



## NOTA DE PRENSA

# AFIN: Implementación de un sistema de transporte masivo eficiente permitiría reducir de 80 a 30 minutos tiempos de viaje en Lima Metropolitana

- *Medida permitiría ahorro de S/ 11 301 millones en tiempo de viajes*
- *También se podría reducir en 36% la circulación de vehículos de transporte privado y de transporte público tradicional*

Ante el anuncio del fin de las operaciones de los corredores complementarios, que al igual que otras concesiones como el Metropolitano se han visto perjudicados por la competencia desleal que generan los colectivos y custers piratas que invaden las vías segregadas, la necesidad de un sistema de transporte masivo integrado, vuelve a tomar relevancia frente al caótico escenario que afecta a millones de limeños diariamente.

La Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional-AFIN estima que la implementación de un sistema de transporte masivo eficiente en Lima Metropolitana permitiría reducir de 80 a 30 minutos los tiempos de viaje. Asimismo, se podría disminuir en 36% la circulación de vehículos de transporte privado (automóviles y taxis) y de transporte público tradicional (combi, coaster, bus). Todo lo anterior permitiría ahorros anuales por S/ 11 301 millones en tiempo de viajes.

### **Situación actual**

Si bien la implementación de algunos servicios como el Metropolitano ha permitido mejorar los tiempos de viaje (32 minutos desde el terminal Naranjal hasta la estación Angamos, lo que hace poco más de 10 años, podía tomar una hora), aún se enfrentan importantes retos en el transporte urbano de pasajeros de Lima Metropolitana fuera del ámbito de influencia de este y otros proyectos.

Además, para consolidar los servicios del Metropolitano, además de las obras de ampliación a la estación de Chimpu Ocllo, se requiere fortalecer los servicios alimentadores que, al no contar con vías segregadas, se ven afectados por la congestión ocasionada por los vehículos particulares, colectivos, custers y combis, con lo cual muchos pasajeros se ven obligados a emplear modos informales para llegar a una estación de la ruta troncal.

### **Planes para Lima y Callao**

Es evidente que se necesita un sistema de transporte masivo que permita conectar el norte, sur, este y oeste de la ciudad, permitiendo a los ciudadanos de los distritos periféricos desplazarse en menor tiempo y a bajo costo. Pese a ello, no se puede decir que se debe a falta de planes.

A fines del 2018 se adjudicó la elaboración del Plan Maestro del Sistema de Transporte Masivo de Lima y Callao al 2050<sup>1</sup>, cuyo estado actual no se conoce. Asimismo, en noviembre del 2022 la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) suscribió un contrato para la ejecución del Plan de Movilidad Urbana 2022-2042<sup>2</sup>. Adicionalmente, el año pasado se aprobó el Plan de Desarrollo Metropolitano al 2040 (Plan Met 2040) de Lima.

Sin embargo, una planificación que no conversa con la ejecución ralentiza el plazo para conseguir una ciudad conectada. Por ejemplo, pese a que han pasado exactamente 9 años desde la suscripción del contrato de concesión de la Línea 2 del Metro, el concedente (MTC) no termina de entregar al concesionario las áreas para la construcción del proyecto (26% pendiente al 2022).

De otro lado, la configuración de Lima Metropolitana requiere abordar la problemática de la movilidad urbana desde y hacia el ciudadano. Se requiere que la ATU asuma el liderazgo para lograr una complementariedad armoniosa entre las distintas formas de trasladarnos.

En ese sentido, AFIN exhorta a la culminación e implementación del Plan Maestro del Sistema de Transporte Masivo (e inclusivo) y a acelerar el avance de las Líneas 3 y 4, en forma sostenible, incluyendo la operación y mantenimiento, y no solo en la construcción, porque son aspectos clave que contribuirán al reordenamiento del transporte de pasajeros de Lima y Callao, favoreciendo un mejor aprovechamiento del tiempo (mejor calidad de vida) por parte de los usuarios.

#### **Los datos:**

- Las Línea 3 y 4 cuentan con viabilidad desde hace dos años y medio. Los altos montos de inversión que demandarían ascienden a 5 veces más el presupuesto anual del MTC para inversión pública en el sector transporte, lo que ha dificultado el avance de estos proyectos debido a que la modalidad anunciada (obra pública vía gobierno a gobierno) puede afectar la sostenibilidad fiscal del país como advirtió el Consejo Fiscal en 2021.
- El Metropolitano llegó a transportar en un día laborable en torno a 540 000 pasajeros, pero nunca alcanzó el volumen inicial previsto de 700 000 pasajeros/día, por no haberse realizado la totalidad de las infraestructuras previstas y no respetar la intangibilidad de las rutas según contrato.

**Lima, 19 de mayo de 2023**

**Contactos para prensa**  
[comunicaciones@afin.org.pe](mailto:comunicaciones@afin.org.pe)  
954.367.490

**Sobre AFIN**

---

<sup>1</sup> <https://www.obrasurbanas.es/typsa-plan-maestro-de-transporte-masivo/>

<sup>2</sup> <https://www.gob.pe/institucion/atu/noticias/667781-atu-la-planificacion-de-la-movilidad-urbana-de-lima-y-callao-para-los-siguientes-20-anos-ya-esta-en-marcha>

La Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional-[AFIN](#) es el gremio empresarial que agrupa a las principales empresas concesionarias de infraestructura de servicios públicos en los sectores de energía, infraestructura de transporte y social, telecomunicaciones, saneamiento, y riego. Para más información escribanos a [comunicaciones@afin.org.pe](mailto:comunicaciones@afin.org.pe) y síganos en [Facebook](#), [Twitter](#), [Instagram](#), [LinkedIn](#) y [YouTube](#).