

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Chiclayo

Anexo 6

Carta de medidas y proyectos

VERSIÓN PRELIMINAR

BMZ-No.: 302000651, KfW 511855 Lote 2



PRESENTADO A:

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

Jr. Zorritos 1203, Cercado de Lima

Lima



PMUS
PLAN DE MOVILIDAD URBANA
SOSTENIBLE PARA CHICLAYO

Anexo 6. Cartera de Medidas y Proyectos

Transporte público y transporte menor

TP-1 · Reorganización de rutas y frecuencias del servicio de transporte público urbano mediante la formulación y aprobación del Plan Regulador de Rutas del área metropolitana de Chiclayo

FICHA DE DESCRIPCIÓN DE PROYECTO DEL PLAN DE ACCIÓN	
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO	
Nombre del proyecto	Reorganización de rutas y frecuencias del servicio de transporte público urbano mediante la formulación y aprobación del Plan Regulador de Rutas del área metropolitana de Chiclayo
Código PMUS	TP-1
Tipología de intervención	Estudio
Línea de acción	Transporte público y transporte menor
Eje de inversión	No aplica
Prioridad	Alta (puntuación 2,9; ingreso a la lista corta por puntuación $\geq 2,50$)
CUI	Sin registro en el Banco de Inversiones
Objetivo estratégico	OE4. Obj. 4. Consolidar un transporte público eficiente, confiable y de calidad. Contribuye además a: OE5, OE6.
2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN	
Descripción del problema o necesidad	El área funcional metropolitana de Chiclayo opera actualmente con un sistema de transporte público atomizado, sin jerarquía de red ni integración operativa o tarifaria. El diagnóstico del PMUS (Entregable 2.4) documenta 54 rutas (más de 100 itinerarios diferentes) levantadas en campo con un alto grado de paralelismo, más del 55 % de superposición mutua en 12 grupos de rutas, velocidades comerciales promedio de 16,4 km/h, tiempos de viaje medios de 34,5 minutos y una dependencia elevada del mototaxi y el taxi colectivo (66,5 % de los viajes en modos con alta probabilidad de informalidad laboral). El sistema carece de un instrumento normativo que defina la estructura de red, la habilitación de operadores y los parámetros de prestación del servicio en el ámbito metropolitano. Esta ausencia impide avanzar hacia la implementación del Sistema Integrado de Transporte (SIT) y es la condición estructurante que este proyecto atiende de forma directa.
Descripción de la intervención	El proyecto consiste en la formulación, aprobación y entrada en vigor del Plan Regulador de Rutas (PRR) del área funcional metropolitana de Chiclayo, que comprende los cinco distritos del ámbito de intervención del PMUS: Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pimentel y Pomalca. El PRR constituye el instrumento de planificación y regulación que define la estructura de rutas del SIT: troncales, auxiliares, complementarias y alimentadoras, los estándares mínimos de prestación del servicio, la localización de los paraderos y puntos de intercambio modal, el cronograma de implementación por fases y el marco jurídico de habilitación de los operadores. Es la condición habilitante de todos los proyectos de infraestructura y operación del SIT: sin PRR vigente, ninguna intervención sobre la red puede ejecutarse con garantía de sostenibilidad operativa. El proceso incluye la participación de los operadores actuales, la coordinación interdistrital y la aprobación por la Municipalidad Provincial de Chiclayo (MPCh) y las municipalidades distritales, con acompañamiento del MTC.

Beneficiarios	Beneficiarios directos: 876.000 viajes/día en transporte público del área metropolitana, 450.000 usuarios habituales del sistema colectivo, operadores de transporte público formalizados e informales. Beneficiarios indirectos: población general del área metropolitana por reducción de congestión y mejora del espacio urbano. El rediseño de rutas y frecuencias considerará las cadenas de viaje completas en donde se deberá distinguir las diferentes etapas que realiza cada usuario y, en especial, los viajes de cuidado, el servicio en horas valle y nocturnas y la conexión con mercados, centros de salud y centros educativos, en beneficio directo de mujeres y niñas (con mayor uso del sistema de transporte público), adulto mayor y personas en condición de discapacidad (accesibilidad universal).
Componentes	Componente 1: Diagnóstico y diseño de la red (revisión de la red propuesta en el PMUS, ajuste a condiciones actuales, definición de tipologías de ruta, paraderos y nodos de intercambio). Componente 2: Elaboración del Plan Regulador de Rutas (documento técnico, fichas de ruta, planos de red, estándares operativos, régimen tarifario y de habilitación). Componente 3: Proceso de aprobación y publicación (mesas de trabajo con operadores, proceso participativo, aprobación municipal, publicación en norma). Componente 4: Implementación inicial y seguimiento (adopción de decretos de implementación, inicio de reestructuración operativa, sistema de medición de indicadores).
Metas físicas	Meta 1: Un (1) Plan Regulador de Rutas formulado y aprobado mediante ordenanza metropolitana al año 2027. Meta 2: 100 % de las rutas del área funcional reestructuradas conforme al PRR al año 2035. Meta 3: Velocidad comercial promedio ≥ 35 km/h en corredores estructurantes al año 2045. Meta 4: Cobertura del STP $>90\%$ para 2045,
Resultado esperado	Red de rutas y frecuencias reestructurada conforme al Plan Regulador aprobado, con servicios jerarquizados en troncales, alimentadores y complementarios.
Indicador principal	Plan Regulador de Rutas aprobado mediante ordenanza y porcentaje de rutas del área funcional reestructuradas conforme a él.
Imagen referencial	Reorganización de rutas y frecuencias del transporte público urbano Formulación y aprobación del Plan Regulador de Rutas del área metropolitana de Chiclayo Proceso de implementación 1 Diagnóstico y diseño de la red - Revisión de la red propuesta en el PMUS - Ajuste a las condiciones actuales - Tipologías de ruta, paraderos y nodos de intercambio 2 Elaboración del Plan Regulador de Rutas - Documento técnico, fichas de ruta y planos de red - Estándares operativos - Régimen tarifario y de habilitación 3 Aprobación y publicación - Mesas de trabajo con operadores - Proceso participativo - Aprobación municipal y publicación en norma 4 Implementación inicial y seguimiento - Decretos de implementación - Inicio de la reestructuración operativa - Sistema de medición de indicadores Metas físicas 1 Plan Regulador de Rutas aprobado por ordenanza metropolitana (2027) 100 % de las rutas del área funcional reestructuradas conforme al PRR (2035) - Cobertura del transporte público $> 90\%$ (2045) Condición habilitante de los proyectos de infraestructura y operación del SIT Línea de acción: Transporte público y transporte menor Prioridad: Alta
3. ÁMBITO DE INTERVENCIÓN	
Departamento / provincia / distrito	Perú / Lambayeque / Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pimentel y Pomalca
Localización específica	Área funcional metropolitana de Chiclayo. El Plan Regulador de Rutas tendrá vigencia sobre la totalidad de los cinco distritos del ámbito de intervención del PMUS. Las rutas metropolitanas que conectan con Lambayeque y Ferreñafe quedan referenciadas como rutas de escala regional bajo competencia del MTC.

Ejes viales o corredores afectados	La red estructurante comprende los corredores priorizados en el Entregable 2.5 del PMUS: ejes troncales E1–E5 (53,2 km de eje), rutas auxiliares A1–A4 y 16 rutas complementarias C1–C16. Los corredores de mayor demanda son Av. Leguía–Agricultura, Av. Sáenz Peña–Haya de la Torre, Av. Salaverry–Juan Tomis Stack, Av. Grau y Av. Bolognesi.
Georreferenciación	Sí. Ver matriz cartográfica del Plan de Acción del PMUS.
Mapa de ubicación	Serie cartográfica del apartado 5.4.6 del Plan de Acción del PMUS: Mapa 4 — Síntesis del Sistema Integrado de Transporte.

4. VINCULACIÓN CON EL SNPMGI (Directiva 001-2019-EF/63.01)

Función	15 – Transporte
División funcional	036 – Transporte urbano
Grupo funcional	0076 – Servicios de transporte urbano (Acciones orientadas a facilitar y garantizar un adecuado servicio a los usuarios del transporte urbano. Clasificador Funcional MEF, Función 15, División 036, Grupo 0076)
Indicador de brecha	Brecha de acceso a servicios de transporte urbano de calidad: % de la población del área metropolitana con acceso a transporte público formal, jerarquizado e integrado. Línea base: 33,5 % (modos formales según EODH 2025). Meta 2045: 90 %.
Tipología SNPMGI	IOARR — Inversión de Optimización y Ampliación Marginal (instrumento de planificación y normativo sin CAPEX de obra física directo). Podrá registrarse como actividad de la OPMI-MPCh en el marco del PMI 2026-2028 o como estudio de preinversión habilitante del proyecto SIT-T1 a T5.
Sector responsable	Gobiernos Locales (MPCh como entidad líder) con rectoría del MTC — Dirección General de Transporte Urbano (DGTU)
Requiere Ficha Técnica 5-A	No: la intervención no constituye un proyecto de inversión física.

5. ACTORES E INSTITUCIONES

Entidad líder	MPCh / Autoridad metropolitana de transporte (por crear) / municipalidades distritales
Unidad ejecutora	MPCh — Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial. En coordinación con las municipalidades distritales de José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pimentel y Pomalca.
Unidad formuladora	MPCh — Oficina de Programación Multianual de Inversiones (OPMI) / Unidad Formuladora (UF). Apoyo técnico del consorcio consultor del PMUS para la elaboración del PRR.
Coordinación requerida	No aplica concesión vigente para rutas urbanas en el ámbito metropolitano. Se requiere coordinación con COVISOL (concesionaria PE-1N / Autopista del Sol) para las rutas troncales que operen sobre corredores viales concesionados (ver Entregable 2.5 del PMUS).
Rol del PMUS	Formulación y conducción directa del estudio

6. INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO

Fase	Componente de costo	Costo estimado	Fuente de financiamiento
Corto plazo (2025–2030)	Elaboración del estudio	S/ 4 000 000 – S/ 7 500 000	—
Mediano plazo (2031–2035)	—	—	—

Largo plazo (2036–2045)	—	—	—
TOTAL	—	S/ 4 000 000 – S/ 7 500 000	MPCh
Origen de la cifra	Ficha del especialista		

7. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

Actividad / hito	2026	2027	2028	2029	2030	2031– 2035	2036– 2045	Responsable
Componente 1. Diagnóstico y diseño de la red (revisión de la red propuesta en el PMUS, ajuste a condiciones actuales, definición de tipologías de ruta, paraderos y nodos de intercambio)	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 2. Elaboración del Plan Regulador de Rutas (documento técnico, fichas de ruta, planos de red, estándares operativos, régimen tarifario y de habilitación)	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 3. Proceso de aprobación y publicación (mesas de trabajo con operadores, proceso participativo, aprobación municipal, publicación en norma)	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 4. Implementación inicial y seguimiento (adopción de decretos de implementación, inicio de reestructuración operativa, sistema de medición de indicadores)	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Hito habilitante previo	GB-2 (autoridad metropolitana de transporte)							

8. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Indicador	Línea base (2025)	Meta 2045	Responsable de la medición
Indicador principal de la intervención	—	Plan Regulador de Rutas aprobado mediante ordenanza y porcentaje de rutas del área funcional reestructuradas conforme a él.	Observatorio de movilidad (GB-4)
Velocidad comercial del TP (km/h) · OE4	15 km/h	≥ 18 km/h	Observatorio de movilidad (GB-4)
Nivel de formalización (%) · OE4	72 %	100 %	Observatorio de movilidad (GB-4)
Carriles exclusivos (km) · OE4	0 km	30 km	Observatorio de movilidad (GB-4)

Tiempo promedio de viaje en TP (min) · OE4	34,5 min	≤ 20 min	Observatorio de movilidad (GB-4)
Tiempo promedio de viaje (min) · OE5	34,5 min	≤ 30 min	Observatorio de movilidad (GB-4)
Cobertura de transporte público (% de población a ≤ 300 m de un paradero) · OE6	65 %	≥ 80 %	Observatorio de movilidad (GB-4)

9. RIESGOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Tipo de riesgo	Descripción	Nivel	Medida de mitigación
Institucional / competencial	La conducción de la intervención corresponde a MPCh / Autoridad metropolitana de transporte (por crear) / municipalidades distritales, sin que exista todavía una instancia metropolitana con competencia efectiva sobre el conjunto del ámbito, lo que puede fragmentar la decisión y dilatar los plazos.	Alto	Creación y puesta en funcionamiento de la Autoridad metropolitana de transporte (GB-2) y suscripción de los convenios de delegación entre las entidades titulares antes del inicio de la actuación.
Fiscal / financiero	El financiamiento previsto procede de MPCh y no se encuentra comprometido en el Programa Multianual de Inversiones vigente de la Municipalidad Provincial de Chiclayo.	Bajo	Incorporación de la intervención al PMI de la MPCh en el ciclo inmediato y activación de la Estrategia escalonada de financiamiento (GB-3).
De dependencia / precedencia	La ejecución está condicionada a actuaciones previas: GB-2 (autoridad metropolitana de transporte)	Alto	Seguimiento de la precedencia en la programación físico-financiera del apartado 5.5.1 del informe y activación anticipada de la actuación precedente.
Contractual / concesional	La actuación exige coordinación con titulares de contratos de concesión vigentes, cuyas condiciones y plazos no controla la entidad formuladora, conforme a las restricciones del apartado 5.1.6 del informe: Se requiere coordinación con COVISOL (concesionaria PE-1N / Autopista del Sol) para las rutas troncales que operen sobre corredores viales concesionados (ver Entregable 2.5 del PMUS).	Alto	Coordinación formal con el concedente y con el concesionario antes del diseño definitivo, y verificación de compatibilidad contractual como condición previa a la formulación.
Social / ciudadano	La actuación reasigna espacio vial o modifica las condiciones de operación de los transportistas y de la actividad económica del ámbito, lo que puede generar oposición de los operadores actuales o de los comerciantes afectados.	Medio	Programa de comunicación, educación ciudadana y participación (GB-5), y tratamiento específico de la transición de los operadores en el plan de implementación del Sistema Integrado de Transporte.

10. MADUREZ Y PRIORIZACIÓN

Nivel de madurez	M1 – Formulación
Justificación de la valoración	Habilita toda la reforma del transporte público y está en ejecución, con costo definido y competencia municipal clara; la reestructuración de rutas genera resistencia en los operadores.

Integra el proyecto único del SIT	No
11. TRAZABILIDAD	
Código de origen	SIT-0 · Reestructuración de la red de rutas de transporte público mediante la formulación y aprobación del Plan Regulador de Rutas del área metropolitana
Fuente de la intervención	PDM
Fuente de la ficha	Matriz de la cartera del Plan de Acción del PMUS (27/09/2026) y documentos allí citados.

PRELIMINAR

TP-2 · Diseño, seguimiento y evaluación de los parámetros de calidad del servicio del Sistema Integrado de Transporte de Chiclayo, con enfoque de género y diferencial

FICHA DE DESCRIPCIÓN DE PROYECTO DEL PLAN DE ACCIÓN	
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO	
Nombre del proyecto	Diseño, seguimiento y evaluación de los parámetros de calidad del servicio del Sistema Integrado de Transporte de Chiclayo, con enfoque de género y diferencial
Código PMUS	TP-2
Tipología de intervención	Medida
Línea de acción	Transporte público y transporte menor
Eje de inversión	No aplica
Prioridad	Alta (puntuación 2,7; ingreso a la lista corta por puntuación $\geq 2,50$)
CUI	Sin registro en el Banco de Inversiones
Objetivo estratégico	OE4. Obj. 4. Consolidar un transporte público eficiente, confiable y de calidad. Contribuye además a: OE1, OE2.
2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN	
Descripción del problema o necesidad	El sistema de TP de Chiclayo carece de un marco de indicadores de calidad verificables que permita a la MPCh / AMT evaluar el desempeño de los operadores y que sirva como base exigible en los contratos del SIT. Sin indicadores concertados no se pueden estructurar licitaciones exigibles, abrir procesos por incumplimiento ni comunicar con transparencia a la ciudadanía la brecha entre el servicio prometido y el prestado. La transición al SIT requiere que este instrumento exista y sea legítimo, construido con los operadores, antes de que se emitan los primeros títulos habilitantes del nuevo sistema.
Descripción de la intervención	Diseño, seguimiento y evaluación de los parámetros de calidad del servicio del Sistema Integrado de Transporte, con enfoque de género y diferencial. Define el conjunto de indicadores exigibles a los operadores —regularidad, puntualidad, estado de la flota, accesibilidad, seguridad personal e información al usuario—, el protocolo de medición y la periodicidad de su reporte, y los incorpora a los títulos habilitantes y a los contratos de operación.
Beneficiarios	Beneficiarios directos: 876.000 viajes/día en transporte público del área metropolitana. Operadores del servicio por una mejora en su prestación del servicio y las instituciones fiscalizadoras por tener un marco normativo para el seguimiento y evaluación del sistema. Los indicadores de calidad deberán incorporar seguimiento desagregados por sexo de manera que se contribuya en la previsión y atención del acoso sexual en el transporte (reportado por el 15,1% de las mujeres) y responda a la experiencia diferenciada de mujeres y niñas usuarias.
Componentes	Componente 1 — Batería de indicadores de calidad del servicio, con su definición operativa y su método de cálculo. Componente 2 — Protocolo de medición y reporte, con periodicidad y responsables. Componente 3 — Incorporación de los parámetros a los títulos habilitantes y a los contratos de operación. Componente 4 — Publicación periódica de resultados, articulada con el observatorio metropolitano de movilidad (GB-4).

Metas físicas	1 batería de indicadores de calidad aprobada. 1 protocolo de medición y reporte en operación. 100 % de las rutas del SIT con parámetros medidos y reportados en el periodo.
Resultado esperado	Servicio de transporte público prestado bajo parámetros de calidad medibles y exigibles a los operadores.
Indicador principal	Porcentaje de rutas con parámetros de calidad medidos y reportados en el periodo.
Imagen referencial	

3. ÁMBITO DE INTERVENCIÓN

Departamento / provincia distrito	Lambayeque / Chiclayo / área funcional metropolitana: Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pimentel y Pomalca.
Localización específica	Ámbito de operación del Sistema Integrado de Transporte del área funcional metropolitana.
Ejes viales o corredores afectados	No aplica: la intervención opera sobre el servicio, no sobre la infraestructura.
Georreferenciación	NO. Ver matriz cartográfica del Plan de Acción del PMUS.
Mapa de ubicación	No procede: la intervención no tiene expresión espacial definida por tratarse de un instrumento normativo, un programa de gestión o un estudio.

4. VINCULACIÓN CON EL SNPMGI (Directiva 001-2019-EF/63.01)

Función	15 - Transporte
División funcional	036 - Transporte urbano
Grupo funcional	0076 - Servicios de transporte urbano
Indicador de brecha	Brecha de calidad del servicio de transporte público: porcentaje de rutas con parámetros de calidad medidos y verificables. Línea base: 0 %.
Tipología SNPMGI	No constituye proyecto de inversión: es una medida de gestión y regulación del servicio.
Sector responsable	Gobierno local provincial (MPCh) y autoridad metropolitana de transporte, de crearse.
Requiere Ficha Técnica 5-A	No: la intervención no constituye un proyecto de inversión física.

5. ACTORES E INSTITUCIONES

Entidad líder	MPCh / Autoridad metropolitana de transporte
----------------------	--

Unidad ejecutora	MPCh — Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial.
Unidad formuladora	No aplica.
Coordinación requerida	Operadores del transporte público, organizaciones de usuarias y usuarios, y el observatorio metropolitano de movilidad.
Rol del PMUS	Definición de los estándares de calidad y seguimiento de su cumplimiento

6. INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO

Fase	Componente de costo	Costo estimado	Fuente de financiamiento
Corto plazo (2025–2030)	Operación del programa	S/ 2 500 000	—
Mediano plazo (2031–2035)	Continuidad de la actuación	Incluido en el importe total	—
Largo plazo (2036–2045)	Continuidad de la actuación	Incluido en el importe total	—
TOTAL	—	S/ 2 500 000	MPCh; gasto corriente de la autoridad metropolitana de transporte
Origen de la cifra	Referencial – PMUS Huancayo		

7. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

Actividad / hito	2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	2036–2045	Responsable
Componente 1. Batería de indicadores de calidad del servicio, con su definición operativa y su método de cálculo	■	■	■	■	■	■	■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 2. Protocolo de medición y reporte, con periodicidad y responsables	■	■	■	■	■	■	■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 3. Incorporación de los parámetros a los títulos habilitantes y a los contratos de operación	■	■	■	■	■	■	■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 4. Publicación periódica de resultados, articulada con el observatorio metropolitano de movilidad (GB-4)	■	■	■	■	■	■	■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Hito habilitante previo	TP-1 (Plan Regulador de Rutas) y TP-3 (Reglamento del SIT): los parámetros de calidad se incorporan a los títulos habilitantes y a los contratos de operación							

8. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Indicador	Línea base (2025)	Meta 2045	Responsable de la medición
-----------	-------------------	-----------	----------------------------

Indicador principal de la intervención	—	Porcentaje de rutas con parámetros de calidad medidos y reportados en el periodo.	Observatorio de movilidad (GB-4)
Velocidad comercial del TP (km/h) · OE4	15 km/h	≥ 18 km/h	Observatorio de movilidad (GB-4)
Nivel de formalización (%) · OE4	72 %	100 %	Observatorio de movilidad (GB-4)
Carriles exclusivos (km) · OE4	0 km	30 km	Observatorio de movilidad (GB-4)
Tiempo promedio de viaje en TP (min) · OE4	34,5 min	≤ 20 min	Observatorio de movilidad (GB-4)
Siniestralidad vial (N.º/100 000 hab.) · OE1	280,6	–50 % (≈ 140/100 000 hab.)	Observatorio de movilidad (GB-4)
Accesibilidad universal (% de rampas en la zona monumental) · OE2	28,1 %	≥ 90 %	Observatorio de movilidad (GB-4)

9. RIESGOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Tipo de riesgo	Descripción	Nivel	Medida de mitigación
Institucional / competencial	La conducción de la intervención corresponde a MPCh / Autoridad metropolitana de transporte, sin que exista todavía una instancia metropolitana con competencia efectiva sobre el conjunto del ámbito, lo que puede fragmentar la decisión y dilatar los plazos.	Medio	Creación y puesta en funcionamiento de la Autoridad metropolitana de transporte (GB-2) y suscripción de los convenios de delegación entre las entidades titulares antes del inicio de la actuación.
Fiscal / financiero	El financiamiento previsto procede de MPCh; gasto corriente de la autoridad metropolitana de transporte y no se encuentra comprometido en el Programa Multianual de Inversiones vigente de la Municipalidad Provincial de Chiclayo.	Bajo	Incorporación de la intervención al PMI de la MPCh en el ciclo inmediato y activación de la Estrategia escalonada de financiamiento (GB-3).
De dependencia / precedencia	La ejecución está condicionada a actuaciones previas: TP-1 (Plan Regulador de Rutas) y TP-3 (Reglamento del SIT); los parámetros de calidad se incorporan a los títulos habilitantes y a los contratos de operación	Alto	Seguimiento de la precedencia en la programación físico-financiera del apartado 5.5.1 del informe y activación anticipada de la actuación precedente.

10. MADUREZ Y PRIORIZACIÓN

Nivel de madurez	M0 – Conceptual
Justificación de la valoración	Instrumento de control de bajo costo y competencia propia, que se ejecuta con gasto corriente; su impacto es de calidad del servicio, no estructural.
Integra el proyecto único del SIT	No

11. TRAZABILIDAD

Código de origen	— · —
Fuente de la intervención	Equipo
Fuente de la ficha	Matriz de la cartera del Plan de Acción del PMUS (27/09/2026) y documentos allí citados.

TP-3 · Aprobación del Reglamento del Sistema Integrado de Transporte de la provincia de Chiclayo

FICHA DE DESCRIPCIÓN DE PROYECTO DEL PLAN DE ACCIÓN	
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO	
Nombre del proyecto	Aprobación del Reglamento del Sistema Integrado de Transporte de la provincia de Chiclayo
Código PMUS	TP-3
Tipología de intervención	Instrumento normativo
Línea de acción	Transporte público y transporte menor
Eje de inversión	No aplica
Prioridad	Alta (puntuación 2,7; ingreso a la lista corta por puntuación $\geq 2,50$)
CUI	Sin registro en el Banco de Inversiones
Objetivo estratégico	OE4. Obj. 4. Consolidar un transporte público eficiente, confiable y de calidad. Contribuye además a: OE2 y OE8.
2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN	
Descripción del problema o necesidad	la MPC no cuenta con la capacidad técnica, financiera ni organizacional necesaria para implementar simultáneamente los múltiples mandatos que el marco normativo vigente le impone como metrópoli regional. La fragmentación institucional entre la MPC y las cuatro municipalidades distritales del ámbito del PMUS agrava esta situación, generando vacíos de responsabilidad y duplicidades que impiden una gestión metropolitana coherente de la movilidad. La ausencia de mecanismos formalizados de coordinación interinstitucional es la segunda causa raíz sistémica del estado del marco institucional.
Descripción de la intervención	A partir de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley 27181), del Reglamento Nacional de Administración de Transporte (DS 017-2009-MTC) y del estatus de servicio público del transporte de personas establecido en la Ley 30900, la MPCh debe aprobar mediante ordenanza una nueva reglamentación del servicio para el área metropolitana, tomando en cuenta la incorporación al marco nacional del concepto de Sistema Integrado de Transporte. La reglamentación debe considerar las condiciones de acceso y permanencia para la prestación del servicio, mecanismos de incentivo para la renovación de la matriz energética de las flotas, estándares mínimos de calidad, emisiones y seguridad para todos los operadores, y mecanismos de fiscalización tecnológica (GPS, recaudo electrónico, centro de control). El reglamento incorporará las obligaciones de los operadores en prevención y atención del acoso sexual en el transporte, en formación y vinculación de personal de conducción equitativo entre hombres y mujeres y, en reporte de datos desagregados por sexo (PQRS), lo que protege a mujeres y niñas usuarias del sistema.
Beneficiarios	Beneficiarios directos: - Municipalidad Provincial de Chiclayo. - Municipalidades distritales. - Autoridades y entidades responsables de transporte y movilidad. - Usuarios del servicio público de transporte. - Operadores de transporte.

	Beneficiarios indirectos: - Personal técnico y gestores urbanos. - Residentes. - Población del ámbito metropolitano. - Generaciones futuras.
Componentes	Reglamento del Sistema Integrado de Transporte del área metropolitana de Chiclayo
Metas físicas	1 proyecto de reglamento. 1 ordenanza municipal provincial que apruebe el reglamento.
Resultado esperado	Sistema Integrado de Transporte con existencia jurídica, unidades de gestión definidas y régimen de operación exigible.
Indicador principal	Reglamento del Sistema Integrado de Transporte aprobado mediante ordenanza provincial.
Imagen referencial	TP-3 - Aprobación del Reglamento del Sistema Integrado de Transporte de la provincia de Chiclayo La reglamentación debe considerar: - Las condiciones de acceso y permanencia para la prestación del servicio - Mecanismos de incentivo para la renovación de la matriz energética de las flotas - Estándares mínimos de calidad, emisiones y seguridad para todos los operadores - Mecanismos de fiscalización tecnológica (GPS, recaudo electrónico, centro de control) A partir de la Ley 27181, el DS 017-2009-MTC y la Ley 30990, la MPCh debe aprobar mediante ordenanza una nueva reglamentación del servicio Linea de acción Transporte público y transporte menor Prioridad: Alta Metas físicas 1 proyecto de reglamento 1 ordenanza municipal provincial que apruebe el reglamento

3. ÁMBITO DE INTERVENCIÓN

Departamento / provincia / distrito	Departamento: Lambayeque Provincia: Chiclayo Distritos: Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pomalca y Pimentel
Localización específica	Área metropolitana de Chiclayo.
Ejes viales o corredores afectados	No aplica (sistema de seguimiento y evaluación sin afectación vial directa).
Georreferenciación	NO. Ver matriz cartográfica del Plan de Acción del PMUS.
Mapa de ubicación	No procede: la intervención no tiene expresión espacial definida por tratarse de un instrumento normativo, un programa de gestión o un estudio.

4. VINCULACIÓN CON EL SNPMGI (Directiva 001-2019-EF/63.01)

Función	15: Transporte
División funcional	033: Transporte Terrestre
Grupo funcional	0076: Servicios de Transporte Urbano
Indicador de brecha	Disponibilidad y actualización de información e indicadores en el Observatorio de la Movilidad; línea base y meta por definir.

Tipología SNPMGI	Por definir en la formulación de la intervención.
Sector responsable	Gobierno local provincial; articulación con Promovilidad.
Requiere Ficha Técnica 5-A	No: la intervención no constituye un proyecto de inversión física.

5. ACTORES E INSTITUCIONES

Entidad líder	MPCh / Concejo Provincial / Autoridad metropolitana de transporte (por crear)
Unidad ejecutora	MPC, mediante Concejo Provincial
Unidad formuladora	MPC, mediante Gerencia de Desarrollo Vial y Transportes
Coordinación requerida	Por definir en la formulación de la intervención.
Rol del PMUS	Formulación del reglamento y conducción de su aprobación

6. INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO

Fase	Componente de costo	Costo estimado	Fuente de financiamiento
Corto plazo (2025–2030)	Elaboración y tramitación del instrumento	S/ 150 000 – S/ 250 000	—
Mediano plazo (2031–2035)	—	—	—
Largo plazo (2036–2045)	—	—	—
TOTAL	—	S/ 150 000 – S/ 250 000	MPCh; cooperación técnica
Origen de la cifra	Referencial – PMUS Huancayo		

7. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

Actividad / hito	2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	2036–2045	Responsable
Reglamento del Sistema Integrado de Transporte del área metropolitana de Chiclayo	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Hito habilitante previo	TP-1 (Plan Regulador de Rutas): el reglamento formaliza la estructura de unidades y rutas que el Plan define							

8. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Indicador	Línea base (2025)	Meta 2045	Responsable de la medición
Indicador principal de la intervención	—	Reglamento del Sistema Integrado de Transporte aprobado mediante ordenanza provincial.	Observatorio de movilidad (GB-4)
Velocidad comercial del TP (km/h) · OE4	15 km/h	≥ 18 km/h	Observatorio de movilidad (GB-4)

Nivel de formalización (%) · OE4	72 %	100 %	Observatorio de movilidad (GB-4)
Carriles exclusivos (km) · OE4	0 km	30 km	Observatorio de movilidad (GB-4)
Tiempo promedio de viaje en TP (min) · OE4	34,5 min	≤ 20 min	Observatorio de movilidad (GB-4)
Accesibilidad universal (% de rampas en la zona monumental) · OE2	28,1 %	≥ 90 %	Observatorio de movilidad (GB-4)
Fondos movilizados · OE8	0	100 % de lo programado	Observatorio de movilidad (GB-4)

9. RIESGOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Tipo de riesgo	Descripción	Nivel	Medida de mitigación
Institucional / competencial	La conducción de la intervención corresponde a MPCh / Concejo Provincial / Autoridad metropolitana de transporte (por crear), sin que exista todavía una instancia metropolitana con competencia efectiva sobre el conjunto del ámbito, lo que puede fragmentar la decisión y dilatar los plazos.	Alto	Creación y puesta en funcionamiento de la Autoridad metropolitana de transporte (GB-2) y suscripción de los convenios de delegación entre las entidades titulares antes del inicio de la actuación.
Fiscal financiero	El financiamiento previsto procede de MPCh; cooperación técnica y no se encuentra comprometido en el Programa Multianual de Inversiones vigente de la Municipalidad Provincial de Chiclayo.	Bajo	Incorporación de la intervención al PMI de la MPCh en el ciclo inmediato y activación de la Estrategia escalonada de financiamiento (GB-3).
De dependencia / precedencia	La ejecución está condicionada a actuaciones previas: TP-1 (Plan Regulador de Rutas): el reglamento formaliza la estructura de unidades y rutas que el Plan define	Alto	Seguimiento de la precedencia en la programación físico-financiera del apartado 5.5.1 del informe y activación anticipada de la actuación precedente.
Normativo / de aprobación	La eficacia de la intervención depende de la aprobación del instrumento por el Concejo Provincial y de su publicación, cuyos plazos no controla el equipo formulador.	Medio	Tramitación conforme al paquete normativo local del apartado 5.5.2 del informe, con la secuencia de aprobación y los plazos allí previstos.
Social ciudadano	La actuación reasigna espacio vial o modifica las condiciones de operación de los transportistas y de la actividad económica del ámbito, lo que puede generar oposición de los operadores actuales o de los comerciantes afectados.	Medio	Programa de comunicación, educación ciudadana y participación (GB-5), y tratamiento específico de la transición de los operadores en el plan de implementación del Sistema Integrado de Transporte.

10. MADUREZ Y PRIORIZACIÓN

Nivel de madurez	M0 – Conceptual
Justificación de la valoración	Norma habilitante del SIT, de costo menor y competencia municipal; debe conciliarse con el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, en ajuste por el MTC.
Integra el proyecto único del SIT	No

11. TRAZABILIDAD	
Código de origen	— · —
Fuente de la intervención	Equipo
Fuente de la ficha	Matriz de la cartera del Plan de Acción del PMUS (27/09/2026) y documentos allí citados.

TP-5 · Programa de formalización, habilitación, fiscalización y fortalecimiento empresarial de los operadores del transporte público y del transporte menor del área metropolitana de Chiclayo

FICHA DE DESCRIPCIÓN DE PROYECTO DEL PLAN DE ACCIÓN	
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO	
Nombre del proyecto	Programa de formalización, habilitación, fiscalización y fortalecimiento empresarial de los operadores del transporte público y del transporte menor del área metropolitana de Chiclayo
Código PMUS	TP-5
Tipología de intervención	Instrumento normativo
Línea de acción	Transporte público y transporte menor
Eje de inversión	No aplica
Prioridad	Alta (puntuación 2,7; ingreso a la lista corta por puntuación $\geq 2,50$)
CUI	Sin registro en el Banco de Inversiones
Objetivo estratégico	OE4. Obj. 4. Consolidar un transporte público eficiente, confiable y de calidad. Contribuye además a: OE8.
2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN	
Descripción del problema o necesidad	El diagnóstico del PMUS Chiclayo (EODH 2025) documenta que el 66,5 % de los viajes en transporte público se realizan en modos con alta probabilidad de informalidad laboral: mototaxi (35,3 %), taxi colectivo (20,9 %) y taxi de calle (10,3 %). La fragmentación del sistema es extrema: 54 rutas (más de 100 itinerarios diferentes) operadas por decenas de empresas y cientos de propietarios individuales, la mayoría sin capital societario suficiente, sin sistemas de gestión operativa, sin planes de mantenimiento vehicular y sin cumplimiento efectivo de los estándares mínimos del RNAT (Ley N° 27181). Esta atomización y baja capacidad empresarial es la principal barrera estructural para la implementación del SIT: un sistema integrado requiere operadores con capacidad de cumplir estándares de servicio, mantener flotas de calidad, operar bajo contratos de operación y participar en esquemas de integración tarifaria las cuales son condiciones que los operadores actuales no están en condiciones de cumplir sin un proceso previo de habilitación y fortalecimiento.
Descripción de la intervención	El Programa TP-FOR es una intervención de política pública de carácter habilitante: su objetivo es transformar la estructura empresarial del sector operador del TP de Chiclayo para que esté en condiciones de participar en el SIT cuando se implemente. No es un programa de capacitación genérica, es un proceso de acompañamiento técnico estructurado que lleva a los operadores desde su situación actual hasta el cumplimiento de los requisitos del concesionario del SIT, combinando regularización jurídica, fortalecimiento de capacidades de gestión, modernización de flota y articulación gremial.

	El acompañamiento a los operadores incluirá la formación del personal de conducción en trato al usuario y prevención del acoso, y promoverá la incorporación de mujeres como conductoras en beneficio de las usuarias y de la inclusión laboral femenina.
Beneficiarios	Directos: 400–600 empresas y propietarios individuales de rutas; 3.000–5.000 conductores del área metropolitana. Indirectos: 876.000 viajes/día en TP que se benefician de la mejora en calidad, seguridad y regularidad del servicio.
Componentes	C1 — Diagnóstico y censo: levantamiento del universo de operadores, clasificación por tipología de intervención diferenciada. C2 — Regularización y habilitación formal: acompañamiento para constitución/actualización legal (SUNARP, SUNAT), obtención o renovación de TUC, SOAT, revisión técnica y póliza, inscripción en el Registro Nacional de Transporte Terrestre. C3 - Adopción de indicadores de calidad progresivos para la operación del SIT. Se debe generar mesas de trabajo de concertación con operadores para mayor participación y adopción. C4 — Fortalecimiento empresarial y gerencial: programa de capacitación en 4 módulos (modelo 'Rutas de Innovación' de PROMOVILIDAD–GIZ–SECO: tendencias internacionales, gestión estratégica, gestión operativa y gestión financiera). Asistencia técnica especializada a las 3–5 mejores empresas. Meta: 15–20 empresas con capacidades fortalecidas. C5 — Modernización y chatarreo de flota: programa progresivo articulado con el Programa de Chatarreo del MTC y líneas de financiamiento del Fondo MIPYME. Incentivos para transición hacia vehículos de menores emisiones (GNV, híbrido o eléctrico). C6 — Articulación gremial y preparación para el SIT: facilitación de procesos de asociación/fusión empresarial, mesas de diálogo operadores–MPCh–MTC.
Metas físicas	Corto plazo (2028): diagnóstico 100 % de operadores. Al menos 20 empresas en proceso activo de habilitación. Inicio del programa de fortalecimiento con 15 empresas. Mediano plazo (2035): 60 % de operadores con habilitación vigente. Al menos 5 asociaciones/consorcios formados para el SIT. Primeras 50 unidades chatarreadas. Largo plazo (2045): 100 % de operadores del SIT formalizados bajo esquema de concesión. Integración operativa plena.
Resultado esperado	Operadores del transporte público formalizados, habilitados y fiscalizados conforme al Reglamento Nacional de Administración de Transporte.
Indicador principal	Porcentaje de operadores y unidades con habilitación vigente.
Imagen referencial	TP-5 · Programa de formalización, habilitación, fiscalización y fortalecimiento empresarial de los operadores del transporte público y del transporte menor del área metropolitana de Chiclayo Componentes C1 — Diagnóstico y censo - Levantamiento del universo de operadores - Clasificación por tipología de intervención diferenciada C2 — Regularización y habilitación formal - Constitución/actualización legal (SUNARP, SUNAT) - TUC, SOAT, revisión técnica y póliza - Registro Nacional de Transporte Terrestre C3 - Adopción de indicadores de calidad progresivos para la operación del SIT - Mesas de trabajo de concertación con operadores C4 — Fortalecimiento empresarial y gerencial - Capacitación en 4 módulos - Asistencia técnica a las 3–5 mejores empresas 15–20 empresas con capacidades fortalecidas C5 — Modernización y chatarreo de flota - Programa de Chatarreo del MTC y Fondo MIPYME - Transición hacia vehículos de menores emisiones (GNV, híbrido o eléctrico) C6 — Articulación gremial y preparación para el SIT - Asociación/fusión empresarial - Mesas de diálogo operadores–MPCh–MTC Metas físicas Corto plazo (2028): diagnóstico 100 % de operadores. Al menos 20 empresas en proceso activo de habilitación. Inicio del programa de fortalecimiento con 15 empresas. Mediano plazo (2035): 60 % de operadores con habilitación vigente. Al menos 5 asociaciones/consorcios formados para el SIT. Primeras 50 unidades chatarreadas. Largo plazo (2045): 100 % de operadores del SIT formalizados bajo esquema de concesión. Integración operativa plena. Línea de acción Transporte público y transporte menor Prioridad: Alta Operadores del transporte público formalizados, habilitados y fiscalizados conforme al Reglamento Nacional de Administración de Transporte
3. ÁMBITO DE INTERVENCIÓN	
Departamento / provincia / distrito	Perú / Lambayeque / Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pimentel y Pomalca (área funcional metropolitana)

Localización específica	El programa tiene alcance metropolitano: cubre todos los operadores con rutas habilitadas o en operación dentro del área funcional. La intervención es sectorial, no geográficamente concentrada. Las acciones de fortalecimiento se desarrollan en instalaciones de la MPCh y de cada uno de las empresas operadores o en espacios acordados con MTC-PROMOVILIDAD.
Ejes viales o corredores afectados	El programa opera en la intersección entre la competencia de la MPCh (habilitación de rutas urbanas) y la del MTC (habilitación de operadores y vehículos conforme al RNAT). Se requiere convenio de coordinación interinstitucional MPCh-MTC para la implementación conjunta.
Georreferenciación	NO. Ver matriz cartográfica del Plan de Acción del PMUS.
Mapa de ubicación	No procede: la intervención no tiene expresión espacial definida por tratarse de un instrumento normativo, un programa de gestión o un estudio.
4. VINCULACIÓN CON EL SNPMGI (Directiva 001-2019-EF/63.01)	
Función	15 – Transporte
División funcional	036 – Transporte urbano
Grupo funcional	0076 – Servicios de transporte urbano: acciones de regulación, habilitación y supervisión de operadores. 0075 – Control y seguridad del tráfico urbano: fiscalización de estándares de seguridad vial (limitadores de velocidad, revisión técnica, SOAT).
Indicador de brecha	Brecha de formalización del TP: % de operadores y unidades con habilitación vigente conforme al RNAT. Línea base 2025: 33,5 % (proxy IFL-TP, EODH 2025). Indicador vinculado a OE4 de la Matriz Estratégica PMUS Chiclayo (meta: 100 % al 2045).
Tipología SNPMGI	IOARR — Inversión de Optimización: intervención sobre el sistema de regulación y habilitación del TP sin generación de nueva infraestructura física mayor. Los componentes de fortalecimiento empresarial se registran como actividades de la OPMI-MPCh o como asistencia técnica de PROMOVILIDAD.
Sector responsable	Gobierno Local — MPCh (titular de habilitaciones de rutas urbanas). Coordinación: MTC-DGTU / PROMOVILIDAD (habilitaciones vehiculares, registro nacional, asistencia técnica).
Requiere Ficha Técnica 5-A	No: la intervención no constituye un proyecto de inversión física.
5. ACTORES E INSTITUCIONES	
Entidad líder	MPCh / Autoridad metropolitana de transporte / MTC
Unidad ejecutora	MPCh — Gerencia de Transporte / Unidad de Fiscalización del TP. En Fase 3: AMT (por crear, GOB-1) asume la coordinación metropolitana.
Unidad formuladora	MPCh — OPMI / UF. Apoyo técnico de MTC-PROMOVILIDAD para el diseño del programa y la articulación con el marco normativo nacional.
Coordinación requerida	MTC-GIZ-SECO (Proyecto CIMO / Ciudades en Movimiento): asistencia técnica especializada y modelo metodológico del programa (Rutas de Innovación). KfW: cofinanciamiento de los componentes de asistencia técnica del PMUS.
Rol del PMUS	Regulación, fiscalización y acompañamiento a los operadores

6. INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO

Fase	Componente de costo	Costo estimado	Fuente de financiamiento
Corto plazo (2025–2030)	Elaboración y tramitación del instrumento	S/ 6 000 000 – S/ 10 000 000	—
Mediano plazo (2031–2035)	Continuidad de la actuación	Incluido en el importe total	—
Largo plazo (2036–2045)	Continuidad de la actuación	Incluido en el importe total	—
TOTAL	—	S/ 6 000 000 – S/ 10 000 000	MPCh; MTC– PROMOVILIDAD; KfW; cooperación técnica
Origen de la cifra	Ficha del especialista		

7. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

Actividad / hito	2026	2027	2028	2029	2030	2031– 2035	2036– 2045	Responsable
C1 — Diagnóstico y censo: levantamiento del universo de operadores, clasificación por tipología de intervención diferenciada	■	■	■	■	■	■	■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Hito habilitante previo	TP-4 (Programa de reorganización y transición progresiva del transporte público hacia el SIT)							

8. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Indicador	Línea base (2025)	Meta 2045	Responsable de la medición
Indicador principal de la intervención	—	Porcentaje de operadores y unidades con habilitación vigente.	Observatorio de movilidad (GB-4)
Velocidad comercial del TP (km/h) · OE4	15 km/h	≥ 18 km/h	Observatorio de movilidad (GB-4)
Nivel de formalización (%) · OE4	72 %	100 %	Observatorio de movilidad (GB-4)
Carriles exclusivos (km) · OE4	0 km	30 km	Observatorio de movilidad (GB-4)
Tiempo promedio de viaje en TP (min) · OE4	34,5 min	≤ 20 min	Observatorio de movilidad (GB-4)
Fondos movilizados · OE8	0	100 % de lo programado	Observatorio de movilidad (GB-4)

9. RIESGOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Tipo de riesgo	Descripción	Nivel	Medida de mitigación
Institucional / competencial	La conducción de la intervención corresponde a MPCh / Autoridad metropolitana de transporte / MTC, sin que exista todavía una instancia metropolitana con competencia	Alto	Creación y puesta en funcionamiento de la Autoridad metropolitana de transporte (GB-2) y suscripción de los convenios de

	efectiva sobre el conjunto del ámbito, lo que puede fragmentar la decisión y dilatar los plazos.		delegación entre las entidades titulares antes del inicio de la actuación.
Fiscal / financiero	El financiamiento previsto procede de MPCh; MTC-PROMOVILIDAD; KfW; cooperación técnica y no se encuentra comprometido en el Programa Multianual de Inversiones vigente de la Municipalidad Provincial de Chiclayo.	Medio	Incorporación de la intervención al PMI de la MPCh en el ciclo inmediato y activación de la Estrategia escalonada de financiamiento (GB-3).
De dependencia / precedencia	La ejecución está condicionada a actuaciones previas: TP-4 (Programa de reorganización y transición progresiva del transporte público hacia el SIT)	Alto	Seguimiento de la precedencia en la programación físico-financiera del apartado 5.5.1 del informe y activación anticipada de la actuación precedente.
Normativo / de aprobación	La eficacia de la intervención depende de la aprobación del instrumento por el Concejo Provincial y de su publicación, cuyos plazos no controla el equipo formulador.	Medio	Tramitación conforme al paquete normativo local del apartado 5.5.2 del informe, con la secuencia de aprobación y los plazos allí previstos.
Social / ciudadano	La actuación reasigna espacio vial o modifica las condiciones de operación de los transportistas y de la actividad económica del ámbito, lo que puede generar oposición de los operadores actuales o de los comerciantes afectados.	Medio	Programa de comunicación, educación ciudadana y participación (GB-5), y tratamiento específico de la transición de los operadores en el plan de implementación del Sistema Integrado de Transporte.

10. MADUREZ Y PRIORIZACIÓN

Nivel de madurez	M0 – Conceptual
Justificación de la valoración	Cierra la brecha de informalidad con competencia municipal clara y costo acotado; requiere capacidad de fiscalización que hoy no existe.
Integra el proyecto único del SIT	No

11. TRAZABILIDAD

Código de origen	TP-FOR · Programa de formalización, habilitación y fortalecimiento empresarial de los operadores del transporte público
Fuente de la intervención	Escenario preferente (3.4)
Fuente de la ficha	Matriz de la cartera del Plan de Acción del PMUS (27/09/2026) y documentos allí citados.

TP-8 · Implementación de paraderos formales del Sistema Integrado de Transporte y de zonas de espera de taxi y mototaxi en el área metropolitana de Chiclayo

FICHA DE DESCRIPCIÓN DE PROYECTO DEL PLAN DE ACCIÓN	
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO	
Nombre del proyecto	Implementación de paraderos formales del Sistema Integrado de Transporte y de zonas de espera de taxi y mototaxi en el área metropolitana de Chiclayo
Código PMUS	TP-8
Tipología de intervención	Proyecto físico
Línea de acción	Transporte público y transporte menor
Eje de inversión	1. SIT y corredores
Prioridad	Alta (puntuación 2,5; ingreso a la lista corta por puntuación $\geq 2,50$)
CUI	Sin registro en el Banco de Inversiones
Objetivo estratégico	OE4. Obj. 4. Consolidar un transporte público eficiente, confiable y de calidad. Contribuye además a: OE2.
2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN	
Descripción del problema o necesidad	El 65 % de la población del área metropolitana se encuentra a 300 metros o menos de un paradero, pero se trata de paraderos informales, sin infraestructura, sin información al usuario y sin condiciones de accesibilidad. El ascenso y descenso se produce en calzada, en puntos no señalizados, lo que genera detenciones irregulares, conflictos con el tránsito y riesgo para los usuarios, en particular para las personas con movilidad reducida.
Descripción de la intervención	Implementación de paraderos formales del Sistema Integrado de Transporte en los corredores estructurantes y en la red auxiliar y alimentadora, con plataforma de embarque, marquesina, señalización, iluminación, información al usuario y accesibilidad universal. Su diseño, visible y accesible, mejorará la seguridad personal de mujeres, niñas, adulto mayor y personas en condición de discapacidad durante la espera, en especial en horario nocturno, y facilitará los viajes con niñas y niños, compras o personas dependientes. La intervención ordena además el ascenso y descenso del vehículo, reduce las detenciones fuera de punto y constituye el soporte físico de los parámetros de calidad del servicio que define TP-2.
Beneficiarios	Beneficiarios directos: usuarios del transporte público del área metropolitana; personas con movilidad reducida, personas mayores, mujeres, niñas y niños y personas con coches de bebé; operadores y conductores del servicio. Beneficiarios indirectos: peatones y ciclistas, por la reducción de conflictos en calzada; residentes y actividades económicas del entorno de cada paradero; y el conjunto de la población, por la mejora de la regularidad del servicio.
Componentes	Componente 1 — Diseño y localización: definición del estándar de paradero por jerarquía de servicio y localización de los puntos sobre la red resultante del Plan Regulador de Rutas. Componente 2 — Paraderos de corredor: 55 paraderos priorizados en los corredores estructurantes, con plataforma de embarque, marquesina, información al usuario y accesibilidad universal. Componente 3 — Paraderos complementarios: 150 paraderos en la red auxiliar y alimentadora, con señalización, marquesina e información básica. Componente 4 — Conservación: protocolo de mantenimiento y reposición del mobiliario.

Metas físicas	205 paraderos formales implementados, de los cuales 55 en corredores estructurantes y 150 en la red auxiliar y alimentadora. 100 % de los paraderos con accesibilidad universal y con información al usuario.
Resultado esperado	Ascenso y descenso del pasaje ordenado en paraderos formales, accesibles y con información al usuario.
Indicador principal	Número de paraderos formales implementados, de los 205 previstos (55 de corredor y 150 complementarios).
Imagen referencial	TP-8 - Implementación de paraderos formales del Sistema Integrado de Transporte y de zonas de espera de taxi y mototaxi en el área metropolitana de Chiclayo Componentes Diseño y localización: Definición del estándar de paradero por jerarquía de servicio y localización de los puntos sobre la red resultante del Plan Regulador de Rutas. Paraderos de corredor: 55 paraderos priorizados en los corredores estructurantes, con plataforma de embarque, marquesina, información al usuario y accesibilidad universal. Paraderos complementarios: 150 paraderos en la red auxiliar y alimentadora, con señalización, marquesina e información básica. Conservación: Protocolo de mantenimiento y reposición del mobiliario. Metas físicas 205 paraderos formales implementados, de los cuales 55 en corredores estructurantes y 150 en la red auxiliar y alimentadora. 100 % de los paraderos con accesibilidad universal y con información al usuario. Línea de acción: Transporte público y transporte menor. Prioridad: Alta. Ascenso y descenso del pasaje ordenado en paraderos formales, accesibles y con información al usuario.
3. ÁMBITO DE INTERVENCIÓN	
Departamento / provincia / distrito	Lambayeque / Chiclayo / área funcional metropolitana: Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pimentel y Pomalca.
Localización específica	Sobre los corredores estructurantes y la red auxiliar y alimentadora del Sistema Integrado de Transporte. La localización punto a punto se precisa con la red de rutas resultante del Plan Regulador de Rutas (TP-1).
Ejes viales o corredores afectados	Corredores estructurantes del SIT y vías de la red auxiliar y alimentadora; jerarquía arterial y colectora.
Georreferenciación	NO. Ver matriz cartográfica del Plan de Acción del PMUS.
Mapa de ubicación	Serie cartográfica del apartado 5.4.6 del Plan de Acción del PMUS: Mapa 4 — Síntesis del Sistema Integrado de Transporte.
4. VINCULACIÓN CON EL SNPMGI (Directiva 001-2019-EF/63.01)	
Función	15 – Transporte
División funcional	036 – Transporte urbano
Grupo funcional	0076 – Servicios de transporte urbano
Indicador de brecha	Porcentaje de la población con acceso a un paradero formal del transporte público a 300 metros o menos. Línea base: 0 % de paraderos formales en el área metropolitana.
Tipología SNPMGI	Proyecto de inversión — infraestructura de soporte del servicio de transporte urbano.
Sector responsable	Gobierno local provincial (MPCh), con rectoría del MTC.

Requiere Ficha Técnica 5-A	Sí
5. ACTORES E INSTITUCIONES	
Entidad líder	MPCh / Autoridad metropolitana de transporte / municipalidades distritales
Unidad ejecutora	MPCh — Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial.
Unidad formuladora	MPCh — Unidad Formuladora, con la OPMI.
Coordinación requerida	Municipalidades distritales del área funcional, para la autorización de uso de la vía y la conservación del mobiliario; operadores del servicio.
Rol del PMUS	Formulación, ejecución y conservación de la infraestructura

6. INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO			
Fase	Componente de costo	Costo estimado	Fuente de financiamiento
Corto plazo (2025–2030)	—	—	—
Mediano plazo (2031–2035)	Obra, equipamiento y supervisión	S/ 8 712 500	—
Largo plazo (2036–2045)	Continuidad de la actuación	Incluido en el importe total	—
TOTAL	—	S/ 8 712 500	MPCh; KfW; MTC–PROMOVILIDAD
Origen de la cifra	Referencial – PMUS Huancayo		

7. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN								
Actividad / hito	2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	2036–2045	Responsable
Componente 1. Diseño y localización: definición del estándar de paradero por jerarquía de servicio y localización de los puntos sobre la red resultante del Plan Regulador de Rutas						■	■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 2. Paraderos de corredor: 55 paraderos priorizados en los corredores estructurantes, con plataforma de embarque, marquesina, información al usuario y accesibilidad universal						■	■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 3. Paraderos complementarios: 150 paraderos en la red auxiliar y alimentadora, con señalización, marquesina e información básica						■	■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)

Componente 4. Conservación: protocolo de mantenimiento y reposición del mobiliario						■	■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Hito habilitante previo	TP-1 (Plan Regulador de Rutas)							

8. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Indicador	Línea base (2025)	Meta 2045	Responsable de la medición
Indicador principal de la intervención	—	Número de paraderos formales implementados, de los 205 previstos (55 de corredor y 150 complementarios).	Observatorio de movilidad (GB-4)
Velocidad comercial del TP (km/h) · OE4	15 km/h	≥ 18 km/h	Observatorio de movilidad (GB-4)
Nivel de formalización (%) · OE4	72 %	100 %	Observatorio de movilidad (GB-4)
Carriles exclusivos (km) · OE4	0 km	30 km	Observatorio de movilidad (GB-4)
Tiempo promedio de viaje en TP (min) · OE4	34,5 min	≤ 20 min	Observatorio de movilidad (GB-4)
Accesibilidad universal (% de rampas en la zona monumental) · OE2	28,1 %	≥ 90 %	Observatorio de movilidad (GB-4)

9. RIESGOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Tipo de riesgo	Descripción	Nivel	Medida de mitigación
Institucional / competencial	La conducción de la intervención corresponde a MPCh / Autoridad metropolitana de transporte / municipalidades distritales, sin que exista todavía una instancia metropolitana con competencia efectiva sobre el conjunto del ámbito, lo que puede fragmentar la decisión y dilatar los plazos.	Alto	Creación y puesta en funcionamiento de la Autoridad metropolitana de transporte (GB-2) y suscripción de los convenios de delegación entre las entidades titulares antes del inicio de la actuación.
Fiscal / financiero	El financiamiento previsto procede de MPCh; KfW; MTC-PROMOVILIDAD y no se encuentra comprometido en el Programa Multianual de Inversiones vigente de la Municipalidad Provincial de Chiclayo.	Bajo	Incorporación de la intervención al PMI de la MPCh en el ciclo inmediato y activación de la Estrategia escalonada de financiamiento (GB-3).
Técnico / de preinversión	La intervención se encuentra en nivel de madurez M0 - Conceptual: no dispone de estudio de preinversión ni de expediente técnico, por lo que su alcance, su costo y su plazo son referenciales y pueden variar de forma significativa al formularse.	Alto	Programa de estudios de preinversión y expedientes técnicos (GB-1), que constituye la intervención habilitante del conjunto de la cartera y debe cubrir esta actuación en su primer paquete.
De dependencia / precedencia	La ejecución está condicionada a actuaciones previas: TP-1 (Plan Regulador de Rutas)	Alto	Seguimiento de la precedencia en la programación físico-financiera del apartado 5.5.1 del informe y activación anticipada de la actuación precedente.

Social ciudadano	/	La actuación reasigna espacio vial o modifica las condiciones de operación de los transportistas y de la actividad económica del ámbito, lo que puede generar oposición de los operadores actuales o de los comerciantes afectados.	Medio	Programa de comunicación, educación ciudadana y participación (GB-5), y tratamiento específico de la transición de los operadores en el plan de implementación del Sistema Integrado de Transporte.
-------------------------	---	---	-------	---

10. MADUREZ Y PRIORIZACIÓN

Nivel de madurez	M0 – Conceptual
Justificación de la valoración	Obra sencilla, de competencia municipal y beneficio visible e inmediato para el usuario; el monto depende del estándar que se adopte en los corredores.
Integra el proyecto único del SIT	Sí

11. TRAZABILIDAD

Código de origen	— · —
Fuente de la intervención	Equipo
Fuente de la ficha	Matriz de la cartera del Plan de Acción del PMUS (27/09/2026) y documentos allí citados.

TP-11 · Implementación de las cinco líneas troncales del Sistema Integrado de Transporte de Chiclayo, con carriles exclusivos, estaciones y material rodante de mayor capacidad, incluidas las líneas Pomalca–Pimentel (dos rutas) y Ferreñafe–Chiclayo

FICHA DE DESCRIPCIÓN DE PROYECTO DEL PLAN DE ACCIÓN	
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO	
Nombre del proyecto	Implementación de las cinco líneas troncales del Sistema Integrado de Transporte de Chiclayo, con carriles exclusivos, estaciones y material rodante de mayor capacidad, incluidas las líneas Pomalca–Pimentel (dos rutas) y Ferreñafe–Chiclayo
Código PMUS	TP-11
Tipología de intervención	Proyecto físico
Línea de acción	Transporte público y transporte menor
Eje de inversión	1. SIT y corredores
Prioridad	Baja (puntuación 1,9; ingreso a la lista corta por estratégica condicionada)
CUI	Sin registro en el Banco de Inversiones
Objetivo estratégico	OE4. Obj. 4. Consolidar un transporte público eficiente, confiable y de calidad. Contribuye además a: OE5, OE6, OE7.
2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN	
Descripción del problema o necesidad	El sistema de transporte público de Chiclayo opera con 54 rutas de campo con velocidad comercial de 16,4 km/h y tiempos de viaje medios de 34,5 min. La asignación del Modelo Estratégico de Transporte evidencia cargas de 1.400–4.260 Pax/h en los cinco corredores radiales principales, sin carril exclusivo ni integración tarifaria. La capacidad vehicular promedio es inferior a 30 pasajeros/unidad. Este déficit impide competir con el vehículo privado, promueve la informalidad modal (66,5 % de viajes en modos de alta informalidad) y genera 58,099 tCO ₂ /año con nivel de servicio D–F en intersecciones críticas del área central.
Descripción de la intervención	Diseño, construcción y operación de las cinco líneas troncales del SIT de Chiclayo — 53,2 km de eje en carril segregado tipo BRT o tranvía ligero: E1 (14,4 km): Av. Bolognesi – Av. Grau. Pimentel. Diagonal centro–sur. E2 (10,2 km): Av. Sáenz Peña – Haya de la Torre – San Marín. Eje N–S de máxima demanda (3.900–4.260 Pax/h). E3 (10,2 km): Av. Salaverry – Juan Tomis Stack. Corredor universitario. Hospital regional y Pomalca NW. E4 (7,6 km): Av. Av. Grau. Av. Lora y Lora. Av. Mariono Cornejo. Norte–centro–sur. E5 (10,8 km): Pomalca – Av. Agricultura – Chiclayo. Salida Ferreñafe. Conexión metropolitana extremos E–O. i) Infraestructura asociada: 5 terminales cabeceras (nodos de inicio/fin con patios, atención y servicios): 1. Av. Panamericana Norte – Av. Chiclayo 2. Av. Chiclayo – Av. Agricultura 3. Av. Víctor Haya – PE1N 4. Av. Fitzcarrald – Av. Asís (Vía Pomalca) 5. Carretera Chiclayo Pimentel – Calle 11 (U. Señor Sipán)

	ii) 9 centros de intercambio modal (CIM, nodos de transferencia entre troncales y red auxiliar/complementaria): 1.Av.Leguía - Av. Mariano Cornejo 2.Av.Saenz Peña - Av.Leguía 3.Av.Slaverri - Av.Balaguer 4.Av.Elias Aguirre - Av.Lora Lora 5.Av.Grau - Av.Bolognesi 6.Av.Fitzcarrad - Av.VictorHaya 7.Av.Grau - Panamericana Norte 8.Av.Saenz Peña - Av.San José 9.Av.Tomis Stick - Av.Panamericana Norte iii) Estaciones intermedias (ascenso y descenso de pasajeros) en los 53,2 km. Parámetros operativos: velocidad en movimiento 60 km/h, velocidad comercial de operación (con paradas) 40 km/h, intervalo ≤ 5 min en hora punta. El diseño de estaciones y terminales considerará la seguridad personal (visibilidad, iluminación y vigilancia), la accesibilidad para viajes con coches de bebé y cargas, y la integración con la red alimentadora para los viajes encadenados, en beneficio equitativo y, en particular de las mujeres, que realizan el 55,2 % de sus viajes en transporte público.
Beneficiarios	Directos: usuarios del TP metropolitano (876.000 viajes/día, de los cuales el sistema troncal absorberá 35-50 % en fase de consolidación). Indirectos: 800.000 hab. área metropolitana por reducción de congestión, emisiones y tiempos; operadores formalizados; MPCh como Ente Gestor.
Componentes	Componente 1 — Estudios y diseños: preinversión (perfil + factibilidad), ingeniería de detalle de los 5 corredores, diseño de estaciones, terminales y sistema operativo. Componente 2 — Infraestructura vial y estaciones: calzadas segregadas en 53,2 km, 5 terminales cabeceros, 9 centros de intercambio modal y estaciones intermedias (plataformas, cubierta, información, accesibilidad universal). Componente 3 — Sistemas tecnológicos: recaudo electrónico integrado (validadores en vehículo y estación, tarjeta multimodal), gestión y control de flota (GPS, paneles en tiempo real), prioridad semafórica al TP. Componente 4 — Flota: 35 Unidades de alta capacidad (articulados/bi-articulados 120-160 pax) + 3 Unidades de Reserva con propulsión de bajas emisiones. Componente 5 — Integración operativa y tarifaria: integración por fases (interna entre troncales → extensión a auxiliares → sistema completo), formalización de operadores y puesta en marcha del Ente Gestor.
Metas físicas	Fase Ciudad en Red (2040): E2+E3+E4 operativos (~28 km carril preferencial), 3 terminales cabeceros, 6 CIM, integración tarifaria interna entre las 3 líneas. Fase Ciudad Colectiva (2045): E1-E5 plena operación (53,2 km carril segregado), 5 terminales cabeceras, 9 CIM, estaciones intermedias en toda la red, integración tarifaria total (troncales + auxiliares + complementarias). Velocidad comercial ≥ 40 km/h.
Resultado esperado	Cinco líneas troncales en operación con carril preferente o segregado, terminales de cabecera y flota asociada.

Indicador principal	Kilómetros de corredor troncal en operación y porcentaje de población a 500 m o menos de una estación troncal.
Imagen referencial	

3. ÁMBITO DE INTERVENCIÓN

Departamento / provincia / distrito	Perú / Lambayeque / Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pimentel y Pomalca
Localización específica	Los 5 corredores atraviesan el continuo metropolitano. E1 y E4 se concentran en el núcleo central. E2 y E5 conectan los extremos metropolitanos (Ferreñafe NE y Pimentel W). E3 articula el corredor universitario y hospitalario NW. Los 6 terminales cabeceros se localizan preferentemente en posición periférica al núcleo central para reducir la penetración de buses en el área congestionada.
Ejes viales o corredores afectados	E1 (14,4 km): Av. Bolognesi – Av. Grau. Pimentel. Diagonal centro-sur. E2 (10,2 km): Av. Sáenz Peña – Haya de la Torre – San Marin. Afecta Ruta Nacional PE-1N concesionada (COVISOL/OSITRAN) E3 (10,2 km): Av. Salaverry – Juan Tomis Stack. Corredor universitario. Hospital regional y Pomalca NW. E4 (7,6 km): Av. Av. Grau. Av.Lora y Lora. Av. Mariono Cornejo. Norte-centro-sur. E5 (10,8 km): Pomalca – Av.Agricultura - Chiclayo . Salida Ferreñafe. Afecta Ruta Nacional PE-1N concesionada (COVISOL/OSITRAN) y Afecta Ruta Nacional PE-06A (Provías Nacional).
Georreferenciación	Sí. Ver matriz cartográfica del Plan de Acción del PMUS.
Mapa de ubicación	Serie cartográfica del apartado 5.4.6 del Plan de Acción del PMUS: Mapa 4 — Síntesis del Sistema Integrado de Transporte.

4. VINCULACIÓN CON EL SNPMGI (Directiva 001-2019-EF/63.01)

Función	15 – Transporte
División funcional	036 – Transporte urbano
Grupo funcional	0074 – Vías urbanas (infraestructura segregada, estaciones y terminales) 0076 – Servicios de transporte urbano (operación SIT, integración tarifaria, flota)

Indicador de brecha	Brecha de acceso a servicios de transporte urbano de alta calidad: % de población a ≤ 500 m de estación troncal. Línea base 2025: 0 %. Meta Ciudad en Red 2040: ≥ 40 %. Meta Ciudad Colectiva 2045: ≥ 70 %.
Tipología SNPMGI	Proyecto de inversión con registro en Banco de Inversiones del MEF (CUI). Requiere perfil y factibilidad previos. Se recomienda estructurarlo como Programa de Inversión agrupando los 5 corredores para optimizar la evaluación social conjunta. Los estudios de preinversión (Fase 1) se registran como IOARR habilitante.
Sector responsable	Gobierno Local — MPCh (entidad responsable). Cofinanciamiento y rectoría técnica: MTC-DGTU / PROMOVIDAD. Supervisión OSITRAN para intervenciones en corredores con vías concesionadas (E1 y E5 / PE-1N COVISOL).
Requiere Ficha Técnica 5-A	Sí

5. ACTORES E INSTITUCIONES

Entidad líder	MPCh / Autoridad metropolitana de transporte / MTC-PROMOVIDAD
Unidad ejecutora	MPCh — Unidad Ejecutora de Inversiones (UEI) o unidad especial del SIT.
Unidad formuladora	MPCh — OPMI / UF. Apoyo técnico de MTC-PROMOVIDAD y consultor para estudios de preinversión.
Coordinación requerida	COVISOL (PE-1N / Autopista del Sol): coordinación obligatoria para E2 y E5 sobre o adyacentes a la vía concesionada. Modificaciones de plataforma requieren aprobación del concesionario y supervisión de OSITRAN. Provías Nacional: coordinación para E3 sobre Ruta Nacional PE-06A (tramo Chiclayo-Pomalca, sin concesión vigente).
Rol del PMUS	Conducción técnica del proyecto y gestión del financiamiento

6. INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO

Fase	Componente de costo	Costo estimado	Fuente de financiamiento
Corto plazo (2025–2030)	—	—	—
Mediano plazo (2031–2035)	—	—	—
Largo plazo (2036–2045)	Obra, equipamiento y supervisión	S/ 962 430 590	—
TOTAL	—	S/ 962 430 590	MPCh
Origen de la cifra	3.4 – Tabla de CAPEX por proyecto		

7. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

Actividad / hito	2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	2036–2045	Responsable
Componente 1. Estudios y diseños: preinversión (perfil + factibilidad), ingeniería de detalle de los 5 corredores, diseño de estaciones, terminales y sistema operativo							■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 2. Infraestructura vial y estaciones: calzadas							■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)

segregadas en 53,2 km, 5 terminales cabeceros, 9 centros de intercambio modal y estaciones intermedias (plataformas, cubierta, información...								
Componente 3. Sistemas tecnológicos: recaudo electrónico integrado (validadores en vehículo y estación, tarjeta multimodal), gestión y control de flota (GPS, paneles en tiempo real), prioridad semafórica...							■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 4. Flota: 35 Unidades de alta capacidad (articulados/bi-articulados 120–160 pax) + 3 Unidades de Reserva con propulsión de bajas emisiones							■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 5. Integración operativa y tarifaria: integración por fases (interna entre troncales → extensión a auxiliares → sistema completo), formalización de operadores y puesta en marcha del Ente Gestor							■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Hito habilitante previo	TP-1 (Plan Regulador de Rutas) y GB-2 (autoridad metropolitana de transporte) · Reserva de suelo para patios-taller y espacios de maniobra (condición previa, ver observaciones)							

8. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Indicador	Línea base (2025)	Meta 2045	Responsable de la medición
Indicador principal de la intervención	—	Kilómetros de corredor troncal en operación y porcentaje de población a 500 m o menos de una estación troncal.	Observatorio de movilidad (GB-4)
Velocidad comercial del TP (km/h) · OE4	15 km/h	≥ 18 km/h	Observatorio de movilidad (GB-4)
Nivel de formalización (%) · OE4	72 %	100 %	Observatorio de movilidad (GB-4)
Carriles exclusivos (km) · OE4	0 km	30 km	Observatorio de movilidad (GB-4)
Tiempo promedio de viaje en TP (min) · OE4	34,5 min	≤ 20 min	Observatorio de movilidad (GB-4)
Tiempo promedio de viaje (min) · OE5	34,5 min	≤ 30 min	Observatorio de movilidad (GB-4)
Cobertura de transporte público (% de población a ≤ 300 m de un paradero) · OE6	65 %	≥ 80 %	Observatorio de movilidad (GB-4)
Emisiones GEI del transporte (tCO ₂ e/año) · OE7	58 099 tCO ₂ e/año	–25 % (≈ 43 600 tCO ₂ e/año)	Observatorio de movilidad (GB-4)

9. RIESGOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN			
Tipo de riesgo	Descripción	Nivel	Medida de mitigación
Institucional / competencial	La conducción de la intervención corresponde a MPCh / Autoridad metropolitana de transporte / MTC-PROMOVILIDAD, sin que exista todavía una instancia metropolitana con competencia efectiva sobre el conjunto del ámbito, lo que puede fragmentar la decisión y dilatar los plazos.	Alto	Creación y puesta en funcionamiento de la Autoridad metropolitana de transporte (GB-2) y suscripción de los convenios de delegación entre las entidades titulares antes del inicio de la actuación.
Fiscal / financiero	El financiamiento previsto procede de MPCh y no se encuentra comprometido en el Programa Multianual de Inversiones vigente de la Municipalidad Provincial de Chiclayo.	Alto	Incorporación de la intervención al PMI de la MPCh en el ciclo inmediato y activación de la Estrategia escalonada de financiamiento (GB-3).
Técnico / de preinversión	La intervención se encuentra en nivel de madurez M1 – Formulación: no dispone de estudio de preinversión ni de expediente técnico, por lo que su alcance, su costo y su plazo son referenciales y pueden variar de forma significativa al formularse.	Alto	Programa de estudios de preinversión y expedientes técnicos (GB-1), que constituye la intervención habilitante del conjunto de la cartera y debe cubrir esta actuación en su primer paquete.
De dependencia / precedencia	La ejecución está condicionada a actuaciones previas: TP-1 (Plan Regulador de Rutas) y GB-2 (autoridad metropolitana de transporte) · Reserva de suelo para patios-taller y espacios de maniobra (condición previa, ver observaciones)	Alto	Seguimiento de la precedencia en la programación físico-financiera del apartado 5.5.1 del informe y activación anticipada de la actuación precedente.
Contractual / concesional	La actuación exige coordinación con titulares de contratos de concesión vigentes, cuyas condiciones y plazos no controla la entidad formuladora, conforme a las restricciones del apartado 5.1.6 del informe: COVISOL (PE-1N / Autopista del Sol); coordinación obligatoria para E2 y E5 sobre o adyacentes a la vía concesionada. Modificaciones de plataforma requieren aprobación del concesionario y supervisión de OSITRAN. Provías Nacional...	Alto	Coordinación formal con el concedente y con el concesionario antes del diseño definitivo, y verificación de compatibilidad contractual como condición previa a la formulación.
Social / ciudadano	La actuación reasigna espacio vial o modifica las condiciones de operación de los transportistas y de la actividad económica del ámbito, lo que puede generar oposición de los operadores actuales o de los comerciantes afectados.	Medio	Programa de comunicación, educación ciudadana y participación (GB-5), y tratamiento específico de la transición de los operadores en el plan de implementación del Sistema Integrado de Transporte.
10. MADUREZ Y PRIORIZACIÓN			
Nivel de madurez	M1 – Formulación		

Justificación de la valoración	Columna vertebral del escenario preferente, pero sin estudios de preinversión, sin suelo asegurado para patios-taller y con el mayor requerimiento financiero de la cartera.
Integra el proyecto único del SIT	Sí
11. TRAZABILIDAD	
Código de origen	SIT-T1 a T5 · Implementación de las cinco líneas troncales del Sistema Integrado de Transporte, incluidas las líneas Pomalca-Pimentel (dos rutas) y Ferreñafe-Chiclayo
Fuente de la intervención	PDM
Fuente de la ficha	Matriz de la cartera del Plan de Acción del PMUS (27/09/2026) y documentos allí citados.

PRELIMINAR

Movilidad activa, accesibilidad universal y espacio público

MA-1 · Mejoramiento del servicio de movilidad peatonal mediante el programa metropolitano de veredas con criterios de accesibilidad universal en la red vial del área funcional de Chiclayo

FICHA DE DESCRIPCIÓN DE PROYECTO DEL PLAN DE ACCIÓN	
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO	
Nombre del proyecto	Mejoramiento del servicio de movilidad peatonal mediante el programa metropolitano de veredas con criterios de accesibilidad universal en la red vial del área funcional de Chiclayo
Código PMUS	MA-1
Tipología de intervención	Medida
Línea de acción	Movilidad activa, accesibilidad universal y espacio público
Eje de inversión	No aplica
Prioridad	Alta (puntuación 2,8; ingreso a la lista corta por puntuación $\geq 2,50$)
CUI	Sin registro en el Banco de Inversiones
Objetivo estratégico	OE2. Obj. 2. Promover un sistema de movilidad accesible, inclusivo y centrado en las personas, priorizando los modos activos. Contribuye además a: OE1, OE3.
2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN	
Descripción del problema o necesidad	La caminata es el segundo modo del reparto de Chiclayo: el 20,5 % de los viajes del área metropolitana se realiza a pie y los modos activos suman el 22,4 %. La infraestructura que los soporta, en cambio, es marginal: el área metropolitana cuenta con 12,90 km de infraestructura peatonal accesible y 2,97 km de vías con prioridad peatonal. El escenario preferente sitúa la meta en más de 200 kms lineales de veredas accesibles y mejoradas, cifra que los tres escenarios prospectivos comparten precisamente porque ninguno puede prescindir de ella. El déficit no es homogéneo, pero sí generalizado. El diagnóstico documenta veredas discontinuas, de ancho insuficiente, invadidas por el comercio informal y por el estacionamiento, sin rampas en las esquinas y sin señalización podotáctil, en los cinco distritos del perímetro de intervención. En el entorno del Mercado Moshoqueque las veredas presentan las peores condiciones de mantenimiento y continuidad del área metropolitana y se inundan en épocas de lluvia. En la Zona Monumental, solo 64 de las 228 esquinas cuentan con rampas. El informe preliminar del Plan de Acción identifica el déficit de accesibilidad peatonal como una de las brechas estructurales del sistema metropolitano y constata que ninguna inversión registrada en el Banco de Inversiones la aborda como objeto principal: los componentes peatonales aparecen exclusivamente incorporados a proyectos viales —veredas, rampas y martillos— como elemento accesorio de la sección de calzada. La consecuencia es que la vereda se construye donde se construye la calzada, y no donde caminan las personas. Existe además una restricción que condiciona el diseño de la intervención: no hay hoy en la Municipalidad Provincial ni en las municipalidades distritales un equipo con capacidad instalada para diagnosticar, formular y ejecutar una red peatonal metropolitana de esta escala. Cualquier programación que ignore ese punto de partida resultará incumplible.
Descripción de la intervención	La intervención se formula como programa y no como proyecto puntual, es decir, persigue reservar una partida para una serie de intervenciones aún sin identificar ni priorizar. Su objeto es elevar la infraestructura peatonal accesible del área metropolitana desde los 12,90 km de línea base hasta al menos 200 km lineales previstos por el escenario preferente, mediante un marco

	estable —equipo, metodología, estándar, presupuesto y priorización— del que derivan los proyectos de inversión concretos, zona por zona. La razón de esta formulación es operativa y no formal: una red de veredas es capilar. No es posible, en esta etapa, definir qué vereda de qué calle de qué distrito se interviene primero, ni con qué metraje, sin un relevamiento previo del estado de las veredas, de las rampas y de los obstáculos zona por zona. Intentar presentarla como proyecto obligaría a consignar un alcance físico que no existe. Lo que el programa sí define, y compromete, es el estándar, el procedimiento de priorización, el ritmo anual y el resultado acumulado. Las actuaciones comprenden: (i) la conformación y capacitación del equipo técnico responsable, que es la primera y condición de todas las demás; (ii) la definición del estándar metropolitano de vereda accesible y su manual de soluciones tipo; (iii) el relevamiento del estado de la red peatonal por zona; (iv) el procedimiento de priorización y la programación anual de obras; (v) la ejecución por zonas, en paquetes anuales; y (vi) el seguimiento de resultados y la conservación de lo ejecutado.
Beneficiarios	Beneficiarios directos: - Peatones del área metropolitana, el 20,5 % de los viajes se realiza a pie. - Personas con discapacidad y personas con movilidad reducida, hoy sin condiciones de desplazamiento autónomo. - Personas mayores - Mujeres, que concentran el 52,7% de los viajes de cuidado, y se desplazan con frecuencia con niñas, niños o con coches de bebé, - Niñas y niños, en sus trayectos a la escuela. - Población de los sectores periféricos, donde no existen veredas accesibles y se camina por la calzada. - Usuarios del transporte público, en el tramo de aproximación a paraderos y nodos. Beneficiarios indirectos: - Sistema de salud, por la reducción de caídas y de atropellos y por los beneficios de la actividad física. - Comercios y actividades económicas de los ejes intervenidos. - Población del área metropolitana, por el trasvase modal asociado a condiciones dignas para caminar. - Municipalidades distritales, que adquieren capacidad técnica propia mediante el programa.
Componentes	Componente 1 – Conformación y capacitación del equipo técnico: constitución del equipo responsable del programa en la MPCh, con contrapartes designadas en cada municipalidad distrital, y su formación en diseño de infraestructura peatonal accesible, relevamiento y gestión de obra. Es el componente inicial y la condición de viabilidad de todo el programa. Componente 2 – Estándar metropolitano de vereda accesible: manual de soluciones tipo por condición de sección vial, con ancho libre mínimo, tratamiento de rampas y cruces, señalización podotáctil, pavimento, arbolado y drenaje; y criterios de reasignación del espacio vial donde la sección no permita resolver el ancho sin ceder calzada o estacionamiento. Componente 3 – Relevamiento del estado de la red peatonal por zona: inventario georreferenciado del estado de veredas, rampas, obstáculos y continuidad, por zona y distrito, que constituye la base de la priorización y la línea base de medición. Componente 4 – Procedimiento de priorización y programación anual: criterios explícitos y verificables —demanda peatonal, proximidad a equipamientos educativos y de salud, conexión con paraderos y nodos del SIT, siniestralidad peatonal y déficit relativo de la zona— y programa anual de obras derivado de ellos. Componente 5 – Ejecución por paquetes zonales: obras de construcción y adecuación de veredas con el estándar del Componente 2, agrupadas en paquetes anuales por zona, de modo que cada paquete entregue continuidad peatonal efectiva y no tramos sueltos. Componente 6 – Seguimiento y conservación: medición del avance y del uso, con publicación a

	través del Observatorio metropolitano de movilidad (GB-4), y régimen de conservación de lo ejecutado, con su costo previsto desde la formulación.				
Metas físicas	- Al menos 200 kms lineales de veredas accesibles ejecutadas al 2045, desde una línea base de 12,90 km de infraestructura peatonal accesible. 1 equipo técnico del programa conformado y capacitado en la MPCh, con contraparte designada en cada una de las cuatro municipalidades distritales del área funcional. 1 estándar metropolitano de vereda accesible con su manual de soluciones tipo, aprobado. 1 inventario georreferenciado del estado de la red peatonal de los cinco distritos. 1 procedimiento de priorización aprobado y un programa anual de obras derivado de él, publicado cada año. 100 % de la red ejecutada con mantenimiento programado y presupuestado.				
Resultado esperado	Red de veredas accesible y continua en la red vial metropolitana, ejecutada bajo un estándar único.				
Indicador principal	Kilómetros de veredas accesibles ejecutadas, de los 200 kms lineales previstos al 2045.				
Imagen referencial	 MA-1 · Mejoramiento del servicio de movilidad peatonal mediante el programa metropolitano de veredas con criterios de accesibilidad universal en la red vial del área funcional de Chiclayo <table> <thead> <tr> <th>Componentes</th><th>Metas físicas</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td> - Conformación y capacitación del equipo técnico - Estándar metropolitano de vereda accesible - Relevamiento del estado de la red peatonal por zona - Procedimiento de priorización y programación anual - Ejecución por paquetes zonales - Seguimiento y conservación </td><td> 216,2 km de veredas accesibles ejecutadas al 2045, desde una línea base de 12,90 km 1 equipo técnico del programa conformado y capacitado en la MPCh 1 estándar metropolitano de vereda accesible, aprobado 1 inventario georreferenciado del estado de la red peatonal 1 procedimiento de priorización aprobado y un programa anual de obras 100 % de la red ejecutada con mantenimiento programado y presupuestado </td></tr> </tbody> </table> Línea de acción Movilidad activa, accesibilidad universal y espacio público Prioridad: Alta Red de veredas accesible y continua en la red vial metropolitana, ejecutada bajo un estándar único.	Componentes	Metas físicas	- Conformación y capacitación del equipo técnico - Estándar metropolitano de vereda accesible - Relevamiento del estado de la red peatonal por zona - Procedimiento de priorización y programación anual - Ejecución por paquetes zonales - Seguimiento y conservación	216,2 km de veredas accesibles ejecutadas al 2045, desde una línea base de 12,90 km 1 equipo técnico del programa conformado y capacitado en la MPCh 1 estándar metropolitano de vereda accesible, aprobado 1 inventario georreferenciado del estado de la red peatonal 1 procedimiento de priorización aprobado y un programa anual de obras 100 % de la red ejecutada con mantenimiento programado y presupuestado
Componentes	Metas físicas				
- Conformación y capacitación del equipo técnico - Estándar metropolitano de vereda accesible - Relevamiento del estado de la red peatonal por zona - Procedimiento de priorización y programación anual - Ejecución por paquetes zonales - Seguimiento y conservación	216,2 km de veredas accesibles ejecutadas al 2045, desde una línea base de 12,90 km 1 equipo técnico del programa conformado y capacitado en la MPCh 1 estándar metropolitano de vereda accesible, aprobado 1 inventario georreferenciado del estado de la red peatonal 1 procedimiento de priorización aprobado y un programa anual de obras 100 % de la red ejecutada con mantenimiento programado y presupuestado				
3. ÁMBITO DE INTERVENCIÓN					
Departamento / provincia / distrito	Departamento: Lambayeque Provincia: Chiclayo Distritos: Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pomalca y Pimentel				
Localización específica	Red vial dentro del perímetro de intervención del PMUS de Chiclayo, en los cinco distritos. El programa es de alcance metropolitano y su aplicación es zonal: la relación de zonas y su orden de intervención resultan del relevamiento del Componente 3 y del procedimiento de priorización del Componente 4, y se publican en el programa anual de obras. Quedan fuera del alcance de este programa, por estar atendidos por componentes propios, la red peatonal de la Zona Monumental (MA-3) y los itinerarios de aproximación entre subcentros y puntos de intercambio modal del SIT (MA-4). El programa cubre el resto de la red peatonal metropolitana. Los criterios de priorización sitúan como zonas de atención preferente los entornos de equipamientos educativos y de salud, los entornos de mercado —en particular el del Mercado Moshoqueque, donde el diagnóstico documenta las peores condiciones de mantenimiento y continuidad y tramos inundables— y los sectores periféricos con mayor déficit relativo.				
Ejes viales o corredores afectados	Vías locales, colectoras y arteriales de los cinco distritos del área funcional, en su sección peatonal. El programa no interviene la calzada salvo en la medida en que la reasignación del espacio vial sea necesaria para alcanzar el ancho libre mínimo de vereda, supuesto previsto en el estándar del Componente 2.				
Georreferenciación	PARCIAL. Ver matriz cartográfica del Plan de Acción del PMUS. Se circunscribe el alcance del programa al perímetro de intervención definido en el diagnóstico del PMUS.				

Mapa de ubicación	Serie cartográfica del apartado 5.4.6 del Plan de Acción del PMUS: Mapa 5 — Movilidad activa y espacios públicos.		
4. VINCULACIÓN CON EL SNPMGI (Directiva 001-2019-EF/63.01)			
Función	15: Transporte		
División funcional	033: Transporte Terrestre		
Grupo funcional	0041: Vías Urbanas		
Indicador de brecha	Déficit de infraestructura peatonal accesible en la red vial metropolitana. Línea base: 12,90 km de infraestructura peatonal accesible en un territorio donde el 20,5 % de los viajes se realiza a pie. Meta: al menos 200 kms lineales de veredas accesibles al 2045, conforme al escenario preferente.		
Tipología SNPMGI	El programa en sí no constituye un proyecto de inversión. Los paquetes zonales de obra que de él deriven se formularán como inversiones independientes, previsiblemente como IOARR de optimización sobre la red vial existente cuando no impliquen modificación sustantiva de la sección, y su clasificación se determinará con la Oficina de Programación Multianual de Inversiones de la MPCh en cada caso.		
Sector responsable	Gobierno local provincial y distrital. Cada paquete zonal se ejecuta sobre vías de competencia de la municipalidad correspondiente.		
Requiere Ficha Técnica 5-A	No: la intervención no constituye un proyecto de inversión física.		
5. ACTORES E INSTITUCIONES			
Entidad líder	MPCh / municipalidades distritales		
Unidad ejecutora	Unidad Ejecutora de Inversiones de la MPCh y de los gobiernos distritales, según la titularidad de la vía en cada paquete zonal. Requiere validación orgánica y acuerdo interdistrital previo.		
Unidad formuladora	Unidad Formuladora de la MPCh y de los gobiernos distritales, según corresponda a cada paquete zonal.		
Coordinación requerida	Por definir en la formulación de la intervención.		
Rol del PMUS	Conducción del programa y supervisión del estándar de ejecución		
6. INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO			
Fase	Componente de costo	Costo estimado	Fuente de financiamiento
Corto plazo (2025–2030)	—	—	—
Mediano plazo (2031–2035)	Operación del programa	S/ 376 000 000 – S/ 398 000 000	—
Largo plazo (2036–2045)	—	—	—
TOTAL	—	S/ 376 000 000 – S/ 398 000 000	MPCh y presupuesto distrital; MTC / PROMOVILIDAD; créditos y fondos internacionales.
Origen de la cifra	3.4 – Derivado de subtotales de fase		

--	--

7. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

Actividad / hito	2026	2027	2028	2029	2030	2031-2035	2036-2045	Responsable
Componente 1. Conformación y capacitación del equipo técnico: constitución del equipo responsable del programa en la MPCh, con contrapartes designadas en cada municipalidad distrital, y su formación en...	■	■						MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 2. Estándar metropolitano de vereda accesible: manual de soluciones tipo por condición de sección vial, con ancho libre mínimo, tratamiento de rampas y cruces, señalización podotáctil...	■	■	■					MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 3. Relevamiento del estado de la red peatonal por zona: inventario georreferenciado del estado de veredas, rampas, obstáculos y continuidad, por zona y distrito, que constituye la base de la...		■	■					MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 4. Procedimiento de priorización y programación anual: criterios explícitos y verificables —demanda peatonal, proximidad a equipamientos educativos y de salud, conexión con paraderos y nodos...			■					MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 5. Ejecución por paquetes zonales: obras de construcción y adecuación de veredas con el estándar del				■	■	■	■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 6, agrupadas en paquetes anuales por zona, de modo que cada paquete entregue continuidad peatonal efectiva y no tramos sueltos				■	■	■	■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Hito habilitante previo	SV-2 (estándar de accesibilidad) · Requiere equipo técnico constituido antes de programar obra							

8. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Indicador	Línea base (2025)	Meta 2045	Responsable de la medición
Extensión de veredas consolidadas, en buen estado de conservación	n/d	200 kms	Observatorio de movilidad (GB-4)

Accesibilidad universal - % de cruces con rampas, señalización horizontal)	n/d	≥ 80 % dentro de los nodos identificados como prioritarios	Observatorio de movilidad (GB-4)
--	-----	--	----------------------------------

9. RIESGOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Tipo de riesgo	Descripción	Nivel	Medida de mitigación
Institucional / competencial	La conducción de la intervención corresponde a MPCh / municipalidades distritales, sin que exista todavía una instancia metropolitana con competencia efectiva sobre el conjunto del ámbito, lo que puede fragmentar la decisión y dilatar los plazos.	Medio	Creación y puesta en funcionamiento de la Autoridad metropolitana de transporte (GB-2) y suscripción de los convenios de delegación entre las entidades titulares antes del inicio de la actuación.
Fiscal financiero	El financiamiento previsto procede de MPCh y presupuesto distrital; MTC / PROMOVILIDAD; créditos y fondos internacionales. y no se encuentra comprometido en el Programa Multianual de Inversiones vigente de la Municipalidad Provincial de Chiclayo.	Alto	Incorporación de la intervención al PMI de la MPCh en el ciclo inmediato y activación de la Estrategia escalonada de financiamiento (GB-3).
De dependencia / precedencia	La ejecución está condicionada a actuaciones previas: SV-2 (estándar de accesibilidad) · Requiere equipo técnico constituido antes de programar obra	Alto	Seguimiento de la precedencia en la programación físico-financiera del apartado 5.5.1 del informe y activación anticipada de la actuación precedente.

10. MADUREZ Y PRIORIZACIÓN

Nivel de madurez	M1 – Formulación
Justificación de la valoración	Programa que cierra la mayor brecha peatonal del área metropolitana, con solución técnica conocida, competencia municipal y alta aceptación; su financiamiento es de gran escala.
Integra el proyecto único del SIT	No

11. TRAZABILIDAD

Código de origen	MA-5 · Programa de veredas con criterios de accesibilidad universal en la red metropolitana
Fuente de la intervención	Escenario preferente (3.4)
Fuente de la ficha	Matriz de la cartera del Plan de Acción del PMUS (27/09/2026) y documentos allí citados.

MA-3 · Creación del servicio de movilidad en bicicleta mediante la red de ciclovías urbanas y las ciclo-estaciones asociadas a los puntos de intercambio modal del SIT en el área metropolitana de Chiclayo

FICHA DE DESCRIPCIÓN DE PROYECTO DEL PLAN DE ACCIÓN	
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO	
Nombre del proyecto	Creación del servicio de movilidad en bicicleta mediante la red de ciclovías urbanas y las ciclo-estaciones asociadas a los puntos de intercambio modal del SIT en el área metropolitana de Chiclayo
Código PMUS	MA-3
Tipología de intervención	Proyecto físico
Línea de acción	Movilidad activa, accesibilidad universal y espacio público
Eje de inversión	2. Movilidad y espacio público
Prioridad	Media (puntuación 2,4; ingreso a la lista corta como intervención estratégica condicionada, conforme al acuerdo del taller de validación con el nivel técnico del COMUS del 24/09/2026, registrado en el Registro de Reunión N.º 63-2026-PMUS Chiclayo)
CUI	Sin correspondencia como objeto principal en el Banco de Inversiones
Objetivo estratégico	OE3. Obj. 3. Fortalecer la movilidad activa. Contribuye además a: OE4.
2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN	
Descripción del problema o necesidad	El área metropolitana de Chiclayo cuenta con menos de 11 km lineales de infraestructura ciclista, discontinua y sin conexión con los nodos del transporte público, en un territorio plano y compacto cuyas distancias de viaje son favorables al desplazamiento en bicicleta. La ausencia de una red continua y segura y de lugares de estacionamiento en los puntos de transferencia impide que la bicicleta opere como modo de acceso a oportunidades y al sistema de transporte y la confina a un uso recreativo, con lo que el potencial del modo y la transferencia modal identificadas en el escenario preferente no llega a materializarse.
Descripción de la intervención	Implementación de la red de ciclovías urbanas del área metropolitana y de las ciclo-estaciones asociadas a los puntos de intercambio modal del Sistema Integrado de Transporte (TP-12). La red se despliega sobre la trama urbana consolidada de los cinco distritos y atiende el desplazamiento cotidiano —acceso al trabajo, al estudio y a los equipamientos—, a diferencia de la red interdistrital MA-2, que opera sobre los ejes de acceso metropolitano fuera del área consolidada. La intervención incorpora el tratamiento de la sección transversal completa, los criterios de seguridad vial y soluciones de drenaje urbano sostenible y arbolado, cuya obligatoriedad se establece mediante la ordenanza SV-1.
Beneficiarios	Beneficiarios directos: la población residente en el área urbana consolidada de los cinco distritos con acceso a la red ciclista; los usuarios del Sistema Integrado de Transporte que llegan en bicicleta a los puntos de intercambio modal; y, en particular, mujeres y niñas. Hoy el uso de la bicicleta es mayoritariamente masculino, por la inseguridad frente al tránsito motorizado y la falta de infraestructura segregada, y una red segregada y continua reduce esa barrera y amplía sus opciones de movilidad autónoma. Beneficiarios indirectos: el conjunto de la población del área metropolitana, por la reducción de congestión, ruido, emisiones y la caída de la siniestralidad que trae el cambio modal, y la actividad económica de los corredores intervenidos.
Componentes	Componente 1 — Conformación de equipo técnico con representantes del gobierno provincial y los gobiernos distritales con capacidad para diagnosticar las condiciones existentes, formular soluciones, gestionar y ejecutar obras de infraestructura, y realizar el mantenimiento de la red y la evaluación y seguimiento del programa. Capacitación de

	recursos humanos. Puede ser realizado en conjunto con el componente 1 de la MA 1 (red de transitabilidad peatonal) Componente 2 - Estudios y diseño: formulación de soluciones tipológicas, estudio de preinversión y expediente técnico de la red, con definición del trazado y priorización por fases y de la tipología de infraestructura por corredor. Formulación de pliegos de licitación para ejecución de trazas. Componente 3 — Infraestructura ciclista: ejecución de la red de ciclovías urbanas, con tratamiento de la sección transversal completa, señalización y tratamiento de los cruces, por etapas. Componente 4 — Ciclo-estaciones: implementación de las ciclo-estaciones asociadas a los puntos de intercambio modal del SIT (TP-12), con estacionamiento seguro e información al usuario. Integración con el SIT: articulación física y de información con los nodos del Sistema Integrado de Transporte y con la red peatonal de acceso. Componente 5 — Mantenimiento, monitoreo y seguimiento. Mantenimiento de la red, relevamiento de la demanda, lecciones aprendidas, protocolo de reporte periódico. Plan de mantenimiento.
Metas físicas	Meta 1: 25 km de red ciclista urbana en operación al 2030. Meta 2: 39 km al 2035. Meta 3: 67,4 km al 2045. Meta 4: ciclo-estaciones implementadas en los principales puntos de intercambio modal del SIT, en número resultante del diseño definitivo de TP-12.
Resultado esperado	Red ciclista urbana conectada y segura, con ciclo-estaciones asociadas a los nodos del SIT.
Indicador principal	Kilómetros de red ciclista urbana ejecutados: 25 km al 2030, 39 km al 2035 y 67,4 km al 2045.
Imagen referencial	
3. ÁMBITO DE INTERVENCIÓN	
Departamento / provincia / distrito	Departamento: Lambayeque Provincia: Chiclayo Distritos: Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pomalca y Pimentel
Localización específica	Trama urbana consolidada de los cinco distritos del perímetro de intervención. El trazado definitivo por fases resulta del estudio de preinversión del Componente 1.
Ejes viales o corredores afectados	Corredores de la red arterial y colectora del área urbana consolidada con demanda de desplazamiento cotidiano y conexión con los puntos de intercambio modal del SIT. La relación definitiva se precisa en el Componente 1.

Georreferenciación	Sí. Ver matriz cartográfica del Plan de Acción del PMUS.							
Mapa de ubicación	Serie cartográfica del apartado 5.4.6 del Plan de Acción del PMUS: Mapa 5 — Movilidad activa y espacios públicos.							
4. VINCULACIÓN CON EL SNPMGI (Directiva 001-2019-EF/63.01)								
Función	15: Transporte							
División funcional	033: Transporte Terrestre							
Grupo funcional	0041: Vías Urbanas							
Indicador de brecha	Déficit de infraestructura ciclista en el área metropolitana. Línea base: 10,15 km de infraestructura ciclista; meta del Plan: 67,4 km de vías con prioridad ciclista al 2045.							
Tipología SNPMGI	PI Creación. La clasificación definitiva y la unidad de inversión deben validarse con la OPMI de la MPCh en la formulación del estudio de preinversión.							
Sector responsable	Gobierno local provincial y distrital, según la titularidad de la vía en cada corredor.							
Requiere Ficha Técnica 5-A	Sí							
5. ACTORES E INSTITUCIONES								
Entidad líder	MPCh / municipalidades distritales							
Unidad ejecutora	Unidad Ejecutora de Inversiones de la MPCh y de los gobiernos distritales, según la titularidad de la vía en cada corredor.							
Unidad formuladora	Unidad Formuladora de la MPCh, en coordinación con las unidades formuladoras distritales.							
Coordinación requerida	Coordinación con el diseño de los puntos de intercambio modal del SIT (TP-12), del que las ciclo-estaciones son componente, y con la ampliación de la red ciclista y el sistema de bicicleta pública (MA-6), del que esta red es prerrequisito.							
Rol del PMUS	Formulación y ejecución, con articulación de las municipalidades distritales							
6. INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO								
Fase	Componente de costo	Costo estimado	Fuente de financiamiento					
Corto plazo (2025–2030)	—	—	—					
Mediano plazo (2031–2035)	Obra, equipamiento y supervisión	S/ 67 400 000	—					
Largo plazo (2036–2045)	—	—	—					
TOTAL	—	S/ 67 400 000	MPCh					
Origen de la cifra	3.4 – Tabla de CAPEX por proyecto							
7. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN								
Actividad / hito	2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	2036–2045	Responsable
Componente 1. Conformación de equipo técnico, capacitación.	■	■						MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 2 . Estudios y diseño: estudio de preinversión y expediente técnico de la red, con definición del trazado por fases y de la tipología de infraestructura		■	■					

por corredor. Formulación de pliegos								
Componente 3. Infraestructura ciclista: licitación y ejecución de la red de ciclovías urbanas, con tratamiento de la sección transversal completa, señalización y tratamiento de los cruces			■	■	■	■	■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 4. Ciclo-estaciones: implementación de las ciclo-estaciones asociadas a los puntos de intercambio modal del SIT (TP-12), con estacionamiento seguro e información al usuario					■	■	■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 4. Mantenimiento, monitoreo y reporte				■	■	■	■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)

8. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Indicador	Línea base (2025)	Meta 2045	Responsable de la medición
Porcentaje de la población residiendo dentro de un radio de 400 metros de una traza ciclovía	9,3%	≥ 40%	MPCh - Observatorio de la movilidad
Reparto modal de la bicicleta	< 2%	≥ 15%	MPCh - Observatorio de la movilidad
Extensión de la red ciclovía	10,2 kms	67,4 kms	Observatorio de la movilidad

9. RIESGOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Tipo de riesgo	Descripción	Nivel	Medida de mitigación
Institucional / competencial	La conducción de la intervención corresponde a MPCh / municipalidades distritales, sin que exista todavía una instancia metropolitana con competencia efectiva sobre el conjunto del ámbito, lo que puede fragmentar la decisión y dilatar los plazos. Falta de experiencia en la ejecución de obras similares	Medio	Formación de equipo técnico. Creación y puesta en funcionamiento de la Autoridad metropolitana de transporte (GB-2) y suscripción de los convenios de delegación entre las entidades titulares antes del inicio de la actuación.
Fiscal / financiero	El financiamiento previsto procede de MPCh y no se encuentra comprometido en el Programa Multianual de Inversiones vigente de la Municipalidad Provincial de Chiclayo.	Medio	Incorporación de la intervención al PMI de la MPCh en el ciclo inmediato y activación de la Estrategia escalonada de financiamiento (GB-3).
Técnico / de preinversión	La intervención se encuentra en nivel de madurez M1 – Formulación: no dispone de estudio de preinversión ni de expediente técnico, por lo que su alcance, su costo y su plazo son referenciales y pueden variar de forma significativa al formularse.	Alto	Programa de estudios de preinversión y expedientes técnicos (GB-1), que constituye la intervención habilitante del conjunto de la cartera y debe cubrir esta actuación en su primer paquete.

Social ciudadano /	La actuación reasigna espacio vial o modifica las condiciones de operación de los transportistas y de la actividad económica del ámbito, lo que puede generar oposición de los operadores actuales o de los comerciantes afectados.	Medio	Programa de comunicación, educación ciudadana y participación (GB-5), y tratamiento específico de la transición de los operadores en el plan de implementación del Sistema Integrado de Transporte.
---------------------------	---	-------	---

10. MADUREZ Y PRIORIZACIÓN

Nivel de madurez	M1 – Formulación
Justificación de la valoración	La intervención dispone de alcance, extensión por fases y costo referencial procedentes de la tabla de CAPEX referencial del escenario preferente del Entregable 3.4, pero carece de estudio de preinversión. Está pendiente de conciliación la discrepancia de costo unitario entre esa tabla —67,4 km por S/ 67 400 000, esto es S/ 1,00 M/km— y la estimación del especialista de movilidad activa —100 km por S/ 31 280 000, esto es S/ 0,31 M/km—, así como la relación de alcance con el componente E3-4, de idéntico monto e igual objeto.
Integra el proyecto único del SIT	Sí

11. TRAZABILIDAD

Código de origen	MA-2 · Implementación de la red de ciclovías y de las ciclo-estaciones asociadas a los puntos de intercambio
Fuente de la intervención	PDM
Fuente de la ficha	Matriz de la cartera del Plan de Acción del PMUS (27/09/2026) y documentos allí citados.

Gestión de la movilidad y tránsito

GM-1 · Implementación de la política de gestión y tarificación del estacionamiento en vía pública en el área central de Chiclayo y en los ejes de mayor demanda

FICHA DE DESCRIPCIÓN DE PROYECTO DEL PLAN DE ACCIÓN	
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO	
Nombre del proyecto	Implementación de la política de gestión y tarificación del estacionamiento en vía pública en el área central de Chiclayo y en los ejes de mayor demanda
Código PMUS	GM-1
Tipología de intervención	Instrumento normativo
Línea de acción	Gestión de la movilidad y tránsito
Eje de inversión	No aplica
Prioridad	Alta (puntuación 2,5; ingreso a la lista corta por puntuación $\geq 2,50$)
CUI	Sin registro en el Banco de Inversiones
Objetivo estratégico	OE5. Obj. 5. Lograr un tránsito seguro, fluido y ordenado en la metrópoli. Contribuye además a: OE7.
2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN	
Descripción del problema o necesidad	El estacionamiento en vía en el área central y en los principales ejes comerciales es gratuito o carece de control efectivo, lo que incentiva el uso del vehículo privado para viajes al centro, ocupa sección vial que podría destinarse al transporte público y a la movilidad activa, y genera estacionamiento en doble fila y circulación en busca de plaza que agravan la congestión.
Descripción de la intervención	El proyecto establece la política de gestión y tarificación del estacionamiento en vía pública en el área central de Chiclayo y en los ejes de mayor demanda. Comprende la delimitación de las zonas reguladas, la estructura tarifaria diferenciada por zona y horario, el régimen de rotación, las plazas reservadas para personas con discapacidad, carga y descarga y servicios, el sistema de pago y control, y la aplicación de los ingresos al sostenimiento del sistema de movilidad. Opera como instrumento de gestión de la demanda de viajes en vehículo privado.
Beneficiarios	Beneficiarios directos: - Usuarios del sistema de movilidad del área metropolitana, que realizan 876 000 viajes diarios. - Municipalidad Provincial de Chiclayo y municipalidades distritales del área funcional. Beneficiarios indirectos: - Residentes del área metropolitana. - Actividades económicas y comerciales.
Componentes	Componente 1 – Estudio de oferta y demanda de estacionamiento y delimitación de las zonas reguladas. Componente 2 – Diseño de la estructura tarifaria, del régimen de rotación y de la afectación de los ingresos. Componente 3 – Ordenanza de regulación del estacionamiento en vía. Componente 4 – Sistema de pago, control y fiscalización. Componente 5 – Implantación por etapas y seguimiento de resultados.
Metas físicas	• 1 ordenanza de regulación del estacionamiento en vía aprobada. • Zonas reguladas implantadas en el área central y en los ejes de mayor demanda: número

	de plazas por definir en el estudio del Componente 1. • 1 sistema de pago y control en operación.
Resultado esperado	Estacionamiento en vía pública regulado y tarifado en las zonas de alta demanda del área central.
Indicador principal	Porcentaje de plazas de estacionamiento en vía gestionadas y reguladas en las zonas de alta demanda identificadas.
Imagen referencial	 GM-1 · Implementación de la política de gestión y tarificación del estacionamiento en vía pública en el área central de Chiclayo y en los ejes de mayor demanda Componentes • Estudio de oferta y demanda de estacionamiento y delimitación de las zonas reguladas • Diseño de la estructura tarifaria, del régimen de rotación y de la afectación de los ingresos • Ordenanza de regulación del estacionamiento en vía • Sistema de pago, control y fiscalización • Implantación por etapas y seguimiento de resultados Metas físicas • 1 ordenanza de regulación del estacionamiento en vía aprobada • Zonas reguladas implantadas en el área central y en los ejes de mayor demanda: número de plazas por definir en el estudio del Componente 1 • 1 sistema de pago y control en operación Línea de acción Gestión de la movilidad y tránsito Prioridad: Alta Estacionamiento en vía pública regulado y tarifado en las zonas de alta demanda del área central.

3. ÁMBITO DE INTERVENCIÓN

Departamento / provincia / distrito	Departamento: Lambayeque Provincia: Chiclayo Distritos: Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pomalca y Pimentel
Localización específica	Área central de Chiclayo y ejes comerciales de mayor demanda de estacionamiento, a delimitar en el estudio.
Ejes viales o corredores afectados	Vías del área central y ejes comerciales principales, a delimitar en el estudio.
Georreferenciación	PARCIAL. Ver matriz cartográfica del Plan de Acción del PMUS.
Mapa de ubicación	Serie cartográfica del apartado 5.4.6 del Plan de Acción del PMUS: Mapa 7 — Gestión del tránsito y seguridad vial.

4. VINCULACIÓN CON EL SNPMGI (Directiva 001-2019-EF/63.01)

Función	15: Transporte
División funcional	033: Transporte Terrestre
Grupo funcional	0076: Servicios de Transporte Urbano
Indicador de brecha	Plazas de estacionamiento en vía reguladas en el área central. Línea base: por establecer. Meta por definir en el estudio.
Tipología SNPMGI	La componente normativa no constituye inversión en el marco del SNPMGI. El sistema de pago y control podría estructurarse como inversión; su clasificación debe validarse con la OPMI de la MPCh.
Sector responsable	Gobierno local provincial.
Requiere Ficha Técnica 5-A	No: la intervención no constituye un proyecto de inversión física.

5. ACTORES E INSTITUCIONES

Entidad líder	Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la MPCh
Unidad ejecutora	Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la MPCh.
Unidad formuladora	Unidad Formuladora de la MPCh, para la componente de inversión que corresponda.
Coordinación requerida	Por definir en la formulación de la intervención.
Rol del PMUS	Regulación y gestión directa del servicio

6. INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO

Fase	Componente de costo	Costo estimado	Fuente de financiamiento
Corto plazo (2025–2030)	Elaboración y tramitación del instrumento	S/ 4 500 000	—
Mediano plazo (2031–2035)	Continuidad de la actuación	Incluido en el importe total	—
Largo plazo (2036–2045)	Continuidad de la actuación	Incluido en el importe total	—
TOTAL	—	S/ 4 500 000	MPCh
Origen de la cifra	3.4 – Tabla de CAPEX por proyecto		

7. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

Actividad / hito	2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	2036–2045	Responsable
Componente 1. Estudio de oferta y demanda de estacionamiento y delimitación de las zonas reguladas	■	■	■	■	■	■	■	Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la MPCh
Componente 2. Diseño de la estructura tarifaria, del régimen de rotación y de la afectación de los ingresos	■	■	■	■	■	■	■	Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la MPCh
Componente 3. Ordenanza de regulación del estacionamiento en vía	■	■	■	■	■	■	■	Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la MPCh
Componente 4. Sistema de pago, control y fiscalización	■	■	■	■	■	■	■	Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la MPCh

Componente 5. Implantación por etapas y seguimiento de resultados	■	■	■	■	■	■	■	Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la MPCh
---	---	---	---	---	---	---	---	--

8. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Indicador	Línea base (2025)	Meta 2045	Responsable de la medición
Indicador principal de la intervención	—	Porcentaje de plazas de estacionamiento en vía gestionadas y reguladas en las zonas de alta demanda identificadas.	Observatorio de movilidad (GB-4)
Tiempo promedio de viaje (min) · OE5	34,5 min	≤ 30 min	Observatorio de movilidad (GB-4)
Ocupación vehicular (% de viajes de 1-2 ocupantes) · OE5	86 %	60 %	Observatorio de movilidad (GB-4)
Operaciones de carga fuera de calzada (%) · OE5	21 %	≥ 85 %	Observatorio de movilidad (GB-4)
Emisiones GEI del transporte (tCO ₂ e/año) · OE7	58 099 tCO ₂ e/año	-25 % (≈ 43 600 tCO ₂ e/año)	Observatorio de movilidad (GB-4)

9. RIESGOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Tipo de riesgo	Descripción	Nivel	Medida de mitigación
Fiscal / financiero	El financiamiento previsto procede de MPCh y no se encuentra comprometido en el Programa Multianual de Inversiones vigente de la Municipalidad Provincial de Chiclayo.	Bajo	Incorporación de la intervención al PMI de la MPCh en el ciclo inmediato y activación de la Estrategia escalonada de financiamiento (GB-3).
Normativo / de aprobación	La eficacia de la intervención depende de la aprobación del instrumento por el Concejo Provincial y de su publicación, cuyos plazos no controla el equipo formulador.	Medio	Tramitación conforme al paquete normativo local del apartado 5.5.2 del informe, con la secuencia de aprobación y los plazos allí previstos.
Social / ciudadano	La actuación reasigna espacio vial o modifica las condiciones de operación de los transportistas y de la actividad económica del ámbito, lo que puede generar oposición de los operadores actuales o de los comerciantes afectados.	Medio	Programa de comunicación, educación ciudadana y participación (GB-5), y tratamiento específico de la transición de los operadores en el plan de implementación del Sistema Integrado de Transporte.

10. MADUREZ Y PRIORIZACIÓN

Nivel de madurez	M1 – Formulación
Justificación de la valoración	Instrumento de gestión de la demanda con competencia municipal y capacidad de generar ingresos; es una medida restrictiva y de aceptación difícil.
Integra el proyecto único del SIT	No

11. TRAZABILIDAD	
Código de origen	GT-1 · Implementación del sistema de gestión y tarificación del estacionamiento en vía
Fuente de la intervención	Escenario preferente (3.4)
Fuente de la ficha	Matriz de la cartera del Plan de Acción del PMUS (27/09/2026) y documentos allí citados.

GM-2 · Establecimiento por ordenanza del régimen de circulación de vehículos de carga por tipo de vía y franja horaria en el área metropolitana de Chiclayo

FICHA DE DESCRIPCIÓN DE PROYECTO DEL PLAN DE ACCIÓN	
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO	
Nombre del proyecto	Establecimiento por ordenanza del régimen de circulación de vehículos de carga por tipo de vía y franja horaria en el área metropolitana de Chiclayo
Código PMUS	GM-2
Tipología de intervención	Instrumento normativo
Línea de acción	Gestión de la movilidad y tránsito
Eje de inversión	No aplica
Prioridad	Alta (puntuación 2,6; ingreso a la lista corta por puntuación $\geq 2,50$)
CUI	Sin registro en el Banco de Inversiones
Objetivo estratégico	OE6. Obj. 6. Lograr una metrópoli territorialmente integrada y equitativa en su movilidad. Contribuye además a: OE1, OE5, OE7.
2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN	
Descripción del problema o necesidad	Los vehículos de carga circulan sin restricciones efectivas por tipo de vía ni franja horaria, atravesando el área central y los corredores urbanos. Sin un régimen de circulación, los anillos viales y los tambo de camiones no cumplen su función logística, y el informe preliminar del Plan de Acción condiciona la alineación de los anillos a la existencia de esta regulación.
Descripción de la intervención	La medida establece, mediante ordenanza, el régimen de circulación de vehículos de carga en el área metropolitana según la jerarquía vial y la franja horaria: vías habilitadas para cada categoría vehicular, horarios de restricción en el área central, rutas de acceso a los centros logísticos y régimen de permisos. Es la medida que da sentido logístico a los anillos viales (GM-6) y al tambo de camiones (GM-8).
Beneficiarios	Beneficiarios directos: - Residentes y usuarios del área central y de los corredores urbanos. - Transportistas de carga, por la previsibilidad de rutas. Beneficiarios indirectos: - Actividades comerciales del área central.
Componentes	Componente 1 – Diagnóstico de la circulación de carga por categoría vehicular y jerarquía vial. Componente 2 – Propuesta de régimen: vías habilitadas, franjas horarias, rutas de acceso y permisos.

	Componente 3 – Proyecto de ordenanza y proceso de concertación con gremios de carga. Componente 4 – Señalización y fiscalización, en coordinación con GM-2.
Metas físicas	• 1 ordenanza de régimen de circulación de carga aprobada. • Red de vías habilitadas para carga señalizada: longitud por definir en el Componente 2.
Resultado esperado	Circulación de vehículos de carga ordenada por tipo de vía y franja horaria, sin interferencia con los corredores de pasajeros.
Indicador principal	Ordenanza aprobada y kilómetros de red vial con régimen de circulación de carga vigente y fiscalizado.

Imagen referencial				
	GM-2 · Establecimiento por ordenanza del régimen de circulación de vehículos de carga por tipo de vía y franja horaria en el área metropolitana de Chiclayo <table><tr><td>Componentes • Diagnóstico de la circulación de carga por categoría vehicular y jerarquía vial • Propuesta de régimen: vías habilitadas, franjas horarias, rutas de acceso y permisos • Proyecto de ordenanza y proceso de concertación con gremios de carga • Señalización y fiscalización, en coordinación con GM-2 </td><td>Metas físicas • 1 ordenanza de régimen de circulación de carga aprobada • Red de vías habilitadas para carga señalizada: longitud por definir en el Componente 2 </td><td>Línea de acción Gestión de la movilidad y tránsito Prioridad: Alta</td></tr></table> Circulación de vehículos de carga ordenada por tipo de vía y franja horaria, sin interferencia con los corredores de pasajeros.	Componentes • Diagnóstico de la circulación de carga por categoría vehicular y jerarquía vial • Propuesta de régimen: vías habilitadas, franjas horarias, rutas de acceso y permisos • Proyecto de ordenanza y proceso de concertación con gremios de carga • Señalización y fiscalización, en coordinación con GM-2	Metas físicas • 1 ordenanza de régimen de circulación de carga aprobada • Red de vías habilitadas para carga señalizada: longitud por definir en el Componente 2	Línea de acción Gestión de la movilidad y tránsito Prioridad: Alta
Componentes • Diagnóstico de la circulación de carga por categoría vehicular y jerarquía vial • Propuesta de régimen: vías habilitadas, franjas horarias, rutas de acceso y permisos • Proyecto de ordenanza y proceso de concertación con gremios de carga • Señalización y fiscalización, en coordinación con GM-2	Metas físicas • 1 ordenanza de régimen de circulación de carga aprobada • Red de vías habilitadas para carga señalizada: longitud por definir en el Componente 2	Línea de acción Gestión de la movilidad y tránsito Prioridad: Alta		

3. ÁMBITO DE INTERVENCIÓN

Departamento / provincia / distrito	Departamento: Lambayeque Provincia: Chiclayo Distritos: Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pomalca y Pimentel
Localización específica	Red vial del área metropolitana, con énfasis en el área central y en los accesos a los centros logísticos.
Ejes viales o corredores afectados	Red vial metropolitana según jerarquía, a definir en el Componente 2.
Georreferenciación	PARCIAL. Ver matriz cartográfica del Plan de Acción del PMUS.
Mapa de ubicación	Serie cartográfica del apartado 5.4.6 del Plan de Acción del PMUS: Mapa 8 — Logística y transporte de carga.

4. VINCULACIÓN CON EL SNPMGI (Directiva 001-2019-EF/63.01)

Función	15: Transporte
División funcional	033: Transporte Terrestre
Grupo funcional	0076: Servicios de Transporte Urbano
Indicador de brecha	No aplica: instrumento normativo sin inversión asociada, salvo la señalización.
Tipología SNPMGI	La ordenanza no constituye inversión en el marco del SNPMGI.
Sector responsable	Gobierno local provincial, con el MTC y PROVÍAS en las vías de su competencia.
Requiere Ficha Técnica 5-A	No: la intervención no constituye un proyecto de inversión física.

5. ACTORES E INSTITUCIONES

Entidad líder	MPCh / MTC / PROVÍAS
----------------------	----------------------

Unidad ejecutora	Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la MPCh.
Unidad formuladora	No aplica.
Coordinación requerida	Coordinación con el MTC en las vías de la red nacional.
Rol del PMUS	Formulación normativa y fiscalización del cumplimiento

6. INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO

Fase	Componente de costo	Costo estimado	Fuente de financiamiento
Corto plazo (2025–2030)	Elaboración y tramitación del instrumento	S/ 100 000 – S/ 150 000	—
Mediano plazo (2031–2035)	—	—	—
Largo plazo (2036–2045)	—	—	—
TOTAL	—	S/ 100 000 – S/ 150 000	MPCh
Origen de la cifra	Referencial – PMUS Huancayo		

7. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

Actividad / hito	2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	2036–2045	Responsable
Componente 1. Diagnóstico de la circulación de carga por categoría vehicular y jerarquía vial	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 2. Propuesta de régimen: vías habilitadas, franjas horarias, rutas de acceso y permisos	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 3. Proyecto de ordenanza y proceso de concertación con gremios de carga	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 4. Señalización y fiscalización, en coordinación con GM-2	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)

8. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Indicador	Línea base (2025)	Meta 2045	Responsable de la medición
Indicador principal de la intervención	—	Ordenanza aprobada y kilómetros de red vial con régimen de circulación de carga vigente y fiscalizado.	Observatorio de movilidad (GB-4)
Siniestralidad vial (N.º/100 000 hab.) · OE1	280,6	–50 % (≈ 140/100 000 hab.)	Observatorio de movilidad (GB-4)
Tiempo promedio de viaje (min) · OE5	34,5 min	≤ 30 min	Observatorio de movilidad (GB-4)

Emisiones GEI del transporte (tCO ₂ e/año) · OE7	58 099 tCO ₂ e/año	-25 % (≈ 43 600 tCO ₂ e/año)	Observatorio de movilidad (GB-4)
---	-------------------------------	---	----------------------------------

9. RIESGOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Tipo de riesgo	Descripción	Nivel	Medida de mitigación
Institucional / competencial	La conducción de la intervención corresponde a MPCh / MTC / PROVÍAS, sin que exista todavía una instancia metropolitana con competencia efectiva sobre el conjunto del ámbito, lo que puede fragmentar la decisión y dilatar los plazos.	Alto	Creación y puesta en funcionamiento de la Autoridad metropolitana de transporte (GB-2) y suscripción de los convenios de delegación entre las entidades titulares antes del inicio de la actuación.
Fiscal / financiero	El financiamiento previsto procede de MPCh y no se encuentra comprometido en el Programa Multianual de Inversiones vigente de la Municipalidad Provincial de Chiclayo.	Bajo	Incorporación de la intervención al PMI de la MPCh en el ciclo inmediato y activación de la Estrategia escalonada de financiamiento (GB-3).
Normativo / de aprobación	La eficacia de la intervención depende de la aprobación del instrumento por el Concejo Provincial y de su publicación, cuyos plazos no controla el equipo formulador.	Medio	Tramitación conforme al paquete normativo local del apartado 5.5.2 del informe, con la secuencia de aprobación y los plazos allí previstos.
Social / ciudadano	La actuación reasigna espacio vial o modifica las condiciones de operación de los transportistas y de la actividad económica del ámbito, lo que puede generar oposición de los operadores actuales o de los comerciantes afectados.	Medio	Programa de comunicación, educación ciudadana y participación (GB-5), y tratamiento específico de la transición de los operadores en el plan de implementación del Sistema Integrado de Transporte.

10. MADUREZ Y PRIORIZACIÓN

Nivel de madurez	M0 – Conceptual
Justificación de la valoración	Ordenanza de bajo costo, competencia municipal clara y efecto inmediato sobre la convivencia entre carga y pasajeros.
Integra el proyecto único del SIT	No

11. TRAZABILIDAD

Código de origen	LOG-3 · Establecimiento por ordenanza del régimen de circulación de vehículos de carga según la jerarquía vial
Fuente de la intervención	Escenario preferente (3.4)
Fuente de la ficha	Matriz de la cartera del Plan de Acción del PMUS (27/09/2026) y documentos allí citados.

GM-6 · Mejoramiento del servicio de transitabilidad de la red vial metropolitana que articula los cinco distritos del área funcional de Chiclayo

FICHA DE DESCRIPCIÓN DE PROYECTO DEL PLAN DE ACCIÓN		
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO		
Nombre del proyecto		Mejoramiento del servicio de transitabilidad de la red vial metropolitana que articula los cinco distritos del área funcional de Chiclayo
Código PMUS		GM-6
Tipología de intervención		Proyecto físico
Línea de acción		Gestión de la movilidad y tránsito
Eje de inversión		2. Movilidad y espacio público
Prioridad		Alta (puntuación 2,6; ingreso a la lista corta por puntuación $\geq 2,50$)
CUI		2702828 · 2728847 · 2637505 · 2671713 · 2673681 · 2644854 · 2378604 · 2657080
Objetivo estratégico		OE5. Obj. 5. Lograr un tránsito seguro, fluido y ordenado en la metrópoli. Contribuye además a: OE6.
2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN		
Descripción del problema o necesidad		La red vial que articula los cinco distritos del área funcional presenta tramos con deficiencias de transitabilidad, discontinuidades y secciones sin tratamiento peatonal. Las inversiones registradas en el Banco de Inversiones intervienen sobre tramos aislados de esa red, sin una lógica de conjunto. El informe preliminar del Plan de Acción advierte además que el alcance del componente está definido en términos de capacidad y transitabilidad, sin componentes acreditados de seguridad vial ni de movilidad activa.
Descripción de la intervención		El proyecto mejora las condiciones de transitabilidad de la red vial metropolitana que articula los cinco distritos del área funcional. Conforme al requisito de alineación del informe preliminar del Plan de Acción, el alcance incorpora el tratamiento de la sección transversal completa, con vereda accesible, cruces peatonales y, donde la jerarquía vial lo permita, infraestructura ciclista, y el tratamiento de los nodos de concentración de siniestros. Las ocho inversiones registradas que materializan tramos de esta red se integran a la lógica de conjunto del componente, que define los tramos restantes y el estándar de sección aplicable a todos.
Beneficiarios		Beneficiarios directos: - Usuarios del sistema de movilidad del área metropolitana, que realizan 876 000 viajes diarios. - Peatones y usuarios del transporte público, en particular mujeres, niñas y niños, que ganan seguridad en sus trayectos entre distritos gracias a la vereda accesible y a los cruces peatonales seguros de la sección transversal completa. - Municipalidad Provincial de Chiclayo y municipalidades distritales del área funcional. Beneficiarios indirectos: - Residentes del área metropolitana. - Actividades económicas y comerciales.
Componentes		Componente 1 – Identificación de la red vial metropolitana objeto de intervención: vías, tramos y jerarquía, e integración de los tramos ya cubiertos por inversiones registradas. Componente 2 – Estudios y expedientes técnicos de los tramos no cubiertos, con sección

	transversal completa conforme a la ordenanza SV-2. Componente 3 – Ejecución de calzada, veredas accesibles, cruces peatonales e infraestructura ciclista donde corresponda. Componente 4 – Tratamiento de los nodos de concentración de siniestros de la red (en coordinación con SV-1).
Metas físicas	- Red vial metropolitana objeto de intervención identificada, con vías y tramos precisados: longitud por definir en el Componente 1. 100 % de los tramos intervenidos con sección transversal completa. 100 % de los nodos de concentración de siniestros de la red con tratamiento.
Resultado esperado	Red vial metropolitana transitable y continua entre los cinco distritos, con sección transversal completa.
Indicador principal	Kilómetros de red vial metropolitana mejorados con sección transversal completa y drenaje.
Imagen referencial	 GM-6 - Mejoramiento del servicio de transitabilidad de la red vial metropolitana que articula los cinco distritos del área funcional de Chiclayo Componentes - Identificación de la red vial metropolitana objeto de intervención - Estudios y expedientes técnicos de los tramos no cubiertos, con sección transversal completa conforme a la ordenanza SV-2. - Ejecución de calzada, veredas accesibles, cruces peatonales e infraestructura ciclista donde corresponda - Tratamiento de los nodos de concentración de siniestros de la red (en coordinación con SV-1) Metas físicas - Red vial metropolitana objeto de intervención identificada: longitud por definir en el Componente 1 100 % de los tramos intervenidos con sección transversal completa 100 % de los nodos de concentración de siniestros de la red con tratamiento Línea de acción Gestión de la movilidad y tránsito Prioridad: Alta Red vial metropolitana transitable y continua entre los cinco distritos, con sección transversal completa.

3. ÁMBITO DE INTERVENCIÓN

Departamento / provincia distrito	Departamento: Lambayeque Provincia: Chiclayo Distritos: Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pomalca y Pimentel
Localización específica	Red vial metropolitana que articula los cinco distritos del área funcional. Vías y tramos por precisar en el Componente 1.
Ejes viales o corredores afectados	Por precisar. Incluye, entre otros, los tramos intervenidos por las inversiones registradas en las avenidas Túpac Amaru, Víctor Raúl Haya de la Torre, Agricultura, José Eufemio Lora y Lora, John F. Kennedy, Simón Bolívar, Cieza de León, Augusto B. Leguía y la calle Sáenz Peña.
Georreferenciación	Sí. Ver matriz cartográfica del Plan de Acción del PMUS.
Mapa de ubicación	Serie cartográfica del apartado 5.4.6 del Plan de Acción del PMUS: Mapa 6 — Red vial estructurante metropolitana.

4. VINCULACIÓN CON EL SNPMGI (Directiva 001-2019-EF/63.01)

Función	15: Transporte
División funcional	033: Transporte Terrestre
Grupo funcional	0041: Vías Urbanas
Indicador de brecha	Porcentaje de la red vial urbana en inadecuado estado. Línea base y meta por establecer en el Componente 1.
Tipología SNPMGI	Programa de inversión, que agrupa proyectos de mejoramiento de vías urbanas. La clasificación definitiva debe validarse con la OPMI de la MPCh.

Sector responsable	Gobierno local provincial y distrital, Gobierno Regional de Lambayeque y MTC, según la titularidad de cada tramo.
Requiere Ficha Técnica 5-A	Sí

5. ACTORES E INSTITUCIONES

Entidad líder	MPCh / municipalidades distritales / MTC
Unidad ejecutora	Por tramo: Unidad Ejecutora de Inversiones de la entidad titular de la vía. Las inversiones registradas mantienen su unidad ejecutora actual.
Unidad formuladora	Unidad Formuladora de la MPCh para los tramos no cubiertos.
Coordinación requerida	Por verificar en los tramos que coincidan con la red vial nacional.
Rol del PMUS	Formulación y ejecución, con articulación de las municipalidades distritales y del MTC

6. INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO

Fase	Componente de costo	Costo estimado	Fuente de financiamiento
Corto plazo (2025–2030)	Obra, equipamiento y supervisión	S/ 62 154 000	—
Mediano plazo (2031–2035)	—	—	—
Largo plazo (2036–2045)	—	—	—
TOTAL	—	S/ 62 154 000	Gobierno Nacional
Origen de la cifra	3.4 – Tabla de CAPEX por proyecto		

7. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

Actividad / hito	2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	2036–2045	Responsable
Componente 1. Identificación de la red vial metropolitana objeto de intervención: vías, tramos y jerarquía, e integración de los tramos ya cubiertos por inversiones registradas	■	■	■	■	■			MTC; MPCh y municipalidades distritales en los tramos de su competencia
Componente 2. Estudios y expedientes técnicos de los tramos no cubiertos, con sección transversal completa conforme a la ordenanza SV-2	■	■	■	■	■			MTC; MPCh y municipalidades distritales en los tramos de su competencia
Componente 3. Ejecución de calzada, veredas accesibles, cruces peatonales e infraestructura ciclista donde corresponda	■	■	■	■	■			MTC; MPCh y municipalidades distritales en los tramos de su competencia
Componente 4. Tratamiento de los nodos de concentración de	■	■	■	■	■			MTC; MPCh y municipalidades distritales en los

sinistros de la red (en coordinación con SV-1)								tramos de su competencia
Hito habilitante previo	SV-1 (tratamiento obligatorio de la sección transversal completa)							

8. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Indicador	Línea base (2025)	Meta 2045	Responsable de la medición
Indicador principal de la intervención	—	Kilómetros de red vial metropolitana mejorados con sección transversal completa y drenaje.	Observatorio de movilidad (GB-4)
Tiempo promedio de viaje (min) · OE5	34,5 min	≤ 30 min	Observatorio de movilidad (GB-4)
Ocupación vehicular (% de viajes de 1-2 ocupantes) · OE5	86 %	60 %	Observatorio de movilidad (GB-4)
Operaciones de carga fuera de calzada (%) · OE5	21 %	≥ 85 %	Observatorio de movilidad (GB-4)
Cobertura de transporte público (% de población a ≤ 300 m de un paradero) · OE6	65 %	≥ 80 %	Observatorio de movilidad (GB-4)

9. RIESGOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Tipo de riesgo	Descripción	Nivel	Medida de mitigación
Fiscal / financiero	El financiamiento previsto procede de Gobierno Nacional y no se encuentra comprometido en el Programa Multianual de Inversiones vigente de la Municipalidad Provincial de Chiclayo.	Medio	Incorporación de la intervención al PMI de la MPCh en el ciclo inmediato y activación de la Estrategia escalonada de financiamiento (GB-3).
Técnico / de preinversión	La intervención se encuentra en nivel de madurez M1 – Formulación: no dispone de estudio de preinversión ni de expediente técnico, por lo que su alcance, su costo y su plazo son referenciales y pueden variar de forma significativa al formularse.	Alto	Programa de estudios de preinversión y expedientes técnicos (GB-1), que constituye la intervención habilitante del conjunto de la cartera y debe cubrir esta actuación en su primer paquete.
De dependencia / precedencia	La ejecución está condicionada a actuaciones previas: SV-1 (tratamiento obligatorio de la sección transversal completa)	Alto	Seguimiento de la precedencia en la programación físico-financiera del apartado 5.5.1 del informe y activación anticipada de la actuación precedente.
Social / ciudadano	La actuación reasigna espacio vial o modifica las condiciones de operación de los transportistas y de la actividad económica del ámbito, lo que puede generar oposición de los operadores actuales o de los comerciantes afectados.	Medio	Programa de comunicación, educación ciudadana y participación (GB-5), y tratamiento específico de la transición de los operadores en el plan de implementación del Sistema Integrado de Transporte.

10. MADUREZ Y PRIORIZACIÓN

Nivel de madurez	M1 – Formulación
-------------------------	------------------

Justificación de la valoración	Interviene la red que articula los cinco distritos, con beneficio ampliamente aceptado. Evaluación técnica elevada a 3 en la revisión del 23.09.26: los expedientes de las ocho inversiones vinculadas están aprobados y dos de ellas están en obra. La dependencia de ocho titulares distintos se recoge en la evaluación legal.
Integra el proyecto único del SIT	No
11. TRAZABILIDAD	
Código de origen	E3-1 · Mejoramiento de la transitabilidad de la red vial metropolitana que articula los cinco distritos del área funcional
Fuente de la intervención	PDM
Fuente de la ficha	Matriz de la cartera del Plan de Acción del PMUS (27/09/2026) y documentos allí citados.

PRELIMINAR

GM-15 · Revisión del sistema vial del área funcional de Chiclayo–Lambayeque con enfoque de redes de movilidad sostenible y asignación funcional del espacio vial

FICHA DE DESCRIPCIÓN DE PROYECTO DEL PLAN DE ACCIÓN	
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO	
Nombre del proyecto	Revisión del sistema vial del área funcional de Chiclayo–Lambayeque con enfoque de redes de movilidad sostenible y asignación funcional del espacio vial
Código PMUS	GM-15
Tipología de intervención	Estudio
Línea de acción	Gestión de la movilidad y tránsito
Eje de inversión	No aplica
Prioridad	Alta (puntuación 2,7; ingreso a la lista corta por puntuación $\geq 2,50$)
CUI	Sin registro en el Banco de Inversiones
Objetivo estratégico	OE5. Obj. 5. Lograr un tránsito seguro, fluido y ordenado en la metrópoli. Contribuye además a: OE1, OE3 y OE6.
2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN	
Descripción del problema o necesidad	El sistema vial del área funcional se clasifica hoy conforme a una jerarquía basada en la capacidad vehicular, que ordena las vías por el volumen de tráfico motorizado que pueden absorber y no por la función que cumplen en el territorio ni por los modos que deben tener prioridad en cada una. De esa clasificación se derivan secciones transversales que asignan el espacio al vehículo privado con independencia de la demanda peatonal, ciclista o de transporte público de cada tramo. A ello se suma la superposición de tres clasificaciones no compatibilizadas —la del SINAC, la del Plan de Desarrollo Metropolitano y la función observada en campo— y la ausencia de una matriz de competencias que identifique, tramo a tramo, al titular de la vía, al operador y al responsable de su mantenimiento. Sin esa base no es posible asignar el espacio vial conforme a la prioridad modal que el Plan establece, ni determinar qué entidad debe ejecutar cada actuación de la cartera sobre la red.
Descripción de la intervención	Estudio que sustituye la jerarquía vial basada en la capacidad vehicular por una jerarquía funcional multimodal, en la que cada vía se clasifica por su función de movimiento y por su función de lugar, y la sección transversal se reparte según la prioridad modal que establece el Plan. El ámbito es el área funcional del PMUS e incluye los tramos nacionales y departamentales que la atraviesan y los accesos a los nodos generadores —puerto, aeropuerto, mercados mayoristas y terminales—. El estudio constituye insumo para la actualización del Plan de Desarrollo Metropolitano y de los Planes de Desarrollo Urbano distritales, y no los sustituye. De él debe cerrarse, además, la denominación y el alcance definitivos de la intervención GM-6.
Beneficiarios	Beneficiarios directos: las unidades formuladoras y ejecutoras de la Municipalidad Provincial de Chiclayo, de las cuatro municipalidades distritales del área funcional, del Gobierno Regional de Lambayeque y del MTC–PROVÍAS, que disponen del marco funcional para formular y aprobar las inversiones viales. Beneficiarios indirectos: la población del área funcional metropolitana, en la medida en que las actuaciones sobre la red se diseñen con la prioridad modal y los estándares de sección que el estudio establece.
Componentes	Componente 1 — Inventario y compatibilización: inventario de la red y compatibilización de la clasificación del SINAC, la del PDM y la función observada en cada tramo, con una matriz de competencias que identifique titular, operador y responsable del mantenimiento.

	Componente 2 — Diagnóstico funcional por tramo: relación volumen/capacidad en hora punta, velocidades, volúmenes de transporte público y de carga, flujos peatonales, siniestralidad y uso del suelo frontal, con los indicadores del MET-CHI y de campo. Componente 3 — Matriz movimiento/lugar: construcción de la matriz y de la tipología funcional resultante para el conjunto de la red del área funcional. Componente 4 — Redes modales superpuestas: diseño de las redes peatonal, ciclista, de transporte público, de carga y vehicular general, y de sus puntos de conflicto. Componente 5 — Catálogo de secciones viales tipo: orden de asignación del espacio por tipología y soluciones específicas para las travesías urbanas de la red nacional y departamental. Componente 6 — Validación institucional: validación con el MTC y PROVÍAS, el Gobierno Regional de Lambayeque y las municipalidades distritales.
Metas físicas	Meta 1: un (1) estudio de revisión del sistema vial del área funcional aprobado, con memoria técnica y planos. Meta 2: el 100 % de la red arterial y colectora del área funcional con tipología funcional y sección tipo asignada. Meta 3: una (1) matriz de competencias por tramo suscrita por las entidades titulares.
Resultado esperado	Sistema vial del área funcional clasificado por función y no por capacidad, con redes modales definidas, secciones tipo por tipología y matriz de competencias por tramo, validado con las entidades titulares de cada escala.
Indicador principal	Memoria técnica y planos del sistema vial revisado aprobados; porcentaje de la red vial del área funcional con tipología funcional y sección tipo asignada.
Imagen referencial	El diagrama muestra la estructura del estudio. En la parte superior, un recuadro azul indica el título: 'GM-15 · Revisión del sistema vial del área funcional de Chiclayo-Lambayeque con enfoque de redes de movilidad sostenible y asignación funcional del espacio vial'. Debajo, se listan los componentes: Componente 1 (Inventario y compatibilización), Componente 2 (Diagnóstico funcional por tramo), Componente 3 (Matriz movimiento/lugar), Componente 4 (Redes modales superpuestas), Componente 5 (Catálogo de secciones viales tipo) y Componente 6 (Validación institucional). A la derecha, se detallan las metas físicas: Meta 1 (estudio de revisión), Meta 2 (100% de la red arterial y colectora con tipología y sección tipo) y Meta 3 (matriz de competencias). En la parte inferior, una barra azul resume el resultado esperado: 'Sistema vial del área funcional clasificado por función y no por capacidad, con redes modales definidas, secciones tipo por tipología y matriz de competencias por tramo, validado con las entidades titulares de cada escala.'
3. ÁMBITO DE INTERVENCIÓN	
Departamento / provincia / distrito	Departamento: Lambayeque Provincia: Chiclayo Distritos: Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pomalca y Pimentel
Localización específica	Área funcional metropolitana de Chiclayo. El estudio abarca el conjunto de la red vial del área funcional, incluidos los tramos de la red nacional y departamental que la atraviesan y los accesos a los nodos generadores de viajes.
Ejes viales o corredores afectados	La totalidad de la red arterial y colectora del área funcional, las travesías urbanas de la carretera PE-1N y de la red departamental, y los accesos al puerto, al aeropuerto, a los mercados mayoristas y a los terminales terrestres.
Georreferenciación	Sí. Ver matriz cartográfica del Plan de Acción del PMUS. El área de estudio se circunscribe al análisis al perímetro de intervención definido en la instancia de diagnóstico del PMUS.
Mapa de ubicación	Pendiente de incorporación a la serie cartográfica: los mapas de jerarquía vial metropolitana y de categorías de corredores y secciones tipo son producto de este mismo estudio, conforme declara la Tabla 25 del Plan de Acción del PMUS.
4. VINCULACIÓN CON EL SNPMGI (Directiva 001-2019-EF/63.01)	
Función	15: Transporte
División funcional	033: Transporte Terrestre

Grupo funcional	0041: Vías Urbanas
Indicador de brecha	Porcentaje de la red vial del área funcional sin tipología funcional ni sección tipo asignada. Línea base: 100 %; meta: 0 % de la red arterial y colectora al término del estudio.
Tipología SNPMGI	El estudio no constituye por sí mismo un proyecto de inversión: es un instrumento de planificación cuyo producto condiciona la formulación de las inversiones viales posteriores. La clasificación definitiva debe validarse con la OPMI de la MPCh.
Sector responsable	Gobierno local provincial, con participación del Gobierno Regional de Lambayeque y del MTC (PROVÍAS) en los tramos de su titularidad.
Requiere Ficha Técnica 5-A	No: la intervención no constituye un proyecto de inversión física.

5. ACTORES E INSTITUCIONES

Entidad líder	MPCh / MTC – PROVÍAS / Gobierno Regional de Lambayeque / municipalidades distritales
Unidad ejecutora	MPCh — Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con la Gerencia de Desarrollo Urbano.
Unidad formuladora	Unidad Formuladora de la MPCh, con la conformidad de las entidades titulares de los tramos nacionales y departamentales.
Coordinación requerida	MTC y PROVÍAS, para las travesías urbanas de la red nacional; Gobierno Regional de Lambayeque, para la red departamental; municipalidades distritales, para la red local. Requiere la carga previa del plano del sistema vial del PDM y de los PDU distritales.
Rol del PMUS	Formulación y conducción directa del estudio

6. INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO

Fase	Componente de costo	Costo estimado	Fuente de financiamiento
Corto plazo (2025–2030)	Elaboración del estudio	S/ 1 000 000	—
Mediano plazo (2031–2035)	—	—	—
Largo plazo (2036–2045)	—	—	—
TOTAL	—	S/ 1 000 000	Presupuesto institucional de la MPCh; MTC / PROMOVILIDAD; cooperación técnica internacional.
Origen de la cifra	Estimación del equipo (4.2)		

7. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

Actividad / hito	2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	2036–2045	Responsable
Componente 1. Inventario y compatibilización: inventario de la red y compatibilización de la clasificación del SINAC, la del PDM y la función observada en cada tramo, con una matriz de competencias que...	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)

Componente 2. Diagnóstico funcional por tramo: relación volumen/capacidad en hora punta, velocidades, volúmenes de transporte público y de carga, flujos peatonales, siniestralidad y uso del suelo...	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 3. Matriz movimiento/lugar: construcción de la matriz y de la tipología funcional resultante para el conjunto de la red del área funcional	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 4. Redes modales superpuestas: diseño de las redes peatonal, ciclista, de transporte público, de carga y vehicular general, y de sus puntos de conflicto	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 5. Catálogo de secciones viales tipo: orden de asignación del espacio por tipología y soluciones específicas para las travesías urbanas de la red nacional y departamental	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 6. Validación institucional: validación con el MTC y PROVÍAS, el Gobierno Regional de Lambayeque y las municipalidades distritales	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Hito habilitante previo	Requiere la carga del plano del sistema vial del PDM y de los PDU distritales							

8. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Indicador	Línea base (2025)	Meta 2045	Responsable de la medición
Indicador principal de la intervención	—	Memoria técnica y planos del sistema vial revisado aprobados; porcentaje de la red vial del área funcional con tipología funcional y sección tipo asignada.	Observatorio de movilidad (GB-4)
Tiempo promedio de viaje (min) · OE5	34,5 min	≤ 30 min	Observatorio de movilidad (GB-4)
Ocupación vehicular (% de viajes de 1-2 ocupantes) · OE5	86 %	60 %	Observatorio de movilidad (GB-4)
Operaciones de carga fuera de calzada (%) · OE5	21 %	≥ 85 %	Observatorio de movilidad (GB-4)
Siniestralidad vial (N.º/100 000 hab.) · OE1	280,6	−50 % (≈ 140/100 000 hab.)	Observatorio de movilidad (GB-4)

Infraestructura ciclista (km) · OE3	10,15 km	≥ 50 km	Observatorio de movilidad (GB-4)
Cobertura de transporte público (% de población a ≤ 300 m de un paradero) · OE6	65 %	≥ 80 %	Observatorio de movilidad (GB-4)

9. RIESGOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Tipo de riesgo	Descripción	Nivel	Medida de mitigación
Institucional / competencial	La conducción de la intervención corresponde a MPCh / MTC – PROVÍAS / Gobierno Regional de Lambayeque / municipalidades distritales, sin que exista todavía una instancia metropolitana con competencia efectiva sobre el conjunto del ámbito, lo que puede fragmentar la decisión y dilatar los plazos.	Alto	Creación y puesta en funcionamiento de la Autoridad metropolitana de transporte (GB-2) y suscripción de los convenios de delegación entre las entidades titulares antes del inicio de la actuación.
Fiscal financiero	El financiamiento previsto procede de Presupuesto institucional de la MPCh; MTC / PROMOVIDAD; cooperación técnica internacional. y no se encuentra comprometido en el Programa Multianual de Inversiones vigente de la Municipalidad Provincial de Chiclayo.	Bajo	Incorporación de la intervención al PMI de la MPCh en el ciclo inmediato y activación de la Estrategia escalonada de financiamiento (GB-3).
De dependencia / precedencia	La ejecución está condicionada a actuaciones previas: Requiere la carga del plano del sistema vial del PDM y de los PDU distritales	Medio	Seguimiento de la precedencia en la programación físico-financiera del apartado 5.5.1 del informe y activación anticipada de la actuación precedente.
Social ciudadano	La actuación reasigna espacio vial o modifica las condiciones de operación de los transportistas y de la actividad económica del ámbito, lo que puede generar oposición de los operadores actuales o de los comerciantes afectados.	Medio	Programa de comunicación, educación ciudadana y participación (GB-5), y tratamiento específico de la transición de los operadores en el plan de implementación del Sistema Integrado de Transporte.

10. MADUREZ Y PRIORIZACIÓN

Nivel de madurez	M1 – Formulación
Justificación de la valoración	Alta del Plan de Acción del PMUS. La intervención habilita la asignación funcional del espacio vial sobre la que se formulan las actuaciones de la cartera en la red, y de ella se deriva la definición del alcance de GM-6. Su alcance, su puntuación —en particular la valoración de la dimensión legal— y su costo referencial están pendientes de validación por el especialista vial.
Integra el proyecto único del SIT	No

11. TRAZABILIDAD

Código de origen	— (propuesta del Plan de Acción del PMUS)
Fuente de la intervención	Equipo consultor (4.2)
Fuente de la ficha	Matriz de la cartera del Plan de Acción del PMUS (27/09/2026) y documentos allí citados.

PRELIMINAR

Seguridad vial

SV-1 · Ordenanza metropolitana que incorpora con carácter obligatorio el tratamiento de la sección transversal completa y los criterios de seguridad vial y accesibilidad en los proyectos de infraestructura vial del área metropolitana de Chiclayo

FICHA DE DESCRIPCIÓN DE PROYECTO DEL PLAN DE ACCIÓN	
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO	
Nombre del proyecto	Ordenanza metropolitana que incorpora con carácter obligatorio el tratamiento de la sección transversal completa y los criterios de seguridad vial y accesibilidad en los proyectos de infraestructura vial del área metropolitana de Chiclayo
Código PMUS	SV-1
Tipología de intervención	Instrumento normativo
Línea de acción	Seguridad vial
Eje de inversión	No aplica
Prioridad	Alta (puntuación 3; ingreso a la lista corta por puntuación $\geq 2,50$)
CUI	Sin registro en el Banco de Inversiones
Objetivo estratégico	OE1. Obj. 1. Mejorar la seguridad vial y reducir la siniestralidad en toda la metrópoli. Contribuye además a: OE2, OE3.
2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN	
Descripción del problema o necesidad	Los proyectos de infraestructura vial del área metropolitana se formulan y ejecutan con un alcance definido en términos de capacidad y transitabilidad, sin componentes acreditados de seguridad vial ni de movilidad activa. El informe preliminar del Plan de Acción lo constata de forma expresa: para los componentes E3-1, E1-2 y SV-5 identifica esa brecha y fija como requisito de alineación con el PMUS incorporar al alcance de cada intervención el tratamiento de la sección transversal completa —vereda accesible, cruces peatonales y, donde la jerarquía vial lo permita, infraestructura ciclista— y el tratamiento de los nodos conflictivos identificados en el diagnóstico de siniestralidad. El propio informe preliminar del Plan de Acción condiciona el alineamiento de E3-1 al cumplimiento de ese requisito. La brecha no es teórica. Las siete inversiones de mejoramiento vial urbano registradas en el Banco de Inversiones que materializan tramos de E3-1 —CUI 2702828, 2728847, 2637505, 2671713, 2673681, 2644854 y 2378604—, junto con las inversiones de las vías LA-110 y LA-111 y las de la Av. Augusto B. Leguía y del C.P. La Unión, se encuentran en su mayoría sin expediente técnico aprobado. Si se ejecutan con su alcance vigente, la inversión vial del área metropolitana consolidará durante dos décadas una sección que no resuelve la circulación peatonal accesible ni el cruce seguro, en un territorio donde el 20,5 % de los viajes se realiza a pie, los atropellos alcanzan una letalidad de hasta el 71,9 % y solo 64 de las 228 esquinas de la Zona Monumental —el 28,1 %— cuentan con rampas. El requisito, tal como está hoy, es una recomendación contenida en un entregable de consultoría: no obliga a ninguna unidad formuladora ni ejecutora. Sin un acto normativo que lo convierta en condición de aprobación de los expedientes técnicos, su cumplimiento queda librado al criterio de cada proyectista. Falta además el instrumento técnico que lo haga aplicable: no existen secciones viales tipo propias del PMUS, y las del Plan de Desarrollo Metropolitano no incorporan los criterios de movilidad sostenible del Plan.

Descripción de la intervención	La intervención tiene por objeto aprobar y poner en aplicación una ordenanza metropolitana que establezca, con carácter obligatorio, que todo proyecto de infraestructura vial formulado, financiado o avalado en el marco del PMUS incorpore el tratamiento de la sección transversal completa y los criterios de seguridad vial y accesibilidad, junto con los instrumentos técnicos que permiten verificar su cumplimiento. Las actuaciones comprenden: (i) la elaboración del manual de secciones viales tipo del PMUS de Chiclayo, por jerarquía vial; (ii) la elaboración de la matriz de articulación entre el Plan de Desarrollo Metropolitano y el PMUS, que identifica para cada corredor la jerarquía vigente, la función asignada por el PMUS, su compatibilidad y la modificación normativa requerida; (iii) la redacción y tramitación de la propuesta de ordenanza, con sus disposiciones, criterios, excepciones, órgano de control y régimen transitorio; (iv) la incorporación de una lista de verificación de seguridad vial y accesibilidad como requisito de aprobación de los expedientes técnicos; y (v) la capacitación de las unidades formuladoras y ejecutoras de la MPCh y de las cuatro municipalidades distritales del área funcional. La intervención no ejecuta obra: fija la condición bajo la cual se ejecuta la obra de los demás componentes de la cartera.
Beneficiarios	Beneficiarios directos: - Peatones, personas con movilidad reducida, personas mayores y escolares que usan las vías intervenidas por el PMUS. - Mujeres y niñas, que perciben mayor inseguridad en horario nocturno, por los criterios de seguridad personal que el estándar incorpora junto con los de seguridad vial: iluminación peatonal, visibilidad y ausencia de espacios residuales. - Ciclistas, en los corredores cuya jerarquía vial admite infraestructura ciclista. - Unidades formuladoras y ejecutoras de la MPCh y de las municipalidades distritales, que disponen de un criterio único. Beneficiarios indirectos: - Población del área metropolitana de Chiclayo. - Sistema de salud, por la reducción esperada de atropellos. - Entidades financiadoras de la cartera, que cuentan con un estándar verificable de alineación con el PMUS.
Componentes	Componente 1 – Manual de secciones viales tipo del PMUS de Chiclayo: secciones por jerarquía vial —arterial, colectora y local— con anchos mínimos de vereda libre de obstáculos, franja de servicio, tratamiento de cruces y radios de giro, señalización, iluminación del cruce y, donde la jerarquía y el ancho disponible lo permitan, infraestructura ciclista. Las secciones se desarrollan como propias del PMUS y no se extraen del Plan de Desarrollo Metropolitano, que no incorpora los criterios de movilidad sostenible del Plan. Componente 2 – Matriz de articulación PDM-PMUS: para cada corredor de la red arterial y colectora, la jerarquía vial vigente, la función asignada por el PMUS, la compatibilidad entre ambas y, de corresponder, la modificación normativa requerida. Componente 3 – Propuesta de ordenanza metropolitana: objeto, ámbito de aplicación territorial y material, obligaciones exigibles a las unidades formuladoras y ejecutoras, supuestos de excepción debidamente motivados, órgano responsable del control, régimen de entrada en vigor y disposiciones transitorias aplicables a las inversiones en curso. Componente 4 – Lista de verificación de seguridad vial y accesibilidad: instrumento de aplicación obligatoria en la aprobación de los expedientes técnicos, que acredita el cumplimiento de la sección transversal completa y el tratamiento de los nodos conflictivos identificados en el diagnóstico de siniestralidad. Componente 5 – Régimen de aplicación a las inversiones en curso: determinación, inversión por inversión, del momento procesal en que corresponde incorporar la obligación, distinguiendo las que aún no tienen expediente técnico aprobado de las que ya se

	encuentran contratadas o en ejecución. Componente 6 – Capacitación y acompañamiento: formación de las unidades formuladoras y ejecutoras de la MPCh y de las municipalidades distritales en la aplicación del manual y de la lista de verificación.
Metas físicas	• 1 ordenanza metropolitana aprobada y vigente. • 1 manual de secciones viales tipo del PMUS aprobado, con secciones para las jerarquías arterial, colectora y local. • 1 matriz de articulación PDM-PMUS elaborada y aprobada, con cobertura de la red arterial y colectora del área funcional. • 1 lista de verificación de seguridad vial y accesibilidad incorporada al procedimiento de aprobación de expedientes. • 100 % de los proyectos de infraestructura vial del PMUS aprobados con la lista de verificación aplicada, desde la entrada en vigor de la ordenanza. • 5 municipalidades del área funcional con sus unidades formuladoras y ejecutoras capacitadas.
Resultado esperado	Todo proyecto vial del área metropolitana aprobado con sección transversal completa, criterios de seguridad vial, drenaje sostenible y arbolado.
Indicador principal	Porcentaje de proyectos viales aprobados con sección transversal completa conforme a la ordenanza.
Imagen referencial	
3. ÁMBITO DE INTERVENCIÓN	
Departamento / provincia / distrito	Departamento: Lambayeque Provincia: Chiclayo Distritos: Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pomalca y Pimentel
Localización específica	El ámbito de aplicación es la red vial arterial y colectora de competencia municipal de los cinco distritos del área funcional, y alcanza a todo proyecto de infraestructura vial formulado, financiado o avalado en el marco del PMUS. Aplicación nominal inmediata, por tratarse de inversiones vigentes sin expediente técnico aprobado: las siete inversiones de mejoramiento vial urbano que materializan tramos del componente E3-1 —CUI 2702828, 2728847, 2637505, 2671713, 2673681, 2644854 y 2378604—, la inversión de la Av. Augusto B. Leguía (CUI 2657080), la de las vías locales del C.P. La Unión (CUI 2699579) y las de transitabilidad vial interurbana de las rutas LA-110 (CUI 2653894) y LA-111 (CUI 2727389), estas dos últimas mediante convenio con la entidad titular de la vía. Aplicación a los componentes de la cartera del PMUS: E3-1, E1-2 y SV-5, para los que el informe preliminar del Plan de Acción fijó expresamente el requisito de alineación, y, en general, a todos los proyectos físicos del eje 2 — Movilidad y espacio público. En la red vial nacional y departamental que atraviesa el área metropolitana, los criterios se incorporan por la vía del convenio con la entidad titular, al exceder la competencia normativa municipal.

Ejes viales o corredores afectados	Red vial arterial y colectora del área metropolitana de Chiclayo, de competencia municipal. Clasificación vial: vías arteriales y colectoras urbanas. Los tramos de la red nacional (PE-1N, PE-06A) y departamental (LA-110, LA-111) quedan comprendidos únicamente a través de convenio con el MTC, PROVÍAS o el Gobierno Regional de Lambayeque.
Georreferenciación	NO. Ver matriz cartográfica del Plan de Acción del PMUS.
Mapa de ubicación	No procede: la intervención no tiene expresión espacial definida por tratarse de un instrumento normativo, un programa de gestión o un estudio.

4. VINCULACIÓN CON EL SNPMGI (Directiva 001-2019-EF/63.01)

Función	15: Transporte (referencia funcional; la intervención no constituye inversión)
División funcional	033: Transporte Terrestre (referencia funcional)
Grupo funcional	0041: Vías Urbanas (referencia funcional)
Indicador de brecha	Porcentaje de proyectos de infraestructura vial del área metropolitana aprobados sin tratamiento de la sección transversal completa ni criterios de seguridad vial y accesibilidad. Línea base: 100 %, al no existir norma ni instrumento técnico exigible. Meta: 0 % desde la entrada en vigor de la ordenanza.
Tipología SNPMGI	No aplica. La intervención es un instrumento normativo y no constituye un proyecto de inversión en el marco del SNPMGI. Su efecto sobre el SNPMGI es indirecto: modifica el alcance con el que se formulan y aprueban las inversiones viales del área metropolitana.
Sector responsable	Gobierno local provincial, en ejercicio de su competencia normativa sobre la red vial urbana, con participación de las municipalidades distritales del área funcional y articulación con el MTC, PROVÍAS y el Gobierno Regional de Lambayeque para los tramos de la red nacional y departamental.
Requiere Ficha Técnica 5-A	No: la intervención no constituye un proyecto de inversión física.

5. ACTORES E INSTITUCIONES

Entidad líder	MPCh / municipalidades distritales
Unidad ejecutora	No aplica en sentido estricto: la intervención no ejecuta obra. La elaboración de los instrumentos corresponde al órgano competente en movilidad de la MPCh; el control de su cumplimiento, al órgano responsable de la aprobación de expedientes técnicos. Requiere designación expresa en la propia ordenanza.
Unidad formuladora	MPCh, a través del órgano competente. La obligación que la ordenanza establece recae sobre las unidades formuladoras de la MPCh y de las municipalidades distritales en la formulación de cada inversión vial.
Coordinación requerida	Sí, en los tramos urbanos de la carretera PE-1N sujetos a concesión, donde los criterios se incorporan mediante convenio y no por aplicación directa de la ordenanza.
Rol del PMUS	Formulación normativa y supervisión del cumplimiento en los proyectos viales

6. INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO

Fase	Componente de costo	Costo estimado	Fuente de financiamiento
Corto plazo (2025–2030)	Elaboración y tramitación del instrumento	S/ 250 000	—

Mediano plazo (2031–2035)	—	—	—
Largo plazo (2036–2045)	—	—	—
TOTAL	—	S/ 250 000	Presupuesto institucional de la MPCh; cooperación técnica internacional. Gasto recurrente de S/ 40 000 por revisión bienal del manual de secciones.
Origen de la cifra	3.4 – Derivado de subtotales de fase		

7. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

Actividad / hito	2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	2036–2045	Responsable
Componente 1. Manual de secciones viales tipo del PMUS de Chiclayo: secciones por jerarquía vial —arterial, colectora y local— con anchos mínimos de vereda libre de obstáculos, franja de servicio...	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 2. Matriz de articulación PDM–PMUS: para cada corredor de la red arterial y colectora, la jerarquía vial vigente, la función asignada por el PMUS, la compatibilidad entre ambas y, de...	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 3. Propuesta de ordenanza metropolitana: objeto, ámbito de aplicación territorial y material, obligaciones exigibles a las unidades formuladoras y ejecutoras, supuestos de excepción...	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 4. Lista de verificación de seguridad vial y accesibilidad: instrumento de aplicación obligatoria en la aprobación de los expedientes técnicos, que acredita el cumplimiento de la sección...	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 5. Régimen de aplicación a las inversiones en curso: determinación, inversión	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)

por inversión, del momento procesal en que corresponde incorporar la obligación, distinguiendo las que aún no...								
Componente 6. Capacitación y acompañamiento: formación de las unidades formuladoras y ejecutoras de la MPCh y de las municipalidades distritales en la aplicación del manual y de la lista de verificación	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)

8. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Indicador	Línea base (2025)	Meta 2045	Responsable de la medición
Indicador principal de la intervención	—	Porcentaje de proyectos viales aprobados con sección transversal completa conforme a la ordenanza.	Observatorio de movilidad (GB-4)
Siniestralidad vial (N.º/100 000 hab.) · OE1	280,6	-50 % (≈ 140/100 000 hab.)	Observatorio de movilidad (GB-4)
Víctimas fatales (N.º/100 000 hab.) · OE1	5,5	≤ 2,0/100 000 hab.	Observatorio de movilidad (GB-4)
Accesibilidad universal (% de rampas en la zona monumental) · OE2	28,1 %	≥ 90 %	Observatorio de movilidad (GB-4)
Infraestructura ciclista (km) · OE3	10,15 km	≥ 50 km	Observatorio de movilidad (GB-4)

9. RIESGOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Tipo de riesgo	Descripción	Nivel	Medida de mitigación
Institucional / competencial	La conducción de la intervención corresponde a MPCh / municipalidades distritales, sin que exista todavía una instancia metropolitana con competencia efectiva sobre el conjunto del ámbito, lo que puede fragmentar la decisión y dilatar los plazos.	Medio	Creación y puesta en funcionamiento de la Autoridad metropolitana de transporte (GB-2) y suscripción de los convenios de delegación entre las entidades titulares antes del inicio de la actuación.
Fiscal / financiero	El financiamiento previsto procede de Presupuesto institucional de la MPCh; cooperación técnica internacional. Gasto recurrente de S/ 40 000 por revisión bienal del manual de secciones. y no se encuentra comprometido en el Programa Multianual de Inversiones vigente de la Municipalidad Provincial de Chiclayo.	Bajo	Incorporación de la intervención al PMI de la MPCh en el ciclo inmediato y activación de la Estrategia escalonada de financiamiento (GB-3).
Contractual / concesional	La actuación exige coordinación con titulares de contratos de concesión vigentes, cuyas condiciones y plazos no controla la entidad formuladora, conforme a las restricciones del apartado 5.1.6 del informe: Sí, en los tramos urbanos de la carretera PE-1N sujetos a	Alto	Coordinación formal con el concedente y con el concesionario antes del diseño definitivo, y verificación de compatibilidad contractual como condición previa a la formulación.

	concesión, donde los criterios se incorporan mediante convenio y no por aplicación directa de la ordenanza.		
Normativo / de aprobación	La eficacia de la intervención depende de la aprobación del instrumento por el Concejo Provincial y de su publicación, cuyos plazos no controla el equipo formulador.	Medio	Tramitación conforme al paquete normativo local del apartado 5.5.2 del informe, con la secuencia de aprobación y los plazos allí previstos.

10. MADUREZ Y PRIORIZACIÓN

Nivel de madurez	M1 – Formulación
Justificación de la valoración	Ordenanza de costo mínimo y competencia municipal que condiciona el estándar de todas las intervenciones viales del Plan; es la medida de mayor efecto multiplicador.
Integra el proyecto único del SIT	No

11. TRAZABILIDAD

Código de origen	SEG-2 · Incorporación obligatoria del tratamiento de la sección transversal completa y de los criterios de seguridad vial en los proyectos de infraestructura vial del PMUS
Fuente de la intervención	Escenario preferente (3.4)
Fuente de la ficha	Matriz de la cartera del Plan de Acción del PMUS (27/09/2026) y documentos allí citados.

SV-2 · Plan de accesibilidad universal del Sistema Integrado de Transporte de Chiclayo para personas con movilidad reducida

FICHA DE DESCRIPCIÓN DE PROYECTO DEL PLAN DE ACCIÓN		
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO		
Nombre del proyecto		Plan de accesibilidad universal del Sistema Integrado de Transporte de Chiclayo para personas con movilidad reducida
Código PMUS		SV-2
Tipología de intervención		Estudio
Línea de acción		Seguridad vial
Eje de inversión		No aplica
Prioridad		Alta (puntuación 2,7; ingreso a la lista corta por puntuación $\geq 2,50$)
CUI		Sin registro en el Banco de Inversiones
Objetivo estratégico		OE2. Obj. 2. Promover un sistema de movilidad accesible, inclusivo y centrado en las personas, priorizando los modos activos. Contribuye además a: OE4.
2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN		
Descripción del problema o necesidad		Las personas con movilidad reducida: personas con discapacidad, personas mayores, niñas y niños, quienes se desplazan con coche de bebé y quienes atraviesan una limitación temporal, encuentran barreras físicas, sensoriales, informativas y operativas a lo largo de toda la cadena del viaje en transporte público. El Entregable 3.4 evalúa esa cadena en tres eslabones: flota accesible, paraderos y estaciones accesibles e información y medios de pago accesibles, y sitúa la línea base del área metropolitana en el valor mínimo de la escala: flota de mototaxi y combi sin adaptación, paraderos informales sin adecuación, y ausencia de información y de medios de pago accesibles. El escenario preferente compromete el valor máximo de ese mismo criterio: es el único escenario que alcanza una cadena de viaje plenamente accesible, con flota accesible, puntos de intercambio con andén a nivel, información integrada y recaudo accesible en todo el sistema. Ese compromiso no tiene hoy instrumento que lo traduzca en estándares exigibles, en cartera priorizada de adecuaciones ni en obligaciones contractuales para los operadores. El déficit del entorno confirma la magnitud del problema: solo 64 de las 228 esquinas de la Zona Monumental cuentan con rampas (28,1 %) y el área metropolitana dispone de 12,90 km de infraestructura peatonal accesible. Una flota accesible que descargue en un paradero inaccesible, o un paradero accesible al que no se llegue por una vereda accesible, no produce accesibilidad: la cadena se rompe en su eslabón más débil. Por eso el plan debe abarcarla entera, incluidos los itinerarios peatonales de aproximación. La Ley N.º 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, establece el marco de exigibilidad; lo que falta es el diagnóstico integral de barreras y el estándar aplicado de manera coordinada.
Descripción de la intervención		La intervención tiene por objeto formular el Plan de Accesibilidad Universal del Sistema Integrado de Transporte de Chiclayo para personas con movilidad reducida, partiendo de un diagnóstico de barreras a lo largo de toda la cadena de viaje. El plan define: (i) los estándares de accesibilidad aplicables a vehículos, paraderos, estaciones, puntos de intercambio, itinerarios peatonales de aproximación, información al usuario y sistemas de recaudo; (ii) la cartera priorizada de adecuaciones, con sus costos, fases y responsables; (iii) los mecanismos de monitoreo y de reporte periódico; (iv) las

	obligaciones de accesibilidad que deben incorporarse a los contratos de operación, a las autorizaciones y a las renovaciones de flota; y (v) el proceso de participación de las organizaciones representativas de personas con discapacidad, en régimen de co-diseño y no de consulta. El plan es un instrumento de estándar y de programación, no de obra: su producto es el criterio de obligado cumplimiento con el que se diseñan, contratan y reciben las demás intervenciones del Plan. Por esa razón debe formularse en el corto plazo, antes de que se ejecuten los componentes del SIT y de la red peatonal sobre los que recaerá. La implementación prioriza los nodos y rutas de mayor demanda, los entornos de salud, educación y servicios públicos, y las intervenciones de mayor impacto sobre la autonomía y la seguridad de las personas usuarias.
Beneficiarios	Beneficiarios directos: - Personas con discapacidad del área metropolitana. - Personas mayores. - Niñas y niños y personas que se desplazan con coche de bebé. - Personas con limitaciones temporales de movilidad. - Usuarios del transporte público en general, por la mejora de las condiciones de acceso y de información. Beneficiarios indirectos: - Familias y personas cuidadoras, en particular las mujeres, que asumen en mayor proporción el acompañamiento de niñas, niños, personas mayores y personas con discapacidad, por la autonomía que les da un sistema accesible en toda la cadena de viaje. - Operadores del transporte público, que obtienen un estándar único y previsible. - Municipalidad Provincial y autoridad metropolitana, que disponen de criterio verificable de recepción de obra. - Población del área metropolitana.
Componentes	Componente 1 – Diagnóstico de barreras de la cadena de viaje: identificación y caracterización de las barreras físicas, sensoriales, informativas y operativas en flota, paraderos, estaciones, puntos de intercambio, itinerarios peatonales de aproximación, información al usuario y recaudo, con auditorías en campo y pruebas de uso. Componente 2 – Estándares de accesibilidad: definición de los estándares aplicables a cada eslabón de la cadena, conforme a la Ley N.º 29973 y a la normativa técnica vigente, con especificaciones verificables en recepción de obra y en autorización de flota. Componente 3 – Cartera priorizada de adecuaciones: relación de intervenciones necesarias con sus costos, fases y responsables, priorizada por demanda, por entorno —salud, educación y servicios públicos— y por impacto sobre la autonomía de las personas usuarias. Componente 4 – Incorporación a contratos y autorizaciones: obligaciones de accesibilidad exigibles en los contratos de operación, en las autorizaciones de ruta y en las renovaciones de flota, y su régimen de verificación. Componente 5 – Monitoreo y participación: sistema de indicadores de accesibilidad de la cadena de viaje, integrado al Observatorio metropolitano de movilidad (GB-4), y comité de seguimiento con participación de las organizaciones representativas de personas con discapacidad y de la OMAPED.
Metas físicas	• 1 diagnóstico integral de barreras de la cadena de viaje elaborado, con auditorías en campo y pruebas de uso. • 1 conjunto de estándares de accesibilidad aprobado y exigible para flota, paraderos, estaciones, puntos de intercambio, itinerarios de aproximación, información y recaudo. • 1 cartera priorizada de adecuaciones con costos, fases y responsables. • Obligaciones de accesibilidad incorporadas al 100 % de los contratos de operación,

	autorizaciones de ruta y renovaciones de flota que se suscriban tras la aprobación del plan. • 1 comité de seguimiento constituido, con participación de organizaciones representativas de personas con discapacidad. • 1 sistema de indicadores de accesibilidad en operación, con reporte público periódico.
Resultado esperado	Cadena de viaje del transporte público accesible para personas con movilidad reducida.
Indicador principal	Estándares de accesibilidad aprobados y porcentaje de paraderos, estaciones y flota que los cumplen.
Imagen referencial	SV-2 - Plan de accesibilidad universal del Sistema Integrado de Transporte de Chiclayo para personas con movilidad reducida Componentes - Diagnóstico de barreras de la cadena de viaje - Estándares de accesibilidad - Cartera priorizada de adecuaciones - Incorporación a contratos y autorizaciones - Monitoreo y participación Metas físicas 1 diagnóstico integral de barreras de la cadena de viaje. 1 conjunto de estándares de accesibilidad aprobado y exigible. 1 cartera priorizada de adecuaciones. Obligaciones de accesibilidad en el 100 % de los contratos, autorizaciones y renovaciones de flota. 1 comité de seguimiento constituido. 1 sistema de indicadores de accesibilidad con reporte público periódico. Cadena de viaje del transporte público accesible para personas con movilidad reducida.
3. ÁMBITO DE INTERVENCIÓN	
Departamento / provincia distrito	Departamento: Lambayeque Provincia: Chiclayo Distritos: Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pomalca y Pimentel
Localización específica	Área metropolitana de Chiclayo. El plan alcanza la totalidad de la cadena de viaje del transporte público del área funcional: la flota, los paraderos, las estaciones y los puntos de intercambio del Sistema Integrado de Transporte, los itinerarios peatonales de aproximación a esos nodos, la información al usuario y los medios de pago. La priorización de las adecuaciones, producto del Componente 3, atiende a los nodos y rutas de mayor demanda y a los entornos de equipamientos de salud, educación y servicios públicos. El plan se articula con los componentes que ejecutan la infraestructura peatonal —MA-3 en la Zona Monumental, MA-4 en los itinerarios de aproximación y MA-6 en el programa de veredas—, para los que constituye el estándar de obligado cumplimiento.
Ejes viales o corredores afectados	No aplica de forma directa: el plan no ejecuta obra vial. Sus estándares recaen sobre los paraderos, estaciones y puntos de intercambio del SIT y sobre los itinerarios peatonales de aproximación, cuya clasificación corresponde a cada intervención ejecutora.
Georreferenciación	NO. Ver matriz cartográfica del Plan de Acción del PMUS.
Mapa de ubicación	No procede: la intervención no tiene expresión espacial definida por tratarse de un instrumento normativo, un programa de gestión o un estudio.
4. VINCULACIÓN CON EL SNPMGI (Directiva 001-2019-EF/63.01)	
Función	15: Transporte
División funcional	033: Transporte Terrestre
Grupo funcional	0076: Servicios de Transporte Urbano
Indicador de brecha	Brecha de accesibilidad del servicio de transporte público para personas con movilidad reducida. Línea base: el Entregable 3.4 sitúa la accesibilidad de la cadena de viaje del área metropolitana en el valor mínimo de la escala —flota sin adaptación, paraderos informales,

	sin información ni recaudo accesibles—. Meta: cadena de viaje plenamente accesible, conforme al desempeño comprometido por el escenario preferente.
Tipología SNPMGI	No aplica. La intervención es un estudio y no constituye un proyecto de inversión en el marco del SNPMGI. Las adecuaciones que el plan priorice se ejecutarán como componentes de las inversiones del SIT y de la red peatonal, o como IOARR independientes, según su naturaleza.
Sector responsable	Gobierno local provincial, con el MTC y PROMOVILIDAD, y con el Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad y la OMAPED de la MPCh en materia de accesibilidad.
Requiere Ficha Técnica 5-A	No: la intervención no constituye un proyecto de inversión física.

5. ACTORES E INSTITUCIONES

Entidad líder	MPCh / Autoridad metropolitana de transporte / OMAPED
Unidad ejecutora	No aplica en esta etapa: la intervención es un estudio. La ejecución de las adecuaciones corresponderá a las unidades ejecutoras de cada intervención comprendida en la cartera priorizada.
Unidad formuladora	Unidad Formuladora de la MPCh, para las adecuaciones que se estructuren como inversión independiente.
Coordinación requerida	Por definir en la formulación de la intervención.
Rol del PMUS	Formulación del plan y supervisión de los estándares de accesibilidad

6. INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO

Fase	Componente de costo	Costo estimado	Fuente de financiamiento
Corto plazo (2025–2030)	Elaboración del estudio	S/ 500 000	—
Mediano plazo (2031–2035)	—	—	—
Largo plazo (2036–2045)	—	—	—
TOTAL	—	S/ 500 000	MPCh; MTC / PROMOVILIDAD; cooperación técnica internacional. Gasto recurrente de S/ 80 000 por actualización periódica del plan.
Origen de la cifra	Estimación del equipo (4.2)		

7. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

Actividad / hito	2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	2036–2045	Responsable
Componente 1. Diagnóstico de barreras de la cadena de viaje: identificación y caracterización de	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)

las barreras físicas, sensoriales, informativas y operativas en flota, paraderos, estaciones, puntos de...								
Componente 2. Estándares de accesibilidad: definición de los estándares aplicables a cada eslabón de la cadena, conforme a la Ley N	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 3. Cartera priorizada de adecuaciones: relación de intervenciones necesarias con sus costos, fases y responsables, priorizada por demanda, por entorno —salud, educación y servicios públicos— y...	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 4. Incorporación a contratos y autorizaciones: obligaciones de accesibilidad exigibles en los contratos de operación, en las autorizaciones de ruta y en las renovaciones de flota, y su régimen...	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 5. Monitoreo y participación: sistema de indicadores de accesibilidad de la cadena de viaje, integrado al Observatorio metropolitano de movilidad (GB-4), y comité de seguimiento con...	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Hito habilitante previo	TP-1 (Plan Regulador de Rutas) y TP-9 · Sus estándares condicionan a MA-4, MA-5 y MA-1							

8. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Indicador	Línea base (2025)	Meta 2045	Responsable de la medición
Indicador principal de la intervención	—	Estándares de accesibilidad aprobados y porcentaje de paraderos, estaciones y flota que los cumplen.	Observatorio de movilidad (GB-4)
Accesibilidad universal (% de rampas en la zona monumental) · OE2	28,1 %	≥ 90 %	Observatorio de movilidad (GB-4)
Asequibilidad del transporte (% del ingreso del hogar) · OE2	7,2 %-9,9 %	≤ 7 % del ingreso del hogar	Observatorio de movilidad (GB-4)
Velocidad comercial del TP (km/h) · OE4	15 km/h	≥ 18 km/h	Observatorio de movilidad (GB-4)

9. RIESGOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Tipo de riesgo	Descripción	Nivel	Medida de mitigación
----------------	-------------	-------	----------------------

Institucional / competencial	La conducción de la intervención corresponde a MPCh / Autoridad metropolitana de transporte / OMAPED, sin que exista todavía una instancia metropolitana con competencia efectiva sobre el conjunto del ámbito, lo que puede fragmentar la decisión y dilatar los plazos.	Alto	Creación y puesta en funcionamiento de la Autoridad metropolitana de transporte (GB-2) y suscripción de los convenios de delegación entre las entidades titulares antes del inicio de la actuación.
Fiscal / financiero	El financiamiento previsto procede de MPCh; MTC / PROMOVILIDAD; cooperación técnica internacional. Gasto recurrente de S/ 80 000 por actualización periódica del plan. y no se encuentra comprometido en el Programa Multianual de Inversiones vigente de la Municipalidad Provincial de Chiclayo.	Bajo	Incorporación de la intervención al PMI de la MPCh en el ciclo inmediato y activación de la Estrategia escalonada de financiamiento (GB-3).
De dependencia / precedencia	La ejecución está condicionada a actuaciones previas: TP-1 (Plan Regulador de Rutas) y TP-9 · Sus estándares condicionan a MA-4, MA-5 y MA-1	Alto	Seguimiento de la precedencia en la programación físico-financiera del apartado 5.5.1 del informe y activación anticipada de la actuación precedente.

10. MADUREZ Y PRIORIZACIÓN

Nivel de madurez	M1 – Formulación
Justificación de la valoración	Define los estándares de accesibilidad del sistema con costo bajo, competencia clara y amplio respaldo social.
Integra el proyecto único del SIT	No

11. TRAZABILIDAD

Código de origen	— · —
Fuente de la intervención	Equipo
Fuente de la ficha	Matriz de la cartera del Plan de Acción del PMUS (27/09/2026) y documentos allí citados.

SV-3 · Programa de tratamiento de los nodos y tramos de concentración de siniestros de la red vial metropolitana de Chiclayo: auditorías de seguridad vial, rediseño de intersecciones, cruces peatonales seguros e iluminación

FICHA DE DESCRIPCIÓN DE PROYECTO DEL PLAN DE ACCIÓN		
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO		
Nombre del proyecto		Programa de tratamiento de los nodos y tramos de concentración de siniestros de la red vial metropolitana de Chiclayo: auditorías de seguridad vial, rediseño de intersecciones, cruces peatonales seguros e iluminación
Código PMUS		SV-3
Tipología de intervención		Proyecto físico
Línea de acción		Seguridad vial
Eje de inversión		2. Movilidad y espacio público
Prioridad		Alta (puntuación 2,6; ingreso a la lista corta por puntuación $\geq 2,50$)
CUI		Sin registro en el Banco de Inversiones
Objetivo estratégico		OE1. Obj. 1. Mejorar la seguridad vial y reducir la siniestralidad en toda la metrópoli. Contribuye además a: OE3, OE5.
2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN		
Descripción del problema o necesidad		La siniestralidad vial es una problemática estructural del sistema de movilidad de Chiclayo y no un fenómeno accidental: resulta del diseño y de la operación actuales de la red. El diagnóstico registra, a escala regional, 3 524 siniestros anuales, de los cuales 1 684 son choques (47,8 %), 457 despistes, 451 choques con fuga y 419 atropellos (11,9 %), con 1 239 casos atribuidos al exceso de velocidad. En la provincia de Chiclayo, entre 2021 y 2023 se registraron 167 fallecidos, 165 heridos graves y 181 heridos leves, con una tasa de mortalidad anual de 9,3 por cada 100 000 habitantes. En los cinco distritos del ámbito del PMUS, entre enero y mayo de 2026 se contabilizaron 774 siniestros y 322 víctimas, con una tasa de 127,4 siniestros por cada 100 000 habitantes en ese periodo. La siniestralidad está espacialmente concentrada. El 85,6 % de los fallecidos y el 93,3 % de los heridos graves se producen en carreteras —PE-1N, PE-06A y vías departamentales y vecinales—; el corredor de la Panamericana Norte concentra por sí solo más de la mitad de los siniestros y de las víctimas mortales de la provincia, y la PE-06A hacia Chongoyape destaca por la severidad de sus despistes (45 % de sus siniestros). La vía departamental LA-111, Av. Víctor Raúl Haya de la Torre, concentra el 60 % de choques con eventos severos en intersecciones. En las avenidas urbanas —Av. Chiclayo, Av. Bolognesi y Av. José Quiñones— predominan los atropellos (60 % de los siniestros), con letalidad elevada pese a su menor frecuencia. Las vías vecinales LA-778, LA-758 y LA-760 y la carretera a Monsefú registran atropellos recurrentes. Los usuarios vulnerables soportan la carga: entre 2021 y 2023 fallecieron 53 peatones, 60 motociclistas, 21 ocupantes de trimoto y 8 ciclistas, en un territorio donde el 20,5 % de los viajes se hace a pie y el 21,7 % en mototaxi. El 38 % de las muertes se concentra en la franja nocturna de 18 a 24 horas, lo que apunta a deficiencias de iluminación y de control de velocidad. A ello se suma que el 88 % de los siniestros queda sin causa esclarecida, lo que limita la prevención. No existe hoy en el área metropolitana un sistema de registro georreferenciado de siniestros compartido entre la MPCh, la PNP y el sector salud, ni un procedimiento regular de auditoría

	de seguridad vial que permita priorizar y tratar de forma sistemática los nodos y tramos de concentración de siniestros.
Descripción de la intervención	El programa tiene por objeto identificar y tratar de forma sistemática los nodos y tramos de concentración de siniestros de la red vial del área metropolitana de Chiclayo, con el fin de reducir las víctimas mortales y los heridos graves, protegiendo de modo prioritario a peatones, motociclistas, ocupantes de trimoto y ciclistas, conforme al enfoque de Sistema Seguro que el diagnóstico establece como implicación para el PMUS. Las actuaciones comprenden: (i) la constitución del sistema metropolitano de registro georreferenciado de siniestros, con convenios de acceso a los datos de la PNP, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, el MTC y los establecimientos de salud; (ii) la realización de auditorías de seguridad vial sobre los nodos y tramos priorizados; (iii) el diseño y la ejecución del tratamiento —rediseño geométrico de intersecciones, cruces peatonales seguros y accesibles, refugios y reducción de radios de giro, señalización horizontal y vertical, e iluminación—; (iv) la gestión de velocidad en los tramos de alta energía cinética; y (v) la evaluación del efecto de cada intervención sobre la siniestralidad, con publicación de resultados a través del Observatorio metropolitano de movilidad (GB-4). Se formula como programa ejecutado por fases: define el ámbito prioritario, los criterios de priorización y el número de nodos comprometidos por fase; el alcance físico de cada intervención se determina en la auditoría correspondiente, que es la etapa técnica que fija el tratamiento adecuado para cada nodo.
Beneficiarios	Beneficiarios directos: - Peatones, en particular en las avenidas urbanas donde los atropellos representan el 60 % de los siniestros. - Motociclistas y ocupantes de trimoto, que concentran 81 de los 167 fallecidos del periodo 2021-2023. - Ciclistas. - Niñas, niños y comunidad educativa de los entornos escolares intervenidos, en sus trayectos a la escuela. - Mujeres, en sus viajes de cuidado a pie por los entornos tratados. - Personas mayores y personas con movilidad reducida. - Usuarios del transporte público y conductores de las vías tratadas. Beneficiarios indirectos: - Familias de las víctimas y sistema de salud, por la reducción de la carga de morbilidad. - Servicios de emergencia. - Actividades económicas de los corredores intervenidos. - Población del área metropolitana de Chiclayo.
Componentes	Componente 1 – Sistema metropolitano de datos de siniestralidad: consolidación, georreferenciación y análisis de los registros de la PNP, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, el MTC y los establecimientos de salud; convenios de acceso a los datos e integración a la plataforma del Observatorio metropolitano de movilidad (GB-4). Atiende de forma directa el hecho de que el 88 % de los siniestros queda hoy sin causa esclarecida. Componente 2 – Auditorías de seguridad vial: auditoría de los nodos y tramos priorizados conforme al ámbito del apartado 3, con determinación del tratamiento adecuado para cada uno y estimación de su costo. Componente 3 – Tratamiento de nodos urbanos: rediseño geométrico de intersecciones, reducción de radios de giro, cruces peatonales a nivel con rampas y refugios, señalización horizontal y vertical, e iluminación de los cruces, en las avenidas y las intersecciones de competencia municipal. Componente 4 – Gestión de velocidad en corredores de alta energía cinética: tratamiento de

	los accesos urbanos de las carreteras, con puertas de entrada a la ciudad, reducción escalonada de la velocidad de operación, tratamiento de los cruces peatonales y elementos de contención, previo convenio con las entidades titulares de la vía. Componente 5 – Evaluación de resultados: medición del efecto de cada intervención sobre la siniestralidad —antes y después—, con publicación de los resultados a través del Observatorio metropolitano de movilidad.		
Metas físicas	• 1 sistema metropolitano de registro georreferenciado de siniestros en operación. • 60 auditorías de seguridad vial realizadas en el horizonte del Plan, de las cuales 20 en el corto plazo. • 45 nodos y tramos tratados en el horizonte del Plan, de los cuales 10 en el corto plazo. • 15 intersecciones de la red central —las ya aforadas y georreferenciadas por el equipo técnico— con tratamiento de seguridad vial ejecutado al 2035. • Convenios de gestión suscritos con el MTC, PROVIAS y el Gobierno Regional de Lambayeque para los tramos de las carreteras PE-1N, PE-06A y de las vías departamentales y vecinales que atraviesan el área metropolitana. • 1 informe bienal de evaluación de resultados de seguridad vial publicado.		
Resultado esperado	Nodos y tramos de concentración de siniestros tratados y monitoreados con registro georreferenciado.		
Indicador principal	Número de nodos y tramos tratados, de los 45 previstos, y auditorías de seguridad vial realizadas, de las 60 previstas.		
Imagen referencial	 SV-3 · Programa de tratamiento de los nodos y tramos de concentración de siniestros de la red vial metropolitana de Chiclayo: auditorías de seguridad vial, rediseño de intersecciones, cruces peatonales seguros e iluminación <table> <tr> <td> Componentes • Sistema metropolitano de datos de siniestralidad • Auditorías de seguridad vial • Tratamiento de nodos urbanos • Gestión de velocidad en corredores de alta energía cinética • Evaluación de resultados </td> <td> Metas físicas • 1 sistema metropolitano de registro georreferenciado de siniestros en operación • 60 auditorías de seguridad vial, de las cuales 20 en el corto plazo • 45 nodos y tramos tratados, de los cuales 10 en el corto plazo • 15 intersecciones de la red central con tratamiento ejecutado al 2035 • Convenios con el MTC, PROVIAS y el Gobierno Regional de Lambayeque • 1 informe bienal de evaluación de resultados publicado </td> </tr> </table> Línea de acción Seguridad vial Prioridad: Alta Nodos y tramos de concentración de siniestros tratados y monitoreados con registro georreferenciado.	Componentes • Sistema metropolitano de datos de siniestralidad • Auditorías de seguridad vial • Tratamiento de nodos urbanos • Gestión de velocidad en corredores de alta energía cinética • Evaluación de resultados	Metas físicas • 1 sistema metropolitano de registro georreferenciado de siniestros en operación • 60 auditorías de seguridad vial, de las cuales 20 en el corto plazo • 45 nodos y tramos tratados, de los cuales 10 en el corto plazo • 15 intersecciones de la red central con tratamiento ejecutado al 2035 • Convenios con el MTC, PROVIAS y el Gobierno Regional de Lambayeque • 1 informe bienal de evaluación de resultados publicado
Componentes • Sistema metropolitano de datos de siniestralidad • Auditorías de seguridad vial • Tratamiento de nodos urbanos • Gestión de velocidad en corredores de alta energía cinética • Evaluación de resultados	Metas físicas • 1 sistema metropolitano de registro georreferenciado de siniestros en operación • 60 auditorías de seguridad vial, de las cuales 20 en el corto plazo • 45 nodos y tramos tratados, de los cuales 10 en el corto plazo • 15 intersecciones de la red central con tratamiento ejecutado al 2035 • Convenios con el MTC, PROVIAS y el Gobierno Regional de Lambayeque • 1 informe bienal de evaluación de resultados publicado		
3. ÁMBITO DE INTERVENCIÓN			
Departamento / provincia distrito	Departamento: Lambayeque Provincia: Chiclayo Distritos: Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pomalca y Pimentel		
Localización específica	Área metropolitana de Chiclayo. El ámbito prioritario del programa se establece a partir de la distribución espacial de la siniestralidad documentada en el diagnóstico (Mapa 48) y de los nodos ya aforados y georreferenciados por el equipo técnico: a) Intersecciones de la red central, quince nodos con levantamiento propio: Av. Pimentel con Av. Bolognesi; Av. Grau con Av. Gran Chimú; Av. Fitzcarrald con Av. Mariscal Nieto; Av. San José con Av. José Balta; Ca. Elías Aguirre con Av. José Balta; Óvalo Quiñones; Av. Pedro Ruiz con Av. José Balta; Av. Augusto B. Leguía con Av. Luis Gonzales; Av. Sáenz Peña con Av. Bolognesi; Av. Chiclayo con Av. José Balta; Av. Mariano Cornejo con Av. Venezuela; Av. Fitzcarrald con Av. Haya de la Torre; Av. Bolognesi con Av. José Balta; Av. Francisco Bolognesi con Av. Luis Gonzales; y Av. Fitzcarrald con Av. Bolognesi. b) Avenidas urbanas con predominio de atropellos: Av. Chiclayo, Av. Bolognesi y Av. José Quiñones. c) Entornos del Mercado Modelo y del Mercado Moshoqueque, y entornos escolares, por concentración de exposición peatonal. d) Tramos urbanos de las carreteras PE-1N y PE-06A y de la vía departamental LA-111 (Av.		

	Víctor Raúl Haya de la Torre), y vías vecinales LA-778, LA-758 y LA-760 y carretera a Monsefú, sujetos a convenio con la entidad titular de la vía. La relación definitiva de nodos y tramos a tratar y el orden de intervención se fijan en las auditorías de seguridad vial del Componente 2, sobre el universo delimitado en los literales anteriores.
Ejes viales o corredores afectados	Intersecciones y tramos de vías arteriales y colectoras del área metropolitana, y tramos urbanos de la red nacional, departamental y vecinal listados en la localización específica. Clasificación vial: vías arteriales y colectoras urbanas (competencia municipal); red vial nacional PE-1N y PE-06A (competencia del MTC / PROVÍAS, con tramo concesionado); red departamental LA-111 y red vecinal LA-778, LA-758 y LA-760 (competencia del Gobierno Regional de Lambayeque y de las municipalidades distritales).
Georreferenciación	Sí. Ver matriz cartográfica del Plan de Acción del PMUS.
Mapa de ubicación	Serie cartográfica del apartado 5.4.6 del Plan de Acción del PMUS: Mapa 7 — Gestión del tránsito y seguridad vial.
4. VINCULACIÓN CON EL SNPMGI (Directiva 001-2019-EF/63.01)	
Función	15: Transporte
División funcional	033: Transporte Terrestre
Grupo funcional	0041: Vías Urbanas
Indicador de brecha	Porcentaje de nodos y tramos de concentración de siniestros de la red vial metropolitana sin tratamiento de seguridad vial. Línea base: 100 %, al no existir un programa de identificación y tratamiento en el área metropolitana. Meta: reducción al 25 % al 2045, conforme a las metas físicas del apartado 2.
Tipología SNPMGI	IOARR de optimización sobre la red vial existente, en el caso de los nodos e intersecciones de competencia municipal. Los tratamientos que impliquen ampliación o modificación sustantiva de la capacidad de la vía se formulan como proyecto de inversión independiente. La clasificación definitiva se valida con la Oficina de Programación Multianual de Inversiones de la MPCh.
Sector responsable	Gobierno local provincial y distrital, en articulación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y PROVÍAS en la red nacional, con el Gobierno Regional de Lambayeque en la red departamental y vecinal, y con la Policía Nacional del Perú en materia de registro y fiscalización.
Requiere Ficha Técnica 5-A	Sí
5. ACTORES E INSTITUCIONES	
Entidad líder	MPCh / municipalidades distritales / PNP
Unidad ejecutora	Unidad Ejecutora de Inversiones de la MPCh en los nodos de competencia municipal; la entidad titular de la vía en los tramos de la red nacional, departamental y vecinal. Requiere validación orgánica y, en los tramos no municipales, convenio previo.
Unidad formuladora	Unidad Formuladora de la MPCh. En los tramos no municipales, la Unidad Formuladora de la entidad titular de la vía.
Coordinación requerida	Sí, en los tramos urbanos de la carretera PE-1N sujetos a concesión.

Rol del PMUS	Conducción del programa, ejecución de los tratamientos y gestión del registro de siniestros
---------------------	---

6. INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO

Fase	Componente de costo	Costo estimado	Fuente de financiamiento
Corto plazo (2025–2030)	Obra, equipamiento y supervisión	S/ 20 000 000	—
Mediano plazo (2031–2035)	—	—	—
Largo plazo (2036–2045)	—	—	—
TOTAL	—	S/ 20 000 000	Presupuesto institucional de la MPCh; MTC / PROMOVILIDAD; Gobierno Regional de Lambayeque para los tramos de su competencia; cooperación técnica internacional.
Origen de la cifra	3.4 – Derivado de subtotales de fase		

7. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

Actividad / hito	2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	2036–2045	Responsable
Componente 1. Sistema metropolitano de datos de siniestralidad: consolidación, georreferenciación y análisis de los registros de la PNP, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, el MTC y los...	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 2. Auditorías de seguridad vial: auditoría de los nodos y tramos priorizados conforme al ámbito del apartado 3, con determinación del tratamiento adecuado para cada uno y estimación de su costo	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 3. Tratamiento de nodos urbanos: rediseño geométrico de intersecciones, reducción de radios de giro, cruces peatonales a nivel con rampas y refugios, señalización horizontal y vertical, e...	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 4. Gestión de velocidad en corredores de alta energía cinética: tratamiento de	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)

los accesos urbanos de las carreteras, con puertas de entrada a la ciudad, reducción escalonada de la velocidad...								
Componente 5. Evaluación de resultados: medición del efecto de cada intervención sobre la siniestralidad —antes y después—, con publicación de los resultados a través del Observatorio metropolitano de...	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Hito habilitante previo	GB-4 (el registro georreferenciado de siniestros se integra al observatorio)							

8. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Indicador	Línea base (2025)	Meta 2045	Responsable de la medición
Indicador principal de la intervención	—	Número de nodos y tramos tratados, de los 45 previstos, y auditorías de seguridad vial realizadas, de las 60 previstas.	Observatorio de movilidad (GB-4)
Siniestralidad vial (N.º/100 000 hab.) · OE1	280,6	~50 % (≈ 140/100 000 hab.)	Observatorio de movilidad (GB-4)
Víctimas fatales (N.º/100 000 hab.) · OE1	5,5	≤ 2,0/100 000 hab.	Observatorio de movilidad (GB-4)
Infraestructura ciclista (km) · OE3	10,15 km	≥ 50 km	Observatorio de movilidad (GB-4)
Tiempo promedio de viaje (min) · OE5	34,5 min	≤ 30 min	Observatorio de movilidad (GB-4)

9. RIESGOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Tipo de riesgo	Descripción	Nivel	Medida de mitigación
Institucional / competencial	La conducción de la intervención corresponde a MPCh / municipalidades distritales / PNP, sin que exista todavía una instancia metropolitana con competencia efectiva sobre el conjunto del ámbito, lo que puede fragmentar la decisión y dilatar los plazos.	Alto	Creación y puesta en funcionamiento de la Autoridad metropolitana de transporte (GB-2) y suscripción de los convenios de delegación entre las entidades titulares antes del inicio de la actuación.
Fiscal / financiero	El financiamiento previsto procede de Presupuesto institucional de la MPCh; MTC / PROMOVILIDAD; Gobierno Regional de Lambayeque para los tramos de su competencia; cooperación técnica internacional. y no se encuentra comprometido en el Programa Multianual de Inversiones vigente de la Municipalidad Provincial de Chiclayo.	Medio	Incorporación de la intervención al PMI de la MPCh en el ciclo inmediato y activación de la Estrategia escalonada de financiamiento (GB-3).
Técnico / de preinversión	La intervención se encuentra en nivel de madurez M1 – Formulación: no dispone de estudio de preinversión ni de expediente	Alto	Programa de estudios de preinversión y expedientes técnicos (GB-1), que constituye la

	técnico, por lo que su alcance, su costo y su plazo son referenciales y pueden variar de forma significativa al formularse.		intervención habilitante del conjunto de la cartera y debe cubrir esta actuación en su primer paquete.
De dependencia / precedencia	La ejecución está condicionada a actuaciones previas: GB-4 (el registro georreferenciado de siniestros se integra al observatorio)	Alto	Seguimiento de la precedencia en la programación físico-financiera del apartado 5.5.1 del informe y activación anticipada de la actuación precedente.
Contractual / concesional	La actuación exige coordinación con titulares de contratos de concesión vigentes, cuyas condiciones y plazos no controla la entidad formuladora, conforme a las restricciones del apartado 5.1.6 del informe: Sí, en los tramos urbanos de la carretera PE-1N sujetos a concesión.	Alto	Coordinación formal con el concedente y con el concesionario antes del diseño definitivo, y verificación de compatibilidad contractual como condición previa a la formulación.
Social / ciudadano	La actuación reasigna espacio vial o modifica las condiciones de operación de los transportistas y de la actividad económica del ámbito, lo que puede generar oposición de los operadores actuales o de los comerciantes afectados.	Medio	Programa de comunicación, educación ciudadana y participación (GB-5), y tratamiento específico de la transición de los operadores en el plan de implementación del Sistema Integrado de Transporte.

10. MADUREZ Y PRIORIZACIÓN

Nivel de madurez	M1 – Formulación
Justificación de la valoración	Actúa sobre los puntos donde se concentra la siniestralidad, con solución técnica conocida; buena parte de esos puntos está en vías del MTC o del Gobierno Regional.
Integra el proyecto único del SIT	No

11. TRAZABILIDAD

Fuente de la ficha	Matriz de la cartera del Plan de Acción del PMUS (27/09/2026) y documentos allí citados.
---------------------------	--

Territorio y desarrollo urbano

TU-1 · Ampliación del aeropuerto de Chiclayo: terminal de pasajeros, terminal de carga y pista, bajo contrato de concesión vigente

FICHA DE DESCRIPCIÓN DE PROYECTO DEL PLAN DE ACCIÓN	
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO	
Nombre del proyecto	Ampliación del aeropuerto de Chiclayo: terminal de pasajeros, terminal de carga y pista, bajo contrato de concesión vigente
Código PMUS	TU-1
Tipología de intervención	Proyecto físico
Línea de acción	Territorio y desarrollo urbano
Eje de inversión	3. Logística
Prioridad	Media (puntuación 2,3; ingreso a la lista corta por cobertura temática)
CUI	Sin registro en el Banco de Inversiones
Objetivo estratégico	OE6. Obj. 6. Lograr una metrópoli territorialmente integrada y equitativa en su movilidad.
2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN	
Descripción del problema o necesidad	La infraestructura aeroportuaria de Chiclayo requiere una ampliación y modernización integral para elevar la capacidad y calidad del servicio de transporte aéreo de pasajeros y carga. El proyecto EQ-2 forma parte de la cartera del escenario preferente del PMUS y su ejecución corresponde al concesionario del aeropuerto, por lo que se encuentra fuera del ámbito de ejecución directa de la MPCh. El PMUS identifica como condición de alineamiento que la ampliación se articule con el sistema de transporte público metropolitano, los accesos al aeropuerto y el ordenamiento de la carga.
Descripción de la intervención	Proyecto de modernización del Aeropuerto Internacional Capitán FAP José Abelardo Quiñones Gonzales de Chiclayo, ejecutado bajo el contrato de concesión vigente y a cargo de Aeropuertos del Perú S.A. (ADP). El alcance comprende un nuevo terminal de pasajeros, un nuevo terminal de carga, ampliación de la pista de aterrizaje, plataformas y calles de rodaje, torre de control, estación de bomberos aeronáuticos, planta de combustible, estacionamientos, accesos y vialidad, entre otros componentes. El MTC informó en 2025 que el nuevo terminal de pasajeros tendrá aproximadamente 43 000 m ² , seis puentes de embarque y una capacidad de atención de hasta 2,2 millones de pasajeros al año; asimismo, la pista se ampliará a 2 693 m.
Beneficiarios	1,37 millones de habitantes de Lambayeque, según la comunicación del MTC de diciembre de 2025; adicionalmente, el proyecto presta servicio a pasajeros, operadores, actividades comerciales y logísticas del área de influencia macrorregional.
Componentes	1) Nuevo terminal de pasajeros; 2) nuevo terminal de carga; 3) ampliación de pista de aterrizaje; 4) plataformas de aviación comercial, general y de carga; 5) calles de rodaje; 6) torre de control; 7) estación SEI/bomberos aeronáuticos; 8) planta de combustible; 9) estacionamientos, accesos y vialidad; 10) franjas de seguridad y demás instalaciones complementarias previstas en el Plan Maestro de Desarrollo del aeropuerto.
Metas físicas	Terminal de pasajeros: aproximadamente 43 000 m ² . Capacidad objetivo: hasta 2,2 millones de pasajeros/año. Pista: ampliación a 2 693 m. Nuevo terminal de carga y nuevas plataformas/calles de rodaje. El detalle definitivo de áreas, capacidades, fases constructivas y

	equipamiento deberá regirse por el expediente técnico y los instrumentos del contrato de concesión.
Resultado esperado	Aeropuerto ampliado, con capacidad para 2,2 millones de pasajeros al año y nuevo terminal de carga.
Indicador principal	Terminal de pasajeros (43 000 m²), pista (2 693 m) y terminal de carga ampliados y en operación.
Imagen referencial	 TU-1 · Ampliación del aeropuerto de Chiclayo: terminal de pasajeros, terminal de carga y pista, bajo contrato de concesión vigente Componentes • Nuevo terminal de pasajeros • Nuevo terminal de carga • Ampliación de pista de aterrizaje • Plataformas de aviación comercial, general y de carga • Calles de rodaje • Torre de control • Estación SE/bomberos aeronáuticos • Planta de combustible • Estacionamientos, accesos y vialidad • Franjas de seguridad y demás instalaciones complementarias Metas físicas • Terminal de pasajeros: aproximadamente 43 000 m² • Capacidad objetivo: hasta 2,2 millones de pasajeros/año • Pista: ampliación a 2 693 m • Nuevo terminal de carga y nuevas plataformas/calles de rodaje • El detalle definitivo se rige por el expediente técnico y los instrumentos del contrato de concesión Línea de acción Territorio y desarrollo urbano Prioridad: Media Aeropuerto ampliado, con capacidad para 2,2 millones de pasajeros al año y nuevo terminal de carga.

3. ÁMBITO DE INTERVENCIÓN

Departamento / provincia / distrito	Lambayeque / Chiclayo / Chiclayo
Localización específica	Aeropuerto Internacional Capitán FAP José Abelardo Quiñones Gonzales (CIX/SPHI), en el distrito y provincia de Chiclayo, departamento de Lambayeque. Punto de referencia aeronáutico (ARP): 06°47'14.92"S / 79°49'41.16"W. El proyecto comprende el ámbito aeroportuario y áreas requeridas para la modernización y ampliación.
Ejes viales o corredores afectados	Entorno vial del aeropuerto: Av. Aeropuerto y conexiones metropolitanas con la red vial de Chiclayo; el PDM identifica el corredor Av. Aeropuerto-Vía Canal como intervención de movilidad concurrente. La clasificación y solución definitiva de accesos al nuevo terminal deberán verificarse en los estudios y expediente técnico del proyecto aeroportuario.
Georreferenciación	Sí. Ver matriz cartográfica del Plan de Acción del PMUS.
Mapa de ubicación	Serie cartográfica del apartado 5.4.6 del Plan de Acción del PMUS: Mapa 4 — Síntesis del Sistema Integrado de Transporte; Mapa 8 — Logística y transporte de carga.

4. VINCULACIÓN CON EL SNPMGI (Directiva 001-2019-EF/63.01)

Función	15 – Transporte
División funcional	032 – Transporte Aéreo
Grupo funcional	0061 – Infraestructura aeroportuaria
Indicador de brecha	Indicador de brecha 409: Porcentaje de aeródromos que operan en condiciones subóptimas, asociado al Servicio aeroportuario de pasajeros y carga. La vinculación específica del proyecto con el indicador y su contribución al cierre de brecha deberá validarse en los instrumentos sectoriales y contractuales aplicables.
Tipología SNPMGI	Tipología 304 – Aeródromos; Servicio 351 – Servicio aeroportuario de pasajeros y carga.
Sector responsable	Transportes y Comunicaciones (MTC); la ejecución de la ampliación corresponde al concesionario Aeropuertos del Perú S.A. bajo el contrato vigente.

Requiere Ficha Técnica 5-A	Sí
5. ACTORES E INSTITUCIONES	
Entidad líder	Concesionario del aeropuerto / MTC como concedente
Unidad ejecutora	Aeropuertos del Perú S.A. (ADP), en su calidad de concesionario y ejecutor de las inversiones previstas en el contrato de concesión, conforme a los instrumentos aprobados.
Unidad formuladora	No corresponde una Unidad Formuladora de la MPCh bajo Invierte.pe para esta ficha; la intervención se ejecuta bajo el régimen contractual de la concesión aeroportuaria y sus instrumentos técnicos y sectoriales.
Coordinación requerida	MTC/DGAC – ADP – OSITRAN; MPCh/GDVT para accesos y articulación vial; CORPAC y demás entidades competentes para componentes aeronáuticos y de navegación/operación; coordinación con autoridades regionales y locales para interferencias, accesos y entorno urbano.
Rol del PMUS	Articulación urbana y seguimiento: ejecuta el concesionario bajo contrato vigente

6. INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO			
Fase	Componente de costo	Costo estimado	Fuente de financiamiento
Corto plazo (2025–2030)	—	—	—
Mediano plazo (2031–2035)	Obra, equipamiento y supervisión	S/ 1 499 400 000	—
Largo plazo (2036–2045)	—	—	—
TOTAL	—	S/ 1 499 400 000	Concesionario (contrato de concesión vigente)
Origen de la cifra	3.4 – Tabla de CAPEX por proyecto		

7. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN								
Actividad / hito	2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	2036–2045	Responsable
1) Nuevo terminal de pasajeros						■		Concesionario del aeropuerto (entidad líder; ver sección 5)

8. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN			
Indicador	Línea base (2025)	Meta 2045	Responsable de la medición
Indicador principal de la intervención	—	Terminal de pasajeros (43 000 m ²), pista (2 693 m) y terminal de carga ampliados y en operación.	Observatorio de movilidad (GB-4)
Cobertura de transporte público (% de población a ≤ 300 m de un paradero) · OE6	65 %	≥ 80 %	Observatorio de movilidad (GB-4)

Reparto modal metropolitano · OE6	mototaxi 21,7 %, caminata 21,0 %, combi 17,0 %	incremento de los modos sostenibles y reducción de la dependencia de modos informales	Observatorio de movilidad (GB-4)
-----------------------------------	--	---	----------------------------------

9. RIESGOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Tipo de riesgo	Descripción	Nivel	Medida de mitigación
Institucional / competencial	La conducción de la intervención corresponde a Concesionario del aeropuerto / MTC como concedente, sin que exista todavía una instancia metropolitana con competencia efectiva sobre el conjunto del ámbito, lo que puede fragmentar la decisión y dilatar los plazos.	Medio	Creación y puesta en funcionamiento de la Autoridad metropolitana de transporte (GB-2) y suscripción de los convenios de delegación entre las entidades titulares antes del inicio de la actuación.
Fiscal financiero	El financiamiento previsto procede de Concesionario (contrato de concesión vigente) y no se encuentra comprometido en el Programa Multianual de Inversiones vigente de la Municipalidad Provincial de Chiclayo.	Alto	Incorporación de la intervención al PMI de la MPCh en el ciclo inmediato y activación de la Estrategia escalonada de financiamiento (GB-3).
Contractual concesional	La actuación exige coordinación con titulares de contratos de concesión vigentes, cuyas condiciones y plazos no controla la entidad formuladora, conforme a las restricciones del apartado 5.1.6 del informe: MTC/DGAC – ADP – OSITRAN; MPCh/GDVT para accesos y articulación vial; CORPAC y demás entidades competentes para componentes aeronáuticos y de navegación/operación; coordinación con autoridades regionales y locales para interfer...	Alto	Coordinación formal con el concedente y con el concesionario antes del diseño definitivo, y verificación de compatibilidad contractual como condición previa a la formulación.
Social ciudadano	La actuación reasigna espacio vial o modifica las condiciones de operación de los transportistas y de la actividad económica del ámbito, lo que puede generar oposición de los operadores actuales o de los comerciantes afectados.	Medio	Programa de comunicación, educación ciudadana y participación (GB-5), y tratamiento específico de la transición de los operadores en el plan de implementación del Sistema Integrado de Transporte.

10. MADUREZ Y PRIORIZACIÓN

Nivel de madurez	M4 – Contratada / en desarrollo
Justificación de la valoración	Proyecto en ejecución con financiamiento asegurado y alto beneficio, pero fuera de la competencia municipal: se ejecuta bajo contrato de concesión vigente.
Integra el proyecto único del SIT	No

11. TRAZABILIDAD

Código de origen	EQ-2 · Ampliación aeroportuaria: terminal de pasajeros, terminal de carga y pista
Fuente de la intervención	Escenario preferente (3.4)
Fuente de la ficha	Matriz de la cartera del Plan de Acción del PMUS (27/09/2026) y documentos allí citados.

Sostenibilidad ambiental, innovación y nuevas tecnologías

SA-2 · Implementación de la red de monitoreo continuo de la calidad del aire asociada a la movilidad urbana en puntos y corredores estratégicos del área metropolitana de Chiclayo

FICHA DE DESCRIPCIÓN DE PROYECTO DEL PLAN DE ACCIÓN	
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO	
Nombre del proyecto	Implementación de la red de monitoreo continuo de la calidad del aire asociada a la movilidad urbana en puntos y corredores estratégicos del área metropolitana de Chiclayo
Código PMUS	SA-2
Tipología de intervención	Proyecto físico
Línea de acción	Sostenibilidad ambiental, innovación y nuevas tecnologías
Eje de inversión	2. Movilidad y espacio público
Prioridad	Media (puntuación 2; ingreso a la lista corta por cobertura temática)
CUI	Sin registro en el Banco de Inversiones
Objetivo estratégico	OE7. Obj. 7. Reducir los impactos ambientales del transporte y fortalecer la resiliencia climática de la movilidad. Contribuye además a: OE4.
2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN	
Descripción del problema o necesidad	El diagnóstico del PMUS caracteriza la presión ambiental del transporte mediante un inventario de emisiones construido a partir de aforos vehiculares, composición y antigüedad de la flota, combustible, velocidades y factores de emisión nacionales. Ese inventario estima la masa emitida —12,85 t/año de PM2.5, 129,83 t/año de NOx y 1,87 t/año de SO2 en los quince puntos de aforo analizados— y permite jerarquizar corredores, pero no equivale a la calidad del aire ambiental: no puede convertirse en concentraciones en $\mu\text{g}/\text{m}^3$ sin información sobre dispersión, meteorología, geometría vial, altura de mezcla y receptores expuestos. El propio diagnóstico identifica la brecha de forma expresa: no se identificó, en los insumos disponibles, una red local continua de PM2.5, PM10, NO2/NOx, SO2 y CO para el área funcional del PMUS. En consecuencia, el Plan no dispone de una línea base ambiental en concentraciones, no puede verificar el cumplimiento de los Estándares de Calidad Ambiental para el Aire aprobados por Decreto Supremo N.º 003-2017-MINAM, no puede estimar la población expuesta ni el riesgo sanitario y, sobre todo, no puede acreditar con mediciones el efecto de sus propias medidas sobre la calidad del aire. La meta de reducción del 30 % del material particulado PM2.5 al 2045 que el Plan asume carece hoy de instrumento de verificación. A ello se suma la brecha específica del PM10, que depende del polvo resuspendido, del desgaste de frenos y neumáticos, del estado del pavimento y de la limpieza vial, y que el diagnóstico advierte que no debe estimarse a partir del PM2.5 mediante una relación fija sin evidencia local. Y la del NO2: el inventario estima emisiones de NOx, mientras que el estándar regula concentraciones ambientales de NO2, que deben medirse o modelarse de forma específica.
Descripción de la intervención	La intervención tiene por objeto el diseño, la implementación y la operación progresiva de una red de monitoreo continuo de la calidad del aire asociada a la movilidad urbana en los puntos y corredores estratégicos del área metropolitana de Chiclayo, con criterios de representatividad, a fin de generar la línea base ambiental del PMUS, identificar los sectores críticos de exposición y evaluar con mediciones el efecto de las medidas del Plan. Las actuaciones comprenden: (i) el estudio de representatividad y el diseño de red conforme al

	Protocolo Nacional de Monitoreo de la Calidad Ambiental del Aire, aprobado por Decreto Supremo N.º 010-2019-MINAM; (ii) la adquisición, instalación, calibración y puesta en marcha de las estaciones, con medición de los parámetros prioritarios PM2.5, PM10 y NO2/NOx y de los complementarios SO2 y CO; (iii) la integración de una estación meteorológica automática, requisito obligatorio de soporte, sin la cual la concentración no puede interpretarse; (iv) el registro simultáneo de conteos y velocidades en la misma ventana temporal, que permite relacionar la concentración observada con la actividad vehicular real y separar los episodios de congestión de los de hora valle; (v) la plataforma de telemetría, almacenamiento, validación y publicación de los datos, integrada al Observatorio metropolitano de movilidad (GB-4); y (vi) el uso de los resultados en la evaluación de las medidas del PMUS y en el estudio de la Zona de Bajas Emisiones (SA-5), que requiere esta línea base para su formulación.
Beneficiarios	Beneficiarios directos: Municipalidad Provincial de Chiclayo y municipalidades distritales del ámbito metropolitano, para la planificación y evaluación ambiental de la movilidad, así como toma de decisiones en salud y transporte. Equipos responsables del PMUS, del SIT, de la gestión del tránsito urbano. Población residente, trabajadores y usuarios de corredores con alta intensidad de tránsito, especialmente receptores sensibles Beneficiarios indirectos: Usuarios del transporte público, peatones y ciclistas. Operadores de transporte público, vehículos Universidades, centros de investigación y ciudadanía, mediante el acceso a información ambiental de calidad
Componentes	Componente 1 – Diseño de red y preinversión: estudio de representatividad, criterios de localización, especificaciones técnicas, modelo de gestión y costeo, conforme al Decreto Supremo N.º 010-2019-MINAM. Componente 2 – Infraestructura y equipamiento: adquisición, instalación, calibración y puesta en marcha de las estaciones de referencia y de los puntos de monitoreo indicativo, con medición de PM2.5, PM10 y NO2/NOx como parámetros prioritarios y SO2 y CO como complementarios. Componente 3 – Monitoreo meteorológico: estación meteorológica automática integrada a la red —viento, temperatura, humedad y presión—, soporte obligatorio para la interpretación de las concentraciones, y registro simultáneo de conteos y velocidades en los puntos monitoreados. Componente 4 – Plataforma de datos y reportes: telemetría, almacenamiento, validación y aseguramiento de la calidad de los datos; publicación abierta e integración al Observatorio metropolitano de movilidad (GB-4); informe público anual. Componente 5 – Evaluación y soporte de políticas: uso de los resultados para la evaluación antes y después de las medidas del PMUS, para el seguimiento de la meta de reducción de PM2.5 y como línea base del estudio de la Zona de Bajas Emisiones (SA-5).
Metas físicas	• 1 estudio de representatividad y diseño de red aprobado, conforme al Decreto Supremo N.º 010-2019-MINAM. • 3 estaciones de monitoreo continuo de referencia instaladas y operativas. • 2 puntos de monitoreo indicativo complementarios en corredores. • 1 estación de fondo urbano, que permite separar la contribución vehicular del nivel de fondo. • 1 estación meteorológica automática integrada a la red. • 1 sistema de telemetría, almacenamiento y validación de datos implementado. • 1 plataforma pública de datos de calidad del aire integrada al Observatorio metropolitano de movilidad (GB-4).

	• 1 informe público anual de calidad del aire asociada a la movilidad, a partir del primer año de operación.			
Resultado esperado	Calidad del aire asociada a la movilidad monitoreada de forma continua en el área funcional.			
Indicador principal	Número de estaciones de monitoreo continuo y de puntos indicativos en operación.			
Imagen referencial	 SA-2 · Implementación de la red de monitoreo continuo de la calidad del aire asociada a la movilidad urbana en puntos y corredores estratégicos del área metropolitana de Chiclayo <table><tr><td> Componentes • Diseño de red y preinversión • Infraestructura y equipamiento • Monitoreo meteorológico • Plataforma de datos y reportes • Evaluación y soporte de políticas </td><td> Metas físicas • 1 estudio de representatividad y diseño de red aprobado • 3 estaciones de monitoreo continuo de referencia instaladas y operativas • 2 puntos de monitoreo indicativo complementarios en corredores • 1 estación de fondo urbano y 1 estación meteorológica automática integrada a la red • 1 sistema de telemetría, almacenamiento y validación de datos • 1 plataforma pública de datos integrada al Observatorio (GB-4) • 1 informe público anual de calidad del aire </td><td> Línea de acción Sostenibilidad ambiental, innovación y nuevas tecnologías Prioridad: Media </td></tr></table> Calidad del aire asociada a la movilidad monitoreada de forma continua en el área funcional.	Componentes • Diseño de red y preinversión • Infraestructura y equipamiento • Monitoreo meteorológico • Plataforma de datos y reportes • Evaluación y soporte de políticas	Metas físicas • 1 estudio de representatividad y diseño de red aprobado • 3 estaciones de monitoreo continuo de referencia instaladas y operativas • 2 puntos de monitoreo indicativo complementarios en corredores • 1 estación de fondo urbano y 1 estación meteorológica automática integrada a la red • 1 sistema de telemetría, almacenamiento y validación de datos • 1 plataforma pública de datos integrada al Observatorio (GB-4) • 1 informe público anual de calidad del aire	Línea de acción Sostenibilidad ambiental, innovación y nuevas tecnologías Prioridad: Media
Componentes • Diseño de red y preinversión • Infraestructura y equipamiento • Monitoreo meteorológico • Plataforma de datos y reportes • Evaluación y soporte de políticas	Metas físicas • 1 estudio de representatividad y diseño de red aprobado • 3 estaciones de monitoreo continuo de referencia instaladas y operativas • 2 puntos de monitoreo indicativo complementarios en corredores • 1 estación de fondo urbano y 1 estación meteorológica automática integrada a la red • 1 sistema de telemetría, almacenamiento y validación de datos • 1 plataforma pública de datos integrada al Observatorio (GB-4) • 1 informe público anual de calidad del aire	Línea de acción Sostenibilidad ambiental, innovación y nuevas tecnologías Prioridad: Media		

3. ÁMBITO DE INTERVENCIÓN

Departamento / provincia / distrito	Departamento: Lambayeque Provincia: Chiclayo Distritos: Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pomalca y Pimentel
Localización específica	Área metropolitana de Chiclayo. El diagnóstico del PMUS identifica cinco puntos como candidatos prioritarios para el monitoreo de la calidad del aire —por combinar alta carga anual de emisiones, alta intensidad por kilómetro y condiciones de operación urbana densa— y construye para ello un índice relativo de prioridad. Esos puntos son: • D9 – Av. Chiclayo con Av. José Balta. • D1 – Av. Pimentel con Av. Francisco Bolognesi. • D7 – Av. Augusto B. Leguía con Av. Luis Gonzales. • D10 – Av. Mariano Cornejo con Av. Venezuela. • D5 – Óvalo Quiñones. La red se implanta con tres estaciones de referencia en D9, D1 y D7; dos puntos de monitoreo indicativo en D10 y D5; y una estación de fondo urbano emplazada fuera de la influencia directa del tráfico. La ubicación exacta de cada estación dentro de estos emplazamientos se determina en el estudio de representatividad del Componente 1, conforme al Protocolo Nacional de Monitoreo de la Calidad Ambiental del Aire.
Ejes viales o corredores afectados	Av. Chiclayo, Av. José Balta, Av. Pimentel, Av. Francisco Bolognesi, Av. Augusto B. Leguía, Av. Luis Gonzales, Av. Mariano Cornejo, Av. Venezuela y Óvalo Quiñones. Clasificación vial: vías arteriales y colectoras urbanas. La intervención no afecta la circulación: las estaciones se emplazan en el entorno de la vía y no sobre la calzada.
Georreferenciación	Sí. Ver matriz cartográfica del Plan de Acción del PMUS.
Mapa de ubicación	Serie cartográfica del apartado 5.4.6 del Plan de Acción del PMUS: Mapa 7 — Gestión del tránsito y seguridad vial.
4. VINCULACIÓN CON EL SNPMGI (Directiva 001-2019-EF/63.01)	
Función	15: Transporte
División funcional	033: Transporte Terrestre

Grupo funcional	Por definir en la formulación, con la Oficina de Programación Multianual de Inversiones de la MPCh. No corresponde el grupo 0076 – Servicios de Transporte Urbano, consignado en el borrador: la red no presta un servicio de transporte, sino de gestión de la calidad ambiental. Si la inversión se formula en el sector Ambiente, la clasificación funcional debe ajustarse en consecuencia.
Indicador de brecha	Ausencia de información continua sobre la calidad del aire asociada a la movilidad en el área funcional del PMUS. Línea base: no existe red local continua de PM2.5, PM10, NO2/NOx, SO2 y CO, según constata el diagnóstico. Meta: seis emplazamientos monitoreados de forma continua al 2035, con informe público anual.
Tipología SNPMGI	Proyecto de inversión — creación del servicio de monitoreo de la calidad del aire asociada a la movilidad urbana. No corresponde la categoría de ampliación consignada en el borrador: no existe red previa que ampliar.
Sector responsable	Gobierno local provincial, en articulación con el Ministerio del Ambiente y el OEFA en materia de estándares y protocolos de monitoreo, y con el MTC y PROMOVILIDAD en el marco del PMUS.
Requiere Ficha Técnica 5-A	Sí

5. ACTORES E INSTITUCIONES

Entidad líder	MPCh, en coordinación con el MTC y PROMOVILIDAD, dentro de sus competencias
Unidad ejecutora	Unidad Ejecutora de Inversiones de la MPCh. Requiere designación orgánica expresa del área responsable de la operación y del mantenimiento de la red, que es la condición crítica de su continuidad.
Unidad formuladora	Unidad Formuladora de la MPCh, en coordinación con el MINAM y con el MTC y PROMOVILIDAD cuando corresponda.
Coordinación requerida	Por definir en la formulación de la intervención.
Rol del PMUS	Implementación y operación de la red, en coordinación con el MINAM y el MTC

6. INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO

Fase	Componente de costo	Costo estimado	Fuente de financiamiento
Corto plazo (2025–2030)	Obra, equipamiento y supervisión	S/ 4 000 000	—
Mediano plazo (2031–2035)	—	—	—
Largo plazo (2036–2045)	—	—	—
TOTAL	—	S/ 4 000 000	Presupuesto institucional de la MPCh; MTC / PROMOVILIDAD; cooperación técnica internacional y fondos ambientales. Gasto recurrente de S/ 450 000 anuales de operación y mantenimiento,

		que debe estar asegurado antes de contratar el equipamiento.
Origen de la cifra	Estimación del equipo (4.2)	

7. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

Actividad / hito	2026	2027	2028	2029	2030	2031-2035	2036-2045	Responsable
Componente 1. Diseño de red y preinversión: estudio de representatividad, criterios de localización, especificaciones técnicas, modelo de gestión y costeo, conforme al Decreto Supremo N	■	■	■	■	■			MPCh, en coordinación con el MTC y PROMOVILIDAD, dentro de sus competencias
Componente 2. Infraestructura y equipamiento: adquisición, instalación, calibración y puesta en marcha de las estaciones de referencia y de los puntos de monitoreo indicativo, con medición de PM2	■	■	■	■	■			MPCh, en coordinación con el MTC y PROMOVILIDAD, dentro de sus competencias
Componente 3. Monitoreo meteorológico: estación meteorológica automática integrada a la red —viento, temperatura, humedad y presión—, soporte obligatorio para la interpretación de las concentraciones, y...	■	■	■	■	■			MPCh, en coordinación con el MTC y PROMOVILIDAD, dentro de sus competencias
Componente 4. Plataforma de datos y reportes: telemetría, almacenamiento, validación y aseguramiento de la calidad de los datos	■	■	■	■	■			MPCh, en coordinación con el MTC y PROMOVILIDAD, dentro de sus competencias
Componente 5. Evaluación y soporte de políticas: uso de los resultados para la evaluación antes y después de las medidas del PMUS, para el seguimiento de la meta de reducción de PM2	■	■	■	■	■			MPCh, en coordinación con el MTC y PROMOVILIDAD, dentro de sus competencias

8. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Indicador	Línea base (2025)	Meta 2045	Responsable de la medición
Indicador principal de la intervención	—	Número de estaciones de monitoreo continuo y de	Observatorio de movilidad (GB-4)

		puntos indicativos en operación.	
Emisiones GEI del transporte (tCO ₂ e/año) · OE7	58 099 tCO ₂ e/año	-25 % (≈ 43 600 tCO ₂ e/año)	Observatorio de movilidad (GB-4)
PM2.5 (t/año) · OE7	6,93 t/año	-30 % (≈ 4,8 t/año)	Observatorio de movilidad (GB-4)
Confort acústico (dB) · OE7	por levantar	≤ 65 dB en corredores	Observatorio de movilidad (GB-4)
Velocidad comercial del TP (km/h) · OE4	15 km/h	≥ 18 km/h	Observatorio de movilidad (GB-4)

9. RIESGOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Tipo de riesgo	Descripción	Nivel	Medida de mitigación
Fiscal / financiero	El financiamiento previsto procede de Presupuesto institucional de la MPCh; MTC / PROMOVILIDAD; cooperación técnica internacional y fondos ambientales. Gasto recurrente de S/ 450 000 anuales de operación y mantenimiento, que debe estar asegurado antes de contratar el equipamiento. y no se encuentra comprometido en el Programa Multianual de Inversiones vigente de la Municipalidad Provincial de Chiclayo.	Bajo	Incorporación de la intervención al PMI de la MPCh en el ciclo inmediato y activación de la Estrategia escalonada de financiamiento (GB-3).
Técnico / de preinversión	La intervención se encuentra en nivel de madurez M1 – Formulación: no dispone de estudio de preinversión ni de expediente técnico, por lo que su alcance, su costo y su plazo son referenciales y pueden variar de forma significativa al formularse.	Alto	Programa de estudios de preinversión y expedientes técnicos (GB-1), que constituye la intervención habilitante del conjunto de la cartera y debe cubrir esta actuación en su primer paquete.
Social / ciudadano	La actuación reasigna espacio vial o modifica las condiciones de operación de los transportistas y de la actividad económica del ámbito, lo que puede generar oposición de los operadores actuales o de los comerciantes afectados.	Medio	Programa de comunicación, educación ciudadana y participación (GB-5), y tratamiento específico de la transición de los operadores en el plan de implementación del Sistema Integrado de Transporte.
De información / medición	Alguno de los indicadores asociados carece de línea base levantada, lo que impide verificar el cumplimiento de la meta en los cortes intermedios.	Bajo	Levantamiento de la línea base faltante en el primer año de operación del Observatorio metropolitano de movilidad (GB-4).

10. MADUREZ Y PRIORIZACIÓN

Nivel de madurez	M1 – Formulación
Justificación de la valoración	Red de monitoreo sencilla y bien aceptada, que genera la información ambiental que hoy no existe; no modifica por sí sola las condiciones de movilidad.
Integra el proyecto único del SIT	No

11. TRAZABILIDAD

Código de origen	— · —
Fuente de la intervención	Equipo
Fuente de la ficha	Matriz de la cartera del Plan de Acción del PMUS (27/09/2026) y documentos allí citados.

Gobernanza, financiamiento e implementación

GB-1 · Programa de estudios de preinversión y expedientes técnicos de los componentes estructurantes del PMUS de Chiclayo

FICHA DE DESCRIPCIÓN DE PROYECTO DEL PLAN DE ACCIÓN	
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO	
Nombre del proyecto	Programa de estudios de preinversión y expedientes técnicos de los componentes estructurantes del PMUS de Chiclayo
Código PMUS	GB-1
Tipología de intervención	Estudio
Línea de acción	Gobernanza, financiamiento e implementación
Eje de inversión	No aplica
Prioridad	Alta (puntuación 2,8; ingreso a la lista corta por puntuación $\geq 2,50$)
CUI	Sin registro en el Banco de Inversiones
Objetivo estratégico	OE8. Obj. 8. Fortalecer la gobernanza metropolitana de la movilidad y la capacidad de gestión del PMUS. Contribuye además a: OE4.
2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN	
Descripción del problema o necesidad	La cartera del PMUS requiere convertir las definiciones estratégicas del escenario preferente en soluciones técnicamente desarrolladas y ejecutables. El PMUS identifica como componente de corto plazo los estudios y diseños de los expedientes técnicos del corredor troncal, los puntos de intercambio y el programa de veredas accesibles. Sin estos estudios no es posible definir con precisión alternativas, trazados, demanda, dimensionamiento, costos, interferencias, permisos, estándares de accesibilidad, cronogramas ni condiciones de contratación de las inversiones posteriores.
Descripción de la intervención	Implementación de un programa integral de estudios, diseños y expedientes técnicos para los componentes estructurantes del PMUS. El programa comprende, como mínimo: (i) estudios de base y factibilidad; (ii) levantamientos topográficos, tránsito y demanda; (iii) evaluación de alternativas y modelación; (iv) estudios ambientales, sociales y de interferencias; (v) ingeniería conceptual, básica y de detalle; (vi) expedientes técnicos del primer corredor troncal y sus elementos asociados; (vii) diseños de puntos de intercambio modal; (viii) diseño del programa de veredas accesibles en ejes prioritarios; y (ix) presupuestos, cronogramas, especificaciones técnicas y documentos requeridos para la posterior contratación y ejecución de las obras. La ficha no incorpora el CAPEX de construcción de estas obras, que deberá ser estimado y financiado mediante proyectos específicos una vez culminados los estudios.
Beneficiarios	Beneficiarios directos: entidades responsables de la planificación e implementación del PMUS y futuros ejecutores de las inversiones.

	Beneficiarios indirectos: los usuarios del transporte público, los peatones y las personas con movilidad reducida del ámbito funcional del PMUS, donde el diagnóstico registra cerca de 876 000 viajes diarios, y en particular las mujeres, cuyas necesidades de movilidad se incorporan desde el diseño de los proyectos.
Componentes	1) Estudios de base, demanda, tránsito y factibilidad. 2) Estudios ambientales, sociales, prediales e interferencias. 3) Ingeniería conceptual, básica y de detalle. 4) Expediente técnico del corredor troncal prioritario. 5) Estudios y diseños de puntos de intercambio modal. 6) Programa de veredas accesibles y diseños de accesibilidad universal. 7) Presupuestos, metrados, cronogramas, especificaciones y documentos de contratación. 8) Asistencia técnica para observaciones, compatibilización y aprobación de expedientes.
Metas físicas	Programa ejecutado en tres años (2027-2029). Meta al cierre de 2027: estudios de base y alternativas completados. Meta 2028: ingeniería y diseños avanzados de los componentes prioritarios. Meta 2029: expedientes técnicos completos, presupuestos y documentos de contratación aprobados o técnicamente aptos para iniciar la fase de inversión, según la modalidad que corresponda.
Resultado esperado	Componentes estructurantes del PMUS con estudios de preinversión y expedientes técnicos concluidos y aptos para ejecución.
Indicador principal	Número de estudios de preinversión y expedientes técnicos concluidos.
Imagen referencial	GB-1 · Programa de estudios de preinversión y expedientes técnicos de los componentes estructurantes del PMUS de Chiclayo Componentes - Estudios de base, demanda, tránsito y factibilidad - Estudios ambientales, sociales, prediales e interferencias - Ingeniería conceptual, básica y de detalle - Expediente técnico del corredor troncal prioritario - Estudios y diseños de puntos de intercambio modal - Programa de veredas accesibles y diseños de accesibilidad universal - Presupuestos, metrados, cronogramas, especificaciones y documentos de contratación - Asistencia técnica para observaciones, compatibilización y aprobación de expedientes Metas físicas 2027: estudios de base y alternativas completados 2028: ingeniería y diseños avanzados de los componentes prioritarios 2029: expedientes técnicos completos, presupuestos y documentos de contratación aprobados o técnicamente aptos para iniciar la fase de inversión Componentes estructurantes del PMUS con estudios de preinversión y expedientes técnicos concluidos y aptos para ejecución.
3. ÁMBITO DE INTERVENCIÓN	
Departamento / provincia / distrito	Lambayeque / Provincia de Chiclayo / ámbito funcional del PMUS: Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pimentel y Pomalca
Localización específica	Ámbito metropolitano. Los estudios se desarrollarán sobre los corredores y nodos priorizados por el escenario preferente, incluyendo el corredor troncal, puntos de intercambio y ejes prioritarios para veredas accesibles. La localización exacta de cada componente quedará definida en los estudios de ingeniería.
Ejes viales o corredores afectados	Intervención de carácter funcional y multieje. Comprende los corredores estructurantes del futuro SIT, nodos de intercambio y ejes peatonales prioritarios; no corresponde a una única vía. La clasificación vial definitiva de cada tramo deberá verificarse en los estudios y en los instrumentos metropolitanos vigentes.
Georreferenciación	NO. Ver matriz cartográfica del Plan de Acción del PMUS.
Mapa de ubicación	No procede: la intervención no tiene expresión espacial definida por tratarse de un instrumento normativo, un programa de gestión o un estudio.

4. VINCULACIÓN CON EL SNPMGI (Directiva 001-2019-EF/63.01)

Función	15 – Transporte
División funcional	036 – Transporte Urbano
Grupo funcional	0076 – Servicios de transporte urbano
Indicador de brecha	Referencial: indicadores de brecha asociados al transporte urbano y a los servicios de transporte público/Sistema Integrado de Transporte. La correspondencia exacta del indicador deberá definirse para cada inversión que derive de los estudios; el programa de estudios no tiene un indicador de brecha exclusivo identificado en los insumos.
Tipología SNPMGI	Referencial: 321 – Sistemas Integrados de Transporte. El programa es una intervención preparatoria de estudios y expedientes y no corresponde a un CUI único identificado en los insumos; las obras posteriores deberán formularse y registrarse individualmente según su naturaleza.
Sector responsable	Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con la Municipalidad Provincial de Chiclayo y las entidades competentes según cada componente
Requiere Ficha Técnica 5-A	No: la intervención no constituye un proyecto de inversión física.

5. ACTORES E INSTITUCIONES

Entidad líder	MPCh / Unidad Formuladora / OPMI
Unidad ejecutora	Unidad o equipo técnico que designe la MPCh para conducir el programa; podrá apoyarse en consultorías especializadas y en las entidades sectoriales competentes según el componente.
Unidad formuladora	Unidad Formuladora de la MPCh que corresponda, en coordinación con la OPMI y los equipos técnicos de movilidad e inversiones; la modalidad específica deberá definirse conforme al tipo de inversión que se derive de los estudios.
Coordinación requerida	MTC/PROMOVILIDAD; municipalidades de Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pimentel y Pomalca; operadores de transporte; empresas de servicios y utilities; propietarios y actores prediales; entidades ambientales y sectoriales; y potenciales financiadores o estructuradores de las inversiones posteriores.
Rol del PMUS	Conducción directa a través de la OPMI y la Unidad Formuladora

6. INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO

Fase	Componente de costo	Costo estimado	Fuente de financiamiento
Corto plazo (2025–2030)	Elaboración del estudio	S/ 250 000 – S/ 400 000	—
Mediano plazo (2031–2035)	—	—	—
Largo plazo (2036–2045)	—	—	—
TOTAL	—	S/ 250 000 – S/ 400 000	MPCh/GORE; transferencias y cooperación para puesta en marcha.
Origen de la cifra	3.4 – Derivado de subtotales de fase		

7. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

Actividad / hito	2026	2027	2028	2029	2030	2031- 2035	2036- 2045	Responsable
1) Estudios de base, demanda, tránsito y factibilidad	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Hito habilitante previo	GB-2 (autoridad metropolitana de transporte)							

8. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Indicador	Línea base (2025)	Meta 2045	Responsable de la medición
Indicador principal de la intervención	—	Número de estudios de preinversión y expedientes técnicos concluidos.	Observatorio de movilidad (GB-4)
Fondos movilizados · OE8	0	100 % de lo programado	Observatorio de movilidad (GB-4)
Reuniones de coordinación interinstitucional (N.º/año) · OE8	1 (COMUS, 2026)	≥ 6/año	Observatorio de movilidad (GB-4)
Acciones del PMUS implementadas (%) · OE8	0 %	≥ 80 %	Observatorio de movilidad (GB-4)
Velocidad comercial del TP (km/h) · OE4	15 km/h	≥ 18 km/h	Observatorio de movilidad (GB-4)

9. RIESGOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Tipo de riesgo	Descripción	Nivel	Medida de mitigación
Institucional / competencial	La conducción de la intervención corresponde a MPCh / Unidad Formuladora / OPMI, sin que exista todavía una instancia metropolitana con competencia efectiva sobre el conjunto del ámbito, lo que puede fragmentar la decisión y dilatar los plazos.	Alto	Creación y puesta en funcionamiento de la Autoridad metropolitana de transporte (GB-2) y suscripción de los convenios de delegación entre las entidades titulares antes del inicio de la actuación.
Fiscal / financiero	El financiamiento previsto procede de MPCh/GORE; transferencias y cooperación para puesta en marcha. y no se encuentra comprometido en el Programa Multianual de Inversiones vigente de la Municipalidad Provincial de Chiclayo.	Bajo	Incorporación de la intervención al PMI de la MPCh en el ciclo inmediato y activación de la Estrategia escalonada de financiamiento (GB-3).
De dependencia / precedencia	La ejecución está condicionada a actuaciones previas: GB-2 (autoridad metropolitana de transporte)	Alto	Seguimiento de la precedencia en la programación físico-financiera del apartado 5.5.1 del informe y activación anticipada de la actuación precedente.

10. MADUREZ Y PRIORIZACIÓN

Nivel de madurez	M0 – Conceptual
Justificación de la valoración	Convierte la cartera en inversiones ejecutables y es la condición de todo lo demás; su costo aún debe dimensionarse por el número de estudios.
Integra el proyecto único del SIT	No

11. TRAZABILIDAD

Código de origen	GOB-2 · Programa de estudios y expedientes técnicos de los componentes estructurantes del PMUS
Fuente de la intervención	Escenario preferente (3.4)
Fuente de la ficha	Matriz de la cartera del Plan de Acción del PMUS (27/09/2026) y documentos allí citados.

PRELIMINAR

GB-2 · Creación y puesta en funcionamiento de la autoridad metropolitana de transporte de Chiclayo y fortalecimiento del COMUS

FICHA DE DESCRIPCIÓN DE PROYECTO DEL PLAN DE ACCIÓN	
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO	
Nombre del proyecto	Creación y puesta en funcionamiento de la autoridad metropolitana de transporte de Chiclayo y fortalecimiento del COMUS
Código PMUS	GB-2
Tipología de intervención	Instrumento normativo
Línea de acción	Gobernanza, financiamiento e implementación
Eje de inversión	No aplica
Prioridad	Alta (puntuación 2,5; ingreso a la lista corta por puntuación $\geq 2,50$)
CUI	Sin registro en el Banco de Inversiones
Objetivo estratégico	OE8. Obj. 8. Fortalecer la gobernanza metropolitana de la movilidad y la capacidad de gestión del PMUS. Contribuye además a: OE4, OE5.
2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN	
Descripción del problema o necesidad	La gestión del transporte metropolitano de Chiclayo presenta una coordinación institucional fragmentada entre la Municipalidad Provincial y las municipalidades distritales, en un contexto de alta informalidad y ausencia de una autoridad metropolitana con competencias integrales. El PMUS identifica la gobernanza como condición habilitante del escenario preferente y señala que la creación de una autoridad de transporte con competencias efectivas es necesaria para viabilizar la formalización, la integración tarifaria, la reestructuración de rutas y la implementación del SIT.
Descripción de la intervención	Creación y puesta en funcionamiento de una Autoridad Metropolitana de Transporte de Chiclayo, inicialmente como organismo público descentralizado de la Municipalidad Provincial de Chiclayo mediante ordenanza municipal, con ámbito sobre los cinco distritos comprendidos por el PMUS. El programa comprende: (i) estudios legales, institucionales y organizacionales; (ii) diseño de competencias, estructura orgánica, ROF/MOP y mecanismos de coordinación; (iii) fortalecimiento y formalización del COMUS como instancia técnica y política de coordinación; (iv) implementación de sistemas de información, observatorio y gestión de indicadores del PMUS; (v) desarrollo de capacidades de planificación, regulación, supervisión y fiscalización; y (vi) instrumentos de coordinación intermunicipal y convenios requeridos. La delimitación definitiva de competencias y el alcance supraprovincial deberán ser validados por el especialista legal. La autoridad metropolitana asignará la función de enfoque de género e inclusión en su estructura, y el COMUS promoverá la participación equilibrada de mujeres y hombres en sus niveles técnico y participativo, así como la participación de organizaciones de mujeres.
Beneficiarios	Población usuaria del sistema de transporte del ámbito metropolitano de Chiclayo. Beneficiarios directos: entidades públicas, operadores y usuarios del transporte público; el PMUS reporta una población metropolitana superior a 850 000 habitantes.
Componentes	1) Estudios jurídico-institucionales y diseño de gobernanza. 2) Ordenanza de creación y marco normativo. 3) Estructura organizacional, instrumentos de gestión y puesta en funcionamiento. 4)

	Fortalecimiento del COMUS y mecanismos de coordinación intermunicipal. 5) Sistemas de información, observatorio y tablero de indicadores PMUS. 6) Capacitación y fortalecimiento de capacidades. 7) Equipamiento tecnológico y sistemas de supervisión/fiscalización. 8) Comunicación y gestión del cambio institucional.
Metas físicas	Autoridad metropolitana creada y operativa al cierre del tercer año; ordenanza y marco institucional aprobados; COMUS fortalecido y funcionando; instrumentos de gestión aprobados; sistema de indicadores del PMUS operativo; programa de capacitación implementado; mecanismos de coordinación intermunicipal formalizados. Meta de programación: puesta en funcionamiento durante 2027-2029.
Resultado esperado	Autoridad metropolitana de transporte creada y en funcionamiento, con competencias efectivas sobre los cinco distritos.
Indicador principal	Autoridad constituida mediante ordenanza, con presupuesto y personal asignados.
Imagen referencial	GB-2 · Creación y puesta en funcionamiento de la autoridad metropolitana de transporte de Chiclayo y fortalecimiento del COMUS Componentes - Estudios jurídico-institucionales y diseño de gobernanza - Ordenanza de creación y marco normativo - Estructura organizacional, instrumentos de gestión y puesta en funcionamiento - Fortalecimiento del COMUS y mecanismos de coordinación intermunicipal - Sistemas de información, observatorio y tablero de indicadores PMUS - Capacitación y fortalecimiento de capacidades - Equipamiento tecnológico y sistemas de supervisión/fiscalización - Comunicación y gestión del cambio institucional Metas físicas - Autoridad metropolitana creada y operativa al cierre del tercer año; ordenanza y marco institucional aprobados - COMUS fortalecido y funcionando; instrumentos de gestión aprobados; sistema de indicadores del PMUS operativo - Programa de capacitación implementado; mecanismos de coordinación intermunicipal formalizados. Puesta en funcionamiento durante 2027-2029 Autoridad metropolitana de transporte creada y en funcionamiento, con competencias efectivas sobre los cinco distritos.

3. ÁMBITO DE INTERVENCIÓN

Departamento / provincia / distrito	Lambayeque / Provincia de Chiclayo / ámbito metropolitano: Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pimentel y Pomalca
Localización específica	Ámbito funcional del PMUS y sede institucional a definir por la Municipalidad Provincial de Chiclayo. La autoridad deberá coordinar la prestación y regulación del transporte metropolitano en los cinco distritos del ámbito inicial.
Ejes viales o corredores afectados	No corresponde a un único eje vial. Incide sobre los corredores estructurantes y rutas del futuro SIT, así como sobre la red de transporte público metropolitano. Su ámbito de competencia será funcional y no exclusivamente vial.
Georreferenciación	NO. Ver matriz cartográfica del Plan de Acción del PMUS.
Mapa de ubicación	No procede: la intervención no tiene expresión espacial definida por tratarse de un instrumento normativo, un programa de gestión o un estudio.

4. VINCULACIÓN CON EL SNPMGI (Directiva 001-2019-EF/63.01)

Función	15 – Transporte
División funcional	036 – Transporte Urbano
Grupo funcional	0076 – Servicios de transporte urbano
Indicador de brecha	Referencial: indicadores de brecha vinculados al Sistema Integrado de Transporte, incluyendo 627 – Porcentaje de sistemas integrados de transporte por implementar y 628 – Porcentaje de

	sistemas integrados de transporte en condiciones inadecuadas. La intervención institucional no cuenta con un indicador de brecha exclusivo; la correspondencia deberá precisarse en la formulación.
Tipología SNPMGI	321 – Sistemas Integrados de Transporte (referencial). Intervención institucional/programática sin CUI específico identificado en los insumos.
Sector responsable	Transportes y Comunicaciones
Requiere Ficha Técnica 5-A	No: la intervención no constituye un proyecto de inversión física.

5. ACTORES E INSTITUCIONES

Entidad líder	MPCh / municipalidades distritales / Gobierno Regional de Lambayeque / MTC
Unidad ejecutora	Unidad o entidad gestora que se cree mediante el instrumento legal correspondiente; durante la transición, la MPCh y la unidad técnica designada conducirán la implementación.
Unidad formuladora	Unidad Formuladora / equipo técnico de inversiones de la MPCh que se determine, con participación de la OPMI y asesoría legal especializada.
Coordinación requerida	Municipalidades de Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pimentel y Pomalca; MTC/PROMOVILIDAD; operadores de transporte; sociedad civil; entidades de regulación y fiscalización; organismos multilaterales. Se deberá evaluar coordinación futura con Lambayeque y Ferreñafe si el sistema funcional trasciende el ámbito inicial.
Rol del PMUS	Conducción del proceso de creación y puesta en funcionamiento de la autoridad

6. INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO

Fase	Componente de costo	Costo estimado	Fuente de financiamiento
Corto plazo (2025–2030)	Elaboración y tramitación del instrumento	S/ 150 000 – S/ 200 000	—
Mediano plazo (2031–2035)	—	—	—
Largo plazo (2036–2045)	—	—	—
TOTAL	—	S/ 150 000 – S/ 200 000	MPCh/GORE; transferencias y cooperación para puesta en marcha.
Origen de la cifra	3.4 – Derivado de subtotales de fase		

7. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

Actividad / hito	2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	2036–2045	Responsable
1) Estudios jurídico-institucionales y diseño de gobernanza	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)

8. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Indicador	Línea base (2025)	Meta 2045	Responsable de la medición
-----------	-------------------	-----------	----------------------------

Indicador principal de la intervención	—	Autoridad constituida mediante ordenanza, con presupuesto y personal asignados.	Observatorio de movilidad (GB-4)
Fondos movilizados · OE8	0	100 % de lo programado	Observatorio de movilidad (GB-4)
Reuniones de coordinación interinstitucional (N.º/año) · OE8	1 (COMUS, 2026)	≥ 6/año	Observatorio de movilidad (GB-4)
Acciones del PMUS implementadas (%) · OE8	0 %	≥ 80 %	Observatorio de movilidad (GB-4)
Velocidad comercial del TP (km/h) · OE4	15 km/h	≥ 18 km/h	Observatorio de movilidad (GB-4)
Tiempo promedio de viaje (min) · OE5	34,5 min	≤ 30 min	Observatorio de movilidad (GB-4)

9. RIESGOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Tipo de riesgo	Descripción	Nivel	Medida de mitigación
Institucional / competencial	La conducción de la intervención corresponde a MPCh / municipalidades distritales / Gobierno Regional de Lambayeque / MTC, sin que exista todavía una instancia metropolitana con competencia efectiva sobre el conjunto del ámbito, lo que puede fragmentar la decisión y dilatar los plazos.	Alto	Creación y puesta en funcionamiento de la Autoridad metropolitana de transporte (GB-2) y suscripción de los convenios de delegación entre las entidades titulares antes del inicio de la actuación.
Fiscal / financiero	El financiamiento previsto procede de MPCh/GORE; transferencias y cooperación para puesta en marcha, y no se encuentra comprometido en el Programa Multianual de Inversiones vigente de la Municipalidad Provincial de Chiclayo.	Bajo	Incorporación de la intervención al PMI de la MPCh en el ciclo inmediato y activación de la Estrategia escalonada de financiamiento (GB-3).
Normativo / de aprobación	La eficacia de la intervención depende de la aprobación del instrumento por el Concejo Provincial y de su publicación, cuyos plazos no controla el equipo formulador.	Medio	Tramitación conforme al paquete normativo local del apartado 5.5.2 del informe, con la secuencia de aprobación y los plazos allí previstos.

10. MADUREZ Y PRIORIZACIÓN

Nivel de madurez	M0 – Conceptual
Justificación de la valoración	Sin autoridad metropolitana el sistema no tiene quien lo gestione; su creación exige acuerdos entre los cinco distritos, que es donde está la dificultad.
Integra el proyecto único del SIT	No

11. TRAZABILIDAD

Código de origen	GOB-1 · Creación y puesta en funcionamiento de la autoridad metropolitana de transporte y fortalecimiento del COMUS
Fuente de la intervención	Escenario preferente (3.4)
Fuente de la ficha	Matriz de la cartera del Plan de Acción del PMUS (27/09/2026) y documentos allí citados.

GB-3 · Diseño e implementación de la estrategia escalonada de financiamiento del PMUS de Chiclayo y estructuración de la cooperación internacional y de los esquemas de APP y Proyectos en Activos

FICHA DE DESCRIPCIÓN DE PROYECTO DEL PLAN DE ACCIÓN	
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO	
Nombre del proyecto	Diseño e implementación de la estrategia escalonada de financiamiento del PMUS de Chiclayo y estructuración de la cooperación internacional y de los esquemas de APP y Proyectos en Activos
Código PMUS	GB-3
Tipología de intervención	Medida
Línea de acción	Gobernanza, financiamiento e implementación
Eje de inversión	No aplica
Prioridad	Alta (puntuación 3; ingreso a la lista corta por puntuación $\geq 2,50$)
CUI	Sin registro en el Banco de Inversiones
Objetivo estratégico	OE8. Obj. 8. Fortalecer la gobernanza metropolitana de la movilidad y la capacidad de gestión del PMUS.
2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN	
Descripción del problema o necesidad	La cartera del PMUS tiene una escala de inversión que excede la capacidad de financiamiento exclusivamente municipal. El escenario preferente estima S/ 3 983 millones de inversión para 2025–2045 y plantea una combinación de recursos públicos, cooperación internacional, financiamiento climático y mecanismos de participación privada. El diagnóstico también evidencia una ejecución promedio de 74% del PIM municipal entre 2022 y 2025, lo que refuerza la necesidad de mejorar la capacidad de programación, estructuración y gestión financiera de la cartera.
Descripción de la intervención	Diseño e implementación de una estrategia escalonada de financiamiento que ordene las fuentes y mecanismos según el horizonte y naturaleza de las intervenciones. El programa comprende: (i) diagnóstico financiero y mapa de fuentes; (ii) estrategia de corto, mediano y largo plazo; (iii) identificación y preparación de proyectos elegibles para cooperación internacional y financiamiento climático; (iv) estructuración de APP y Proyectos en Activos para componentes con potencial de participación privada; (v) coordinación con MEF, MTC, ProInversión, Gobierno Regional, organismos multilaterales y agencias de cooperación; (vi) preparación de hojas de ruta y documentos de estructuración; y (vii) seguimiento de la cartera financiera y actualización periódica de la estrategia. El costo de Gob-3 corresponde al proceso de estructuración y gestión financiera; no constituye el monto de recursos que posteriormente se movilicen para las obras.
Beneficiarios	Beneficiarios directos: MPCh, Unidad de Gestión del PMUS y entidades responsables de preparar y financiar las inversiones. Beneficiarios indirectos: usuarios del sistema de movilidad metropolitana y población del ámbito funcional del PMUS, al facilitar la materialización gradual de la cartera.
Componentes	1) Diagnóstico de brechas de financiamiento y capacidad fiscal. 2) Mapa de fuentes públicas, cooperación, financiamiento climático y participación privada. 3) Estrategia escalonada 2027–2045. 4) Cartera financiera y fichas de elegibilidad. 5) Estructuración de cooperación técnica y

	financiera. 6) Estructuración de APP y Proyectos en Activos. 7) Coordinación institucional y asistencia técnica. 8) Sistema de seguimiento de compromisos y fuentes de financiamiento.
Metas físicas	Programa implementado en tres años (2027-2029). Meta 2027: diagnóstico financiero, mapa de fuentes y estrategia preliminar. Meta 2028: cartera de proyectos con ruta de financiamiento definida y paquetes de cooperación/participación privada estructurados. Meta 2029: estrategia escalonada aprobada y sistema de seguimiento operativo, con las inversiones prioritarias clasificadas según mecanismo de financiamiento aplicable.
Resultado esperado	Cartera del PMUS con ruta de financiamiento definida por horizonte y fuentes identificadas.
Indicador principal	Porcentaje de la cartera con fuente de financiamiento identificada y comprometida.
Imagen referencial	
3. ÁMBITO DE INTERVENCIÓN	
Departamento / provincia / distrito	Lambayeque / Provincia de Chiclayo / ámbito funcional del PMUS: Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pimentel y Pomalca
Localización específica	Ámbito metropolitano. La estrategia financiera se aplica a la cartera del PMUS y, por tanto, no corresponde a una localización física única. La estructuración específica de cada mecanismo se desarrollará según la localización, escala, naturaleza y titularidad de cada inversión.
Ejes viales o corredores afectados	Intervención transversal a los corredores, nodos e inversiones de la cartera PMUS. Comprende componentes de transporte público, movilidad activa, infraestructura verde/resiliencia, terminales y logística, y sistemas de gestión, según su elegibilidad y modelo de financiamiento.
Georreferenciación	NO. Ver matriz cartográfica del Plan de Acción del PMUS.
Mapa de ubicación	No procede: la intervención no tiene expresión espacial definida por tratarse de un instrumento normativo, un programa de gestión o un estudio.
4. VINCULACIÓN CON EL SNPMGI (Directiva 001-2019-EF/63.01)	
Función	15 – Transporte (referencial para la cartera de movilidad a la que se aplica la estrategia)
División funcional	036 – Transporte Urbano (referencial)
Grupo funcional	0076 – Servicios de transporte urbano (referencial)
Indicador de brecha	No se identifica un indicador de brecha exclusivo para Gob-3 en los insumos. Los indicadores de brecha deberán corresponder a cada inversión derivada y al servicio público específico que se financie.

Tipología SNPMGI	No corresponde a un CUI único identificado en los insumos. Es una intervención de gestión/estructuración financiera que habilita inversiones posteriores; estas deberán formularse y registrarse individualmente según su naturaleza.
Sector responsable	Municipalidad Provincial de Chiclayo, en articulación con MTC/PROMOVILIDAD, MEF, ProInversión, Gobierno Regional de Lambayeque y entidades cooperantes/financieras.
Requiere Ficha Técnica 5-A	No: la intervención no constituye un proyecto de inversión física.

5. ACTORES E INSTITUCIONES

Entidad líder	MPCh / Gerencia de Planeamiento y Presupuesto / PROINVERSIÓN
Unidad ejecutora	Unidad de Gestión del PMUS o equipo técnico especializado que designe la MPCh, con apoyo de especialistas financieros, legales y de estructuración de proyectos.
Unidad formuladora	No corresponde una UF única para el programa. La formulación y evaluación de las inversiones derivadas se realizará por las unidades competentes según su naturaleza y modalidad.
Coordinación requerida	MEF; MTC/PROMOVILIDAD; ProInversión; Gobierno Regional de Lambayeque; municipalidades distritales; KfW, UE, BID, CAF, Banco Mundial, AFD y otros cooperantes; potenciales inversionistas privados; y entidades titulares de activos.
Rol del PMUS	Conducción directa de la estrategia de financiamiento

6. INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO

Fase	Componente de costo	Costo estimado	Fuente de financiamiento
Corto plazo (2025–2030)	Operación del programa	S/ 150 000 – S/ 200 000	—
Mediano plazo (2031–2035)	—	—	—
Largo plazo (2036–2045)	—	—	—
TOTAL	—	S/ 150 000 – S/ 200 000	MPCh/GORE; transferencias
Origen de la cifra	3.4 – Derivado de subtotales de fase		

7. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

Actividad / hito	2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	2036–2045	Responsable
1) Diagnóstico de brechas de financiamiento y capacidad fiscal	■	■	■	■	■			MPCh (entidad líder; ver sección 5)

8. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Indicador	Línea base (2025)	Meta 2045	Responsable de la medición
Indicador principal de la intervención	—	Porcentaje de la cartera con fuente de financiamiento identificada y comprometida.	Observatorio de movilidad (GB-4)
Fondos movilizados · OE8	0	100 % de lo programado	Observatorio de movilidad (GB-4)
Reuniones de coordinación interinstitucional (N.º/año) · OE8	1 (COMUS, 2026)	≥ 6/año	Observatorio de movilidad (GB-4)

Acciones del PMUS implementadas (%) · OE8	0 %	≥ 80 %	Observatorio de movilidad (GB-4)
--	-----	--------	-------------------------------------

9. RIESGOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Tipo de riesgo	Descripción	Nivel	Medida de mitigación
Institucional / competencial	La conducción de la intervención corresponde a MPCh / Gerencia de Planeamiento y Presupuesto / PROINVERSIÓN, sin que exista todavía una instancia metropolitana con competencia efectiva sobre el conjunto del ámbito, lo que puede fragmentar la decisión y dilatar los plazos.	Alto	Creación y puesta en funcionamiento de la Autoridad metropolitana de transporte (GB-2) y suscripción de los convenios de delegación entre las entidades titulares antes del inicio de la actuación.
Fiscal / financiero	El financiamiento previsto procede de MPCh/GORE; transferencias y no se encuentra comprometido en el Programa Multianual de Inversiones vigente de la Municipalidad Provincial de Chiclayo.	Bajo	Incorporación de la intervención al PMI de la MPCh en el ciclo inmediato y activación de la Estrategia escalonada de financiamiento (GB-3).

10. MADUREZ Y PRIORIZACIÓN

Nivel de madurez	M0 – Conceptual
Justificación de la valoración	Define cómo se financia la cartera completa, con costo mínimo, competencia propia y sin conflictividad.
Integra el proyecto único del SIT	No

11. TRAZABILIDAD

Código de origen	GOB-3 · Diseño e implementación de la estrategia escalonada de financiamiento del PMUS y estructuración de la cooperación internacional y de los esquemas APP y Proyectos en Activos
Fuente de la intervención	Escenario preferente (3.4)
Fuente de la ficha	Matriz de la cartera del Plan de Acción del PMUS (27/09/2026) y documentos allí citados.

GB-4 · Implementación del observatorio metropolitano de movilidad de Chiclayo para el seguimiento y la evaluación del PMUS

FICHA DE DESCRIPCIÓN DE PROYECTO DEL PLAN DE ACCIÓN	
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO	
Nombre del proyecto	Implementación del observatorio metropolitano de movilidad de Chiclayo para el seguimiento y la evaluación del PMUS
Código PMUS	GB-4
Tipología de intervención	Medida
Línea de acción	Gobernanza, financiamiento e implementación
Eje de inversión	No aplica
Prioridad	Alta (puntuación 2,7; ingreso a la lista corta por puntuación $\geq 2,50$)
CUI	Sin registro en el Banco de Inversiones
Objetivo estratégico	OE8. Obj. 8. Fortalecer la gobernanza metropolitana de la movilidad y la capacidad de gestión del PMUS.
2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN	
Descripción del problema o necesidad	El área metropolitana de Chiclayo carece de un sistema institucional y tecnológico de seguimiento y evaluación del PMUS que permita recopilar, integrar, analizar y publicar información sobre la movilidad y el estado de ejecución de los proyectos del plan. La ausencia de un observatorio de la movilidad impide verificar el cumplimiento de metas, detectar desviaciones, rendir cuentas a la ciudadanía y actualizar el plan con base en evidencia.
Descripción de la intervención	El proyecto tiene por objeto la implementación del Observatorio de la Movilidad del área metropolitana de Chiclayo, como sistema institucional y tecnológico para la recopilación, integración, análisis y publicación de información sobre la movilidad urbana y el estado de ejecución del PMUS, que sirva de base para la toma de decisiones, la rendición de cuentas y la actualización periódica del plan. Las actuaciones comprenden: (i) diseño del sistema de indicadores del PMUS, con definición del cuadro de indicadores de movilidad (partición modal, velocidades de operación, tiempos de viaje, tasa de motorización, siniestralidad, emisiones del sector transporte, accesibilidad metropolitana) y de ejecución del plan (número de proyectos en cada fase, inversión ejecutada, metas físicas alcanzadas), con líneas base y metas asociadas; los indicadores se desagregarán por sexo y edad cuando la fuente lo permita, e incluirán la percepción de seguridad personal y el acoso en el transporte, para hacer visibles las brechas que afectan a mujeres y niñas; (ii) diseño de los protocolos de recopilación, validación e integración de datos de movilidad procedentes de múltiples fuentes: SAE/CCO (TP-10), sistema de recaudo (TP-13), plataforma GTFS-RT (TP-11), encuestas de movilidad, registros de siniestralidad de la PNP y el MTC, datos de calidad del aire y otras fuentes institucionales; (iii) formalización de los convenios de intercambio de datos con las entidades proveedoras; (iv) desarrollo e implementación de la plataforma digital pública del Observatorio, con acceso abierto a los indicadores, los datos de movilidad y los informes periódicos del PMUS, conforme a los estándares de datos abiertos del Estado peruano; (v) elaboración de informes anuales de seguimiento del PMUS, con evaluación del avance en la ejecución de la cartera de proyectos y el cumplimiento de las metas de movilidad; y

	(vi) diseño del modelo de gobernanza del Observatorio, incluyendo su sede institucional, recursos humanos y presupuesto recurrente, en coordinación con el modelo de gobernanza metropolitana (GB-1).
Beneficiarios	Beneficiarios directos: - Municipalidad Provincial de Chiclayo. - Municipalidades distritales. - Autoridades y entidades responsables de transporte y movilidad. - Operadores de transporte. - Instituciones públicas vinculadas a la movilidad. - Personal técnico y gestores urbanos. Beneficiarios indirectos: - Usuarios del sistema de movilidad. - Residentes. - Empresas y actividades económicas. - Organizaciones sociales. - Población del ámbito metropolitano. - Generaciones futuras.
Componentes	Componente 1 – Diseño del sistema de indicadores: definición del cuadro de indicadores de movilidad y de ejecución del PMUS, con sus líneas base y metas a 2030, 2035 y 2045, tomando como punto de partida los indicadores de los ocho objetivos estratégicos del Entregable 3.2.1 y los de las intervenciones de la lista corta. Componente 2 – Protocolos de recopilación y calidad de datos: diseño de los protocolos de captura, validación e integración de datos de movilidad procedentes de la MPCh, las municipalidades distritales, la PNP, el Gobierno Regional, el MTC y los operadores de transporte, y formalización de los convenios de intercambio. Componente 3 – Plataforma tecnológica pública: desarrollo e implementación de la plataforma digital de consulta abierta, con tableros de seguimiento del PMUS y publicación periódica de resultados. Componente 4 – Plataforma de datos abiertos de movilidad: publicación de los conjuntos de datos en formatos abiertos e interoperables, incluido el estándar GTFS para la red de transporte público y una API de consulta, de modo que los datos sean reutilizables por terceros y alimenten la operación del SIT. Componente 5 – Institucionalización y operación: adscripción orgánica del Observatorio y conformación de su equipo técnico permanente, integrado por un especialista en estadística con manejo de sistemas de información geográfica y un profesional de comunicación; protocolos de publicación y elaboración del informe anual de seguimiento del PMUS.
Metas físicas	• 1 sistema de indicadores del PMUS diseñado, con líneas base y metas a 2030, 2035 y 2045. • 1 plataforma digital pública del Observatorio implementada y en operación. • 1 plataforma de datos abiertos con estándar GTFS y API de consulta en operación. • Convenios de intercambio de datos formalizados con las entidades proveedoras: número por definir en el estudio. • 1 equipo técnico permanente conformado: un especialista en estadística y sistemas de información geográfica y un profesional de comunicación. • 1 informe anual de seguimiento del PMUS publicado, a partir del primer año de operación.
Resultado esperado	Avance del PMUS monitoreado con un sistema público de indicadores y datos abiertos.
Indicador principal	Sistema de indicadores en operación y plataforma pública publicada con actualización periódica.

Imagen referencial	 GB-4 · Implementación del observatorio metropolitano de movilidad de Chiclayo para el seguimiento y la evaluación del PMUS Componentes  Diseño del sistema de indicadores  Protocolos de recopilación y calidad de datos  Plataforma tecnológica pública  Plataforma de datos abiertos de movilidad  Institucionalización y operación Linea de acción Gobernanza, financiamiento e implementación Prioridad: Alta Metas físicas 1 sistema de indicadores del PMUS, con líneas base y metas a 2030, 2035 y 2045. 1 plataforma digital pública del Observatorio en operación 1 plataforma de datos abiertos con estándar GTF5 y API de consulta. Convenios de intercambio de datos formalizados 1 equipo técnico permanente conformado. 1 informe anual de seguimiento del PMUS publicado Avance del PMUS monitoreado con un sistema público de indicadores y datos abiertos.
3. ÁMBITO DE INTERVENCIÓN	
Departamento / provincia / distrito	Departamento: Lambayeque Provincia: Chiclayo Distritos: Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pomalca y Pimentel
Localización específica	Área metropolitana de Chiclayo. El Observatorio tiene carácter metropolitano; su sede se establecerá en la MPC o en la entidad de gobernanza metropolitana definida en el proyecto GB-1.
Ejes viales o corredores afectados	No aplica (sistema de seguimiento y evaluación sin afectación vial directa).
Georreferenciación	NO. Ver matriz cartográfica del Plan de Acción del PMUS.
Mapa de ubicación	No procede: la intervención no tiene expresión espacial definida por tratarse de un instrumento normativo, un programa de gestión o un estudio.
4. VINCULACIÓN CON EL SNPMGI (Directiva 001-2019-EF/63.01)	
Función	15: Transporte
División funcional	033: Transporte Terrestre
Grupo funcional	0076: Servicios de Transporte Urbano
Indicador de brecha	Disponibilidad y actualización de información e indicadores de movilidad en el Observatorio metropolitano. Línea base: no existe un sistema de seguimiento del PMUS en el área metropolitana. Meta e indicador específico por definir en el estudio.
Tipología SNPMGI	No aplica. La intervención es una medida de gestión institucional y no constituye un proyecto de inversión en el marco del SNPMGI. Si en la formulación se optara por estructurarla como inversión, correspondería revisar la clasificación funcional con la Oficina de Programación Multianual de Inversiones.
Sector responsable	Gobierno local provincial, en articulación con el MTC y PROMOVILIDAD y con los gobiernos distritales del área funcional.
Requiere Ficha Técnica 5-A	No: la intervención no constituye un proyecto de inversión física.
5. ACTORES E INSTITUCIONES	
Entidad líder	MPCh / Autoridad metropolitana de transporte
Unidad ejecutora	MPCh, mediante el órgano competente en planeamiento y movilidad. Requiere validación orgánica.

Unidad formuladora	MPCh, mediante el órgano competente. Si la intervención llegara a estructurarse como inversión, la Unidad Formuladora de la MPCh.
Coordinación requerida	Por definir en la formulación de la intervención.
Rol del PMUS	Implementación y operación directa del observatorio

6. INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO

Fase	Componente de costo	Costo estimado	Fuente de financiamiento
Corto plazo (2025–2030)	Operación del programa	S/ 300 000	—
Mediano plazo (2031–2035)	Continuidad de la actuación	Incluido en el importe total	—
Largo plazo (2036–2045)	Continuidad de la actuación	Incluido en el importe total	—
TOTAL	—	S/ 300 000	Cooperación técnica internacional para el estudio y la puesta en marcha; presupuesto institucional recurrente de la MPCh para la operación y el mantenimiento (S/ 100 000 anuales).
Origen de la cifra	3.4 – Derivado de subtotales de fase		

7. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

Actividad / hito	2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	2036–2045	Responsable
Componente 1. Diseño del sistema de indicadores: definición del cuadro de indicadores de movilidad y de ejecución del PMUS, con sus líneas base y metas a 2030, 2035 y 2045, tomando como punto de partida...	■	■	■	■	■	■	■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 2. Protocolos de recopilación y calidad de datos: diseño de los protocolos de captura, validación e integración de datos de movilidad procedentes de la MPCh, las municipalidades distritales...	■	■	■	■	■	■	■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 3. Plataforma tecnológica pública: desarrollo e	■	■	■	■	■	■	■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)

implementación de la plataforma digital de consulta abierta, con tableros de seguimiento del PMUS y publicación periódica de resultados								
Componente 4. Plataforma de datos abiertos de movilidad: publicación de los conjuntos de datos en formatos abiertos e interoperables, incluido el estándar GTFS para la red de transporte público y una API...	■	■	■	■	■	■	■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 5. Institucionalización y operación: adscripción orgánica del Observatorio y conformación de su equipo técnico permanente, integrado por un especialista en estadística con manejo de sistemas...	■	■	■	■	■	■	■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)

8. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Indicador	Línea base (2025)	Meta 2045	Responsable de la medición
Indicador principal de la intervención	—	Sistema de indicadores en operación y plataforma pública publicada con actualización periódica.	MPCh — Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial
Fondos movilizados · OE8	0	100 % de lo programado	MPCh — Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial
Reuniones de coordinación interinstitucional (N.º/año) · OE8	1 (COMUS, 2026)	≥ 6/año	MPCh — Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial
Acciones del PMUS implementadas (%) · OE8	0 %	≥ 80 %	MPCh — Gerencia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial

9. RIESGOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Tipo de riesgo	Descripción	Nivel	Medida de mitigación
Institucional / competencial	La conducción de la intervención corresponde a MPCh / Autoridad metropolitana de transporte, sin que exista todavía una instancia metropolitana con competencia	Medio	Creación y puesta en funcionamiento de la Autoridad metropolitana de transporte (GB-2) y suscripción de los convenios de

	efectiva sobre el conjunto del ámbito, lo que puede fragmentar la decisión y dilatar los plazos.		delegación entre las entidades titulares antes del inicio de la actuación.
Fiscal / financiero	El financiamiento previsto procede de Cooperación técnica internacional para el estudio y la puesta en marcha; presupuesto institucional recurrente de la MPCh para la operación y el mantenimiento (S/ 100 000 anuales). y no se encuentra comprometido en el Programa Multianual de Inversiones vigente de la Municipalidad Provincial de Chiclayo.	Bajo	Incorporación de la intervención al PMI de la MPCh en el ciclo inmediato y activación de la Estrategia escalonada de financiamiento (GB-3).

10. MADUREZ Y PRIORIZACIÓN

Nivel de madurez	M1 – Formulación
Justificación de la valoración	Da seguimiento público al Plan con costo bajo y competencia clara; su efecto sobre la movilidad es indirecto.
Integra el proyecto único del SIT	No

11. TRAZABILIDAD

Código de origen	GOB-4 · Implementación del observatorio metropolitano de movilidad para el seguimiento y evaluación del PMUS
Fuente de la intervención	Escenario preferente (3.4)
Fuente de la ficha	Matriz de la cartera del Plan de Acción del PMUS (27/09/2026) y documentos allí citados.

GB-5 · Programa de comunicación, educación ciudadana y participación para la movilidad sostenible del área metropolitana de Chiclayo

FICHA DE DESCRIPCIÓN DE PROYECTO DEL PLAN DE ACCIÓN	
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO	
Nombre del proyecto	Programa de comunicación, educación ciudadana y participación para la movilidad sostenible del área metropolitana de Chiclayo
Código PMUS	GB-5
Tipología de intervención	Medida
Línea de acción	Gobernanza, financiamiento e implementación
Eje de inversión	No aplica
Prioridad	Alta (puntuación 2,7; ingreso a la lista corta por puntuación $\geq 2,50$)
CUI	Sin registro en el Banco de Inversiones
Objetivo estratégico	OE8. Obj. 8. Fortalecer la gobernanza metropolitana de la movilidad y la capacidad de gestión del PMUS. Contribuye además a: OE2.
2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN	
Descripción del problema o necesidad	El proceso de formulación del PMUS construyó una arquitectura participativa y comunicativa que hoy depende íntegramente de la consultoría: el Consejo de Movilidad Urbana Sostenible (COMUS), con sus tres niveles —político-institucional, técnico y participativo—, los ciclos de talleres informativos y participativos descentralizados por zonas, las entrevistas a actores clave, las encuestas virtuales a la ciudadanía y el buzón en línea. Concluida la consultoría, ninguno de esos espacios cuenta con un programa permanente, un responsable orgánico ni un presupuesto que garantice su continuidad. El Plan perdería así el respaldo social y la trazabilidad de los aportes ciudadanos justamente en la fase de implementación, que es donde se concentran las decisiones más transformadoras y de mayor conflictividad potencial —reasignación de espacio vial, reordenamiento del transporte público, gestión del estacionamiento—. A ello se suma que la cultura de movilidad del área metropolitana sigue organizada en torno al vehículo privado y al transporte informal, con escasa valoración de la caminata, la bicicleta y el transporte público como opciones de desplazamiento cotidiano. Sin programas permanentes de educación y sensibilización, el cambio de comportamiento que las infraestructuras y servicios del PMUS requieren para ser efectivamente utilizados no llega a producirse, y la inversión física rinde por debajo de su potencial. Los Términos de Referencia anticipan esta necesidad: la Tarea 1.5 exige directrices sobre las futuras actualizaciones del PMUS en materia de participación de los ciudadanos y de comunicación, así como lineamientos de mejora de las normas locales sobre participación en las políticas de movilidad.
Descripción de la intervención	El programa tiene por objeto institucionalizar, con carácter permanente y con respaldo presupuestal, la comunicación, la educación ciudadana y la participación en la planificación, implementación y evaluación del PMUS del área metropolitana de Chiclayo, dando continuidad a los espacios creados durante la formulación del Plan y orientando la acción comunicativa al cambio de comportamiento hacia los modos sostenibles, y asegura la participación de mujeres, personas cuidadoras y organizaciones de mujeres.

	Las actuaciones comprenden: (i) el diseño y la aprobación del programa y de la estrategia de comunicación del PMUS; (ii) el sostenimiento del nivel participativo del COMUS y de un ciclo anual de talleres descentralizados por zonas, mesas técnicas y jornadas de consulta, en horarios y formatos que faciliten la asistencia de mujeres y personas cuidadoras; (iii) la implementación de canales digitales de participación y del sistema de trazabilidad y devolución de los aportes ciudadanos, con registro de la participación desagregado por sexo; (iv) la ejecución de campañas de cultura ciudadana, incluida la prevención del acoso sexual en el transporte, y de un módulo de educación en movilidad sostenible en los centros educativos del área metropolitana; (v) la aplicación del enfoque evitar-cambiar-mejorar de la Guía MobiliseYourCity como marco de los mensajes del programa; y (vi) la elaboración de las directrices de participación y comunicación para las futuras actualizaciones del PMUS Se formula como programa y no como proyecto: define el marco, los recursos y la periodicidad mínima de las actividades, dentro de los cuales se concretarán anualmente las acciones específicas por distrito y por público objetivo.
Beneficiarios	Beneficiarios directos: - Población del área metropolitana de Chiclayo, en particular la de los sectores periféricos. - Organizaciones sociales, colectivos ciudadanos, gremios y academia integrados al nivel participativo del COMUS. - Comunidad educativa de los centros educativos del área metropolitana. - Municipalidad Provincial de Chiclayo y municipalidades distritales. - Operadores de transporte y sus conductores. Beneficiarios indirectos: - Usuarios del sistema de movilidad. - Empresas y actividades económicas. - Instituciones públicas vinculadas a la movilidad. - Generaciones futuras.
Componentes	Componente 1 – Estrategia de comunicación del PMUS: identidad y mensajes del Plan, canales institucionales —portal web, boletines, redes sociales y relación con medios—, y protocolo de comunicación de los avances de la cartera, en continuidad con la estrategia aplicada durante la formulación. Componente 2 – Participación ciudadana permanente: sostenimiento del nivel participativo del COMUS y de un ciclo anual de talleres descentralizados por zonas, mesas técnicas temáticas y jornadas de consulta sobre las intervenciones del PMUS, con criterios explícitos de representatividad territorial, de género y de grupos vulnerables. Componente 3 – Canales digitales y trazabilidad de aportes: plataforma y canales digitales de participación, buzón ciudadano y sistema de registro, sistematización, respuesta y devolución de los aportes, integrado a la plataforma del Observatorio metropolitano de movilidad (GB-4). Componente 4 – Cultura ciudadana y educación en movilidad sostenible: campañas segmentadas de sensibilización e información sobre la caminata, la bicicleta y el transporte público; módulo de educación en movilidad sostenible y seguridad vial en los centros educativos del área metropolitana, en convenio con la UGEL Chiclayo; y módulos de convivencia vial y conducción responsable dirigidos a conductores y operadores del transporte público. Componente 5 – Enfoque evitar-cambiar-mejorar: aplicación del marco de la Guía MobiliseYourCity a la definición de los mensajes del programa —evitar los desplazamientos motorizados innecesarios, cambiar hacia los modos sostenibles y mejorar la eficiencia y las emisiones de los desplazamientos que se mantienen—, de modo que la comunicación acompañe la secuencia de intervenciones de la cartera. Componente 6 – Directrices para las futuras actualizaciones: documento de directrices de

	participación y comunicación y lineamientos de mejora de las normas locales sobre participación en las políticas de movilidad, conforme a la Tarea 1.5 de los Términos de Referencia.
Metas físicas	• 1 programa de comunicación, educación ciudadana y participación diseñado y aprobado mediante acto administrativo de la MPCh. • 1 estrategia de comunicación del PMUS en ejecución. • 4 talleres participativos descentralizados por zonas al año. • 2 campañas de cultura ciudadana al año. • 1 canal digital de participación operativo, integrado a la plataforma del Observatorio metropolitano de movilidad (GB-4). • 1 sistema de trazabilidad y devolución de aportes ciudadanos implementado. • 1 módulo de educación en movilidad sostenible incorporado a la oferta educativa, en convenio con la UGEL Chiclayo. • 1 informe anual de participación y rendición de cuentas del PMUS publicado, a partir del primer año de operación. • 1 documento de directrices de participación y comunicación para las futuras actualizaciones del PMUS.
Resultado esperado	Ciudadanía informada y participando de forma permanente en la implementación del PMUS.
Indicador principal	Programa aprobado y número de talleres participativos y campañas ejecutados.
Imagen referencial	GB-5 · Programa de comunicación, educación ciudadana y participación para la movilidad sostenible del área metropolitana de Chiclayo Componentes - Estrategia de comunicación del PMUS - Participación ciudadana permanente - Canales digitales y trazabilidad de aportes - Cultura ciudadana y educación en movilidad sostenible - Enfoque evitar-cambiar-mejorar - Directrices para las futuras actualizaciones Línea de acción: Gobernanza, financiamiento e implementación Prioridad: Alta Metas físicas 1 programa aprobado por la MPCh, 1 estrategia de comunicación en ejecución, 1 documento de directrices 4 talleres descentralizados al año, 2 campañas de cultura ciudadana al año, 1 módulo educativo con la UGEL Chiclayo 1 canal digital integrado al Observatorio (GB-4), 1 sistema de trazabilidad de aportes, 1 informe anual de participación Ciudadanía informada y participando de forma permanente en la implementación del PMUS.
3. ÁMBITO DE INTERVENCIÓN	
Departamento / provincia / distrito	Departamento: Lambayeque Provincia: Chiclayo Distritos: Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pomalca y Pimentel
Localización específica	Área metropolitana de Chiclayo. El programa tiene carácter metropolitano; las actividades presenciales se desarrollan en los cinco distritos del área funcional, organizadas por zonas, con atención preferente a los sectores periféricos y a los grupos de menor conectividad digital. La conducción se sitúa en la MPCh y, una vez constituida, en la autoridad metropolitana de transporte (GB-1).
Ejes viales o corredores afectados	No aplica (programa de comunicación, educación y participación, sin afectación vial directa).
Georreferenciación	NO. Ver matriz cartográfica del Plan de Acción del PMUS.
Mapa de ubicación	No procede: la intervención no tiene expresión espacial definida por tratarse de un instrumento normativo, un programa de gestión o un estudio.

4. VINCULACIÓN CON EL SNPMGI (Directiva 001-2019-EF/63.01)			
Función	15: Transporte		
División funcional	033: Transporte Terrestre		
Grupo funcional	0076: Servicios de Transporte Urbano		
Indicador de brecha	Mecanismos permanentes de participación ciudadana y de comunicación implementados en el seguimiento del PMUS. Línea base: no existe un programa permanente en el área metropolitana; los espacios vigentes dependen del contrato de consultoría. Meta e indicador específico por definir en el diseño del programa.		
Tipología SNPMGI	No aplica. La intervención es una medida de gestión institucional y no constituye un proyecto de inversión en el marco del SNPMGI. Si en la formulación se optara por estructurarla como inversión, correspondería revisar la clasificación funcional con la Oficina de Programación Multianual de Inversiones.		
Sector responsable	Gobierno local provincial, en articulación con los gobiernos distritales del área funcional, el MTC y PROMOVILIDAD, y con la UGEL Chiclayo para el componente educativo.		
Requiere Ficha Técnica 5-A	No: la intervención no constituye un proyecto de inversión física.		
5. ACTORES E INSTITUCIONES			
Entidad líder	MPCh / COMUS		
Unidad ejecutora	MPCh, mediante el órgano competente en participación ciudadana, comunicación o planeamiento. Requiere designación orgánica.		
Unidad formuladora	MPCh, mediante el órgano competente. Si la intervención llegara a estructurarse como inversión, la Unidad Formuladora de la MPCh.		
Coordinación requerida	Por definir en la formulación de la intervención.		
Rol del PMUS	Conducción directa del programa, con el COMUS como espacio de participación		
6. INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO			
Fase	Componente de costo	Costo estimado	Fuente de financiamiento
Corto plazo (2025–2030)	Operación del programa	S/ 400 000	—
Mediano plazo (2031–2035)	Continuidad de la actuación	Incluido en el importe total	—
Largo plazo (2036–2045)	Continuidad de la actuación	Incluido en el importe total	—
TOTAL	—	S/ 400 000	Cooperación técnica para el diseño y la puesta en marcha; presupuesto institucional recurrente de la MPCh (S/ 120 000 anuales);

		convenios con la UGEL Chiclayo y con universidades locales para el componente educativo.
Origen de la cifra	3.4 – Derivado de subtotales de fase	

7. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

Actividad / hito	2026	2027	2028	2029	2030	2031–2035	2036–2045	Responsable
Componente 1. Estrategia de comunicación del PMUS: identidad y mensajes del Plan, canales institucionales —portal web, boletines, redes sociales y relación con medios—, y protocolo de comunicación de los...	■	■	■	■	■	■	■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 2. Participación ciudadana permanente: sostenimiento del nivel participativo del COMUS y de un ciclo anual de talleres descentralizados por zonas, mesas técnicas temáticas y jornadas de...	■	■	■	■	■	■	■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 3. Canales digitales y trazabilidad de aportes: plataforma y canales digitales de participación, buzón ciudadano y sistema de registro, sistematización, respuesta y devolución de los aportes...	■	■	■	■	■	■	■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 4. Cultura ciudadana y educación en movilidad sostenible: campañas segmentadas de sensibilización e información sobre la caminata, la bicicleta y el transporte público	■	■	■	■	■	■	■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 5. Enfoque evitar-cambiar-mejorar: aplicación del marco de la Guía MobiliseYourCity a la definición de los mensajes del programa —evitar los desplazamientos motorizados innecesarios, cambiar...	■	■	■	■	■	■	■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)
Componente 6. Directrices para las futuras actualizaciones: documento de directrices de	■	■	■	■	■	■	■	MPCh (entidad líder; ver sección 5)

participación y comunicación y lineamientos de mejora de las normas locales sobre participación en las políticas de...								
Hito habilitante previo	GB-4 (el sistema de trazabilidad de aportes se integra a la plataforma del observatorio)							

8. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Indicador	Línea base (2025)	Meta 2045	Responsable de la medición
Indicador principal de la intervención	—	Programa aprobado y número de talleres participativos y campañas ejecutados.	Observatorio de movilidad (GB-4)
Fondos movilizados · OE8	0	100 % de lo programado	Observatorio de movilidad (GB-4)
Reuniones de coordinación interinstitucional (N.º/año) · OE8	1 (COMUS, 2026)	≥ 6/año	Observatorio de movilidad (GB-4)
Acciones del PMUS implementadas (%) · OE8	0 %	≥ 80 %	Observatorio de movilidad (GB-4)
Accesibilidad universal (% de rampas en la zona monumental) · OE2	28,1 %	≥ 90 %	Observatorio de movilidad (GB-4)

9. RIESGOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Tipo de riesgo	Descripción	Nivel	Medida de mitigación
Institucional / competencial	La conducción de la intervención corresponde a MPCh / COMUS, sin que exista todavía una instancia metropolitana con competencia efectiva sobre el conjunto del ámbito, lo que puede fragmentar la decisión y dilatar los plazos.	Medio	Creación y puesta en funcionamiento de la Autoridad metropolitana de transporte (GB-2) y suscripción de los convenios de delegación entre las entidades titulares antes del inicio de la actuación.
Fiscal / financiero	El financiamiento previsto procede de Cooperación técnica para el diseño y la puesta en marcha; presupuesto institucional recurrente de la MPCh (S/ 120 000 anuales); convenios con la UGEL Chiclayo y con universidades locales para el componente educativo. y no se encuentra comprometido en el Programa Multianual de Inversiones vigente de la Municipalidad Provincial de Chiclayo.	Bajo	Incorporación de la intervención al PMI de la MPCh en el ciclo inmediato y activación de la Estrategia escalonada de financiamiento (GB-3).
De dependencia / precedencia	La ejecución está condicionada a actuaciones previas: GB-4 (el sistema de trazabilidad de aportes se integra a la plataforma del observatorio)	Alto	Seguimiento de la precedencia en la programación físico-financiera del apartado 5.5.1 del informe y activación anticipada de la actuación precedente.

10. MADUREZ Y PRIORIZACIÓN

Nivel de madurez	M1 – Formulación
Justificación de la valoración	Sostiene la legitimidad social del Plan con costo reducido y amplio respaldo; no modifica por sí solo las condiciones del sistema.

Integra el proyecto único del SIT	No
11. TRAZABILIDAD	
Código de origen	GOB-6 · Programa de comunicación, participación ciudadana y gobernanza de la movilidad
Fuente de la intervención	Escenario preferente (3.4)
Fuente de la ficha	Matriz de la cartera del Plan de Acción del PMUS (27/09/2026) y documentos allí citados.

PRELIMINAR

GB-6 · Programa de fortalecimiento de la capacidad de formulación y ejecución de inversiones de la MPCh y de las municipalidades distritales del área funcional

FICHA DE DESCRIPCIÓN DE PROYECTO DEL PLAN DE ACCIÓN	
1. IDENTIFICACIÓN DEL PROYECTO	
Nombre del proyecto	Programa de fortalecimiento de la capacidad de formulación y ejecución de inversiones de la MPCh y de las municipalidades distritales del área funcional
Código PMUS	GB-6
Tipología de intervención	Medida
Línea de acción	Gobernanza, financiamiento e implementación
Eje de inversión	No aplica
Prioridad	Alta (puntuación 2,7; ingreso a la lista corta por puntuación $\geq 2,50$)
CUI	Sin registro en el Banco de Inversiones
Objetivo estratégico	OE8. Obj. 8. Fortalecer la gobernanza metropolitana de la movilidad y la capacidad de gestión del PMUS.
2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN	
Descripción del problema o necesidad	La implementación del escenario preferente del PMUS exige una capacidad de formulación y ejecución superior a la que actualmente presenta la Municipalidad Provincial de Chiclayo. El PMUS reporta un nivel de ejecución de 74 % sobre un PIM municipal de aproximadamente S/ 251 millones, equivalente a unos S/ 62,9 millones no ejecutados; asimismo, el escenario preferente requiere una inversión del orden de S/ 3 983 millones en 2025–2045 y presenta una elevada complejidad técnica e institucional. Esta brecha no se limita a la disponibilidad presupuestal: comprende capacidades para programar inversiones, formular y evaluar proyectos, preparar expedientes, gestionar contrataciones, administrar contratos, supervisar obras y servicios, efectuar modificaciones y cierres, y realizar seguimiento físico-financiero. El PMUS también señala la necesidad de fortalecer las capacidades institucionales y la coordinación entre la MPCh y las municipalidades distritales.
Descripción de la intervención	Implementación de un programa integral de fortalecimiento de la capacidad de formulación y ejecución de inversiones de la MPCh y de las municipalidades distritales comprendidas en el ámbito funcional del PMUS. El programa comprende: (i) diagnóstico de brechas de capacidades y procesos; (ii) diseño de un plan de formación y asistencia técnica; (iii) capacitación práctica en Programación Multianual de Inversiones, formulación y evaluación, fase de ejecución, seguimiento y cierre bajo el marco vigente de Invierte.pe; (iv) asistencia técnica a las unidades responsables para preparar y gestionar inversiones prioritarias del PMUS; (v) estandarización de procedimientos, matrices, términos de referencia y herramientas de control; (vi) fortalecimiento de la gestión de cartera y del seguimiento físico-financiero; (vii) intercambio técnico y coordinación intermunicipal; y (viii) evaluación de resultados y transferencia de capacidades. El programa fortalece la gestión; no constituye el financiamiento de las obras de la cartera PMUS, cuyos costos deben registrarse en las inversiones específicas.
Beneficiarios	Beneficiarios directos: funcionarios y equipos técnicos de la Municipalidad Provincial de Chiclayo y de las municipalidades distritales del ámbito del PMUS que participan en la programación, formulación, evaluación, ejecución, supervisión y seguimiento de inversiones. Beneficiarios

	indirectos: la población usuaria de las inversiones de movilidad y los demás servicios urbanos vinculados al PMUS, al mejorar la capacidad institucional para materializar la cartera priorizada.
Componentes	1) Diagnóstico de capacidades, procesos y brechas institucionales. 2) Plan de formación y certificación práctica. 3) Asistencia técnica en formulación y evaluación de inversiones. 4) Asistencia técnica en expedientes, contratación, gestión contractual, supervisión, modificaciones y cierre. 5) Gestión de cartera y programación multianual. 6) Sistema/tablero de seguimiento físico-financiero de inversiones PMUS. 7) Protocolos, plantillas y banco de herramientas para las municipalidades. 8) Coordinación intermunicipal, gestión del conocimiento y evaluación de resultados.
Metas físicas	Programa implementado en tres años (2027-2029). Meta 2027: diagnóstico de capacidades, procesos y brechas concluido y plan de formación aprobado. Meta 2028: asistencia técnica operativa y capacitación aplicada a la formulación y ejecución de la cartera priorizada. Meta 2029: herramientas de gestión y seguimiento institucionalizadas, transferencia de capacidades realizada y evaluación de resultados completada.
Resultado esperado	MPCh y municipalidades distritales con capacidad efectiva para formular y ejecutar las inversiones del PMUS.
Indicador principal	Plan de formación ejecutado y número de funcionarios capacitados.
Imagen referencial	GB-6 - Programa de fortalecimiento de la capacidad de formulación y ejecución de inversiones de la MPCh y de las municipalidades distritales del área funcional Componentes - Diagnóstico de capacidades, procesos y brechas institucionales - Plan de formación y certificación práctica - Asistencia técnica en formulación y evaluación de inversiones - Asistencia técnica en expedientes, contratación, gestión contractual, supervisión, modificaciones y cierre - Gestión de cartera y programación multianual - Sistema/tablero de seguimiento físico-financiero de inversiones PMUS - Protocolos, plantillas y banco de herramientas para las municipalidades - Coordinación intermunicipal, gestión del conocimiento y evaluación de resultados Metas físicas Meta 2027: diagnóstico de capacidades, procesos y brechas concluido y plan de formación aprobado Meta 2028: asistencia técnica operativa y capacitación aplicada a la formulación y ejecución de la cartera priorizada Meta 2029: herramientas de gestión y seguimiento institucionalizadas, transferencia de capacidades realizada y evaluación de resultados completada MPCh y municipalidades distritales con capacidad efectiva para formular y ejecutar las inversiones del PMUS. Línea de acción: Gobernanza, financiamiento e implementación. Prioridad: Alta
3. ÁMBITO DE INTERVENCIÓN	
Departamento / provincia / distrito	Lambayeque / Provincia de Chiclayo / ámbito funcional del PMUS: Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pimentel y Pomalca
Localización específica	Ámbito funcional metropolitano. El programa se implementará en la MPCh y se extenderá mediante asistencia técnica y mecanismos de coordinación a las municipalidades distritales comprendidas en el PMUS. La sede y los puntos de capacitación se definirán en la programación operativa.
Ejes viales o corredores afectados	Intervención transversal, sin un único eje vial. Su objeto es fortalecer la gestión de las inversiones que intervienen sobre corredores de transporte público, movilidad activa, espacio público, resiliencia, terminales, logística y sistemas de gestión del PMUS.
Georreferenciación	NO. Ver matriz cartográfica del Plan de Acción del PMUS.
Mapa de ubicación	No procede: la intervención no tiene expresión espacial definida por tratarse de un instrumento normativo, un programa de gestión o un estudio.
4. VINCULACIÓN CON EL SNPMGI (Directiva 001-2019-EF/63.01)	
Función	03 – Planeamiento, Gestión y Reserva de Contingencia (referencial)

División funcional	006 – Gestión (referencial)
Grupo funcional	0008 – Asesoramiento y Apoyo (referencial)
Indicador de brecha	No se identifica un indicador de brecha exclusivo para un programa de fortalecimiento de capacidades de formulación y ejecución de inversiones. La clasificación y el indicador deberán confirmarse en la formulación, de acuerdo con la naturaleza específica de los componentes que se registren en el sistema.
Tipología SNPMGI	Intervención de fortalecimiento institucional/gestión. No se identifica un CUI único en los insumos. Los componentes que correspondan a inversiones deberán registrarse individualmente conforme al marco vigente de Invierte.pe.
Sector responsable	Municipalidad Provincial de Chiclayo, en coordinación con las municipalidades distritales del ámbito del PMUS; MEF/DGPMI para el marco de Invierte.pe y asistencia técnica; y otras entidades sectoriales según la naturaleza de las inversiones.
Requiere Ficha Técnica 5-A	No: la intervención no constituye un proyecto de inversión física.

5. ACTORES E INSTITUCIONES

Entidad líder	MPCh / OPMI / Unidad Ejecutora de Inversiones
Unidad ejecutora	Unidad de Gestión del PMUS o equipo técnico especializado que designe la MPCh, en coordinación con la OPMI, las Unidades Formuladoras y las Unidades Ejecutoras de Inversiones que correspondan.
Unidad formuladora	No corresponde una UF única al programa. Las inversiones que deriven del fortalecimiento o las inversiones específicas de la cartera serán formuladas y evaluadas por las UF competentes, según su sector, servicio y naturaleza.
Coordinación requerida	Municipalidades distritales; MEF/DGPMI; MTC/PROMOVILIDAD; Gobierno Regional de Lambayeque; áreas de presupuesto, abastecimiento, asesoría jurídica, infraestructura y administración de la MPCh; y, cuando corresponda, organismos de cooperación y asistencia técnica.
Rol del PMUS	Conducción del programa y gestión de la asistencia técnica

6. INVERSIÓN Y FINANCIAMIENTO

Fase	Componente de costo	Costo estimado	Fuente de financiamiento
Corto plazo (2025–2030)	Operación del programa	S/ 250 000 – S/ 400 000	—
Mediano plazo (2031–2035)	Continuidad de la actuación	Incluido en el importe total	—
Largo plazo (2036–2045)	—	—	—
TOTAL	—	S/ 250 000 – S/ 400 000	MPCh; cooperación técnica
Origen de la cifra	Ficha del especialista		

7. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

Actividad / hito	2026	2027	2028	2029	2030	2031- 2035	2036- 2045	Responsable
1) Diagnóstico de capacidades, procesos y brechas institucionales	■	■	■	■	■	■		MPCh (entidad líder; ver sección 5)

8. INDICADORES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Indicador	Línea base (2025)	Meta 2045	Responsable de la medición
Indicador principal de la intervención	—	Plan de formación ejecutado y número de funcionarios capacitados.	Observatorio de movilidad (GB-4)
Fondos movilizados · OE8	0	100 % de lo programado	Observatorio de movilidad (GB-4)
Reuniones de coordinación interinstitucional (N.º/año) · OE8	1 (COMUS, 2026)	≥ 6/año	Observatorio de movilidad (GB-4)
Acciones del PMUS implementadas (%) · OE8	0 %	≥ 80 %	Observatorio de movilidad (GB-4)

9. RIESGOS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Tipo de riesgo	Descripción	Nivel	Medida de mitigación
Institucional / competencial	La conducción de la intervención corresponde a MPCh / OPMI / Unidad Ejecutora de Inversiones, sin que exista todavía una instancia metropolitana con competencia efectiva sobre el conjunto del ámbito, lo que puede fragmentar la decisión y dilatar los plazos.	Alto	Creación y puesta en funcionamiento de la Autoridad metropolitana de transporte (GB-2) y suscripción de los convenios de delegación entre las entidades titulares antes del inicio de la actuación.
Fiscal financiero	El financiamiento previsto procede de MPCh; cooperación técnica y no se encuentra comprometido en el Programa Multianual de Inversiones vigente de la Municipalidad Provincial de Chiclayo.	Bajo	Incorporación de la intervención al PMI de la MPCh en el ciclo inmediato y activación de la Estrategia escalonada de financiamiento (GB-3).

10. MADUREZ Y PRIORIZACIÓN

Nivel de madurez	M0 – Conceptual
Justificación de la valoración	Cierra la brecha de capacidad de la MPCh para formular y ejecutar inversiones, con costo bajo y sin obstáculos legales.
Integra el proyecto único del SIT	No

11. TRAZABILIDAD

Código de origen	GOB-5 · Programa de fortalecimiento de la capacidad de formulación y ejecución de inversiones de la MPCh y de las municipalidades distritales
Fuente de la intervención	Escenario preferente (3.4)
Fuente de la ficha	Matriz de la cartera del Plan de Acción del PMUS (27/09/2026) y documentos allí citados.