



Eje temático: Transporte urbano

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



# Ejes de evaluación

**IMPACTO  
ECONÓMICO DE  
LA CONGESTIÓN**

*Lima y otras ciudades sufren impactos económicos por un transporte ineficiente*

**1**

**INEFICIENCIA  
(IMPORTANCIA)  
DEL TRANSPORTE  
PÚBLICO**

*La mayoría de la población depende del transporte público, afectado de forma general por la congestión*

**2**

**GOBERNANZA Y  
OPERACIÓN  
INFORMAL**

*El esquema de gestión y la baja capacidad institucional sostiene un modelo operativo informal que impide mejoras estructurales (movilizar inversión, modernización...)*

**3**

**BAJO DESEMPEÑO  
DEL TRANSPORTE  
PÚBLICO**

*El transporte público sin infraestructura dedicada / prioritaria no puede ofrecer velocidad, confiabilidad, ni ser opción viable*

**5**

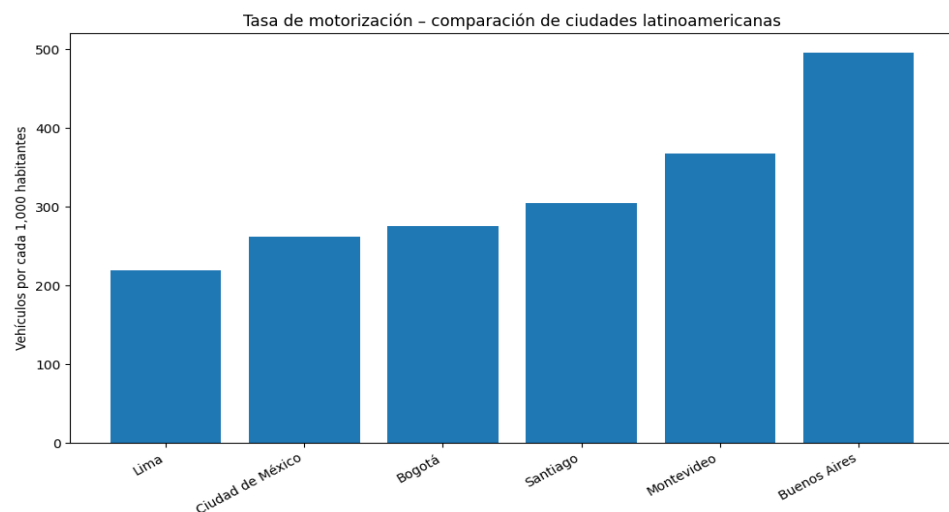
**FLOTA ENVEJECIDA Y  
CARGA AMBIENTAL  
CRECIENTE**

*La ausencia de incentivos financieros y operativos perpetúa una flota antigua y contaminante*

**6**

# 1 Lima y otras ciudades sufren impactos económicos por un sistema de transporte ineficiente

- El BCRP estimó el costo de pérdidas económicas a consecuencia de la congestión por **S/ 20 mil millones** en 2023 (2% del PBI).
- Con **tasas de motorización** aún bajas (210 veh./hab) el problema puede empeorar... pero la solución no pasa por construir y ampliar la infraestructura vial para el vehículo particular: **tráfico inducido**



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.

BCRP (2024). Reporte de inflación Diciembre 2024. Panorama actual y proyecciones macroeconómicas 2024-2026. Pág. 75 - 79.



- **Lima, Trujillo y Arequipa** se encuentran en el top 20 de ciudades con el peor tráfico del mundo según TomTom
- Recientemente Lima ocupó el puesto 176 (de 183 ciudades) en movilidad y transporte en el ranking **Cities in Motion 2025**

• TomTom International B.V. (s.f.). Traffic Index Ranking 2024. Recuperado de: <https://www.tomtom.com/traffic-index/ranking/>  
 • IESE Business School (2025). IESE Cities in Motion Index 2025. Pág. 32.

2

# La mayoría de viajes se hacen en transporte público, afectado por la congestión sin segregación

## Viajes en transporte público y taxi

LIMA Y CALLAO	PIURA	TRUJILLO	AREQUIPA	CUSCO
---------------	-------	----------	----------	-------

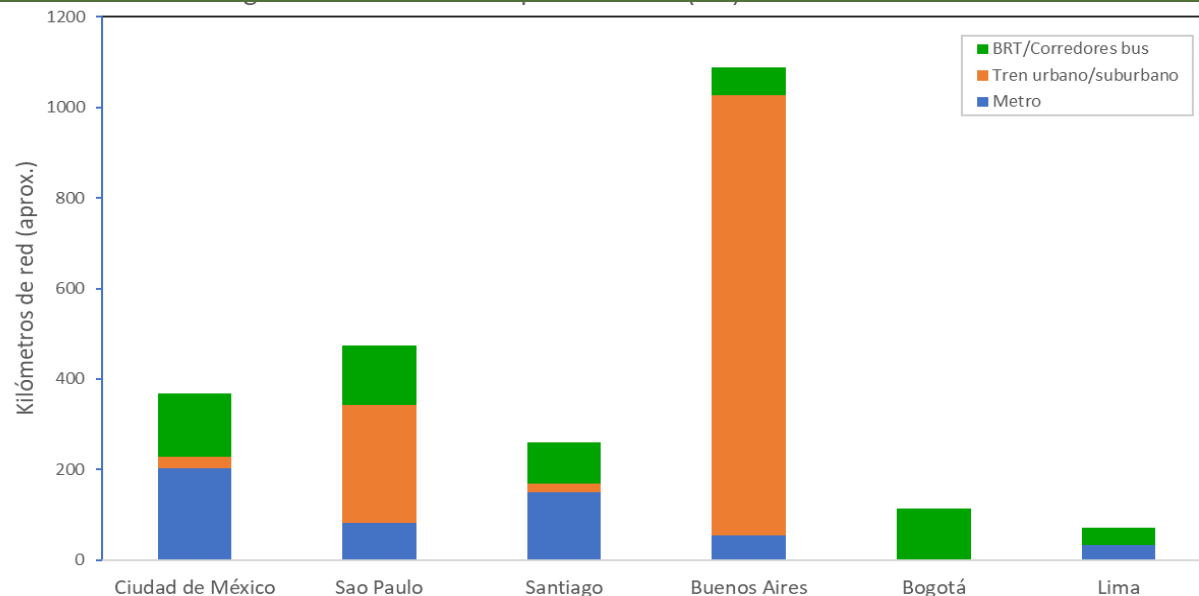
**50.5%**   **46%**   **65%**   **62%**   **66%**

Fuentes: PMU Lima y Callao (2025, p. 159); PMMUS Piura I (2019, p. 104); PMUS Trujillo (2020, p. 46); PMUS Arequipa (2022, p. 55); PMUS Huamanga (2022, p. 583); PDM Chiclayo (2022, p. 751)

La mayoría de servicios (excepto Metro L1, L2 y BRT, algunos CC, en Lima) operan en **tráfico mixto** con los efectos de congestión en su velocidad comercial



## Cobertura corredores de transporte masivo segregado



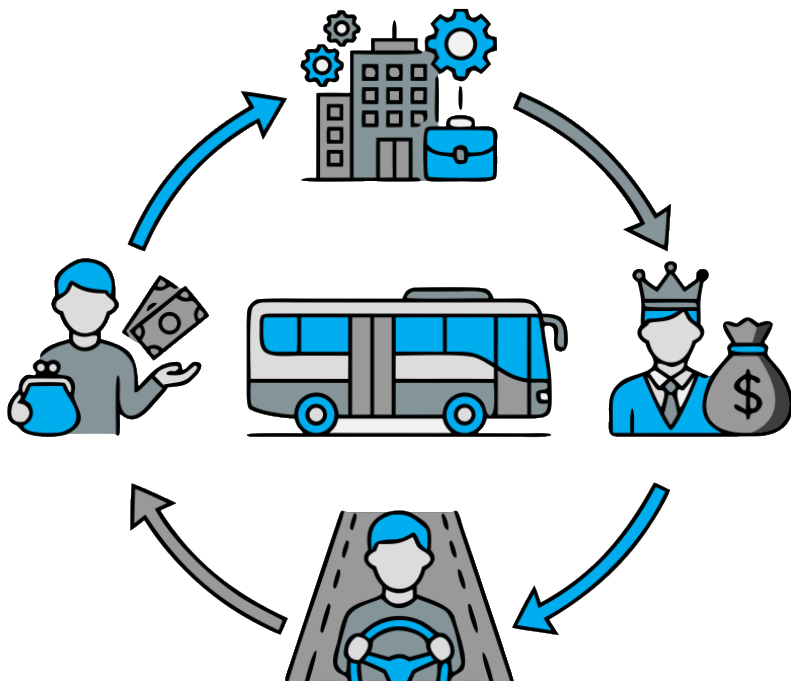
SERVICIO	Velocidad (km/h)
<i>Metropolitano (troncal)</i>	19,1
<i>Línea 1 de Metro</i>	36
<i>Corredores Cs</i>	17,2
<i>Transporte publico convencional</i>	9,6

El problema no es tener o resolver la congestión, la cual **siempre existirá** y se incrementará ante mayores tasas de motorización

La clave está en **priorizar (recursos de inversión y espacio vial)** los modos más eficientes y sostenibles de transporte

# Gobernanza e informalidad en la operación del transporte público: modelo de gestión

## ESQUEMA DE PERMISOS PRECARIOS & MODELOS



Metropolitano y CC (Lima) avanzó esquemas de APP formales (problemas con

## A- ESQUEMA DE PERMISOS PRECARIOS & MODELOS DE AUTOSOSTENIBILIDAD

- La mayoría de las ciudades otorga habilitaciones, permisos precarios, de rutas a empresas, algunas bajo **esquemas que no integran** al empresario, el propietario del vehículo, el chofer y el cobrador (informalidad laboral y empresarial)
- Este **modelo asume autosostenibilidad** del negocio solo con ingreso tarifario, fijado libremente en el convencional (requiere financiación de la flota)
- Agentes con bajo acceso a crédito

## B- REDUCIDO USO DE SUBSIDIOS OPEX o CAPEX

- La Política de Subsidios para Lima y Callao (2019) establece condiciones para esquemas de subsidios. **No se aplican** (temporalmente en la emergencia por COVID)
- Actualmente solo Metro L1 (Lima) recibe un subsidio OPEX (probable en L2, y en adenda de CCs)
- Contrario a APPs Metro (Lima), el material rodante (BRTs o CCs) **no recibe subsidio CAPEX**. Bajo consideración con Lima BRT

## 6 Contaminación ambiental vehicular

LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL A CAUSA DE LAS EMISIONES DE MATERIAL PARTICULADO Y EXCESO DE RUIDO ES UNA EXTERNALIDAD GENERALMENTE SUBESTIMADA

Promedio anual de PM2.5 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )

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 (SJL)	-	22,4	34	41,2	24,7	27,5



Fuente: IQAir. 2024 PM2.5 concentrations by city. Recuperado de: <https://www.iqair.com/world-air-quality-report>

El promedio mensual de nivel de ruido para Lima y Callao es de 65.2 dB. Sin embargo, la ATU identificó estaciones del servicio de Metropolitano con un nivel sonoro promedio de hasta 70 dB

ATU (2023). ATU: en Surquillo y Chorrillos se encuentran los puntos con mayor contaminación sonora de la ciudad. Gob.pe. <https://www.gob.pe/institucion/atu/noticias/886227-atu-en-surquillo-y-chorrillos-se-encuentran-los-puntos-con-mayor-contaminacion-sonora-de-la-ciudad>

En Arequipa, al 2021 se calculó que el nivel sonoro llegaba a 87.2 dB

En Trujillo en zonas de alta demanda fue 71 dB

Fuentes: PMUS Trujillo (2020, p. 101); PMUS Arequipa (2022, p. 87).

# Ejes de evaluación

**GESTIÓN DE TRÁNSITO INSUFICIENTE**

*La falta de gestión moderna del tránsito no aprovecha efectivamente la capacidad instalada y agrava la ineficiencia del sistema*

**SEGURIDAD VIAL EN ESTADO CRÍTICO**

*Las ciudades enfrentan una tasa de siniestros inaceptable que afecta vidas, el sistema de salud, y productividad*

**MOVILIDAD ACTIVA SIN INFRAESTRUCTURA SEGURA**

*La falta de infraestructura segura y conectada limita la adopción de modos sostenibles como pedalear*

# Deficiente e insuficiente tecnología para la gestión del tránsito

## 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 semafórica 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.

## Cusco

La central de monitoreo funciona de forma **manual debido a un software obsoleto**, lo que restringe su capacidad de respuesta ante emergencias o cierres viales.

**Arequipa, Huamanga, Chiclayo, Piura y Cusco no cuentan con un Centro de Gestión y Control de Tránsito.**

## 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**.



Imagen del centro de control de la MML

Fuente: <https://itsperu.org/articulos/quien-o-que-decide-el-ritmo-de-los-semaforos-en-lima/>

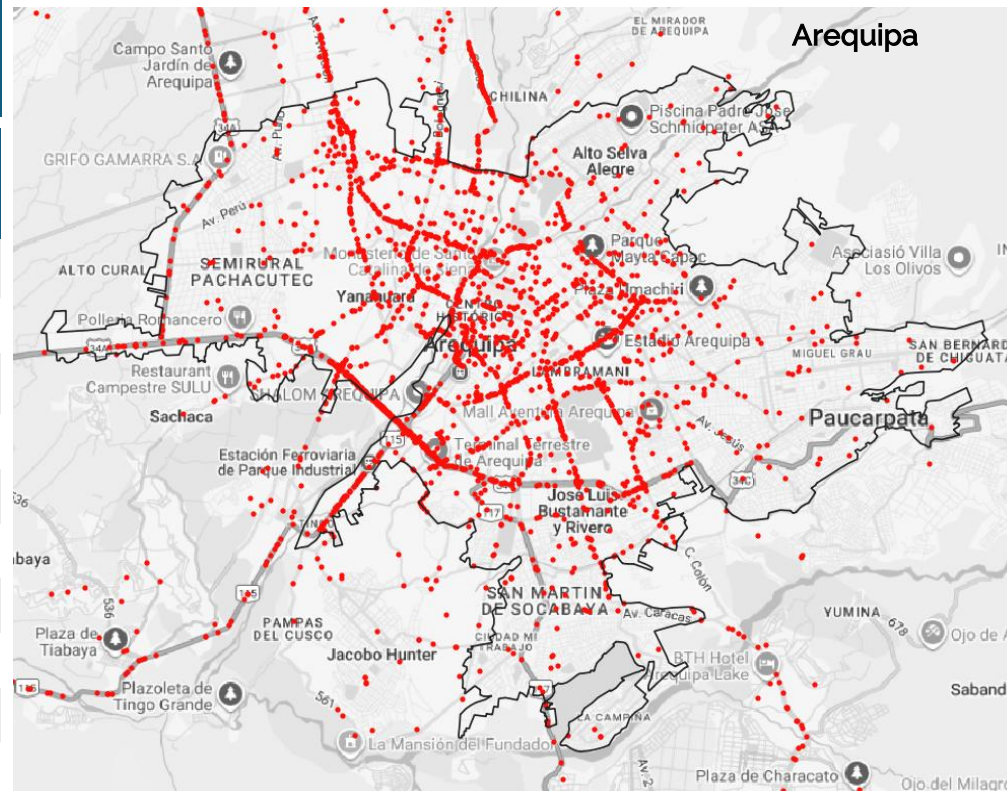
# 7 Incidentes de tránsito

Provincias con el mayor número de fallecidos por incidentes de tránsito en áreas urbanas (2021 – 2023)

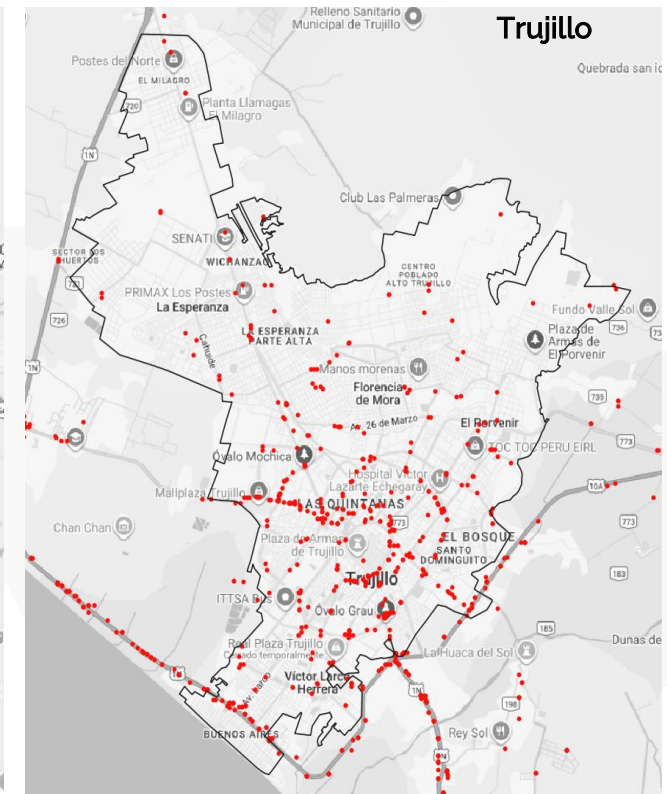
PROVINCIA	2021	2022	2023	TOTAL
LIMA Y CALLAO	391	392	398	1181
AREQUIPA	58	60	56	174
TRUJILLO	29	43	40	112
PIURA	32	40	31	103
ICA	25	36	22	83
CHICLAYO	33	25	3	61
HUANCAYO	12	22	26	60
TACNA	12	23	20	55
MAYNAS	19	24	7	50
CUSCO	21	14	12	47

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2024). Personas involucradas en siniestros de tránsito fatales 2021-2023. Elaboración propia.

## Alertas por incidentes reportados en Waze entre 2023 y 2024



Fuente: Banco Mundial; Waze (2023 – 2024). Elaboración propia.



8

# Reducido uso de TNM por inexistente / deficiente infraestructura segura para peatones y ciclistas



EL USO DE BICICLETAS COMO MODO DE TRANSPORTE ES CERCANO AL 1% EN LA MAYORÍA DE LAS CIUDADES:



Ciclovia en Arequipa (nota periodística)

Fuente: Diario Correo. Recuperado de: <https://diariocorreo.pe/edicion/arequipa/ciclovi-as-en-arequipa-causaron-perjuicio-economico-de-727-mil-soles-noticia/>

Trujillo	1,1%
Arequipa	1%
Huamanga	1%
Lima y Callao	0,8%
Piura	0,7%
Chiclayo	0,3%

Fuentes: PMUS Trujillo (2020, p. 46); PMUS Arequipa (2022, p. 55); PMUS Huamanga (2022, p. 519); PMU Lima y Callao (2025, p. 160); PMMUS Piura II (2019, p. 104); PDM Chiclayo (2022, p. 750)

# Ejes de evaluación



ACOSO A MUJERES  
Y BARRERAS DE ACCESO

9

*Las mujeres enfrentan riesgos y restricciones que condicionan sus decisiones de viaje y su autonomía urbana*



SECTOR INSEGURO Y  
EXTORSIONADO

10

*Los usuarios y operadores de transporte público sufren un incremento sustancial de inseguridad y extorsión*

## 9 Acoso Sexual

- Un estudio del MTC en colaboración a GIZ identificó que **7 de cada 10 mujeres** en Lima y Callao han sido acosadas alguna vez en el transporte terrestre público y, de ellas, el **73%** asegura que fue víctima de este flagelo por primera vez, cuando tenían **entre 13 y 18 años de edad**.
- En la última encuesta de **Lima Cómo Vamos**, el 27% de mujeres indicó haber sido afectadas por acoso en el transporte público, 15 puntos porcentuales mayor al caso de 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%.

### Fuentes:

- MTC (2023). Nota de prensa "MTC: Más de 2,5 millones de mujeres fueron víctimas de acoso en el transporte, por primera vez, durante la adolescencia". Recuperado de: <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>.
- Lima Cómo Vamos (2025). Lima y Callao según sus habitantes. Reporte urbano de percepción ciudadana - Edición 14. Pág. 20.
- PMUS Arequipa (2022, p. 14); PMUS Trujillo (2020, p. 102).



# 10 Inseguridad y extorsión

El número de **denuncias por extorsión** ha incrementado significativamente en las principales ciudades

PROVINCIA	2024	2025
LIMA Y CALLAO	8788	12153
TRUJILLO	3422	2714
PIURA	945	1248
SULLANA	845	1102
CHICLAYO	729	810
SANTA	508	639
AREQUIPA	349	416

Fuente: 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> Elaboración propia.

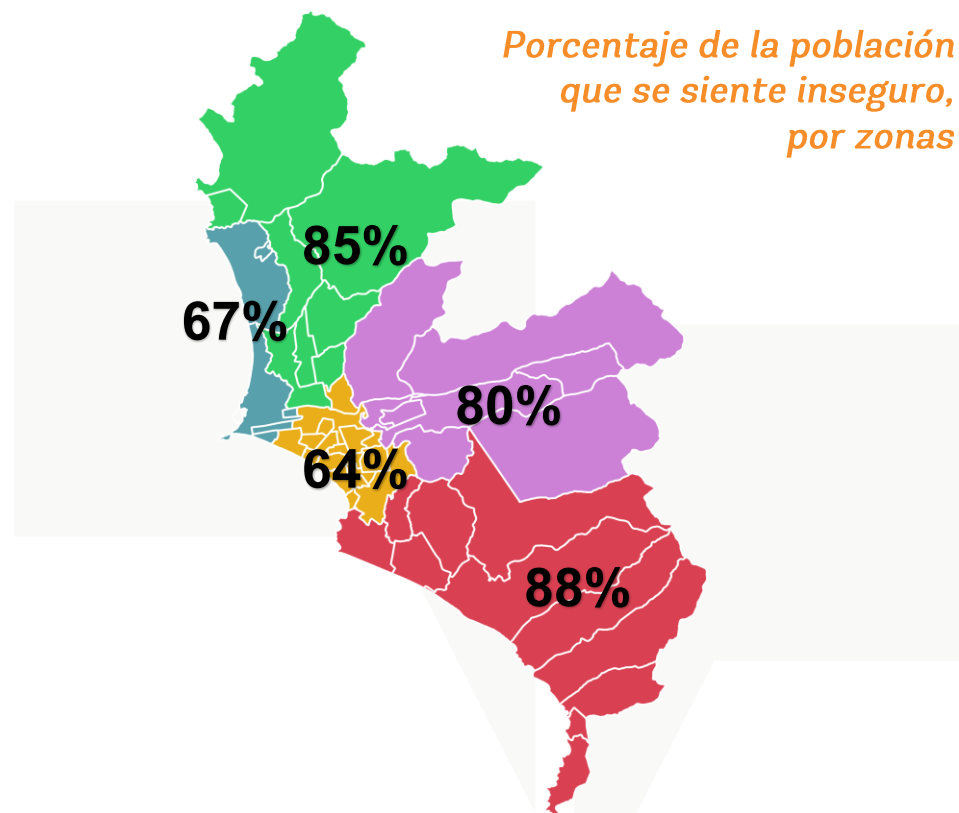
Durante el 2025 se registraron hasta 32 denuncias por **atentados en medios de transporte** en Lima y Callao

El **70%** de personas en áreas urbanas del país se sentían inseguras o muy inseguras en el **transporte público**.

El **83%** de personas en Lima Metropolitana se sentían inseguras o muy inseguras en el **transporte público**.

Fuente: Encuesta Nacional de Programas Presupuestales 2024.

El **78%** de la población en Lima y Callao se sienten inseguras en la ciudad



Fuente: Lima Cómo Vamos (2025). Lima y Callao según sus habitantes. Reporte urbano de percepción ciudadana - Edición 14. Pág. 15.

## Opciones de política

- Consolidar la **planificación** del transporte urbano en las ciudades del país
- Modelo de **gestión - subsidios OPEX / CAPEX** al transporte público concesionado
- Fortalecimiento de la **fiscalización** e implementación de fiscalización electrónica (apoyo al transporte público)
- Mejorar la gestión y operación de **red semafórica** e implementación de la fiscalización electrónica de tránsito
- Priorización del transporte público formal con **carriles segregados / exclusivos o preferentes**
- Fomentar el uso de **bicicletas** y la optimización y/o renovación de la infraestructura de ciclovías
- Renovación de la **flota del transporte público** mediante incentivos y acceso a financiamiento
- Mejorar el monitoreo de **incidentes de tránsito** e implementar proyectos en puntos de alta siniestralidad
- Gestión de la flota y servicios de **información al usuario**
- Fortalecer la ejecución de **proyectos críticos** y mejorar las capacidades de las instituciones especializadas en la gestión del transporte urbano
- Fortalecer los mecanismos para la denuncia por **acoso sexual** en el transporte público



## Mensajes principales – Hoja de Ruta

1. Priorización de inversión y derecho exclusivo de vía para el transporte público y movilidad activa
2. Adoptar política de fondeo del transporte público formal y concesionando que asegure la sostenibilidad financiera de los sistemas y la movilización del capital y financiamiento privado
3. Fortalecer la gobernanza y capacidad institucional para planear, ejecutar y fiscalizar Sistemas Integrados de Transporte y gestión del tránsito

# HOJA DE RUTA

*Una hoja de ruta integrada activa la acción,  
impulsa las reformas y sostiene  
la transformación*

# Hoja de Ruta

## 100 días

## 1 año

## 5 años

### 1. CONSOLIDAR LA PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO EN LAS CIUDADES DEL PAÍS

- 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.

- 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.

- 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

- 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).

- 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).**

- 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.**

# Hoja de Ruta

## 100 días

## 1 año

## 5 años

### 3. FORTALECIMIENTO DE LA FISCALIZACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE FISCALIZACIÓN ELECTRÓNICA (APOYO AL TRANSPORTE PÚBLICO)

- 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.

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).

- 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**.

### 4. MEJORAR LA GESTIÓN Y OPERACIÓN DE RED SEMAFÓRICA E IMPLEMENTACIÓN DE LA FISCALIZACIÓN ELECTRÓNICA DE TRÁNSITO

- 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.

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.

- 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**.

# Hoja de Ruta

## 100 días

## 1 año

## 5 años

### 5. PRIORIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO FORMAL CON CARRILES SEGREGADOS / EXCLUSIVOS O PREFERENTES

- 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.

- 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.**

- 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.**

### 6. FOMENTAR EL USO DE BICICLETAS Y LA OPTIMIZACIÓN Y/O RENOVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE CICLOVÍAS

- 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.

- 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. **Meta: 12 ciudades.**

- 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. **Meta: 12 ciudades.**

# Hoja de Ruta

## 100 días

## 1 año

## 5 años

### 7. RENOVACIÓN DE LA FLOTA DEL TRANSPORTE PÚBLICO MEDIANTE INCENTIVOS Y ACCESO A FINANCIAMIENTO

- 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.

- 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).**

- Se elimina progresivamente la circulación de vehículos con más de 15 años de antigüedad en el transporte público formal. **Meta: 12 ciudades.**

### 8. MEJORAR MONITOREO DE INCIDENTES DE TRÁNSITO E IMPLEMENTAR PROYECTOS EN PUNTOS DE ALTA SINIESTRALIDAD

- 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.

- 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.

- 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.**

# Hoja de Ruta

## 100 días

## 1 año

## 5 años

### 9. GESTIÓN DE LA FLOTA Y SERVICIOS DE INFORMACIÓN AL USUARIO

- 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.

- 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.

- 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.**

### 10. FORTALECER LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS CRÍTICOS Y MEJORAR LAS CAPACIDADES DE LAS INSTITUCIONES ESPECIALIZADAS EN LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE URBANO

- 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.

- 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.**

- 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.**

# Hoja de Ruta

## 100 días

## 1 año

## 5 años

### 11. FORTALECER LOS MECANISMOS PARA LA DENUNCIA POR ACOSO SEXUAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

- 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.

- 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.
- Meta: **12 ciudades.**

- 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 fortalezca la confianza ciudadana en los mecanismos de protección.
- Meta: **12 ciudades.**

# PERU DEBATE 2026

## Propuestas hacia un mejor gobierno

Comité impulsor



CENTRO DE  
INVESTIGACIÓN



IPE INSTITUTO  
PERUANO  
DE ECONOMÍA



Aliados estratégicos

Con el apoyo de



COALICIÓN  
CIUDADANA



EMPRESARIOS  
POR LA  
INTEGRIDAD



Canada

SBG SWISSBETTERGOLD

