos de acoso que han sido denunciados. Acompañamiento a las municipalidades para establecer procedimientos sancionadores para casos de acoso en el marco legal municipal, incluyendo sanciones a operadores que no sigan los protocolos de atención. <p>Meta: 12 ciudades.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Se implementan plenamente los procedimientos establecidos en el "Protocolo de Atención ante Actos de Acoso Sexual", facilitando canales de denuncia. Los operadores y la PNP mantienen un seguimiento a los casos de acoso. Se consolida un sistema de registro y monitoreo de casos que fortalece la confianza ciudadana en los mecanismos de protección. <p>Meta: 12 ciudades.</p>

8. Referencias

- Asociación Automotriz del Perú (AAP). (s.f.). *Informe estadístico automotor*. <https://aap.org.pe>
- Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) (2023a). *ATU Calidad Ambiental*. Boletín N°1 – Jun 23.
- Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU). (2023b). ATU: en Surquillo y Chorrillos se encuentran los puntos con mayor contaminación sonora de la ciudad [nota de prensa]. <https://www.gob.pe/institucion/atu/noticias/886227-atu-en-surquillo-y-chorrillos-se-encuentran-los-puntos-con-mayor-contaminacion-sonora-de-la-ciudad>
- Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU). (2023c). ATU: usuarios de los corredores complementarios reducen tiempo de viaje gracias a nuevos carriles segregados [nota de prensa]. <https://www.gob.pe/institucion/atu/noticias/869591-atu-usuarios-de-los-corredores-complementarios-reducen-tiempo-de-viaje-gracias-a-nuevos-carriles-segregados>
- Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU). (2025a). ATU chatarra 24 vehículos ilegales de hasta 37 años de antigüedad para mejorar la seguridad en las vías y mitigar la contaminación [nota de prensa]. <https://www.gob.pe/institucion/atu/noticias/1118273-atu-chatarra-24-vehiculos-ilegales-de-hasta-37-anos-de-antiguedad-para-mejorar-la-seguridad-en-las-vias-y-mitigar-la-contaminacion>
- Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU). (2025b). *Plan de Movilidad Urbana para Lima y Callao*. Volumen I: Diagnóstico y contexto.
- Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU). (2026). La ATU chatarra más de 110 vehículos en 90 días del estado de emergencia [nota de prensa]. <https://www.gob.pe/institucion/atu/noticias/1341918-la-atu-chatarra-mas-de-110-vehiculos-en-90-dias-del-estado-de-emergencia>
- Banco Central de Reserva del Perú (BCRP). (2024). *Reporte de inflación Diciembre 2024. Panorama actual y proyecciones macroeconómicas 2024-2026*.
- Calatayud, A., Sánchez González, S., Bedoya-Maya, F., Giraldez Zúñiga, F., & Márquez, J. M. (2021). Congestión urbana en América Latina y el Caribe: Características, costos y mitigación.
- Comisión Nacional de Regulación del Transporte (2022). *Informe Estadístico Anual. Red ferroviaria de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires*.
- Dirección Nacional de los Registros de la Propiedad Automotor (DNRPA). *Estadísticas del parque automotor*. <https://www.dnrpa.gov.ar>
- Domínguez González, K., Machado, A., Bianchi Alves, B., Raffo, V., Guerrero, S., y Portabales, I. (2020). *Why Does She Move? A Study of Women's Mobility in Latin American Cities*. Banco Mundial.
- IDOM (2019a). *Plan Maestro de Movilidad Urbana Sostenible de la Provincia de Piura. Diagnóstico de Movilidad (PMMUS Piura I)*.
- IDOM (2019b). *Plan Maestro de Movilidad Urbana Sostenible de la Provincia de Piura. Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMMUS Piura II)*.

- IESE Business School (2025). IESE Cities in Motion Index 2025.
- ITDP y WRI. (s.f.). BRTData – Global BRT Data. <https://brtdata.org>
- Instituto Metropolitano de Planificación (IMP). (2022). Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima 2021–2040.
- Instituto Nacional de Estadísticas (INE Chile). (s.f.). *Estadísticas de transporte y parque vehicular*. <https://www.ine.cl>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). (s.f.). *Población Estimada al 30 de junio, por años calendario y sexo, según departamento, 2000–2026*. <https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/poblacion-y-vivienda/>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2025). *Encuesta Nacional de Programas Presupuestales 2024*.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (s.f.). Registro administrativo de vehículos en circulación. <https://www.inegi.org.mx>
- International Transport Forum. (2024). *Road Safety Annual Report 2024*.
- IQAir. (2021). New WHO air quality guidelines will save lives [artículo informativo]. <https://www.iqair.com/newsroom/2021-who-air-quality-guidelines>
- IQAir (2024). *2024 PM2.5 concentrations by city*. <https://www.iqair.com/world-air-quality-report>
- Lima Cómo Vamos. (2025). Lima y Callao según sus habitantes. Reporte urbano de percepción ciudadana – Edición 14.
- Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana – Ministerio del Interior (MININTER). (s.f.). Base de datos – *Hechos delictivos basados en denuncias en el SIDPOL*. <https://observatorio.mininter.gob.pe/proyectos/base-de-datos-hechos-delictivos-basados-en-denuncias-en-el-sidpol>
- Ministerio del Interior (MININTER). (s.f.). *Base de datos – Hechos delictivos basados en denuncias en el SIDPOL*. <https://observatorio.mininter.gob.pe/proyectos/base-de-datos-hechos-delictivos-basados-en-denuncias-en-el-sidpol>
- Ministerio del Interior (MININTER). (2025). *Anuario Estadístico Policial 2024*.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). (2023). MTC: Más de 2.5 millones de mujeres fueron víctimas de acoso en el transporte, por primera vez, durante la adolescencia [nota de prensa]. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/875352-mtc-mas-de-2-5-millones-de-mujeres-fueron-victimas-de-acoso-en-el-transporte-por-primera-vez-durante-la-adolescencia>.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). (2024). *Cronogramas del Régimen Extraordinario de Permanencia para los vehículos destinados al servicio de transporte terrestre regular de personas para Lima y Callao*. Resolución Ministerial N.° 285-2024-MTC 01.02.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). (s.f.). Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao – Línea 1. https://portal.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/ferrovias/sistema_electrico_linea1.html
- Mobilise Your City. (2022). *Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Arequipa 2022 – 2042*.
- Municipalidad Provincial de Chiclayo (MPC). (2022). *Plan de Desarrollo Metropolitano Chiclayo–Lambayeque 2022–2032*. Tomo I Diagnóstico.

Municipalidad Provincial de Huamanga (MPH). (2022). *Plan de Movilidad Urbana Sostenible Huamanga*.

Municipalidad Provincial de Trujillo (MPT). (2020). *Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Trujillo*.

Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV). (2024). *Personas involucradas en siniestros de tránsito fatales 2021-2023*.

Red Metropolitana de Movilidad. (s.f.). *¿Qué es Red?* <https://www.red.cl/acerca-de-red/que-es-red/>

Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). (s.f.). *Estadísticas del parque automotor*. <https://www.runt.com.co>

Sistema Único de Cobro de Ingresos Vehiculares (SUCIVE). (s.f.). *Parque vehicular en Uruguay*. <https://www.sucive.gub.uy>

TomTom International B.V. (s.f.). *Traffic Index Ranking 2024*. <https://www.tomtom.com/traffic-index/ranking/>