

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Chiclayo

● Informe Final

BMZ-No.: 302000651, KfW 511855 Lote 2



PRESENTADO A:

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)
Jr. Zorritos 1203, Cercado de Lima
Lima



HEAT

GFA
CONSULTING GROUP

KINGEROP
Inventando el mañana

Para más información:

Promovilidad, Lima:

<https://www.gob.pe/promovilidad>

correo electrónico: pmuschiclayo@gmail.com

Título: Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Chiclayo, Perú

Realizado por: HEAT – GFA- INGEROP T3

Derechos de autor:

Esta publicación está sujeta a los derechos de autor de KFW y sus socios, autores y colaboradores. Se autoriza la reproducción parcial o total de este documento con fines no lucrativos, con indicación de la fuente bibliográfica.

Disclaimer:

El contenido presentado en este documento representa la opinión de sus autores y no es necesariamente representativo de la de los socios individuales de KFW.

Septiembre 2026



A través de:



“Este documento fue elaborado con la asistencia financiera de la Unión Europea. Las opiniones expresadas en él no se considerarán, en modo alguno, como reflejo de la opinión oficial de la Unión Europea”

Contenido

1 RESUMEN EJECUTIVO.....	18
QUÉ ES EL PMUS CHICLAYO.....	18
CÓMO NOS MOVEMOS HOY	18
HACIA DÓNDE VAMOS: VISIÓN 2045 Y OCHO OBJETIVOS	20
EL ESCENARIO ELEGIDO: CHICLAYO, CIUDAD EN RED	20
EL PLAN DE ACCIÓN	21
CÓMO SE FINANCIA, CÓMO SE SIGUE Y QUIÉN LO HACE POSIBLE	22
2 GENERALIDADES.....	24
2.1 ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN	24
2.2 ALCANCE, ESCALA Y HORIZONTE TEMPORAL	26
2.3 MARCO METODOLÓGICO	27
2.4 MAPEO DE ACTORES DEL PMUS CHICLAYO	30
2.5 ENFOQUE PARTICIPATIVO Y COMUNICACIONAL DEL PMUS.....	34
3 MARCO NORMATIVO, INSTITUCIONAL Y COMPETENCIAS	39
3.1 NORMAS INTERNACIONALES	39
3.2 NORMAS NACIONALES Y LOCALES	40
3.3 ARTICULACIÓN CON INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN	52
4 DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD URBANA.....	54
4.1 CONTEXTO TERRITORIAL, URBANO Y SOCIOECONÓMICO	54
4.2 DEMANDA DE LA MOVILIDAD	66
4.3 ANÁLISIS DE LA INFRAESTRUCTURA Y SISTEMA DE MOVILIDAD.....	78
4.4 DIAGNÓSTICO POR MODOS DE DESPLAZAMIENTO.....	89
4.5 IMPACTOS ASOCIADOS AL TRANSPORTE (EXTERNALIDADES).....	95
4.6 ANÁLISIS DE LA ZONA MONUMENTAL DE CHICLAYO	105
4.7 GOBERNANZA Y CAPACIDAD INSTITUCIONAL	107
4.8 SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO.....	110
5 VISIÓN, OBJETIVOS Y ESCENARIOS	122
5.1 VISIÓN Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS.....	122
5.2 CONSTRUCCIÓN DE ESCENARIOS DE MOVILIDAD	124
5.3 COMPARACIÓN DE ESCENARIOS.....	126
6 PLAN DE ACCIÓN Y FINANCIAMIENTO.....	139
6.1 EVALUACIÓN DE ACCIONES Y PROYECTOS ACTUALES.....	139
6.2 FORMULACIÓN DE MEDIDAS Y PROYECTOS	162
6.3 PRODUCTOS ESPECÍFICOS	170
6.4 PRIORIZACIÓN DE INTERVENCIONES	186
6.5 PLAN DE IMPLEMENTACIÓN	201
6.6 PLAN DE FINANCIAMIENTO	207
6.7 FICHAS DE PROGRAMAS Y/O PROYECTOS Y/O MEDIDAS PRIORIZADOS	223
7 PLAN DE MONITOREO Y SEGUIMIENTO	228
7.1 SISTEMA DE MONITOREO, REPORTE Y VERIFICACIÓN	229
7.2 INDICADORES, METAS Y EVALUACIÓN DE RESULTADOS.....	230
7.3 SEGUIMIENTO DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA CARTERA	232
7.4 RECOPIACIÓN, CALIDAD Y GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN.....	233
7.5 SEGUIMIENTO DE EMISIONES Y MRV AMBIENTAL	235
7.6 ORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL, REPORTE Y PRESUPUESTO	236

7.7 ACTUALIZACIÓN DEL PMUS	238
8 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	239
8.1 CONCLUSIONES	240
8.2 RECOMENDACIONES	241
9 BIBLIOGRAFÍA	243
10 ANEXOS	247

VERSION PRELIMINAR

Lista de mapas

Mapa 1. Área funcional de estudio y perímetro de intervención del PMUS Chiclayo	26
Mapa 2. Crecimiento urbano de Chiclayo, 1975–2020	55
Mapa 3. Densidad residencial a nivel de manzana, AM Chiclayo	60
Mapa 4. Usos de suelo del AM Chiclayo	61
Mapa 5. Equipamientos del AM Chiclayo	62
Mapa 6. Caracterización funcional de las centralidades del AM Chiclayo	63
Mapa 7. Densidad de población vulnerable por manzana, AM Chiclayo	65
Mapa 8. Zonificación de análisis de tránsito — núcleo urbano metropolitano	66
Mapa 9. Centroides de las ZAT y conexión con la red vial	67
Mapa 10. Generación de viajes en hora de máxima demanda	74
Mapa 11. Atracción de viajes en hora de máxima demanda	75
Mapa 12. Distribución espacial de la demanda de movilidad por ZAT	76
Mapa 13. Red vial principal de Chiclayo	79
Mapa 14. Red ciclista y parqueaderos existentes	85
Mapa 15. Cobertura de la red de ciclovías existente y densidad poblacional	85
Mapa 16. Síntesis de la infraestructura y la movilidad ciclista en Chiclayo	86
Mapa 17. Red peatonal, aforos peatonales y relación con los principales atractores	87
Mapa 18. Accesibilidad y cobertura del transporte público	88
Mapa 19. Brechas de cobertura del transporte público (buffer invertido)	88
Mapa 20. Mapeo de rutas de transporte público en Chiclayo	92
Mapa 21. Rutas de transporte público y densidad poblacional	92
Mapa 22. Red de transporte de carga y puntos de abastecimiento	95
Mapa 23. Distribución espacial de la siniestralidad vial en Chiclayo	97
Mapa 24. Síntesis del diagnóstico a escala metropolitana	115
Mapa 25. Síntesis del diagnóstico a escala urbana	116
Mapa 26. Mapa síntesis del Escenario 4 – Ciudad en Red, escala metropolitana	132
Mapa 27. Mapas de síntesis comparativa de los cuatro escenarios del PMUS Chiclayo	133
Mapa 28. Líneas de deseo de viajes – Escenario 4 (Ciudad en Red)	134
Mapa 29. Grado de saturación de la red vial – Escenario 4 (Ciudad en Red)	135
Mapa 30. Cobertura de transporte público – Escenario 4 (Ciudad en Red)	136
Mapa 31. Carga de pasajeros de transporte público – Escenario 4 (Ciudad en Red)	137
Mapa 32. Mapa de localización de inversiones registradas en el Banco de Inversiones (INVIERTE.PE) con incidencia sobre la movilidad del Área Metropolitana de Chiclayo	144

Mapa 33. Mapa de localización de los 17 componentes de la cartera del escenario preferente según su instrumento de procedencia	157
Mapa 34. Mapa de interacción de las concesiones viales con el ámbito del PMUS	159
Mapa 35. Síntesis del Sistema Integrado de Transporte	197
Mapa 36. Movilidad activa y espacios públicos.....	198
Mapa 37. Red vial estructurante metropolitana	199
Mapa 38. Gestión del tránsito y seguridad vial.....	200
Mapa 39. Logística y transporte de carga.....	201

VERSION PRELIMINAR

Lista de figuras

Figura 1. El PMUS Chiclayo 2045 en un vistazo	18
Figura 2. Cómo se mueve hoy la población del área metropolitana de Chiclayo	19
Figura 3. Los cinco problemas estructurales de la movilidad	19
Figura 4. Diferencias en la movilidad de mujeres y hombres	20
Figura 5. Visión 2045 y objetivos estratégicos del PMUS	20
Figura 6. Chiclayo en 2045 con y sin PMUS	21
Figura 7. Cartera del Plan de Acción y lista corta por temática	21
Figura 8. Secuencia de implementación y hoja de ruta 2025–2045	22
Figura 9. Financiamiento escalonado y sistema de seguimiento	22
Figura 10. Actores del PMUS y su rol principal	23
Figura 11. Distribución de los actores mapeados por categoría	30
Figura 12. Matriz de mapeo de actores según poder e interés	32
Figura 13. Actores según nivel de implicancia en el PMUS	33
Figura 14. Secuencia operativa de la comunicación por actividad	36
Figura 15. Entidades que financian y contratan el PMUS de Chiclayo	37
Figura 16. Logo del PMUS de Chiclayo	37
Figura 17. Jerarquía de instrumentos de planificación aplicable a Chiclayo	47
Figura 18. Estado del marco normativo local por componente operativo de la movilidad	49
Figura 19. Evolución de la mancha urbana de Chiclayo	55
Figura 20. Población y densidad sobre suelo urbanizado en los distritos del PMUS	58
Figura 21. Pirámide poblacional del Área Metropolitana de Chiclayo	59
Figura 22. Esquema jerárquico del sistema de centralidades del AM Chiclayo	63
Figura 23. Nivel socioeconómico predominante de los hogares por ZAT	65
Figura 24. Líneas de deseo — transporte privado, HPM 2025	68
Figura 25. Líneas de deseo — transporte público colectivo, HPM 2025	69
Figura 26. Velocidades del transporte público — escenario base 2025 (km/h)	69
Figura 27. Velocidades del transporte privado — escenario base 2025 (km/h)	70
Figura 28. Asignación del transporte público — pasajeros/hora, HPM 2025	70
Figura 29. Asignación del transporte privado — vehículos/hora, HPM 2025	71
Figura 30. Evolución del desempeño del transporte público en el escenario tendencial, 2025–2045	72
Figura 31. Grado de saturación máximo por corredor en el escenario tendencial 2045	73
Figura 32. Principal modo de transporte	77

Figura 33. Tipo de acoso experimentado en el transporte público	77
Figura 34. Composición jerárquica de la red vial metropolitana	78
Figura 35. Estado de pavimentación de la red vial por sector metropolitano.....	80
Figura 36. Grado de saturación V/C de la red vial — HPM 2025	80
Figura 37. Velocidad operacional de la red vial — HPM 2025.....	81
Figura 38. Ubicación de los terminales y las empresas de media distancia	83
Figura 39. Propuesta de equipamiento de transportes del PDM.....	84
Figura 40. Estructura del reparto modal del AM Chiclayo.....	90
Figura 41. Zonas rígidas vigentes (O.M. N.º 005-2020 y O.M. N.º 015-2021)	94
Figura 42. Accidentes de tránsito por año en Lambayeque, 2015–2024	96
Figura 43. Emisiones anuales del transporte urbano en los 15 puntos de aforo	98
Figura 44. Contribución de los modos de transporte a las emisiones anuales de PM _{2,5}	99
Figura 45. Participación modal en las emisiones anualizadas de CO ₂ e	99
Figura 46. Intensidad anual indicativa de CO ₂ e por tramo de la red vial modelada	100
Figura 47. Puntos de monitoreo de ruido y excedencia sobre el ECA diurno	101
Figura 48. Jerarquía de amenazas climáticas y ambientales para el sistema de movilidad	102
Figura 49. Distribución de la superficie y de la red vial según clase de susceptibilidad a la inundación pluvial.....	102
Figura 50. Corredores con mayor proporción de trazado en clases altas de susceptibilidad a la inundación pluvial.....	103
Figura 51. Composición observada del flujo vehicular por categoría operativa	104
Figura 52. Ocupación promedio observada por modo de transporte en los corredores evaluados	104
Figura 53. Delimitación de la Zona Monumental de Chiclayo	106
Figura 54. Indicadores sintéticos del desempeño del sistema de movilidad	111
Figura 55. Indicadores titulares de la línea base del sistema de movilidad.....	112
Figura 56. Ciclo de reproducción del equilibrio subóptimo del sistema de movilidad	114
Figura 57. Desempeño de los escenarios por dimensión estratégica	129
Figura 58. Puntuación global de la evaluación multicriterio, por escenario (pesos base).....	129
Figura 59. Flujo vehicular por modo – Escenario 4 (Ciudad en Red).....	138
Figura 60. Proceso de depuración de la cartera de INVIERTE.PE hasta el inventario de proyectos estructurantes.....	141
Figura 61. Costo actualizado de la cartera con CUI por tipología de intervención	143
Figura 62. Perfil de madurez por dimensión, nivel global y alineamiento de las inversiones con CUI	151

Figura 63. Secuencia de construcción de la cartera del Plan de Acción	163
Figura 64. Distribución de la cartera por temática: número de intervenciones y CAPEX referencial	164
Figura 65. Distribución del CAPEX referencial de la cartera por tipo de intervención y por nivel de madurez.....	170
Figura 66. Participación de cada nivel de prioridad en el número de intervenciones y en el CAPEX referencial.....	187
Figura 67. Intervenciones de la lista corta por tipo de intervención, horizonte y temática.....	191
Figura 68. Participación de cada nivel de programabilidad en el número de intervenciones y en el CAPEX referencial	192
Figura 69. Programación del CAPEX referencial de la cartera por horizonte y temática	203
Figura 70. Capacidad presupuestal frente a la inversión del escenario preferente, en millones de soles.....	220
Figura 71. Arquitectura funcional del sistema MRV del PMUS Chiclayo.....	229
Figura 72. Cronograma maestro de monitoreo y reporte 2026–2045	238
Figura 73. Conclusiones clave del PMUS Chiclayo 2045	240
Figura 74. Hoja de ruta de la lista corta por horizonte	242
Figura 75. Cómo se encadenan las recomendaciones	243

Lista de tablas

Tabla 1. Siglas y acrónimos empleados en el documento	15
Tabla 2. Información general del proyecto.....	17
Tabla 3. Ámbitos territoriales del PMUS de Chiclayo.....	27
Tabla 4. Instrumentos de levantamiento de información primaria.....	28
Tabla 5. Clasificación estratégica de los actores según poder e interés	32
Tabla 6. Itinerario participativo aplicado por componente del PMUS.....	34
Tabla 7. Públicos y mensajes prioritarios	35
Tabla 8. Criterios de visibilidad por tipo de soporte	38
Tabla 9. Compromisos internacionales y brechas de implementación en Chiclayo	39
Tabla 10. Políticas nacionales vinculadas al PMUS y estado de cumplimiento	40
Tabla 11. Disposiciones clave de la Ley Orgánica de Municipalidades para el PMUS.....	42
Tabla 12. Disposiciones clave de la Ley N.º 31313 para el PMUS.....	42
Tabla 13. Leyes nacionales con incidencia en el PMUS y estado de cumplimiento.....	43
Tabla 14. Normativa ambiental, climática y de gestión del riesgo aplicable	44
Tabla 15. Reglamentos y normas técnicas con incidencia directa en el PMUS	45
Tabla 16. Instrumentos de planificación urbana local y su estado de vigencia	46
Tabla 17. Diagnóstico de la normativa operativa de transporte, tránsito y paraderos	47
Tabla 18. Matriz comparativa de brechas normativas por distrito	50
Tabla 19. Brechas de articulación normativa del marco del PMUS	51
Tabla 20. Relación del PMUS con los instrumentos de planificación.....	52
Tabla 21. Instrumentos derivados del PMUS	52
Tabla 22. Mecanismos de financiamiento aplicables al PMUS	53
Tabla 23. Rol territorial de los distritos del ámbito de intervención.....	56
Tabla 24. Población, superficie y densidad de los distritos metropolitanos (Censo 2017).....	57
Tabla 25. Resultados de caracterización del escenario base 2025 del MET-CHI.....	67
Tabla 26. Evolución de los indicadores del transporte público en el escenario tendencial	71
Tabla 27. Composición jerárquica de la red vial metropolitana modelada	78
Tabla 28. Estado de la conectividad estructural metropolitana	81
Tabla 29. Cuellos de botella estructurales del sistema vial metropolitano	82
Tabla 30. Déficit de equipamientos de transporte del área metropolitana	82
Tabla 31. Reparto modal del área metropolitana por segmento funcional	89
Tabla 32. Composición y antigüedad de la flota de transporte público.....	91
Tabla 33. Indicadores del transporte de carga y la logística urbana	94

Tabla 34. Indicadores de siniestralidad vial enero-mayo de 2026	96
Tabla 35. Emisiones anuales estimadas del transporte en los 15 puntos de aforo	98
Tabla 36. Indicadores presupuestarios de la Municipalidad Provincial de Chiclayo (PIM 2026)	107
Tabla 37. Inventario de proyectos de movilidad de la metrópoli Chiclayo-Lambayeque	108
Tabla 38. Matriz de riesgos institucionales para la implementación del PMUS	109
Tabla 39. Indicadores titulares del desempeño del sistema de movilidad	111
Tabla 40. Línea base del sistema de movilidad urbana de Chiclayo	118
Tabla 41. Articulación de objetivos oficiales y respuestas de intervención	122
Tabla 42. Indicadores principales, línea base y metas estratégicas al 2045	123
Tabla 43. Caracterización de escenarios de movilidad	125
Tabla 44. Indicadores operacionales al horizonte 2045	126
Tabla 45. Criterios y pesos de la evaluación multicriterio reportada	126
Tabla 46. Cuadro maestro comparativo de los 21 criterios evaluados, por escenario	127
Tabla 47. Desempeño de cada escenario por dimensión estratégica (puntuación normalizada 0-1)	128
Tabla 48. Perfiles de ponderación alternativos	130
Tabla 49. Estabilidad del ranking de escenarios por perfil de ponderación	130
Tabla 50. Evaluación comparativa de escenarios para la selección del preferente	131
Tabla 51. Dimensiones de la evaluación de madurez, pregunta que responden y ponderación propuesta	139
Tabla 52. Conversión del puntaje ponderado al nivel de madurez global	140
Tabla 53. Criterios de evaluación del alineamiento estratégico	140
Tabla 54. Matriz de categorización de proyectos: madurez x alineamiento estratégico	141
Tabla 55. Datos básicos de la cartera de proyectos con CUI	142
Tabla 56. Distribución del inventario de proyectos con CUI por tipología	143
Tabla 57. Relación de proyectos con CUI identificados en el mapa de localización	144
Tabla 58. Progreso físico y financiero de las inversiones del inventario	145
Tabla 59. Cobertura de la cartera registrada por modo de transporte	146
Tabla 60. Distribución territorial de la cartera registrada	146
Tabla 61. Brechas de cobertura por grupo de población y colectivo	146
Tabla 62. Tipología de brechas de la red y del sistema de movilidad	147
Tabla 63. Brecha específica atendida y ámbito espacial por inversión	148
Tabla 64. Características principales de los proyectos por tipología de la inversión	149

Tabla 65. Resultados consolidados por proyecto: puntajes por dimensión, puntaje ponderado, techo crítico, nivel de madurez global y alineamiento	150
Tabla 66. Matriz de dimensión institucional	152
Tabla 67. Matriz de dimensión técnica y física.....	152
Tabla 68. Clasificación de la cartera por estado de avance y nivel de madurez	153
Tabla 69. Brechas y requisitos de alineación de la cartera de proyectos con CUI.....	154
Tabla 70. Aporte de los instrumentos de planificación al inventario	156
Tabla 71. Componentes de la cartera del escenario preferente y su correspondencia con el Banco de Inversiones	156
Tabla 72. Brechas identificadas y requisitos de alineación con el PMUS por componente del escenario preferente.....	158
Tabla 73. Principales actores involucrados en los proyectos de inversión.....	159
Tabla 74. Clasificación de proyectos según nivel de madurez global y alineamiento estratégico.....	160
Tabla 75. Rutas de tratamiento por cuadrante.....	161
Tabla 76. Distribución de la cartera por temática	163
Tabla 77. Distribución de la cartera por tipo de intervención	164
Tabla 78. Distribución de la cartera por eje de inversión.....	164
Tabla 79. Matriz estratégica de la cartera del PMUS de Chiclayo.....	165
Tabla 80. Distribución de la cartera por horizonte de implementación.....	169
Tabla 81. Distribución de la cartera por nivel de madurez	170
Tabla 82. Componentes del escenario preferente, instrumento de procedencia y correspondencia con la cartera del Plan de Acción	171
Tabla 83. Componentes de la cartera con código y monto en la Tabla 98 del PDM	172
Tabla 84. Propuestas del PDM sin valorización en su cartera, traducidas a componente por el Plan de Acción	174
Tabla 85. Proyectos del Eje 3 del PDM no incorporados a la cartera del Plan de Acción	174
Tabla 86. Consolidación de las propuestas de los instrumentos de planificación en la cartera del PMUS.....	175
Tabla 87. Intervenciones de la cartera que conforman la propuesta para el área central	177
Tabla 88. Secuencia de implementación de la propuesta para el área central.....	178
Tabla 89. Intervenciones de la cartera sobre el sistema vial provincial	179
Tabla 90. Activos estratégicos que integran el proyecto único del Sistema Integrado de Transporte.....	182
Tabla 91. Fases de implementación del Sistema Integrado de Transporte.....	183
Tabla 92. Instrumentos de regulación del uso de vehículos privados.....	184

Tabla 93. Intervenciones asociadas al modo férreo y a la logística de transferencia	185
Tabla 94. Criterios de evaluación y ponderación aplicada	186
Tabla 95. Resultado de la evaluación multicriterio.....	187
Tabla 96. Lista corta de intervenciones priorizadas.....	188
Tabla 97. Niveles de programabilidad de la cartera.....	191
Tabla 98. Distribución de la cartera por programabilidad	192
Tabla 99. Clasificación de las intervenciones por temática y programabilidad	192
Tabla 100. Estructura de la sesión de validación técnica con el nivel técnico del COMUS	193
Tabla 101. Trazabilidad entre los aportes de los Talleres II y la cartera del Plan de Acción.....	194
Tabla 102. Serie cartográfica del Plan de Acción y estado de elaboración	195
Tabla 103. Principales relaciones de precedencia de la cartera.....	202
Tabla 104. Programación físico-financiera preliminar por temática y horizonte, en número de intervenciones y millones de soles	202
Tabla 105. Bloques normativos determinantes y su efecto sobre la implementación del Plan	204
Tabla 106. Instrumentos normativos incorporados a la cartera del Plan de Acción	205
Tabla 107. Implicaciones institucionales para el Plan de Acción.....	206
Tabla 108. Ruta gradual de la arquitectura institucional del PMUS.....	206
Tabla 109. Ejes del programa de fortalecimiento de capacidades.....	207
Tabla 110. Origen de las estimaciones de costo de la cartera.....	207
Tabla 111. Parámetros y costos referenciales utilizados para la estimación de las intervenciones, actualizados a junio de 2026	208
Tabla 112. Diferencias en valor de CAPEX	210
Tabla 113. Distribución de la cartera por horizonte, en formato del Manual del MVCS.....	210
Tabla 114. Fuentes potenciales de financiamiento del Plan de Acción del PMUS de Chiclayo	211
Tabla 115. Matriz estratégica de costos y financiamiento de la cartera.....	212
Tabla 116. Capacidad presupuestal frente a la inversión del escenario preferente, en millones de soles.....	219
Tabla 117. Programación físico-financiera referencial de la lista corta del PMUS de Chiclayo	221
Tabla 118. Intervenciones con Ficha PMUS en el Anexo 14	224
Tabla 119. Intervenciones no priorizadas con ficha resumen en el Anexo 15	226
Tabla 120. Niveles de monitoreo del PMUS	229
Tabla 121. Cadena objetivo – indicadores – intervenciones del PMUS	230
Tabla 122. Criterios de semaforización de los indicadores con meta	231

Tabla 123. Niveles de seguimiento de la cartera	232
Tabla 124. Indicadores generales de implementación de la cartera	232
Tabla 125. Sistema de alertas de ejecución.....	233
Tabla 126. Calendario anual de medición y reporte	234
Tabla 127. Mecanismos de reducción de emisiones y datos de seguimiento.....	235
Tabla 128. Roles de las entidades en el sistema MRV.....	236
Tabla 129. Niveles de reporte del sistema MRV.....	237
Tabla 130. Supuestos que activan la actualización extraordinaria del PMUS	239
Tabla 131. Recomendaciones prioritarias por actor	242
Tabla 132. Estructura y estado de los anexos del PMUS.....	247

VERSIÓN PRELIMINAR

Abreviaciones

Tabla 1. Siglas y acrónimos empleados en el documento

Sigla	Significado
AM	Área Metropolitana
ATNM	Aforos de Transporte No Motorizado
COMUS	Comité de Movilidad Urbana Sostenible
DOT	Desarrollo Orientado al Transporte
ECA	Estándar de Calidad Ambiental
EODA	Encuesta O-D de interceptación a usuarios de transporte público
EODH	Encuesta Origen-Destino en Hogares
EODI	Encuesta O-D de interceptación a vehículo privado
FOV	Frecuencia y Ocupación Visual
GDVT	Gerencia de Desarrollo Vial y Transportes (MPC)
GEI	Gases de Efecto Invernadero
GORE	Gobierno Regional
HMD/HPM	Hora de Máxima Demanda / Hora Punta de la Mañana
IMPLAN	Instituto Metropolitano de Planificación Territorial y Gestión Catastral
JLO	José Leonardo Ortiz
KfW	Kreditanstalt für Wiederaufbau
LDUS	Ley de Desarrollo Urbano Sostenible (Ley N.° 31313)
MEPMUS	Manual para la Elaboración de PMUS (RM N.° 229-2024-VIVIENDA)
MET-CHI	Modelo Estratégico de Transporte de Chiclayo
MPC	Municipalidad Provincial de Chiclayo
MTC	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
MVCS	Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento
PAT	Plan de Acondicionamiento Territorial
PDM	Plan de Desarrollo Metropolitano
PDU	Plan de Desarrollo Urbano
PIMAS	Plan Institucional de Movilidad Accesible y Sostenible
PMUS	Plan de Movilidad Urbana Sostenible
PNTU	Política Nacional de Transporte Urbano
PPC	Plan de Participación Ciudadana

Sigla	Significado
PRRTUC	Plan Regulador de Rutas de Transporte Urbano de la Provincia de Chiclayo
SIT	Sistema Integrado de Transporte
TP	Transporte Público
ZAT	Zona de Análisis de Tránsito
BAU	Escenario tendencial (business as usual)
CAPEX	Gasto de inversión de capital
GESI	Igualdad de género e inclusión social
ITS	Sistemas inteligentes de transporte
MRV	Medición, reporte y verificación
SMART	Específico, medible, alcanzable, relevante y temporal
PM2,5	Material particulado de diámetro aerodinámico menor o igual a 2,5 µm
CO ₂ e	Dióxido de carbono equivalente

VERSIÓN PRELIMINAR

Detalles del Proyecto

Tabla 2. Información general del proyecto

INFORMACIÓN GENERAL	
Título	Servicios de asistencia técnica para el proyecto "Servicio de consultoría para la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de la ciudad de Chiclayo y actividades de comunicación y visibilidad"
Referencia del Contrato	KfW 511855 Lote 2
Contratante	Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)
Financiador	KfW - Banco de Desarrollo del Estado de la República Federal de Alemania
Consultor	Consorcio conformado por las empresas HEAT GmbH, GFA Consulting Group & Ingerop T3
Duración del contrato	16 meses
Fecha de inicio	16 de octubre de 2025

VERSIÓN PRELIMINAR

1 Resumen ejecutivo

Qué es el PMUS Chiclayo 2045

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Chiclayo es la hoja de ruta con la que la Municipalidad Provincial de Chiclayo (MPCh) ordenará la forma en que la población se desplaza durante los próximos veinte años. Su propósito es que moverse sea más seguro, accesible, limpio y eficiente, y que mejore el acceso al empleo, la educación, la salud y los servicios.

El PMUS abarca el área metropolitana de la ciudad consolidada de cinco distritos: Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pimentel y Pomalca. Toma 2025 como año base y 2045 como horizonte, con tres fases: corto plazo (2025–2030), mediano plazo (2031–2035) y largo plazo (2036–2045).

Este instrumento de planificación, es impulsado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a través de PROMOVILIDAD, con financiamiento de KfW y de la Unión Europea, y se construyó con la ciudadanía y las instituciones, hasta la validación de la cartera con el nivel técnico del Comité de Movilidad Urbana Sostenible (COMUS).

Figura 1. El PMUS Chiclayo 2045 en un vistazo



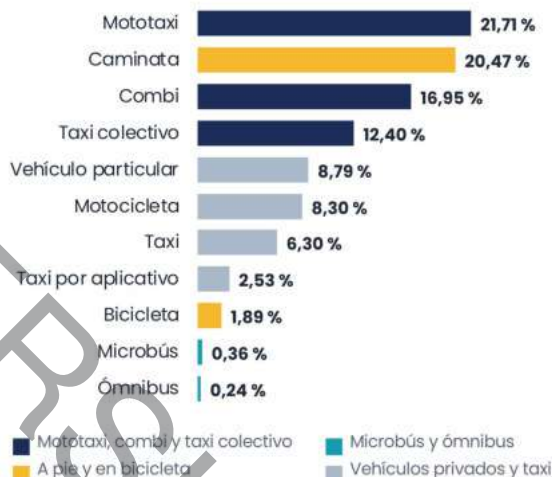
Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en el Censo 2017 (INEI).

Cómo nos movemos hoy

En el área metropolitana se realizan cerca de 876 000 viajes al día, con un promedio de 1,62 viajes por persona. El mototaxi (21,71 %), la caminata (20,47 %), la combi (16,95 %) y el taxi colectivo (12,40 %) son los modos más usados. Más de la mitad de los viajes (51,06 %) se hace en vehículos pequeños de transporte público, mientras que el microbús y el ómnibus solo suman el 0,60 %. En hora punta, la velocidad cae por debajo de 15 km/h en los corredores principales. El 22,4 % de los viajes se hace a pie o en bicicleta.

Figura 2. Cómo se mueve hoy la población del área metropolitana de Chiclayo

REPARTO MODAL DE LOS VIAJES DIARIOS



Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en la EODH 2025.

El diagnóstico identifica cinco problemas estructurales que se alimentan entre sí: una oferta de transporte atomizada, una congestión que responde a una red vial sin jerarquía, una siniestralidad que entre 2021 y 2023 cobró 167 vidas (9,3 fallecidos por cada 100 000 habitantes), desigualdades de acceso según género, ingreso y territorio, y una gestión municipal con competencias pero sin la capacidad instalada para ejercerlas. Hoy la movilidad recibe el 3,98 % del presupuesto municipal, y cerca del 30 % de ese monto queda sin ejecutar.

Figura 3. Los cinco problemas estructurales de la movilidad



Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en la EODH 2025, registros de la PNP y la Consulta Amigable del MEF.

Las mujeres dependen más del transporte público: realizan el 55,2 % de sus viajes en él, frente al 48,0 % de los hombres, y concentran el 52,7 % de los viajes de cuidado, frente al 26,9 %. Además, el 15,1 % de las mujeres reporta haber sufrido acoso en algún viaje. Por eso el Plan diseña paraderos, recorridos, tarifas y espacios públicos pensando en la seguridad personal de mujeres y niñas y en los viajes encadenados de quienes cuidan.

Figura 4. Diferencias en la movilidad de mujeres y hombres



Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en la EODH 2025.

Hacia dónde vamos: visión 2045 y ocho objetivos

La visión fue construida en talleres realizados en los cinco distritos: una Chiclayo ordenada, conectada y resiliente, con una movilidad metropolitana integrada, de bajas emisiones y gestión inteligente. Ocho objetivos estratégicos la convierten en metas concretas, desde calles más seguras hasta una gobernanza metropolitana capaz de conducir el Plan.

Figura 5. Visión 2045 y objetivos estratégicos del PMUS



Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

El escenario elegido: Chiclayo, Ciudad en Red

Se compararon cuatro futuros posibles para 2045 con un modelo de transporte y una evaluación de 21 criterios. El Escenario 4, Ciudad en Red, obtuvo la mejor puntuación (0,797) y el primer lugar en los cinco perfiles de ponderación evaluados. Fue validado por la Unidad Gestora del PMUS el 10 de agosto de 2026. Propone centralidades conectadas por un corredor troncal de transporte público, con redes peatonales y ciclistas integradas en puntos de intercambio. Frente a la tendencia, ofrece calles más seguras, un transporte público confiable y menos contaminación.

Figura 6. Chiclayo en 2045 con y sin PMUS

CUATRO FUTUROS EVALUADOS · PUNTUACIÓN MULTICRITERIO (0 A 1)

E1 Tendencial 0,150

E2 Ciudad Colectiva 0,641

E3 Escala Humana 0,659

E4 Ciudad en Red 0,797



2045 SIN PMUS · LA TENDENCIA



2045 CON PMUS · CIUDAD EN RED

Ilustraciones conceptuales generadas con IA



Transporte público

Cinco líneas troncales, rutas ordenadas y tarifa integrada



Calles

Veredas accesibles, cruces seguros y zonas 30 escolares



Bicicleta

Ciclovías conectadas a los puntos de intercambio



Tránsito

Gestión del estacionamiento, la carga y el control del tránsito



Ambiente

Flota de cero y bajas emisiones y monitoreo del aire

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en el MET-CHI. Ilustraciones conceptuales generadas con IA.

El Plan de Acción

El Plan de Acción reúne 50 intervenciones, con una inversión referencial (CAPEX) de S/ 5 645,5 millones. De ellas, 23 forman la lista corta priorizada, por S/ 3 020,6 millones, validada con el nivel técnico del COMUS el 24 de septiembre de 2026. Las demás se mantienen en la cartera y pueden ejecutarse durante el horizonte del Plan.

Figura 7. Cartera del Plan de Acción y lista corta por temática



Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

La cartera sigue una secuencia lógica: planificar, regular, operar y construir. El primer horizonte se concentra en lo que hace posible todo lo demás: el Plan Regulador de Rutas, el Reglamento del Sistema Integrado de Transporte (SIT), la ordenanza de sección transversal completa, el fortalecimiento de la gestión metropolitana y los estudios de preinversión. Sobre esa base, el segundo horizonte concentra el 63,8 % de la inversión y el tercero consolida las líneas troncales y la renovación de la flota.

Figura 8. Secuencia de implementación y hoja de ruta 2025–2045



Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Cómo se financia, cómo se sigue y quién lo hace posible

La principal restricción no es solo financiera, sino de capacidad de gestión. La MPCh ejecutó en promedio cerca del 70 % de su presupuesto en la última década; mejorar esa ejecución es el primer paso. Sobre esa base, el Plan suma de forma escalonada recursos regionales, nacionales, de cooperación internacional, de financiamiento climático y de participación privada, a medida que cada intervención alcanza la madurez técnica necesaria.

Los resultados se medirán con un sistema de monitoreo, reporte y verificación (MRV) de 39 indicadores de línea base y dos de gestión, con datos desagregados por sexo, reportes trimestrales, un informe anual público y evaluaciones de fase en 2030, 2035, 2040 y 2045.

Figura 9. Financiamiento escalonado y sistema de seguimiento



Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

La Unidad Gestora del PMUS, dentro de la MPCh, conduce el Plan. Su éxito depende de que cada entidad asuma su parte: el Concejo aprueba y financia, el COMUS revisa y corrige, los distritos aplican las normas, y los aliados aportan asistencia técnica, datos e inversión.

Figura 10. Actores del PMUS y su rol principal



Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

2 Generalidades

Chiclayo, capital del departamento de Lambayeque y principal nodo urbano, comercial y logístico del norte del Perú, ha experimentado en las últimas décadas una transformación territorial acelerada: de ciudad intermedia compacta a un área metropolitana conurbada que integra hoy a Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pimentel y Pomalca, y que concentra alrededor del 60 % de la población departamental. Este crecimiento —predominantemente horizontal, informal y desacoplado de la provisión de infraestructura— ha configurado un sistema de movilidad monocéntrico y radial, sostenido por un transporte público prestado casi en su totalidad por vehículos de baja capacidad y una red vial en la que apenas el 10,5 % de la longitud cumple una función estructurante.

Frente a este escenario, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a través del Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible – PROMOVILIDAD, con el financiamiento de la Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) y de la Unión Europea, y con la asistencia técnica del consorcio HEAT GmbH, GFA Consulting Group e INGEROP T3, ha promovido la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Chiclayo. El PMUS es el instrumento técnico mediante el cual la Municipalidad Provincial de Chiclayo (MPC) define, en coordinación con los instrumentos de planificación territorial vigentes, la estrategia de corto, mediano y largo plazo para los próximos 20 años; para transformar su sistema de movilidad en uno más accesible, seguro, sostenible y eficiente, fortaleciendo al mismo tiempo la calidad del espacio público, la integración territorial y las condiciones urbanas que hacen posible una ciudad más habitable.

La movilidad urbana no puede entenderse aquí como un asunto sectorial aislado: condiciona el acceso de la población a empleo, educación, salud y servicios; incide en la competitividad de Chiclayo como articulador de la macrorregión norte y como punto de enlace entre la costa, la sierra y la Amazonía nororiental; y determina, en buena medida, la calidad de vida cotidiana de quienes habitan y se desplazan por su territorio metropolitano. Por ello, el proceso de planificación desarrollado ha buscado integrar, en un mismo marco estratégico, un diagnóstico técnico riguroso, la modelación cuantitativa de la demanda de transporte y la participación activa de la ciudadanía y de las instituciones involucradas.

Esta versión integra el diagnóstico de movilidad y el marco normativo e institucional, y desarrolla el capítulo de visión, objetivos y escenarios a partir del Entregable 3.4. Presenta las orientaciones disponibles para el Plan de Acción. La cartera definitiva, sus costos y fuentes de financiamiento, la programación de implementación y el sistema de seguimiento requieren los productos técnicos correspondientes. Los contenidos todavía no disponibles se mantienen señalados en su ubicación prevista.

2.1 Antecedentes y justificación

La Política Nacional de Transporte Urbano (PNTU, DS N.º 012-2019-MTC) estableció como objetivos prioritarios la existencia de sistemas de transporte público eficaces y una gobernanza fortalecida del transporte urbano, y de ella se derivó la creación del Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible – PROMOVILIDAD, con el mandato específico de apoyar a los gobiernos locales en la elaboración de planes de movilidad urbana sostenible. El Manual para la Elaboración de PMUS (RM N.º 229-2024-VIVIENDA) precisa este mandato: recomienda la formulación de un PMUS para toda ciudad que supere los 100 000 habitantes y que se encuentre categorizada, según el Sistema de Ciudades y Centros Poblados (SICCEP), como Ciudad Mayor, Metrópoli Regional o Metrópoli Nacional.

Chiclayo satisface holgadamente este criterio. La provincia registró 799 675 habitantes en el Censo 2017 — el 66,8 % de la población departamental, con un nivel de urbanización del 94,9 %— y supera los 880 000 habitantes según las proyecciones al 2024; el área metropolitana funcional, incluyendo los distritos conurbados de la provincia de Lambayeque, superará el millón de habitantes antes de 2030. El SICCEP

clasifica a Chiclayo como ciudad de jerarquía superior con funciones de centralidad regional, y es la cuarta aglomeración urbana del país.

Sin embargo, esta condición metropolitana no ha ido acompañada de una planificación de la movilidad a la misma escala. El diagnóstico desarrollado en el marco de este PMUS evidencia la magnitud de la problemática heredada:

 **Un sistema atomizado.** El transporte público concentra el 51,67 % de los viajes diarios (452 784 de los 876 416 estimados por la EODH 2025), pero se presta casi en su totalidad en vehículos de baja capacidad: mototaxi (21,7 %), combi (17,0 %) y taxi colectivo (12,4 %). El microbús y el ómnibus apenas suman el 0,6 %. El taxi, incluido el taxi por aplicativo, suma otro 8,8 % de los viajes. Mototaxis y taxis operan por debajo del 50 % de su capacidad instalada.

 **Congestión estructural.** El 17 % de los viajes diarios se concentra en la hora punta de la mañana (≈152 000 desplazamientos) sobre una red en la que solo el 10,5 % de la longitud es estructurante. En la hora punta las velocidades caen por debajo de 15 km/h en los corredores principales y 135 enlaces del modelo operan por debajo de 8,9 km/h, es decir, a velocidades operativas muy reducidas.

 **Siniestralidad elevada.** Entre enero y mayo de 2026 se registraron 774 siniestros de tránsito y 322 víctimas (8 fallecidos y 314 heridos) en los cinco distritos del ámbito del PMUS. A escala provincial, entre enero de 2021 y marzo de 2023 se registraron 167 fallecidos, con una tasa de mortalidad anual de 9,3 por cada 100 000 habitantes. Los atropellos presentan letalidades de hasta el 72 %, y más del 42 % de los viajes se realiza en modos sin protección estructural (a pie y en mototaxi).

 **Inequidad Modal.** El sistema reproduce desigualdades de género, ingreso y territorio (mujeres, hogares vulnerables y periferias sostienen los peores niveles de servicio), y las externalidades ambientales y de seguridad se concentran en los grupos más dependientes del transporte público y los modos activos.

 **Gobernanza Frágil.** Competencias formales completas, pero capacidad instalada limitada: sin Unidad de Movilidad Sostenible, sin fiscalización efectiva, sin reglamento del COMUS y sin coordinación metropolitana vinculante, el sistema carece del andamiaje institucional necesario para su transformación.

A ello se suma una brecha crítica en los instrumentos de planificación. El PDM Chiclayo–Lambayeque 2022–2032 fue elaborado bajo el marco del RATDUS anterior y no ha sido adecuado a la Ley N.º 31313 ni al MEPMUS; el PAT provincial se encuentra igualmente desactualizado; y ninguno de los cinco distritos del ámbito cuenta con un PDU adecuado al nuevo marco. Ninguno de los instrumentos vigentes desarrolla, con el nivel de detalle y de modelación cuantitativa requerido, una estrategia integral de movilidad que articule transporte público, gestión de la demanda, movilidad activa, seguridad vial y resiliencia climática.

En este contexto, el desarrollo del PMUS de Chiclayo —enmarcado en el contrato de consultoría KfW N.º 511855, Lote 2, iniciado en el último trimestre de 2025— responde a una necesidad de planificación integrada, técnicamente sustentada y validada participativamente, capaz de traducir el diagnóstico de la movilidad en una visión de largo plazo, en escenarios prospectivos evaluados cuantitativamente y en un Plan de Acción de medidas priorizadas y financiables.

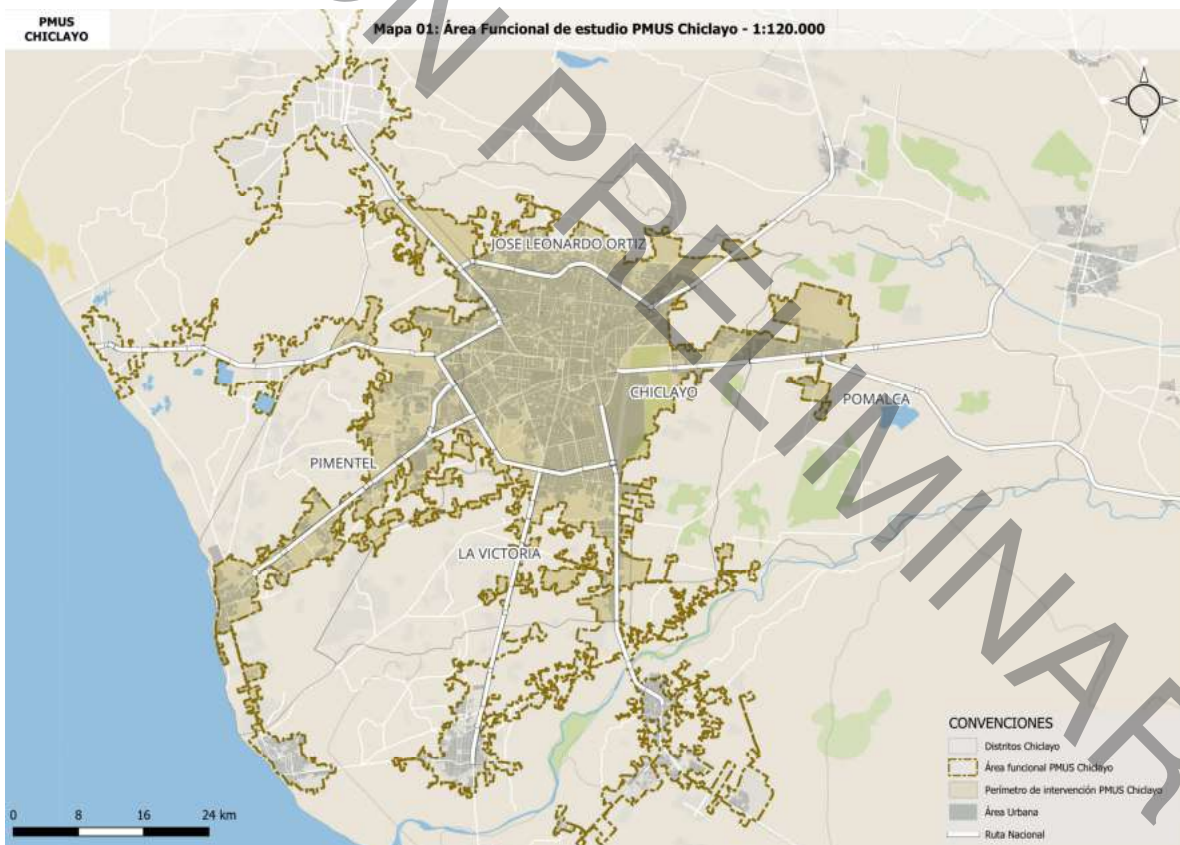
2.2 Alcance, escala y horizonte temporal

Alcance territorial.

El PMUS de Chiclayo se estructura sobre dos niveles territoriales complementarios.

El **área funcional** constituye el marco analítico de referencia: el ámbito metropolitano reconocido por el PDM, que abarca trece distritos de las provincias de Chiclayo y Lambayeque. No es un ámbito de intervención directa, sino la escala que permite interpretar los flujos externos que presionan la red vial interna —desplazamientos diarios desde y hacia Lambayeque, Monsefú, Reque, Picsi, Santa Rosa, San José, Eten y Puerto Eten—, anticipar la expansión urbana y contextualizar los resultados de la modelación. Su delimitación aplica el criterio del 15 % de viajes laborales establecido en el MEPMUS, complementado con el análisis de centralidades, corredores estructurantes, reservas territoriales y condiciones de riesgo.

El **perímetro de intervención** es el ámbito operativo donde se implementarán las medidas del Plan: la mancha urbana consolidada de los cinco distritos metropolitanos —Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pimentel y Pomalca—, que concentran el 73,5 % de la población provincial (587 775 habitantes según el Censo 2017) sobre 254,8 km² de superficie distrital y 83,4 km² de superficie efectivamente urbanizada. Su delimitación responde a cuatro criterios técnicos: estructura y consolidación urbana, capacidad de soporte operativo, coherencia con las Zonas de Análisis de Tránsito del modelo de transporte, e impacto verificable y monitoreable de las medidas.



Mapa 1. Área funcional de estudio y perímetro de intervención del PMUS Chiclayo

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Tabla 3. Ámbitos territoriales del PMUS de Chiclayo

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Ámbito	Distritos	Población (Censo 2017)	Función en el PMUS
Perímetro de intervención	Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pimentel, Pomalca	587 775 hab. (73,5 % de la provincia)	Ámbito de aplicación de las medidas
Área funcional	13 distritos de las provincias de Chiclayo y Lambayeque (ámbito PDM)	> 1 000 000 hab. (proyección 2030)	Marco analítico: flujos externos, expansión urbana, corredores metropolitanos

El análisis se desarrolla a tres escalas complementarias:

- **Escala urbana:** centrada en la estructura vial, el espacio público, los modos de transporte y las condiciones de accesibilidad dentro de la ciudad.
- **Escala metropolitana:** enfocada en los flujos inter-distritales, los principales corredores de movilidad y la articulación entre centralidades.
- **Escala regional:** vinculada a la conectividad interurbana, el transporte de carga y las relaciones con el sistema territorial del norte del país.

Horizonte temporal: El PMUS adopta como año base el **2025** —periodo de levantamiento de la información primaria— y como horizonte de planificación el año **2045**, con años intermedios de referencia en **2030 y 2035**, coincidentes con los cortes del Modelo Estratégico de Transporte de Chiclayo (MET-CHI). Este marco se corresponde con los horizontes de corto (5 años), mediano (10 años) y largo plazo (20 años) establecidos en los Términos de Referencia.

Sobre este horizonte se construyeron un escenario tendencial y tres alternativas de intervención, comparados mediante el modelo de transporte y una evaluación multicriterio. El capítulo 5 presenta los resultados reportados en el Entregable 3.4 y la validación pendiente sobre la prelación E3-E4; el capítulo 6 conserva el espacio para la cartera y su programación definitiva.

2.3 Marco metodológico

La elaboración del PMUS de Chiclayo siguió, adaptándola a las particularidades del contexto local, la secuencia metodológica establecida en el Manual para la Elaboración de PMUS del MVCS: una fase de establecimiento del marco de referencia y diagnóstico, una fase de construcción del marco estratégico (escenarios, visión y objetivos), una fase de formulación y priorización de medidas, y una fase de consulta pública y aprobación.

El proceso articula cuatro momentos: recopilación y análisis de información para el diagnóstico (capítulo 4); modelación y proyección de la demanda mediante el MET-CHI (apartado 4.2); construcción y comparación de escenarios al horizonte 2045 (capítulo 5); y formulación del Plan de Acción (capítulo 6). Esta última etapa deberá traducir el marco estratégico en medidas priorizadas, financiamiento y una programación verificable.

2.3.1 Definición de la metodología de investigación

La caracterización de la movilidad urbana de Chiclayo se sustentó en la combinación de cuatro fuentes seleccionadas por su complementariedad: información secundaria, investigación complementaria del equipo consultor, información primaria de campo e información primaria de los procesos participativos.

La **información secundaria** comprendió la revisión de los instrumentos de planificación territorial y sectorial vigentes (PDM Chiclayo-Lambayeque 2022-2032, PAT provincial, PDU distritales, PDLC, PPRRD, PRRTUC), los censos y encuestas nacionales del INEI (Censo 2017, ENAHO 2023-2024), registros

administrativos del MTC, del MEF (Consulta Amigable), de la Policía Nacional del Perú y de la propia MPC, así como estudios técnicos previos sobre el territorio y su infraestructura de transporte.

La **información primaria de campo** se generó mediante un levantamiento desarrollado específicamente para este PMUS durante 2025:

Tabla 4. Instrumentos de levantamiento de información primaria

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Instrumento	Alcance	Uso principal
Encuesta Origen-Destino en Hogares (EODH)	4 514 hogares; 21 784 viajes registrados; 104 ZAT	Caracterización de la demanda, reparto modal, motivos, tiempos y costos
Encuesta O-D de interceptación a transporte público (EODA)	Corredores principales, a bordo	Trayectorias efectivas, tiempos, percepción del servicio
Encuesta O-D de interceptación a vehículo privado (EODI)	Estaciones en vía	Patrones de la movilidad motorizada individual, ocupación y estacionamiento
Encuesta O-D a pasajeros interprovinciales	Terminales Marañón y Ormeño; Aeropuerto Internacional de Chiclayo	Rol de Chiclayo como nodo articulador regional
Aforos vehiculares longitudinales y direccionales	Estaciones maestras, específicas y direccionales	Volumen, composición y Hora de Máxima Demanda; calibración del modelo
Aforos de Transporte No Motorizado (ATNM)	10 estaciones; jornada 06:00–22:00 en intervalos de 15 min	Magnitud y perfil de la movilidad activa
Frecuencia y Ocupación Visual (FOV)	Estaciones maestras y específicas	Oferta y demanda efectiva del transporte público
Encuestas al transporte de carga	Interceptación en carretera	Polos logísticos, tipología vehicular, operaciones de carga y descarga
Estudios con GPS	Recorridos georreferenciados cada ~2 s	Contraste entre funcionamiento teórico y real de la red
Inventario de rutas	Red urbana e interurbana	Cobertura, superposición y niveles de servicio
Inventario físico de secciones viales	21 vías principales; 103 tramos homogéneos	Distribución del espacio vial entre modos

De manera paralela y complementaria, el proceso incorporó un componente participativo estructurado a lo largo de los cinco componentes del PMUS: el mapeo y análisis de 115 actores clave, entrevistas semiestructuradas, encuestas virtuales a ciudadanía y a representantes institucionales, un foro metropolitano y talleres presenciales descentralizados en los cinco distritos, coordinados con el Comité de Movilidad Urbana Sostenible (COMUS). Su desarrollo detallado se presenta en el apartado 2.5.

De manera transversal, el análisis incorporó herramientas de **análisis espacial mediante sistemas de información geográfica (SIG)**, y aplicó de forma explícita principios de sostenibilidad, equidad social e inclusión, considerando diferencias por género, edad, nivel socioeconómico y localización territorial.

2.3.2 Métodos de simulación y modelos de proyección

Para representar cuantitativamente el sistema de movilidad de Chiclayo, proyectar su evolución y comparar de manera objetiva las alternativas de intervención, se desarrolló el **Modelo Estratégico de Transporte de Chiclayo (MET-CHI)**, implementado en plataforma TransCAD y calibrado con la información primaria descrita.

El modelo sigue la estructura clásica de cuatro etapas recomendada por el MEPMUS —generación y atracción de viajes, distribución, partición modal y asignación a la red—, aplicada sobre una zonificación de **104 Zonas de Análisis de Tránsito** construida a partir de la estructura urbana, la distribución de población y empleo, y la localización de los principales equipamientos metropolitanos. La red modelada totaliza **1 587 km y 19 442 enlaces** en el ámbito funcional metropolitano.

El MET-CHI cumplió tres funciones dentro del proceso de planificación. En primer lugar, permitió **caracterizar y validar cuantitativamente el diagnóstico**, reproduciendo los patrones observados de viaje, velocidad y saturación: el escenario base 2025 identifica 68 enlaces sobresaturados ($V/C > 1,15$), 189 enlaces en rango crítico ($V/C 0,77-1,15$) y una velocidad operacional del transporte público del orden de 15 km/h, homogénea entre tipologías vehiculares. En segundo lugar, sirvió como **plataforma de construcción de los escenarios prospectivos**, modelados como configuraciones diferenciadas de la red vial, la red de transporte público y los usos del suelo proyectados, manteniendo constantes los parámetros de comportamiento calibrados para el año base. En tercer lugar, sus resultados —tiempos de viaje, velocidades comerciales, cobertura del transporte público, competitividad frente al vehículo privado, cargas de pasajeros— alimentaron directamente los indicadores cuantitativos de la evaluación multicriterio empleada para seleccionar el escenario deseado.

El desarrollo técnico del modelo —calibración, parámetros y aplicación a los escenarios— deberá compilarse en el Anexo 06. El Entregable 3.4 constituye la fuente disponible para la síntesis de escenarios del capítulo 5.

2.3.3 Enfoque analítico

El enfoque analítico del PMUS de Chiclayo articula, de manera secuencial y trazable, la evidencia generada en cada fase del proceso. La información recopilada alimentó el diagnóstico de la movilidad (capítulo 4), del cual se derivó la identificación de **cinco problemas estructurales** —atomización operativa, congestión estructural, siniestralidad sistémica, inequidad modal y gobernanza frágil— entendidos como disfunciones sistémicas interrelacionadas y no como fenómenos aislados. Estos problemas, junto con las oportunidades reconocidas en el propio diagnóstico, orientaron la formulación de la visión de movilidad para Chiclayo al 2045 y de sus objetivos estratégicos (apartado 5.1).

A partir de esta base, se construyeron cuatro escenarios prospectivos de movilidad para el área metropolitana de Chiclayo, cuyos resultados —tanto los generados por el Modelo Estratégico de Transporte de Chiclayo (MET-CHI) como los indicadores cualitativos de las dimensiones social, ambiental, económica e institucional— se integraron mediante un modelo de evaluación multicriterio. La metodología combinó 21 criterios agrupados en cinco dimensiones estratégicas —impacto en movilidad (30 %), impacto social (25 %), impacto ambiental (20 %), viabilidad económica (15 %) y factibilidad técnica e institucional (10 %)—, normalizados a una escala común de 0 a 1 mediante el procedimiento min-máx y agregados mediante una suma ponderada que produjo una puntuación global comparable entre los cuatro escenarios. Esta puntuación fue, adicionalmente, sometida a un análisis de sensibilidad bajo cuatro perfiles alternativos de priorización, con el fin de comprobar la robustez de la selección del escenario preferente frente a variaciones en el peso relativo otorgado a cada dimensión (apartado 5.3).

El escenario resultante de este proceso —E4, Ciudad en Red— obtuvo la mejor puntuación global (0,804), frente a 0,651 del E3 – Chiclayo a Escala Humana, 0,630 del E2 – Ciudad Colectiva y 0,150 del E1 – Tendencial,

y mantuvo el primer lugar en las cinco configuraciones de pesos evaluadas (apartado 5.3.1). Este escenario constituye el marco de referencia sobre el cual se formulará el Plan de Acción y Financiamiento del PMUS (Entregable 4.1). En esa fase, el enfoque analítico incorporará una segunda capa de evaluación, específica para la priorización de medidas y proyectos, cuyos criterios ponderados —que podrían incluir dimensiones como impacto estratégico, urgencia y criticidad, viabilidad de ejecución, magnitud de inversión y visibilidad o efecto demostrativo— quedan por definir y validar en dicho entregable. De este modo, el enfoque analítico del PMUS traza una línea continua y verificable desde la evidencia diagnóstica hasta la decisión final de inversión, evitando que la selección de medidas responda a criterios desarticulados del proceso técnico y participativo que le da origen.

2.4 Mapeo de actores del PMUS Chiclayo

El mapeo de actores es un componente estratégico de la formulación e implementación del PMUS: permite identificar, clasificar y analizar a los grupos de interés que intervienen —directa o indirectamente— en el sistema de movilidad urbana del área metropolitana de Chiclayo. El ejercicio responde a la necesidad de establecer mecanismos de articulación, coordinación y participación que aseguren la legitimidad, viabilidad y sostenibilidad del Plan.

2.4.1 Metodología y alcance del mapeo

La metodología combinó dos fuentes de información: un taller presencial y virtual desarrollado en la Municipalidad Provincial de Chiclayo el 6 de noviembre de 2025, con la participación de 18 funcionarios de las gerencias, subgerencias e institutos que conforman la Unidad Gestora del PMUS; y la revisión documental de organigramas, resoluciones municipales y registros institucionales de los cinco distritos del ámbito de intervención.

Sobre esa base se aplicaron cinco tipologías de clasificación, siguiendo el Manual del PMUS (MEPMUS) y las guías de MobiliseYourCity:



- Instituciones públicas (36)
- Sociedad civil organizada (23)
- Instituciones vinculantes (25)
- Academia y expertos (11)
- Sector económico-comercial (9)
- Medios de comunicación (8)
- Otros (sin sector documentado) (3)

- **Nivel político-administrativo** — nacional, regional, provincial o distrital/vecinal.
- **Subsector de intervención** — infraestructura vial, movilidad activa, medio ambiente, seguridad vial, tránsito, participación ciudadana o coordinación institucional.
- **Tipo de responsabilidad** — planificación, regulación, fiscalización u operación.
- **Nivel de implicación** — clave, primario o secundario.
- **Relación poder-interés** — promotor, latente, defensor o interesado.

El ejercicio identificó 115 actores relevantes, distribuidos entre instituciones públicas (36), instituciones vinculantes (25), sociedad civil organizada (23), academia y expertos (11), sector económico-comercial (9) y medios de comunicación (8), y sin categoría sectorial específica (3).

Figura 11. Distribución de los actores mapeados por categoría

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026)

2.4.1 Identificación de actores por sector

Instituciones públicas locales

La Municipalidad Provincial de Chiclayo, como entidad rectora de la planificación urbana y la gestión del transporte, es el actor principal del PMUS. Las unidades orgánicas con mayor injerencia son la Alcaldía y el Concejo Municipal, la Gerencia Municipal, la **Gerencia de Desarrollo Vial y Transportes** —con sus subgerencias de Transportes y de Tránsito y Seguridad Vial—, la Gerencia de Desarrollo Urbano, la Gerencia de Infraestructura Pública, el **Instituto Metropolitano de Planificación Territorial y Gestión Catastral (IMPLAN)**, el Instituto Vial Provincial, las gerencias de Planificación y Presupuesto, Desarrollo Ambiental, Desarrollo Social, Desarrollo Económico Local, Fiscalización e Imagen Institucional, la Subgerencia de Participación Vecinal y el **COMUS**, formalizado mediante RA N.º 1074-2024-A/MPCH.

Las cuatro municipalidades distritales restantes —José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pimentel y Pomalca— participan a través de sus alcaldías, gerencias municipales y unidades de tránsito, desarrollo territorial e infraestructura, gestión ambiental y participación vecinal. Su rol es determinante para la implementación local de las medidas, aunque ninguna cuenta con unidad técnica especializada en movilidad.

Instituciones vinculantes (nacionales y regionales)

- Gobierno Regional de Lambayeque — gerencias regionales de Transportes y Comunicaciones, Infraestructura, Vivienda y Saneamiento, y Recursos Naturales y Gestión Ambiental.
- MTC y PROMOVIDAD; MVCS, MINAM, MEF, MINCUL, MIDIS, MINCETUR y PRODUCE.
- CONADIS, Policía Nacional del Perú, SUTRAN, OSITRAN, Provías Nacional, OEFA, INDECI y COER Lambayeque.
- KfW, como institución financiadora, con la contribución de la Unión Europea.

Sociedad civil organizada

- Mesa de Concertación para la Lucha contra la Pobreza de Lambayeque; Mesa de Trabajo Pro Bici Lambayeque.
- Federación Regional de Personas con Discapacidad – Lambayeque y AFAPED Chiclayo.
- Coordinadora Regional de Transporte Público de Lambayeque (CORTPUL); asociaciones de mototaxistas (AMMPCH, AMAP, “Guido Andrés Flores”).
- Asociación de Transportistas Escolares de Lambayeque (ATEL); asociaciones de transporte de carga; APAVIT y AGOTUR Lambayeque.
- Asociación de Minoristas y Comerciantes del Centro Histórico; más de 40 juntas vecinales reconocidas, comités de gestión y agentes municipales.
- Sindicatos regionales de conductores profesionales, de transporte urbano de Chiclayo, de mototaxis (SERMOLAM) y de comerciantes del Mercado Modelo.

Sector económico-comercial

- Cámara de Comercio y Producción de Lambayeque, CAPECO Lambayeque, AFOCAT.
- Empresas de transporte urbano e interprovincial, operadores turísticos y terminales terrestres (Terrapuerto Plaza Norte, Terminal Cavassa, terminales privados).

Academia y expertos

- Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo (UNPRG), Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo (USAT), Universidad Señor de Sipán (USS), UTP y USMP sede Chiclayo.
- Colegios de Ingenieros, Arquitectos, Sociólogos, Periodistas y Médicos del Perú – consejos regionales de Lambayeque.

Medios de comunicación

- Diario La Industria, Diario Correo (edición Lambayeque), La República, Semanario Expresión, RPP Lambayeque, Sol TV, Exitosa y Canal 49.

2.4.2 Análisis de actores y matriz de mapeo

El análisis estratégico evaluó el **poder** de cada actor —competencias normativas, capacidad de financiamiento, alcance territorial y capacidad de presión social o gremial— y su **interés** —participación en procesos previos, agenda sectorial, disposición a colaborar y nivel de afectación directa—, aplicando una escala cualitativa de tres niveles y ubicando el resultado en una matriz de doble entrada.

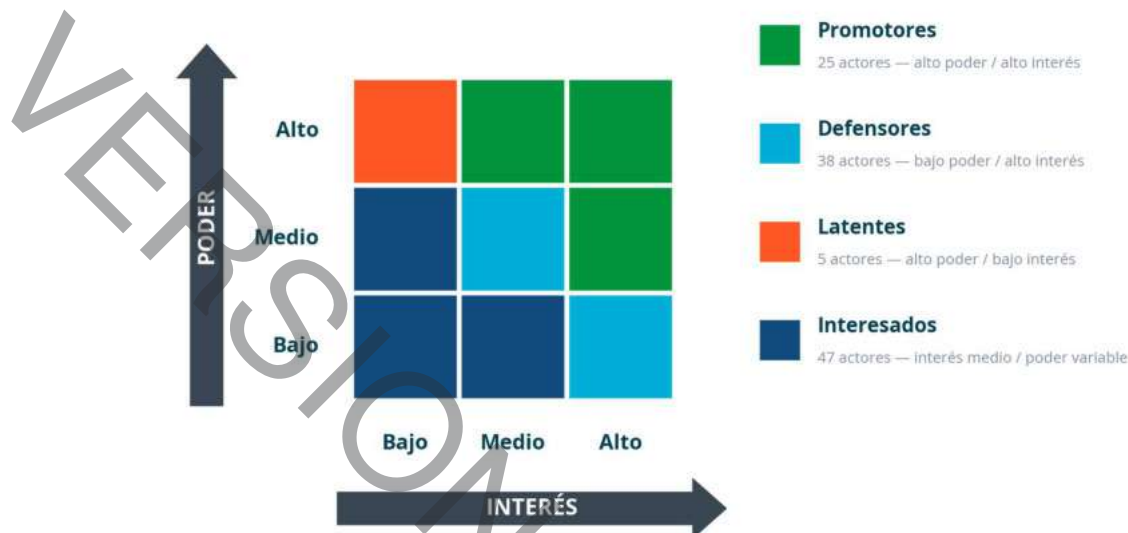


Figura 12. Matriz de mapeo de actores según poder e interés

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo, 2026

Tabla 5. Clasificación estratégica de los actores según poder e interés

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Categoría	Poder / afectación	N.º	Actores representativos	Estrategia recomendada
Promotores	Alto poder / alto interés	25	MTC y PROMOVILIDAD, MEF, MINAM, OSITRAN; GORE Lambayeque (GRTC, GRI); MPC (IMPLAN, Desarrollo Urbano, Infraestructura, COMUS); PNP; Colegio de Ingenieros	Gestionar con cuidado: involucrar en todas las fases, fomentar liderazgo, comunicación constante
Latentes	Alto poder / bajo interés	5	Sindicato Regional de Conductores Profesionales de Lambayeque; Sindicato de Transporte Urbano de Chiclayo; SERMOLAM (mototaxis)	Satisfacer sus necesidades: informar proactivamente, empatizar, prevenir resistencias
Defensores	Bajo poder / alto interés	38	CONADIS, MVCS, MINCUL, MIDIS, MINCETUR, PRODUCE; gerencias sociales de la MPC y del GORE; juntas vecinales y comités; universidades e institutos; ONG	Mantener informados: reconocer su rol legitimador y fortalecer su participación

Categoría	Poder / afectación	N.º	Actores representativos	Estrategia recomendada
Interesados	Interés medio / poder variable	47	SUNASS, OEFA, COER Lambayeque; MINEDU, MCLCP; Cámara de Comercio de Lambayeque, AGOTUR; Sindicato de Comerciantes del Mercado Modelo	Tener en cuenta: mantener informados y abrir espacios si su interés aumenta

Complementariamente, se realizó un análisis por **nivel de implicancia**, criterio que clasifica a los actores según su grado de participación directa en la planificación e implementación del PMUS: distingue entre quienes deciden, quienes ejecutan las medidas en el terreno y quienes aportan un rol de apoyo. Bajo este criterio, el análisis distinguió tres niveles: 12 actores clave (decisores, articuladores y legitimadores institucionales, con alta capacidad de decisión política o técnica y una implicancia estructural y operativa determinante para el PMUS); 47 actores primarios (ejecutores, operadores y gremios directamente responsables de implementar las medidas de movilidad o afectados por ellas); y 56 actores secundarios (instituciones de apoyo técnico, educativo y comunitario, con un rol complementario o indirecto en el proceso).

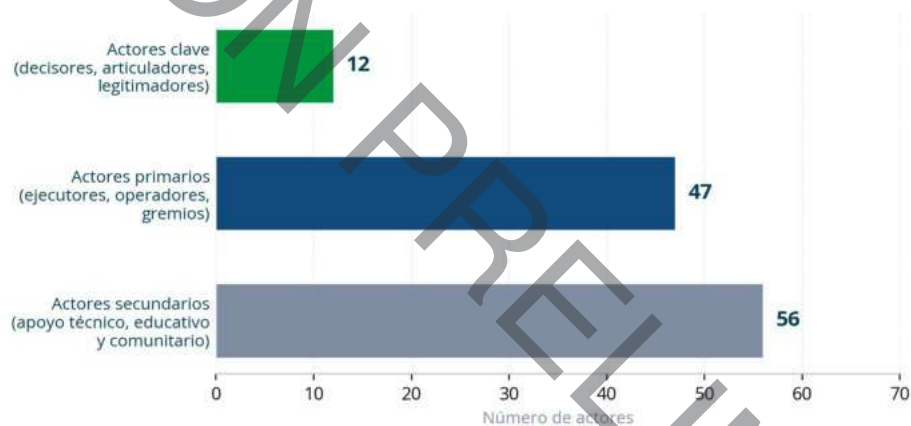


Figura 13. Actores según nivel de implicancia en el PMUS

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026)

El hallazgo central del análisis es que **los actores latentes —gremios de transporte urbano, mototaxistas y sindicatos de conductores— concentran alta capacidad de incidencia y bajo interés inicial en el PMUS**, y constituyen por tanto el principal riesgo para la sostenibilidad social del Plan. La ausencia de espacios estables de diálogo, sensibilización y acompañamiento técnico con estos gremios exige una estrategia específica de relacionamiento, orientada a incrementar su comprensión de los beneficios del Plan y a reducir resistencias frente a las medidas de reordenamiento y formalización.

El mapeo incorporó, además, un **enfoque de género** orientado a identificar brechas de representación y a visibilizar actores tradicionalmente subrepresentados —mujeres comerciantes, cuidadoras, usuarias habituales del transporte público, colectivos de mujeres y organizaciones de personas con discapacidad—, asegurando que las estrategias de participación consideren las distintas formas en que mujeres y hombres se relacionan con la movilidad urbana.

2.4.3 Estrategias de involucramiento

- **Actores promotores (alto poder, alto interés):** comunicación fluida, participación en el COMUS y en los espacios técnicos de decisión, y compromiso explícito con la implementación del PMUS.
- **Actores latentes (alto poder, bajo interés):** mecanismos de diálogo y negociación específicos con gremios de transporte y mototaxistas, con información técnica anticipada sobre los efectos de las medidas y espacios formales para formular observaciones.
- **Actores defensores (bajo poder, alto interés):** fortalecimiento de su capacidad de participación mediante talleres, consultas y espacios de incidencia, reconociendo su papel como legitimadores sociales.
- **Actores interesados:** información periódica y activación selectiva según los temas en discusión.
- **Medios de comunicación:** estrategia continua que garantice la difusión transparente y oportuna de los avances, generando opinión pública favorable y legitimidad social del proceso.

El mapeo tiene carácter dinámico: se concibió como un instrumento de actualización periódica a lo largo de todo el ciclo del PMUS, de modo que incorpore nuevos actores emergentes del entorno local, político y social.

2.5 Enfoque participativo y comunicacional del PMUS

2.5.1 Estrategia de participación

La estrategia de participación tuvo como objetivo garantizar una intervención activa, informada, inclusiva y territorialmente equilibrada de las instituciones, los operadores, las organizaciones sociales, la academia, el sector privado y la ciudadanía, de modo que sus aportes incidieran de manera verificable en el diagnóstico, la visión al 2045, los objetivos estratégicos, los escenarios y la identificación de medidas. Se aplicaron ocho principios operativos: estrategias diferenciadas según poder e interés; gestión proactiva de actores críticos; coordinación efectiva con actores promotores; inclusión y accesibilidad universal con enfoque GESI; transparencia y trazabilidad; diálogo permanente y co-creación; rendición de cuentas; y sostenibilidad institucional más allá de la formulación del Plan.

La estrategia se articuló con los cuatro niveles definidos en el MEPMUS —**informar, consultar, cocrear y validar**—, asignando a cada mecanismo un nivel y una decisión concreta a la que alimenta.

Partiendo del mapeo de 115 actores, la intensidad de participación y los canales se ajustaron a cada segmento: los **promotores** mediante coordinación continua, entrevistas y espacios de validación; los **defensores** principalmente a través de talleres, foros y encuestas; los **latentes** mediante interlocución directa y gestión específica de conflictos; y los **interesados y la ciudadanía** a través de mecanismos abiertos, territoriales y virtuales.

La participación se organizó como una secuencia acumulativa, estructurada según los cinco componentes del PMUS.

Tabla 6. Itinerario participativo aplicado por componente del PMUS

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Momento del proceso	Propósito participativo	Mecanismos aplicados	Aplicación en el PMUS
Componente 1 – Preparación	Identificar actores, intereses y capacidades; abrir públicamente el proceso	Taller de mapeo con la Unidad Gestora (06.11.2025); mapeo de 115 actores; Plan de Participación Ciudadana; Evento Inicial de Lanzamiento (10.12.2025, 150 participantes)	Definición de públicos, canales, responsabilidades y secuencia participativa; apertura pública del proceso

Momento del proceso	Propósito participativo	Mecanismos aplicados	Aplicación en el PMUS
Componente 2 – Diagnóstico	Recoger conocimiento institucional y ciudadano; localizar puntos críticos	17 entrevistas semiestructuradas (feb.–mar. 2026); Foro I "Mobilise Days" (12.02.2026, 102 asistentes); Talleres Participativos I en los cinco distritos (16–20.02.2026, 100 participantes); primera encuesta virtual (mar. 2026)	Contraste del diagnóstico técnico, ampliación del mapa de actores, identificación de problemas y oportunidades
Componente 3 – Marco estratégico	Construir y contrastar visión, objetivos, escenarios y primeras medidas	Cinco Talleres Participativos II (may. 2026, 85 participantes); exposición ante el Concejo Municipal (06.05.2026); II Encuesta Ciudadana (ago. 2026, N = 125)	Ajuste de la visión al 2045, validación de objetivos y contraste del escenario preferente
Componente 4 – Plan de acción	Socializar resultados y retroalimentar la cartera de medidas	Talleres III (Previstos)	(Pendiente incorporar resultados)
Componente 5 – Validación final	Validar el plan de acción, los compromisos y el sistema de seguimiento	Foro II "PMUS Proyectos y Compromisos", presentación al Concejo Municipal y Audiencia Pública (previstos)	(Pendiente incorporar resultados)

Los resultados se sistematizaron por tema, territorio y tipo de actor para facilitar su contraste con la evidencia técnica. Los aportes de las entrevistas, los Talleres I, el Foro I y la primera encuesta se emplearon principalmente en el diagnóstico; los Talleres II y la II Encuesta Ciudadana orientaron la visión, los objetivos, la valoración de escenarios y la priorización inicial de medidas. La trazabilidad se documenta mediante actas, listas de asistencia firmadas, matrices de aportes, formularios y evidencias audiovisuales, reunidos en el Anexo 04. Las cifras de participación se reportan **por actividad y no como total de personas únicas**, dado que una misma persona pudo participar en varios mecanismos.

2.5.2 Estrategia de comunicación

La estrategia de comunicación tuvo como objetivo asegurar que la información del PMUS fuera oportuna, comprensible y accesible, y que cada actor conociera cuándo y cómo podía participar. Se concibió como un proceso bidireccional —difundir información, atender consultas, recoger retroalimentación y devolver avances— y combinó comunicación institucional, pública y operativa.

Tabla 7. Públicos y mensajes prioritarios

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Público	Mensajes prioritarios
Autoridades y equipos técnicos (MPC, distritos, GORE Lambayeque, MTC/PROMOVILIDAD)	Alcance, cronograma, evidencias, responsabilidades institucionales y decisiones que requieren coordinación o validación.
Operadores y gremios de transporte (empresas urbanas e interurbanas, taxis, mototaxis, carga)	Problemas del sistema, posibles cambios operacionales, oportunidades de mejora y espacios para formular observaciones.

Organizaciones sociales y ciudadanía	Impactos de la movilidad en la vida diaria, beneficios esperados, fechas de participación y formas sencillas de aportar.
Academia, colegios profesionales, medios y sector privado	Resultados técnicos, hitos verificables y relación del Plan con la actividad económica y la calidad urbana.
Grupos con necesidades específicas (mujeres, personas con discapacidad, personas mayores, población de periferias)	Mensajes inclusivos y comprensibles, con atención a accesibilidad, seguridad y condiciones de movilidad reducida.

Secuencia operativa y canales.

La comunicación acompañó cada actividad antes, durante y después.

Los canales priorizados fueron los medios tradicionales de alcance regional (RPP Chiclayo, Exitosa, Diario La Industria, Diario Correo, Semanario Expresión, Sol TV, Canal 49), las redes sociales institucionales de la Municipalidad Provincial de Chiclayo y de PROMOVILIDAD, el micrositio web del proyecto, las reuniones presenciales en auditorios municipales y locales comunales, y los canales especializados y gremiales (colegios profesionales, Cámara de Comercio, boletines de transporte).

Figura 14. Secuencia operativa de la comunicación por actividad

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).



Organización y control de contenidos

El equipo técnico, la especialista de comunicación, la Unidad Gestora del PMUS y las municipalidades aplicaron un circuito de cinco pasos:

1. **Preparación** — público, objetivo, canal, fecha y responsable.
2. **Validación** — datos técnicos, fecha, lugar, enlaces y créditos.
3. **Difusión** — publicación y réplica institucional.
4. **Seguimiento** — consultas, confirmaciones y refuerzo de convocatoria.
5. **Archivo** — pieza final, evidencia y datos de alcance.

Seguimiento y trazabilidad

El expediente comunicacional de cada actividad reúne piezas, fechas y canales, destinatarios, enlaces o capturas, consultas recibidas y materiales utilizados. Los indicadores básicos son:

- Comunicaciones y publicaciones emitidas.
- Alcance e interacciones.

- Invitaciones y confirmaciones.
- Accesos y respuestas válidas de encuestas.
- Menciones en medios.
- Porcentaje de actividades con expediente completo.

2.5.3 Estrategia de visibilidad

La estrategia de visibilidad tuvo como objetivo asegurar que el PMUS fuera identificable, transparente y correctamente atribuido a las instituciones responsables de su financiación, conducción y ejecución —con particular atención a los requisitos de la Unión Europea (programa LAIF y Estrategia Global Gateway) y de KfW—. A diferencia de la comunicación, que define mensajes, públicos y canales, la visibilidad regula cómo se presenta institucionalmente el proyecto y cómo se demuestra su presencia en cada hito.

Principios de visibilidad

- Reconocimiento institucional de las entidades financiadoras, promotoras, contratantes y ejecutoras.
- Coherencia gráfica en logotipos, colores, jerarquías, tipografías y denominación oficial.
- Legibilidad y accesibilidad de los materiales.
- Transparencia y trazabilidad mediante la conservación de versiones finales, fotografías, capturas y enlaces.



Figura 15. Entidades que financian y contratan el PMUS de Chiclayo

Sistema de identidad

El PMUS de Chiclayo cuenta con identidad visual propia —logotipo, manual de marca y eslogan— y con una composición institucional común que integra los emblemas de la Unión Europea, KfW, MTC, PROMOVILIDAD, la Municipalidad Provincial de Chiclayo y el consorcio consultor. La denominación "Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Chiclayo" y la sigla PMUS se mantienen sin variaciones, acompañadas cuando corresponde de la frase de reconocimiento o del descargo aprobado.



Figura 16. Logo del PMUS de Chiclayo

Aplicación por tipo de soporte.

Tabla 8. Criterios de visibilidad por tipo de soporte

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Soporte	Criterios de visibilidad	Evidencia de cumplimiento
Informes y entregables	Portada institucional, créditos, identificación del proyecto, encabezados coherentes y fuentes de figuras y fotografías	Archivo final aprobado y páginas representativas
Invitaciones, programas y presentaciones	Nombre oficial de la actividad, fecha y lugar, logotipos, mensajes de reconocimiento y diseño legible	Pieza final enviada y presentación utilizada
Espacios presenciales	Señalética, banners, rollscreen o fondos institucionales visibles; materiales de mesa identificables; mención institucional en apertura o cierre	Fotografías generales y de los elementos instalados
Encuestas y soportes digitales	Identificación del PMUS, finalidad del formulario, logotipos y enlace oficial; piezas adaptadas a pantalla y redes	Capturas del formulario y de la publicación, enlace y fecha
Publicaciones y notas de prensa	Denominación coherente, créditos institucionales, imagen autorizada, mención expresa del financiamiento UE/KfW	Enlace o captura y métricas disponibles
Registro fotográfico y audiovisual	Imágenes que documenten participación, contenidos, productos de trabajo y presencia institucional, con pies de foto y fuente	Selección organizada, pies de foto y autorización o consentimiento
Credenciales y equipamiento de campo	Fotochecks y chalecos de encuestadores con logotipos UE, KfW, MTC y MPC	Registro fotográfico del trabajo de campo

2.5.4 Eventos realizados

Desde diciembre de 2025, el proceso participativo incluyó el evento de lanzamiento del PMUS, el Foro I «Mobilise Days: Retos y Oportunidades», tres ciclos de talleres participativos en los cinco distritos, 17 entrevistas semiestructuradas, dos encuestas ciudadanas y espacios institucionales complementarios, como la exposición ante el Concejo Municipal. La descripción de cada evento, su convocatoria y sus principales resultados se presentan en el Anexo 04.

3 Marco normativo, institucional y competencias

Este capítulo establece el marco jurídico e institucional dentro del cual se formula e implementará el PMUS de Chiclayo. No se limita a enumerar las normas aplicables: evalúa el **grado de cumplimiento efectivo** de cada mandato en el ámbito metropolitano e identifica las brechas normativas que condicionan la viabilidad de las medidas del Plan. Esta lectura evaluativa es especialmente relevante en Chiclayo, donde el marco nacional es coherente con los compromisos internacionales pero su traslación a los instrumentos locales resulta débil o inexistente en varios componentes.

3.1 Normas internacionales

3.1.1 Sistema de aplicación de normas internacionales en el Perú

De acuerdo con la Constitución Política del Perú de 1993, las normas internacionales se aplican bajo el **sistema monista**: el derecho internacional y el derecho interno forman un solo sistema jurídico. Según el artículo 55, los tratados celebrados por el Estado peruano que se encuentran en vigor forman parte del derecho nacional de manera inmediata, sin requerir de una ley interna adicional para ser exigibles, siempre que hayan sido ratificados y publicados oficialmente.

La ubicación jerárquica de los tratados depende de la materia que regulen. Conforme al artículo 200, inciso 4, los tratados con rango de ley poseen el mismo nivel que las leyes internas y, en caso de conflicto, prevalece el tratado. Para su aplicabilidad deben haber seguido los procedimientos de los artículos 56 y 57: aprobación del Congreso en las materias reservadas y ratificación presidencial. En consecuencia, los compromisos internacionales suscritos por el Estado peruano son exigibles a todos los niveles de gobierno —nacional, regional y municipal— en el ámbito de sus competencias.

3.1.2 Compromisos internacionales y nivel de alineamiento de Chiclayo

Tabla 9. Compromisos internacionales y brechas de implementación en Chiclayo

Fuente: Síntesis del borrador PMUS Chiclayo (2026), a partir de los marcos internacionales y su articulación nacional identificados en la tabla.

Marco internacional	Relevancia para el PMUS	Articulación normativa en Perú	Brecha de implementación en Chiclayo
Agenda 2030 – ODS 11 (2015)	Meta 11.2 (transporte seguro, asequible y sostenible), 11.3 (urbanización inclusiva), 11.6 (impacto ambiental), 11.7 (espacio público seguro e inclusivo)	CEPLAN, SINAPLAN	Los planes locales no incorporan indicadores alineados con las metas ODS
Nueva Agenda Urbana (Hábitat III) (2016)	Integración movilidad-suelo, planificación de largo plazo, ciudades compactas	MVCS, PDM	El PDM no incorpora criterios de integración movilidad-suelo de la NAU
Marco de Sendai (2015–2030)	Resiliencia de la infraestructura vial ante desastres	SINAGERD, PLANAGERD	Sin estudio de vulnerabilidad de la red vial ante inundaciones y sismos

Marco internacional	Relevancia para el PMUS	Articulación normativa en Perú	Brecha de implementación en Chiclayo
Acuerdo de París y NDC del Perú (2015 / 2020)	Reducción de emisiones del transporte, segundo mayor emisor nacional	MINAM, NDC	Inventario de emisiones del transporte solo para el distrito de Chiclayo (PLAC, 2022); sin Plan de Gestión de la Calidad del Aire a escala metropolitana

El análisis del sistema de movilidad frente a estos marcos evidencia niveles limitados de alineamiento en las cuatro dimensiones:

- **ODS 11.** Acceso desigual a transporte seguro y accesible, particularmente en Pomalca, José Leonardo Ortiz y sectores de La Victoria; predominio de servicios informales sin estándares de seguridad ni accesibilidad universal; infraestructura peatonal y ciclista fragmentada; impactos ambientales asociados a congestión y flota antigua; y déficit de espacios públicos seguros e inclusivos.
- **Nueva Agenda Urbana.** Expansión urbana dispersa y poco controlada sin integración con las redes de transporte; centralidades desconectadas con accesibilidad desigual entre distritos; ausencia de un sistema de transporte estructurante metropolitano; instrumentos de planificación desactualizados; y gobernanza metropolitana fragmentada.
- **Marco de Sendai.** Infraestructura vial expuesta a inundaciones recurrentes —especialmente en JLO, Pomalca y las zonas bajas de Chiclayo—, drenaje urbano insuficiente, rutas críticas sin redundancia, equipamientos esenciales con accesibilidad vulnerable y ausencia de un enfoque de movilidad resiliente en la planificación local.
- **Acuerdo de París.** Flota vehicular antigua y altamente emisora, reparto modal dominado por modos motorizados contaminantes, congestión en los ejes principales, ausencia de infraestructura para tecnologías limpias y limitada gestión y monitoreo de emisiones a nivel local.

3.2 Normas nacionales y locales

3.2.1 Políticas nacionales vinculadas al PMUS

Tabla 10. Políticas nacionales vinculadas al PMUS y estado de cumplimiento

Fuente: Equipo PMUS Chiclayo (2026), a partir de las políticas y decretos identificados en la tabla.

Política nacional	Norma	Año	Objetivos relevantes para el PMUS	Estado de cumplimiento en Chiclayo
Política Nacional de Transporte Urbano (PNTU)	D.S. N° 012-2019-MTC	2019	Sistemas de transporte público eficaces; gobernanza fortalecida; infraestructura adecuada; concordancia con el desarrollo urbano	Parcial: sin sistema integrado de transporte ni instrumentos locales que traduzcan los lineamientos en obligaciones exigibles a operadores

Política nacional	Norma	Año	Objetivos relevantes para el PMUS	Estado de cumplimiento en Chiclayo
Política Nacional de Vivienda y Urbanismo (PNVU)	D.S. N° 012-2021-VIVIENDA	2021	Crecimiento sostenible de ciudades; sostenibilidad en la ocupación del suelo	Brechas: el PDM no incorpora criterios de movilidad sostenible; expansión periférica sin planificación de accesibilidad
Política Nacional del Ambiente 2030	D.S. N° 023-2021-MINAM	2021	Prevención y mitigación de impactos; tecnologías más limpias	Inventario de emisiones del transporte solo a escala distrital (PLAC Chiclayo, 2022); sin programas de renovación de flota
Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial	D.S. N° 009-2023-MTC	2023	Reducción de la siniestralidad; institucionalidad; infraestructura y velocidades seguras	Incipiente: sin Plan Local de Seguridad Vial ni comisión técnica articulada al CNSV; sin auditorías sistemáticas
Política Nacional de Igualdad de Género	D.S. N° 008-2019-MIMP	2019	Reducción de brechas; enfoque de género en políticas públicas	Brechas: sin datos desagregados por género previos al PMUS, sin protocolos de denuncia de acoso ni evaluación de infraestructura de espera con criterios de diseño seguro
Política Nacional Multisectorial en Discapacidad al 2030	D.S. N° 007-2021-MIMP	2021	Accesibilidad universal; inclusión plena	Incumplimiento: sin Plan de Accesibilidad Universal aprobado; veredas discontinuas, paraderos y flota no accesibles

La PNTU es la política de mayor incidencia, pues de ella derivan la creación de PROMOVILIDAD y la obligación de formular PMUS en ciudades metropolitanas. La PNVU proporciona el marco para la integración movilidad-suelo, mientras que las políticas ambiental, de seguridad vial, género y discapacidad incorporan enfoques transversales que el PMUS debe considerar de manera obligatoria.

3.2.2 Marco legal nacional

Constitución Política del Perú (1993)

El artículo 195 otorga a las municipalidades competencia para planificar el desarrollo urbano y rural de sus circunscripciones, incluyendo zonificación, urbanismo y acondicionamiento territorial. Constituye el fundamento constitucional de la autonomía municipal en materia de planificación urbana.

Ley de Bases de la Descentralización – Ley N° 27783

Establece las competencias de los tres niveles de gobierno, clasificándolas en exclusivas, compartidas o delegables, y define la relación entre niveles como una relación de coordinación, principio especialmente relevante para la articulación intergubernamental que requiere el PMUS.

Ley Orgánica de Municipalidades – Ley N° 27972

Tabla 11. Disposiciones clave de la Ley Orgánica de Municipalidades para el PMUS

Fuente: Ley N.° 27972, citada en el borrador PMUS Chiclayo (2026).

Artículo	Disposición	Implicancia para el PMUS
Art. VIII	Sujeción a leyes generales y políticas nacionales	El PMUS debe alinearse con la PNTU y las demás políticas nacionales
Art. IX	Planeación local integral, permanente y participativa	El PMUS debe incorporar participación ciudadana en todas sus fases
Art. 73 (mod. Ley N° 30900)	En municipalidades conurbadas, los servicios públicos que sirven al conjunto de la aglomeración deben contar con mecanismos de coordinación	Fundamento legal para exigir mecanismos de coordinación metropolitana en Chiclayo
Art. 79	Competencia exclusiva provincial para aprobar el PAT, el PDU y los planes específicos	La MPC es la entidad competente para aprobar el PMUS como instrumento de planificación
Art. 81	Competencias provinciales en tránsito, vialidad y transporte público	Habilita a la MPC a regular rutas, autorizaciones y fiscalización del transporte urbano

La tensión estructural es evidente: Chiclayo constituye una realidad de movilidad única, pero la planificación y la gestión están fragmentadas entre la MPC y cuatro municipalidades distritales sin mecanismos de coordinación formalizados. Esta brecha es una de las que el PMUS debe abordar de manera explícita.

Ley de Desarrollo Urbano Sostenible (LDUS) – Ley N° 31313 (2021).

Tabla 12. Disposiciones clave de la Ley N.° 31313 para el PMUS

Fuente: Ley N.° 31313, citada en el borrador PMUS Chiclayo (2026).

Aspecto	Contenido	Implicancia para el PMUS
Derecho a la Ciudad (art. 17)	Derecho a habitar, utilizar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar ciudades justas, inclusivas, seguras, sostenibles y democráticas	El PMUS debe garantizar el derecho a la ciudad mediante una movilidad accesible e inclusiva
Jerarquía de instrumentos	PNDU → PAT → PDM → PDU → planes temáticos	El PMUS se articula como plan temático complementario al PDM

Aspecto	Contenido	Implicancia para el PMUS
Art. 4, literal j	Principio de movilidad sostenible: acceso a oportunidades mediante sistemas de transporte público, intermodal, accesible y asequible	Define el principio rector que guía todo el PMUS
Financiamiento	Introduce PIVS, DAET y EPAP como instrumentos de financiamiento urbano	El PMUS puede recurrir a estos mecanismos para financiar infraestructura de movilidad
Plazo de adecuación	Obliga a los gobiernos locales a adecuar sus planes en un plazo máximo de 18 meses	La MPC debe actualizar sus instrumentos conforme a la LDUS; el PMUS es oportunidad para ello

Otras leyes nacionales relevantes.

Tabla 13. Leyes nacionales con incidencia en el PMUS y estado de cumplimiento

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo (2026), a partir de las leyes y reglamentos identificados en la tabla.

Norma	Año	Relevancia para el PMUS	Estado de cumplimiento en Chiclayo
Ley N° 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre	1999 / 2009	Norma base del sistema; delimita competencias y autoridades en tránsito y transporte	Parcial: padrón de rutas desactualizado y no georreferenciado; rutas reales difieren de las autorizadas; sin Plan Regulador de Rutas vigente; fiscalización reactiva
Ley N° 30900 – Ley que crea la ATU	2018	Declara el transporte de personas como servicio público en todas sus modalidades	Referencia normativa que sustenta la regulación del servicio público de transporte urbano en el ámbito metropolitano
Ley N.° 30936 – Uso de la bicicleta	2019	Obliga a los gobiernos locales a incluir infraestructura ciclista en la planificación urbana	Incumplimiento verificable: red mínima sin continuidad; sin ordenanza, plan ni partida de inversión
Ley N° 31917 y DS N.° 011-2025-MTC – Servicio en vehículos menores (L5)	2023 / 2025	Regula el servicio de transporte público en mototaxis	Sin ordenanza provincial ni distrital de zonificación, requisitos técnicos, habilitación ni régimen sancionatorio
Ley N° 29973 – Ley General de la Persona con discapacidad, y NTE A.120	2012	Accesibilidad universal en infraestructura, transporte y espacio público	Incumplimiento: sin Plan de Accesibilidad Universal; solo el 28 % de las rampas de la Zona Monumental es accesible
Ley N° 31199 – Ley de Gestión y protección de los espacios públicos	2021	Derecho a la ciudad y accesibilidad universal como principios rectores	Sin instrumentos locales de gestión del espacio público vial

Norma	Año	Relevancia para el PMUS	Estado de cumplimiento en Chiclayo
Ley N° 28611 – Ley General del Ambiente	2005	Prevención, control y corrección de impactos; obligación de PGCA local	Incumplimiento: sin Plan de Gestión de la Calidad del Aire ni monitoreo sistemático de emisiones vehiculares
Ley N° 30754 – Ley Marco sobre Cambio Climático	2018	Integración transversal de mitigación y adaptación	Sin incorporación en la planificación de la movilidad
Ley N° 29664 – SINAGERD y PLANAGERD 2022–2030	2011 / 2022	Gestión prospectiva del riesgo en la planificación pública	Sin estudio de vulnerabilidad de la red vial; corredores en zonas de riesgo por inundación (cuencas Reque, Lambayeque, Chancay) no identificados
Ley N° 28296 – Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación	2004	Restricciones de intervención en Zona Monumental y sitios arqueológicos	Parcial: sin protocolo de coordinación MPC–Ministerio de Cultura; riesgo de demoras en proyectos del centro histórico

3.2.3 Normativa ambiental, climática y de gestión del riesgo

Tabla 14. Normativa ambiental, climática y de gestión del riesgo aplicable

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo (2026), a partir de las normas ambientales, climáticas y de gestión del riesgo identificadas en la tabla.

Norma	Año	Relevancia para el PMUS de Chiclayo
DS N.° 003-2017-MINAM – ECA para Aire	2017	Marco de referencia para justificar la medición, el monitoreo y la identificación de corredores críticos de contaminación
DS N.° 010-2017-MINAM y modificatorias — Límites Máximos Permisibles de emisiones atmosféricas para vehículos automotores	2017	Marco de referencia para el control de emisiones vehiculares; su aplicación requiere considerar categoría, condición del vehículo y disposiciones vigentes.
DS N.° 025-2008-MTC – Reglamento de Inspecciones Técnicas Vehiculares	2008	Vincula la calidad del aire con la antigüedad y el mantenimiento de la flota
DS N.° 085-2003-PCM – ECA para Ruido	2003	Marco para la gestión del ruido ambiental; el monitoreo municipal (PLANEFA 2025) evidencia un cumplimiento estimado entre 0 % y 5 %
Ordenanza Municipal N.° 026-2021-MPCH-A	2021	Norma local que regula la prevención, fiscalización y control de ruidos nocivos o molestos en la provincia de Chiclayo — complementa el ECA nacional (DS 085-2003-PCM) con el marco municipal de fiscalización aplicable.

Norma	Año	Relevancia para el PMUS de Chiclayo
DS N.º 012-2024-MINAM – Estrategia Nacional ante el Cambio Climático al 2050	2024	Las medidas del PMUS deben contribuir a un sistema de movilidad de menor intensidad de carbono
DS N.º 038-2021-PCM – Política Nacional de GRD al 2050 y DS N.º 115-2022-PCM – PLANAGERD 2022–2030	2021 / 2022	Marco de largo plazo y planificación operativa para la gestión del riesgo
Plan de Prevención y Reducción del Riesgo de Desastres (PPRD) provincial	—	Instrumento local que debe articularse con la localización de infraestructura de movilidad

La gestión del riesgo no es un tema periférico del PMUS de Chiclayo, sino un criterio estructurante: la movilidad es un servicio esencial para la evacuación, el acceso a la salud y el abastecimiento durante los eventos de El Niño, que en la metrópoli afectan a 653 km de red y hacen inundable cerca del 30 % del distrito de Chiclayo con precipitaciones de 18 mm.

3.2.4 Reglamentos y normas técnicas sectoriales

Tabla 15. Reglamentos y normas técnicas con incidencia directa en el PMUS

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo (2026), a partir de los reglamentos y normas técnicas identificados en la tabla.

Reglamento / norma	Descripción y relevancia
RAPUDUS – DS N.º 012-2022-VIVIENDA	Reglamento de la Ley N.º 31313. Define el PDM como instrumento rector del área metropolitana y regula (art. 84) el Plan Temático de Movilidad. Incluye la obligación de Evaluación Ambiental Estratégica
Manual para la Elaboración de PMUS – RM N.º 229-2024-VIVIENDA (MEPMUS)	Guía metodológica de aplicación directa: contenidos mínimos, indicadores de monitoreo, enfoques transversales (género, inclusión, cambio climático) y procedimientos de participación
RETRAN – TUO DS N.º 016-2009-MTC	Reglamento Nacional de Tránsito; requiere instrumentos municipales complementarios, inexistentes o desactualizados en Chiclayo
RENAT – DS N.º 017-2009-MTC	Reglamento Nacional de Administración de Transportes; base de la competencia de la MPC para autorizar, regular y supervisar el servicio
RNGIV – DS N.º 034-2008-MTC y Manual de Diseño Geométrico DG-2018	Normas técnicas de diseño, construcción y señalización vial
Reglamento Nacional de Edificaciones (RNE), NTE A.120	Estándares de accesibilidad en edificaciones y habilitaciones urbanas

3.2.5 Instrumentos de planificación urbana local

Tabla 16. Instrumentos de planificación urbana local y su estado de vigencia

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Instrumento	Estado	Observaciones e implicancias
PDM Chiclayo-Lambayeque 2022-2032	Aprobado (OM N.º 033-2022-MPCH-A), actualizado parcialmente por OM N.º 000018-2025-MPCH/A (03.07.2025)	Elaborado bajo el RATDUS (DS N.º 022-2016-VIVIENDA); no adecuado a la LDUS ni al MEPMUS. No define vías arteriales con criterios actualizados, no integra criterios DOT ni el enfoque de movilidad sostenible
PAT de la provincia de Chiclayo	Vigente, bajo marco RATDUS anterior	No define la estructura vial provincial con criterios actualizados ni incorpora estándares de movilidad sostenible
PDU distritales (Chiclayo, JLO, La Victoria, Pimentel, Pomalca)	Elaborados en distintos momentos y marcos; ninguno adecuado a la Ley N.º 31313; Pomalca sin PDU	La heterogeneidad dificulta la articulación metropolitana requerida por el PMUS
PDLC provincial	Vigente	Establece lineamientos estratégicos con los que el PMUS debe guardar coherencia
PPRRD	Obligatorio conforme a la Ley N.º 29664	Debe articularse con la zonificación y con las decisiones de localización de infraestructura del PMUS
PIMAS 2025-2030 (MPC)	Aprobado	Plan Institucional de Movilidad Accesible y Sostenible; base institucional adicional para articular la implementación
PRRTUC	Estudio de referencia	Aporta los estudios de velocidad y retraso del flujo de tráfico empleados en el diagnóstico
Ordenanzas municipales de zonificación	Cambios puntuales por ordenanzas específicas	Generan un mosaico normativo que el PMUS debe considerar

Articulación de los instrumentos de planificación aplicable a Chiclayo

La planificación territorial y urbana que enmarca al PMUS de Chiclayo se organiza en distintas escalas de gobierno, cada una con su propio instrumento rector. La **Figura 17** sintetiza esta articulación: desde el nivel regional (PDRC de Lambayeque), pasando por el provincial (PAT de Chiclayo) y el metropolitano (PDM de Chiclayo-Lambayeque), hasta los instrumentos urbanos y sectoriales de menor escala —los PDU distritales

y los planes temáticos, entre ellos el propio PMUS—. Esta jerarquía es la que da coherencia normativa al Plan y determina con qué instrumentos debe articularse en cada nivel.

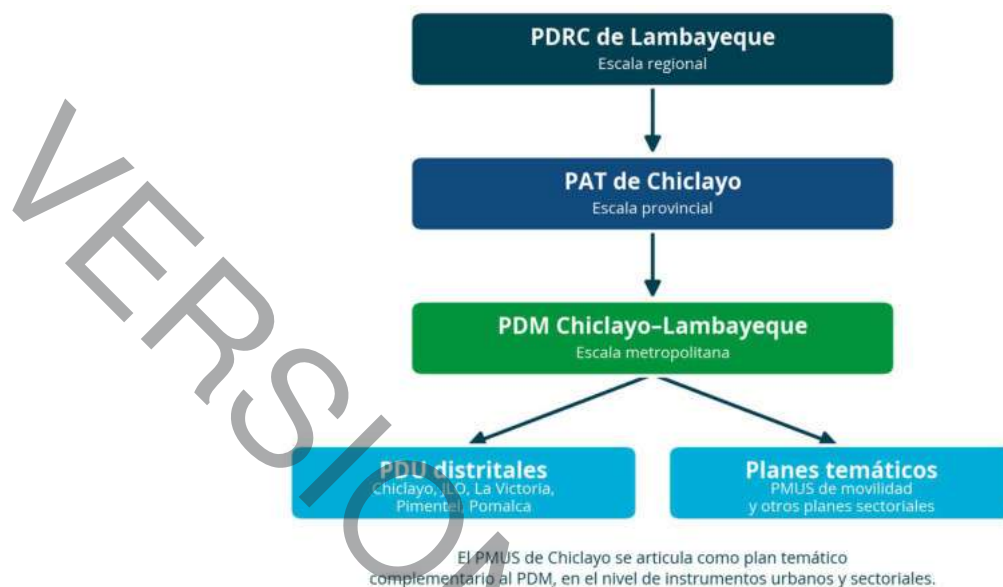


Figura 17. Jerarquía de instrumentos de planificación aplicable a Chiclayo

Fuente: elaboración propia a partir del texto de este apartado y de la Tabla 12 (Ley N.º 31313).

3.2.6 Situación del marco normativo local

Nivel operativo

El diagnóstico evidencia que la movilidad urbana de Chiclayo opera sobre un marco normativo fragmentado, desactualizado y, en varios componentes, inexistente.

Tabla 17. Diagnóstico de la normativa operativa de transporte, tránsito y paraderos

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Componente	Norma nacional aplicable	Norma local vigente	Estado	Brecha crítica	Acción normativa prioritaria
Transporte urbano formal	RENAT	Sin ordenanza integral de transporte	No cumple	Padrón de rutas desactualizado y sin georreferenciación	Ordenanza Metropolitana de Transporte; actualización del padrón de rutas

Componente	Norma nacional aplicable	Norma local vigente	Estado	Brecha crítica	Acción normativa prioritaria
Mototaxis (L5)	Ley N° 31917 y su reglamento	Ordenanza Municipal N° 000008-2026-MPCH/A	No cumple	El Reglamento del Régimen de Gestión Común entre Chiclayo, José Leonardo Ortiz y La Victoria entrará en vigencia el 31.12.2026, conforme a lo regulado por el D.S. N° 004-2026-MTC. Hasta esa fecha, el régimen aplicable continúa sustentándose en la Ordenanza Municipal N.º 014-2012-MPCH/A.	Implementación de la norma
Taxis y colectivos	RENAT	Sin ordenanza actualizada	Parcial	Sin control de flota ni tarifas homologadas	Actualización del reglamento; convenio con aplicativos
Aplicativos (InDrive, Uber)	Sin marco nacional específico	Inexistente	Vacío normativo	Sin registro ni supervisión local	Ordenanza de transporte por aplicativos; articulación con el MTC
Paraderos	RENAT	Inexistente	No cumple	Proliferación informal; sin bahías ni diseño técnico	Reglamento Provincial de Paraderos con estándares técnicos
Zonas rígidas y estacionamiento	RETRAN	Ordenanzas parciales sin fiscalización	No cumple	Sin regulación en arteriales comerciales	Ordenanza de Estacionamiento y Zonas Rígidas
Carga y descarga	RETRAN	Inexistente	No cumple	Operación sin horarios ni rutas (entorno de Moshoqueque crítico)	Reglamento de Carga Urbana con horarios y rutas

Componente	Norma nacional aplicable	Norma local vigente	Estado	Brecha crítica	Acción normativa prioritaria
Cicloviás	Ley N° 30936	Inexistente	Desalineación verificable	Red mínima sin continuidad; sin plan de inversión	Ordenanza de Red Ciclista Metropolitana y plan plurianual
Señalización y semaforización	RETRAN; Manual DG-2018	Sin plan técnico vigente	No cumple	Sin mantenimiento sistemático ni control centralizado	Plan Técnico de Señalización y Semaforización
Accesibilidad universal	Ley N.° 29973; NTE A.120	Sin Plan de Accesibilidad Universal	No cumple	Infraestructura inaccesible	Plan de Accesibilidad Universal integrado al PMUS

Diez componentes operativos de la movilidad sin norma local habilitante



Figura 18. Estado del marco normativo local por componente operativo de la movilidad

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Dos componentes concentran la criticidad. Los **paraderos** constituyen el corazón del desorden normativo: no existe en la provincia ni en ninguno de los cinco distritos una ordenanza o reglamento técnico que regule su creación, habilitación, ubicación, diseño, mantenimiento y supervisión, de modo que la totalidad de la red de paradas se ha establecido de facto por asociaciones y empresas de transporte, con efectos directos sobre la congestión y la siniestralidad.

En cuanto al servicio de transporte en **mototaxis**, principal modo de primer y último kilómetro en JLO, La Victoria y Pomalca con el 21,7 % del reparto modal, la MPC emitió la Ordenanza Municipal N.° 000008-2026-MPCH/A, publicada el 18 de mayo de 2026, que aprueba el Reglamento de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, Categoría Vehicular L5, del distrito de Chiclayo (en adelante, "RVMCH"). Entre sus disposiciones, incluye –como Anexo II– el Reglamento del Régimen de Gestión Común (RGC) para el transporte en mototaxi entre los distritos de Chiclayo, José Leonardo Ortiz y La Victoria. Su finalidad es la gestión coordinada del servicio en áreas urbanas continuas, fortaleciendo la planificación, fiscalización y formalización del transporte en vehículos menores. La entrada en vigencia El Reglamento del Régimen de

Gestión Común entre Chiclayo, José Leonardo Ortiz y La Victoria entrará en vigencia el 31 de diciembre de 2026, conforme a lo regulado por el Decreto Supremo N° 004-2026-MTC.

Nivel institucional provincial y distrital.

Tabla 18. Matriz comparativa de brechas normativas por distrito

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Dimensión	MPC Chiclayo	JLO	La Victoria	Pimentel	Pomalca
Ordenanza de transporte	Inexistente (provincial)	Sin norma distrital	Sin norma distrital	Sin norma de transporte turístico	Sin norma distrital
Regulación de mototaxis	RVMCH aprobado	Incluido en régimen de gestión común del RVMCH	Incluido en régimen de gestión común del RVMCH	Parcial / informal	Sin regulación
Regulación de paraderos	Sin reglamento técnico	Proliferación informal	Sin norma	Sin norma	Sin norma
Control de carga y descarga	Sin horarios ni rutas	Sin regulación	Crítico (Moshoqueque)	Sin norma	Sin norma
Ciclovías	Red mínima sin respaldo normativo	Sin ordenanza	Sin ordenanza	Sin norma costera	Sin norma
Accesibilidad universal	Sin PAU (Ley N.° 29973)	Sin norma	Sin norma	Sin norma	Sin norma
Instrumentos urbanos	PDM no adecuado a la LDUS	Sin PDU vigente	Sin PDU vigente	PDU parcial	Sin PDU
Capacidad institucional	Media (GDVT debilitada)	Baja	Baja	Muy baja	Muy baja
Coordinación con la MPC	—	Sin convenio formal	Sin convenio formal	Sin convenio formal	Sin convenio formal

Cada distrito presenta, además, una brecha específica de alta relevancia para el PMUS: en **JLO**, la proliferación de paraderos informales en las avenidas Chinchaysuyo y Augusto B. Leguía y en el entorno del Mercado Moshoqueque; en **La Victoria**, la operación logística de Moshoqueque —estimada preliminarmente entre 800 y 1 200 movimientos de vehículos de carga diarios— sin reglamento de horarios ni rutas; en **Pimentel**, la ausencia de normativa para transporte turístico y gestión de accesos al litoral, en un distrito cuya población flotante estival puede triplicar a la residente; y en **Pomalca**, la inexistencia de instrumentos urbanos y de regulación del transporte menor, que es el principal modo de desplazamiento.

3.2.7 Brechas normativas y de planificación identificadas

Tabla 19. Brechas de articulación normativa del marco del PMUS

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, con base en el RAPUDUS (DS N.º 012-2022-VIVIENDA).

Tipo de brecha	Manifestación concreta	Impacto en el PMUS	Criticidad
Vertical: PDM no adecuado a la LDUS	El PDM vigente no integra criterios del MEPMUS ni enfoque DOT	El PMUS carece de instrumento de referencia territorial actualizado	Alta
Vertical: PDU distritales no adecuados	Planes bajo marco RATDUS 2016, sin movilidad sostenible integrada	Medidas sin soporte en los instrumentos distritales	Alta
Horizontal: PDU no coordinados	Zonificaciones incompatibles y discontinuidad de vías en los límites distritales	Imposibilidad de implementar corredores metropolitanos continuos	Alta
Normativo: anillos viales inoperantes	Ordenanzas de anillos viales (series OM 021-027, desde 2001) formalmente vigentes pero de aplicación suspendida de facto	Sin base normativa aplicada para los corredores del PMUS	Alta
Normativo: vacío para modos informales	Mototaxis, colectivos y aplicativos sin marco específico aplicado	La implementación de las medidas de integración requiere precisar su base normativa	Alta
Legal: incumplimiento de la Ley N.º 29973	Sin Plan de Accesibilidad Universal; infraestructura y flota inaccesibles	Responsabilidad institucional y exclusión de personas con discapacidad	Alta
Institucional: sin fiscalización efectiva	La MPC no ejerce fiscalización efectiva del transporte en corredores	Medidas de ordenamiento ineficaces sin capacidad sancionadora real	Alta
Regulatorio: sin reglamento de paraderos	Sin catálogo oficial; toda la red de paradas es informal	Sin infraestructura de soporte para las rutas del PMUS	Media
Sectorial: sin inventario de emisiones del transporte a escala metropolitana	Sin PGCA ni monitoreo sistemático	Imposibilidad de fijar metas de reducción	Media
Intersectorial: sin protocolo con el Ministerio de Cultura	Sin coordinación para intervenciones en zonas patrimoniales	Riesgo de demoras o inviabilidad de proyectos en el centro histórico	Media

Implicaciones para la implementación. El diagnóstico identifica una brecha entre las competencias de la MPC y los instrumentos y capacidades disponibles. El Plan de Acción deberá articular el paquete normativo propuesto —transporte, paraderos, COMUS, red ciclista, mototaxis y accesibilidad— con el fortalecimiento de la GDVT y la coordinación con los cuatro distritos. Su alcance jurídico, organización y recursos requieren validación y formalización.

3.3 Articulación con instrumentos de planificación

3.3.1 Fundamentos de la articulación

El PMUS no debe entenderse como un instrumento aislado, sino como una herramienta articulada con los instrumentos de planificación urbana y territorial establecidos en el marco normativo nacional, en particular el RAPUDUS. El PMUS debe mantener coherencia con los planes de desarrollo concertado provincial y distritales, compartir su horizonte de planificación y contribuir al modelo de desarrollo territorial de la metrópoli.

3.3.2 Relación del PMUS con los instrumentos de planificación

Tabla 20. Relación del PMUS con los instrumentos de planificación

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en el Manual para la Elaboración de PMUS (RM N.º 229-2024-VIVIENDA).

Instrumento	Relación con el PMUS
PAT	Establece el marco territorial de largo plazo; el PMUS debe alinearse con las directrices de ocupación del territorio y conectividad interdistrital
PDM Chiclayo-Lambayeque	Instrumento rector del área metropolitana; el PMUS lo complementa como plan temático de movilidad (art. 84 del RAPUDUS) y aporta los criterios de movilidad sostenible ausentes en la versión vigente
PDU distritales	El PMUS complementa a los PDU y provee los criterios de movilidad que deberán incorporarse en su actualización conforme a la LDUS
PDLC	Comparte el horizonte de planificación y contribuye al modelo de desarrollo territorial
PPRRD	Debe articularse con la zonificación y con los criterios de resiliencia del PMUS, en particular respecto del riesgo de inundación por El Niño
PIMAS 2025-2030	Instrumento institucional de la MPC que facilita la incorporación de las medidas del PMUS en la gestión y el presupuesto municipal

3.3.3 Instrumentos derivados del PMUS

Tabla 21. Instrumentos derivados del PMUS

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en la Ley N.º 31313 y el RAPUDUS.

Instrumento derivado	Función
Plan de Implementación del Sistema Integrado de Transporte (PSIT)	Define la implementación operativa del sistema integrado
Plan Regulador de Rutas (PRR)	Regula la estructura de rutas del transporte público; su actualización es prioritaria dada la desactualización del padrón vigente
Plan de Desarrollo Logístico (PDL)	Aborda la logística urbana de carga y mercancías, con foco en el entorno de Moshoqueque y los accesos PE-1N y PE-06

Instrumento derivado	Función
Planes Institucionales de Movilidad Accesible y Sostenible (PIMAS)	Planes específicos para instituciones públicas y privadas; la MPC ya cuenta con el suyo (2025–2030)
Plan de Accesibilidad Universal (PAU)	Instrumento pendiente exigido por la Ley N.° 29973
Plan Local de Seguridad Vial	Instrumento pendiente exigido por la PNSV (DS N.° 009-2023-MTC)

3.3.4 Dimensiones de integración del PMUS

Integración y visión multisectorial

El PMUS trasciende el ámbito provincial y requiere: coordinación con el Gobierno Regional de Lambayeque para alinear el Plan con el PDRC y la agenda climática regional; articulación con las cuatro municipalidades distritales para garantizar la continuidad de la red vial y de transporte público; coordinación con Provías Nacional respecto de los tramos urbanos de la PE-1N y la PE-06; y consideración del rol de Chiclayo como articulador de la macrorregión norte.

Marco normativo

La articulación normativa implica coherencia vertical (alineación con la PNTU, la PNVU y la Política Nacional del Ambiente), coherencia horizontal (armonización con el PDM, el PAT y los PDU) y vinculación legal: **el PMUS debe ser aprobado mediante ordenanza municipal provincial para adquirir fuerza vinculante**, acompañado del paquete normativo habilitante identificado en el apartado 3.2.7.

Financiación

Tabla 22. Mecanismos de financiamiento aplicables al PMUS

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Mecanismo o instrumento	Aplicación al PMUS de Chiclayo
Participación en el Incremento del Valor del Suelo (PIVS)	Captura de plusvalía urbana generada por las inversiones en transporte público
Derechos Adicionales de Edificación Transferibles (DAET)	Transferencia de derechos de edificación para financiar infraestructura de movilidad
Desarrollo Orientado al Transporte (DOT), enfoque de planificación	Alineación de la densificación con los corredores estructurantes
Concesiones de terminales e infraestructura	Generación de recursos adicionales, relevante ante el déficit de 24 terminales terrestres urbanos
Invierte.pe, sistema de inversión pública	Articulación con el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones
Cooperación internacional (KfW, UE, PROMOVILIDAD)	Posibilidad de cofinanciamiento, sujeta a elegibilidad y acuerdos; sin compromiso acreditado en esta revisión

Gobernanza y participación

La implementación requiere articulación intergubernamental entre la MPC, las municipalidades distritales, el GORE Lambayeque y el MTC; participación ciudadana en todas las fases, incluido el monitoreo; y el

fortalecimiento del **COMUS** —formalizado mediante RA N.º 1074-2024-A/MPCH y operando en sus tres niveles político-institucional, técnico y participativo— como espacio de articulación, para lo cual resulta indispensable la aprobación de su reglamento, la asignación de una línea presupuestal y la designación de puntos focales distritales.

4 Diagnóstico de la movilidad urbana

Este capítulo presenta la caracterización integral del sistema de movilidad del área metropolitana de Chiclayo: cómo se estructura el territorio, cómo se desplazan las personas, cómo opera la oferta de transporte, qué impactos genera el sistema y qué capacidades institucionales existen para gestionarlo. El análisis integra información primaria levantada específicamente para el PMUS —encuesta origen-destino en hogares, encuestas de interceptación, aforos vehiculares y no motorizados, observaciones de frecuencia y ocupación, inventarios físicos y encuestas de carga—, información secundaria institucional, análisis geoespacial, los resultados del Modelo Estratégico de Transporte de Chiclayo (MET-CHI) y los aportes del proceso participativo.

4.1 Contexto territorial, urbano y socioeconómico

4.1.1 Ámbito de estudio

Ubicación y rol territorial

Chiclayo, capital del departamento de Lambayeque, se ubica a unos 15 km de la costa del océano Pacífico y a aproximadamente 700 km al norte de Lima. Es el principal nodo urbano, económico y logístico del norte del Perú, clasificado por el SICCEP como ciudad de jerarquía superior con funciones de centralidad regional, y articula la conexión entre la costa, la sierra norte y la Amazonía nororiental a través de la Panamericana Norte (PE-1N) y la PE-06A.

Dinámica territorial y sistema urbano

La ciudad presenta una estructura predominantemente **monocéntrica**, con un núcleo central consolidado en torno al Parque Principal —principal centro administrativo, comercial y político— y subcentralidades complementarias como la Plaza Elías Aguirre. El crecimiento urbano ha sido acelerado y mayoritariamente no planificado, desarrollándose de forma radial sobre un territorio llano estructurado por tres canales principales (Cois, Pulen y Yortuque), que configuran corredores ambientales y de movilidad en sentido este-oeste. Los condicionantes físicos a la expansión son el aeropuerto, el río Chancay y las áreas de relieve al norte; el único accidente topográfico relevante es el cerro Cerropón, entre Chiclayo y Pimentel.

La informalidad ha sido el motor estructural de la transformación del suelo: según el estudio *Mapeo y Tipología de la Expansión Urbana en el Perú* (GRADE, 2020), solo el **29 % de la expansión urbana de Chiclayo desde 2001 fue de carácter formal**, lo que implica que el 71 % del nuevo suelo urbano se generó informalmente. Los mecanismos predominantes son la lotización de tierras agrícolas sin habilitación urbana y la comercialización por parte de inmobiliarias con inversiones mínimas en servicios, especialmente activos en José Leonardo Ortiz y en el eje de conurbación Chiclayo-Pimentel.

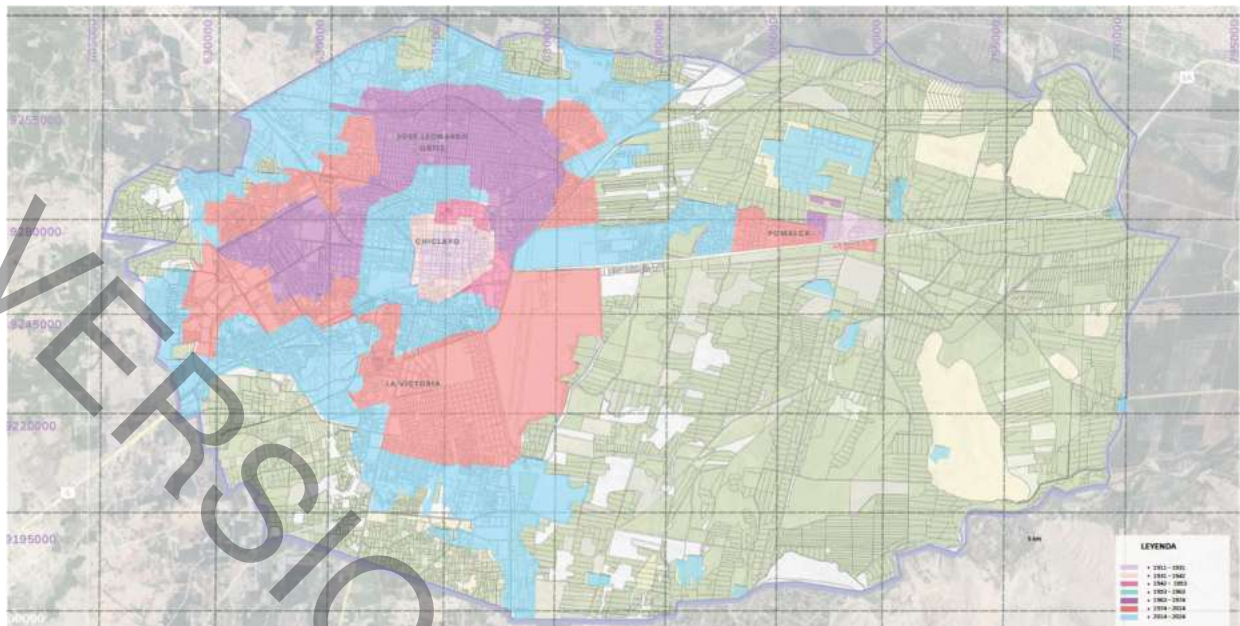
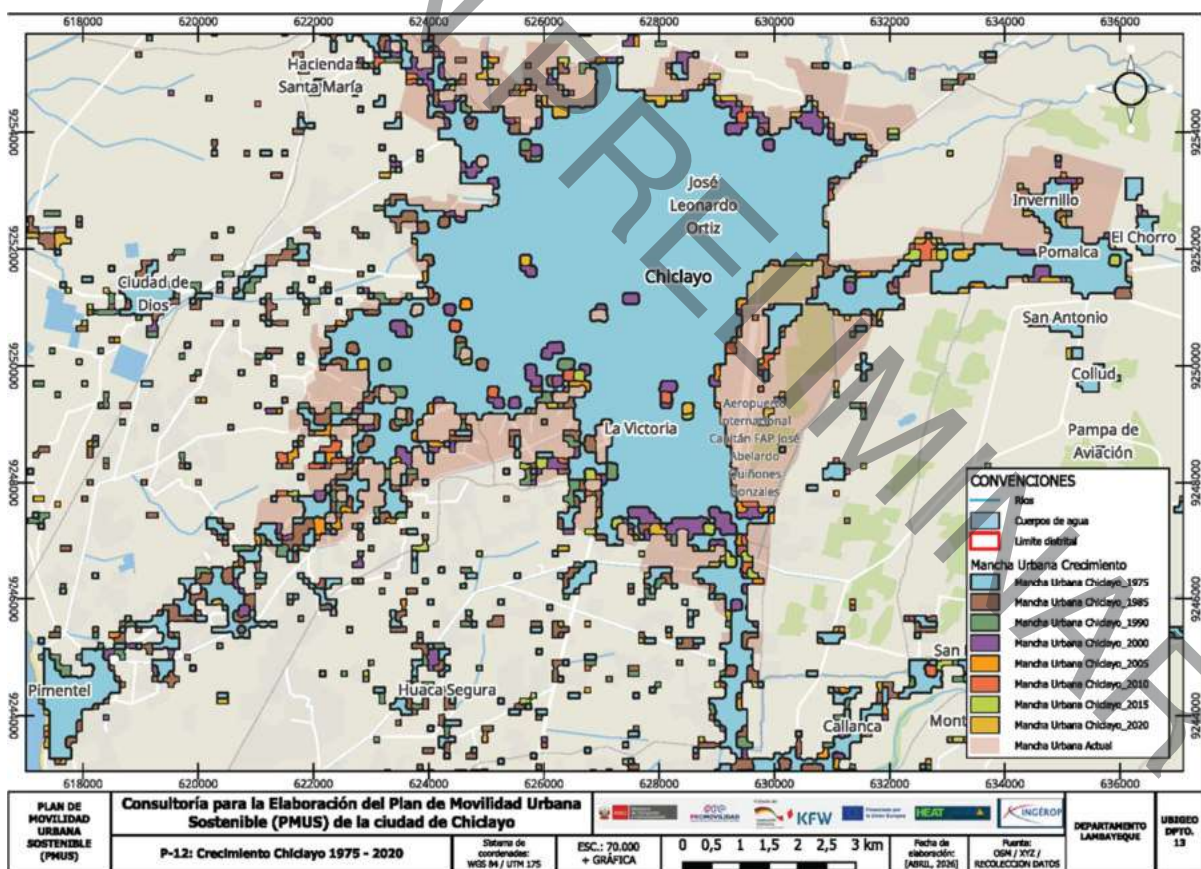


Figura 19. Evolución de la mancha urbana de Chiclayo

Fuente: Municipalidad Provincial de Chiclayo.



Mapa 2. Crecimiento urbano de Chiclayo, 1975-2020

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Cada distrito cumple un rol diferenciado en el sistema de movilidad:

Tabla 23. Rol territorial de los distritos del ámbito de intervención

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026), síntesis del diagnóstico territorial.

Distrito	Rol territorial	Características relevantes para el PMUS
Chiclayo	Centro metropolitano principal	Principal polo administrativo, comercial, financiero y de servicios regionales; máximo nivel de atracción de viajes; alta congestión en ejes estructurantes; nodo central de intercambio modal formal e informal
José Leonardo Ortiz	Subcentro metropolitano de alta densidad	Distrito más denso del ámbito, con fuerte centralidad comercial (Moshoqueque); elevada presencia de transporte informal y mototaxis; déficits de jerarquización vial y de ordenamiento del espacio público
La Victoria	Subcentro residencial y logístico	Actividad comercial de escala distrital y mercados mayoristas; alta movilidad pendular hacia Chiclayo; presión sobre los corredores de acceso sur
Pimentel	Eje de expansión litoral	Perfil turístico y residencial; flujos diarios laborales y educativos hacia Chiclayo; movilidad estacional intensa; dependencia estructural del eje Chiclayo-Pimentel
Pomalca	Polo agroindustrial	Tradición azucarera; viajes laborales específicos; conectividad condicionada por infraestructura regional; alta dependencia del transporte motorizado menor

A ellos se suman los distritos de influencia funcional —Reque, Monsefú, Santa Rosa, Puerto Eten y Ciudad Eten, y Lambayeque—, cuya interacción cotidiana con el núcleo metropolitano justifica la definición del área funcional.

Área funcional y perímetro de intervención. Como se detalló en el apartado 2.2, el **área funcional** corresponde al ámbito metropolitano reconocido por el PDM (trece distritos de las provincias de Chiclayo y Lambayeque) y constituye un marco analítico, no de intervención. El **perímetro de intervención** se circunscribe a la mancha urbana consolidada de los cinco distritos del PMUS y coincide con las ZAT internas del modelo de transporte, lo que garantiza la consistencia metodológica entre diagnóstico, modelación y evaluación de escenarios.

Evaluación preliminar de peligros de origen natural. El territorio metropolitano presenta una exposición estructural al **Fenómeno El Niño**: 653 km de red vial se localizan en zonas de riesgo y cerca del 30 % del distrito de Chiclayo resulta inundable con precipitaciones de apenas 18 mm, debido a la conjunción de topografía plana, drenaje urbano insuficiente, baja absorción y alta tasa de impermeabilización del suelo y ocupación de las áreas de los antiguos drenes. Los corredores de transporte localizados en las cuencas de los ríos Reque, Lambayeque y Chancay no han sido objeto de un estudio de vulnerabilidad específico.

4.1.2 Características territoriales y demografía

La provincia de Chiclayo cuenta con **799 675 habitantes** (Censo 2017), el 66,8 % de la población departamental, con un nivel de urbanización del **94,9 %**. Los cinco distritos del PMUS concentran **587 775 habitantes**, el 73,5 % de la población provincial, sobre 254,8 km² de superficie distrital y 83,4 km² de superficie efectivamente urbanizada.

Tabla 24. Población, superficie y densidad de los distritos metropolitanos (Censo 2017)

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Distrito	Población 2017	Superficie (km²)	Densidad (hab/km²)	% población provincial	Superficie urbana (km²)	Densidad urbana (hab/km²)
Chiclayo	270 496	50,35	5 372	33,8 %	28,32	9 551
José Leonardo Ortiz	156 498	28,22	5 546	19,6 %	15,36	10 188
La Victoria	90 912	29,36	3 097	11,4 %	9,32	9 757
Pimentel	44 602	66,53	670	5,6 %	24,41	1 827
Pomalca	25 267	80,35	315	3,2 %	6,00	4 209
AM Chiclayo (5 distritos)	587 775	254,81	2 307	73,5 %	83,41	7 047
Total provincia	799 675	3 288,07	243,2	100 %	—	—

Población y densidad sobre suelo urbanizado en los distritos del PMUS

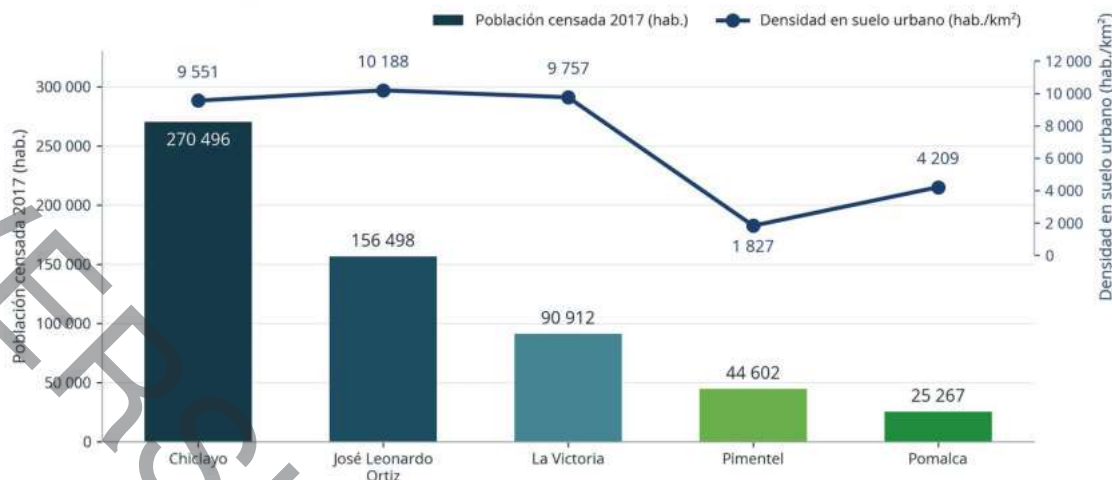


Figura 20. Población y densidad sobre suelo urbanizado en los distritos del PMUS

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026) con base en el Censo 2017 (INEI)

Dinámicas demográficas. Chiclayo experimentó un crecimiento muy acelerado durante el siglo XX —de menos de 50 000 habitantes en 1940 a más de 400 000 en 1993—, impulsado por la migración rural-urbana. En las últimas décadas la tendencia se ha desacelerado significativamente: entre 2007 y 2017 la provincia registró una tasa de crecimiento promedio anual de **0,5 %**, la más baja del departamento. Las proyecciones apuntan a ~880 000 habitantes provinciales en 2024 y ~950 000 en 2030, y el área metropolitana funcional superará el millón de habitantes antes de 2030.

Las proyecciones distritales del PAT Chiclayo 2022-2042 revelan una **redistribución interna decisiva para la movilidad**: José Leonardo Ortiz decrece a una tasa de -0,33 % anual, Chiclayo crece débilmente (0,36 %) y La Victoria lo hace a 1,53 % anual, mientras Pimentel se consolida como principal frente de expansión metropolitana. El peso poblacional del distrito de Chiclayo respecto al área metropolitana cae del 56 % en 1981 al 33,7 % proyectado en 2024. En términos de movilidad, esto implica que la demanda futura no crecerá de manera homogénea, sino que se desplazará hacia los ejes sur y suroeste.

Estructura por edad y sexo. El área metropolitana presenta predominancia femenina —índice de 92,9 hombres por cada 100 mujeres; 51,2 % de población femenina—, atribuible a la migración masculina, la mayor mortalidad masculina y la atracción del mercado laboral urbano para las mujeres. La estructura etaria refleja una transición demográfica avanzada: los grupos más numerosos se concentran entre los 20 y 24 años (8,8 %), la base de la pirámide se estrecha y la población de 65 años y más alcanza ya en torno al 10,3 %. Este perfil configura un bono demográfico aún vigente, pero anticipa un aumento sostenido de la demanda de movilidad accesible.

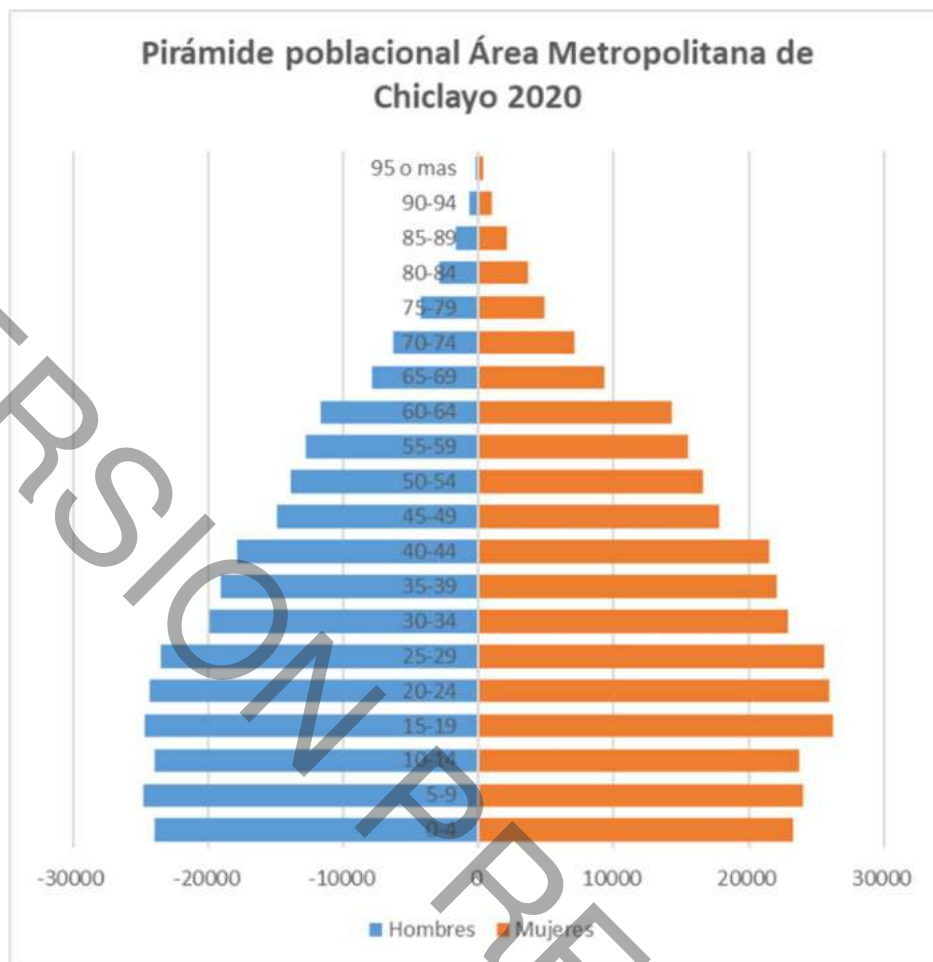


Figura 21. Pirámide poblacional del Área Metropolitana de Chiclayo

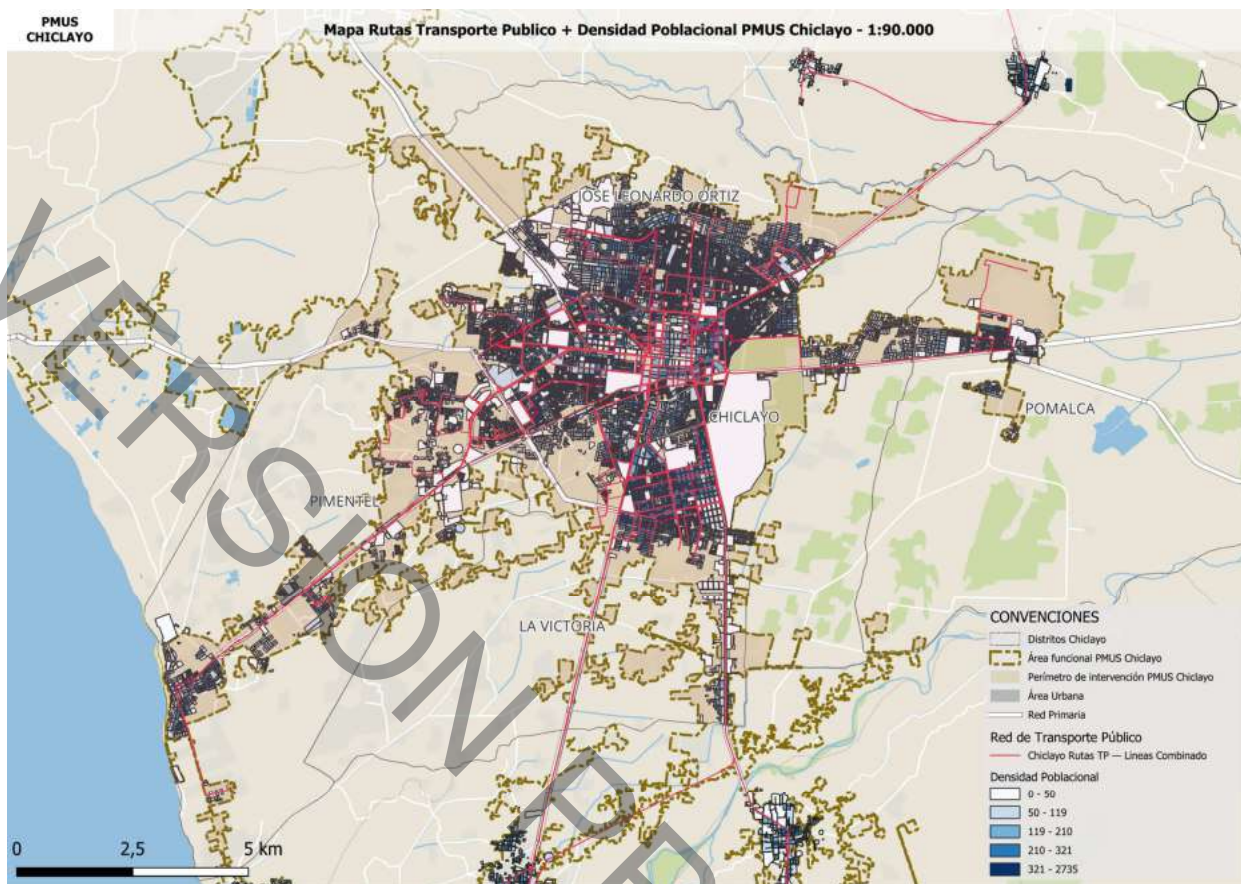
Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026) con base en el Censo INEI 2017.

En cuanto a autoidentificación étnica, el 74,2 % de la población de 12 años a más se autoidentifica como mestiza y el **7,6 % como afroperuana**, una característica cultural propia del norte costero heredada de las antiguas haciendas azucareras.

4.1.3 Densidades y patrones de expansión territorial

La densidad poblacional presenta contrastes muy marcados. Considerando únicamente la superficie urbanizada, José Leonardo Ortiz supera los **10 000 hab/km²** y Chiclayo y La Victoria se sitúan por encima de los 9 500 hab/km², mientras Pimentel (1 827 hab/km²) y Pomalca (4 209 hab/km²) presentan valores sustancialmente menores. Este contraste genera presiones diferenciadas sobre la infraestructura, los servicios y el espacio público, y explica por qué la demanda de transporte se comporta de manera distinta en el núcleo conurbado y en los frentes de expansión.

El patrón de expansión es **horizontal y de baja densidad**, sobre suelo agrícola de alta productividad del valle Chancay-Lambayeque, con dos frentes principales: el eje de conurbación Chiclayo-Pimentel —el más dinámico y conflictivo— y el crecimiento sur hacia La Victoria y Reque. La expansión ha creado zonas de muy baja accesibilidad, con déficit de pavimento y de cobertura de transporte público, cuya atención exige un esquema de servicios de tipo interurbano diferenciado del de las rutas del núcleo conurbado.

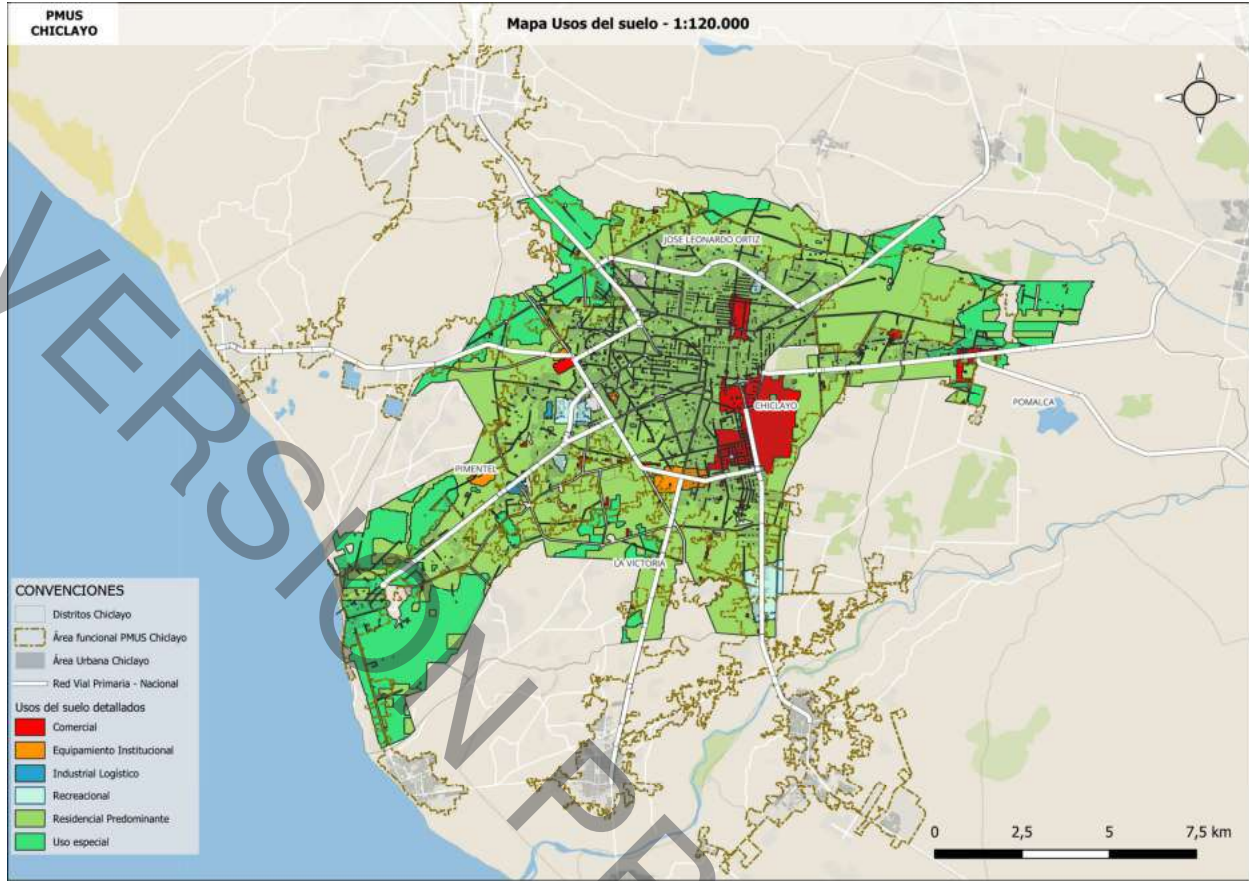


Mapa 3. Densidad residencial a nivel de manzana, AM Chiclayo

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

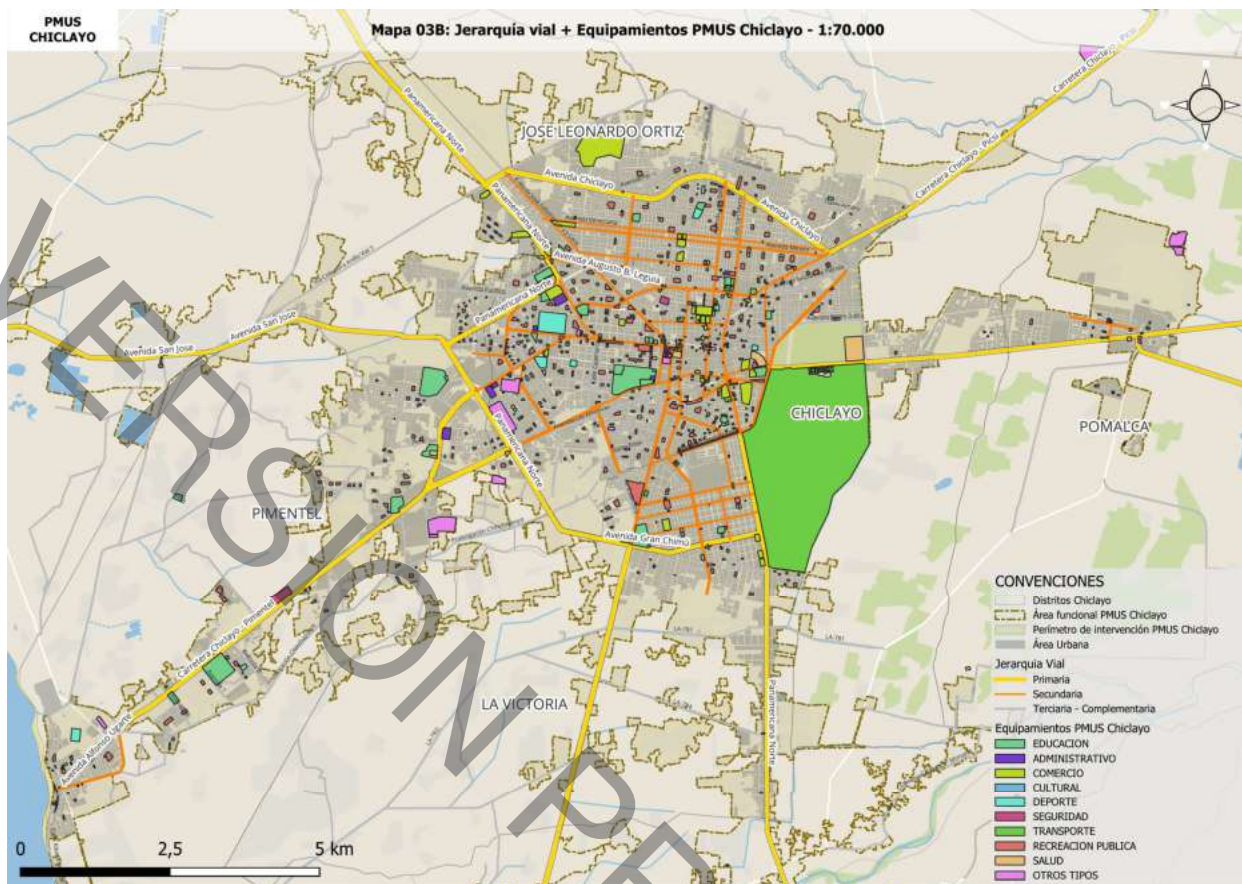
4.1.4 Usos de suelo, centralidades urbanas y conglomerados

La distribución de usos del suelo responde a una estructura de ciudad intermedia: predominio residencial, un núcleo comercial central consolidado y procesos de expansión periférica. A escala metropolitana se organizan tres grandes categorías: área urbana consolidada, valles agrícolas (Chancay-Lambayeque, Reque, Zaña) y tierras de expansión urbana.



Mapa 4. Usos de suelo del AM Chiclayo

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).



Mapa 5. Equipamientos del AM Chiclayo

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

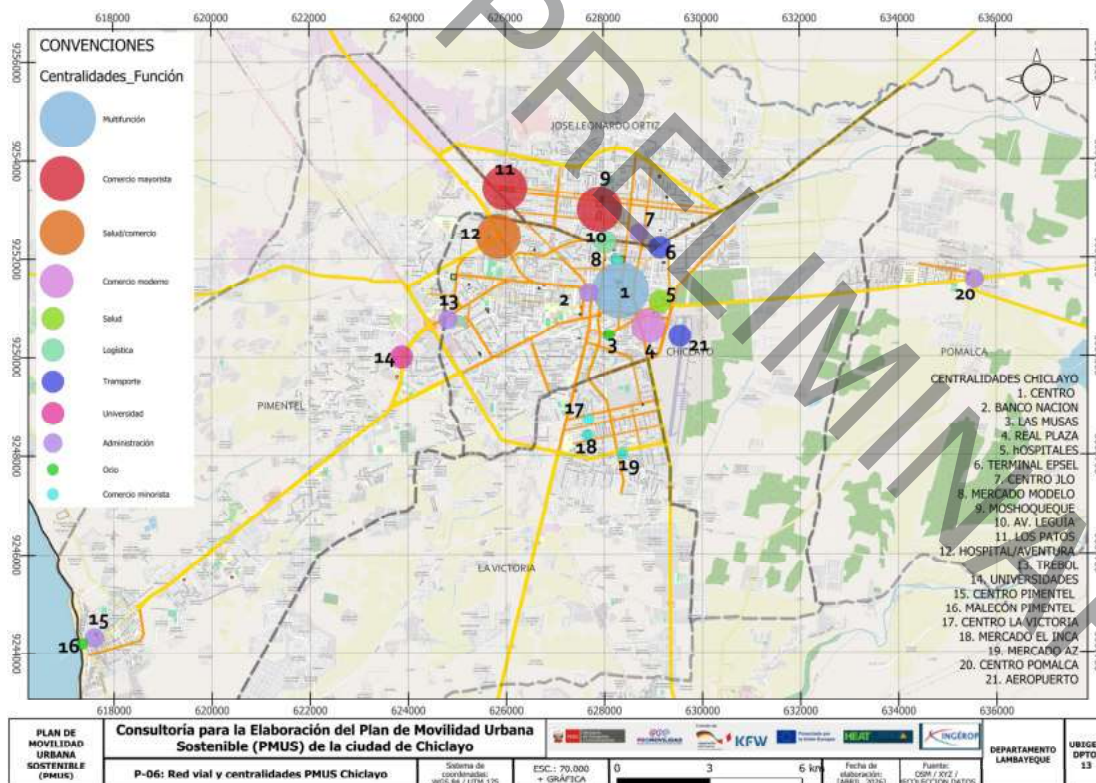
Centralidades y polos generadores de viajes. La atracción de viajes se concentra de forma marcada en un conjunto reducido de nodos: el centro de Chiclayo y su Zona Monumental, el Mercado Modelo, el **Mercado Moshoqueque (JLO)**, los nodos universitarios y de salud, y las centralidades en torno a los grandes centros comerciales del tipo *shopping center*. Esta concentración explica los flujos direccionales dominantes, predominantemente radiales, canalizados por un número limitado de corredores.

Jerarquía del sistema de centralidades — AM Chiclayo



Figura 22. Esquema jerárquico del sistema de centralidades del AM Chiclayo

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).



Mapa 6. Caracterización funcional de las centralidades del AM Chiclayo

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Conflictos entre usos de suelo y movilidad. El diagnóstico identifica cuatro conflictos estructurales: la pérdida de suelo agrícola de alta productividad; la incompatibilidad de usos en los corredores comerciales, donde comercio ambulatorio, carga y descarga, paraderos informales y estacionamiento compiten por el mismo espacio vial; la ocupación de zonas de riesgo, especialmente en áreas inundables; y el déficit de áreas verdes y espacio público, que en la Zona Monumental alcanza apenas 1,3 m²/habitante, un valor muy por debajo de los estándares habitualmente recomendados en áreas urbanas.

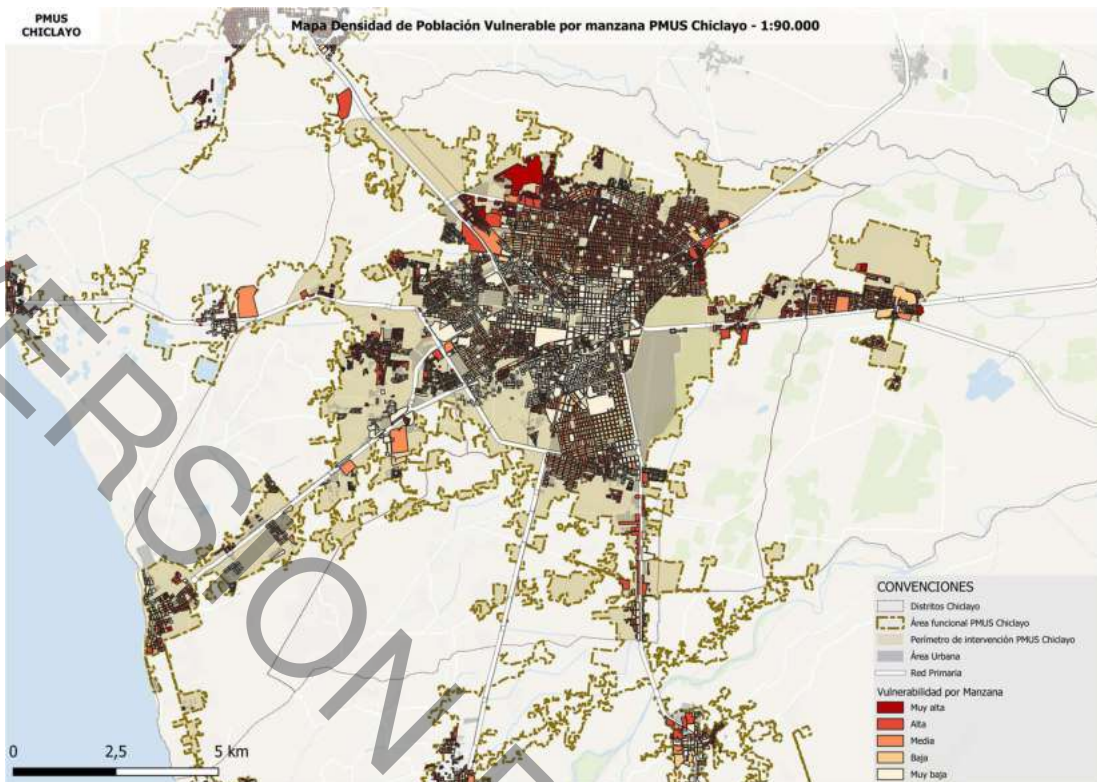
Relación entre estructura urbana y patrones de movilidad. La estructura monocéntrica y de patrones de movimientos radiales, combinada con una expansión dispersa y una red vial en mal estado de conservación, baja conectividad, sin jerarquía funcional efectiva, y concebida para movimientos radiales produce el rasgo definitorio del sistema: la convergencia simultánea de flujos locales, metropolitanos y regionales sobre los mismos ejes, sin mecanismos previos de transferencia/derivación, resultando en severos niveles de congestión vehicular en la red. El transporte público presenta serias debilidades y no contribuye significativamente a alivianar los problemas de movilidad de la región.

4.1.5 Características socioeconómicas

Mercado laboral y condiciones económicas. La estructura del empleo presenta una elevada informalidad, que condiciona directamente los patrones de movilidad: horarios atípicos, viajes encadenados, sensibilidad extrema al costo del transporte y dependencia de modos flexibles y de bajo costo como el mototaxi. El gasto en transporte representa entre el **7,2 % y el 9,9 % del ingreso mensual del hogar**, un nivel de esfuerzo económico significativo para los deciles inferiores.

Grupos vulnerables y brechas de acceso. El análisis espacial de la vulnerabilidad —a escala de manzana, cruzando densidad, crecimiento y NBI— identifica dos patrones diferenciados. En el núcleo conurbado, la vulnerabilidad alta se concentra en amplias áreas continuas de José Leonardo Ortiz y en sectores de La Victoria. En la periferia, los centros poblados de Pimentel, Monsefú, Reque, Santa Rosa, San José y Lambayeque presentan **núcleos compactos de manzanas con vulnerabilidad alta y muy alta, separados entre sí por extensiones sin ocupación urbana continua**: un patrón disperso que configura una demanda de transporte de tipo interurbano y que exige un esquema de servicios con frecuencias, paradas e integración tarifaria específicas para corredores de mayor longitud.

La lectura territorial de la EODH confirma la correlación entre nivel socioeconómico, nivel educativo, distribución de la población adulta y con movilidad reducida, y condiciones de accesibilidad: **las zonas con mayor vulnerabilidad social coinciden con las de menor cobertura funcional del transporte estructurado y mayor dependencia de modos informales.**



Mapa 7. Densidad de población vulnerable por manzana, AM Chiclayo

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

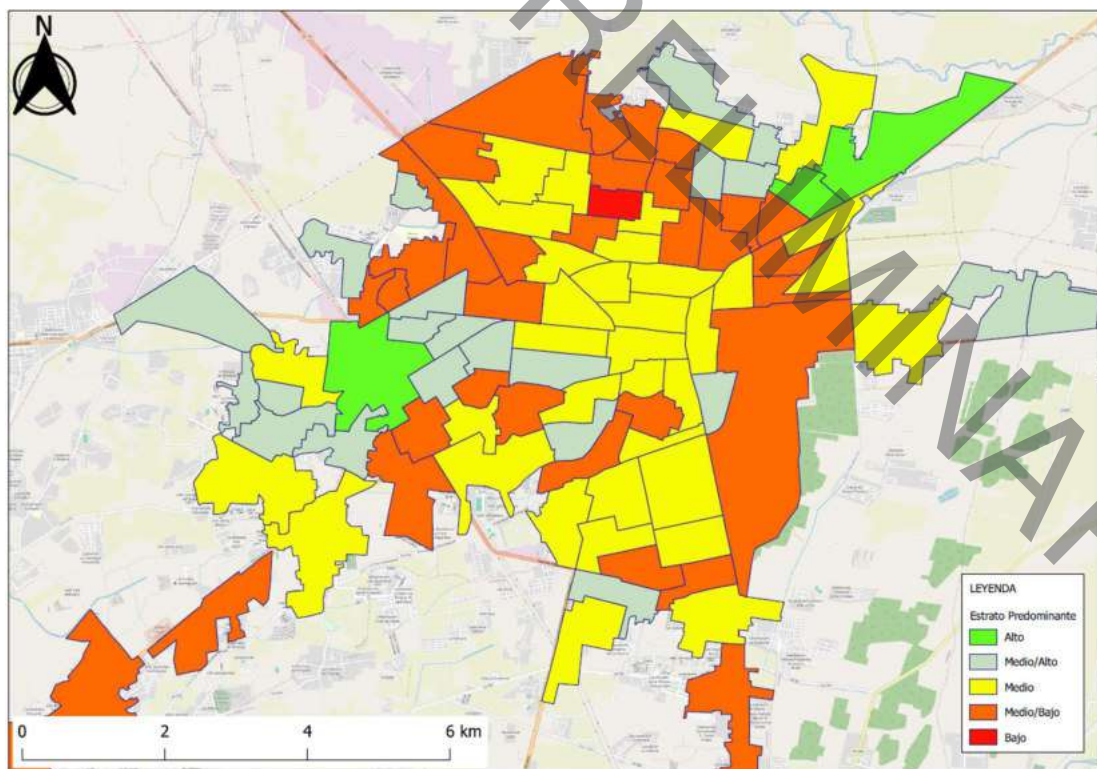


Figura 23. Nivel socioeconómico predominante de los hogares por ZAT

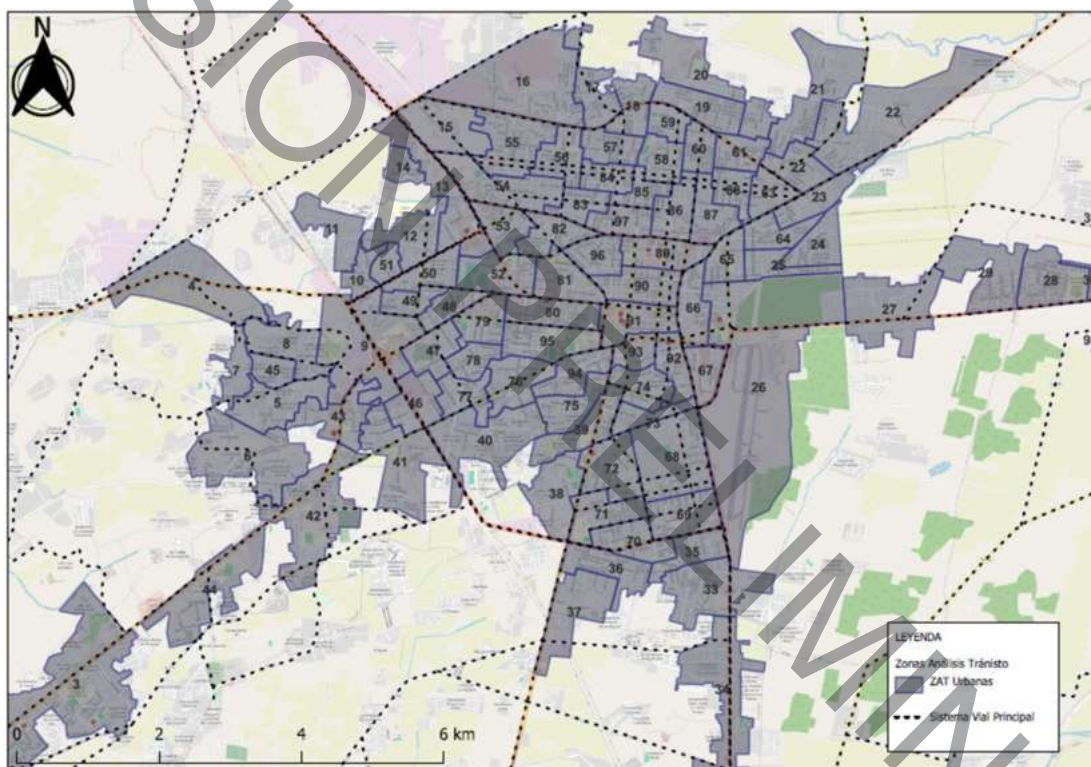
Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026) a partir de la EODH 2025.

4.2 Demanda de la movilidad

4.2.1 Determinación de las Zonas de Análisis de Tránsito (ZAT)

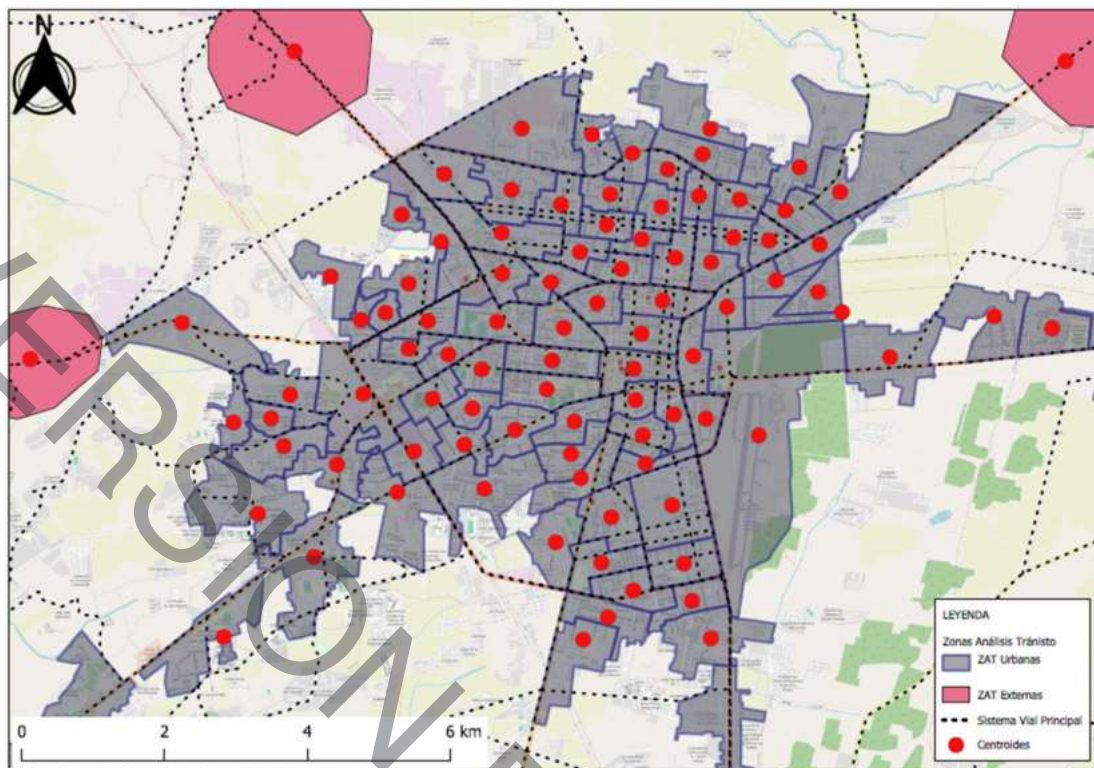
El modelo de transporte se construyó sobre una zonificación de **104 Zonas de Análisis de Tránsito**, delimitadas mediante cinco criterios: consistencia con la estructura física y territorial (barreras naturales y artificiales, canales, vías estructurantes); consistencia con la estructura urbana y funcional (centralidades, equipamientos y usos del suelo); consistencia socio-demográfica (homogeneidad de densidad y nivel socioeconómico, a partir de la base censal); configuración metropolitana y relación intermunicipal; y representación de zonas externas y flujos regionales.

Cada zona cuenta con un centroide conectado a la red vial mediante conectores que reproducen las condiciones reales de acceso, incluida la representación del acceso peatonal al transporte público. La zonificación coincide con el perímetro de intervención del PMUS, lo que garantiza que el diagnóstico, la modelación y la evaluación de escenarios operen sobre el mismo ámbito territorial.



Mapa 8. Zonificación de análisis de tránsito — núcleo urbano metropolitano

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).



Mapa 9. Centroides de las ZAT y conexión con la red vial

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

4.2.2 El Modelo Estratégico de Transporte de Chiclayo (MET-CHI)

El MET-CHI representa el escenario base 2025 con información primaria del proyecto. La tabla siguiente resume resultados de caracterización de la red; estos valores no sustituyen las estadísticas de ajuste y validación necesarias para documentar su calibración.

Tabla 25. Resultados de caracterización del escenario base 2025 del MET-CHI

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Indicador del escenario base 2025	Valor	Interpretación
Red modelada	1 587 km / 19 442 enlaces	Ámbito funcional metropolitano
Enlaces sobresaturados ($V/C > 1,15$)	68	Colapso de capacidad y colas persistentes
Enlaces en rango crítico (V/C 0,77–1,15)	189	Nivel de servicio D–F (HCM)
Enlaces en rango moderado (V/C 0,55–0,77)	657	Nivel de servicio C–D
Enlaces con velocidad $< 8,9$ km/h	135	Velocidad operacional muy reducida
Enlaces con velocidad 8,9–15,3 km/h	436	Muy por debajo de la velocidad de diseño
Velocidad operacional del transporte público	~15 km/h	Homogénea entre tipologías; sin priorización modal

Indicador del escenario base 2025	Valor	Interpretación
Velocidad media del transporte privado	21,7 km/h	Jerarquía funcional revelada por la red
Carga pico en corredores troncales	~3 000 pax/h	Demanda concentrada en pocos ejes

Líneas de deseo. El transporte privado presenta una atracción metropolitana intensa y una fuerte presión sobre los nodos de conectividad; el transporte público concentra su demanda en el continuo urbano, con focos de generación periférica emergentes. La **no coincidencia entre los corredores de mayor flujo vehicular privado y los de mayor carga de pasajeros** es uno de los hallazgos más relevantes del modelo, y tiene implicancias directas para el diseño de la red troncal: los ejes que deben priorizarse para el transporte público no son necesariamente los de mayor congestión vehicular.

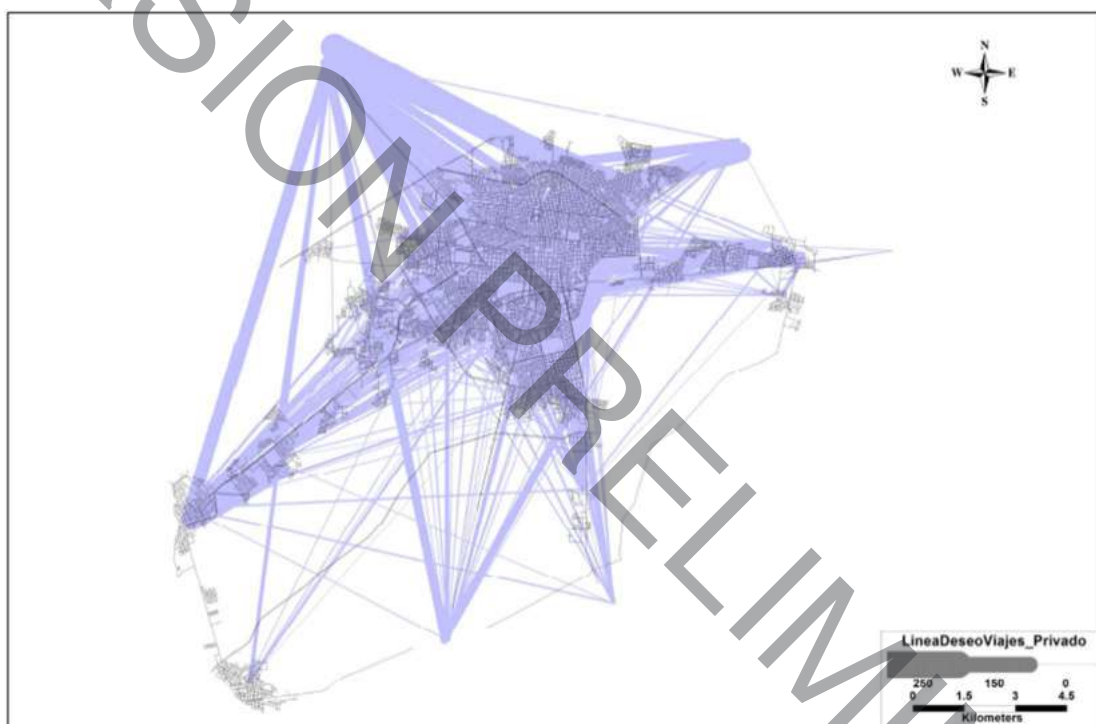


Figura 24. Líneas de deseo — transporte privado, HPM 2025

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

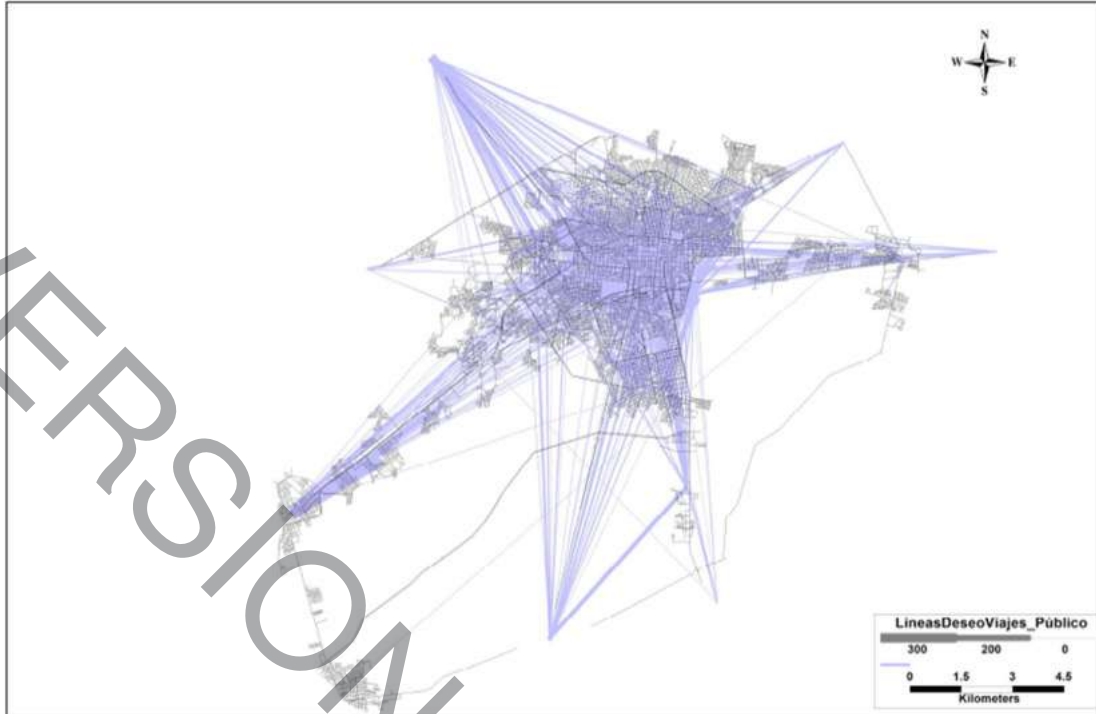


Figura 25. Líneas de deseo — transporte público colectivo, HPM 2025

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

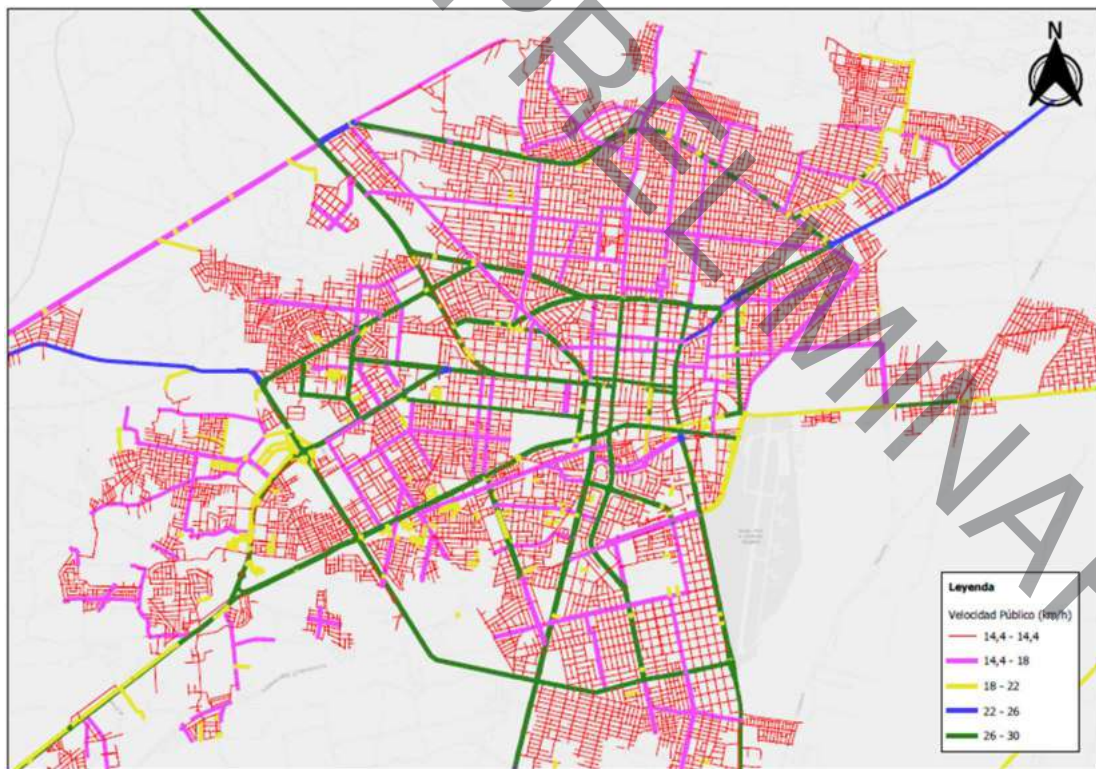


Figura 26. Velocidades del transporte público — escenario base 2025 (km/h)

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

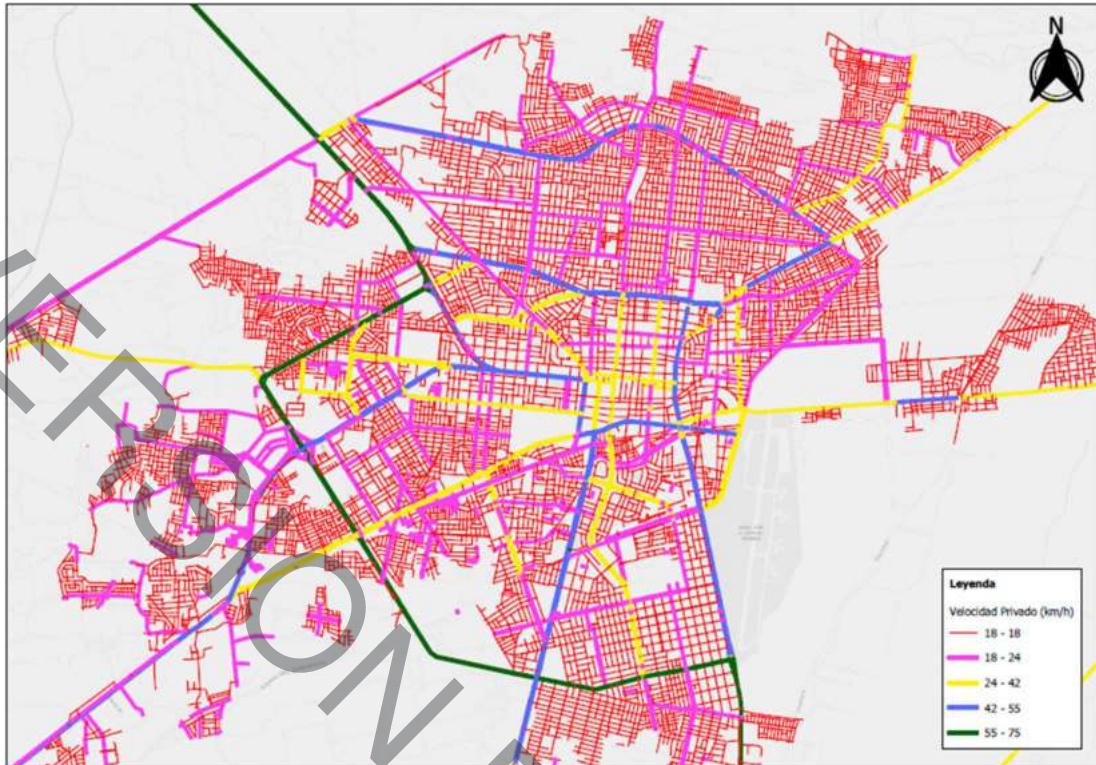


Figura 27. Velocidades del transporte privado — escenario base 2025 (km/h)

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).



Figura 28. Asignación del transporte público — pasajeros/hora, HPM 2025

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).



Figura 29. Asignación del transporte privado — vehículos/hora, HPM 2025

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

4.2.3 Resultados de simulación en el escenario tendencial

La proyección del escenario tendencial (sin intervención estructural) hacia los cortes 2029, 2035 y 2045 evidencia un deterioro progresivo y sistemático del desempeño del sistema.

Tabla 26. Evolución de los indicadores del transporte público en el escenario tendencial

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Indicador	2025	2029	2035	2045
Velocidad promedio del transporte público (km/h)	18,4	18,1	17,7	16,8
Velocidad mínima del transporte público (km/h)	12,6	12,3	11,7	10,7
Tiempo total promedio de viaje en TP (min)	64,98	65,6	66,8	68,0
Tiempo a bordo promedio (min)	28	28	29	30
Tiempo de acceso a pie promedio (min)	25	25	26	26

Escenario tendencial: el deterioro se concentra en los tiempos de acceso y espera, no en la marcha



Figura 30. Evolución del desempeño del transporte público en el escenario tendencial, 2025-2045

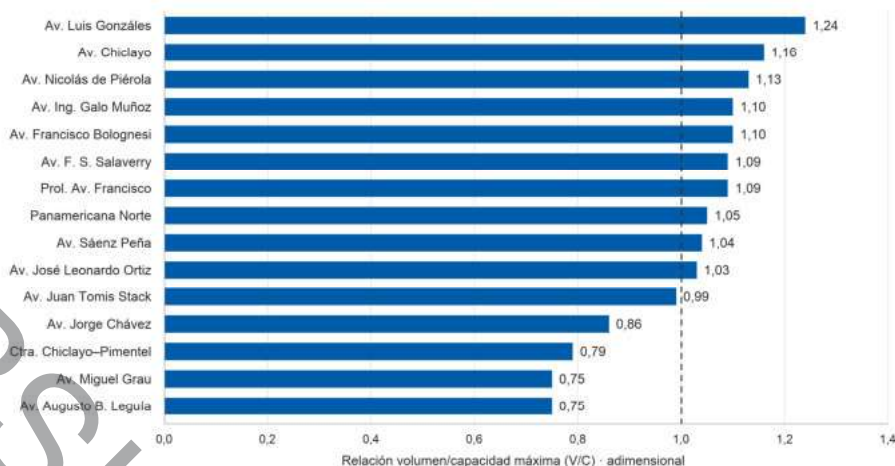
Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Dos lecturas resultan determinantes para la formulación del Plan:

- La pérdida de competitividad del transporte público no se explica por la velocidad de marcha, sino por los componentes periféricos del viaje. El tiempo a bordo aumenta solo 2 minutos en veinte años, mientras que los tiempos de acceso a pie (25-26 min), espera inicial (3 min), transferencia y penalización de transbordo suman más de la mitad del tiempo total. Cualquier estrategia de mejora que actúe únicamente sobre la velocidad de circulación tendrá un efecto marginal.
- La saturación futura no será homogénea, sino localizada. Los grados de saturación promedio por corredor se mantienen mayoritariamente por debajo de la unidad, pero los valores máximos alcanzan o superan 1,0 al 2045 en la Av. Luis Gonzáles (1,24), Av. Chiclayo (1,16), Av. Nicolás de Piérola (1,13), Av. Francisco Bolognesi (1,10), Av. Ingeniero Galo Muñoz (1,10), Av. Felipe Santiago Salaverry (1,09), Prolongación Av. Francisco (1,09), Panamericana Norte (1,05), Av. Sáenz Peña (1,04) y Av. José Leonardo Ortiz (1,03). El problema futuro son los cuellos de botella asociados a intersecciones, tramos de menor capacidad, concentración de giros y fricción lateral, no la saturación generalizada de los corredores.

Saturación máxima por corredor en el escenario tendencial 2045

Quince corredores de la figura original - línea discontinua: V/C = 1,0



Fuente: PMUS Chiclayo 5.3 V1, figura 17 y apartado 3.3.3. Valores reproducidos sin estimación.

Figura 31. Grado de saturación máximo por corredor en el escenario tendencial 2045

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

En cuanto a la carga de pasajeros al horizonte 2045, los mayores volúmenes se concentran en la Av. Felipe Santiago Salaverry (3 746 pax), la Av. Angamos (2 810), la Av. José Leonardo Ortiz (2 204), la Av. Juan Tomis Stack (2 071) y la Av. Víctor Raúl Haya de la Torre (1 633), que constituyen por tanto los candidatos naturales a integrar la red troncal del sistema.

Nota de comparabilidad. Los resultados modelados corresponden a supuestos específicos de red y demanda. Los 64,98 min del modelo y los 34,5 min declarados en encuestas, así como las velocidades de 18,4 y aproximadamente 15 km/h, no se consideran intercambiables. Deben precisarse componentes del tiempo, ponderación, ámbito y periodo antes de homologarlos.

4.2.4 Perfil socioeconómico de los viajeros

La caracterización se sustenta en la **EODH 2025** —4 514 hogares encuestados y 21 784 viajes registrados sobre 104 ZAT—, complementada con las encuestas de interceptación a usuarios de transporte público (EODA) y a vehículo privado (EODI). Es la primera base primaria de esta cobertura territorial disponible para Chiclayo.

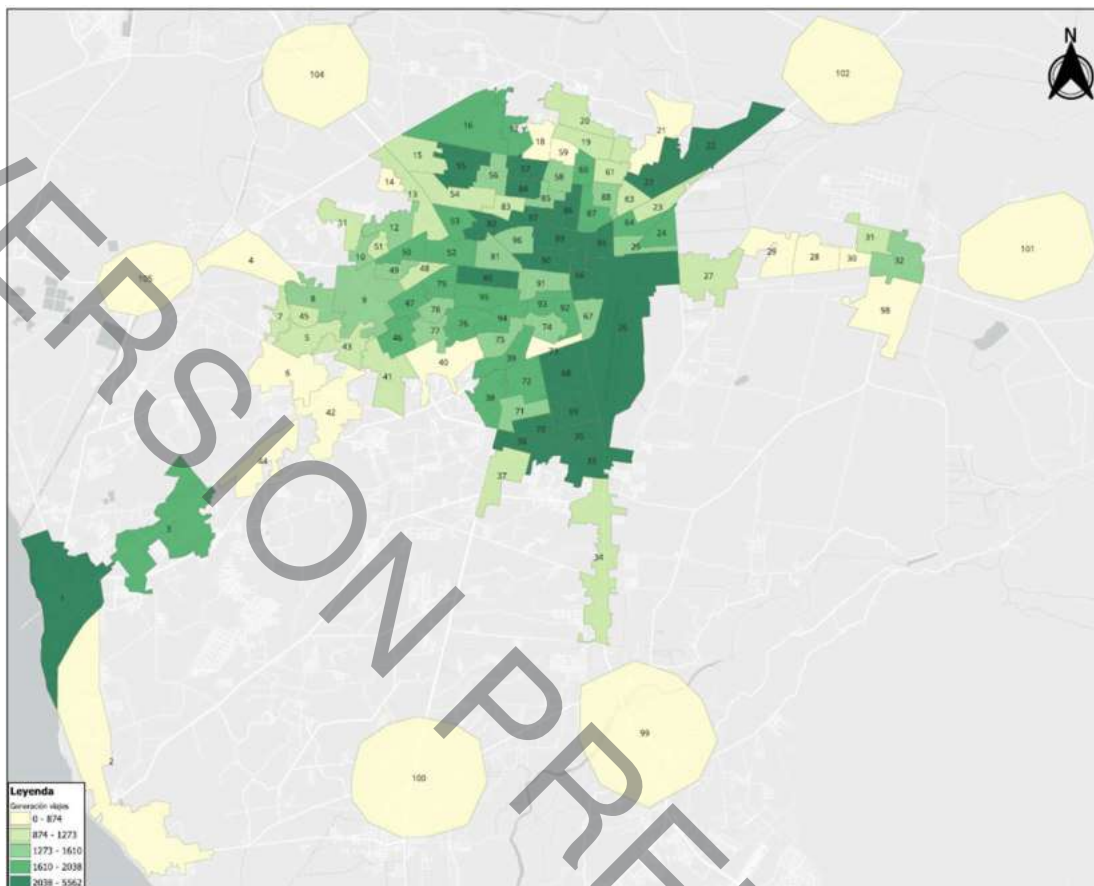
Los hallazgos centrales son la relación directa entre condición socioeconómica y generación de viajes, y entre tenencia vehicular y elección modal: el **65,77 % de los hogares dispone de al menos un vehículo motorizado**, pero el acceso al modo de mayor calidad de servicio está condicionado tanto por ingreso como por género —el 21,8 % de los hombres utiliza vehículo particular frente al 12,5 % de las mujeres—.

4.2.5 Patrones de movilidad

Magnitud y estructura de la demanda. El sistema registra aproximadamente **876 416 viajes diarios**, con una tasa de 1,62 viajes por persona y día y una concentración del **17 % en la hora punta de la mañana** (≈152 000 desplazamientos en 60 minutos). Los motivos principales son trabajo (35–40 %), educación (25–30 %) y gestión y compras (15–20 %): cerca de tres cuartas partes de los desplazamientos son **viajes obligados**, de baja flexibilidad temporal y fuerte sincronización horaria.

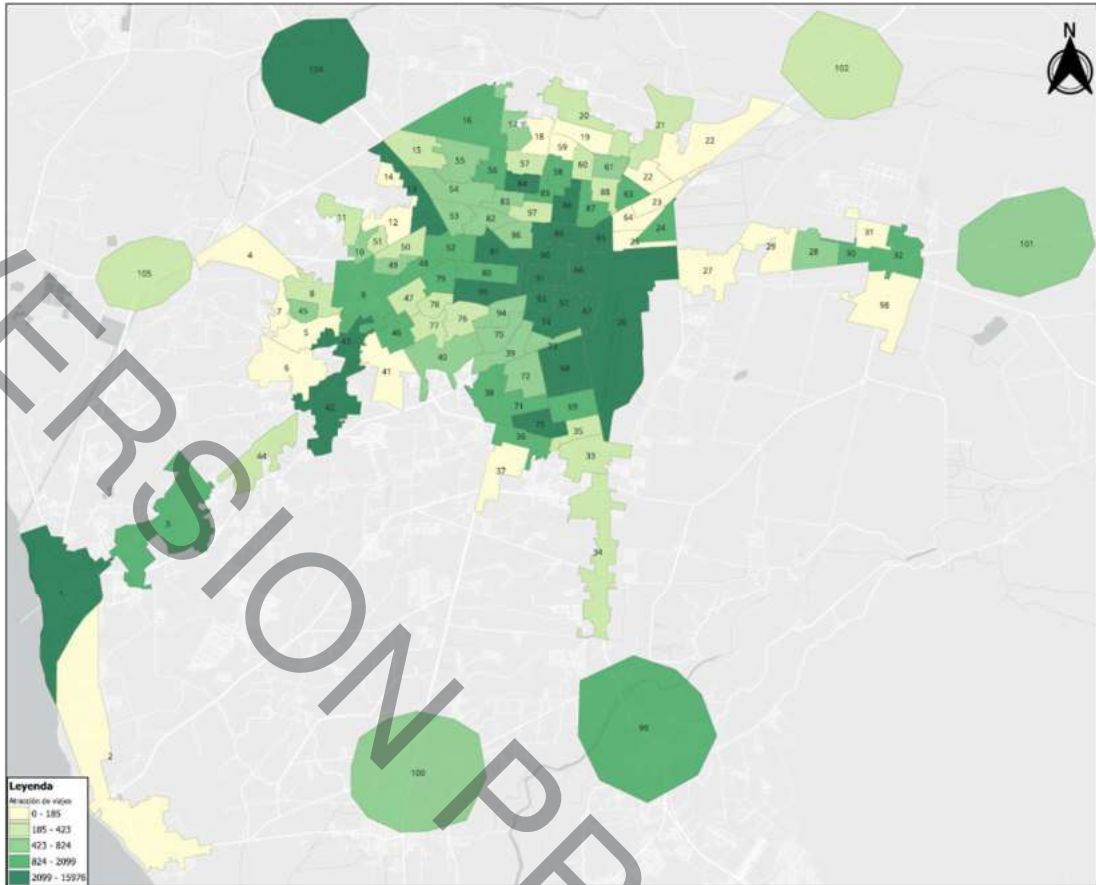
Distribución espacial. La generación de viajes se distribuye de manera extendida en las zonas residenciales consolidadas y en las áreas de expansión de los cinco distritos, mientras que la atracción se concentra de forma desproporcionada en un conjunto reducido de centralidades. Esta asimetría configura flujos radiales dominantes que se canalizan a través de un número limitado de corredores —**Chiclayo-Lambayeque**,

Chiclayo-Pomalca y Chiclayo-Pimentel—, donde convergen los mayores flujos de pasajeros y vehículos del sistema metropolitano.



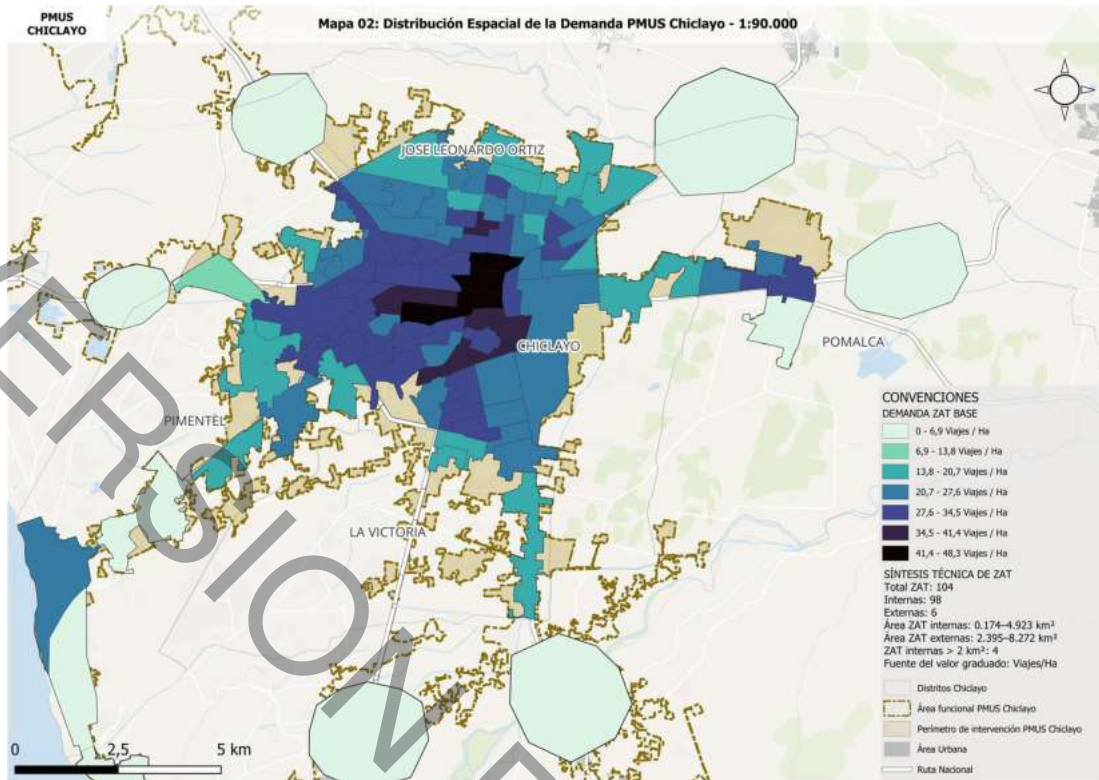
Mapa 10. Generación de viajes en hora de máxima demanda

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).



Mapa 11. Atracción de viajes en hora de máxima demanda

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).



Mapa 12. Distribución espacial de la demanda de movilidad por ZAT

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Estructura del sistema. El diagnóstico identifica la convivencia de múltiples lógicas de movilidad sobre la misma infraestructura: una movilidad de proximidad intensa (caminata, mototaxi) en el núcleo denso; una movilidad pendular metropolitana radial; y una movilidad interurbana y logística que penetra el tejido urbano sin transferencia previa. La coexistencia de estas tres lógicas sobre los mismos ejes es la causa inmediata de la fricción operativa observada.

4.2.6 Perspectiva de género

El análisis desagregado por sexo combina tres fuentes: la EODH 2025, que aporta los datos representativos de reparto modal, motivos de viaje y acoso; una encuesta específica de género aplicada en 2026, de carácter exploratorio; y las entrevistas del diagnóstico. En conjunto, documentan una movilidad insegura, condicionada y estructuralmente desigual:

- Las mujeres realizan el 55,2 % de sus viajes en transporte público, frente al 48,0 % de los hombres, y usan menos el vehículo particular (12,5 % frente a 21,8 %).
- Concentran el 52,7 % de los viajes de cuidado del hogar, frente al 26,9 % de los hombres. Son viajes encadenados, con varias paradas, que el sistema tarifario actual penaliza en cada transbordo.
- El 15,1 % de las mujeres reporta haber experimentado acoso en algún viaje.
- La inseguridad personal se concentra en la noche, en los paraderos informales y en las calles sin iluminación. Lleva a cambiar rutas, horarios o modos de transporte, e incluso a no viajar.
- La bicicleta presenta un sesgo masculino marcado, asociado a la percepción de inseguridad frente al tránsito motorizado y a la ausencia de infraestructura segregada.

- Los hombres, con mayor uso de la motocicleta, soportan en cambio una mayor exposición al riesgo vial.

La encuesta de género confirma estos hallazgos desde la experiencia de quienes se desplazan. Entre las personas que respondieron, la noche es el momento percibido como más inseguro (61,1 %). Las calles sin iluminación y los paraderos informales son los espacios más señalados (83,3 % y 61,1 %). Las mejoras más pedidas son la iluminación y los paraderos formales (83,3 % en ambos casos). Por su tamaño muestral reducido, sus resultados se leen como evidencia cualitativa complementaria, no como estimaciones representativas de la población.

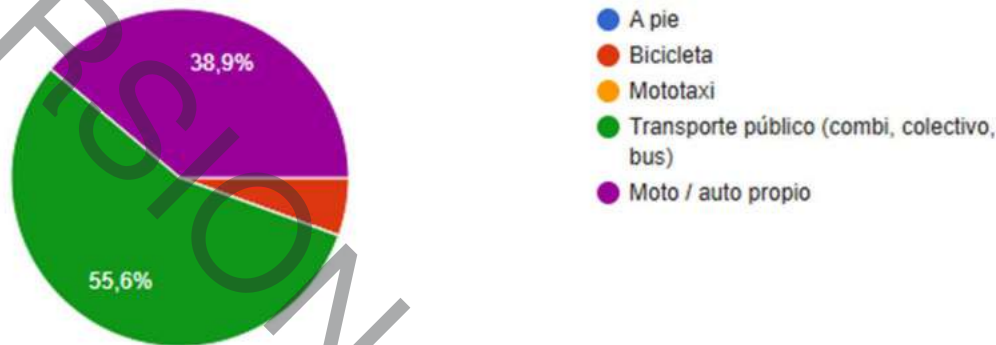


Figura 32. Principal modo de transporte

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026) a partir de la encuesta de género 2026.



Figura 33. Tipo de acoso experimentado en el transporte público

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026) a partir de la encuesta de género 2026.

Estos resultados no describen un uso diferenciado del sistema, sino una **desigualdad estructural en la calidad del servicio recibido**: el grupo que más depende del transporte colectivo es también el que soporta peores condiciones de seguridad, confort y adecuación de la oferta a sus cadenas de viaje.

De ahí se derivan cuatro exigencias para el Plan: seguridad personal en todo el recorrido, incluidos la espera y el acceso; una integración tarifaria que no penalice los viajes encadenados; continuidad peatonal y accesibilidad para quienes viajan acompañando a otras personas; y mecanismos de atención y denuncia frente al acoso. El capítulo 6 las traduce en intervenciones concretas.

4.3 Análisis de la infraestructura y sistema de movilidad

4.3.1 Red vial y jerarquías de infraestructura

Composición jerárquica. La red modelada totaliza 1 587 km. Su composición evidencia un **déficit estructural de vialidad jerarquizada** que condiciona todo el funcionamiento del sistema.

Tabla 27. Composición jerárquica de la red vial metropolitana modelada

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026) con base en el PDM Chiclayo-Lambayeque (2022).

Categoría funcional	Sección normativa	Longitud	% de la red	Función operacional
Vías expresas	≥ 60 m	86 km	5,4 %	Tránsito interurbano e intermetropolitano
Vías arteriales (anillos)	50 m	49 km	3,1 %	Distribución metropolitana
Vías colectoras	25–40 m	32 km	2,0 %	Troncales de transporte público
Vías terciarias	12–25 m	221 km	13,9 %	Acceso sectorial
Vías residenciales / locales	6–20 m	1 144 km	72,1 %	Acceso domiciliario
Total	—	1 587 km	100 %	—

Solo el 10,5 % de la red metropolitana cumple una función estructurante

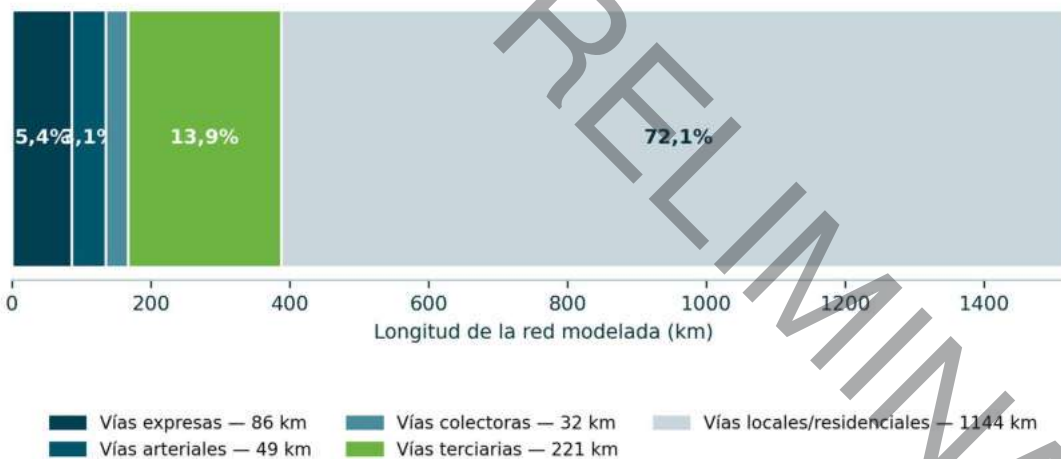
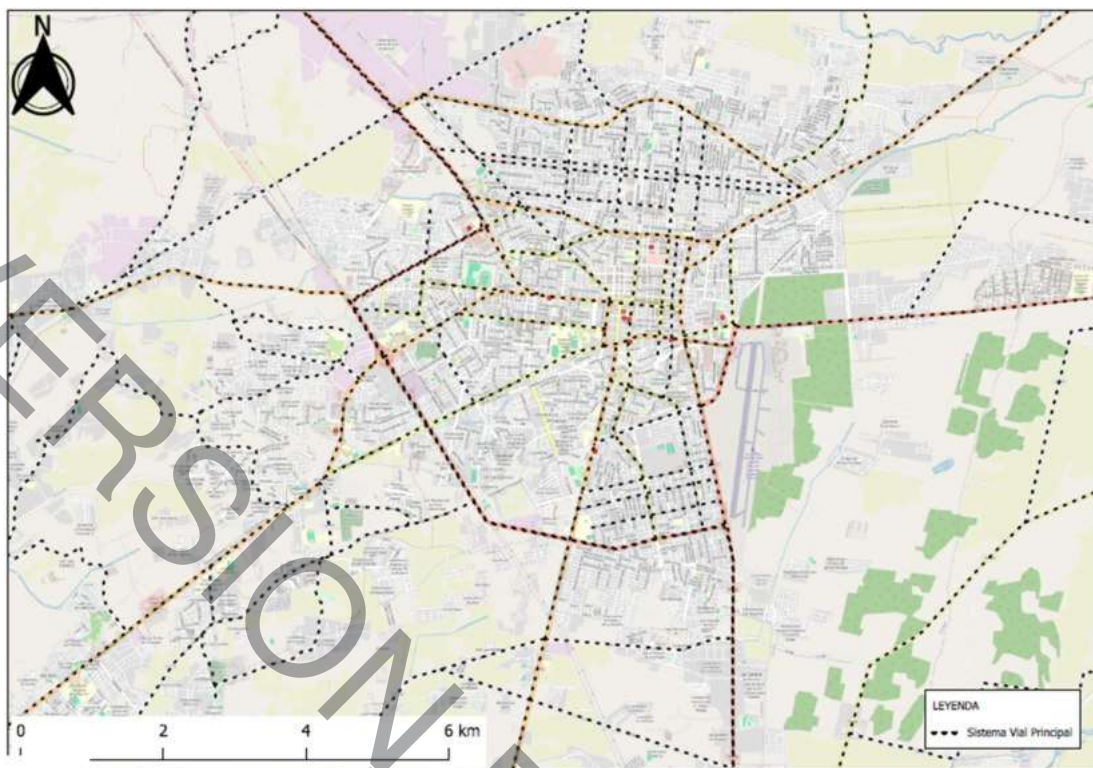


Figura 34. Composición jerárquica de la red vial metropolitana modelada

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Solo el **10,5 % de la longitud corresponde a red estructurante** (expresa, arterial y colectoras), mientras que el 86,0 % son vías locales y residenciales de capacidad reducida. La consecuencia operacional es directa: un número muy reducido de corredores —Av. Francisco Bolognesi, Av. Grau, Av. Santa Victoria, Av. Los Incas, Av. Salaverry, Av. Chiclayo, Av. Balta, Av. Garcilaso de la Vega, Av. Sáenz Peña, Panamericana/Evitamiento y Av. Augusto B. Leguía— debe absorber la totalidad de los flujos metropolitanos, porque la malla capilar local no cumple función distribuidora. El PDM (2022) advierte adicionalmente que la jerarquización vigente presenta problemas de comprensión e interpretación tanto técnica como ciudadana, lo que reduce su utilidad como instrumento operativo.



Mapa 13. Red vial principal de Chiclayo

Fuente: GEOPLAN, PDM Chiclayo — Diagnóstico.

Estado de la infraestructura. El estado de la red reproduce las desigualdades socioeconómicas del territorio: el núcleo consolidado de Chiclayo alcanza un 92,9 % de vías pavimentadas, mientras José Leonardo Ortiz desciende al 62,0 % (30,8 % de trocha) y Pomalca al 54,8 % (36,0 % de trocha). El agregado metropolitano de 75,4 % de pavimentación ofrece, sin embargo, una imagen optimista que el inventario primario matiza: solo el 35,9 % de los tramos estructurantes presenta condiciones óptimas simultáneas en todos los componentes de la sección vial, y otro 63,2 % requiere rehabilitación o mantenimiento. El deterioro severo se concentra en cinco corredores del núcleo conurbado —Av. José Leonardo Ortiz/Lora y Lora, Av. José Balta, Av. Grau, Av. México y Av. Luis Gonzáles—, que coinciden territorialmente con los tramos de velocidad inferior a 8,9 km/h y con los distritos de menor IDH.

El estado de la red reproduce las desigualdades territoriales del área metropolitana

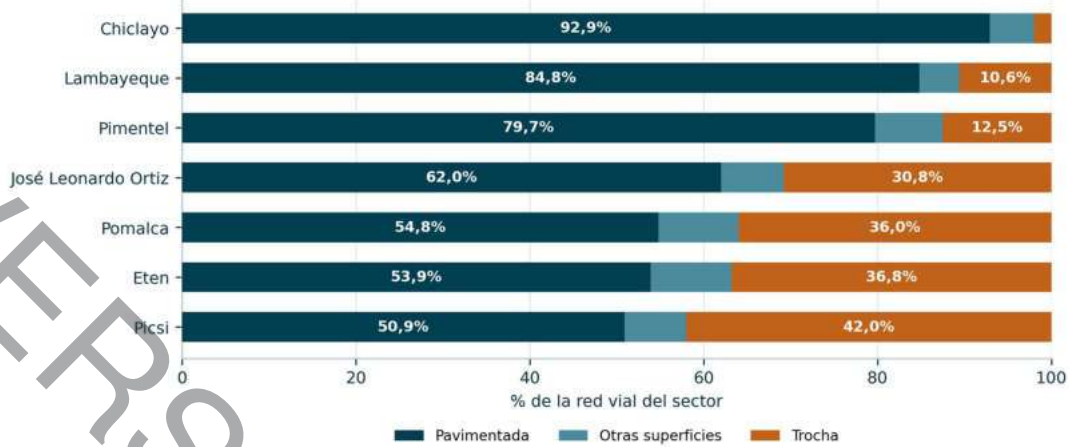


Figura 35. Estado de pavimentación de la red vial por sector metropolitano

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026) con base en el PDM Chiclayo-Lambayeque (2022).

El inventario revela además dos restricciones sistémicas que el indicador agregado de pavimentación no captura: la **ausencia total de prioridad operacional para el transporte público** (0 % de los 103 tramos estructurantes inventariados) y la **presencia generalizada de estacionamiento informal sobre calzada y aceras** (75,7 % de los tramos). Las ciclovías tienen una extensión muy baja, menor a 11 kilómetros.



Figura 36. Grado de saturación V/C de la red vial — HPM 2025

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).



Figura 37. Velocidad operacional de la red vial — HPM 2025

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Continuidad de red y conectividad transversal. La estructura radial-centralizada de los flujos no responde a una decisión de diseño, sino a la incompletitud del sistema de circunvalaciones previsto por el PDM.

Tabla 28. Estado de la conectividad estructural metropolitana

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Componente estructural	Estado actual	Consecuencia operacional
Anillo Vial N.º 1	En ejecución, con interferencias geométricas con el Anillo 2	Continuidad incompleta
Anillo Vial N.º 2	En ejecución parcial	Sin función distribuidora efectiva
Anillo Vial N.º 3 (circuito externo)	No construido	La demanda transversal cruza el núcleo
Eje Pimentel-Pomalca sin paso por el centro	Inexistente	Recorridos diametrales obligados
Eje La Victoria-JLO (transversal)	Inexistente	Sobrecarga del cuadrante central
Eje de expansión SO ↔ accesos norte	Inexistente	Pérdida de eficiencia metropolitana

A la restricción física se suma una **fragmentación jurisdiccional** que obstaculiza cualquier intervención coordinada: la PE-06 y la PE-1N son competencia de Provías Nacional, las vías LA-108 y LA-115 del Gobierno Regional de Lambayeque, y las vías urbanas de las municipalidades distritales, sin instancia de coordinación operacional. El expediente E-033449-2025 de Provías Nacional documenta el caso paradigmático de los

cuatro paraderos de la PE-06 deteriorados desde 2025, cuya reparación permanece paralizada por conflicto de competencias.

Cuellos de botella estructurales. El cruce entre los resultados del MET y la verificación de campo permite identificar seis tipologías, cada una de las cuales exige un tipo de intervención distinto:

Tabla 29. Cuellos de botella estructurales del sistema vial metropolitano

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026) con base en el PDM Chiclayo-Lambayeque (2022).

N.º	Origen funcional	Localización principal	Indicador clave	Tipo de respuesta
CB-1	Capacidad física (geometría)	Centro histórico; ejes radiales	72,1 % de red local; secciones < 7 m	Obra civil
CB-2	Operación del tránsito	50 intersecciones del núcleo	135 enlaces a < 8,9 km/h	Gestión operacional
CB-3	Mezcla modal sin segregación	Toda la red estructurante	0 % de prioridad TP; 75,7 % de estacionamiento informal	Obra + regulación
CB-4	Presión interurbana en accesos	PE-06, PE-1N, empalme JLO	V/C > 0,77 en HPM	Coordinación interjurisdiccional
CB-5	Discontinuidad de red transversal	Anillos viales incompletos	Anillo 3 no construido	Obra civil
CB-6	Vulnerabilidad ambiental	653 km en riesgo ante FEN	30 % de Chiclayo inundable con 18 mm	Integración con drenaje pluvial

El CB-3 es el de mayor impacto sistémico, porque afecta a la totalidad de la red estructurante y porque su resolución determina la viabilidad de cualquier mejora del transporte público.

5.3.2 Equipamientos y nodos de transporte

La oferta de equipamientos de transporte presenta déficits cuantitativos y cualitativos estructurales, con concentración de la oferta formal en el núcleo y ausencia generalizada en los distritos periféricos.

Tabla 30. Déficit de equipamientos de transporte del área metropolitana

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Tipología	Oferta actual	Demanda estimada	Déficit	Observaciones
Terminales terrestres urbanos	7 locales	31 terminales	24 TTU (72 000 m ²)	Todos en el núcleo; ninguno en la periferia
Módulos de embarque interprovincial	61 módulos	156 módulos	95 módulos (47 500 m ²)	28 terminales privados dispersos sin coordinación

La dispersión de los terminales de media y larga distancia en vías céntricas —sin criterios de agrupamiento por dirección de destino ni de proximidad a la red primaria— constituye uno de los factores de sobrecarga del área central. Estos déficits condicionan directamente la viabilidad de un sistema integrado de transporte público en el horizonte del PMUS.

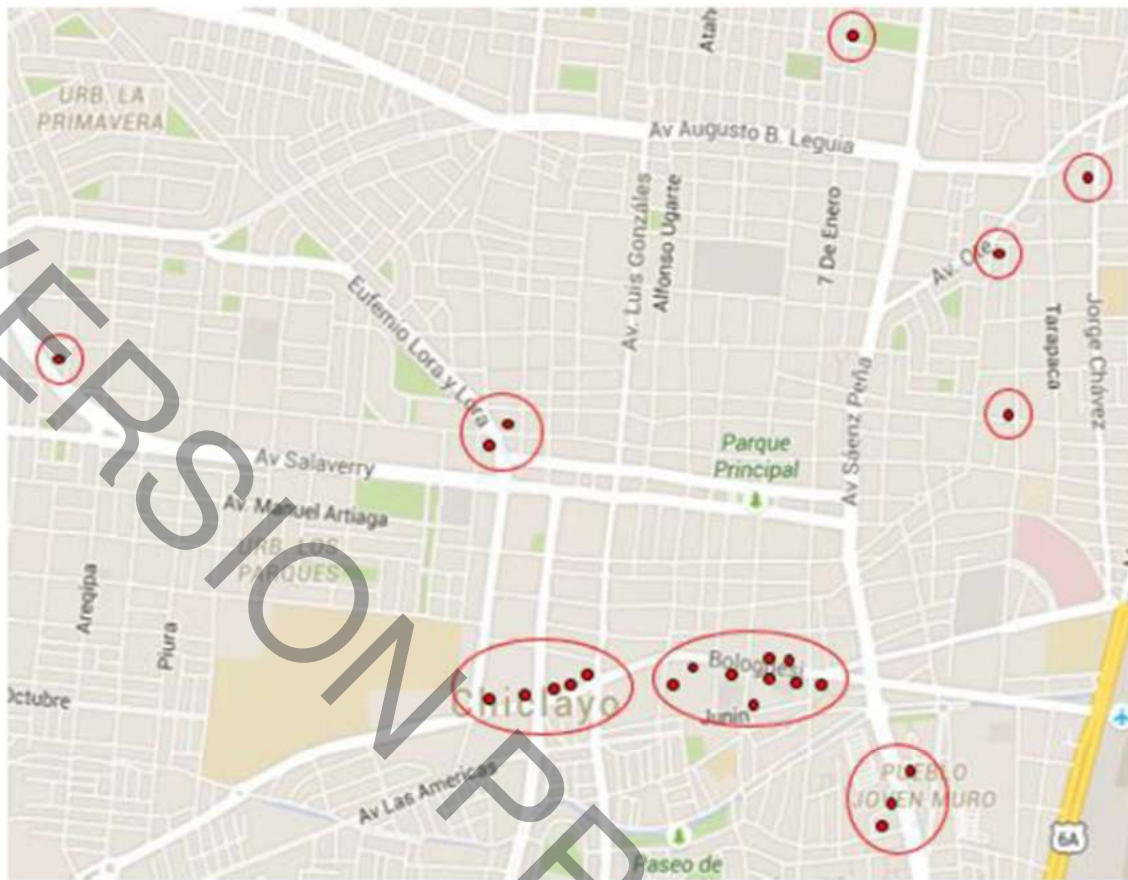


Figura N°8: Ubicación de los 24 Terminales Terrestres Autorizados por el MTC.
Fuente: Elaboración Propia

Figura 38. Ubicación de los terminales y las empresas de media distancia

Fuente: Plan de Desarrollo Metropolitano de Chiclayo.

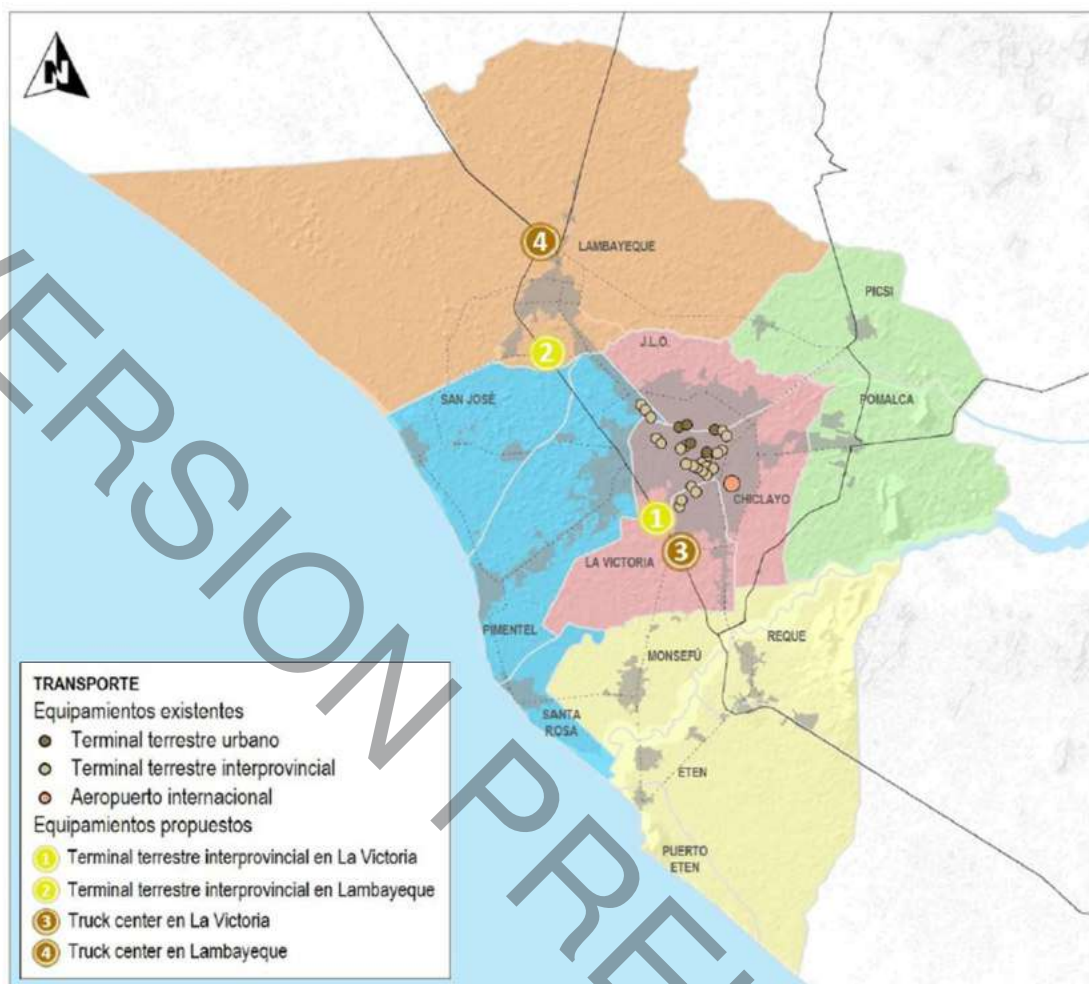


Figura 39. Propuesta de equipamiento de transportes del PDM

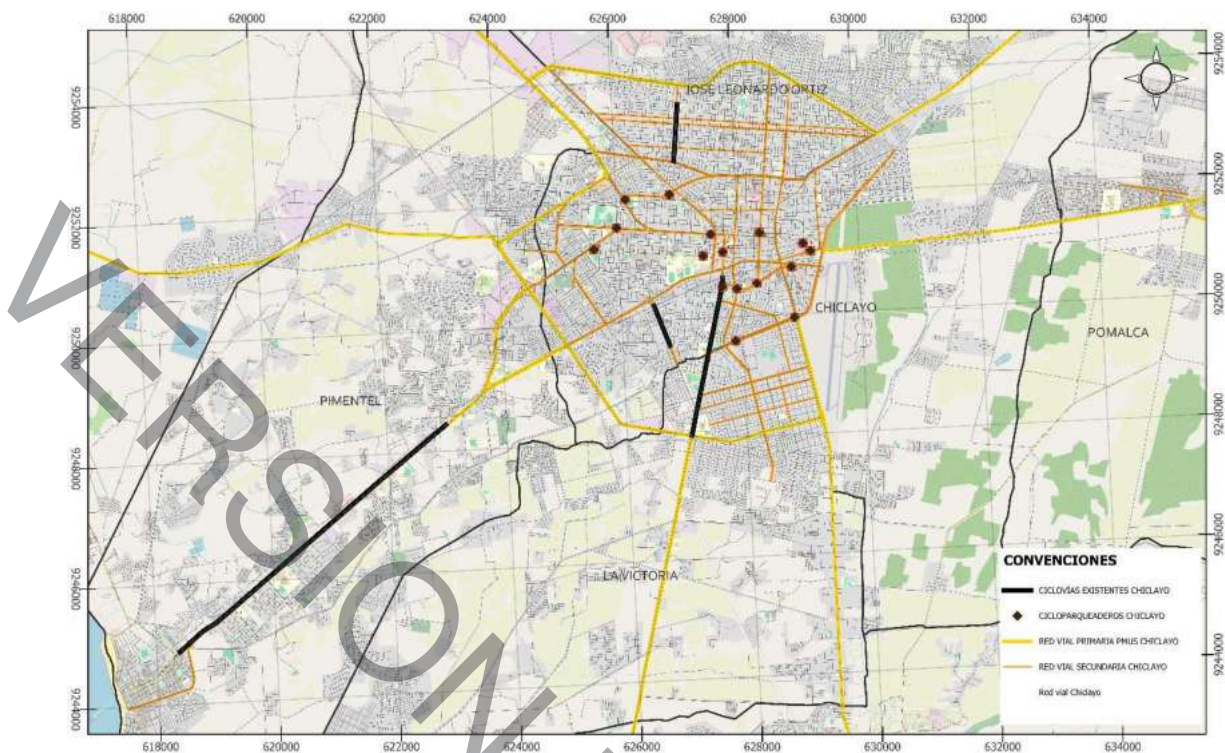
Fuente: PDM Chiclayo-Lambayeque 2022-2032.

4.3.3 Infraestructura ciclista

Chiclayo presenta condiciones excepcionales para el uso de la bicicleta—topografía plana, clima favorable y cultura ciclista arraigada, especialmente en José Leonardo Ortiz, donde la bicicleta es herramienta de subsistencia económica— que no se han traducido en una infraestructura consolidada.

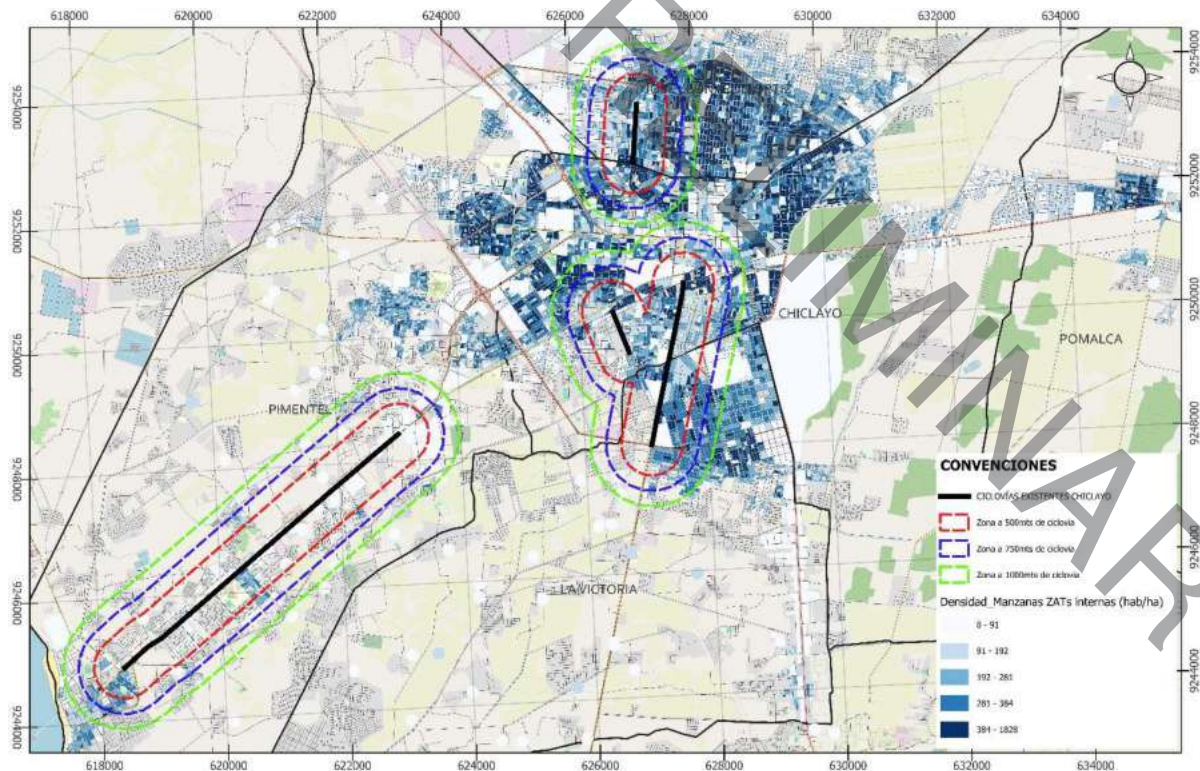
La trayectoria reciente es ilustrativa. Hasta 2019 no existían ciclovías formales. La pandemia produjo un punto de inflexión: las mediciones de la Mesa Pro Bici registraron un crecimiento superior al **150 %** en el uso de la bicicleta durante la cuarentena, con 106 bicicletas contabilizadas en una sola hora en la Av. México, cerca de Moshoqueque. En julio de 2020 el Concejo Municipal aprobó la Declaración de Interés Municipal del Uso de la Bicicleta; en diciembre de ese año PROMOVILIDAD transfirió S/ 1 267 857 para una red de 23,4 km, y en agosto de 2021 se adjudicó una nueva red de 24,5 km por S/ 1 265 000. Sin embargo, el retroceso posterior (2022-2023) y la ausencia de respaldo normativo permanente dejaron una infraestructura percibida como provisional e insegura.

El inventario al 2026 registra **10,15 km de vías con prioridad ciclista**, sin continuidad ni conexión con las principales centralidades. La bicicleta representa el **1,89 % del reparto modal**. Esta baja participación no expresa ausencia de demanda potencial, sino la falta de una red continua, segura y legible: la red vial prioriza casi exclusivamente la circulación motorizada, sin jerarquías que protejan a los modos activos.



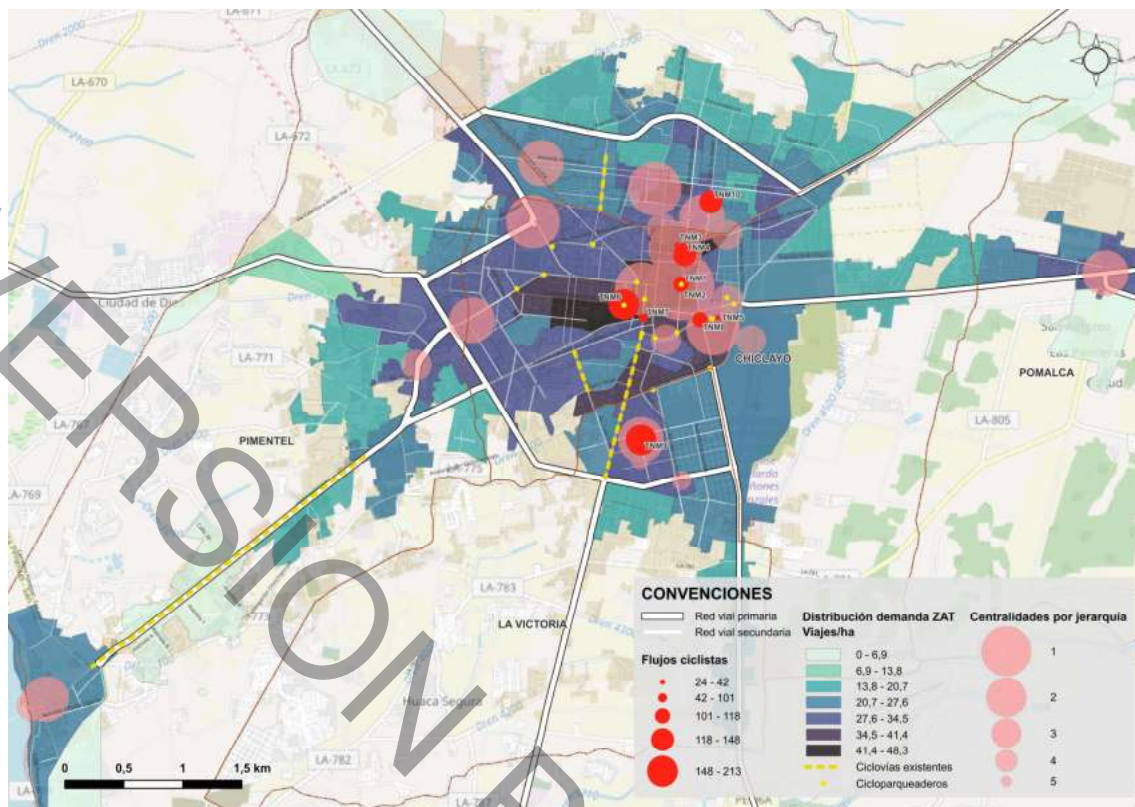
Mapa 14. Red ciclista y parqueaderos existentes

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).



Mapa 15. Cobertura de la red de ciclovías existente y densidad poblacional

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).



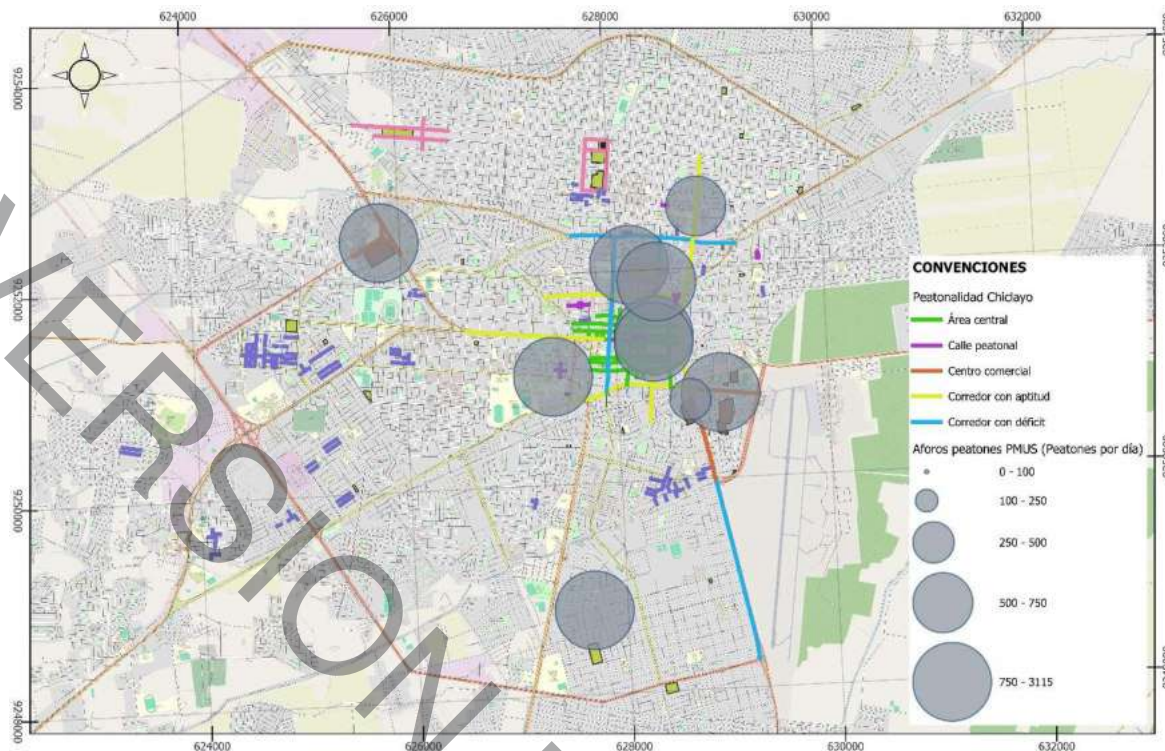
Mapa 16. Síntesis de la infraestructura y la movilidad ciclista en Chiclayo

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

4.3.4 Infraestructura peatonal

La caminata concentra el **20,47 % de los viajes** metropolitanos —y entre el 55 % y el 65 % de los desplazamientos en el área central—, pero la infraestructura peatonal es la peor dotada del sistema:

- Solo el 18 % de las veredas cumple los estándares mínimos de calidad, ancho y accesibilidad universal.
- Existen 2,97 km de vías con prioridad peatonal en toda el área metropolitana.
- En la Zona Monumental, las calzadas mayoritariamente no superan los 7 m y numerosas veredas no alcanzan 1,5 m de ancho efectivo; en los bordes de transición, las veredas reciben el 60 % de los transeúntes ocupando apenas el 40 % de la sección vial.
- La accesibilidad universal es prácticamente inexistente: solo 64 de las 228 esquinas de la Zona Monumental (28,1 %) cuentan con rampas, y las baldosas podotáctiles se limitan a tramos puntuales de la Av. Balta y la calle peatonal Elías Aguirre.
- La percepción de seguridad peatonal alcanza el 71,7 %. Este resultado debe analizarse junto con las condiciones físicas observadas; la percepción declarada no constituye una verificación de suficiencia o accesibilidad de la infraestructura.



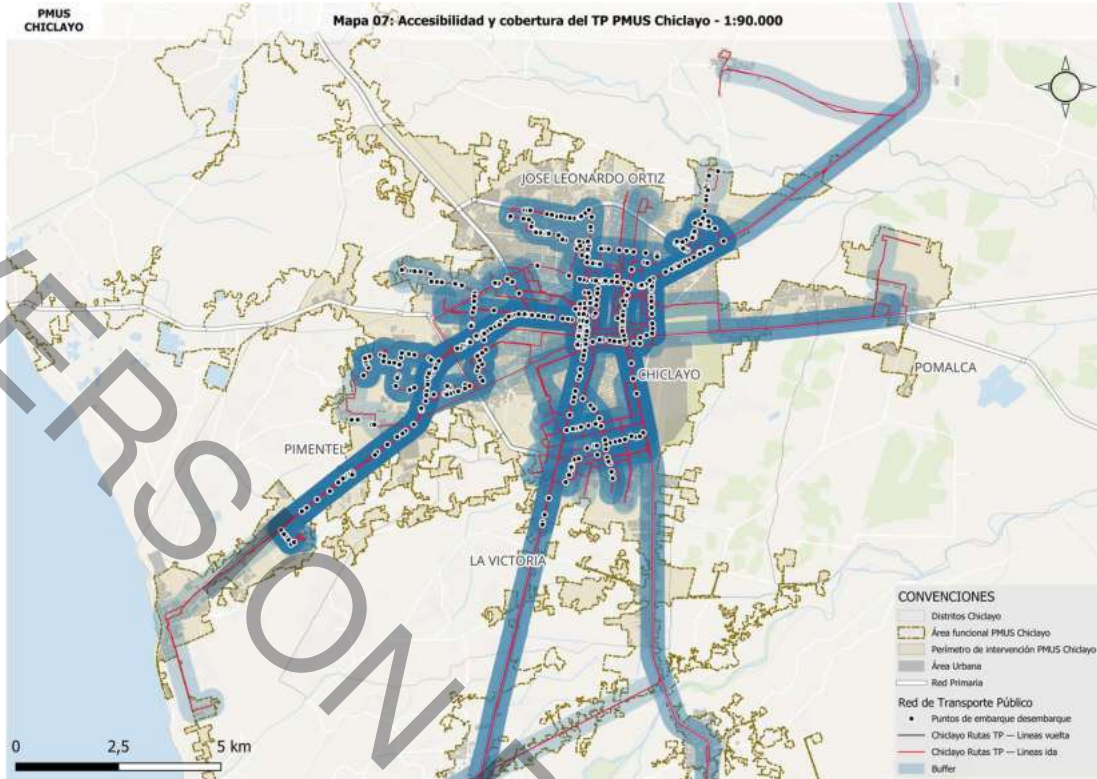
Mapa 17. Red peatonal, aforos peatonales y relación con los principales atractores

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

4.3.5 Integración funcional entre modos de transporte

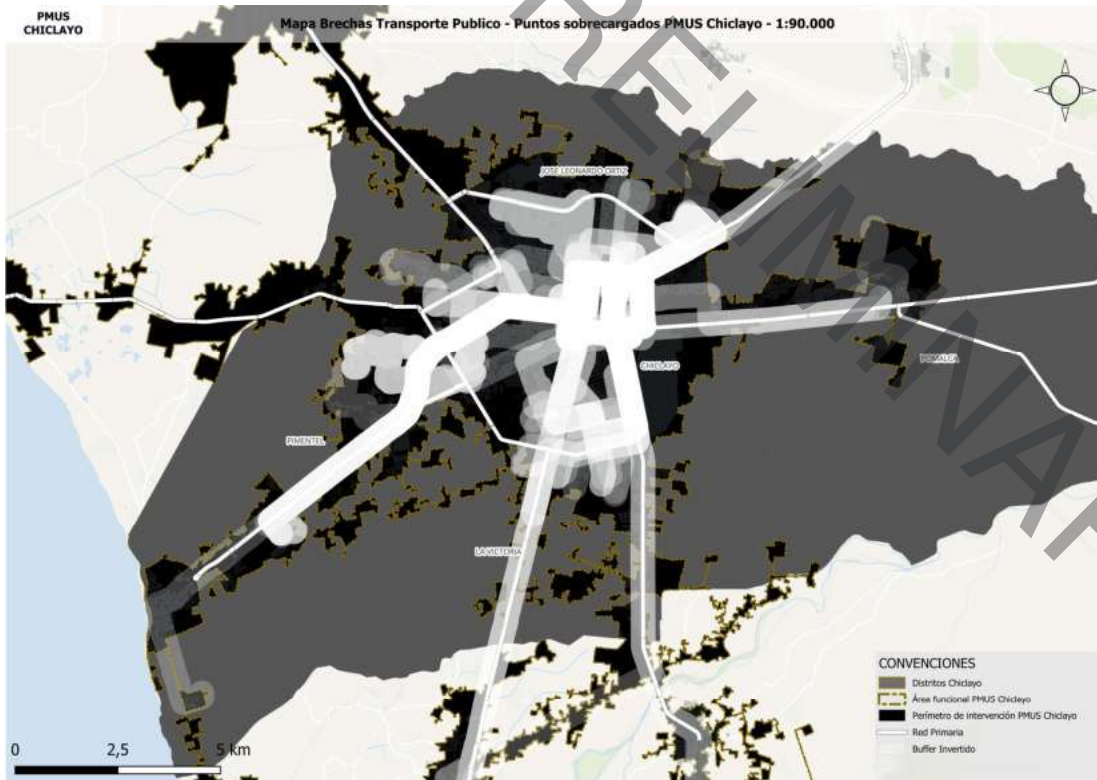
No existe integración física, operativa ni tarifaria entre los modos. Cada operador define autónomamente sus rutas, frecuencias y tarifas; no hay paraderos formales que actúen como puntos de intercambio; y el anillo perimetral interior del centro opera como único nodo de transbordo de hecho, sin infraestructura de intercambio modal y en condiciones de fricción máxima con el tráfico general y el espacio peatonal.

El desempeño del viaje multimodal refleja esta carencia: el tiempo medio puerta a puerta en transporte público alcanza **34,5 minutos**, de los cuales **6,5 minutos (19 %) corresponden a espera** y 3,9 minutos a acceso. La percepción del sistema exhibe una dualidad significativa: la satisfacción operativa —trato del conductor y estado del vehículo— alcanza el 65-71 %, pero la **satisfacción sistémica global cae al 28-35 %**. Pese a ello, el **80,26 % de las personas encuestadas declara preferir el transporte público**, lo que evidencia una demanda social latente para un sistema integrado.



Mapa 18. Accesibilidad y cobertura del transporte público

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).



Mapa 19. Brechas de cobertura del transporte público (buffer invertido)

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

4.4 Diagnóstico por modos de desplazamiento

4.4.1 Reparto modal

Tabla 31. Reparto modal del área metropolitana por segmento funcional

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026) con base en la EODH(2025).

Segmento funcional	Modo	Participación	Total del segmento
Transporte público	Mototaxi	21,71 %	51,66 %
	Combi	16,95 %	
	Taxi colectivo	12,40 %	
	Microbus/Coaster	0,36 %	
	Ómnibus	0,24%	
Transporte no motorizado	Caminata	20,47 %	22,41 %
	Bicicleta	1,89 %	
	Micromovilidad (Scooter)	0,05%	
Vehículo particular	Automóvil particular	8,79 %	17,09 %
	Motocicleta	8,30 %	
Taxi	Taxi	6,3 %	8,83 %
	Taxi por aplicativo	2,53 %	
Total			100%

La lectura funcional del reparto modal es el hallazgo central del diagnóstico: el **transporte público es el principal modo de la ciudad, con el 51,67 % de los viajes**, pero se sostiene sobre vehículos de baja capacidad. **La mototaxi, la combi y el taxi colectivo suman el 51,06 % de los viajes**, mientras que el

microbús y el ómnibus apenas alcanzan el 0,60 %. En términos absolutos, los cerca de 453 000 viajes diarios en transporte público dependen de un arreglo operativo atomizado que compite por el pasajero en vía.

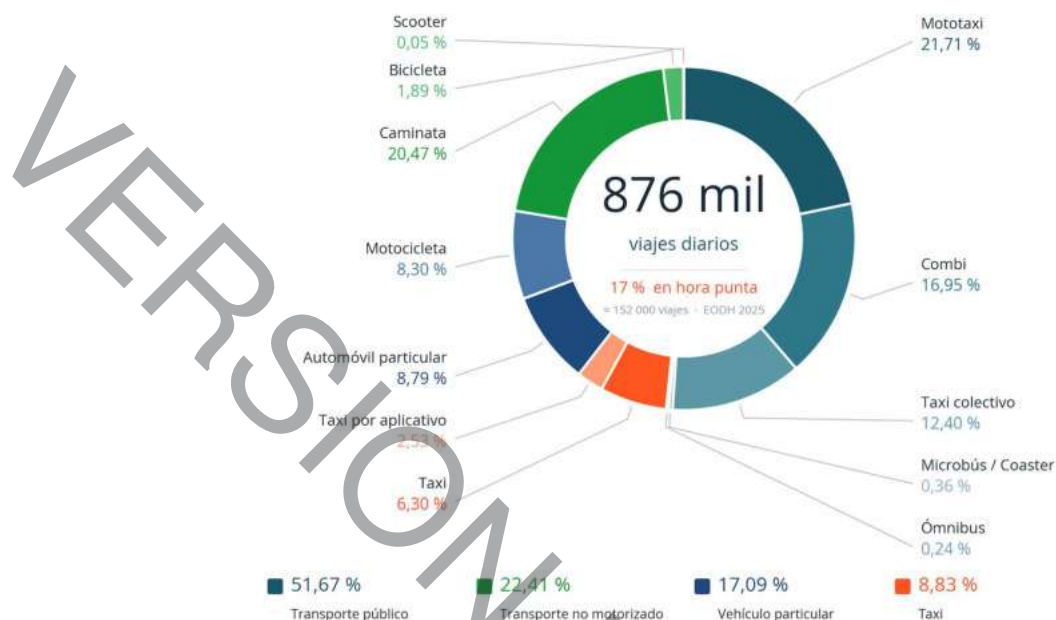


Figura 40. Estructura del reparto modal del AM Chiclayo

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026) con base en la EODH 2025.

4.4.2 Movilidad peatonal

La caminata concentra el 20,47 % de los viajes y tiene especial relevancia en el área central. Los mayores flujos se localizan en el entorno del Parque Principal y la catedral, Elías Aguirre, San José, María Izaga y Vicente de la Vega, así como en mercados y polos comerciales. Las brechas de continuidad, espacio y accesibilidad se desarrollan en el apartado 4.3.4.

4.4.3 Movilidad en bicicleta

La movilidad ciclista y sus brechas de infraestructura se describen en el apartado 4.3.3. La Mesa Pro Bici Lambayeque y el Colegio de Arquitectos de Lambayeque constituyen actores relevantes para la formulación. La predominancia masculina en el uso y las percepciones de inseguridad justifican examinar las barreras de acceso con enfoque de género, sin atribuir causalidad exclusiva a un solo factor.

4.4.4 Transporte público colectivo

Estructura de la oferta. El servicio urbano es prestado por **18 empresas** y el interurbano del área de estudio por **9 empresas**, un total de **27 operadores** que cubren **24 rutas urbanas y 3 rutas interurbanas**. No existe coordinación centralizada de frecuencias ni planificación conjunta de la red: cada empresa opera de manera independiente, bajo un esquema de afiliación de propietarios individuales que reproduce la lógica de competencia en vía conocida como "ley del centavo". La principal debilidad del sistema no es técnica, sino la **estructura económica y organizativa de las entidades prestadoras**, que funcionan más como agrupaciones de propietarios que como empresas de transporte consolidadas.

Flota.

Tabla 32. Composición y antigüedad de la flota de transporte público

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

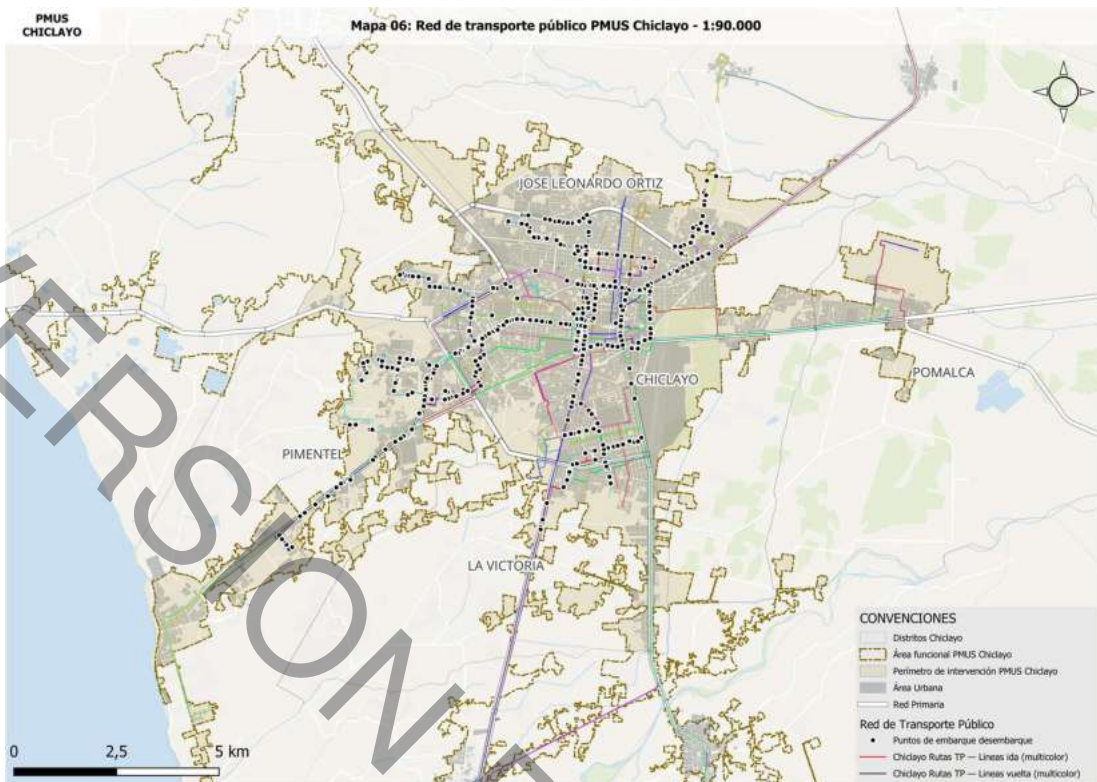
Tipología	Categoría	Capacidad	Antigüedad media	Unidades
Auto colectivo	M1	4 pasajeros	19 años (rango 2–50)	1 369
Camioneta rural / combi	M2	16 sentados	18 años (rango 3–40)	654
Minibús / cúster	M3	22 sentados + 16 de pie	13 años	—
Ómnibus urbano	M3	—	13 años	—
Ómnibus interprovincial	M3	—	16 años	—

Ninguna tipología dispone de vehículos accesibles para personas con movilidad reducida ni de tecnologías limpias.

Desempeño. La cobertura territorial alcanza el **65 % del territorio urbano** con un buffer de 400 m respecto de una parada; la velocidad comercial es de **15 km/h**, homogénea entre tipologías, lo que confirma que la fricción no depende del vehículo sino de la red sobre la que opera; la ocupación media es del **26,69 %** de la capacidad instalada; el tiempo de viaje puerta a puerta alcanza los 34,5 minutos con 6,5 minutos de espera; y la asequibilidad se sitúa entre el 7,2 % y el 9,9 % del ingreso mensual del hogar.

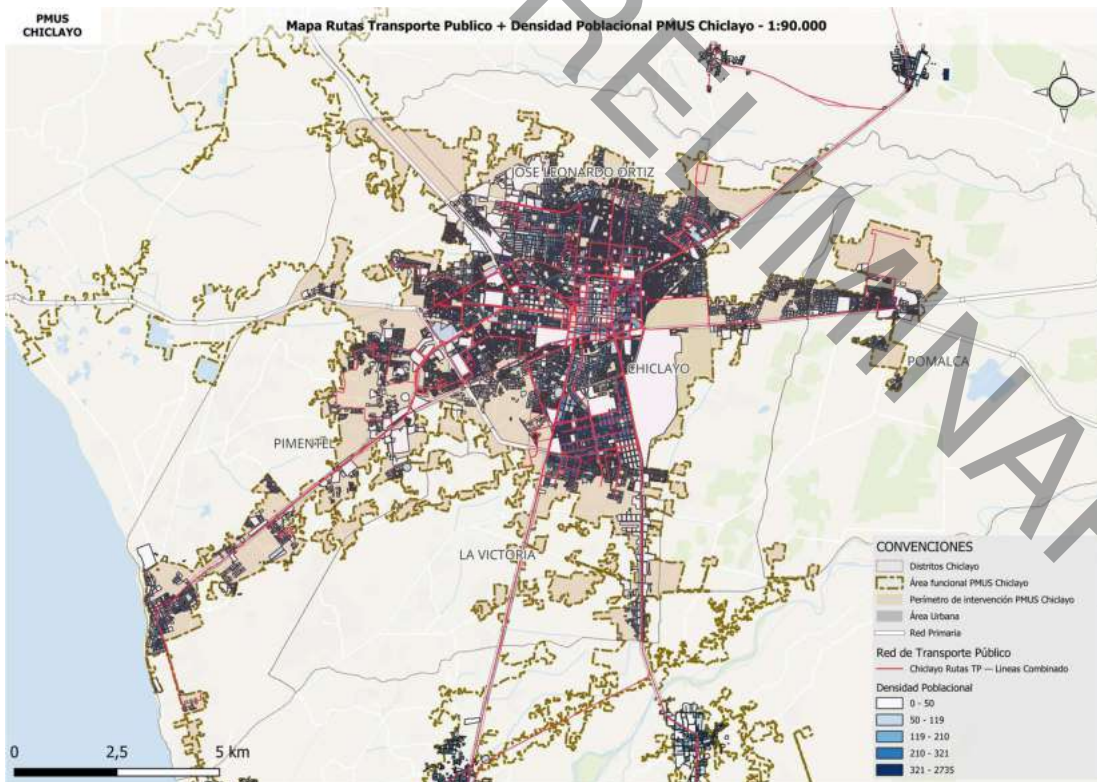
La cobertura mediante un área de influencia de 400 m mide proximidad espacial a la red o parada. No acredita por sí sola acceso efectivo, continuidad de los itinerarios peatonales, frecuencia de servicio o accesibilidad universal.

Brechas operativas del modo. Padrón de rutas desactualizado y no georreferenciado; ausencia total de paraderos formales, carriles exclusivos e infraestructura de intercambio; superposición de rutas sobre los mismos cinco ejes estructurantes —más de 100 líneas atraviesan o terminan en el área central sin jerarquía ni diferenciación funcional—; y ausencia de integración tarifaria, que penaliza especialmente los viajes encadenados asociados a la movilidad del cuidado.



Mapa 20. Mapeo de rutas de transporte público en Chiclayo

Fuente: Trabajos de campo, Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).



Mapa 21. Rutas de transporte público y densidad poblacional

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

4.4.5 Taxis y mototaxis

El paratránsito constituye la base operativa efectiva del sistema. Se estiman aproximadamente **36 000 taxis** circulando diariamente en el área metropolitana y más de **35 000 vehículos de taxi sin registro unificado**; el **88 % de los mototaxis y el 64 % de los taxis operan de manera informal**, sin rutas reguladas ni coordinación entre prestadores. En José Leonardo Ortiz la densidad de mototaxis alcanza del orden de **una unidad por cada cincuenta habitantes**.

Su rol es ambivalente y debe reconocerse como tal en la formulación del Plan. Por un lado, el mototaxi sostiene la accesibilidad de primer y último kilómetro en JLO, La Victoria, Pomalca y en los distritos periféricos —Monsefú, Reque, Picsi, Santa Rosa y San José dependen estructuralmente de él por ausencia de servicio formal—. Por otro, su operación por debajo del 50 % de la capacidad instalada implica un uso muy ineficiente del espacio vial por pasajero transportado, y su participación en la siniestralidad es desproporcionada respecto de su cuota modal.

4.4.6 Transporte privado motorizado

El vehículo particular (8,79 %) y la motocicleta (8,30 %) suman el 17,1 % de los viajes, pero ejercen una presión sobre la red muy superior a su cuota modal, debido a su baja ocupación y a su elevada demanda de espacio para circulación y estacionamiento:

- El 86 % de los viajes en vehículo privado se realiza con uno o dos ocupantes.
- El 59,72 % de los viajes finaliza estacionando en la vía pública según la EODH (la EODI reporta un 49 % para el transporte privado motorizado interceptado en vía).
- El 81,2 % de los hogares no dispone de estacionamiento en su vivienda.
- El 75,7 % de los tramos estructurantes inventariados presenta estacionamiento informal sobre calzada o acera.

La motocicleta merece atención específica: con una cuota modal casi equivalente a la del automóvil, concentra una exposición al riesgo muy superior y carece de tratamiento normativo e infraestructural diferenciado.

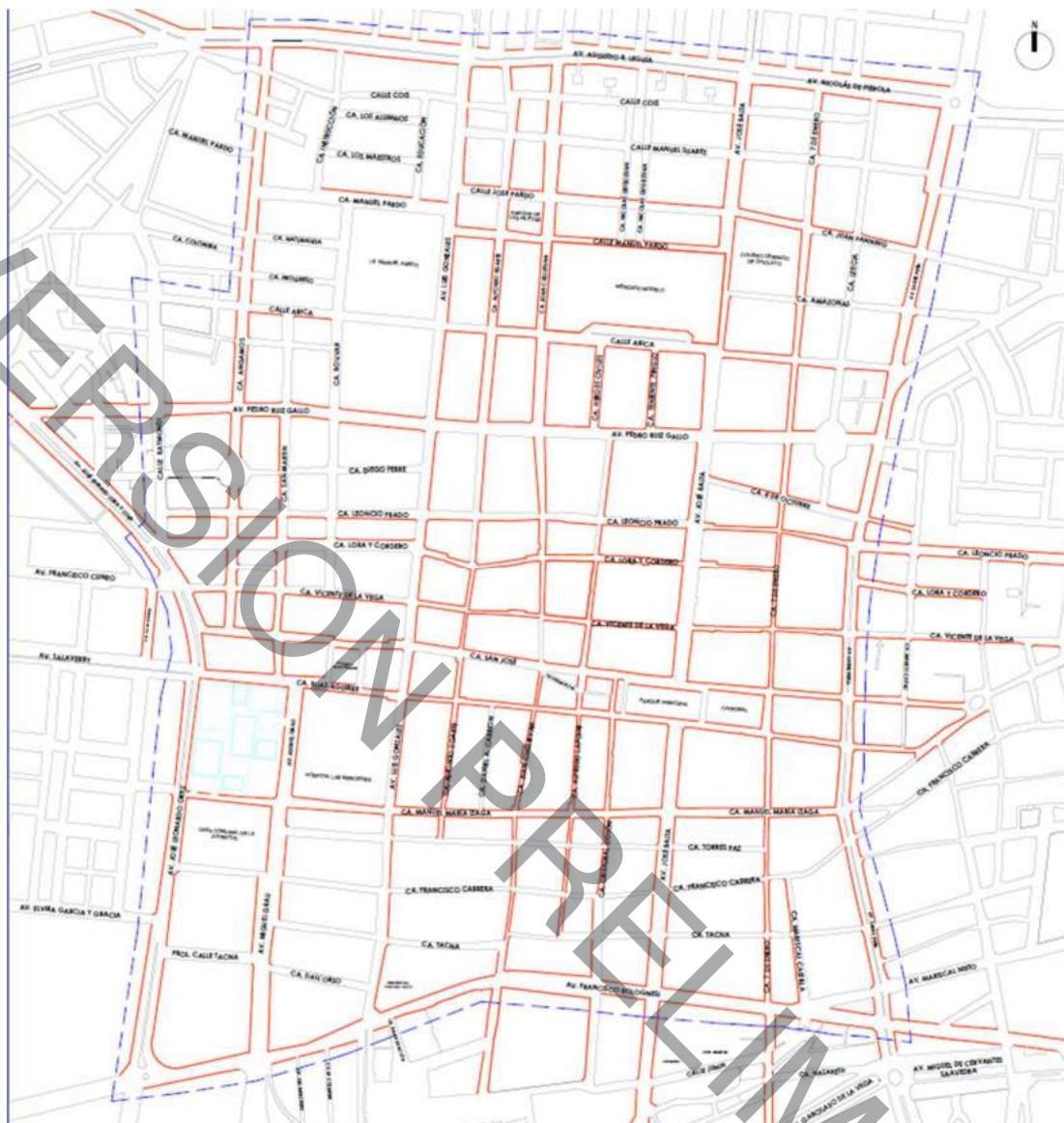


Figura 41. Zonas rígidas vigentes (O.M. N.º 005-2020 y O.M. N.º 015-2021)

Fuente: Municipalidad Provincial de Chiclayo.

4.4.7 Transporte de carga y logística urbana

Chiclayo es nodo logístico de la macrorregión norte, y los flujos de carga penetran el tejido urbano sin infraestructura de transición. Los ejes estructurantes de ingreso y salida son la Panamericana Norte (PE-1N) y la PE-06, que concentran simultáneamente carga interurbana, travesía urbana y tránsito local sin separación.

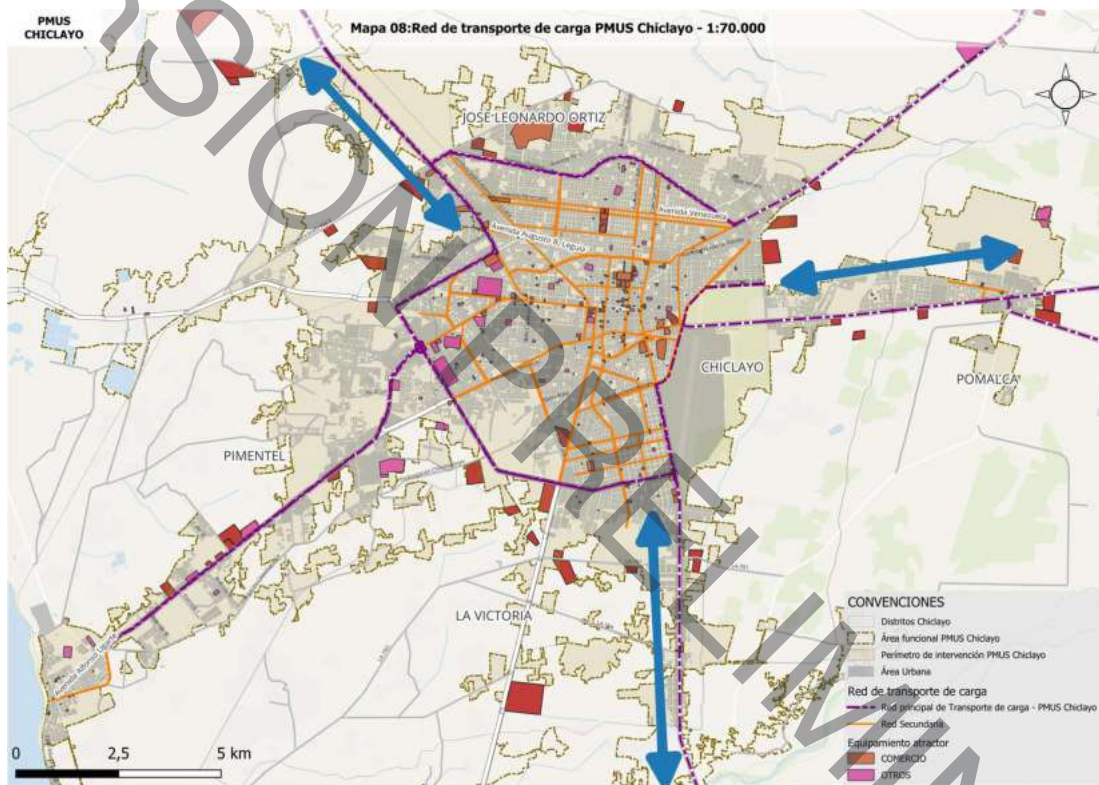
Tabla 33. Indicadores del transporte de carga y la logística urbana

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026), encuestas de carga según la tabla 44.

Indicador logístico	Valor
Operaciones de carga y descarga realizadas sobre la calzada	61,13 %
Operaciones realizadas fuera de calzada	39 %

Indicador logístico	Valor
Actividades de carga distribuidas a lo largo de todo el día	47,70 %
Viajes productivos sobre el total de viajes de carga	89 %
Productividad diaria de la flota	2,44 viajes/vehículo/día
Tiempo promedio de viaje de carga (incluye carga y descarga)	95 minutos

El entorno del **Mercado Moshoqueque** constituye el punto crítico del sistema logístico urbano, con una estimación preliminar de 800 a 1 200 movimientos de vehículos de carga diarios sin regulación de horarios ni rutas. La ausencia de un reglamento de carga urbana convierte esta operación en un factor estructural de congestión y de siniestralidad en los distritos de JLO y La Victoria.



Mapa 22. Red de transporte de carga y puntos de abastecimiento

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

4.5 Impactos asociados al transporte (externalidades)

4.5.1 Siniestralidad vial

Magnitud del problema. Entre enero y mayo de 2026, las comisarías de los cinco distritos del ámbito del PMUS registraron 774 siniestros de tránsito y 322 víctimas: 8 fallecidos y 314 heridos. A escala provincial, entre enero de 2021 y marzo de 2023 se registraron 167 fallecidos, 165 heridos graves y 181 heridos leves, lo que arroja una tasa de mortalidad anual de **9,3 fallecidos por cada 100 000 habitantes** (sobre la población censal de 2017). A escala regional, los registros de la Policía Nacional para 2024 sitúan a Lambayeque en el quinto puesto nacional, con 3 524 siniestros anuales: 1 684 choques entre vehículos, 457 despistes, 451 choques con fuga y 419 atropellos, y 1 239 casos asociados a exceso de velocidad.

Patrones de siniestralidad. Los choques son el tipo de siniestro más frecuente (34 %), acumulando 60 muertes y 102 heridos leves. Sin embargo, la severidad se concentra en otros dos tipos: los **atropellos, con letalidades de hasta el 72 %**, que reflejan la vulnerabilidad peatonal; y los **despistes**, menos letales (25 %) pero responsables de una proporción alarmante de heridos graves (71 % de sus víctimas), asociados a salidas de vía a alta velocidad en carreteras.

Distribución territorial. La infraestructura crítica es la red de carreteras, donde ocurre el **86 % de los fallecidos y el 93 % de los heridos graves**. El corredor de la **Panamericana Norte (PE-1N) concentra más de la mitad de los siniestros y de las víctimas mortales**, mientras la PE-06A hacia Chongoyape destaca por su severidad en heridos graves. En el ámbito urbano, las avenidas de Chiclayo, La Victoria y José Leonardo Ortiz son escenario de atropellos letales; estos tres distritos concentran el 32 % de las muertes provinciales, mientras Lagunas acumula 19 fallecidos y 93 heridos graves (más de la mitad de los graves provinciales).

Factores de riesgo y brecha de información. El factor más frecuente identificado es la imprudencia del conductor (exceso de velocidad, invasión de carril, conducción en estado de ebriedad), pero el **88 % de los casos queda sin causa esclarecida**, lo que limita severamente cualquier política preventiva basada en evidencia. Cerrar esta brecha de registro y georreferenciación es una acción prioritaria del PMUS.

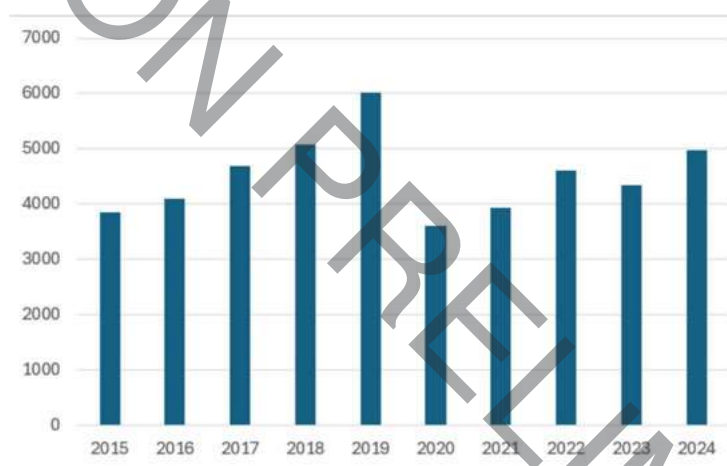


Figura 42. Accidentes de tránsito por año en Lambayeque, 2015-2024

Fuente: Policía Nacional del Perú (2024).

Indicadores de línea base 2026 (registros de comisarías, enero–mayo 2026):

Los registros de enero–mayo de 2026 corresponden a un periodo parcial. Se mantienen separados de los datos provinciales 2021–2023 y de las estadísticas regionales de Lambayeque; no se anualizan ni se comparan directamente.

Tabla 34. Indicadores de siniestralidad vial enero-mayo de 2026

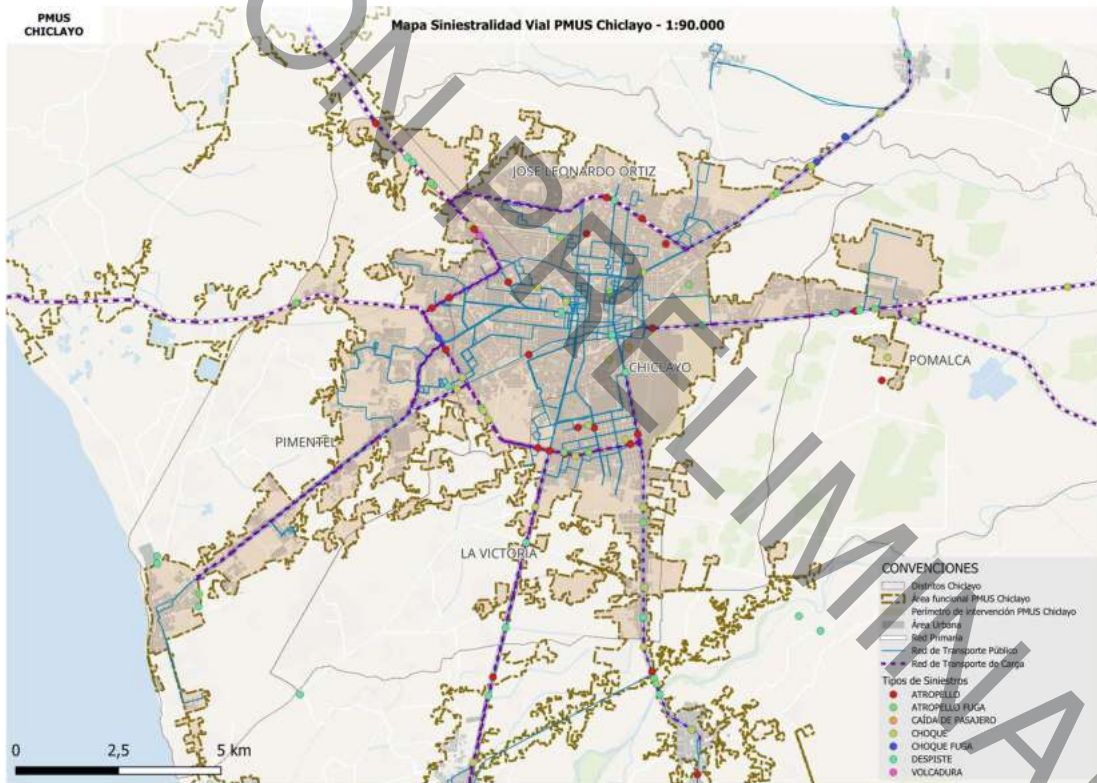
Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026) con base en los registros de las comisarías (2026) y del ONSV (2021–2023).

Indicador	Valor
Siniestros totales registrados	774
Víctimas	322 (8 fallecidos y 314 heridos)
Tasa de siniestros	127,4 / 100 000 hab.
Tasa de fallecidos	1,3 / 100 000 hab.

Indicador	Valor
Letalidad de los siniestros	2,5 %
Proporción de atropellos	10,3 %
Fallecidos ocurridos en carreteras	85 %

Nota: valores acumulados de enero a mayo de 2026 en los cinco distritos del ámbito del PMUS; no son tasas anuales. El porcentaje de fallecidos en carreteras corresponde a la provincia en el periodo 2021-2023.

Lectura sistémica. La lectura conjunta con el reparto modal explica el perfil de las víctimas: el 20,5 % de los viajes se realiza a pie y el 21,7 % en mototaxi, de modo que **más del 42 % de los desplazamientos se ejecuta en modos sin protección estructural**. El cruce de fuentes cuantitativas, cualitativas y participativas permite interpretar la siniestralidad como resultado de tres dimensiones concurrentes — infraestructura deficiente, cultura vial debilitada y fiscalización insuficiente— y no como un fenómeno accidental: es el resultado previsible del diseño y la operación actuales del sistema.



Mapa 23. Distribución espacial de la siniestralidad vial en Chiclayo

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

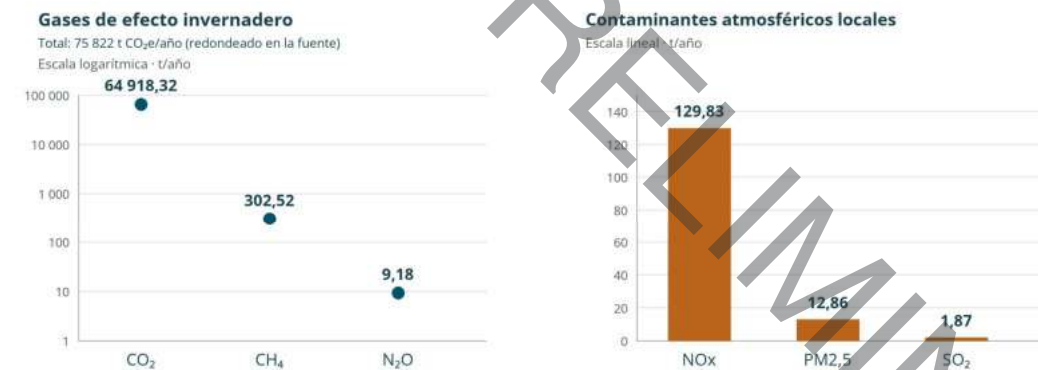
4.5.2 Emisiones contaminantes, ruido y eficiencia energética

Emisiones del transporte. El diagnóstico dispone de tres estimaciones complementarias. El inventario oficial del PLAC Chiclayo reporta 99 214 tCO₂eq/año para el transporte carretero del distrito de Chiclayo en 2022, equivalentes al 36 % de las emisiones distritales. La red vial modelada (MET-CHI) arroja un valor anual indicativo de 58 098,95 tCO₂e/año y 6,93 t/año de PM_{2,5}. La estimación en los 15 puntos de aforo, construida a partir de los aforos y de la caracterización de la flota, constituye la línea base de seguimiento del PMUS (Tabla 35). Esta suma representa la carga de los corredores evaluados y no equivale a un inventario metropolitano completo.

Tabla 35. Emisiones anuales estimadas del transporte en los 15 puntos de aforo

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026) con base en aforos vehiculares y caracterización de la flota.

Contaminante	Emisión anual estimada
CO ₂ equivalente total	75 821,54 t/año
CO ₂	64 918,32 t/año
CH ₄	302,52 t/año
N ₂ O	9,18 t/año
NO _x	129,83 t/año
PM _{2,5}	12,86 t/año
SO ₂	1,87 t/año



Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026), figura 29 y tabla 39 del informe final V1.
El total de CO₂e es un indicador separado; no corresponde a sumar las toneladas de los seis contaminantes.

Figura 43. Emisiones anuales del transporte urbano en los 15 puntos de aforo

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026) con base en aforos vehiculares y caracterización de la flota.

Estos valores deben leerse conjuntamente con la caracterización de la flota: antigüedades medias de 19 años en auto colectivo, 18 en combi y 13-16 en minibús y ómnibus, sin tecnologías limpias en ninguna tipología, operando en condiciones de circulación congestionada y con arranques y detenciones frecuentes.

Aporte modal a emisiones de PM2.5

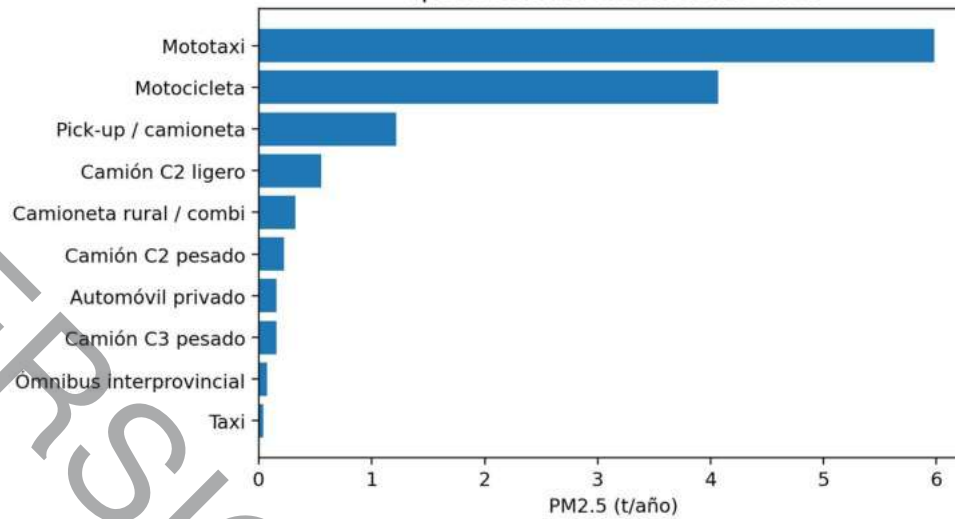


Figura 44. Contribución de los modos de transporte a las emisiones anuales de PM2,5

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Participación modal en emisiones de GEI

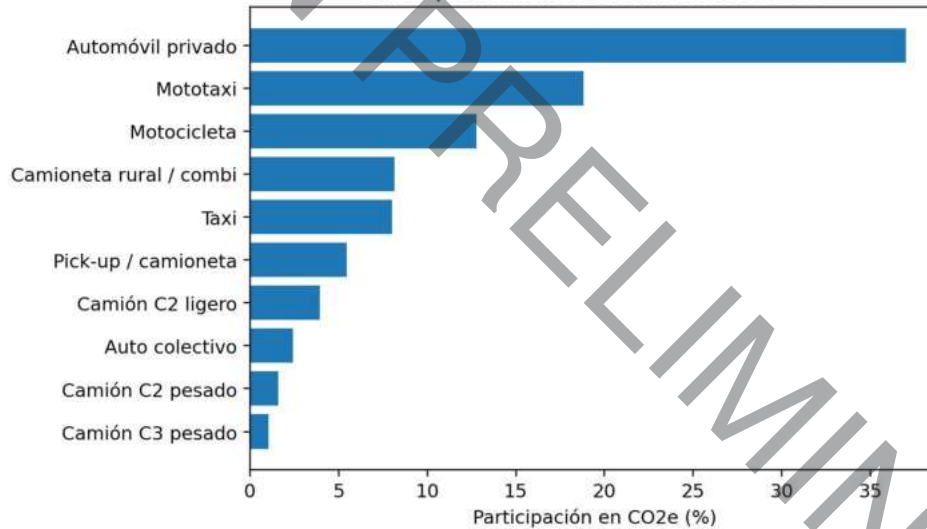


Figura 45. Participación modal en las emisiones anualizadas de CO₂e

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Intensidad anual indicativa de CO₂e por tramo de la red modelada

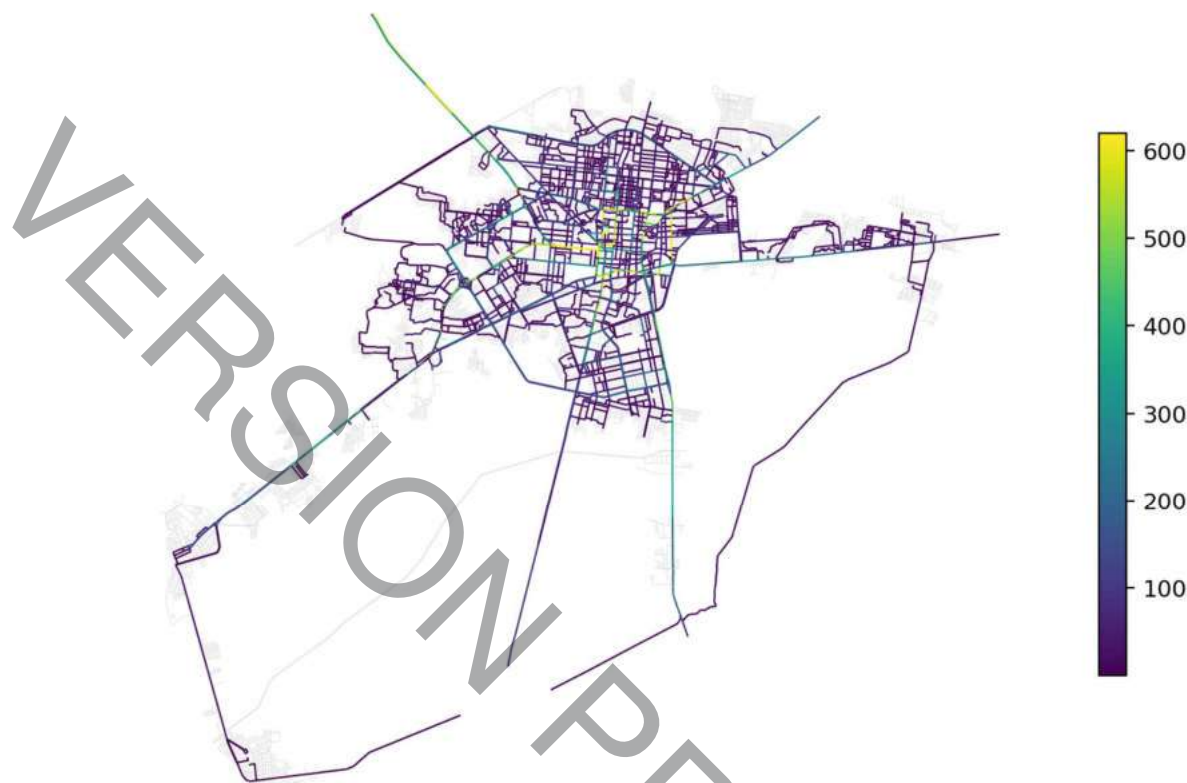


Figura 46. Intensidad anual indicativa de CO₂e por tramo de la red vial modelada

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Brechas de monitoreo. No existe en Chiclayo una red de monitoreo sistemático de calidad del aire ni un Plan de Gestión de la Calidad del Aire, lo que constituye un incumplimiento de la Ley N.º 28611. El diagnóstico propone, por ello, una priorización relativa de corredores para monitoreo y un conjunto de parámetros mínimos para una campaña de medición, cuya implementación debe formar parte del sistema MRV del PMUS (Anexo 07).

Ruido ambiental. El monitoreo municipal de referencia (PLANEFA 2025) evidencia que el **cumplimiento del ECA de ruido se sitúa entre el 0 % y el 5 %** de la población expuesta. En la Zona Monumental se registran niveles de **80-90 dB en hora punta**, muy por encima de los estándares aplicables a zonas comerciales y de protección especial. La relación entre ruido medido e intensidad vehicular permite priorizar espacialmente los corredores por presión acústica potencial.

Chiclayo: puntos de monitoreo de ruido y excedencia sobre el ECA diurno Noviembre de 2025



Fuente: Elaboración propia con base en Municipalidad Provincial de Chiclayo (2025), georreferenciación UTM WGS84 y red vial OSM.

Figura 47. Puntos de monitoreo de ruido y excedencia sobre el ECA diurno

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo con base en la Municipalidad Provincial de Chiclayo (2025).

La baja ocupación media reportada para el transporte público (26,69 %), el predominio de vehículos de baja capacidad y las velocidades reducidas afectan la eficiencia energética por pasajero transportado. La reorganización de la oferta y la renovación de la flota son medidas complementarias; su secuencia y efectos deberán evaluarse al formular las intervenciones.

4.5.3 Vulnerabilidad climática y riesgos ambientales

La principal amenaza para el sistema de movilidad es la **inundación pluvial asociada al Fenómeno El Niño**. La conjunción de topografía plana, drenaje urbano insuficiente y ocupación de las áreas de los antiguos drenes determina que cerca del **30 % del distrito de Chiclayo resulte inundable con precipitaciones de apenas 18 mm**, y que **653 km de red vial se localicen en zonas de riesgo**. Los efectos se concentran en José Leonardo Ortiz, Pomalca y las zonas bajas de Chiclayo.

Jerarquía de amenazas climáticas y ambientales — área funcional PMUS Chiclayo

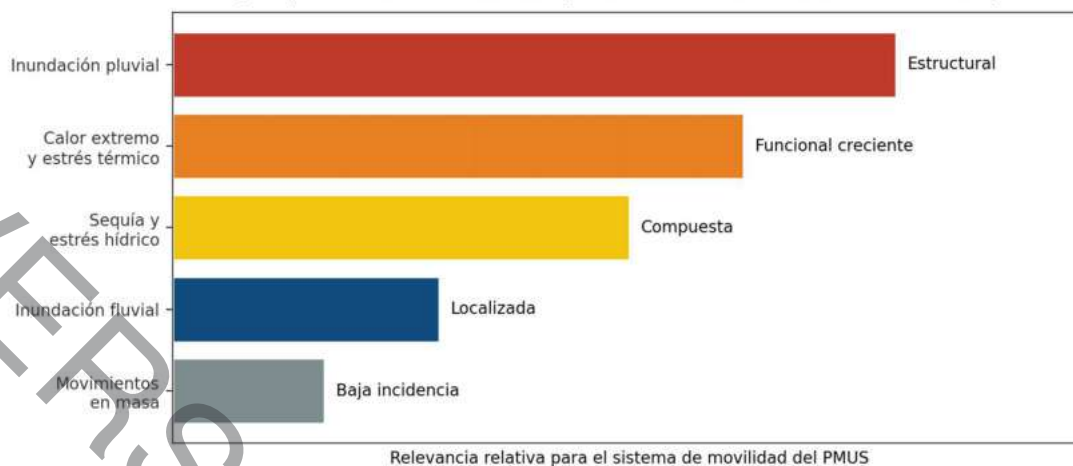


Figura 48. Jerarquía de amenazas climáticas y ambientales para el sistema de movilidad

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Susceptibilidad a la inundación pluvial — superficie y red vial por clase

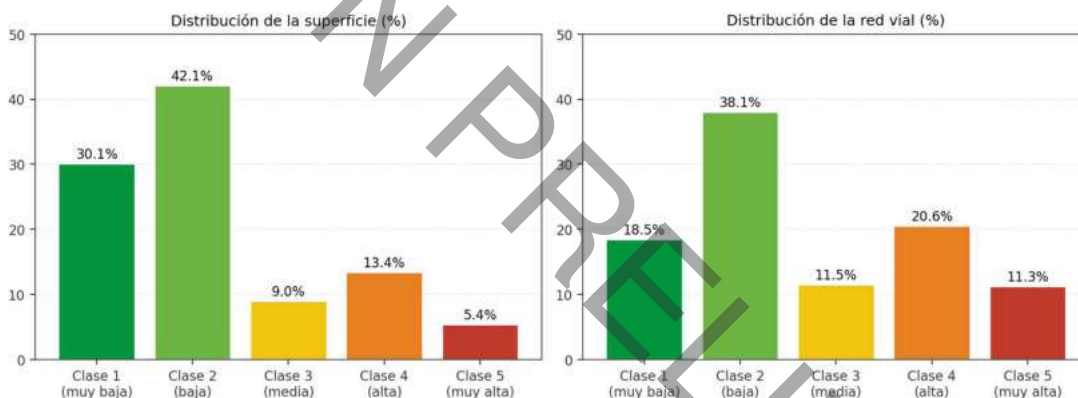


Figura 49. Distribución de la superficie y de la red vial según clase de susceptibilidad a la inundación pluvial

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

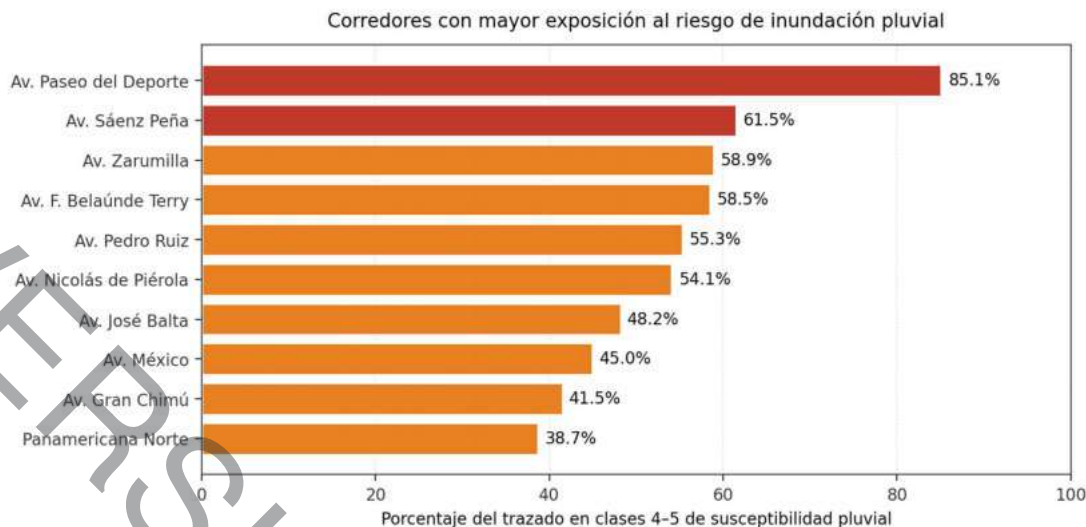


Figura 50. Corredores con mayor proporción de trazado en clases altas de susceptibilidad a la inundación pluvial

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Tres condiciones agravan la exposición: la ausencia de redundancia en las rutas críticas, que convierte cualquier interrupción localizada en un corte de accesibilidad de escala metropolitana; la vulnerabilidad de la accesibilidad a equipamientos esenciales en escenarios de desastre; y la ausencia de un enfoque de movilidad resiliente en los instrumentos de planificación vigentes. A ello se suma, en el área central, una **vulnerabilidad sísmica que podría afectar hasta el 60 % de las edificaciones** ante un sismo de magnitud 7,5 o superior, con implicancias directas sobre la operatividad de las vías del centro histórico.

La resiliencia del sistema de movilidad no puede abordarse de manera aislada: debe integrarse con el sistema de drenaje pluvial metropolitano, condición sin la cual cualquier inversión en infraestructura vial queda expuesta a pérdidas recurrentes.

4.5.4 Congestión y eficiencia del sistema de movilidad

Caracterización. La congestión de Chiclayo no es consecuencia del volumen total de viajes, sino de **la forma en que estos se distribuyen entre modos con distintos niveles de eficiencia espacial** y de la ausencia de jerarquía funcional de la red. Los aforos muestran que el privado liviano y el paratránsito suman el 87 % del flujo observado, mientras el transporte público convencional apenas representa el 7,3 %.

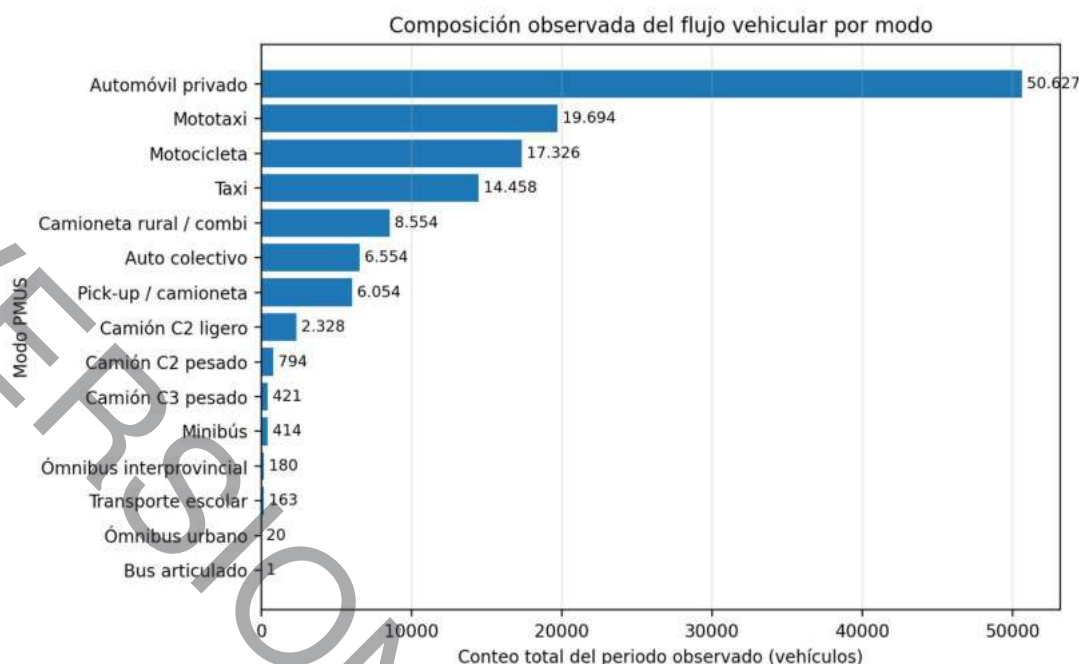


Figura 51. Composición observada del flujo vehicular por categoría operativa

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

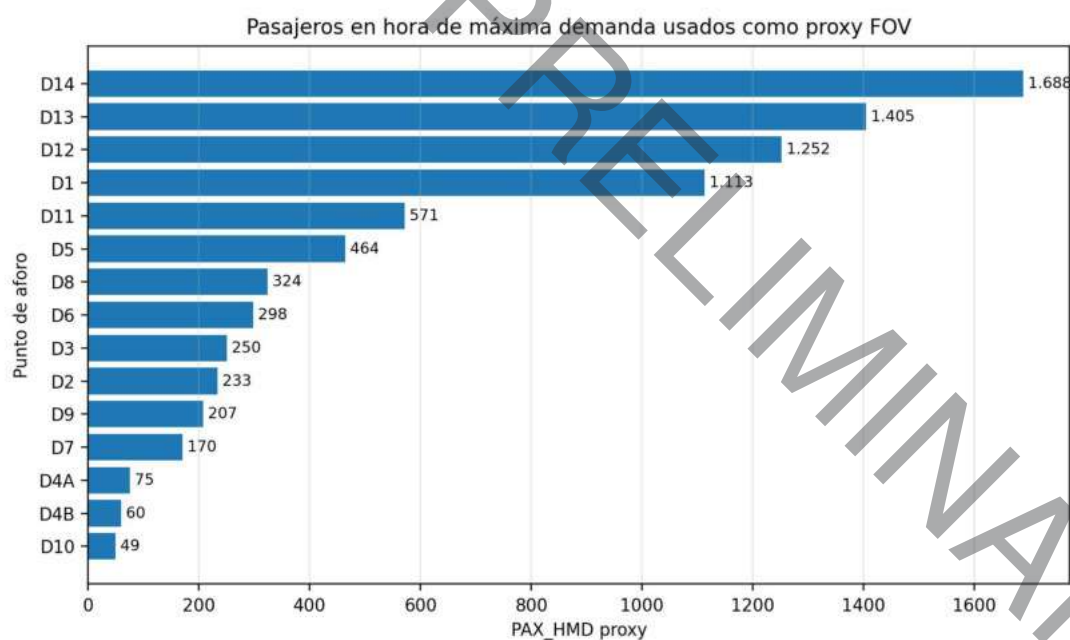


Figura 52. Ocupación promedio observada por modo de transporte en los corredores evaluados

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Corredores y nodos críticos. El patrón de sobrecarga se concentra en tres ámbitos territorialmente identificables:

- El cuadrante central delimitado por las avenidas Sáenz Peña, Bolognesi, Angamos y Leguía, donde se localiza la mayor parte de los 68 enlaces sobresaturados y donde la velocidad cae sistemáticamente por

debajo de 15 km/h, afectando por igual al transporte privado y al público en ausencia de infraestructura segregada.

- Los corredores radiales de aproximación al centro —Av. Balta, Av. Grau y Av. José Leonardo Ortiz—, donde el cambio de jerarquía vial coincide con tramos de calzada deteriorada y con la concentración de las rutas de transporte público, generando pérdida sostenida de velocidad comercial sobre los mismos ejes que registran las mayores cargas de pasajeros (~3 000 pax/h).
- Los accesos metropolitanos PE-06 (Chiclayo–Pimentel) y PE-1N (Panamericana Norte) en sus tramos urbanos, donde convergen flujos interurbanos e intermetropolitanos sobre infraestructura no concebida para absorberlos.

Factores estructurales. La congestión es el resultado de la superposición de cinco factores: hiperoferta de vehículos de baja capacidad; ausencia de jerarquización funcional efectiva de la red; ocupación del espacio vial por usos no circulatorios (estacionamiento en el 75,7 % de los tramos, comercio ambulatorio y paraderos informales); operación logística sobre calzada (61,13 % de las operaciones de carga); y discontinuidad de la red transversal por la incompletitud de los anillos viales.

Reconocimiento normativo e impactos. El área saturada cuenta con reconocimiento normativo mediante ordenanzas de zonas rígidas en más de 50 vías del centro, cuyo impacto es limitado por la fiscalización intermitente y la ausencia de un sistema tarifado. Los impactos de la congestión se expresan en mayores tiempos de viaje, pérdida de competitividad urbana, incremento de las emisiones y del ruido, y deterioro de la seguridad vial. La percepción ciudadana confirma la congestión como uno de los problemas prioritarios del sistema.

4.6 Análisis de la Zona Monumental de Chiclayo

4.6.1 Marco normativo, delimitación y rol urbano

La Zona Monumental de Chiclayo (ZMC), declarada Monumento Histórico de la Nación en 1989, abarca **125,52 hectáreas y 4 560 lotes**. El PDM 2022–2042 la clasifica como Zona de Reglamentación Especial – Centro Histórico. Su trama, heredada del período colonial tardío y republicano, se caracteriza por manzanas compactas, calzadas que en su mayoría no superan los 7 metros y veredas que en numerosos tramos no alcanzan 1,5 metros de ancho efectivo.

La ZMC es simultáneamente **el principal polo atractor de viajes del área metropolitana** —por encima de Moshoqueque y de los centros comerciales modernos— y el punto de convergencia de flujos locales, metropolitanos y regionales. Esta combinación de valor patrimonial y máxima intensidad funcional define la tensión central del diagnóstico.

Internamente se distinguen cuatro subzonas: el **núcleo cívico-institucional** en torno al Parque Principal, con flujos peatonales intensos y cruces inseguros en sus bordes; los **corredores comerciales históricos** (Elías Aguirre, San José, María Izaga, Vicente de la Vega), que concentran el mayor flujo peatonal continuo del área central con infraestructura deficitaria; el **anillo perimetral de carga funcional** (Sáenz Peña, Bolognesi, José Leonardo Ortiz y Pedro Ruiz), donde se registran el mayor deterioro operativo y los mayores volúmenes de pasajeros; y los **bordes de transición** hacia los barrios adyacentes, donde las veredas reciben el 60 % de los transeúntes ocupando el 40 % de la sección vial.

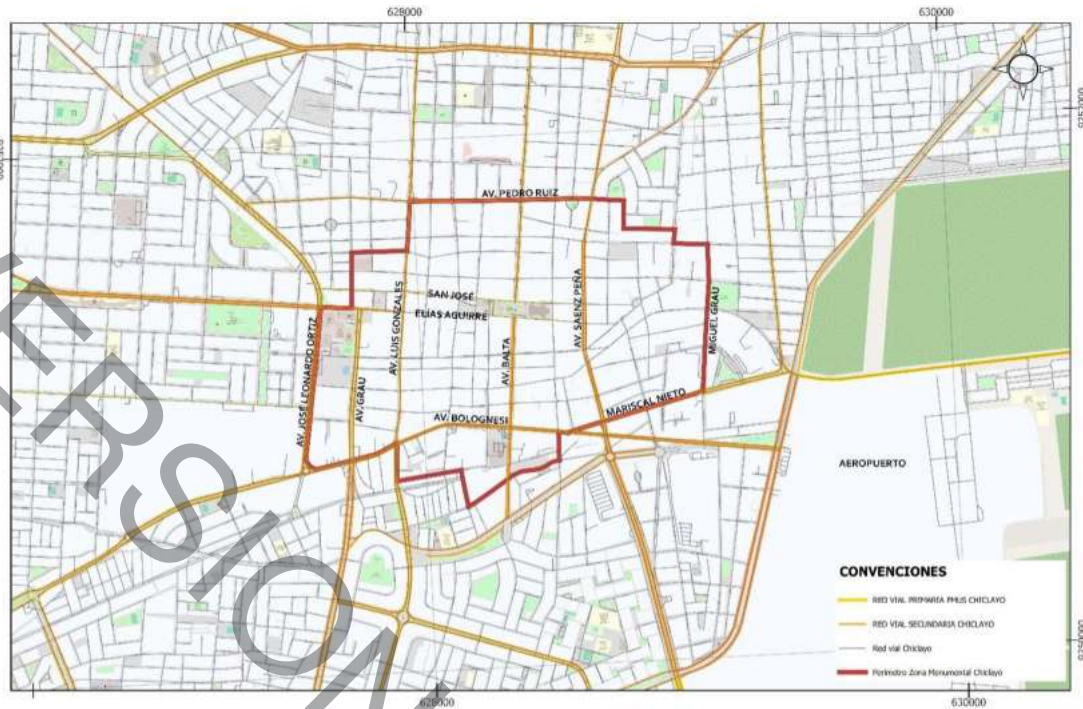


Figura 53. Delimitación de la Zona Monumental de Chiclayo

Fuente: IMPTGC, Plan Maestro de la Zona Monumental de Chiclayo (2026).

4.6.2 Problemáticas estructurales

Red vial saturada y sin capacidad de ampliación. El 72,1 % de la red local presenta secciones inferiores a 7 metros y el trazado histórico no puede ensancharse sin demoler patrimonio, por lo que la respuesta prioritaria es la reasignación del espacio vial existente. Las 50 intersecciones del núcleo operan con semaforización básica y ciclos no sincronizados, generando 135 enlaces con velocidades inferiores a 8,9 km/h. La ausencia de anillos de circunvalación funcionales obliga a que los flujos regionales penetren el núcleo, y la dispersión de terminales de larga distancia en vías céntricas agrava la sobrecarga.

Concentración extrema de demanda. Más de **100 líneas de transporte público atraviesan o terminan en el área central** sin jerarquía ni diferenciación funcional, superponiéndose sobre los mismos cinco ejes estructurantes. El anillo perimetral interior opera como el único nodo de transbordo de la ciudad, sin infraestructura de intercambio modal.

Conflicto estructural entre modos. Entre el **55 % y el 65 % de los desplazamientos del área central se realizan a pie**, pero la infraestructura peatonal es la peor dotada del sistema: calles de menos de 7 metros con veredas inferiores a 1,5 metros generan superposición permanente entre circulación peatonal, comercio informal, estacionamiento y tránsito motorizado. El 56,7 % de los residentes encuestados percibe déficit de espacio público en el centro histórico. La bicicleta está prácticamente excluida.

Sobreoferta de taxis y estacionamiento sin gestión. Se estiman aproximadamente **36 000 taxis** circulando diariamente, concentrados en los ejes centrales. La ZMC no cuenta con ningún estacionamiento público organizado: el estacionamiento en vía es la práctica dominante, y varios solares resultantes del colapso de inmuebles patrimoniales han sido reconvertidos en playas de estacionamiento informal, configurando una **doble pérdida, primero patrimonial y luego urbana**. Las vibraciones del tráfico detenido y en maniobra afectan de manera acumulativa las estructuras de adobe y quincha.

Accesibilidad universal. Solo **64 de las 228 esquinas (28,1 %)** cuentan con rampas, y las baldosas podotáctiles se limitan a tramos puntuales de la Av. Balta y de la calle peatonal Elías Aguirre.

Condiciones ambientales. Contaminación sonora de 80–90 dB en hora punta; índice de área verde de apenas **1,3 m²/habitante** frente al mínimo de 9 m² recomendado por la OMS; y vulnerabilidad sísmica que podría afectar hasta el 60 % de las edificaciones ante un sismo de magnitud 7,5 o superior.

4.6.3 Articulación con el Plan Maestro de la Zona Monumental

El **Plan Maestro de la Zona Monumental de Chiclayo**, publicado en febrero de 2026 por el IMPTGC con participación de la Dirección Desconcentrada de Cultura de Lambayeque y la UNPRG, constituye el instrumento de referencia para el área central, con horizonte 2026–2036. Documenta que de los 66 inmuebles declarados, **31 (47 %) han perdido ya su edificación patrimonial**, y propone una estrategia de movilidad centrada en la priorización del peatón, el ciclista y el transporte público: restricción del acceso vehicular al núcleo histórico, estacionamientos disuasorios perimetrales, ciclovías conectadas, optimización de rutas y paraderos, ampliación de aceras y nuevas peatonalizaciones. El propio Plan Maestro reconoce explícitamente la elaboración del PMUS como oportunidad estratégica para la revitalización del área monumental.

No obstante, el instrumento presenta limitaciones que conviene señalar para encuadrar su utilidad: funciona más como un diagnóstico amplio con lineamientos estratégicos que como un plan maestro en sentido estricto, pues **no contiene un banco de intervenciones concretas, no establece plazos diferenciados por acción, no estima costos ni identifica fuentes de financiamiento**, y no desarrolla con suficiente profundidad el mapa de actores y responsabilidades institucionales. El PMUS debe, por tanto, aportar la traducción operativa de sus lineamientos de movilidad en medidas priorizadas, presupuestadas y con responsables asignados.

4.7 Gobernanza y capacidad institucional

4.7.1 Competencias e instituciones involucradas

La **Gerencia de Desarrollo Vial y Transportes (GDVT)** es el actor principal del PMUS dentro de la estructura municipal: órgano de línea responsable de la planificación estratégica de la movilidad, la gestión del tránsito, la regulación del transporte y la implementación del Sistema Integrado de Transporte. Su Subgerencia de Tránsito y Seguridad Vial dirige señalización, semaforización y fiscalización (art. 100 del ROF), y su Subgerencia de Transportes ejerce la regulación y autorización de rutas y empresas (art. 103 del ROF).

La MPC dispone de una base institucional formalmente adecuada: **ROF actualizado (OM N.º 005-2024-MPCH/A)**, **COMUS constituido (RA N.º 1074-2024-A/MPCH)** y operando en sus tres niveles —político-institucional, técnico y participativo—, y **PIMAS 2025–2030 aprobado**. Sin embargo, ninguno de los cuatro distritos metropolitanos restantes cuenta con unidad técnica especializada en movilidad, ni existen mecanismos formales y vinculantes de articulación intermunicipal.

4.7.2 Aspectos presupuestarios y financieros

Tabla 36. Indicadores presupuestarios de la Municipalidad Provincial de Chiclayo (PIM 2026)

Fuente: Borrador PMUS Chiclayo (2026); extracción y fecha de corte del PIM pendientes de validación.

Indicador presupuestal (PIM 2026)	Valor
Presupuesto institucional total de la MPC	~S/ 208 millones
Presupuesto destinado a movilidad urbana	S/ 17,5 millones (8,4 %)

Indicador presupuestal (PIM 2026)	Valor
Gasto en movilidad por habitante y año	~S/ 30,21
Ejecución promedio 2015–2025	~70 % (pico de 80,3 % en 2019; mínimos en 2020–2021)

Los recursos se canalizan mediante dos programas presupuestales: el **PP 0138** (reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte), con S/ 197 mil orientados principalmente a vías vecinales; y el **PP 0148** (transporte urbano), con S/ 17,5 millones orientados principalmente a infraestructura vial urbana. Un gasto de S/ 30,2 por habitante y año es estructuralmente insuficiente para financiar un sistema de transporte metropolitano integrado, y la subejecución recurrente del orden del 30 % agrava la restricción.

4.7.3 Cartera de proyectos de movilidad

El hallazgo central del inventario es la **ausencia generalizada de Código Único de Inversión (CUI)** en la cartera metropolitana: la mayor parte de los proyectos identificados son conceptos de planificación o propuestas técnicas sin viabilidad presupuestal formal.

Tabla 37. Inventario de proyectos de movilidad de la metrópoli Chiclayo–Lambayeque

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Proyecto	Estado	Instrumento fuente	Coherencia con el PMUS	Observación
BRT Sipán Bus (corredor troncal norte–sur)	Propuesta técnica (sin CUI)	PDM 2022; PRR 2017	Alta	Sin estudio de demanda actualizado ni expediente técnico; prioridad para preinversión
Red ciclovial metropolitana (95 km propuestos)	Propuesta técnica (sin CUI)	PLAC-CH 2024	Alta	Responde al incumplimiento actual de la Ley N.º 30936
Tramo Vitrina (corredor demostrativo SIT)	En formulación de expediente técnico	PDM 2022; MVCS 2022	Alta	[INFORMACIÓN PENDIENTE DE INCORPORAR: Confirmación documental del financiamiento del corredor piloto del SIT y actualización de su horizonte 2026–2027.]
Semaforización coordinada (red ITS)	Parcialmente ejecutado	POI 2025–2027	Alta	Ejecutado en Av. Balta y centro; escala insuficiente
Reestructuración de rutas de transporte urbano	Sin estudio formal aprobado	PDM 2022; PRR 2017	Alta	Condicionada a la Ordenanza Metropolitana de Transporte y al padrón actualizado de rutas

Proyecto	Estado	Instrumento fuente	Coherencia con el PMUS	Observación
Terminales periféricos de transporte	Concepto en el PDM (sin CUI)	PDM 2022	Alta	Clave para reorganizar los orígenes y destinos del transporte; prioridad para el PMUS
Autopista del Sol	En formulación – Provías Nacional	PDM 2022	Media	Conectividad regional; requiere integración con el SIT en terminales periféricos
Rehabilitación de vías vecinales distritales	En ejecución continua	POI 2025–2027	Media	Debe incorporar criterios de movilidad activa y accesibilidad universal

4.7.4 Capacidades y riesgos institucionales

Capacidad de fiscalización. La MPC dispone de aproximadamente **40 inspectores** para el conjunto del área de concesión del transporte urbano provincial, lo que equivale a un ratio de **1 inspector por cada 12 500 habitantes**. En José Leonardo Ortiz, los ~20 inspectores disponibles deben cubrir más de 5 000 mototaxis en operación (1 inspector por cada 250 unidades), gran parte de ellos sin autorización municipal vigente. No existen instrumentos tecnológicos de control —cámaras, lectores de placas, geolocalización de rutas—. Esta brecha hace **estructuralmente inaplicable cualquier ordenanza de regulación del transporte mientras no sea corregida**.

Matriz de riesgos institucionales.

Tabla 38. Matriz de riesgos institucionales para la implementación del PMUS

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Riesgo	Probabilidad	Impacto	Causa raíz
Ausencia de unidad técnica permanente de movilidad sostenible en la GDVT	Alta	Crítico	ROF 2024 sin unidad orgánica de movilidad sostenible
El COMUS deja de funcionar al concluir la consultoría	Alta	Crítico	Sin presupuesto propio ni reglamento; dependencia de la consultoría
El PMUS no resulta vinculante por no aprobarse mediante ordenanza	Baja	Crítico	Precedentes nacionales de planes no aprobados
Los municipios distritales no implementan las medidas en su territorio	Alta	Alto	Sin convenios vinculantes; baja capacidad institucional; sin puntos focales
El vacío normativo bloquea medidas de transporte (rutas, mototaxis, paraderos)	Alta	Alto	Sin Ordenanza Metropolitana de Transporte ni reglamento de paraderos

Riesgo	Probabilidad	Impacto	Causa raíz
Alta rotación de funcionarios clave sin protocolos de transferencia	Alta	Alto	Ausencia de carrera institucional especializada en movilidad
Subejecución presupuestal de proyectos estratégicos	Media	Alto	Cartera sin CUI; baja capacidad de formulación de proyectos
Dependencia de la cooperación internacional sin contrapartida sostenible	Media	Alto	Sin línea presupuestal específica de planificación de movilidad en el PIA/PIM
Cambio de gestión municipal interrumpe la implementación	Media	Alto	PMUS aún sin aprobación formal
Resistencia de gremios de transporte a la formalización	Alta	Medio	Ausencia de marco normativo; poder de bloqueo político

Las brechas de fiscalización, actualización de padrones y coordinación distrital descritas en este apartado condicionan la aplicación de las medidas. Su tratamiento deberá incorporarse a la programación institucional y financiera del Plan de Acción.

4.8 Síntesis del diagnóstico

4.8.1 Reparto modal y desempeño del sistema

El reparto modal de Chiclayo no expresa la suma de preferencias individuales, sino la manifestación agregada de condicionantes estructurales acumulados. Ante una infraestructura limitada, una oferta atomizada e informal y un marco institucional con capacidad de regulación restringida, la población adopta los modos disponibles y, con ellos, reproduce los patrones observados.

Los vehículos de mayor capacidad (bus, microbús y combi) registran ocupaciones medias del **72 al 87 % del FOV**, pero su presencia en la red observada es reducida. Los vehículos de baja capacidad (mototaxi y taxi) operan **por debajo del 50 % de ocupación** y, sin embargo, representan la mayor proporción de unidades en circulación. Este desbalance produce tres efectos que se retroalimentan: una ocupación ineficiente del espacio vial que genera velocidades inferiores a 15 km/h en hora punta; una pérdida de competitividad del transporte público concentrada en los tiempos de espera (6,5 min, 19 % del total puerta a puerta) y de acceso (3,9 min) más que en la velocidad de marcha; y una dependencia estructural del transporte público por parte de los grupos con menor capacidad de sustitución modal. **Sin intervención explícita sobre el sistema, el equilibrio actual se reproduce.**

Indicadores-titular del sistema de movilidad — Chiclayo

Seis indicadores que sintetizan el desempeño del sistema en 2025



Fuente: EODH / EODA / EODI 2025; PNP-MTC y MEF Consulta Amigable; elaboración propia, 2026.

Figura 54. Indicadores sintéticos del desempeño del sistema de movilidad

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026) con base en EODH/EODA/EODI (2025), PNP-MTC y MEF Consulta Amigable.

Indicadores sintéticos del desempeño del sistema

Tabla 39. Indicadores titulares del desempeño del sistema de movilidad

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Dimensión	Indicador	Valor
Demanda	Viajes diarios / concentración en hora punta	876 416 viajes/día · 17 % en HPM
Demanda	Tasa de viajes por persona	1,62 viajes/persona/día
Eficiencia	Velocidad promedio en hora punta	< 15 km/h
Eficiencia	Tiempo de viaje puerta a puerta (TP)	34,5 min, de los cuales 6,5 min de espera (19 %)
Estructura de la oferta	Participación de mototaxi, combi y taxi colectivo en los viajes	51,06 %
Estructura de la oferta	Participación de modos activos	22,4 %
Infraestructura	Red estructurante sobre el total de la red	10,5 %
Infraestructura	Carriles exclusivos para transporte público	0 km
Infraestructura	Vías con prioridad ciclista / peatonal	10,15 km / 2,97 km
Seguridad vial	Tasa de mortalidad (2021–2023)	9,3 fallecidos / 100 000 hab.

Dimensión	Indicador	Valor
Ambiente	Emisiones de GEI del transporte	75 821,54 t CO ₂ e/año
Ambiente	Cumplimiento del ECA de ruido	0-5 %
Gobernanza	Presupuesto de movilidad sobre el PIM	3,98 % (S/ 8,4 millones)

Indicadores titulares de la línea base del sistema de movilidad (2026)



Figura 55. Indicadores titulares de la línea base del sistema de movilidad

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

4.8.2 Problemas estructurales del sistema de movilidad

El análisis integrado identifica **cinco problemas estructurales**, entendidos como disfunciones sistémicas interrelacionadas y no como fenómenos aislados.

1. Atomización operativa — la hiperoferta informal absorbe el 57 % de los viajes.

Evidencia: El transporte público concentra el 51,67 % de los viajes, pero el 51,06 % se realiza en mototaxi, combi y taxi colectivo y solo el 0,60 % en microbús y ómnibus; cerca de 453 000 viajes diarios dependen de esta oferta; mototaxis y taxis operan por debajo del 50 % de su capacidad instalada; el 88 % de los mototaxis y el 64 % de los taxis operan de manera informal; superposición de rutas y competencia por el pasajero en los corredores Chiclayo–Pimentel, Chiclayo–Pomalca y Chiclayo–Lambayeque.

Implicación para el PMUS. Articular reordenamiento de rutas, racionalización de flota y profesionalización del servicio para mejorar el funcionamiento de la oferta.

2. Congestión estructural — desajuste entre una demanda intensiva y una red sin jerarquía funcional.

Evidencia: 876 000 viajes diarios con 17 % en hora punta sobre una red con 10,5 % de vialidad estructurante; velocidades inferiores a 15 km/h; 68 enlaces sobresaturados y 135 por debajo de 8,9 km/h; 59,72 % de los viajes privados finalizan estacionando en vía y el 81,2 % de los hogares no dispone de estacionamiento propio; 61,13 % de las operaciones de carga sobre calzada.

Implicación para el PMUS. Priorizar la jerarquización de la red, la asignación del espacio por función y la gestión de corredores, evaluando las necesidades de infraestructura con criterios multimodales.

3. Siniestralidad sistémica.

Evidencia: 167 fallecidos, 165 heridos graves y 181 leves en 2021–2023; tasa de 9,3 fallecidos/100 000 hab.; atropellos con letalidad de hasta el 72 %; 86 % de los fallecidos en la red de carreteras y más de la mitad en la PE-1N; 42 % de los viajes en modos sin protección; 88 % de las causas sin esclarecer.

Implicación para el PMUS. *La seguridad vial exige un enfoque Sistema Seguro: rediseño de corredores críticos, infraestructura peatonal continua, gestión de velocidades y control efectivo, con foco en los usuarios vulnerables.*

4. Inequidad modal — el sistema reproduce desigualdades de género, ingreso y territorio.

Evidencia: las mujeres realizan el 55,2 % de sus viajes en transporte público frente al 48,0 % de los hombres y concentran el 52,7 % de los viajes de cuidado; el 15,1 % reporta haber sufrido acoso; las periferias hacia Pimentel y La Victoria presentan menor cobertura funcional; Monsefú, Reque, Pícsi, Santa Rosa y San José dependen estructuralmente del mototaxi; el acceso al vehículo particular está condicionado por género (21,8 % en hombres frente a 12,5 % en mujeres) e ingreso.

Implicación para el PMUS. *El enfoque de género, la movilidad del cuidado y la accesibilidad universal deben incorporarse como dimensiones estructurales del diseño del sistema, no como transversales simbólicas.*

5. Gobernanza frágil — competencias formales sin capacidad instalada.

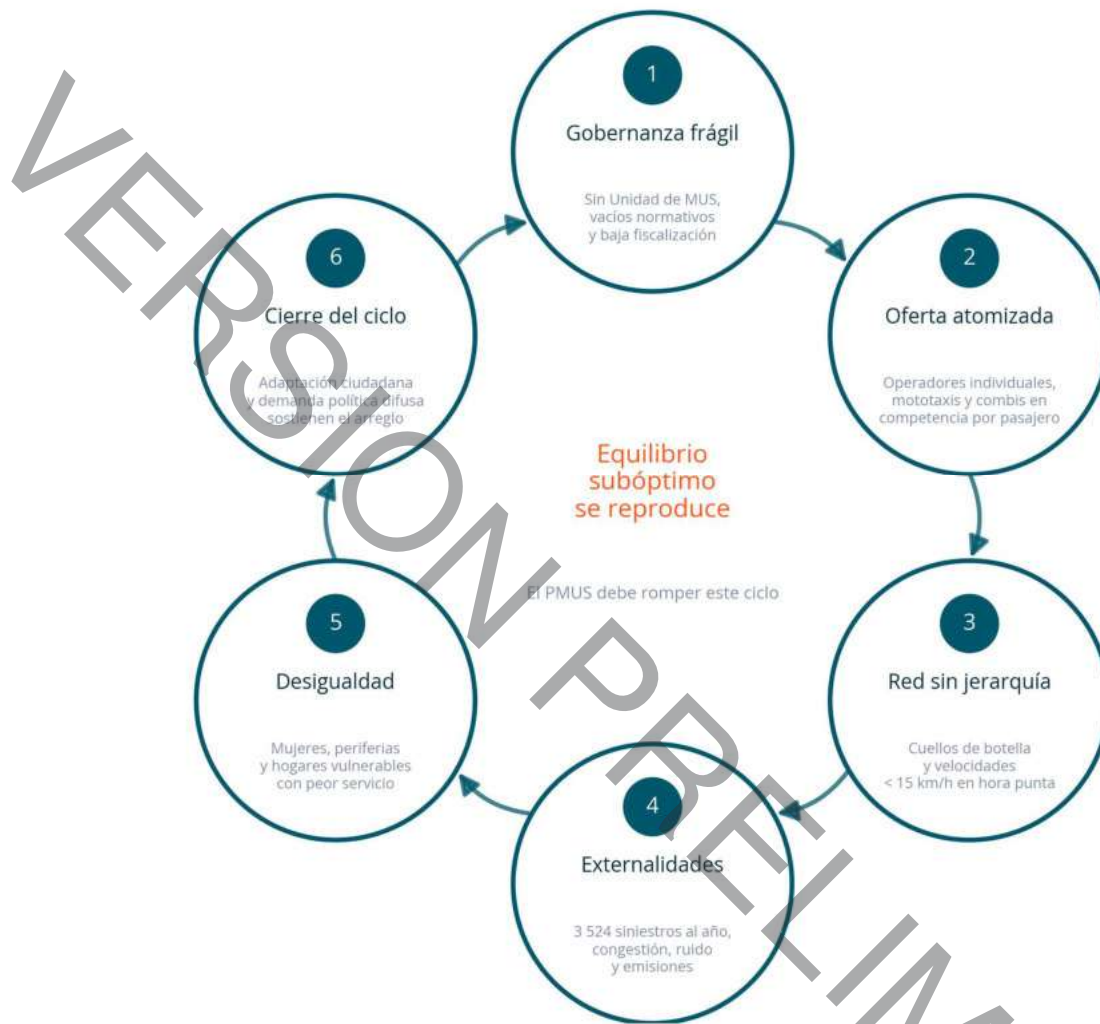
Evidencia: ROF actualizado, COMUS formalizado y PIMAS aprobado, pero GDVT operando de forma reactiva sin Unidad de Movilidad Sostenible; 1 inspector por cada 12 500 habitantes; 3,98 % del PIM destinado a movilidad con subejecución cercana al 30 %; ningún distrito con unidad técnica especializada ni convenio vinculante; vacíos normativos críticos en paraderos, mototaxis, ciclovías, accesibilidad y estacionamiento.

Implicación para el PMUS. *Vincular las medidas con el paquete normativo, el fortalecimiento institucional y la coordinación distrital necesarios para ejecutarlas.*

Estos cinco problemas no constituyen fallos independientes, sino manifestaciones de un mismo modelo: la configuración de la oferta, las condiciones de operación, los patrones de demanda y el marco institucional se refuerzan mutuamente en un **ciclo de reproducción del equilibrio subóptimo** que solo puede romperse mediante intervención simultánea sobre los cinco frentes.

Ciclo de reproducción del equilibrio subóptimo del sistema de movilidad

Los cinco hallazgos estructurales se refuerzan entre sí y sostienen el arreglo actual



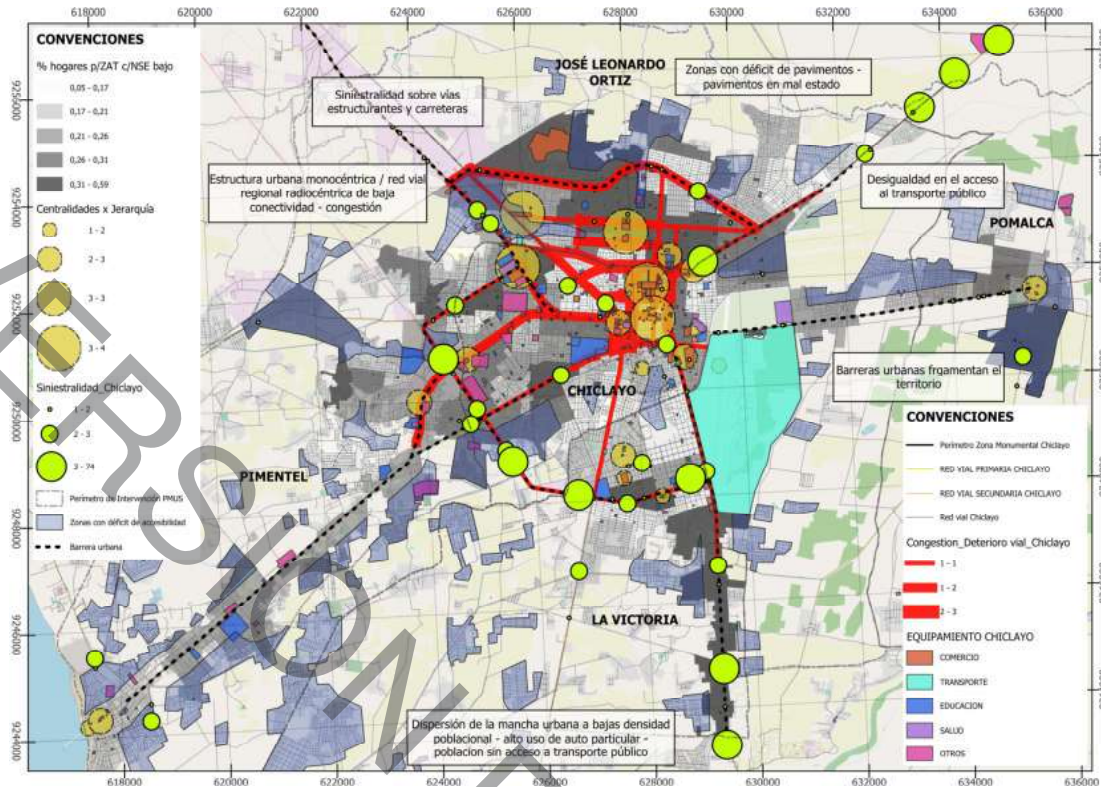
Elaboración: HEAT GmbH, 2026, a partir del diagnóstico PMUS Chiclayo.

Figura 56. Ciclo de reproducción del equilibrio subóptimo del sistema de movilidad

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

4.8.3 Síntesis espacial

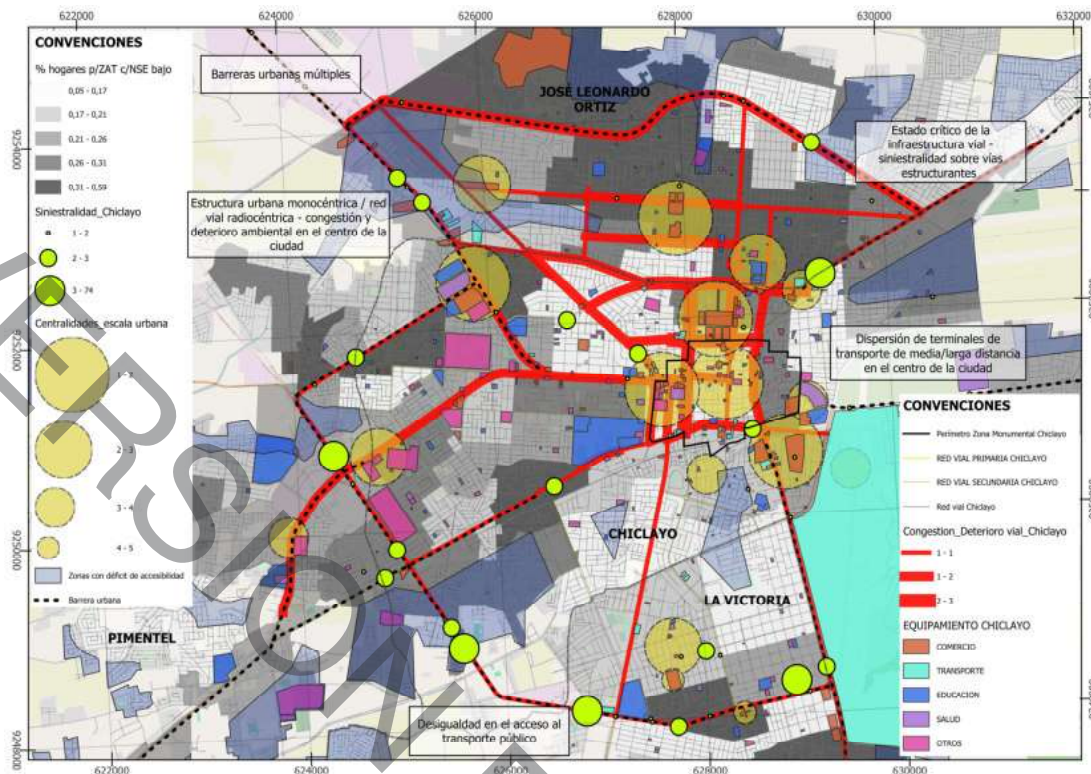
A **escala metropolitana**, el diagnóstico evidencia una expansión urbana dispersa y fragmentada a muy baja densidad, que ha creado zonas de muy baja accesibilidad con déficit de pavimento y de cobertura de transporte público. Las vías estructurantes presentan mal estado de conservación, generando congestión, barreras urbanas y concentración de la siniestralidad en la red primaria y secundaria.



Mapa 24. Síntesis del diagnóstico a escala metropolitana

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

A **escala urbana**, se confirma una estructura monocéntrica con red vial radiocéntrica de baja conectividad y continuidad. Esta condición ejerce una presión sostenida sobre el centro de la ciudad, que sufre procesos simultáneos de congestión, contaminación y degradación ambiental. Las terminales de transporte de media y larga distancia se localizan de manera aleatoria en las vías céntricas, sin criterios de agrupamiento por destino ni de proximidad a la red primaria. El transporte público es mayoritariamente informal y opera a la demanda, generando fuertes asimetrías entre zonas de la ciudad en el acceso al sistema. Los modos no motorizados no reciben inversiones significativas, pese a que las condiciones naturales de la ciudad —clima, topografía y distancias— los favorecen.



Mapa 25. Síntesis del diagnóstico a escala urbana

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

4.8.4 Oportunidades derivadas del diagnóstico

Territoriales y urbanas. Chiclayo conforma la principal aglomeración urbana del norte del Perú, con una estructura de centralidades reconocible y una demanda metropolitana concentrada en corredores con patrones radiales claros, lo que **facilita la organización del sistema en ejes troncales identificables**. La configuración funcional de los cinco distritos ofrece la base geográfica para soluciones de alcance metropolitano.

Operativas y de demanda. Los modos activos concentran el 22,4 % de los viajes —con una caminata del 20,5 % que evidencia una base sólida de movilidad de proximidad—. El mototaxi, pese a su ineficiencia sistémica, cumple un rol funcional de accesibilidad que ofrece una plataforma operativa para procesos de reorganización y formalización gradual. Los modos colectivos de mayor capacidad operan con ocupaciones del 72 al 87 % del FOV, lo que **confirma la existencia de una demanda real capaz de sostener un sistema colectivo estructurado de mayor escala**.

Normativas e institucionales. El marco nacional es habilitante (Ley N.º 31313, MEPMUS, PNTU, Ley N.º 30936, Ley N.º 29973, Ley N.º 31917). En el plano local, el COMUS se encuentra formalmente constituido y operando en sus tres niveles, el ROF actualizado define con claridad las competencias, y el PIMAS 2025–2030 aporta una base institucional adicional para articular la implementación con los instrumentos municipales de planificación y presupuesto.

Sociales y de demanda latente. La valoración positiva del trato de los conductores y del estado básico del servicio ofrece una base favorable para introducir mejoras incrementales sin generar resistencia estructural. Existe un movimiento ciclista organizado —Mesa Pro Bici Lambayeque— con capacidad de interlocución técnica, y el 80,26 % de las personas encuestadas declara preferir el transporte público, lo que confirma una **demanda social latente por un sistema integrado**.

4.8.5 Indicadores de línea base del diagnóstico

La línea base del PMUS de Chiclayo comprende **39 indicadores organizados en diez categorías temáticas**, seleccionados a partir de una evaluación técnica de las propuestas del MEPMUS, de la guía *Movilidad Urbana Sostenible para Ciudades de la Macro Región Norte* y de los Términos de Referencia, aplicando criterios de relevancia, aplicabilidad, alineación y robustez metodológica. Su función es triple: anclar la calibración y la proyección de escenarios, servir de "escenario 0" para la comparación de alternativas, y constituir el referente inicial del sistema de monitoreo y evaluación del Plan.

VERSION PRELIMINAR



Financiado por
la Unión Europea



Ministerio de Transportes
y Comunicaciones



Categoría	N.º	Indicador	Unidad	Valor línea base	Año	Fuente
	11	Antigüedad del parque vehicular	años	Auto colectivo 19; combi 18; minibús 13; ómnibus 13; ómnibus interprovincial 16	2026	MTC / Equipo técnico
Transporte privado	12	Tasa de hogares motorizados	%	65,77	2026	EODH
	13	Tiempo promedio en vehículo particular	min	17,3	2026	EODH
	14	Ocupación vehicular (1-2 ocupantes)	% de viajes	86	2026	EODH
	15	Estacionamiento en vía pública	%	59,72	2026	EODH
Movilidad activa	16	Infraestructura ciclista	km	10,15	2026	Trabajo de campo
	17	Tiempo promedio de caminata	min	15	2026	EODH
	18	Tiempo de uso de bicicleta	min	22	2026	EODH
	19	Percepción de seguridad peatonal	%	71,7	2026	EODH
Infraestructura vial	20	Vías con prioridad peatonal	km	2,97	2026	Trabajo de campo
	21	Infraestructura peatonal adecuada	%	18	2026	EODH
	22	Vías con prioridad ciclista	km	10,15	2026	Trabajo de campo
	23	Carriles exclusivos para TP	km	0	2026	Trabajo de campo
Seguridad vial	24	Siniestralidad vial	N.º / 100 000 hab.	Tasa 127,4; 774 siniestros	2026	Comisarias (ene-may 2026); Censo 2017

Ricardo Torres
Especialista en Movilidad

Diana del Real
Especialista en Comunicaciones

Florita Celagosi
Especialista Social

Vally Fariñas
Especialista Ambiental

José Aguilar
Economista

Jhonatan Lasso
Ingeniero de Transportes
Reg. 0194-01247

Jhonatan Lasso
Ingeniero de Transportes
Reg. 0194-01247

Francisco Ortiz
Ingeniero Urbano

Vicerrector General
Instituto de Transporte y Vías

Vicerrector General
Instituto de Transporte y Vías

El presente documento es
TITULARIA DE LA REPÚBLICA PERUANA
y de la MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Fecha: 2026.09.22 11:02:46 (UTC-5)

Jhonatan Lasso
Date: 2026.09.22
17:23:37
+02:00

Categoría	N.º	Indicador	Unidad	Valor línea base	Año	Fuente
	25	Víctimas fatales	N.º / 100 000 hab.	Tasa 1,3; letalidad 2,5 %	2026	Comisarías; Censo 2017
	26	Seguridad de usuarios vulnerables	%	Atropellos 10,3 %; fallecidos en carreteras 85 %	2026	Comisarías; Censo 2017
Ambiental y cambio climático	27	Contaminación del aire	t/año	PM2,5 12,86; NO _x 129,83; SO ₂ 1,87	2026	Estimación a partir de aforos
	28	Emisiones de GEI	t/año	CO ₂ e 75 821,54 (CO ₂ 64 918,32; CH ₄ 302,52; N ₂ O 9,18)	2026	Estimación a partir de aforos
	29	Confort acústico	% cumplimiento ECA	0 – 5	2025	PLANEFA 2025 – MPC
Transporte informal	30	Nivel de formalización	%	72	2022	PDM Chiclayo 2022
Género e inclusión	31	Inclusión laboral femenina	%	54,30	2023	ENAH0
	32	Protocolos contra el acoso	N.º	1	2020	DS N.º 025-2020-MTC
	33	Accesibilidad universal (PMR)	% de rampas en la Zona Monumental	28	2026	Trabajo de campo / IMP
Logística y carga	34	Operaciones de carga fuera de calzada	%	39	2026	Encuestas de carga
	35	Viajes productivos	%	89	2026	Encuestas de carga

Categoría	N.º	Indicador	Unidad	Valor línea base	Año	Fuente
	36	Productividad diaria de la flota	viajes/vehículo/día	2,44	2026	Encuestas de carga
	37	Tiempo promedio de viaje (carga)	min	95	2026	Encuestas de carga
Gobernanza	38	Fondos movilizados para la implementación del PMUS	S/	0	2026	Equipo técnico
	39	Eventos participativos de movilidad realizados	N.º/año	5	2026	Equipo técnico

Gerardo Sánchez
Especialista en Movilidad

Daniel Sánchez
Especialista en Comunicaciones

Patricia Collado
Especialista Social

Yvett Fariñez
Especialista Ambiental

José Aguilar
Economista

Juan Carlos Llanos
Ingeniero de Transportes
Reg. 17707-1-1001

Jeff Bracero Mejía
Ingeniero de Transportes
CIP 118071

Francisco Ortiz
Planificador Urbano

Yvett Fariñez
Ingeniera de Transportes y Movilidad

Patricia Collado
Especialista Social

Firmado digitalmente con:
TAMAYO DANIEL DAVID JORDAN
DNI: 80302414
Módulo: City de NAME del
Instituto
Fecha: 2026.09.22 17:23:37
+02'00'

Date:
2026.09.22
17:23:37
+02'00'

Las fichas metodológicas de los indicadores —definición, fórmula, fuente, periodicidad y responsable de medición— deberán compilarse en el Anexo 10. El capítulo 7 presenta el marco disponible y mantiene pendientes las especificaciones de seguimiento todavía no incorporadas.

5 Visión, objetivos y escenarios

5.1 Visión y objetivos estratégicos

5.1.1 Desafíos estratégicos

El PMUS transforma los hallazgos del diagnóstico en una orientación de movilidad para 2045 en Chiclayo, José Leonardo Ortiz, La Victoria, Pimentel y Pomalca. La atomización de los servicios exige reorganizar la oferta de transporte público y mejorar su integración; la congestión requiere jerarquizar la red y gestionar el espacio vial; la siniestralidad demanda aplicar el enfoque de Sistema Seguro; las desigualdades de acceso requieren diseñar los desplazamientos desde las necesidades de las personas; y la fragilidad institucional obliga a fortalecer la coordinación y la capacidad de implementación. La reducción de emisiones y la adaptación frente a lluvias intensas, inundaciones y estrés térmico atraviesan estas transformaciones.

Las respuestas deben reconocer diferencias territoriales: la identidad turística y la conexión litoral de Pimentel; la articulación rural de Pomalca; la modernización del transporte y la gestión comercial de La Victoria; la inclusión social y recuperación del espacio público en José Leonardo Ortiz; y la integración metropolitana desde Chiclayo. Estas prioridades proceden de los talleres y evitan tratar el ámbito de intervención como un territorio homogéneo.

5.1.2 Visión de movilidad sostenible para Chiclayo 2045

«Al 2045, Chiclayo será una ciudad ordenada, conectada y resiliente, con una movilidad metropolitana integrada, de bajas emisiones y gestión inteligente, que asegure la accesibilidad, facilite las oportunidades y mejore la calidad de vida de la población.»

La formulación oficial sintetiza las veinte mesas del Taller II, distribuidas entre los cinco distritos del PMUS. El orden se traduce en servicios y espacio vial gestionados; la conectividad, en articulación entre centralidades; la resiliencia, en continuidad de los desplazamientos ante amenazas climáticas; y la integración, en conexiones accesibles entre modos. La gestión inteligente y las bajas emisiones orientan la modernización del sistema, cuyo resultado último es mejorar el acceso a oportunidades y la calidad de vida.

El Entregable 3.4 vincula esta visión con el objetivo OE.4 del PDM Chiclayo-Lambayeque, referido al sistema vial y la movilidad sostenible. Asimismo, relaciona la inclusión y la integración territorial con sus lineamientos de metrópoli equitativa e integrada; la resiliencia con la reducción de vulnerabilidad; y la gobernanza con la capacidad de conducción metropolitana.

5.1.3 Objetivos estratégicos y vínculo con las propuestas

El marco estratégico comprende ocho objetivos oficiales. La siguiente correspondencia vincula sus formulaciones con las respuestas de intervención de Chiclayo; es una síntesis editorial y no constituye una priorización ni una aprobación de proyectos.

Tabla 41. Articulación de objetivos oficiales y respuestas de intervención

Objetivo oficial	Respuesta que orienta en Chiclayo
Objetivo 1. Mejorar la seguridad vial y reducir la siniestralidad en toda la metrópoli.	Puntos críticos, gestión de velocidades y continuidad peatonal; atención a peatones y usuarios de mototaxi.

Objetivo oficial	Respuesta que orienta en Chiclayo
Objetivo 2. Promover un sistema de movilidad accesible, inclusivo y centrado en las personas, priorizando los modos activos.	Accesibilidad universal en veredas, paraderos y conexiones; perspectiva de género y viajes de cuidado.
Objetivo 3. Fortalecer la movilidad activa.	Red peatonal y ciclista continua, zona monumental y conexión con nodos de intercambio.
Objetivo 4. Consolidar un transporte público eficiente, confiable y de calidad.	Plan Regulador de Rutas, formalización de operadores, corredores, renovación de flota e integración tarifaria.
Objetivo 5. Lograr un tránsito seguro, fluido y ordenado en la metrópoli.	Jerarquización vial, paraderos y estacionamiento, gestión de corredores críticos y logística urbana.
Objetivo 6. Lograr una metrópoli territorialmente integrada y equitativa en su movilidad.	Conexiones entre los cinco distritos, cobertura de periferias e integración entre modos y centralidades.
Objetivo 7. Reducir los impactos ambientales del transporte y fortalecer la resiliencia climática de la movilidad.	Renovación tecnológica, drenaje y arbolado en corredores; seguimiento de emisiones y exposición climática.
Objetivo 8. Fortalecer la gobernanza metropolitana de la movilidad y la capacidad de gestión del PMUS.	Coordinación intermunicipal, fortalecimiento del COMUS, unidad de gestión y estructuración financiera.

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

5.1.4 Indicadores, metas y condiciones de medición

Los indicadores de seguimiento comparan la evolución del Plan con la línea base observada; los criterios de evaluación comparan alternativas entre sí para 2045. Las metas estratégicas del Entregable 3.4 deben integrarse en el sistema de monitoreo con su definición, ámbito, fuente y responsable, sin asumir que una mejora modelada equivale a cumplimiento observado.

Tabla 42. Indicadores principales, línea base y metas estratégicas al 2045

Objetivo	Indicadores principales	Línea base	Meta 2045
Obj. 1 – Seguridad vial	Siniestralidad vial (N.º/100 000 hab.); víctimas fatales (N.º/100 000 hab.)	280,6; 5,5	–50 % (≈ 140/100 000 hab.); ≤ 2,0/100 000 hab.
Obj. 2 – Movilidad accesible e inclusiva	Accesibilidad universal (% de rampas en la zona monumental); asequibilidad del transporte (% del ingreso del hogar)	28 %; 7,2 %–9,9 %	≥ 90 %; ≤ 7 % del ingreso del hogar
Obj. 3 – Movilidad activa	Infraestructura ciclista (km); vías con prioridad peatonal (km); vías con prioridad ciclista (km)	10,15 km; 2,97 km; 10,15 km	≥ 50 km; 15 km; 60 km
Obj. 4 – Transporte público de calidad	Velocidad comercial del TP (km/h); nivel de formalización (%); carriles exclusivos (km); tiempo promedio de viaje en TP (min)	15 km/h; 72 %; 0 km; 34,5 min	≥ 18 km/h; 100 %; 30 km; ≤ 20 min
Obj. 5 – Tránsito seguro, fluido y ordenado	Tiempo promedio de viaje (min); ocupación vehicular (% de viajes de 1-2 ocupantes); operaciones de carga fuera de calzada (%)	34,5 min; 86 %; 39 %	≤ 30 min; 60 %; ≥ 85 %

Objetivo	Indicadores principales	Línea base	Meta 2045
Obj. 6 – Metrópoli integrada y equitativa	Cobertura de transporte público (% de población a ≤ 300 m de un paradero); reparto modal metropolitano	65 %; transporte público 51,67 (mototaxi 21,7%, combi 16,95%), caminata 20,47%,	≥ 80 %; incremento de los modos sostenibles y reducción de la dependencia de modos informales
Obj. 7 – Resiliencia climática	Emisiones GEI del transporte (tCO ₂ e/año); PM2.5 (t/año); confort acústico (dB)	58.099 tCO ₂ e/año; 6,93 t/año; por levantar	78.932 tCO ₂ /año ($-41,6$ % frente al escenario tendencial); $\leq 0,63$ t/año ($-93,8$ % frente al escenario tendencial); ≤ 65 dB en corredores*
Obj. 8 – Gobernanza metropolitana	Fondos movilizados; reuniones de coordinación interinstitucional (N.º/año); acciones del PMUS implementadas (%)	0; 1 (COMUS, 2026); 0 %	100 % de lo programado; ≥ 6 /año; ≥ 80 %

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

*Nota: Las líneas base y las metas de emisiones provienen del Modelo Estratégico de Transporte de Chiclayo (MET-CHI): la línea base corresponde a la red modelada en el año base 2025 y las metas, a los resultados del escenario preferente E4 – Ciudad en Red al 2045, expresados respecto del escenario tendencial (135 184 tCO₂/año y 10,13 t/año de PM2,5). Debido al crecimiento proyectado de la motorización, las emisiones absolutas del escenario preferente superan las del año base; la reducción se mide frente a la evolución del sistema sin PMUS.

Estas metas se reproducen como referencias del marco estratégico. La matriz de trazabilidad del Entregable 3.4 precisa que el tiempo de viaje en TP asociado a la meta de 20 minutos se refiere al tiempo a bordo, mientras que otros resultados incluyen acceso, espera, transbordo o penalizaciones de tiempo percibido. La modelación no proyecta directamente la siniestralidad por escenario; su tratamiento en la evaluación es mediante una variable aproximada. El indicador acústico carece de línea base en la fuente.

5.1.5 Participación ciudadana y alcance de la validación

La visión se construyó mediante talleres presenciales en los cinco distritos. La Segunda Encuesta Ciudadana aportó 125 respuestas mediante un formulario digital autoadministrado. Por su muestreo no probabilístico y por autoselección, sus resultados expresan las opiniones de quienes respondieron y no permiten inferencia estadística al conjunto de la población metropolitana.

Entre 124 respuestas a la pregunta de objetivos prioritarios, reducir la congestión obtuvo 77,4 % de menciones; mejorar el transporte público, 71,0 %; y mejorar la seguridad vial, 53,2 %. La pregunta fue de respuesta múltiple, por lo que estos porcentajes no se suman como reparto de preferencias. El cuestionario no solicitó adhesión cerrada al texto de la visión. La convergencia temática con la movilidad deseada y la combinación de preferencias por transporte público y movilidad activa constituyen evidencia participativa complementaria, sin equivaler a una votación directa sobre los escenarios. Los objetivos 6 y 8 no fueron medidos directamente.

5.2 Construcción de escenarios de Movilidad

5.2.1 Método y supuestos

Los cuatro escenarios son alternativas de política y desarrollo urbano, no etapas sucesivas ni predicciones. Comparten la situación base 2025, las referencias de infraestructura y planificación territorial y los

supuestos demográficos y socioeconómicos. Se diferencian por su apuesta modal, la organización espacial, las medidas activadas y su escala. El marco incorpora nueve variables: seguridad vial, accesibilidad universal, movilidad activa, transporte público, gestión del tránsito y la demanda, integración territorial, descarbonización, sostenibilidad financiera y estructura urbana.

El Modelo Estratégico de Transporte de Chiclayo (MET-CHI), implementado en TransCAD, relaciona la demanda con los hogares, los usos del suelo y las redes mediante generación, distribución, elección modal y asignación de viajes. La fuente identifica 104 ZAT, 1 587 km de red y 60 rutas. El año base y las salidas modeladas deben mantenerse diferenciados de los datos provinciales o regionales utilizados como contexto.

En particular, las proyecciones demográficas del Entregable 3.4 son provinciales: pasan de 899 000 habitantes en 2025 a 980 000 en 2045 y estiman que la población de 65 años y más aumentará de 10,6 % a 16,4 %. El crecimiento territorial es desigual y destaca Pimentel como foco de nueva demanda. Estas cifras describen supuestos de la fuente y no deben atribuirse directamente al perímetro de los cinco distritos. La disminución del tamaño del hogar y el envejecimiento refuerzan la necesidad de accesibilidad universal y atención a los viajes de cuidado.

Para el ámbito provincial y el periodo 2025–2045, el Entregable 3.4 proyecta un aumento de hogares de 242 900 a 298 000; la participación del nivel socioeconómico C pasa del 32,7 % al 43,7 % de los hogares, y la tasa de motorización de automóviles, de 54,7 a 153,7 vehículos por 1 000 habitantes. Son supuestos de proyección de la fuente, no resultados observados ni metas del Plan. Su relación con el crecimiento territorial y la reducción del tamaño del hogar refuerza la necesidad de analizar la gestión de la demanda junto con la oferta de transporte.

5.2.2 Alternativas de movilidad

Tabla 43. Caracterización de escenarios de movilidad

Escenario	Organización territorial y política de movilidad	Principal compromiso de diseño
E1. Tendencial (BAU)	Continúa la expansión difusa, la fragmentación de servicios y la débil coordinación. Referencia para medir los efectos de las intervenciones.	No corrige los problemas estructurales.
E2. Ciudad Colectiva	Policentralidad apoyada en corredores y nodos del SIT; sistema troncal-alimentador, carriles exclusivos e integración tarifaria.	Mejora velocidad y capacidad, con mayor inversión y mayor exigencia de acceso a estaciones.
E3. Chiclayo a Escala Humana	Proximidad, usos mixtos y densidad media; red activa extensa, peatonalización y transporte público de soporte.	Mejores tiempos agregados y menor inversión entre alternativas; depende de materializar la proximidad urbana.
E4. Ciudad en Red	Centralidades conectadas; corredor troncal y redes activa y peatonal integrados mediante puntos de intercambio.	Equilibrio de beneficios, con alta complejidad institucional, técnica y financiera.

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

5.2.3 Resultados operacionales al horizonte 2045

Tabla 44. Indicadores operacionales al horizonte 2045

Indicador	E1	E2	E3	E4
Velocidad comercial del TP (km/h)	16,78	20,90	20,03	20,85
Tiempo a bordo del TP (min)	43,21	22,30	23,31	22,50
Caminata de acceso y egreso (min)	25,70	27,19	22,11	25,97
Tiempo total del TP (min)	76,27	65,28	61,11	64,32
Tiempo medio del transporte privado (min)	17,37	13,96	13,91	13,91
Tiempo general promedio público-privado (min)	47,00	40,00	38,00	39,00

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Las alternativas reducen el tiempo a bordo frente al tendencial, pero generan compensaciones distintas entre velocidad, proximidad y acceso. E2 presenta la mayor velocidad comercial; E3, el menor tiempo total en transporte público; y E4 combina mejoras operacionales con integración territorial. En E4, el acceso y egreso a pie aumenta ligeramente respecto de E1: esto exige cuidar la continuidad y accesibilidad de las conexiones. La selección debe valorar este desempeño junto con las dimensiones ambiental, social, económica e institucional.

5.3 Comparación de escenarios

El Entregable 3.4 reporta una evaluación de 21 criterios, normalizados mediante el método mínimo-máximo y agregados por suma ponderada. Las cinco dimensiones tienen los siguientes pesos: movilidad, 30 %; ambiente, 20 %; viabilidad económica, 15 %; impacto social, 25 %; y factibilidad técnica e institucional, 10 %. Las valoraciones cualitativas proceden de juicio técnico en escala de 1 a 5 y deben distinguirse de las salidas cuantitativas del modelo.

Tabla 45. Criterios y pesos de la evaluación multicriterio reportada

Criterio	Unidad / indicador	Sentido favorable	Peso
C1.1 Tiempo de viaje generalizado	Minutos equivalentes (público-privado)	Menor	7 %
C1.2 Congestión (velocidad)	km/h, velocidad comercial del TP	Mayor	5 %
C1.3 Cobertura TP	% del perímetro	Mayor	6 %
C1.4 Formalización	%	Mayor	4 %
C1.5 Competitividad TP vs. auto	Minutos (diferencia)	Menor	3 %
C1.6 Reparto modal TP	%	Mayor	5 %
C2.1 Emisiones GEI	tCO ₂ /año	Menor	8 %
C2.2 Calidad del aire (PM2.5)	t/año	Menor	7 %

Criterio	Unidad / indicador	Sentido favorable	Peso
C2.3 Resiliencia climática	km de red vial con SUDS	Mayor	5 %
C3.1 Costo de inversión	Millones de S/	Menor	5 %
C3.2 Beneficios socioeconómicos	Escala 1-5	Mayor	5 %
C3.3 Sostenibilidad financiera	Escala 1-5	Mayor	3 %
C3.4 Potencial de financiamiento	Escala 1-5	Mayor	2 %
C4.1 Accesibilidad del transporte público	Escala 1-5 (flota, paraderos y medios de pago)	Mayor	8 %
C4.2 Enfoque de género	Escala cualitativa 1-5	Mayor	4 %
C4.3 Infraestructura peatonal	km acumulados a 2045	Mayor	4 %
C4.4 Red ciclista segura, conectada y continua	km acumulados a 2045	Mayor	4 %
C4.5 Asequibilidad del TP	Escala cualitativa 1-5	Mayor	5 %
C5.1 Complejidad técnica	Escala 1-5 (menor = menos complejo)	Menor	4 %
C5.2 Complejidad institucional	Escala 1-5	Menor	4 %
C5.3 Plazos de implementación	Escala 1-5 (menor = más rápido)	Menor	2 %

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Tabla 46. Cuadro maestro comparativo de los 21 criterios evaluados, por escenario

Criterio	Unidad	E1	E2	E3	E4
C1.1 Tiempo de viaje generalizado	min. equiv.	58,52	48,93 (+16,4 %)	45,87 (+21,6 %)	48,00 (+18,0 %)
C1.2 Congestión (velocidad)	km/h	16,78	20,90 (+24,6 %)	20,03 (+19,4 %)	20,85 (+24,2 %)
C1.3 Cobertura TP	% perímetro	47 %	82 % (+74,5 %)	47 % (+0,0 %)	95 % (+102,1 %)
C1.4 Formalización	%	33,5 %	80,0 % (+21,4 %)	80,0 % (+21,4 %)	100,0 % (+51,8 %)
C1.5 Competitividad TP vs. auto	min. dif.	58,90	51,32 (+12,9 %)	47,20 (+19,9 %)	50,41 (+14,4 %)
C1.6 Reparto modal TP	%	55,0 %	59,0 % (+7,3 %)	61,0 % (+10,9 %)	59,0 % (+7,3 %)
C2.1 Emisiones GEI	tCO ₂ /año	135 184	88 643 (+34,4 %)	90 206 (+33,3 %)	78 932 (+41,6 %)
C2.2 Calidad del aire (PM2.5)	t/año	10,13	3,53 (+65,2 %)	2,11 (+79,2 %)	0,63 (+93,8 %)

C2.3	Resiliencia climática	km	0,00	362,97	186,09	643,56
C3.1	Costo de inversión	M S/	316,52	4 094,9	2 088,1	3 983,2
C3.2	Beneficios socioeconómicos	Escala 1-5	1,31	4,25 (+223,8 %)	4,69 (+257,1 %)	4,69 (+257,1 %)
C3.3	Sostenibilidad financiera	Escala 1-5	3,00	4,00 (+33,3 %)	4,00 (+33,3 %)	4,00 (+33,3 %)
C3.4	Potencial de financiamiento	Escala 1-5	3,00	4,00 (+33,3 %)	4,00 (+33,3 %)	5,00 (+66,7 %)
C4.1	Accesibilidad del transporte público	Escala 1-5	1,00	4,50 (+350,0 %)	3,50 (+250,0 %)	5,00 (+400,0 %)
C4.2	Enfoque de género	Escala 1-5	2,00	3,95 (+97,5 %)	4,05 (+102,5 %)	5,00 (+150,0 %)
C4.3	Infraestructura peatonal	km	12,90	229,10	246,40	239,70
C4.4	Red ciclista segura, conectada y continua	km	0,00	30,40	112,80	67,40
C4.5	Asequibilidad del TP	Escala 1-5	2,00	3,00 (+50,0 %)	3,00 (+50,0 %)	5,00 (+150,0 %)
C5.1	Complejidad técnica	Escala 1-5	1,00	3,00	3,00	4,00
C5.2	Complejidad institucional	Escala 1-5	1,00	3,00	4,00	4,00
C5.3	Plazos de implementación	Escala 1-5	2,00	4,00	4,00	4,00

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Tabla 47. Desempeño de cada escenario por dimensión estratégica (puntuación normalizada 0-1)

Dimensión	Peso	E1	E2	E3	E4
Impacto en Movilidad	30 %	0,000	0,759	0,725	0,876
Impacto Ambiental	20 %	0,000	0,715	0,688	1,000
Viabilidad Económica	15 %	0,333	0,557	0,777	0,676
Impacto Social	25 %	0,000	0,642	0,696	0,931
Factibilidad Técnica e Institucional	10 %	1,000	0,267	0,133	0,000

Puntuación global	100 %	0,150	0,641	0,659	0,797
-------------------	-------	-------	-------	-------	-------

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

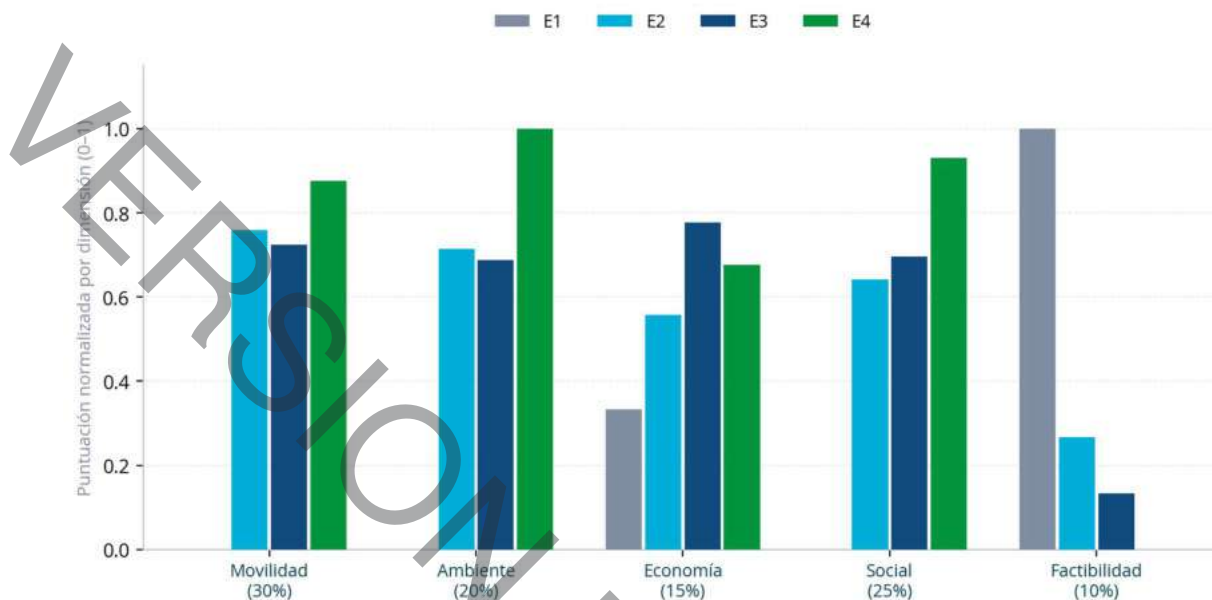


Figura 57. Desempeño de los escenarios por dimensión estratégica

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

El desempeño desagregado por dimensión muestra que ningún escenario domina en todas las dimensiones: el E4 – Ciudad en Red lidera tres de las cinco —movilidad, ambiente e impacto social—, el E3 – Chiclayo a Escala Humana presenta la mejor viabilidad económica, y el E1 – Tendencial obtiene la mayor factibilidad técnica e institucional por ser el que exige menor transformación.



Figura 58. Puntuación global de la evaluación multicriterio, por escenario (pesos base)

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

En esa evaluación, E4 lidera movilidad, ambiente e impacto social; E3 presenta mejor viabilidad económica; y E1 obtiene mayor factibilidad por su menor transformación. La fuente reporta que E4 conserva el primer lugar en los cuatro perfiles alternativos de ponderación evaluados. Este análisis permite examinar cambios en las prioridades, pero no sustituye la revisión de los valores de entrada ni elimina los riesgos de implementación.

5.3.1 Sensibilidad a las prioridades de evaluación

Tabla 48. Perfiles de ponderación alternativos

Perfil	Movilidad	Ambiente	Economía	Social	Factibilidad
Base	30 %	20 %	15 %	25 %	10 %
Movilidad	50 %	15 %	10 %	20 %	5 %
Equidad	25 %	10 %	10 %	45 %	10 %
Sostenibilidad	25 %	40 %	10 %	20 %	5 %
Económico	20 %	10 %	50 %	10 %	10 %

Tabla 49. Estabilidad del ranking de escenarios por perfil de ponderación

Perfil	E1	E2	E3	E4	1.er lugar
Pesos base	0,150 (4.º)	0,641 (3.º)	0,659 (2.º)	0,797 (1.º)	Ciudad en Red
Perfil 1 – Movilidad	0,080 (4.º)	0,679 (3.º)	0,684 (2.º)	0,843 (1.º)	Ciudad en Red
Perfil 2 – Equidad	0,130 (4.º)	0,628 (3.º)	0,646 (2.º)	0,808 (1.º)	Ciudad en Red
Perfil 3 – Sostenibilidad	0,080 (4.º)	0,669 (3.º)	0,675 (2.º)	0,875 (1.º)	Ciudad en Red
Perfil 4 – Económico	0,260 (4.º)	0,589 (3.º)	0,674 (2.º)	0,713 (1.º)	Ciudad en Red

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

El E4 – Ciudad en Red ocupa el primer lugar en los cinco perfiles de ponderación evaluados —pesos base y los cuatro perfiles alternativos—, sin excepción. El margen frente al E3 se estrecha en el perfil que otorga mayor peso a la viabilidad económica, pero el orden entre escenarios se mantiene en todos los casos ensayados.

5.3.2 Selección del escenario preferente

La selección del escenario preferente se sustentó en cinco criterios: desempeño global (puntuación con pesos base); robustez (estabilidad frente a los cuatro perfiles alternativos); equilibrio dimensional (beneficios en múltiples dimensiones sin comprometer excesivamente ninguna); perfil de riesgos y oportunidades (incluido el puntaje ajustado por riesgo); y potencial de financiamiento y sostenibilidad.

Tabla 50. Evaluación comparativa de escenarios para la selección del preferente

Criterio de selección	E1	E2	E3	E4
Desempeño global (pesos base)	0,150 (4.º)	0,641 (3.º)	0,659 (2.º)	0,797 (1.º)
Robustez (promedio de 4 perfiles)	0,138	0,641	0,670	0,810
Equilibrio dimensional	Muy bajo (solo factibilidad)	Medio-alto (movilidad ambiente) y	Alto (lidera economía)	Alto (lidera 3 de 5 dimensiones)
Nivel de riesgo global	Alto	Alto	Medio	Muy alto
Potencial de financiamiento (C3.4)	3/5	4/5	4/5	5/5

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

El E4 – Ciudad en Red obtiene el mejor resultado en cuatro de los cinco criterios de selección —desempeño global, robustez, equilibrio dimensional y potencial de financiamiento—, y solo queda por detrás del E3 en el nivel de riesgo, donde su mayor ambición transformadora exige mayor gobernanza e implementación.

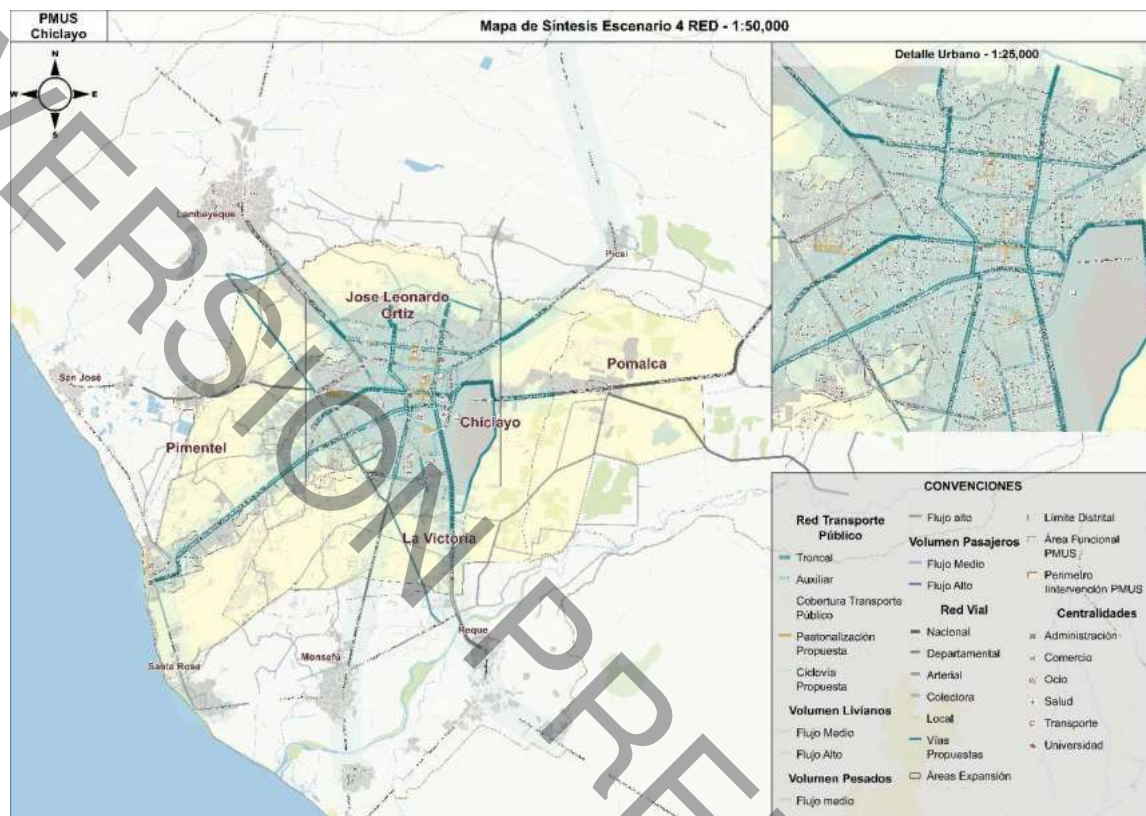
Proceso de validación y resultado

El escenario preferente fue presentado a la Unidad Gestora del PMUS de la Municipalidad Provincial de Chiclayo en sesión del 10 de agosto de 2026 (Reunión N.º 53-2026-PMUS Chiclayo), con participación de la Gerencia de Desarrollo Vial y Transporte, el Instituto Metropolitano de Planificación, el Instituto Vial Provincial, la Subgerencia de Transporte, regidores de la Comisión de Transporte, PROMOVILIDAD y el equipo consultor. Los comentarios recibidos se concentraron en la implementación y el financiamiento del escenario, no en la estructura ni en los resultados de la evaluación multicriterio, por lo que la matriz de evaluación no fue modificada.

Mediante Acta de Aprobación Técnica del Entregable N.º 04 del PMUS, suscrita en Chiclayo el 10 de agosto de 2026, la Unidad Gestora del PMUS y la Dirección de Fortalecimiento y Planificación de la Movilidad de PROMOVILIDAD acordaron aprobar técnicamente los entregables del Componente 3. En consecuencia, la selección del Escenario 4 – Ciudad en Red queda ratificada mediante esta aprobación técnica, respaldada adicionalmente por el análisis de sensibilidad, que confirma que el E4 conserva el primer lugar en los cinco perfiles de ponderación evaluados.

5.3.3 Mapas de indicadores del escenario seleccionado

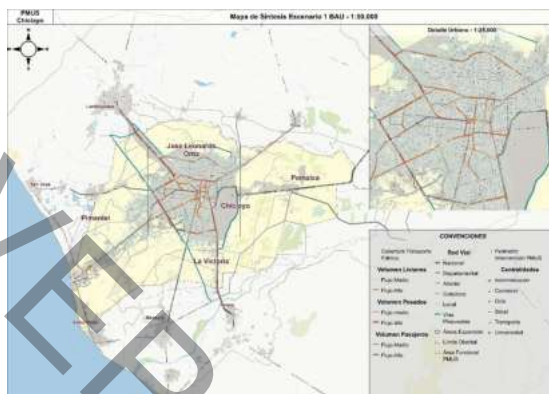
El siguiente mapa representa espacialmente la configuración del Escenario 4 – Ciudad en Red, el escenario preferente ratificado en el apartado 5.3.2: red troncal y auxiliar de transporte público, cobertura del sistema, vías propuestas, peatonalización y ciclovías propuestas, y jerarquía vial, a escala metropolitana (1:50 000) y de detalle urbano (1:25 000).



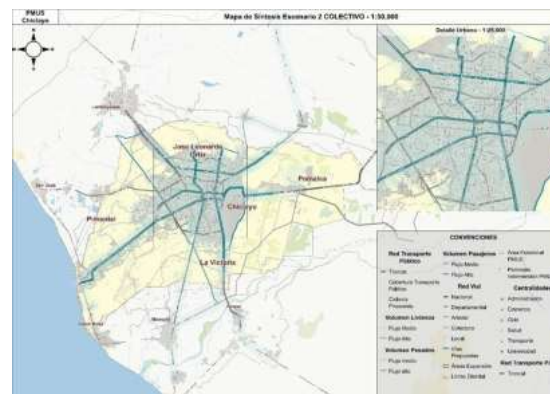
Mapa 26. Mapa síntesis del Escenario 4 – Ciudad en Red, escala metropolitana

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

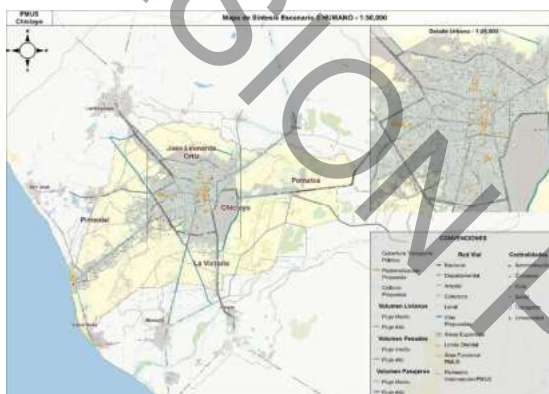
La siguiente figura reúne los cuatro mapas de síntesis (Escenarios 1 a 4) para permitir una comparación visual directa de la red de transporte público, la cobertura y las intervenciones de movilidad activa propuestas en cada alternativa.



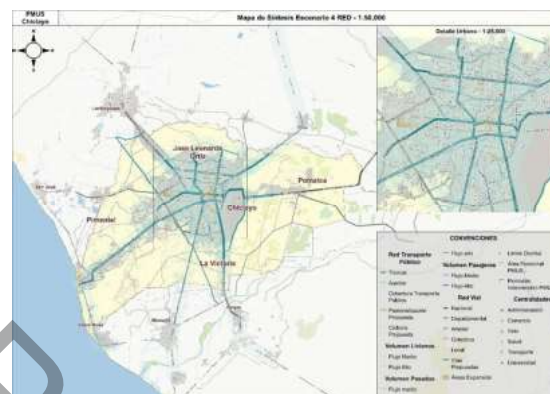
E1 - Tendencial (BAU)



E2 - Ciudad Colectiva



E3 - Chiclayo a Escala Humana

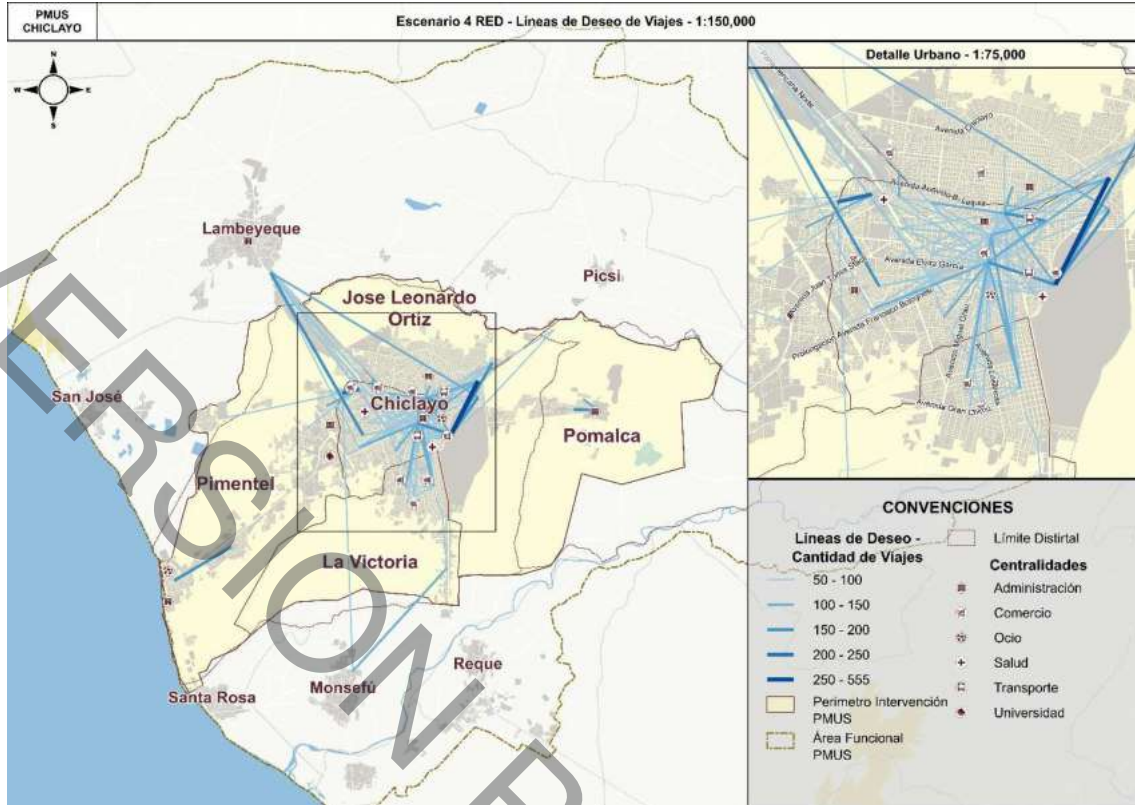


E4 - Ciudad en Red (preferente)

Mapa 27. Mapas de síntesis comparativa de los cuatro escenarios del PMUS Chiclayo

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Los siguientes cinco mapas temáticos complementan el mapa síntesis con la lectura espacial de los indicadores del modelo de transporte para el Escenario 4 - Ciudad en Red:



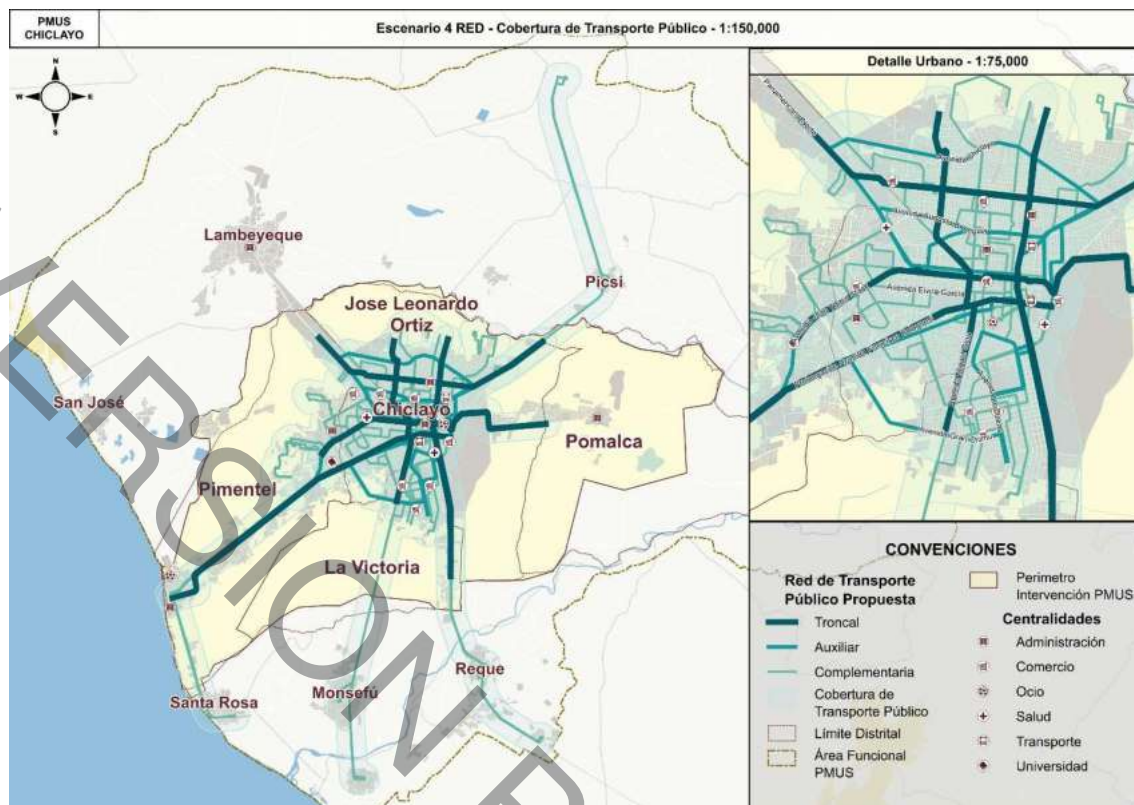
Mapa 28. Líneas de deseo de viajes - Escenario 4 (Ciudad en Red)

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

La distribución de viajes motorizados futuros se expresa mediante la matriz origen-destino resultante de la etapa de distribución del modelo, agregada por macrozonas del área metropolitana. En el Escenario 4, de estructura policéntrica, los viajes se redistribuyen entre centralidades y acortan sus distancias medias, a diferencia del Escenario Tendencial, que refuerza la convergencia radial sobre el núcleo de Chiclayo.



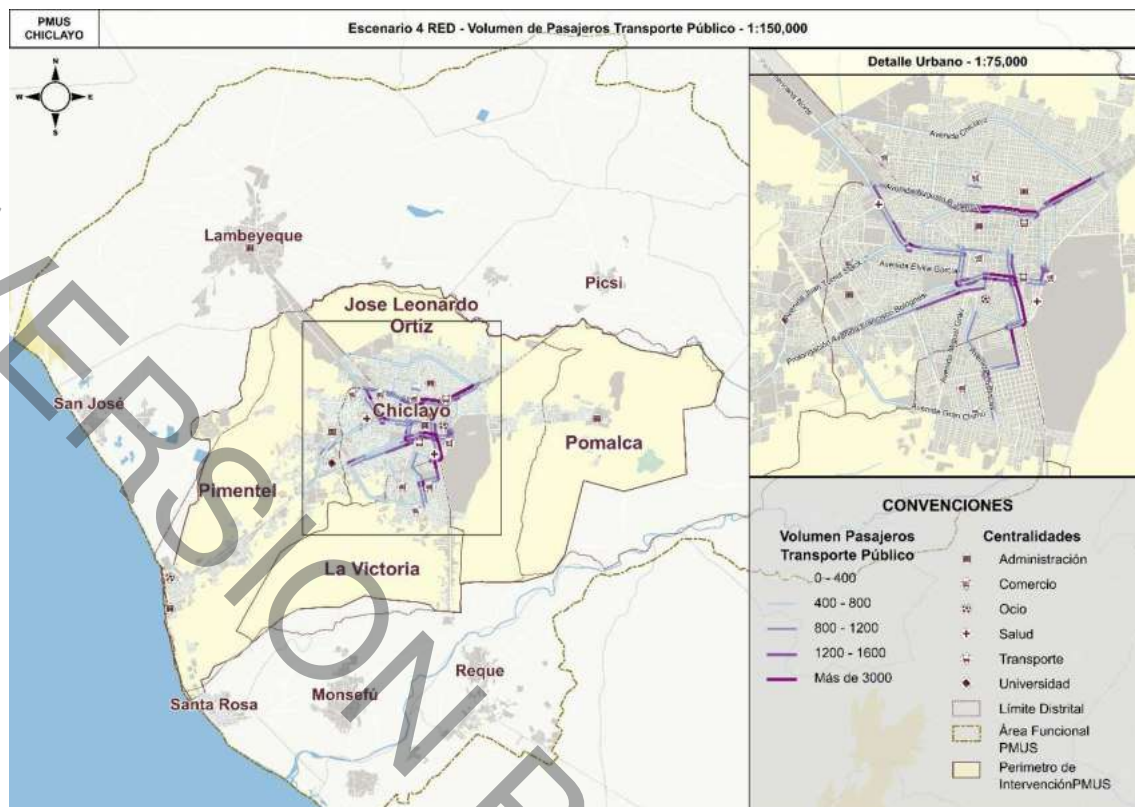
El grado de saturación expresa la relación volumen/capacidad de los arcos de la red vial e identifica los tramos con mayor nivel de congestión. En el Escenario 4, refleja el efecto combinado de la reasignación de espacio vial, la introducción de carriles exclusivos para transporte público y las medidas de gestión de la demanda sobre las condiciones de circulación.



Mapa 30. Cobertura de transporte público – Escenario 4 (Ciudad en Red)

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

La red del Escenario 4 está compuesta por 5 rutas troncales, 4 auxiliares y 16 complementarias —la misma configuración física del Escenario Ciudad Colectiva—, pero con rutas auxiliares operando a menor velocidad (30 km/h en lugar de 60 km/h) y con integración tarifaria parcial, limitada a troncales y auxiliares. Estas decisiones operativas reducen la inversión requerida en infraestructura y gestión frente al Escenario Ciudad Colectiva, sin renunciar a la arquitectura de red jerarquizada.



Mapa 31. Carga de pasajeros de transporte público - Escenario 4 (Ciudad en Red)

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Representa el volumen de pasajeros asignado a cada tramo de la red de transporte público, permitiendo identificar los corredores troncales con mayor demanda bajo el Escenario 4. La fuente no incluye, para este mapa en particular, un párrafo interpretativo adicional más allá de la propia leyenda del mapa.

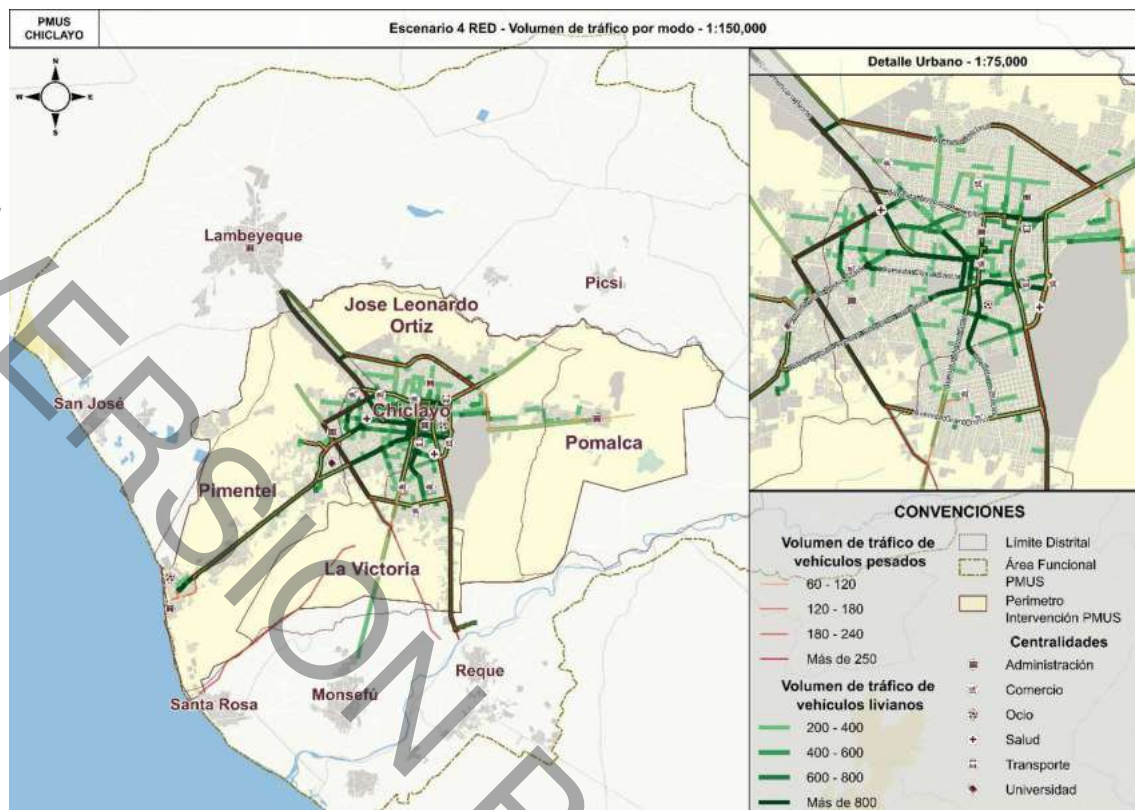


Figura 59. Flujo vehicular por modo – Escenario 4 (Ciudad en Red)

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

El volumen de tráfico en hora punta por modo representa la asignación de los distintos modos de transporte sobre la red durante el periodo de máxima demanda —transporte público, transporte privado (automóvil y motocicleta), mototaxi y transporte de carga—. En el Escenario 4 permite verificar el efecto de la transferencia modal y del ordenamiento logístico sobre la carga de los corredores estructurantes.

6 Plan de Acción y Financiamiento

Este capítulo traduce el escenario preferente del PMUS, Escenario 4 – Ciudad en Red, en la base del plan de acción para el Área Metropolitana de Chiclayo. Presenta la evaluación de la madurez y del alineamiento de las acciones y proyectos actuales o próximos, los insumos disponibles para la formulación de medidas y la magnitud de la inversión del escenario preferente. Las secciones cuyo contenido depende de insumos aún no disponibles se identifican de forma expresa como pendientes.

El Plan de Acción incorpora el enfoque de género como criterio de diseño y no como tema transversal declarativo. Responde a tres brechas documentadas en el diagnóstico (apartado 4.2.6). Las mujeres dependen más del transporte público: realizan en él el 55,2 % de sus viajes, frente al 48,0 % de los hombres. Además, concentran los viajes de cuidado y están expuestas al acoso: el 15,1 % reporta haberlo sufrido. Siete intervenciones de la lista corta atienden estas brechas de forma directa:

- los parámetros de calidad del Sistema Integrado de Transporte con enfoque de género (TP-2) y su Reglamento (TP-3);
- los paraderos formales (TP-8);
- el programa de veredas accesibles (MA-1);
- el Plan de accesibilidad universal del SIT (SV-2);
- el Observatorio de movilidad (GB-4);
- el programa de comunicación y participación (GB-5).

6.1 Evaluación de acciones y proyectos actuales

La evaluación responde a dos preguntas: en qué condición se encuentran hoy los proyectos estructurantes actuales o próximos del área metropolitana y en qué medida contribuyen a los objetivos del PMUS. Para ello combina dos ejes independientes, el nivel de madurez y el alineamiento estratégico, que se cruzan en una matriz de tratamiento. El marco de referencia es la cartera de 17 componentes que activa el escenario preferente.

6.1.1 Método de evaluación

La madurez mide el grado de preparación efectiva de una inversión para pasar a ejecución. Se descompone en cuatro dimensiones, cada una con una escala ordinal de cuatro niveles y una fuente de verificación (Tabla 51). La ponderación es una propuesta técnica sujeta a aprobación de la Unidad Gestora.

Tabla 51. Dimensiones de la evaluación de madurez, pregunta que responden y ponderación propuesta

Dimensión	Pregunta que responde	Fuente de verificación	Peso propuesto
Institucional	¿Existe una entidad con competencia, mandato y capacidad formalmente asignados para llevar el proyecto a ejecución?	Actos administrativos de designación de UF y UEI; convenios interinstitucionales; instrumentos de gestión de la MPCh y de los distritos.	20 %
Financiera	¿El proyecto cuenta con financiamiento efectivamente disponible para su siguiente etapa, y no solo con ejecución presupuestal pasada?	Banco de Inversiones; Consulta Amigable (PIM y devengado); PMI 2026-2028; convenios, operaciones de endeudamiento y contratos APP/PA.	30 %
Técnica	¿En qué fase del ciclo de inversión se encuentra y con qué nivel de aprobación de estudios?	Banco de Inversiones: fase, formato de registro, declaración de viabilidad, expediente técnico aprobado.	30 %

Dimensión	Pregunta que responde	Fuente de verificación	Peso propuesto
Física	¿Qué avance material tiene la intervención y están resueltas las condiciones habilitantes para ejecutarla?	Reportes de avance de obra de la UEI; situación de disponibilidad y saneamiento predial; licencias y autorizaciones.	20 %

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

El puntaje ponderado se calcula como $M = 0,20 \cdot I + 0,30 \cdot F + 0,30 \cdot T + 0,20 \cdot Fís$ y se corrige con reglas de corte por restricción crítica: si la dimensión técnica o la institucional se sitúan en Nivel 1, el nivel global no puede exceder el Nivel 2; si no existe financiamiento asegurado y el saldo pendiente supera el 50 % del costo actualizado, no puede exceder el Nivel 3. Las inversiones cerradas, desactivadas o liquidadas no se evalúan. La información no verificable se consigna como «s/i» y no se convierte en Nivel 1. El puntaje corregido se traduce en el nivel de madurez global según la Tabla 52.

Tabla 52. Conversión del puntaje ponderado al nivel de madurez global

Nivel	Denominación	Rango de M	Lectura
Nivel 1	Inicial	$1,00 \leq M < 1,75$	Intervención identificada; no existen condiciones para programar su ejecución.
Nivel 2	En formulación	$1,75 \leq M < 2,50$	Registro iniciado; requiere completar estudios y definiciones institucionales.
Nivel 3	Consolidado	$2,50 \leq M < 3,25$	Definiciones técnicas e institucionales resueltas; brecha concentrada en financiamiento o en condiciones habilitantes.
Nivel 4	Listo para ejecución	$3,25 \leq M \leq 4,00$	Condiciones técnicas, institucionales, financieras y físicas resueltas.

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

El alineamiento estratégico se valora con cuatro criterios (Tabla 53). Es alto cuando $A1 = 2$, el saldo del semáforo A3 es igual o superior a +2, ninguna variable se valora «Contradice» y A4 es distinto de «No»; medio cuando $A1 \geq 1$, el saldo es igual o superior a 0 y no hay valoraciones «Contradice»; y bajo en los demás casos. Así, una intervención que solo amplía capacidad para el vehículo privado sin medidas compensatorias no puede calificarse como alineada.

Tabla 53. Criterios de evaluación del alineamiento estratégico

Criterio	Contenido	Escala
A1. Correspondencia con la cartera del escenario preferente	Verifica si el componente forma parte explícita de la cartera del Escenario 4 — Ciudad en Red, si es compatible con ella sin formar parte, o si no guarda correspondencia.	2 = componente explícito de la cartera; 1 = compatible, no incluido; 0 = sin correspondencia
A2. Contribución a los objetivos estratégicos	Número de objetivos estratégicos del PMUS (1 a 8) a los que el componente contribuye de manera directa y verificable.	2 = tres o más objetivos; 1 = uno o dos objetivos; 0 = ninguno
A3. Contraste con las variables del diagnóstico	Semáforo cualitativo sobre las cuatro variables definidas en diagnóstico: emisiones de GEI, PM2.5, siniestralidad vial y equidad modal.	Por variable: Contribuye (+1); Neutro (0); No aplica (n.a., no computa); Contradice (−1). Saldo del semáforo = suma de los valores
A4. Representación en el modelo de transporte	Verifica si el componente está codificado en la red del escenario preferente del MET-CHI y, por tanto, si su efecto está incorporado en los resultados de modelación.	Sí; Parcial; No; No aplica (componentes de gestión o regulación no codificables en la red modelada)

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

El cruce de ambos ejes define cuatro cuadrantes, cada uno con una ruta de tratamiento diferenciada (Tabla 54). La matriz no supone jerarquía entre ejes ni constituye un ranking de prioridad de inversión.

Tabla 54. Matriz de categorización de proyectos: madurez × alineamiento estratégico

	Alineamiento alto	Alineamiento medio o bajo
Madurez alta (Niveles 3 y 4)	Cuadrante I — Ejecutar y acompañar. Proyectos en condiciones de avanzar y consistentes con el escenario preferente. El tratamiento consiste en acompañamiento técnico, aseguramiento del financiamiento pendiente y verificación de la coherencia de sus componentes con el diseño del sistema.	Cuadrante III — Reformular o condicionar. Proyectos que pueden ejecutarse pero cuya contribución al escenario preferente no está acreditada. El tratamiento consiste en revisar componentes, incorporar medidas compensatorias o condicionar su ejecución a intervenciones complementarias.
Madurez baja (Niveles 1 y 2)	Cuadrante II — Madurar prioritariamente. Proyectos necesarios para el escenario preferente que carecen de condiciones para ejecutarse. El tratamiento consiste en cerrar la brecha identificada: estudios, definición institucional o estructuración financiera.	Cuadrante IV — Revisar pertinencia. Proyectos sin condiciones de ejecución ni contribución acreditada. El tratamiento consiste en evaluar su pertinencia dentro del PMUS y, de mantenerse, reformular su alcance.

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Las dimensiones institucional y financiera se apoyan en registros administrativos que pueden no reflejar el estado real de las inversiones; por ello se consideran preliminares hasta su contraste con las entidades responsables, y el nivel global resultante se identifica como provisional.

6.1.2 Inventario de proyectos estructurantes

El inventario parte de una consulta avanzada al Banco de Inversiones de INVIERTE.PE, realizada el 22 de agosto de 2026 para la provincia de Chiclayo en las funciones Comercio, Cultura y Deporte, Medioambiente, Salud, Saneamiento, Transporte, Turismo y Vivienda y Desarrollo Urbano. De 1 274 registros iniciales, los filtros sucesivos por estado de la inversión, ámbito territorial y relevancia para la movilidad según la función conducen a un inventario de 13 proyectos estructurantes (Figura 60).



Figura 60. Proceso de depuración de la cartera de INVIERTE.PE hasta el inventario de proyectos estructurantes

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, con base en el Banco de Inversiones (INVIERTE.PE), consulta del 22 de agosto de 2026.

La Tabla 55 presenta las 13 inversiones con su tipología, nivel de gobierno, entidad y costo actualizado. El costo conjunto asciende a S/ 2 865 955 395,04 y muestra una concentración extrema: el sistema de drenaje pluvial de cuatro distritos, a cargo de la ARCC, representa el 78,0 % (Tabla 56 y Figura 61). Ninguna inversión

registrada tiene por objeto el transporte público ni la movilidad activa; los componentes peatonales aparecen solo como elementos accesorios de proyectos viales (veredas, rampas y martillos).

Tabla 55. Datos básicos de la cartera de proyectos con CUI

CUI	Proyecto	Tipología de la intervención	Ámbito / Distrito(s)	Nivel de gobierno	Entidad	Costo actualizado (S/)
2545188	Sistema de drenaje pluvial urbano de cuatro distritos de Chiclayo	Proyecto complementario de resiliencia climática	Provincia de Chiclayo	Nacional	AUTORIDAD PARA LA RECONSTRUCCIÓN CON CAMBIOS - ARCC	2 236 325 727,56
2702828	Mejoramiento de la movilidad urbana en las avenidas Túpac Amaru y Víctor Raúl Haya de la Torre	Mejoramiento de vías existentes con componente de movilidad activa	Chiclayo - La Victoria	Regional	GOBIERNO REGIONAL LAMBAYEQUE	45 747 635,78
2728847	Reparación de calzada, veredas y rampas de la Av. Agricultura (LA-111)	Mejoramiento de vías existentes con componente de movilidad activa	Chiclayo - José Leonardo Ortiz	Regional	GOBIERNO REGIONAL LAMBAYEQUE	35 702 175,20
2402131	Recuperación post desastre del tramo Trujillo-Sullana de la Autopista del Sol	Mejoramiento de vía nacional / recuperación post desastre	Chiclayo	Nacional	MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES - MTC	46 212 658,77
2637505	Creación del servicio de movilidad urbana en la Av. José Eufemio Lora y Lora	Creación de vía con componente de movilidad activa	Chiclayo - José Leonardo Ortiz	Regional	GOBIERNO REGIONAL LAMBAYEQUE	20 884 396,76
2671713	Mejoramiento de la movilidad urbana en la Av. John F. Kennedy y la Ca. Lambayeque	Mejoramiento de vías existentes con componente de movilidad activa	Chiclayo - José Leonardo Ortiz	Local	MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE JOSE LEONARDO ORTIZ	10 270 833,47
2673681	Mejoramiento de la movilidad urbana en la Av. Simón Bolívar y la Ca. Ferreñafe	Mejoramiento de vías existentes con componente de movilidad activa	Chiclayo - José Leonardo Ortiz	Local	MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE JOSE LEONARDO ORTIZ	8 168 650,85
2644854	Ampliación del servicio de movilidad urbana en la Av. Cieza de León	Mejoramiento de vías existentes con componente de movilidad activa	Chiclayo	Local	MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CHICLAYO	3 477 721,07
2378604	Rehabilitación de la calle Sáenz Peña	Mejoramiento de vías existentes	Chiclayo	Local	MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CHICLAYO	2 246 537,48
2657080	Mejoramiento de la movilidad urbana en la Av. Augusto B. Leguía	Mejoramiento de vías existentes con componente de movilidad activa	Chiclayo	Regional	GOBIERNO REGIONAL LAMBAYEQUE	36 058 804,00

CUI	Proyecto	Tipología de la intervención	Ámbito / Distrito(s)	Nivel de gobierno	Entidad	Costo actualizado (S/)
2699579	Mejoramiento de la movilidad urbana en las vías locales del C.P. La Unión	Mejoramiento de vías existentes con componente de movilidad activa	Chiclayo - Pomalca	Local	MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE POMALCA	34 811 611,54
2653894	Transitabilidad vial interurbana en la LA-110, Ramiro Priale - Dv. Pisci	Infraestructura vial estructurante de la red departamental	Chiclayo - José Leonardo Ortiz	Regional	GOBIERNO REGIONAL LAMBAYEQUE	133 376 163,48
2727389	Transitabilidad vial interurbana en la LA-111, óvalo Gran Chimú	Infraestructura vial estructurante de la red departamental	Chiclayo	Regional	GOBIERNO REGIONAL LAMBAYEQUE	252 672 479,08

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en el Banco de Inversiones (INVIERTE.PE), consulta del 22 de agosto de 2026.

Tabla 56. Distribución del inventario de proyectos con CUI por tipología

Tipología	N.º de proyectos	Costo actualizado (S/)	% del costo
Infraestructura vial estructurante y de la red nacional	3	432 261 301,33	15,1 %
Mejoramiento del servicio de movilidad urbana	9	197 368 366,15	6,9 %
Proyectos complementarios	1	2 236 325 727,56	78,0 %
Transporte público	0	—	—
Movilidad activa (como objeto principal)	0	—	—
Total	13	2 865 955 395,04	100,0 %

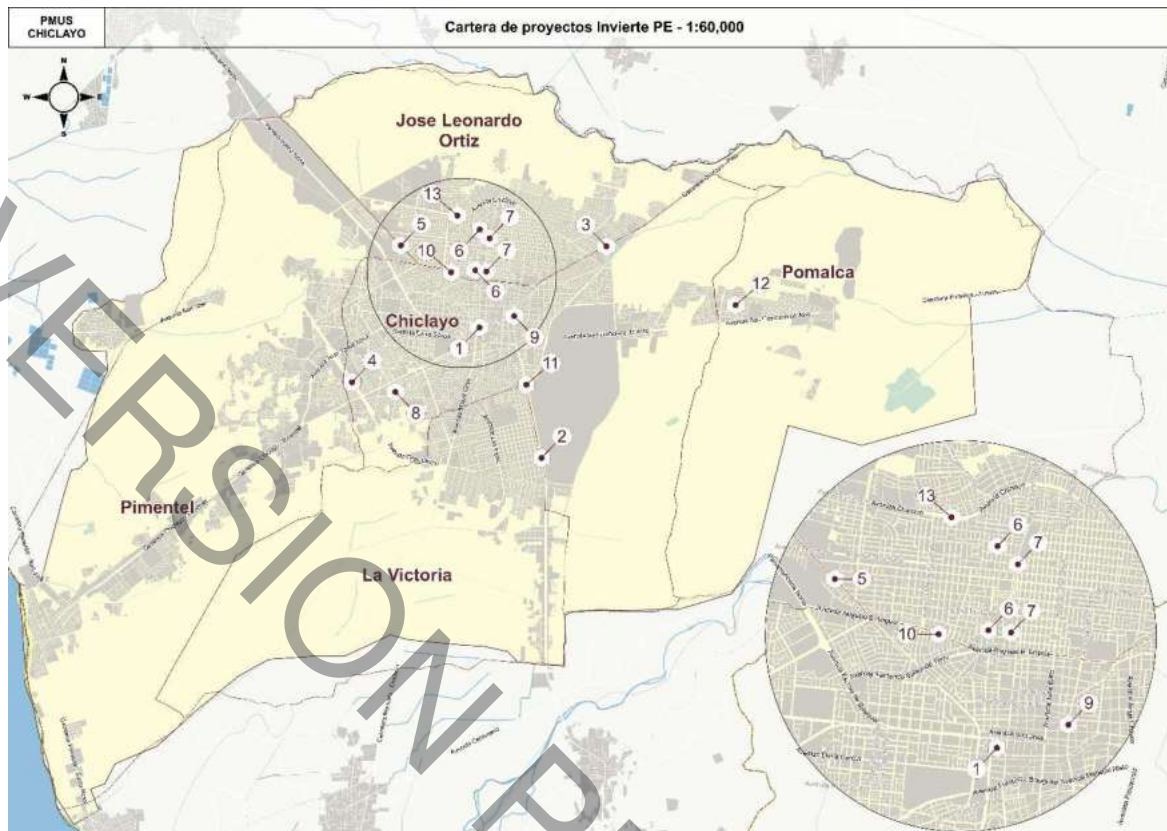
Fuente: Elaboración propia con base en el Banco de Inversiones (INVIERTE.PE), consulta del 22 de agosto de 2026.



Figura 61. Costo actualizado de la cartera con CUI por tipología de intervención

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en el Banco de Inversiones (INVIERTE.PE), consulta del 22 de agosto de 2026.

La localización del inventario (Mapa 32) confirma que las inversiones se concentran en el continuo urbano de Chiclayo, José Leonardo Ortiz, Pomalca y La Victoria, sobre vías de sección consolidada; la única intervención de escala metropolitana es el drenaje pluvial. La Tabla 57 relaciona los identificadores del mapa con cada CUI.



Mapa 32. Mapa de localización de inversiones registradas en el Banco de Inversiones (INVIERTE.PE) con incidencia sobre la movilidad del Área Metropolitana de Chiclayo

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Tabla 57. Relación de proyectos con CUI identificados en el mapa de localización

ID	CUI	Nombre
1	2545188	CREACION DEL SERVICIO DE DRENAJE PLUVIAL EN EL ÁMBITO URBANO DE 4 DISTRITOS DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO - DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE
2	2702828	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE MOVILIDAD URBANA EN LAS AVENIDAS TUPAC AMARU 5-7 KM Y VICTOR RÁUL HAYA DE LA TORRE 1-2 KM EN EL DISTRITO DE LA VICTORIA, DISTRITO DE CHICLAYO Y DISTRITO DE MONSEFU DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO DEL DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE
3	2728847	REPARACION DE CALZADA O PISTA, VEREDA O ACERA, RAMPA O VÍA DE ACCESO A UNA AUTOPISTA Y OBRAS EXTERIORES; ADEMÁS DE OTROS ACTIVOS EN EL(LA) AV. AGRICULTURA - LA 111 TRAMO DESDE AV. NICOLAS DE PIÉROLA HASTA LA ACEQUIA SECTOR VISTA ALEGRE (CARRETERA FERRE)
4	2402131	RECUPERACION POST DESASTRE EN LOS SECTORES AFECTADOS POR EL FENÓMENO "EL NIÑO" EN EL TRAMO: TRUJILLO - SULLANA DE LA AUTOPISTA DEL SOL, DISTRITO DE CHICLAYO - PROVINCIA DE CHICLAYO - REGIÓN LAMBAYEQUE
5	2637505	CREACION DEL SERVICIO DE MOVILIDAD URBANA EN AV. JOSÉ EUFEMIO LORA Y LORA ENTRE LA AV. AUGUSTO B. LEGUÍA Y AV. RAMIRO PRIALÉ DISTRITO DE JOSE LEONARDO ORTIZ DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO DEL DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE
6	2671713	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE MOVILIDAD URBANA EN AV. JHON F. KENNEDY COMPRENDIDO DESDE LA CA. REMIGIO SILVA HASTA LA AV. EL DORADO Y CA. LAMBAYEQUE COMPRENDIDO DESDE LA AV. EL DORADO HASTA AUGUSTO B. LEGUIA DISTRITO DE JOSE LEONARDO ORTIZ DE LA PROVINC

ID	CUI	Nombre
6	2671713	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE MOVILIDAD URBANA EN AV. JHON F. KENNEDY COMPRENDIDO DESDE LA CA. REMIGIO SILVA HASTA LA AV. EL DORADO Y CA. LAMBAYEQUE COMPRENDIDO DESDE LA AV. EL DORADO HASTA AUGUSTO B. LEGUIA DISTRITO DE JOSE LEONARDO ORTIZ DE LA PROVINC
7	2673681	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE MOVILIDAD URBANA EN LA AV. SIMON BOLIVAR COMPRENDIDO DESDE AV. CHICLAYO HASTA LA CA. TAHUANTINSUYO Y CA. FERREÑAFE COMPRENDIDO DESDE CA. TAHUANTINSUYO HASTA AV. AUGUSTO B. LEGUIA DISTRITO DE JOSE LEONARDO ORTIZ DE LA PROVI
8	2644854	AMPLIACION DEL SERVICIO DE MOVILIDAD URBANA EN LA AVENIDA CIEZA DE LEON DESDE LA PROLONGACIÓN BOLOGNESI HASTA LA AVENIDA SANTA ROSA DE LIMA DEL DISTRITO DE CHICLAYO DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO DEL DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE
9	2378604	REHABILITACION DE LA CALLE SAENZ PEÑA DESDE LA AV. BOLOGNESI HASTA LA AV. LEGUIA, DISTRITO DE CHICLAYO, PROVINCIA DE CHICLAYO, DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE
10	2657080	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE MOVILIDAD URBANA EN AV. AUGUSTO B. LEGUIA DESDE LA AV. SAENZ PEÑA HASTA LA PANAMERICANA NORTE DISTRITO DE CHICLAYO DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO DEL DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE
11	2727389	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN RED VIAL DEPARTAMENTAL LA-111 DESDE EL EMP. PE-1N EN LA VICTORIA (ÓVALO GRAN CHIMÚ) HASTA EMP. CON LA- 816 DISTRITO DE CHICLAYO DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO DEL DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE
12	2699579	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE MOVILIDAD URBANA EN LAS VIAS LOCALES DEL C.P. LA UNION, DISTRITO DE POMALCA - PROVINCIA DE CHICLAYO - DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE
13	2653894	MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSITABILIDAD VIAL INTERURBANA EN LA-110 EMP. PE-1N RAMIRO PRIALÉ HASTA EMP. LA-111 (DV PICSÍ) DISTRITO DE JOSE LEONARDO ORTIZ DE LA PROVINCIA DE CHICLAYO DEL DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en el Banco de Inversiones (INVIERTE.PE), consulta del 22 de agosto de 2026.

6.1.3 Progreso de los proyectos y brechas de cobertura

De las 13 inversiones, dos están materialmente concluidas, una se encuentra en ejecución y diez registran avance físico nulo (Tabla 58). Las concluidas se tratan como actuaciones concurrentes y antecedentes del Plan.

Tabla 58. Progreso físico y financiero de las inversiones del inventario

CUI	Proyecto	Ámbito	Beneficiarios	Avance físico	Avance financiero	Estado
2402131	Recuperación post desastre Trujillo-Sullana, Autopista del Sol	Chiclayo	1 173 089	100,0 %	100,0 %	Concluido
2673681	Av. Simón Bolívar y Ca. Ferreñafe	Chiclayo – José Leonardo Ortiz	2 073	93,4 %	93,8 %	Concluido (en recepción)
2671713	Av. John F. Kennedy y Ca. Lambayeque	Chiclayo – José Leonardo Ortiz	1 646	9,4 %	30,5 %	En ejecución
2545188	Drenaje pluvial de cuatro distritos	Provincia de Chiclayo	399 238	0,0 %	7,4 %	Por implementar
2644854	Av. Cieza de León	Chiclayo	119	0,0 %	1,2 %	Por implementar
2702828	Av. Túpac Amaru y Av. Víctor Raúl Haya de la Torre	Chiclayo – La Victoria	2 077	0,0 %	0,1 %	Por implementar
2728847	Av. Agricultura (LA-111)	Chiclayo – José Leonardo Ortiz	Sin dato en el registro	0,0 %	0,0 %	Por implementar
2637505	Av. José Eufemio Lora y Lora	Chiclayo – José Leonardo Ortiz	904	0,0 %	0,0 %	Por implementar

CUI	Proyecto	Ámbito	Beneficiarios	Avance físico	Avance financiero	Estado
2378604	Calle Sáenz Peña	Chiclayo	Sin dato en el registro	0,0 %	0,0 %	Por implementar
2657080	Av. Augusto B. Leguía	Chiclayo	1 168	0,0 %	0,0 %	Por implementar
2699579	Vías locales del C.P. La Unión	Chiclayo – Pomalca	3 986	0,0 %	0,1 %	Por implementar
2653894	LA-110, Ramiro Prialé – Dv. Pisci	Chiclayo – José Leonardo Ortiz	336 249	0,0 %	0,0 %	Por implementar
2727389	LA-111, óvalo Gran Chimú	Chiclayo	325 920	0,0 %	0,0 %	Por implementar

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en el Banco de Inversiones (INVIERTE.PE), consulta del 22 de agosto de 2026 y Consulta Amigable del MEF. «Sin dato en el registro»: campo pendiente de consulta.

La cartera registrada deja sin cobertura cuatro ámbitos de intervención: transporte público, movilidad activa como objeto principal, gestión del tránsito y sistemas inteligentes, y logística urbana (Tabla 59). En el territorio, Pimentel no registra ninguna inversión y La Victoria y Pomalca solo una cada uno (Tabla 60). Los colectivos que concentran la demanda metropolitana (usuarios del transporte público, peatones y ciclistas, mujeres y personas con movilidad reducida) no cuentan con inversiones que los atiendan como destinatarios principales (Tabla 61).

Tabla 59. Cobertura de la cartera registrada por modo de transporte

Modo o ámbito de intervención	N.º de inversiones	Costo actualizado (S/)	Situación
Transporte público	0	—	Brecha total
Movilidad activa como objeto principal	0	—	Brecha total
Gestión del tránsito y sistemas inteligentes	0	—	Brecha total
Logística urbana	0	—	Brecha total
Infraestructura vial estructurante y red nacional	3	432 261 301,33	Cubierto
Mejoramiento de vías urbanas	9	197 368 366,15	Cubierto
Complementario (drenaje pluvial)	1	2 236 325 727,56	Cubierto

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en el Banco de Inversiones (INVIERTE.PE), consulta del 22 de agosto de 2026.

Tabla 60. Distribución territorial de la cartera registrada

Distrito del área funcional	N.º de inversiones que lo intervienen	Situación
Chiclayo	12	Cubierto
José Leonardo Ortiz	5	Cubierto
La Victoria	1	Cobertura parcial
Pomalca	1	Cobertura parcial
Pimentel	0	Brecha total

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en el Banco de Inversiones (INVIERTE.PE), consulta del 22 de agosto de 2026. Una misma inversión puede intervenir más de un distrito; el drenaje pluvial, de ámbito provincial, no se computa en este corte.

Tabla 61. Brechas de cobertura por grupo de población y colectivo

Grupo de población o colectivo	Situación según el diagnóstico (Componente 2)	Cobertura en la cartera registrada	Brecha
Demanda total del sistema de movilidad	876 000 viajes diarios en el área metropolitana.	Ninguna inversión registrada interviene sobre el sistema de transporte que atiende esa demanda.	Total
Usuarios del transporte público	El 51,67 % de los viajes se realiza en transporte público, prestado casi en su totalidad en mototaxi, combi y taxi colectivo (51,06 %); el microbús y el ómnibus apenas suman el 0,60 %.	No existe ninguna inversión de transporte público en la cartera registrada.	Total

Grupo de población o colectivo	Situación según el diagnóstico (Componente 2)	Cobertura en la cartera registrada	Brecha
Peatones y ciclistas	22,4 % de los viajes se realizan en modos activos, con 10,15 km de infraestructura ciclista y 2,97 km de vías con prioridad peatonal.	Ninguna inversión tiene la movilidad activa como objeto principal. Los componentes peatonales aparecen incorporados a seis proyectos viales, como elemento accesorio de la sección.	Parcial
Personas con movilidad reducida	28,1 % de las esquinas de la zona monumental cuentan con rampas.	Cuatro de las trece inversiones incorporan rampas o martillos dentro de su presupuesto de veredas; ninguna tiene la accesibilidad universal como objeto.	Parcial
Mujeres	55,2 % de los viajes realizados por mujeres se efectúan en transporte público.	Al no existir inversiones de transporte público registradas, el colectivo queda sin cobertura en la cartera.	Total
Población expuesta a la siniestralidad vial	3 524 siniestros y 419 atropellos anuales; 280,6 siniestros por cada 100 000 habitantes.	Tres inversiones incorporan señalización, reductores de velocidad o tratamiento de nodos; ninguna responde a un programa de seguridad vial.	Parcial
Población de Pimentel	El distrito forma parte del área funcional del PMUS y constituye el extremo occidental de las líneas troncales Pomalca-Pimentel del escenario preferente.	Ninguna inversión registrada interviene en su territorio.	Total

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en el diagnóstico de la movilidad urbana del PMUS y el Banco de Inversiones (INVIERTE.PE).

A escala de proyecto, cada inversión se vincula con una tipología cerrada de seis brechas, ancladas a indicadores de línea base (Tabla 62). Once de las trece inversiones permiten determinar la brecha atendida: la accesibilidad peatonal (B3) aparece en ocho, la seguridad vial (B4) en seis y la vulnerabilidad climática (B6) en tres; ninguna atiende la cobertura de transporte público (B1) y solo una interviene de forma parcial sobre la continuidad de la red de movilidad activa (B2) (Tabla 63). La única inversión que atiende exclusivamente la congestión (B5) es el viaducto de la LA-111.

Tabla 62. Tipología de brechas de la red y del sistema de movilidad

Código y denominación	Definición operativa	Indicador de línea base que la sustenta
B1. Déficit de cobertura de transporte público	Población sin acceso a un servicio de transporte público formal a distancia caminable, o servida únicamente por servicios informales.	65 % de la población a 400 m o menos de un paradero; 51,06 % de los viajes en mototaxi, combi y taxi colectivo.
B2. Discontinuidad de la red de movilidad activa	Tramos que interrumpen la continuidad de un itinerario peatonal o ciclista, o ausencia de infraestructura en ejes con demanda acreditada.	10,15 km de infraestructura ciclista y 2,97 km de vías con prioridad peatonal en el área metropolitana.
B3. Déficit de accesibilidad peatonal	Ausencia de condiciones de accesibilidad universal en veredas, cruces y esquinas.	28,1 % de las esquinas de la zona monumental cuentan con rampas; 12,90 km de infraestructura peatonal accesible.
B4. Nodo o tramo inseguro	Intersección o tramo con concentración acreditada de siniestros o de atropellos.	3 524 siniestros y 419 atropellos anuales; 280,6 siniestros por cada 100 000 habitantes.
B5. Congestión y baja velocidad de operación	Tramo o corredor cuya capacidad o gestión limita la velocidad de operación y eleva el tiempo de viaje.	Velocidad comercial del transporte público inferior a 15 km/h; tiempo promedio de viaje de 34,5 minutos.

Código y denominación	Definición operativa	Indicador de línea base que la sustenta
B6. Vulnerabilidad climática de la red	Tramo cuya transitabilidad se interrumpe o degrada por efecto de las lluvias y del Fenómeno de El Niño.	Interrupción recurrente de la transitabilidad y daños en la red vial documentados en el diagnóstico.

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en el diagnóstico de la movilidad urbana del PMUS.

Tabla 63. Brecha específica atendida y ámbito espacial por inversión

CUI	Inversión	Brecha atendida	Ámbito espacial	Fundamento en la descripción registrada
2545188	Drenaje pluvial de cuatro distritos	B6	Escala metropolitana (cuatro distritos)	Eliminación de la interrupción de la transitabilidad por inundación de calzadas.
2702828	Av. Túpac Amaru y Av. Víctor Raúl Haya de la Torre	B3 · B4	Corredor (eje sur, tres distritos)	Construcción de veredas, señalización horizontal y vertical, sardineles y luminarias en un eje sin tratamiento de la sección peatonal.
2728847	Av. Agricultura (LA-111)	Sin determinar	Corredor (Av. Agricultura – LA-111, tramo Av. Nicolás de Piérola – acequia del sector Vista Alegre, Chiclayo – José Leonardo Ortiz)	El campo «Descripción de la alternativa» está vacío en el registro. El ámbito espacial se establece a partir de la denominación de la inversión; la brecha atendida no puede determinarse sin inferirla.
2402131	Recuperación post desastre Trujillo–Sullana, Autopista del Sol	B6 · B4	Corredor (red vial nacional a su paso por el área metropolitana)	Recuperación de la superficie de rodadura y de las obras de drenaje deterioradas por el Fenómeno de El Niño.
2637505	Av. José Eufemio Lora y Lora	B2 · B3 · B4	Corredor (conexión Av. Augusto B. Leguía – Av. Ramiro Prialé)	Creación de 13 877,47 m ² de veredas y 430,20 m ² de rampas, señalización vertical y reductores de velocidad en una vía de la red colectora.
2671713	Av. John F. Kennedy y Ca. Lambayeque	B3	Corredor (sector urbano de José Leonardo Ortiz)	Construcción de 4 198,52 m ² de veredas, martillos y rampas.
2673681	Av. Simón Bolívar y Ca. Ferreñafe	B3	Corredor (sector urbano de José Leonardo Ortiz)	Construcción de 9 261,44 m ² de veredas, martillos, rampas y baldosas.
2644854	Av. Cieza de León	B3 · B4	Corredor y nodo (intersección con la Av. Santa Rosa de Lima)	Veredas de ancho mínimo de 2,40 m con rampas y martillos; señalización, reductores de velocidad y óvalo en la intersección.
2378604	Calle Sáenz Peña	Sin determinar	Corredor (Ca. Sáenz Peña, Av. Bolognesi – Av. Leguía, área central de Chiclayo)	El campo «Descripción de la alternativa» está vacío en el registro. El ámbito espacial se establece a partir de la denominación de la inversión; la brecha atendida no puede determinarse sin inferirla.

CUI	Inversión	Brecha atendida	Ámbito espacial	Fundamento en la descripción registrada
2657080	Av. Augusto B. Leguía	B3 · B4 · B6	Corredor (Av. Sáenz Peña – Panamericana Norte, distrito de Chiclayo)	Construcción de 12 421,27 m ² de veredas y 2 325,11 m ² de rampas, reductores de velocidad, pasos peatonales y señalización horizontal y vertical; 5 381 m ² de drenaje pluvial.
2699579	Vías locales del C.P. La Unión	B3	Área urbana (centro poblado La Unión, distrito de Pomalca)	Construcción de 28 395,96 m ² de veredas y 249,60 m ² de rampas sobre vías locales, con una proporción de vereda respecto de calzada superior al estándar de la cartera.
2653894	LA-110, Ramiro Priale – Dv. Picci	B3 · B4	Corredor interurbano (6,302 km, Chiclayo – José Leonardo Ortiz)	Veredas, rampas y mantenimiento de seis puentes peatonales con creación de cinco nuevos; barrera de contención, 11 semáforos y 151 señales preventivas, reglamentarias e informativas.
2727389	LA-111, óvalo Gran Chimú	B5	Nodo y corredor (viaducto entre la Ca. La Chotuna y la Ca. La Niña, con retornos a la Av. Fitzcarrald y al óvalo Gran Chimú)	Viaducto de longitud media en el entorno de los accesos al aeropuerto. El alcance registrado no incorpora componentes peatonales, ciclistas ni de señalización.

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en el Banco de Inversiones (INVIERTE.PE), consulta del 22 de agosto de 2026. «Sin determinar»: inversiones cuyo registro no consigna la descripción de la alternativa.

6.1.4 Resultados de madurez y alineamiento

Los resultados por tipología de proyecto se sintetizan en la Tabla 64.

Tabla 64. Características principales de los proyectos por tipología de la inversión

Tipo de proyecto	Características principales
Infraestructura vial	Corresponden al grupo con mayor nivel de desarrollo administrativo, debido a que una parte importante de ellos forma parte de los programas regulares de inversión de los gobiernos locales y del Gobierno Regional. Sin embargo, este grupo también concentra las mayores diferencias en cuanto a su contribución al modelo de movilidad sostenible, ya que no todas las actuaciones incorporan criterios de movilidad activa, transporte público o seguridad vial.
Transporte público	La cartera registrada en el Banco de Inversiones no contiene ninguna inversión de transporte público. Esta ausencia constituye la principal brecha del inventario respecto del escenario preferente, cuyo componente estructurante es el Sistema Integrado de Transporte.
Movilidad activa	No se identificó ninguna inversión cuyo objeto principal sea la movilidad activa. Los componentes peatonales aparecen exclusivamente incorporados a proyectos viales —veredas, rampas y martillos—, lo que limita su contribución acreditable a los objetivos del PMUS. Su alineamiento con el PMUS deberá determinarse verificando su continuidad, accesibilidad universal, conexión con centros atractores y articulación con las redes peatonales y ciclistas propuestas.

Tipo de proyecto	Características principales
Proyectos complementarios	Asociados principalmente al mejoramiento del espacio público y servicios urbanos, constituyen actuaciones que, aun cuando no tienen como objetivo principal la movilidad, generan importantes beneficios indirectos sobre la calidad del entorno urbano y la experiencia de desplazamiento de los usuarios. En particular, no se identificaron en la cartera seleccionada proyectos específicos de gestión y control del tránsito, situación que deberá verificarse con las entidades responsables y considerarse como una posible brecha de intervención.

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en la Matriz de Evaluación de Madurez de la cartera del PMUS y el Banco de Inversiones (INVIERTE.PE).

La Tabla 65 consolida los puntajes por dimensión, el nivel de madurez global y el alineamiento de las 13 inversiones, y la Figura 62 muestra su perfil. Dos inversiones alcanzan Nivel 4, una Nivel 3, cuatro Nivel 2 y seis Nivel 1. Solo la Av. Cieza de León (CUI 2644854) obtiene alineamiento Alto; diez obtienen Medio y dos quedan pendientes por falta de descripción de la alternativa en el registro.

Tabla 65. Resultados consolidados por proyecto: puntajes por dimensión, puntaje ponderado, techo crítico, nivel de madurez global y alineamiento

CUI	Proyecto	Inst.	Fin.	Téc.	Fís.	Puntaje	Techo	Nivel Global	Alineam.	Horizonte
2545188	Sistema de drenaje pluvial urbano de cuatro distritos de Chiclayo	3	3	3	1	2,60	Sí	Nivel 2	Medio	Largo plazo
2702828	Mejoramiento de la movilidad urbana en las avenidas Túpac Amaru y Víctor Raúl Haya de la Torre	2	3	2	1	2,10	Sí	Nivel 2	Medio	Largo plazo
2728847	Reparación de calzada, veredas y rampas de la Av. Agricultura (LA-111)	2	1	2	1	1,50	Sí	Nivel 1	Pendiente*	Largo plazo
2402131	Recuperación post desastre del tramo Trujillo-Sullana de la Autopista del Sol	3	3	4	4	3,50	No	Nivel 4	Medio	Corto plazo
2637505	Creación del servicio de movilidad urbana en la Av. José Eufemio Lora y Lora	2	1	2	1	1,50	Sí	Nivel 1	Medio	Largo plazo
2671713	Mejoramiento de la movilidad urbana en la Av. John F. Kennedy y la Ca. Lambayeque	3	4	4	2	3,40	No	Nivel 3	Medio	Mediano plazo
2673681	Mejoramiento de la movilidad urbana en la Av. Simón Bolívar y la Ca. Ferreñafe	3	3	4	4	3,50	No	Nivel 4	Medio	Corto plazo
2644854	Ampliación del servicio de movilidad urbana en la Av. Cieza de León	3	2	4	1	2,60	Sí	Nivel 2	Alto	Largo plazo
2378604	Rehabilitación de la calle Sáenz Peña	1	1	3	1	1,60	Sí	Nivel 1	Pendiente*	Largo plazo

CUI	Proyecto	Inst.	Fin.	Téc.	Fís.	Puntaje	Techo	Nivel Global	Alineam.	Horizonte
2657080	Mejoramiento de la movilidad urbana en la Av. Augusto B. Leguía	2	1	2	1	1,50	Sí	Nivel 1	Medio	Largo plazo
2699579	Mejoramiento de la movilidad urbana en las vías locales del C.P. La Unión	3	2	4	1	2,60	Sí	Nivel 2	Medio	Largo plazo
2653894	Transitabilidad vial interurbana en la LA-110, Ramiro Prialé - Dv. Pisci	2	1	2	1	1,50	Sí	Nivel 1	Medio	Largo plazo
2727389	Transitabilidad vial interurbana en la LA-111, óvalo Gran Chimú	2	1	2	1	1,50	Sí	Nivel 1	Medio	Largo plazo

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en la Matriz de Evaluación de Madurez de la cartera del PMUS y el Banco de Inversiones (INVIERTE.PE). (*) Alineamiento «Pendiente»: semáforo no completado por falta de descripción de la alternativa en INVIERTE.PE. Puntaje $M = 0,20 \cdot I + 0,30 \cdot F + 0,30 \cdot T + 0,20 \cdot Fís$; el techo crítico limita el nivel global a 2 cuando alguna dimensión se sitúa en Nivel 1.

	Institucional	Financiera	Técnica	Física	Nivel global	Alineamiento PMUS
Recuperación post desastre del tramo Trujillo-Sullana... CUI 2402131	3	3	4	4	4	Medio
Mejoramiento de la movilidad urbana en la Av. Simón... CUI 2673681	3	3	4	4	4	Medio
Mejoramiento de la movilidad urbana en la Av. John F... CUI 2671713	3	4	4	2	3	Medio
Sistema de drenaje pluvial urbano de cuatro distritos... CUI 2545188	3	3	3	1	2	Medio
Ampliación del servicio de movilidad urbana en la Av.... CUI 2644854	3	2	4	1	2	Alto
Mejoramiento de la movilidad urbana en las vías locales... CUI 2699579	3	2	4	1	2	Medio
Mejoramiento de la movilidad urbana en las avenidas... CUI 2702828	2	3	2	1	2	Medio
Rehabilitación de la calle Sáenz Peña CUI 2378604	1	1	3	1	1	Pendiente*
Creación del servicio de movilidad urbana en la Av.... CUI 2637505	2	1	2	1	1	Medio
Reparación de calzada, veredas y rampas de la Av.... CUI 2728847	2	1	2	1	1	Pendiente*
Mejoramiento de la movilidad urbana en la Av. Augusto... CUI 2657080	2	1	2	1	1	Medio
Transitabilidad vial interurbana en la LA-110, Ramiro... CUI 2653894	2	1	2	1	1	Medio
Transitabilidad vial interurbana en la LA-111, óvalo... CUI 2727389	2	1	2	1	1	Medio

Figura 62. Perfil de madurez por dimensión, nivel global y alineamiento de las inversiones con CUI

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en la Matriz de Evaluación de Madurez de la cartera del PMUS y el Banco de Inversiones (INVIERTE.PE).

Las mayores diferencias se concentran en las dimensiones financiera y física. Seis inversiones (CUI 2728847, 2637505, 2378604, 2657080, 2653894 y 2727389) carecen de presupuesto vigente y están fuera de la programación y la ejecución del PMI, y ninguna se sitúa en el tramo intermedio de avance físico, de modo que la cartera se polariza entre obras terminadas y obras sin iniciar. En la Av. John F. Kennedy (CUI 2671713) el nivel global se ajusta de 4 a 3 por criterio experto, dado su 9,4 % de avance físico, hasta superar el 30 % de avance.

Las Tablas 66 y 67 detallan la evidencia registrada de las dimensiones institucional, técnica y física; la dimensión financiera se presenta en el apartado 6.6.5.

Tabla 66. Matriz de dimensión institucional

CUI	Proyecto	Entidad / Ejecutora	Nivel de gobierno	Nivel
2545188	Sistema de drenaje pluvial urbano de cuatro distritos de Chiclayo	AUTORIDAD PARA LA RECONSTRUCCIÓN CON CAMBIOS - ARCC / AUTORIDAD PARA LA RECONSTRUCCION CON CAMBIOS - RCC	Nacional	Nivel 3
2702828	Mejoramiento de la movilidad urbana en las avenidas Túpac Amaru y Víctor Raúl Haya de la Torre	GOBIERNO REGIONAL LAMBAYEQUE / REGION LAMBAYEQUE-SEDE CENTRAL	Regional	Nivel 2
2728847	Reparación de calzada, veredas y rampas de la Av. Agricultura (LA-111)	GOBIERNO REGIONAL LAMBAYEQUE / REGION LAMBAYEQUE-SEDE CENTRAL	Regional	Nivel 2
2402131	Recuperación post desastre del tramo Trujillo-Sullana de la Autopista del Sol	MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES - MTC / MTC- PRO VIAS NACIONAL	Nacional	Nivel 3
2637505	Creación del servicio de movilidad urbana en la Av. José Eufemio Lora y Lora	GOBIERNO REGIONAL LAMBAYEQUE / REGION LAMBAYEQUE-SEDE CENTRAL	Regional	Nivel 2
2671713	Mejoramiento de la movilidad urbana en la Av. John F. Kennedy y la Ca. Lambayeque	MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE JOSE LEONARDO ORTIZ / MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE JOSE LEONARDO ORTIZ	Local	Nivel 3
2673681	Mejoramiento de la movilidad urbana en la Av. Simón Bolívar y la Ca. Ferreñafe	MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE JOSE LEONARDO ORTIZ / MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE JOSE LEONARDO ORTIZ	Local	Nivel 3
2644854	Ampliación del servicio de movilidad urbana en la Av. Cieza de León	MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CHICLAYO / MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CHICLAYO	Local	Nivel 3
2378604	Rehabilitación de la calle Sáenz Peña	MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CHICLAYO / S/D	Local	Nivel 1
2657080	Mejoramiento de la movilidad urbana en la Av. Augusto B. Leguía	GOBIERNO REGIONAL LAMBAYEQUE / REGION LAMBAYEQUE-SEDE CENTRAL	Regional	Nivel 2
2699579	Mejoramiento de la movilidad urbana en las vías locales del C.P. La Unión	MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE POMALCA / MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE POMALCA	Local	Nivel 3
2653894	Transitabilidad vial interurbana en la LA-110, Ramiro Prialé – Dv. Pícsi	GOBIERNO REGIONAL LAMBAYEQUE / REGION LAMBAYEQUE-SEDE CENTRAL	Regional	Nivel 2
2727389	Transitabilidad vial interurbana en la LA-111, óvalo Gran Chimú	GOBIERNO REGIONAL LAMBAYEQUE / REGION LAMBAYEQUE-TRANSPORTES	Regional	Nivel 2

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en el Banco de Inversiones (INVIERTE.PE), consulta del 22 de agosto de 2026 y seguimiento de la inversión.

Tabla 67. Matriz de dimensión técnica y física

CUI	Proyecto	Último estudio / Estado del estudio	Fecha de viabilidad	Nivel Técnica	% avance físico	Nivel Física
2545188	Sistema de drenaje pluvial urbano de cuatro distritos de Chiclayo	PERFIL / S/D	24/03/2022	Nivel 3	0.0 %	Nivel 1
2702828	Mejoramiento de la movilidad urbana en las avenidas Túpac Amaru y Víctor Raúl Haya de la Torre	FICHA TECNICA DE BAJA Y MEDIANA COMPLEJIDAD / S/D	21/10/2025	Nivel 2	0.0 %	Nivel 1

CUI	Proyecto	Último estudio / Estado del estudio	Fecha de viabilidad	Nivel Técnica	% avance físico	Nivel Física
2728847	Reparación de calzada, veredas y rampas de la Av. Agricultura (LA-111)	S/D / S/D	30/04/2026	Nivel 2	0.0 %	Nivel 1
2402131	Recuperación post desastre del tramo Trujillo-Sullana de la Autopista del Sol	PERFIL / S/D	06/12/2017	Nivel 4	100.0 %	Nivel 4
2637505	Creación del servicio de movilidad urbana en la Av. José Eufemio Lora y Lora	FICHA TÉCNICA DE BAJA Y MEDIANA COMPLEJIDAD / S/D	06/03/2024	Nivel 2	0.0 %	Nivel 1
2671713	Mejoramiento de la movilidad urbana en la Av. John F. Kennedy y la Ca. Lambayeque	FICHA TÉCNICA ESTANDAR / S/D	11/12/2024	Nivel 4	9.4 %	Nivel 2
2673681	Mejoramiento de la movilidad urbana en la Av. Simón Bolívar y la Ca. Ferreñafe	FICHA TÉCNICA ESTANDAR / S/D	07/01/2025	Nivel 4	93.4 %	Nivel 4
2644854	Ampliación del servicio de movilidad urbana en la Av. Cieza de León	FICHA TÉCNICA SIMPLIFICADA / S/D	05/06/2024	Nivel 4	0.0 %	Nivel 1
2378604	Rehabilitación de la calle Sáenz Peña	S/D / S/D	17/07/2017	Nivel 3	0.0 %	Nivel 1
2657080	Mejoramiento de la movilidad urbana en la Av. Augusto B. Leguía	FICHA TÉCNICA DE BAJA Y MEDIANA COMPLEJIDAD / S/D	05/09/2024	Nivel 2	0.0 %	Nivel 1
2699579	Mejoramiento de la movilidad urbana en las vías locales del C.P. La Unión	FICHA TÉCNICA DE BAJA Y MEDIANA COMPLEJIDAD / S/D	04/07/2025	Nivel 4	0.0 %	Nivel 1
2653894	Transitabilidad vial interurbana en la LA-110, Ramiro Prialé – Dv. Pisci	FICHA TÉCNICA ESTANDAR / S/D	17/09/2024	Nivel 2	0.0 %	Nivel 1
2727389	Transitabilidad vial interurbana en la LA-111, óvalo Gran Chimú	PERFIL / S/D	19/08/2026	Nivel 2	0.0 %	Nivel 1

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en el Banco de Inversiones (INVIERTE.PE), consulta del 22 de agosto de 2026. El campo «Estado del estudio» no está consignado en el registro de ninguna de las trece inversiones.

La lectura por estado de avance matiza el resultado (Tabla 68): las tres inversiones de mayor madurez están concluidas, en recepción o en ejecución, por lo que su calificación no expresa capacidad de aportar al Plan. La Tabla 69 identifica, para cada inversión, la dimensión que limita su madurez y el requisito de alineación con el PMUS.

Tabla 68. Clasificación de la cartera por estado de avance y nivel de madurez

Estado de avance	CUI	Proyecto	Nivel	Alineam	Tratamiento en el PMUS
Concluido	2402131	Trujillo-Sullana, Autopista del Sol	4	Medio	Actuación concurrente; antecedente del Plan
Concluido (en recepción)	2673681	Av. Simón Bolívar y Ca. Ferreñafe	4	Medio	Actuación concurrente; verificación en la recepción
En ejecución	2671713	Av. John F. Kennedy y Ca. Lambayeque	3	Medio	Acompañamiento técnico durante la ejecución
Por implementar	2644854	Av. Cieza de León	2	Alto	Intervención futura incorporable al Plan
Por implementar	2545188	Drenaje pluvial de cuatro distritos	2	Medio	Intervención futura; complementaria

Estado de avance	CUI	Proyecto	Nivel	Alineam	Tratamiento en el PMUS
Por implementar	2702828	Av. Túpac Amaru y Haya de la Torre	2	Medio	Intervención futura incorporable al Plan
Por implementar	2637505	Av. José Eufemio Lora y Lora	1	Medio	Intervención futura incorporable al Plan
Por implementar	2728847	Av. Agricultura (LA-111)	1	Pendiente	Intervención futura; información incompleta
Por implementar	2378604	Calle Sáenz Peña	1	Pendiente	Intervención futura; información incompleta
Por implementar	2657080	Mejoramiento de la movilidad urbana en la Av. Augusto B. Leguía	1	Medio	Intervención futura incorporable al Plan
Por implementar	2699579	Mejoramiento de la movilidad urbana en las vías locales del C.P. La Unión	2	Medio	Intervención futura incorporable al Plan
Por implementar	2653894	Transitabilidad vial interurbana en la LA-110, Ramiro Prialé - Dv. Pisci	1	Medio	Intervención futura incorporable al Plan
Por implementar	2727389	Transitabilidad vial interurbana en la LA-111, óvalo Gran Chimú	1	Medio	Intervención futura incorporable al Plan

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en la Matriz de Evaluación de Madurez de la cartera del PMUS y el Banco de Inversiones (INVIERTE.PE).

Tabla 69. Brechas y requisitos de alineación de la cartera de proyectos con CUI

Proyecto (CUI)	Brecha identificada (dimensión más limitante)	Requisito de alineación con el PMUS
2402131 — Recuperación post desastre del tramo Trujillo-Sullana de la Autopista del Sol	Financiera (Nivel 3): saldo por financiar de S/ 72 410,77 pendiente de modificación presupuestal.	Incorporación directa
2673681 — Mejoramiento de la movilidad urbana en la Av. Simón Bolívar y la Ca. Ferreñafe	Institucional (Nivel 3): incumplimiento contractual no resuelto en la etapa de recepción de obra.	Incorporación directa, condicionada: verificar en la recepción la existencia de cruces peatonales accesibles y de señalización.
2671713 — Mejoramiento de la movilidad urbana en la Av. John F. Kennedy y la Ca. Lambayeque	Física (Nivel 2): avance físico del 9,4 %, con la obra recién iniciada.	Incorporación directa, condicionada: verificar en el expediente técnico la inclusión de señalización y cruces peatonales seguros.
2545188 — Sistema de drenaje pluvial urbano de cuatro distritos de Chiclayo	Física (Nivel 1): avance físico nulo, con permisos de uso de vías nacionales pendientes.	Incorporación directa, condicionada: coordinar el trazado de la infraestructura de drenaje con la red vial prioritaria y con los corredores de movilidad activa, de modo que materialice el componente RC-1 de drenaje sostenible y arbolado del escenario preferente.
2644854 — Ampliación del servicio de movilidad urbana en la Av. Cieza de León	Física (Nivel 1): expediente técnico aprobado sin inicio de ejecución.	Consolidación prioritaria: completar la etapa financiera pendiente mediante su incorporación a la ejecución del PMI.
2702828 — Mejoramiento de la movilidad urbana en las avenidas Túpac Amaru y Víctor Raúl Haya de la Torre	Física (Nivel 1): avance nulo, con interferencias de servicios pendientes de liberar.	Incorporación directa, condicionada: incorporar al expediente técnico infraestructura ciclista, cruces peatonales accesibles y paraderos formales.

Proyecto (CUI)	Brecha identificada (dimensión más limitante)	Requisito de alineación con el PMUS
2378604 — Rehabilitación de la calle Sáenz Peña	Institucional (Nivel 1): registro de unidades y responsables incompleto. · Física (Nivel 1): avance nulo desde 2018.	Información pendiente: completar la descripción técnica y actualizar el expediente técnico aprobado en 2018 antes de determinar su tratamiento.
2637505 — Creación del servicio de movilidad urbana en la Av. José Eufemio Lora y Lora	Financiera (Nivel 1): sin devengado ni presupuesto vigente. · Física (Nivel 1): avance nulo.	Consolidación condicionada: asegurar la programación presupuestal efectiva e incorporar infraestructura ciclista y tratamiento de cruces.
2728847 — Reparación de calzada, veredas y rampas de la Av. Agricultura (LA-111)	Financiera (Nivel 1): sin presupuesto vigente y fuera del PMI. · Física (Nivel 1): avance nulo, sin expediente técnico contratado.	Información pendiente: completar la descripción técnica de la inversión para poder determinar su tratamiento.
2657080 — Mejoramiento de la movilidad urbana en la Av. Augusto B. Leguía	Financiera (Nivel 1): sin presupuesto vigente y fuera del PMI, con el 100 % del costo por financiar. · Física (Nivel 1): avance nulo.	Consolidación condicionada: asegurar la incorporación al PMI y formalizar el acuerdo con la MPCh sobre la competencia de la vía.
2699579 — Mejoramiento de la movilidad urbana en las vías locales del C.P. La Unión	Física (Nivel 1): expediente técnico aprobado sin inicio de ejecución, a la espera de financiamiento.	Consolidación prioritaria: completar la etapa financiera pendiente mediante su incorporación a la ejecución del PMI.
2653894 — Transitabilidad vial interurbana en la LA-110, Ramiro Prialé – Dv. Pícsi	Financiera (Nivel 1): 100 % del costo por financiar y fuera del PMI. · Física (Nivel 1): avance nulo, sin expediente técnico.	Consolidación condicionada: incorporar la inversión al PMI, formalizar el acuerdo interdistrital y aclarar la identificación de la ruta departamental intervenida.
2727389 — Transitabilidad vial interurbana en la LA-111, óvalo Gran Chimú	Financiera (Nivel 1): 100 % del costo por financiar y fuera del PMI. · Física (Nivel 1): avance nulo, en actos previos para contratar el expediente técnico.	Incorporación directa, condicionada: completar el alcance con tratamiento peatonal de los accesos y del entorno del viaducto, y aclarar la identificación de la vía intervenida.

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en la Matriz de Evaluación de Madurez de la cartera del PMUS y el Banco de Inversiones (INVIERTE.PE).

6.1.5 Propuestas de los instrumentos de planificación

Los instrumentos de planificación vigentes contienen propuestas que aún no tienen registro de inversión (Tabla 70). Ninguno de los 17 componentes del escenario preferente cuenta con registro propio en el Banco de Inversiones: solo E3-1 presenta correspondencia parcial con siete inversiones registradas; el Terrapuerto de Chiclayo y el Terminal Terrestre Interurbano figuran en el IMIAPP de la MPCh, y la ampliación aeroportuaria se ejecuta bajo contrato de concesión (Tabla 71 y Mapa 33). Los 14 componentes restantes deben formularse como medidas nuevas, incluidos la totalidad de los componentes del Sistema Integrado de Transporte y de la red de movilidad activa.

Tabla 70. Aporte de los instrumentos de planificación al inventario

Instrumento	Contenido pertinente para la movilidad	Uso en el inventario
Plan de Desarrollo Metropolitano (PDM) Chiclayo-Lambayeque (2022)	Define el modelo territorial de referencia y, en su Objetivo Estratégico 4, plantea la implementación del subsistema de transporte público masivo metropolitano, la mejora del subsistema de transporte no motorizado y la integración del sistema vial arterial al sistema de movilidad. Define asimismo la jerarquía de la red vial metropolitana.	Fuente de la delimitación de la red arterial y colectora empleada en la etapa F3 del filtrado, y origen de las propuestas de transporte público masivo y de modos no motorizados incorporadas a la cartera del escenario preferente.
Plan de Desarrollo Urbano (PDU) de Chiclayo	Delimita los sectores urbanos, entre ellos el Sector VI, correspondiente al centro de Chiclayo, sobre el que los Términos de Referencia requieren un producto específico.	Marco de referencia del producto específico sobre el centro de Chiclayo (Sector VI del PDU)
Plan Vial Departamental Participativo (PVDP)	Propuestas de intervención sobre la red vial departamental que conecta el área funcional con el resto de la región.	Verificación de la coherencia de los componentes viales metropolitanos con las intervenciones programadas en la red departamental.
Plan de Acondicionamiento Territorial (PAT) Chiclayo 2022-2042	Tasas de crecimiento demográfico distritales.	Empleado en la construcción de escenarios; sin aporte directo de proyectos al inventario.

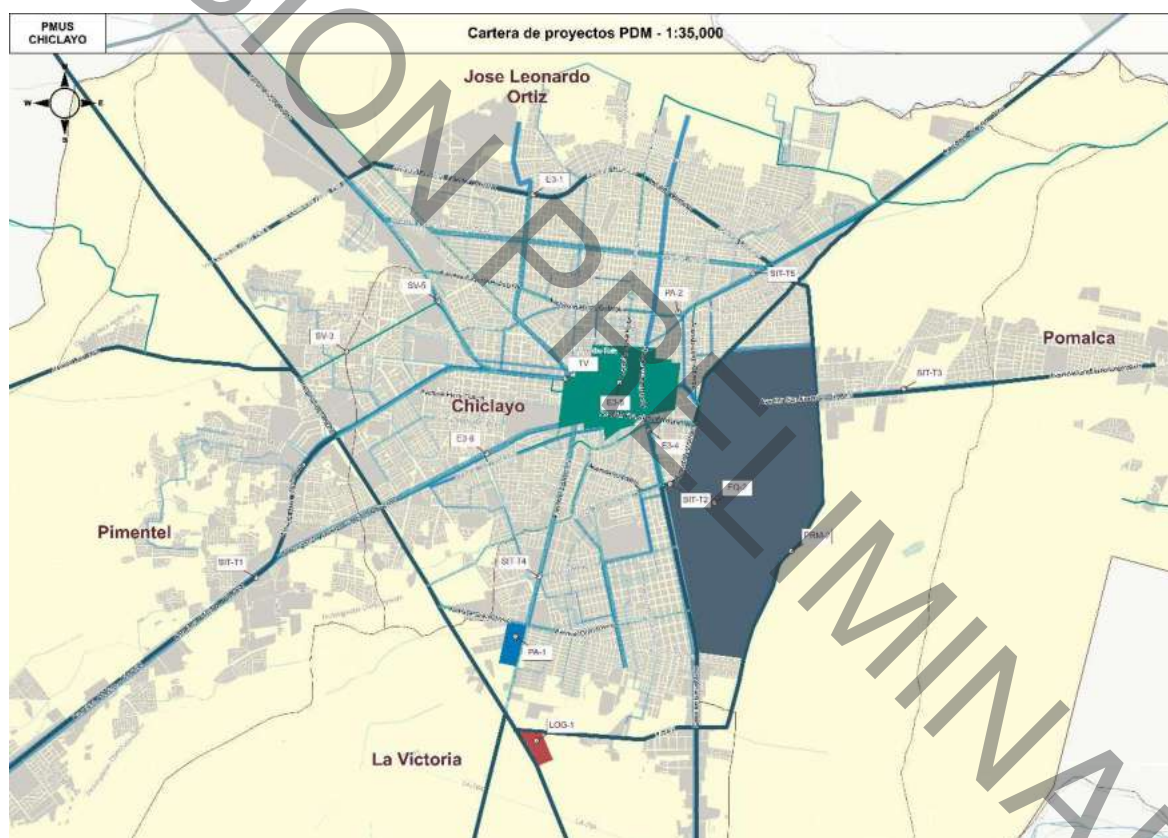
Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en el PDM Chiclayo-Lambayeque (2022), el PDU de Chiclayo, el PVDP y el PAT Chiclayo 2022-2042.

Tabla 71. Componentes de la cartera del escenario preferente y su correspondencia con el Banco de Inversiones

	Código	Componente	Instrumento de procedencia	Horizonte	CAPEX referencial (S/)	¿Registro en el Banco de Inversiones?
1	E3-1	Transitabilidad de la red vial metropolitana	PDM (2022)	Corto plazo	62 154 000	Parcial
2	E1-2	Transitabilidad tramo sur Av. Aeropuerto — Vía Canal	PDM (2022)	Corto plazo	62 000 000	No
3	SV-5	Intercambios viales	PDM (2022)	Mediano plazo	637 123 722	No
4	SV-3	Anillos viales concéntricos y externos	PDM (2022)	Largo plazo	302 295 364	No
5	SIT-0	Reestructuración de rutas (Plan Regulador de Rutas)	PDM (2022)	Corto plazo	Sin itemizar	No
6	SIT-T1 a T5	Líneas troncales 1 a 5 del Sistema Integrado de Transporte	PDM (2022)	Largo plazo	962 430 590	No
7	TV	Tramo Vitrina (Av. Salaverry — Elías Aguirre)	PDM (2022)	Mediano plazo	38 482 224	No
8	PA-1	Terrapuerto de Chiclayo	IMIAPP de la MPCh	Corto plazo	98 303 764	No (participación privada)
9	PA-2	Terminal Terrestre Interurbano	IMIAPP de la MPCh	Corto plazo	20 123 605	No (participación privada)
10	E3-4	Red de ciclovías metropolitana	PDM (2022)	Mediano plazo	31 290 000	No
11	MA-2	Red de ciclovías y ciclo-estaciones	PDM (2022)	Mediano plazo	67 400 000	No

	Código	Componente	Instrumento de procedencia	Horizonte	CAPEX referencial (S/)	¿Registro en el Banco Inversiones?
12	E3-5	Red peatonal de la zona monumental	PDU de Chiclayo	Mediano plazo	6 590 000	No
13	E3-6	Red de senderos peatonales	PDM (2022)	Mediano plazo	18 000 000	No
14	GT-1	Gestión de estacionamientos	Propuesta del consultor	Corto plazo	4 500 000	No
15	GT-2	Gestión y control del tránsito; fiscalización electrónica	Propuesta del consultor	Corto plazo	148 632 863	No
16	LOG-1	Tambo de camiones (truck center) — La Victoria	PDM (2022)	Largo plazo	24 510 000	No
17	EQ-2	Ampliación aeroportuaria	Contrato de concesión	Mediano plazo	1 499 400 000	No (participación privada)

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en la cartera del escenario preferente, el PDM Chiclayo-Lambayeque (2022), el PDU de Chiclayo y el IMIAPP de la MPCh.



Mapa 33. Mapa de localización de los 17 componentes de la cartera del escenario preferente según su instrumento de procedencia

Fuente: Elaboración propia con base en el PDM Chiclayo-Lambayeque (2022), el PDU de Chiclayo y el IMIAPP de la MPCh.

Para cada grupo de componentes se identifican la brecha que debe cerrarse y el requisito de alineación que su formulación debe cumplir (Tabla 72). Ambos constituyen insumo directo de la formulación de medidas.

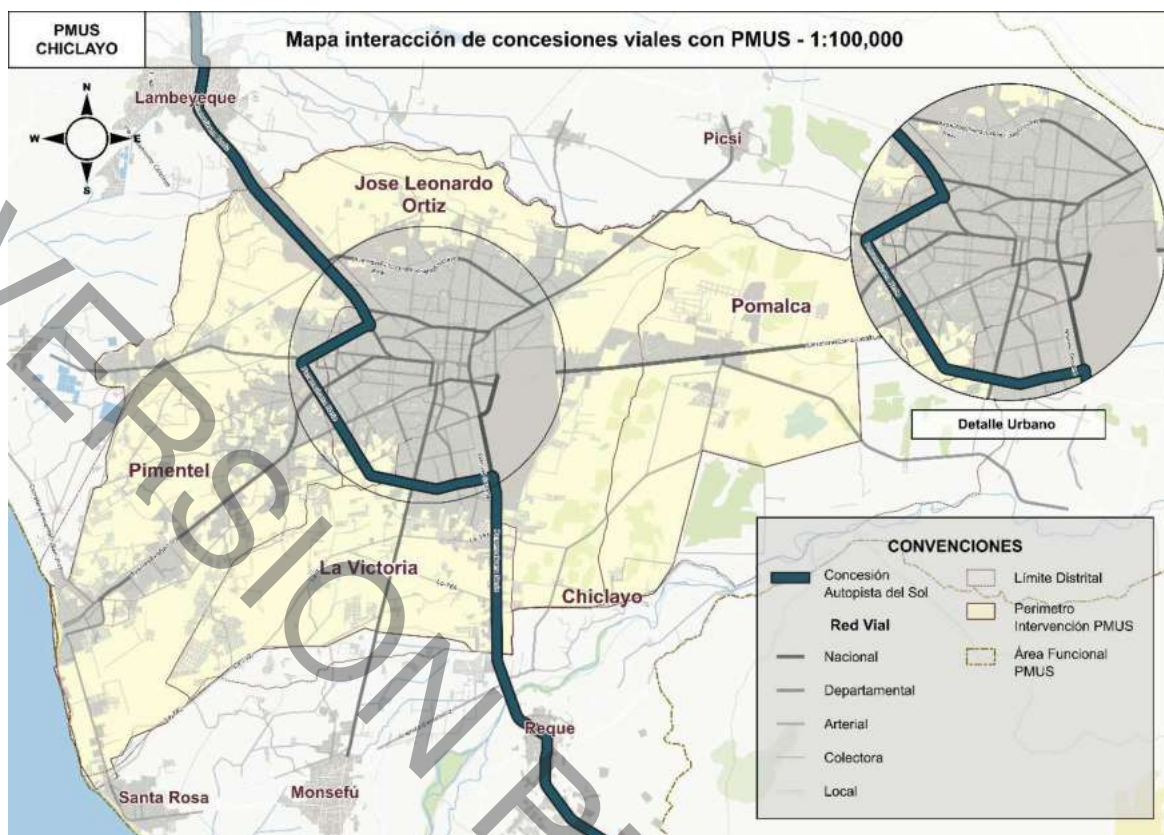
Tabla 72. Brechas identificadas y requisitos de alineación con el PMUS por componente del escenario preferente

Componentes	Brecha identificada	Requisito de alineación con el PMUS
E3-1, E1-2, SV-5	Alcance definido en términos de capacidad y transitabilidad, sin componentes acreditados de seguridad vial, movilidad activa o reducción de emisiones.	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—, así como el tratamiento de los nodos conflictivos identificados en el diagnóstico de siniestralidad.
SV-3	Riesgo de inducción de tráfico motorizado privado no evaluado; la regulación de la circulación de carga por tipo de vía no forma parte de la cartera vigente del escenario preferente.	Condicionar su ejecución a la entrada en vigor de la regulación de circulación de camiones por tipo de vía, de modo que el anillo cumpla su función de distribución de carga y no de aumento de capacidad para el vehículo privado.
EQ-2	Intervención no representada en la red modelada; ejecución fuera del ámbito de competencia de la MPCh; contribución a las variables del diagnóstico no acreditada.	Acreditar la articulación de la ampliación con el sistema de transporte público metropolitano —acceso mediante servicio regular, conexión con la red de intercambio— y con el ordenamiento de la carga; en su defecto, tratar el componente como inversión sectorial concurrente y no como componente estructurante del PMUS.
SIT-0, SIT-T1 a T5, TV	Dependencia crítica de la creación de la autoridad metropolitana de transporte y de la formalización de los operadores; magnitud de la inversión frente a la capacidad de ejecución de la MPCh.	Secuenciar la implementación de modo que la aprobación del Plan Regulador de Rutas y la constitución de la autoridad metropolitana precedan al compromiso de inversión en infraestructura troncal.
PA-1, PA-2	Estructuración financiera no cerrada; disponibilidad de terreno no acreditada; articulación con el Plan Regulador de Rutas pendiente.	Acreditar que la localización y el diseño operativo de cada terminal responden a la estructura de rutas resultante del Plan Regulador y a los puntos de intercambio del escenario preferente.
E3-4, E3-5, E3-6, MA-2	Posible duplicación entre componentes; extensión de red ciclista inferior a la del Escenario 3, identificada como debilidad del escenario preferente; sostenibilidad del mantenimiento no prevista.	Consolidar los componentes duplicados en una sola intervención, incorporar la ampliación de la red ciclista y el sistema de bicicleta pública, y prever el esquema de mantenimiento en la formulación.
GT-1, GT-2	Instrumentos de gestión sin CAPEX itemizado ni cronograma de implementación asociado; marco normativo para la fiscalización electrónica no verificado.	Formular cada instrumento como componente programado, con costo estimado, cronograma y acto normativo requerido.
LOG-1	Localización no definida; articulación con la red vial nacional y con los anillos viales pendiente de acuerdo con el MTC y PROVÍAS.	Acreditar la localización en función de los flujos de carga identificados en el diagnóstico y su conexión efectiva con los anillos viales y la Vía Costanera.

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

6.1.6 Restricciones derivadas de las concesiones vigentes

La titularidad de la infraestructura, las obligaciones del concesionario y los procedimientos de modificación contractual condicionan la entidad responsable y la ruta de financiamiento de varias intervenciones. La concesión vial mapeada que interactúa con el PMUS corresponde a la Autopista del Sol (Mapa 34); la ampliación aeroportuaria (EQ-2) corresponde al concesionario del aeropuerto y no a la MPCh.



Mapa 34. Mapa de interacción de las concesiones viales con el ámbito del PMUS

Fuente: Elaboración propia.

6.1.7 Actores responsables de la cartera

La ejecución de la cartera involucra a los tres niveles de gobierno (Tabla 73). Tres de las trece inversiones (avenidas Túpac Amaru y Víctor Raúl Haya de la Torre, Av. Agricultura y Av. José Eufemio Lora y Lora) son formuladas y ejecutadas por el GORE Lambayeque sobre vías urbanas de competencia municipal, sin convenio interinstitucional suscrito. A ello se suma la ARCC, titular del drenaje pluvial: por tratarse de una entidad de vigencia temporal, la transferencia de la infraestructura a la MPCh y a las municipalidades distritales para su operación y mantenimiento debe resolverse antes de la culminación de la obra.

Tabla 73. Principales actores involucrados en los proyectos de inversión

Actor institucional	Rol en las inversiones	Principales proyectos o tipologías asociadas
Municipalidad Provincial de Chiclayo (MPCh)	Principal entidad responsable de la planificación urbana y de la ejecución de proyectos de infraestructura vial de carácter metropolitano. Coordina además actuaciones que involucran varios distritos de la provincia.	Mejoramiento de avenidas principales, puentes urbanos, corredores metropolitanos, espacio público y proyectos de movilidad urbana.
Municipalidades distritales	Formulación y ejecución de inversiones de alcance local, principalmente orientadas al mejoramiento de la infraestructura vial, peatonal y espacios públicos dentro de su jurisdicción.	Mejoramiento de calles y avenidas, veredas, parques, paseos peatonales y proyectos urbanos distritales.

Actor institucional	Rol en las inversiones	Principales proyectos o tipologías asociadas
Gobierno Regional de Lambayeque (GORE Lambayeque)	Participa en inversiones de escala supradistrital o metropolitana que requieren coordinación entre distintas jurisdicciones y cofinanciamiento regional.	Infraestructura vial regional, proyectos metropolitanos y actuaciones de integración territorial.
Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)	Ente rector del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, dentro del cual se establecen disposiciones para la programación, formulación, evaluación y seguimiento de las inversiones públicas.	La información registrada en INVIERTE.PE fue utilizada como fuente principal para la evaluación de la cartera.
Otras entidades sectoriales (empresas prestadoras de servicios, organismos públicos y entidades competentes)	Intervienen durante la ejecución de determinados proyectos mediante la coordinación de interferencias, autorizaciones, liberación de áreas o prestación de servicios complementarios.	Redes de agua y saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones y otros proyectos con afectación de servicios públicos.

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en la Matriz de Evaluación de Madurez de la cartera del PMUS y el Banco de Inversiones (INVIERTE.PE).

6.1.8 Clasificación de la cartera y rutas de tratamiento

La cartera se agrupa en tres categorías según su nivel de madurez global (Tabla 74): consolidados (Niveles 3 y 4), de consolidación y desarrollo (Nivel 2) y estratégicos de largo plazo (Nivel 1). La clasificación describe el estado de la cartera y no constituye una priorización, que requiere una metodología previamente aprobada por la Unidad Gestora. Dentro del segundo grupo, la Av. Cieza de León es la única inversión con alineamiento Alto: cuenta con expediente técnico aprobado, su brecha es exclusivamente financiera y su costo actualizado asciende a S/ 3 477 721,07.

Tabla 74. Clasificación de proyectos según nivel de madurez global y alineamiento estratégico

Categoría	CUI	Proyecto	Nivel	Alineam. PMUS
Prioritario – implementación inmediata	2402131	Recuperación post desastre del tramo Trujillo–Sullana de la Autopista del Sol	4	Medio
Prioritario – implementación inmediata	2673681	Mejoramiento de la movilidad urbana en la Av. Simón Bolívar y la Ca. Ferreñafe	4	Medio
Prioritario – implementación inmediata	2671713	Mejoramiento de la movilidad urbana en la Av. John F. Kennedy y la Ca. Lambayeque	3	Medio
Consolidación y desarrollo	2545188	Sistema de drenaje pluvial urbano de cuatro distritos de Chiclayo	2	Medio
Consolidación y desarrollo	2702828	Mejoramiento de la movilidad urbana en las avenidas Túpac Amaru y Víctor Raúl Haya de la Torre	2	Medio
Consolidación y desarrollo	2644854	Ampliación del servicio de movilidad urbana en la Av. Cieza de León	2	Alto
Estratégico de largo plazo (seguimiento)	2728847	Reparación de calzada, veredas y rampas de la Av. Agricultura (LA-111)	1	Pendiente*
Estratégico de largo plazo (seguimiento)	2637505	Creación del servicio de movilidad urbana en la Av. José Eufemio Lora y Lora	1	Medio
Estratégico de largo plazo (seguimiento)	2378604	Rehabilitación de la calle Sáenz Peña	1	Pendiente*
Estratégico de largo plazo (seguimiento)	2657080	Mejoramiento de la movilidad urbana en la Av. Augusto B. Leguía	1	Medio

Categoría	CUI	Proyecto	Nivel	Alineam. PMUS
Consolidación y desarrollo	2699579	Mejoramiento de la movilidad urbana en las vías locales del C.P. La Unión	2	Medio
Estratégico de largo plazo (seguimiento)	2653894	Transitabilidad vial interurbana en la LA-110, Ramiro Priale – Dv. Pisci	1	Medio
Estratégico de largo plazo (seguimiento)	2727389	Transitabilidad vial interurbana en la LA-111, óvalo Gran Chimú	1	Medio

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en la Matriz de Evaluación de Madurez de la cartera del PMUS y el Banco de Inversiones (INVIERTE.PE). (*) Alineamiento «Pendiente»: semáforo no completado por falta de descripción de la alternativa en INVIERTE.PE.

A cada cuadrante de la matriz de categorización corresponde una ruta de tratamiento con acciones y productos definidos (Tabla 75).

Tabla 75. Rutas de tratamiento por cuadrante

Cuadrante	Objetivo del tratamiento	Acciones	Producto
I — Ejecutar y acompañar	Sostener el avance y asegurar la coherencia del componente con el diseño del sistema.	Acompañamiento técnico a la unidad ejecutora; cierre del financiamiento pendiente; verificación de que los componentes de la intervención sean consistentes con el Plan Regulador de Rutas y con los puntos de intercambio del escenario preferente.	Nota técnica de conformidad por componente.
II — Madurar prioritariamente	Cerrar la brecha que impide la ejecución de componentes necesarios para el escenario preferente.	Formulación o actualización de estudios de preinversión; designación formal de unidad formuladora y unidad ejecutora; incorporación a la Programación Multianual de Inversiones; estructuración financiera.	Hoja de ruta de maduración por componente, con hitos y responsables.
III — Reformular o condicionar	Acreditar la contribución del componente a los objetivos del PMUS o condicionar su ejecución.	Revisión del alcance para incorporar los requisitos del apartado 6.5; definición de intervenciones complementarias condicionantes; en su defecto, reclasificación como inversión sectorial concurrente.	Propuesta de reformulación de alcance.
IV — Revisar pertinencia	Determinar si el componente debe mantenerse en el Plan.	Evaluación de pertinencia frente a los objetivos estratégicos; de mantenerse, reformulación del alcance y traslado al cuadrante correspondiente.	Informe de pertinencia.

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

6.1.9 Implicancias para el plan de acción

La cartera registrada no puede materializar por sí sola el escenario preferente. No contiene inversiones de transporte público ni de movilidad activa como objeto principal, y ninguna cumple en la variable de emisiones de GEI. La formulación de medidas nuevas es, por tanto, la principal fuente de la cartera del PMUS y no un complemento del inventario.

El peso económico y la contribución a los objetivos no coinciden. En la cartera del escenario preferente, 13 componentes obtienen alineamiento alto y 4 medio; estos últimos (ampliación aeroportuaria, intercambios viales y las dos intervenciones de transitabilidad vial) concentran el 56,8 % del costo itemizado, mientras que la movilidad activa representa el 3,1 %.

Persiste una brecha de información. Dos inversiones carecen de descripción de la alternativa, dos presentan unidades y responsables sin asignar y ninguna consigna los campos «Estado del estudio» y «Nivel de viabilidad». Completar estos registros con las entidades responsables es condición para cerrar la evaluación.

La cartera del escenario requiere conciliación. Se han identificado discrepancias internas en la cartera del escenario preferente (rutas complementarias del SIT, unidad de medida de los intercambios viales, horizonte de los tambos de camiones y posible duplicación de componentes de movilidad activa). De confirmarse la duplicación, el monto itemizado se reduciría en S/ 49,3 millones.

6.2 Formulación de medidas y proyectos

6.2.1 Criterios de formulación

Cada intervención de la cartera responde a una cadena de trazabilidad que vincula el objetivo estratégico del Plan, la temática en que se inscribe, la intervención concreta, su eje de inversión y su tipo. Esa cadena permite verificar, para cualquier fila de la matriz, a qué objetivo contribuye y por qué se clasifica como lo hace.

La codificación sigue el criterio de los Lineamientos: cada intervención recibe un código único formado por la sigla de su temática y un número correlativo, y ese código se mantiene sin variación a lo largo de todo el proceso —lista larga, evaluación, lista corta, fichas, costos y programación—. La numeración dentro de cada temática sigue el orden de implementación: primero la cadena lógica de la intervención —planificar, regular, operar, construir— y, a igualdad de condiciones, el horizonte.

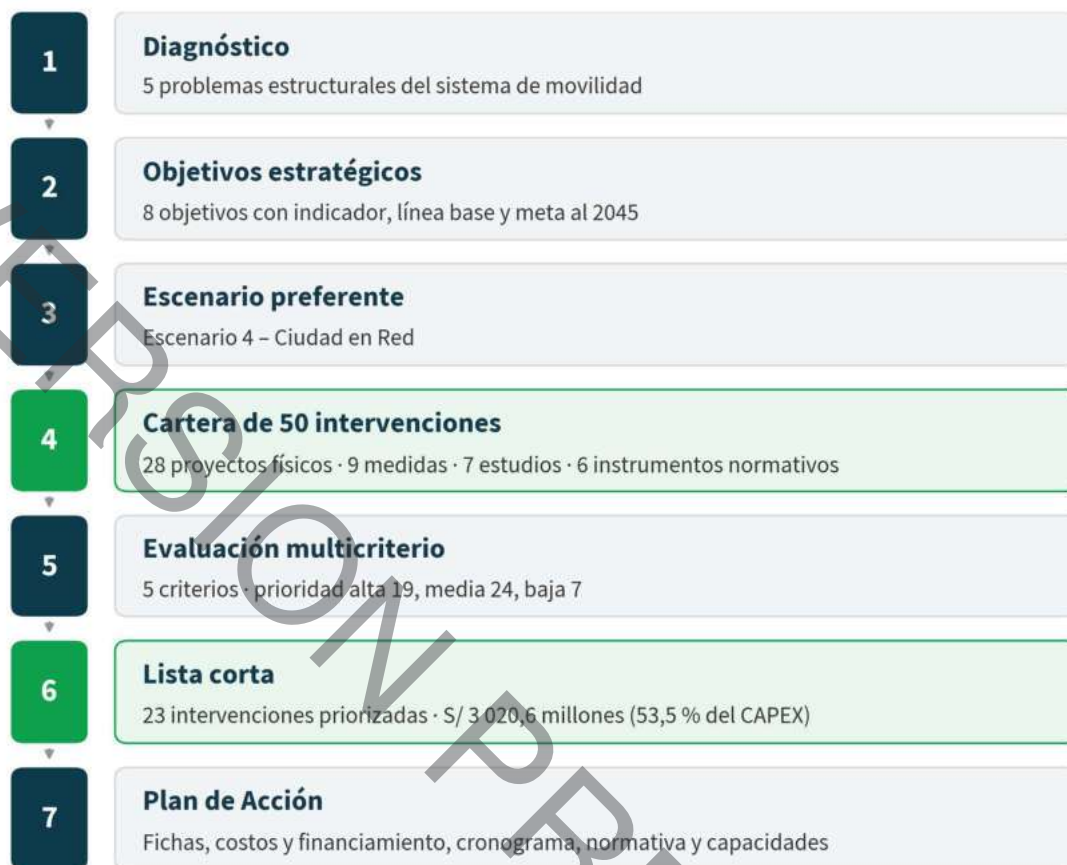
Las denominaciones se formulan conforme a la regla de los Lineamientos, que exige identificar el servicio, la intervención y el ámbito, de manera compatible con la lógica del Invierte.pe para las intervenciones que constituyen proyectos de inversión.

La formulación incorpora, además, el enfoque de género y de movilidad del cuidado que orienta el objetivo estratégico 2. Parte de una constatación del diagnóstico: las tareas de cuidado recaen en mayor proporción en las mujeres, que realizan más viajes encadenados, dependen más del transporte público y están más expuestas al acoso (apartado 4.2.6). Por ello, cada intervención se revisa con tres preguntas:

- si facilita los viajes encadenados, con transbordos, tarifas y recorridos que no penalicen varias paradas en un mismo trayecto;
- si mejora la seguridad personal en todo el recorrido, incluidos la espera, el acceso y los horarios nocturnos;
- si es accesible para quienes se desplazan con niñas, niños, personas mayores o dependientes.

El resultado de esta revisión queda registrado en dos lugares: en la denominación de TP-2, que incorpora expresamente el enfoque de género y diferencial, y en el campo de beneficiarios de las Fichas PMUS de las intervenciones con mayor incidencia (apartado 6.7.1).

Figura 63. Secuencia de construcción de la cartera del Plan de Acción



Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

6.2.2 La lista larga de intervenciones

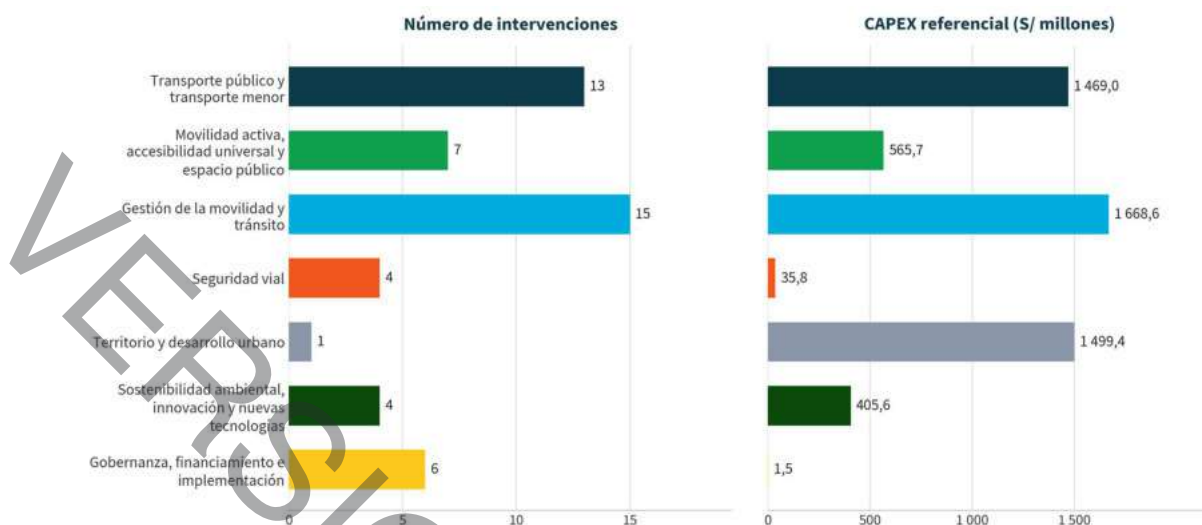
La cartera comprende 50 intervenciones. Su distribución por temática, por tipo y por eje de inversión se presenta a continuación.

Tabla 76. Distribución de la cartera por temática

Temática principal	N.º	CAPEX referencial (S/ millones)
Transporte público y transporte menor	13	1 469,0
Movilidad activa, accesibilidad universal y espacio público	7	565,7
Gestión de la movilidad y tránsito	15	1 668,6
Seguridad vial	4	35,8
Territorio y desarrollo urbano	1	1 499,4
Sostenibilidad ambiental, innovación y nuevas tecnologías	4	405,6
Gobernanza, financiamiento e implementación	6	1,5
Total	50	5 645,5

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Figura 64. Distribución de la cartera por temática: número de intervenciones y CAPEX referencial



Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Tabla 77. Distribución de la cartera por tipo de intervención

Tipo de intervención	N.º	CAPEX referencial (S/ millones)
Proyecto físico	28	5 229,5
Medida	9	396,7
Estudio	7	8,2
Instrumento normativo	6	11,2
Total	50	5 645,5

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

El eje de inversión se asigna únicamente a los proyectos físicos, conforme a los Lineamientos, y permite sustentar ante el Ministerio de Economía y Finanzas qué intervenciones corresponden a las unidades productoras del sector transporte. Las intervenciones que no constituyen proyectos físicos se consignan como «no aplica».

Tabla 78. Distribución de la cartera por eje de inversión

Eje de inversión	N.º	CAPEX referencial (S/ millones)
1. SIT y corredores	10	1 992,5
2. Movilidad y espacio público	16	1 713,1
3. Logística	2	1 523,9
No aplica	22	416,0
Total	50	5 645,5

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo.

Conforme a los Lineamientos, los activos del Sistema Integrado de Transporte —corredor, estaciones, terminales, paraderos, patios-taller, flota, recaudo, centro de control y la infraestructura ciclista y de semaforización asociada al sistema— se registran como un único proyecto de inversión a efectos de la Ficha Técnica 5-A. La matriz los mantiene como filas independientes, por razones de gestión y de programación, y los identifica mediante una columna específica que permite consolidarlos sin pérdida de trazabilidad.

6.2.3 Matriz estratégica de la cartera

La matriz estratégica relaciona cada intervención con el objetivo estratégico al que contribuye, la temática en la que se inscribe y su tipo. Se presenta a continuación de forma sintética; la descripción de cada intervención se desarrolla en el apartado 6.7 y en el Anexo 14.

Tabla 79. Matriz estratégica de la cartera del PMUS de Chiclayo

Código	Intervención	OE	Tipo	Horizonte
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	OE4	Estudio	Corto
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	OE4	Medida	Corto
TP-3	Aprobación del Reglamento del Sistema Integrado de Transporte de la provincia de Chiclayo	OE4	Instrumento normativo	Corto
TP-4	Programa de reorganización y transición progresiva del transporte público hacia el Sistema Integrado de Transporte de Chiclayo	OE4	Medida	Corto-mediano
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	OE4	Instrumento normativo	Corto-mediano
TP-6	Creación del Centro de Control de Operaciones e implementación del Sistema de Ayuda a la Explotación del Sistema Integrado de Transporte de Chiclayo	OE4	Proyecto físico	Mediano
TP-7	Implementación del sistema de recaudo electrónico e integración tarifaria del Sistema Integrado de Transporte de Chiclayo, con tarjeta única y transbordo gratuito entre modos	OE4	Proyecto físico	Mediano-largo
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	OE4	Proyecto físico	Mediano
TP-9	Creación del Terrapuerto de Chiclayo como nodo de transporte interprovincial del área metropolitana, bajo esquema de Asociación Público-Privada o Proyecto en Activos	OE4	Proyecto físico	Mediano

TP-10	Creación del Terminal Terrestre Interurbano de Chiclayo para los servicios de ámbito regional que conectan el área metropolitana con el resto de Lambayeque, bajo esquema de Asociación Público-Privada o Proyecto en Activos	OE4	Proyecto físico	Corto
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	OE4	Proyecto físico	Largo
TP-12	Implementación de los puntos de intercambio modal del Sistema Integrado de Transporte de Chiclayo, con terminales urbanos por sector, integración de bicicleta pública, estacionamiento de bicicletas y accesibilidad peatonal plena	OE4	Proyecto físico	Mediano
TP-13	Implementación del corredor de transporte público y espacio peatonal «Tramo Vitrina» en la Av. Salaverry y la Av. Elías Aguirre, distrito de Chiclayo	OE4	Proyecto físico	Mediano
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	OE2	Medida	Mediano
MA-2	Creación del servicio de movilidad en bicicleta mediante la red ciclista interdistrital del área funcional de Chiclayo, sobre los ejes de acceso metropolitano, con función recreativa y de desplazamiento cotidiano, articulada a los puntos de intercambio modal del SIT	OE3	Proyecto físico	Mediano
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	OE3	Proyecto físico	Mediano
MA-4	Mejoramiento del servicio de movilidad peatonal en la Zona Monumental de Chiclayo con criterios de accesibilidad universal	OE2	Proyecto físico	Mediano
MA-5	Creación del servicio de movilidad peatonal mediante la red de senderos peatonales de escala metropolitana que conecta los subcentros del área funcional con los puntos de intercambio modal del SIT	OE3	Proyecto físico	Mediano
MA-6	Ampliación de la red ciclista metropolitana e implementación del sistema de bicicleta pública del área funcional de Chiclayo	OE3	Proyecto físico	Mediano
MA-7	Recuperación de las acequias Cois, Pulen y Yortuque como corredores verdes peatonales y ciclistas transversales del área metropolitana de Chiclayo	OE3	Proyecto físico	Mediano

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	OE5	Instrumento normativo	Corto
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	OE6	Instrumento normativo	Corto
GM-3	Formulación e implementación del Plan de Logística Urbana Sostenible del área metropolitana de Chiclayo	OE6	Medida	Corto
GM-4	Racionalización y reordenamiento de la oferta del servicio de taxi y mototaxi del área metropolitana de Chiclayo	OE4	Medida	Corto
GM-5	Modernización del sistema de gestión y control del tránsito y despliegue de la fiscalización electrónica de infracciones en la red vial principal del área metropolitana de Chiclayo	OE5	Proyecto físico	Corto
GM-6	Mejoramiento del servicio de transitabilidad de la red vial metropolitana que articula los cinco distritos del área funcional de Chiclayo	OE5	Proyecto físico	Corto
GM-7	Mejoramiento del servicio de transitabilidad vial en el tramo sur comprendido entre la Av. Aeropuerto y la Vía Canal, área metropolitana de Chiclayo	OE5	Proyecto físico	Corto
GM-8	Análisis de la incorporación del modo férreo a las actividades logísticas del corredor Puerto Éten - Chiclayo	OE6	Estudio	Mediano
GM-9	Construcción de intercambios viales en los nodos críticos de la red estructurante metropolitana de Chiclayo	OE5	Proyecto físico	Mediano
GM-10	Mejoramiento del servicio de transitabilidad vial interurbana en la red vial departamental LA-111, desde el Emp. PE-1N en La Victoria (óvalo Gran Chimú) hasta el Emp. con la LA-816, distrito de Chiclayo	OE6	Proyecto físico	Mediano
GM-11	Mejoramiento del servicio de transitabilidad vial interurbana en la red vial departamental LA-110, desde el Emp. PE-1N (Av. Ramiro Prialé) hasta el Emp. LA-111 (Dv. Pisci), distrito de José Leonardo Ortiz	OE6	Proyecto físico	Mediano
GM-12	Mejoramiento del servicio de movilidad urbana en las vías locales del C.P. La Unión, distrito de Pomalca	OE6	Proyecto físico	Mediano
GM-13	Conformación de los anillos viales concéntricos y externos de la red estructurante metropolitana de Chiclayo, con función de distribución del tráfico de paso y de la circulación de carga	OE5	Proyecto físico	Largo
GM-14	Creación del nodo logístico de consolidación y transferencia de carga del área metropolitana de Chiclayo, distrito de La Victoria	OE6	Proyecto físico	Largo

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	OE5	Estudio	Corto
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	OE1	Instrumento normativo	Corto
SV-2	Plan de accesibilidad universal del Sistema Integrado de Transporte de Chiclayo para personas con movilidad reducida	OE2	Estudio	Corto
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	OE1	Proyecto físico	Corto
SV-4	Implementación de zonas de tráfico calmado y zonas 30 en entornos escolares, entornos de mercados y subcentros del área metropolitana de Chiclayo	OE1	Proyecto físico	Mediano
TU-1	Ampliación del aeropuerto de Chiclayo: terminal de pasajeros, terminal de carga y pista, bajo contrato de concesión vigente	OE6	Proyecto físico	Mediano
SA-1	Plan maestro y estudio de factibilidad de la infraestructura de carga eléctrica para las flotas del Sistema Integrado de Transporte y de la carga urbana del área metropolitana de Chiclayo	OE7	Estudio	Corto
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	OE7	Proyecto físico	Corto
SA-3	Estudio de factibilidad y diseño regulatorio, operacional y tecnológico de una Zona de Bajas Emisiones en el área central de Chiclayo	OE7	Estudio	Mediano
SA-4	Reconversión progresiva de la flota del transporte público del área metropolitana de Chiclayo hacia tecnologías de cero y bajas emisiones	OE7	Proyecto físico	Largo
GB-1	Programa de estudios de preinversión y expedientes técnicos de los componentes estructurantes del PMUS de Chiclayo	OE8	Estudio	Corto
GB-2	Creación y puesta en funcionamiento de la autoridad metropolitana de transporte de Chiclayo y fortalecimiento del COMUS	OE8	Instrumento normativo	Corto
GB-3	Diseño e implementación de la estrategia escalonada de financiamiento del PMUS de Chiclayo y	OE8	Medida	Corto

	estructuración de la cooperación internacional y de los esquemas de APP y Proyectos en Activos			
GB-4	Implementación del observatorio metropolitano de movilidad de Chiclayo para el seguimiento y la evaluación del PMUS	OE8	Medida	Corto
GB-5	Programa de comunicación, educación ciudadana y participación para la movilidad sostenible del área metropolitana de Chiclayo	OE8	Medida	Corto
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	OE8	Medida	Corto-mediano

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

6.2.4 Horizonte de implementación

El horizonte de cada intervención se consigna en dos niveles. El primero admite cinco categorías — corto, corto-mediano, mediano, mediano-largo y largo plazo—, que permiten reflejar las actuaciones que se inician en un período y continúan en el siguiente. El segundo traduce esa clasificación a los tres plazos del Manual del MVCS, agrupando corto y corto-mediano en el corto plazo, y mediano y mediano-largo en el mediano plazo. Una columna adicional identifica las intervenciones de carácter continuo, que una vez iniciadas se sostienen durante toda la vigencia del Plan.

El horizonte indica el inicio o la concentración principal de la intervención y no supone que la totalidad de su inversión se ejecute dentro de ese tramo. La programación financiera detallada se desarrolla en el apartado 6.6.

Tabla 80. Distribución de la cartera por horizonte de implementación

Horizonte de implementación	N.º	CAPEX referencial (\$/ millones)
Corto (2025–2030)	22	336,8
Corto-mediano (2025–2035)	3	18,8
Mediano (2031–2035)	20	3 565,3
Mediano-largo (2031–2045)	1	35,5
Largo (2036–2045)	4	1 689,2
Total	50	5 645,5

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

6.2.5 Nivel de madurez de las intervenciones

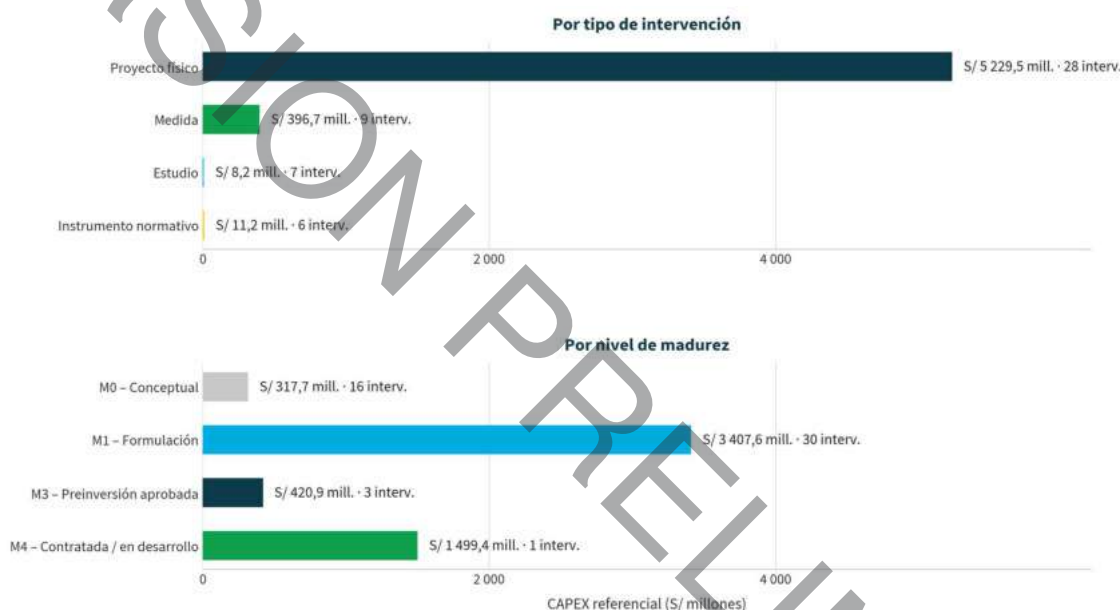
Cada intervención se clasifica en una escala de madurez de cinco niveles: M0, conceptual; M1, formulación; M2, estudio o base disponible; M3, preinversión aprobada; y M4, contratada o en ejecución. La escala permite distinguir lo que puede programarse de lo que requiere preparación previa, y es comparable con la empleada en otros planes de movilidad del programa.

Tabla 81. Distribución de la cartera por nivel de madurez

Nivel de madurez	N.º	CAPEX referencial (\$/ millones)
M0 – Conceptual	16	317,7
M1 – Formulación	30	3 407,6
M3 – Preinversión aprobada	3	420,9
M4 – Contratada / en desarrollo	1	1 499,4
Total	50	5 645,5

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Figura 65. Distribución del CAPEX referencial de la cartera por tipo de intervención y por nivel de madurez



Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Cuarenta y seis de las 50 intervenciones se encuentran en los niveles M0 y M1, lo que expresa con claridad el estado de preparación de la cartera: la mayor parte de las actuaciones está formulada pero carece de estudios que permitan su ejecución inmediata. Únicamente las inversiones registradas en el Banco de Inversiones y la ampliación aeroportuaria, que se ejecuta bajo contrato de concesión vigente, superan ese umbral.

6.3 Productos específicos

6.3.1 Revisión y consolidación de las propuestas de los instrumentos de planificación

El primer producto específico verifica que el Plan de Acción no se formula al margen de los instrumentos de planificación vigentes, sino que los recoge, los ordena y señala dónde deben actualizarse.

Método de consolidación

La consolidación se realiza en cuatro pasos, aplicados a cada propuesta de movilidad identificada en los instrumentos vigentes:

- **Identificación.** Se recoge la propuesta con su denominación y código literal de origen, preservando la referencia exacta del instrumento para permitir la verificación.
- **Categorización.** Se determina si la propuesta constituye una actuación de movilidad técnicamente definida, una determinación territorial sin proyecto asociado, o una iniciativa cuya relación con la movilidad cotidiana debe evaluarse.
- **Tratamiento.** Solo las propuestas del primer tipo se incorporan a la cartera como intervención con código PMUS propio; las del segundo tipo se conservan como criterio de diseño de otras intervenciones; las del tercer tipo quedan registradas con su observación de pertinencia.
- **Trazabilidad.** Cada intervención de la cartera que procede de un instrumento de planificación conserva en la matriz su código de origen y su denominación de referencia, de modo que la equivalencia entre el lenguaje del instrumento y el lenguaje del PMUS sea verificable en ambos sentidos.

Componentes del escenario preferente y su instrumento de procedencia

El informe del Plan de Acción inventarió los diecisiete componentes de la cartera del escenario preferente y determinó, uno por uno, el instrumento del que proceden. Esa determinación es la que el Plan de Acción traslada a la columna de fuente de la matriz de intervenciones, y la tabla siguiente hace explícita la equivalencia entre el código utilizado en este documento, el instrumento de procedencia y el código PMUS definitivo.

Tabla 82. Componentes del escenario preferente, instrumento de procedencia y correspondencia con la cartera del Plan de Acción

Cód. 3.4	Componente del escenario preferente	Instrumento de procedencia	Cód. PMUS	Horizonte	CAPEX referencial (S/)
E3-1	Transitabilidad de la red vial metropolitana	PDM (2022)	GM-6	Corto plazo (2025–2030)	S/ 62 154 000
E1-2	Transitabilidad del tramo sur Av. Aeropuerto — Vía Canal	PDM (2022)	GM-7	Corto plazo (2025–2030)	S/ 62 000 000
SV-5	Intercambios viales	PDM (2022)	GM-9	Mediano plazo (2031–2035)	S/ 637 123 722
SV-3	Anillos viales concéntricos y externos	PDM (2022)	GM-13	Largo plazo (2036–2045)	S/ 302 295 364
SIT-0	Reestructuración de rutas (Plan Regulador de Rutas)	PDM (2022)	TP-1	Corto plazo (2025–2030)	S/ 4 000 000
SIT-T1 a T5	Líneas troncales 1 a 5 del Sistema Integrado de Transporte	PDM (2022)	TP-11	Largo plazo (2036–2045)	S/ 962 430 590

TV	Tramo Vitrina (Av. Salaverry — Elías Aguirre)	PDM (2022)	TP-13	Mediano plazo (2031–2035)	S/ 38 482 224
PA-1	Terrapuerto de Chiclayo	IMIAPP de la MPCh	TP-9	Mediano plazo (2031–2035)	S/ 98 303 764
PA-2	Terminal Terrestre Interurbano	IMIAPP de la MPCh	TP-10	Corto plazo (2025–2030)	S/ 20 123 605
E3-4	Red de ciclovías metropolitana	PDM (2022)	MA-2	Mediano plazo (2031–2035)	S/ 31 290 000
MA-2	Red de ciclovías y ciclo-estaciones	PDM (2022)	MA-3	Mediano plazo (2031–2035)	S/ 67 400 000
E3-5	Red peatonal de la Zona Monumental	PDU de Chiclayo	MA-4	Mediano plazo (2031–2035)	S/ 6 590 000
E3-6	Red de senderos peatonales	PDM (2022)	MA-5	Mediano plazo (2031–2035)	S/ 18 000 000
GT-1	Gestión de estacionamientos	PDM, propuesta no valorizada	GM-1	Corto plazo (2025–2030)	S/ 4 500 000
GT-2	Gestión y control del tránsito; fiscalización electrónica	PDM, propuesta no valorizada	GM-5	Corto plazo (2025–2030)	S/ 148 632 863
LOG-1 / E4-37	Tambo de camiones (truck center) — La Victoria	PDM (2022)	GM-14	Largo plazo (2036–2045)	S/ 24 510 000
EQ-2	Ampliación aeroportuaria	Contrato de concesión vigente	TU-1	Mediano plazo (2031–2035)	S/ 1 499 400 000

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Verificación contra la fuente primaria del PDM

La correspondencia anterior se verificó proyecto por proyecto contra la fuente primaria: el Plan de Desarrollo Metropolitano de Chiclayo-Lambayeque, Fase 6, Propuesta y Programa de Inversiones y Gestión, de diciembre de 2022, Tabla 98, Cartera de Proyectos, páginas 316 a 322. La verificación tiene un doble propósito: acreditar el origen, la denominación y el monto de cada componente, y dejar constancia expresa de las diferencias que subsisten, de modo que ninguna pueda leerse como un error de traslado.

Tabla 83. Componentes de la cartera con código y monto en la Tabla 98 del PDM

Cód. PDM	Denominación en el PDM	Responsable según el PDM	Monto PDM (S/)	Cód. PMUS	Tratamiento en el Plan de Acción
E1-2	Creación del servicio de transitabilidad tramo sur Av. Aeropuerto — Vía Canal, en los distritos de Chiclayo y La Victoria	Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento	62 000 000	GM-7	Monto y denominación coincidentes. Se unifica el código provisional Prm-2 en E1-2.
E3-1	Creación del servicio de transitabilidad de la red	Ministerio de Transportes y	62 154 000	GM-6	Monto y denominación coincidentes.

	vial en el ámbito metropolitano	Comunicacion es			
E3-4	Creación del servicio de transitabilidad de la red de ciclovías en el ámbito metropolitano	Municipalidad Provincial de Chiclayo- Lambayeque	31 290 000	MA-2	Monto y denominación coincidentes.
E3-5	Creación del servicio de transitabilidad de la red peatonal en la zona monumental de Chiclayo- Lambayeque	Municipalidad Provincial de Chiclayo- Lambayeque	13 180 000	MA-4	El PMUS consigna S/ 6 590 000. El monto del PDM corresponde al conjunto de la zona monumental de Chiclayo y de Lambayeque; el ámbito de la intervención del Plan es únicamente el centro histórico de Chiclayo, cuya superficie equivale a la mitad del área de ambos.
E3-6	Creación del servicio de transitabilidad de la red de senderos peatonales, en el ámbito metropolitano	Municipalidad Provincial de Chiclayo	18 000 000	MA-5	Monto y denominación coincidentes.
E4-37	Creación de los servicios del Truck Center en el distrito de La Victoria	Municipalidad Provincial de Chiclayo	60 000 000	GM-14	El PMUS estima S/ 24 510 000, por responder al dimensionamiento del nodo en el escenario preferente, y mantiene la modalidad de asociación público-privada. Se consignan ambos códigos de origen.

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en el PDM Chiclayo-Lambayeque, Fase 6, Tabla 98, páginas 316 a 322. Todos los componentes de la tabla del PDM tienen financiamiento previsto con recursos ordinarios.

Un segundo grupo de componentes responde a propuestas que el PDM desarrolla en su capítulo de movilidad pero que no fueron trasladadas a su cartera de inversiones, por lo que carecen de código y de monto en la Tabla 98 del PDM. La distinción relevante no es, por tanto, entre proyectos del PDM y propuestas del equipo consultor, sino entre proyectos valorizados en la cartera del instrumento y propuestas del instrumento que el Plan de Acción traduce a componente y valoriza. Esta segunda categoría constituye precisamente el aporte del PMUS y se declara como tal en la columna de fuente de la matriz.

Tabla 84. Propuestas del PDM sin valorización en su cartera, traducidas a componente por el Plan de Acción

Componente	Apartado del PDM	Cód. PMUS	Tratamiento en el Plan de Acción
Sistema de recaudo electrónico con integración tarifaria	3.4.2.1 Sistema Integrado de Transporte	TP-7	Se formula y valoriza en el presente capítulo en S/ 35 500 000.
Gestión y tarificación del estacionamiento en vía	3.4.4 Gestión de estacionamientos	GM-1	Formulado y valorizado en S/ 4 500 000.
Gestión y control del tránsito con fiscalización electrónica	3.4.5 Gestión de tráfico	GM-5	Formulado y valorizado en S/ 148 632 863.
Red de corredores verdes	3.4.1.3 Red de corredores verdes	MA-7	Se formula en el presente capítulo como recuperación de las acequias Cois, Pulen y Yortuque.

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en el PDM Chiclayo-Lambayeque, Fase 6.

Finalmente, la verificación deja constancia de los proyectos del Eje 3 del PDM, Movilidad Urbana e Infraestructura Vial, que no se incorporan a la cartera del Plan de Acción. El Eje 3 comprende ocho proyectos, de los cuales el Plan recoge cuatro. La omisión de esta tabla permitiría leer como olvido lo que es una decisión motivada, verificable al cruzar ambos documentos.

Tabla 85. Proyectos del Eje 3 del PDM no incorporados a la cartera del Plan de Acción

Cód. PDM	Proyecto	Monto PDM (S/)	Motivo de no incorporación
E3-2	Vía Circunvalatoria Oeste	310 000 000	Competencia del Gobierno Regional de Lambayeque y del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; excede el ámbito de decisión del PMUS.
E3-3	Vía costera Lambayeque — Puerto Éten	360 000 000	Competencia del Gobierno Regional; excede el ámbito metropolitano del Plan.
E3-7	Terminal interprovincial de Lambayeque	99 300 000	Retirado por no resultar aplicable al escenario preferente y quedar fuera del ámbito metropolitano.
E3-8	Terminal interprovincial de La Victoria	92 600 000	Retirado por solaparse con el Terrapuerto de Chiclayo (TP-9). La coincidencia de distrito, objeto y modalidad de financiamiento indica que ambos registros corresponden a la misma actuación, estimada en dos instrumentos y en dos momentos distintos.

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en el PDM Chiclayo-Lambayeque, Fase 6, Tabla 98, páginas 318 y 319.

Trazabilidad de la cartera hacia los instrumentos

La cartera del Plan de Acción incorpora 12 intervenciones que proceden de proyectos valorizados en la cartera del Plan de Desarrollo Metropolitano, con un costo referencial conjunto de S/ 2 216,3

millones, y 4 que proceden de propuestas del mismo instrumento que no fueron trasladadas a su cartera de inversiones y que el Plan traduce a componente y valoriza, con S/ 189,8 millones. A ellas se suman 3 inversiones registradas en el Banco de Inversiones, 2 del Informe Multianual de Inversiones en APP y Proyectos en Activos de la Municipalidad Provincial y 1 en ejecución bajo contrato de concesión vigente. En conjunto, 22 intervenciones —el 44,0 % de la cartera— tienen antecedente acreditado en un instrumento de planificación o en un registro oficial de inversión, y representan el 78,7 % de su costo total. El Plan de Desarrollo Urbano no aporta proyectos a la cartera: su contribución al Plan de Acción es la sectorización del área central, cuyo Sector VI delimita el ámbito del producto específico que desarrolla el apartado 6.3.2.

Tabla 86. Consolidación de las propuestas de los instrumentos de planificación en la cartera del PMUS

Código	Intervención del Plan de Acción	Código y denominación de referencia	Función respecto del instrumento de origen
TP-1	Reorganización de rutas y frecuencias del servicio de transporte público urbano...	SIT-0 — Reestructuración de la red de rutas de transporte público mediante la	Traduce la determinación del PDM sobre el subsistema de transporte público masivo en el instrumento operativo que lo hace exigible
TP-11	Implementación de las cinco líneas troncales del Sistema Integrado de...	SIT-T1 a T5 — Implementación de las cinco líneas troncales del Sistema Integrado de	Materializa el subsistema de transporte público masivo metropolitano previsto en el OE.4 del PDM
TP-13	Implementación del corredor de transporte público y espacio peatonal «Tramo...	TV — Intervención del corredor Av. Salaverry – Elias Aguirre como Tramo Vit	Recoge la propuesta de tratamiento del eje como corredor de transporte y espacio peatonal
MA-2	Creación del servicio de movilidad en bicicleta mediante la red...	E3-4 — Implementación de la red metropolitana de ciclovías conectada a los pa	Desarrolla el subsistema de transporte no motorizado en su componente recreativo
MA-3	Creación del servicio de movilidad en bicicleta mediante la red de ciclovías...	MA-2 — Implementación de la red de ciclovías y de las ciclo-estaciones asocia	Desarrolla el subsistema de transporte no motorizado en su componente de red estructurante
MA-4	Mejoramiento del servicio de movilidad peatonal en la Zona Monumental de...	E3-5 — Recuperación y adecuación de la red peatonal de la zona monumental con	Concreta las determinaciones sobre la Zona Monumental en clave de movilidad peatonal
MA-5	Creación del servicio de movilidad peatonal mediante la red de senderos...	E3-6 — Implementación de la red de senderos peatonales de escala metropolitana	Desarrolla la red de senderos peatonales de escala metropolitana
GM-6	Mejoramiento del servicio de transitabilidad de la red vial metropolitana que...	E3-1 — Mejoramiento de la transitabilidad de la red vial metropolitana que ar	Ejecuta la integración del sistema vial arterial al sistema de movilidad prevista en el PDM

GM-7	Mejoramiento del servicio de transitabilidad vial en el tramo sur comprendido...	E1-2 — Mejoramiento de la transitabilidad del tramo sur comprendido entre la	Interviene el tramo sur del sistema vial arterial
GM-9	Construcción de intercambios viales en los nodos críticos de la red...	SV-5 — Ejecución de los intercambios viales en los nodos de la red estructura	Resuelve los nodos críticos identificados en la red estructurante del PDM
GM-13	Conformación de los anillos viales concéntricos y externos de la red...	SV-3 — Conformación de los anillos viales concéntricos y externos de la red e	Conforma los anillos viales concéntricos y externos definidos por el PDM
GM-14	Creación del nodo logístico de consolidación y transferencia de carga del área...	LOG-1 / E4-37 — Implementación del tambo de camiones (truck center) de La Victoria	Concreta la determinación sobre equipamiento logístico metropolitano
GM-10	Mejoramiento del servicio de transitabilidad vial interurbana en la red vial...	— — Transitabilidad vial interurbana en la LA-111, óvalo Gran Chimú	Inversión registrada, incorporada como intervención de la cartera
GM-11	Mejoramiento del servicio de transitabilidad vial interurbana en la red vial...	— — Transitabilidad vial interurbana en la LA-110, Ramiro Prialé – Dv. Pic	Inversión registrada, incorporada como intervención de la cartera
GM-12	Mejoramiento del servicio de movilidad urbana en las vías locales del C.P. La...	— — Mejoramiento de la movilidad urbana en las vías locales del C.P. La Un	Inversión registrada, incorporada como intervención de la cartera

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Recomendaciones de actualización de los instrumentos

La recomendación del Plan de Acción es que la adecuación del PDM a la Ley 31313 incorpore, como contenido mínimo de movilidad, los siguientes elementos producidos por este Plan: la red vial metropolitana jerarquizada resultante del tercer producto específico; el trazado de las líneas troncales y de las rutas complementarias y alimentadoras del Sistema Integrado de Transporte; la red ciclista y peatonal metropolitana; la localización de los nodos de intercambio modal, los terminales y el nodo logístico; y las reservas de suelo asociadas a todos ellos. Sin esa incorporación, las actuaciones del PMUS carecen de respaldo en el instrumento de ordenamiento y quedan expuestas a decisiones de zonificación incompatibles.

6.3.2 Propuesta específica para el centro de la ciudad

Estrategia: liberar espacio mediante gestión antes que mediante obra

La propuesta para el centro se organiza sobre un principio único: el espacio necesario para el peatón, para el transporte público y para la actividad económica no se obtiene ampliando la sección vial, que en el damero central es fija, sino reasignando el espacio hoy ocupado por usos no circulatorios. La secuencia de intervención se ordena en consecuencia: primero los instrumentos de gestión que liberan espacio, después la obra que consolida su nuevo uso.

Tabla 87. Intervenciones de la cartera que conforman la propuesta para el área central

Código	Intervención	Horizonte	CAPEX (S/ M)	Función dentro del producto
GM-1	Implementación de la política de gestión y tarificación del estacionamiento en vía pública en...	Corto plazo (2025-2030)	4,5	Instrumento que libera el espacio: tarificación y regulación del estacionamiento en vía pública en el área central
GM-2	Establecimiento por ordenanza del régimen de circulación de vehículos de carga por tipo de vía...	Corto plazo (2025-2030)	0,1	Instrumento que ordena la carga: régimen de circulación, horarios y espacios de carga y descarga
SV-4	Implementación de zonas de tráfico calmado y zonas 30 en entornos escolares, entornos de...	Mediano plazo (2031- 2035)	15,0	Pacificación del tránsito en el entorno del damero central y en entornos escolares
SA-3	Estudio de factibilidad y diseño regulatorio, operacional y tecnológico de una Zona de Bajas...	Mediano plazo (2031- 2035)	0,6	Diseño regulatorio, operacional y tecnológico de la zona de bajas emisiones
TP-13	Implementación del corredor de transporte público y espacio peatonal «Tramo Vitrina» en la Av....	Mediano plazo (2031- 2035)	38,5	Corredor de transporte público y espacio peatonal que estructura el acceso al centro
MA-4	Mejoramiento del servicio de movilidad peatonal en la Zona Monumental de Chiclayo con...	Mediano plazo (2031- 2035)	6,6	Obra de consolidación: red peatonal accesible de la Zona Monumental
MA-1	Mejoramiento del servicio de movilidad peatonal mediante el programa metropolitano de veredas...	Mediano plazo (2031- 2035)	376,0	Programa de veredas accesibles, aplicado con prioridad al área central
SV-1	Ordenanza metropolitana que incorpora con carácter obligatorio el tratamiento de la sección...	Corto plazo (2025-2030)	0,2	Requisito transversal: sección transversal completa obligatoria en toda intervención vial del área central

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

El conjunto de estas intervenciones asciende a S/ 441,5 millones, de los cuales la mayor parte corresponde al programa metropolitano de veredas accesibles, cuyo ámbito excede el área central. La propuesta específica del centro no es, por tanto, una cartera adicional: es una regla de aplicación prioritaria y coordinada de intervenciones que ya forman parte de la lista larga, con un ámbito y una secuencia propios.

La propuesta logística del área central se organiza en tres escalas complementarias. En la escala metropolitana, un nodo de infraestructura logística sobre el corredor de la avenida Grau concentra los vehículos de mayor tamaño antes de su entrada al área urbana. En la escala de red, una guía de

restricción a la circulación de vehículos de carga por horario y por corredor ordena los desplazamientos que sí deben acceder. En la escala local, un estudio de zonas de carga y descarga en los principales nodos comerciales resuelve la operación en destino. Los tres niveles se profundizarán en el plan de movilidad de mercancías del área metropolitana.

El ámbito de la propuesta para el área central, la red de movilidad activa que la sirve y los instrumentos de gestión del tránsito y de seguridad vial que la acompañan se representan en los mapas de movilidad activa y espacios públicos y de gestión del tránsito y seguridad vial de la serie cartográfica del apartado 6.4.6; la propuesta logística, en el mapa de logística y transporte de carga.

El terreno identificado para el nodo logístico de consolidación de carga en el distrito de La Victoria está recogido en el Informe Multianual de Inversiones en APP y Proyectos en Activos de la Municipalidad Provincial, pero corresponde a un predio de propiedad privada. Su disponibilidad constituye, por tanto, un paso previo a cualquier decisión de inversión y debe resolverse antes de la formulación del proyecto.

La red ciclista que sirve al área central forma parte de una red metropolitana de mayor alcance. El Plan prevé del orden de 100 kilómetros adicionales, distribuidos entre la red urbana y la red interdistrital. El criterio de trazado es la cobertura equilibrada del desplazamiento cotidiano —acceso al trabajo, al estudio y a los equipamientos— y no el uso recreativo de fin de semana, que la red interdistrital atiende de forma complementaria. El trazado de la red en el distrito de José Leonardo Ortiz constituye un primer esbozo y se precisará en la fase de diseño.

Secuencia de implementación en el área central

Tabla 88. Secuencia de implementación de la propuesta para el área central

Etapas	Contenido	Condición de paso a la etapa siguiente
Etapas 1 — Ordenamiento de la demanda de espacio	Entrada en vigor de la ordenanza de estacionamiento con tarificación en el área central y de la ordenanza de circulación y horarios de vehículos de carga; fiscalización asociada.	Reducción verificable del estacionamiento en vía y de las operaciones de carga en calzada en el perímetro del área central, medida con el indicador del objetivo 5 (operaciones de carga fuera de calzada $\geq 85\%$).
Etapas 2 — Reasignación del espacio liberado	Zonas de tráfico calmado y zonas 30 en el damero central; ampliación de veredas y tratamiento de cruces conforme al requisito de sección transversal completa.	Disponibilidad del expediente técnico y del presupuesto de la red peatonal de la Zona Monumental.
Etapas 3 — Consolidación	Red peatonal accesible de la Zona Monumental; corredor de transporte público y espacio peatonal; incorporación del área central al esquema de la zona de bajas emisiones.	Operación de las primeras líneas troncales del SIT que sustituyan el acceso al centro en modos de baja capacidad.

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

6.3.3 Propuesta del sistema vial provincial

El tercer producto específico revisa el sistema vial provincial con el criterio de que la red no se define por su geometría sino por su función dentro del sistema de movilidad.

Criterios de jerarquización funcional

La propuesta aplica cuatro criterios de asignación funcional, que deben resolverse en este orden y no de forma simultánea:

- **Función en el sistema de transporte público.** Las vías que soportan líneas troncales o rutas complementarias del SIT reservan espacio para ese servicio antes que para cualquier otro uso; su sección se diseña desde la operación del sistema y no al revés.
- **Continuidad metropolitana.** Una vía arterial cuya continuidad se interrumpe en el límite distrital no cumple función arterial. La jerarquía se valida sobre el continuo metropolitano y no sobre cada término distrital por separado.
- **Compatibilidad con la función de carga.** Los corredores que soportan tránsito pesado de acceso y de paso se identifican de forma explícita y se excluyen de los tratamientos de pacificación, derivando ese tránsito a los anillos viales.
- **Sección transversal completa.** Toda vía intervenida, cualquiera sea su jerarquía, debe resolver la totalidad de su sección —calzada, espacio peatonal accesible y, cuando corresponda, espacio ciclista y de espera del transporte público—, conforme al requisito transversal que el Plan establece por ordenanza.

Tabla 89. Intervenciones de la cartera sobre el sistema vial provincial

Código	Intervención	Horizonte	CAPEX (S/ M)	Función dentro del producto
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	Corto plazo (2025-2030)	1,0	Estudio que define la jerarquía funcional y las secciones tipo sobre las que se ejecutan las demás intervenciones de la red
GM-6	Mejoramiento del servicio de transitabilidad de la red vial metropolitana que articula los...	Corto plazo (2025-2030)	62,2	Intervención estructurante de la red vial metropolitana
GM-7	Mejoramiento del servicio de transitabilidad vial en el tramo sur comprendido entre la Av....	Corto plazo (2025-2030)	62,0	Tramo sur de la red estructurante
GM-9	Construcción de intercambios viales en los nodos críticos de la red estructurante...	Mediano plazo (2031-2035)	637,1	Resolución de los nodos críticos de la red
GM-13	Conformación de los anillos viales concéntricos y externos de la red estructurante...	Largo plazo (2036-2045)	302,3	Anillos viales concéntricos y externos: derivación del tránsito de paso y de carga

GM-10	Mejoramiento del servicio de transitabilidad vial interurbana en la red vial departamental...	Mediano plazo (2031-2035)	252,7	Red vial interurbana
GM-11	Mejoramiento del servicio de transitabilidad vial interurbana en la red vial departamental...	Mediano plazo (2031-2035)	133,4	Red vial interurbana
GM-12	Mejoramiento del servicio de movilidad urbana en las vías locales del C.P. La Unión, distrito...	Mediano plazo (2031-2035)	34,8	Vías locales
GM-5	Modernización del sistema de gestión y control del tránsito y despliegue de la fiscalización...	Corto plazo (2025-2030)	148,6	Gestión y control del tránsito sobre la red jerarquizada
SV-3	Programa de tratamiento de los nodos y tramos de concentración de siniestros de la red vial...	Corto plazo (2025-2030)	20,0	Tratamiento de los nodos y tramos de concentración de siniestros de la red
SV-1	Ordenanza metropolitana que incorpora con carácter obligatorio el tratamiento de la sección...	Corto plazo (2025-2030)	0,2	Requisito transversal de sección completa aplicable a toda la red

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Estas intervenciones suman S/ 1 654,3 millones, el 29,3 % del costo total de la cartera, lo que convierte al sistema vial en el segundo bloque de inversión del Plan después del sistema integrado de transporte. Esa magnitud obliga a una advertencia de método: la inversión vial solo produce el resultado esperado si se ejecuta sobre una red previamente jerarquizada. Ejecutar estas intervenciones sin la jerarquización funcional reproduce el problema que el diagnóstico identifica, con una infraestructura de mayor capacidad.

Estudio de revisión del sistema vial del área funcional

El Plan incorpora a la cartera un estudio específico, la revisión del sistema vial del área funcional con enfoque de redes de movilidad sostenible, que sustituye la jerarquía basada en la capacidad vehicular por una jerarquía funcional multimodal: 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 el Plan establece. Su ámbito es el área funcional del PMUS —no solo el casco urbano— e incluye los tramos nacionales y departamentales que la atraviesan y los accesos a los nodos generadores: el puerto, el aeropuerto, los mercados mayoristas y los terminales.

El estudio comprende seis componentes, que deben resolverse en este orden:

- Inventario y compatibilización. Cruce de la clasificación del Clasificador de Rutas, la del Plan de Desarrollo Metropolitano y la función observada en cada tramo, con una matriz de competencias que identifique, tramo a tramo, quién es titular, quién opera y quién mantiene.
- 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, a partir del Modelo Estratégico de Transporte y del trabajo de campo del Componente 2.

- Matriz movimiento/lugar. Ubicación de cada tramo según su importancia como vía de paso y su importancia como lugar, de la que resulta la tipología funcional: vía de paso regional, arteria urbana con transporte público, calle comercial, vía colectora de barrio y calle local de convivencia.
- Diseño de las redes modales superpuestas. Red de transporte público vinculada a los corredores del Sistema Integrado de Transporte; red ciclista organizada en nivel estructurante y de conexión; red peatonal con prioridad en los entornos escolares, de salud y comerciales; red de carga con rutas, horarios y zonas de carga y descarga; y red vehicular general definida como remanente.
- Catálogo de secciones viales tipo. Asignación del espacio en un orden explícito —ancho libre peatonal mínimo, transporte público, infraestructura ciclista, logística, circulación general y, en último lugar, estacionamiento—, con sección actual y sección propuesta en los ejes emblemáticos y con soluciones específicas para las travesías urbanas de las vías nacionales: vías de servicio, reducción de velocidad y cruces seguros.
- Validación institucional. Mesas de trabajo con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y PROVÍAS, el Gobierno Regional de Lambayeque y las municipalidades provinciales y distritales, de modo que la propuesta pueda incorporarse después al Plan de Desarrollo Metropolitano, a los Planes de Desarrollo Urbano distritales y a los planes viales.

Los productos del estudio son la memoria técnica, los planos del sistema vial revisado por red modal y en un plano integrado a escala provincial y urbana, el catálogo de secciones tipo, la matriz de competencias con la lista de tramos que requieren recategorización o transferencia, y una cartera de intervenciones priorizadas vinculada a las demás actuaciones del Plan. El estudio se formula como insumo para la actualización del Plan de Desarrollo Metropolitano y no como sustituto suyo.

Tres riesgos condicionan su alcance y deben anticiparse: la competencia sobre las vías nacionales en sus tramos urbanos, donde no cabe intervenir sin acuerdo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; las restricciones de derecho de vía en el centro histórico; y las posibles contradicciones con el Plan de Desarrollo Metropolitano vigente, que la validación institucional debe resolver.

La red vial estructurante sobre la que opera este producto —anillos concéntricos y externos, intercambios viales en nodos críticos, red vial metropolitana y vías interurbanas— se representa en el mapa de la red vial estructurante metropolitana de la serie cartográfica del apartado 6.4.6.

6.3.4 Plan de implementación del Sistema Integrado de Transporte

El cuarto producto específico desarrolla la implementación del Sistema Integrado de Transporte, que constituye el núcleo del escenario preferente y la mayor concentración de inversión del Plan. Los lineamientos de PROMOVILIDAD establecen que el SIT se formula como un proyecto único de inversión con activos estratégicos diferenciados y no como un conjunto de proyectos independientes. El Plan de Acción aplica ese criterio: 12 intervenciones de la cartera se identifican como integrantes del proyecto único del SIT, con un costo referencial conjunto de S/ 2 125,0 millones, equivalente al 37,7 % del total.

Composición del proyecto único

Tabla 90. Activos estratégicos que integran el proyecto único del Sistema Integrado de Transporte

Código	Intervención	Horizonte	CAPEX (S/ M)	Función dentro del producto
TP-11	Implementación de las cinco líneas troncales del Sistema Integrado de Transporte de Chiclayo,...	Largo plazo (2036-2045)	962,4	Líneas troncales del sistema
TP-6	Creación del Centro de Control de Operaciones e implementación del Sistema de Ayuda a la...	Mediano plazo (2031-2035)	261,6	Centro de control de operaciones y sistema de gestión de flota
TP-7	Implementación del sistema de recaudo electrónico e integración tarifaria del Sistema...	Mediano plazo (2031-2035)	35,5	Recaudo electrónico e integración tarifaria
TP-8	Implementación de paraderos formales del Sistema Integrado de Transporte y de zonas de espera...	Mediano plazo (2031-2035)	8,6	Paraderos formales del sistema
TP-12	Implementación de los puntos de intercambio modal del Sistema Integrado de Transporte de...	Mediano plazo (2031-2035)	18,7	Puntos de intercambio modal
TP-13	Implementación del corredor de transporte público y espacio peatonal «Tramo Vitrina» en la Av....	Mediano plazo (2031-2035)	38,5	Corredor de transporte público y espacio peatonal
TP-9	Creación del Terrapuerto de Chiclayo como nodo de transporte interprovincial del área...	Mediano plazo (2031-2035)	98,3	Terrapuerto: nodo de transporte interprovincial
TP-10	Creación del Terminal Terrestre Interurbano de Chiclayo para los servicios de ámbito regional...	Corto plazo (2025-2030)	20,1	Terminal terrestre interurbano
GM-5	Modernización del sistema de gestión y control del tránsito y despliegue de la fiscalización...	Corto plazo (2025-2030)	148,6	Gestión y control del tránsito sobre los corredores del sistema
MA-3	Creación del servicio de movilidad en bicicleta mediante la red de ciclovías urbanas y las...	Mediano plazo (2031-2035)	67,4	Red ciclista de acceso al sistema
MA-6	Ampliación de la red ciclista metropolitana e implementación del sistema de bicicleta pública...	Mediano plazo (2031-2035)	65,2	Ampliación de la red ciclista y bicicleta pública como modo de acceso
SA-4	Reconversión progresiva de la flota del transporte público del área metropolitana de Chiclayo...	Largo plazo (2036-2045)	400,0	Reconversión progresiva de la flota

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026

La vinculación de estas intervenciones con el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones se resuelve mediante una unidad productora única —«Sistema de Transporte por Corredores»— con la función 15 (Transporte), la división funcional 036 y el grupo funcional 0076, de modo que los activos estratégicos se registren como componentes de una misma inversión y no como inversiones independientes que competirían entre sí en la programación.

Secuencia de implementación

La secuencia responde a una regla que el diagnóstico impone: el sistema no puede construirse antes de estar regulado.

Tabla 91. Fases de implementación del Sistema Integrado de Transporte

Fase	Contenido	Intervenciones	Condición habilitante
Fase 1 — Habilitación regulatoria e institucional (corto plazo)	Plan Regulador de Rutas; reglamento del SIT; parámetros de calidad del servicio; programa de formalización y fiscalización; programa de transición de los operadores actuales; autoridad metropolitana de transporte; estudios de preinversión de los componentes del sistema.	TP-1, TP-2, TP-3, TP-4, TP-5, GB-1, GB-2	Aprobación del Plan Regulador de Rutas, actualmente en elaboración, y de la ordenanza que aprueba el reglamento del sistema.
Fase 2 — Infraestructura de soporte y gestión (mediano plazo)	Centro de control de operaciones y sistema de gestión de flota; recaudo electrónico e integración tarifaria; paraderos formales; puntos de intercambio modal; terminales; gestión del tránsito sobre los corredores.	TP-6, TP-7, TP-8, TP-12, TP-9, TP-10, GM-5	Contratos de operación adjudicados conforme al reglamento del SIT y disponibilidad de los expedientes técnicos.
Fase 3 — Consolidación del sistema en red (largo plazo)	Líneas troncales; corredor de transporte público y espacio peatonal; red ciclista de acceso; reconversión progresiva de la flota.	TP-11, TP-13, MA-3, MA-6, SA-4	Operación estabilizada del sistema regulado y cierre financiero de la inversión troncal.

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Transición de los operadores actuales

El Plan de Acción considera esta transición como el riesgo social de mayor magnitud del conjunto de la cartera y le asigna un programa propio —el programa de reorganización y transición progresiva del transporte público—, cuyo contenido mínimo comprende el censo y caracterización de los operadores afectados, el esquema de incorporación a las empresas operadoras del sistema, el tratamiento de la flota retirada y el calendario de transición por corredor. Su omisión convertiría la implementación del sistema en un conflicto de oposición de los operadores incumbentes.

6.3.5 Formulación de la regulación del uso de vehículos privados

El quinto producto específico aborda la gestión de la demanda de vehículo privado. La regulación se formula sobre tres instrumentos de naturaleza distinta, que actúan sobre el estacionamiento, sobre la circulación y sobre la tecnología vehicular. El Plan no propone restricciones de circulación por placa ni peajes urbanos: el primero carece de sustento en la estructura de viajes de la metrópoli y el segundo exige una capacidad de gestión y de fiscalización que el diagnóstico institucional no acredita.

Tabla 92. Instrumentos de regulación del uso de vehículos privados

Código	Intervención	Horizonte	CAPEX (\$/M)	Función dentro del producto
GM-1	Implementación de la política de gestión y tarificación del estacionamiento en vía pública en...	Corto plazo (2025–2030)	4,5	Estacionamiento: tarificación y regulación del estacionamiento en vía pública, con el área central como primer ámbito de aplicación
SV-4	Implementación de zonas de tráfico calmado y zonas 30 en entornos escolares, entornos de...	Mediano plazo (2031–2035)	15,0	Circulación: zonas de tráfico calmado y zonas 30, que reducen la velocidad de operación del vehículo privado en ámbitos sensibles
SA-3	Estudio de factibilidad y diseño regulatorio, operacional y tecnológico de una Zona de Bajas...	Mediano plazo (2031–2035)	0,6	Tecnología vehicular: diseño regulatorio, operacional y tecnológico de la zona de bajas emisiones
GM-2	Establecimiento por ordenanza del régimen de circulación de vehículos de carga por tipo de vía...	Corto plazo (2025–2030)	0,1	Circulación de carga: régimen de horarios y rutas para vehículos pesados
GM-4	Racionalización y reordenamiento de la oferta del servicio de taxi y mototaxi del área...	Corto plazo (2025–2030)	0,1	Oferta de servicio: racionalización y reordenamiento del taxi y el mototaxi
GM-5	Modernización del sistema de gestión y control del tránsito y despliegue de la fiscalización...	Corto plazo (2025–2030)	148,6	Fiscalización: sistema de gestión y control del tránsito con fiscalización electrónica como condición de eficacia de los tres instrumentos anteriores

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Condiciones de eficacia

- La regulación del estacionamiento solo produce efecto si es fiscalizada. La ordenanza de estacionamiento debe acompañarse de la fiscalización electrónica y del refuerzo del cuerpo de inspectores previsto en el programa de fortalecimiento de capacidades.
- La tarificación del estacionamiento genera un ingreso que debe quedar vinculado. El Plan recomienda que los recursos obtenidos se destinen de forma expresa al financiamiento del sistema de transporte público y de la infraestructura peatonal, como parte de la estrategia escalonada de financiamiento.
- La zona de bajas emisiones requiere una definición previa de las categorías vehiculares afectadas y un régimen de transición para los operadores de menores ingresos, sin el cual la medida es regresiva.
- Ninguno de estos instrumentos es sustitutivo de la mejora del transporte público: aplicados sin una alternativa de servicio disponible, desplazan el viaje hacia modos de baja capacidad e informales y agravan el problema que pretenden resolver.

6.3.6 Propuesta de optimización y mejora de la infraestructura ferroviaria

El sexto producto específico evalúa el papel del modo férreo en el sistema de movilidad y logística del área metropolitana. A diferencia de otras ciudades del programa, el ámbito de Chiclayo no cuenta con un servicio ferroviario de pasajeros en operación, por lo que el producto no consiste en optimizar un servicio existente sino en determinar, con sustento técnico, si el modo férreo tiene un papel que cumplir en el horizonte del Plan y bajo qué condiciones.

El Plan de Acción resuelve esta cuestión mediante un estudio específico incorporado a la cartera, y no mediante una definición anticipada. La razón es de método: afirmar o descartar la pertinencia del modo férreo sin un análisis de demanda, de trazado disponible y de costo comparado produciría una determinación no defendible en cualquiera de los dos sentidos.

Tabla 93. Intervenciones asociadas al modo férreo y a la logística de transferencia

Código	Intervención	Horizonte	CAPEX (S/ M)	Función dentro del producto
GM-8	Análisis de la incorporación del modo férreo a las actividades logísticas del corredor Puerto...	Mediano plazo (2031-2035)	0,8	Estudio que determina la pertinencia, el alcance y las condiciones de incorporación del modo férreo a las actividades logísticas del ámbito metropolitano
GM-14	Creación del nodo logístico de consolidación y transferencia de carga del área metropolitana...	Largo plazo (2036-2045)	24,5	Nodo logístico de consolidación y transferencia de carga, con vocación de conexión futura al Puerto de Éten, que constituiría el punto de articulación del modo férreo en caso de que el estudio concluya su pertinencia

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Alcance mínimo del estudio

- Análisis de la demanda potencial de carga susceptible de transferencia modal, desagregada por tipo de mercancía, origen y destino, a partir de las encuestas al transporte de carga del diagnóstico.
- Identificación del trazado disponible y de las restricciones de derecho de vía, incluida la verificación de la titularidad de los terrenos.
- Evaluación de la articulación con el Puerto de Éten y con la red vial de carga, y de su compatibilidad con el nodo logístico de consolidación y transferencia.
- Comparación de costo y de desempeño frente a la alternativa de consolidación de la carga por modo carretero en el nodo logístico, que es la solución que el Plan adopta como escenario base.
- Determinación de las condiciones institucionales y contractuales que harían viable la incorporación del modo, incluida la competencia sectorial aplicable.

El resultado del estudio determinará si el modo férreo se incorpora como componente del Plan en su primera actualización o si se descarta de forma fundamentada. Mientras tanto, el Plan de Acción no compromete inversión en infraestructura ferroviaria.

6.4 Priorización de intervenciones

6.4.1 Metodología de evaluación y priorización

La metodología aplica los cinco criterios que fija el Manual del MVCS —impacto, evaluación técnica, evaluación financiera, evaluación legal y consenso social— con una ponderación, una escala y un umbral de explicados a continuación:

Tabla 94. Criterios de evaluación y ponderación aplicada

Criterio	Peso	Qué evalúa
Impacto	30 %	Contribución directa y material a los objetivos, indicadores y metas del PMUS.
Evaluación técnica	20 %	Factibilidad, madurez, tecnología, recursos y condiciones operativas.
Evaluación financiera	20 %	Costos de inversión, operación y mantenimiento y posibilidades de financiamiento.
Evaluación legal	20 %	Compatibilidad normativa, competencias y autorizaciones requeridas.
Consenso social	10 %	Aceptación y respaldo de la ciudadanía y de los actores clave.

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en el Manual del MVCS (RM 229-2024-VIVIENDA).

Cada criterio se valora en una escala de 1 a 3, donde 1 expresa una condición desfavorable, 2 una condición intermedia que requiere estudios, convenios o concertación previa, y 3 una condición favorable. La puntuación ponderada determina la prioridad: alta a partir de 2,50; media entre 2,00 y 2,49; y baja por debajo de 2,00.

La regla de paso a la lista corta comprende tres reglas sucesivas. Integran la lista corta, en primer lugar, todas las intervenciones de prioridad alta. En segundo lugar, la regla de cobertura temática incorpora la intervención mejor puntuada de cada temática que no hubiera quedado representada, de modo que las siete temáticas del Plan cuenten con al menos una actuación priorizada. En tercer lugar, la regla de intervención estratégica condicionada incorpora el componente que estructura el escenario preferente, aunque su puntuación resulte baja, por tratarse de una actuación cuya exclusión desnaturalizaría el Plan; su programación queda condicionada al cumplimiento de hitos habilitantes explícitos.

Conforme a los Lineamientos, la lista corta no elimina intervenciones: las no priorizadas permanecen en la lista larga con su costo, su responsable y su fuente de financiamiento, y son igualmente ejecutables a lo largo del horizonte del Plan. Prioridad y horizonte son variables independientes: una intervención de largo plazo puede tener prioridad alta, y una de corto plazo, prioridad media.

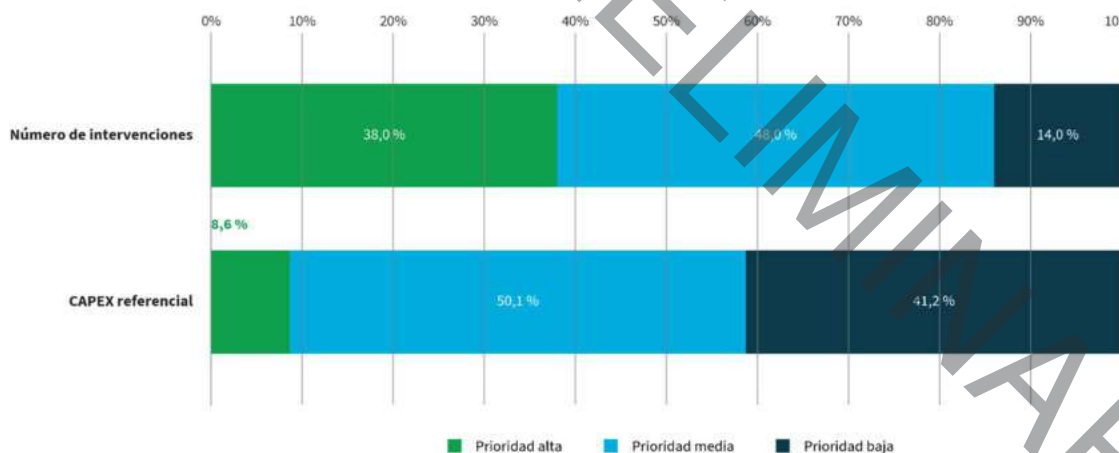
6.4.2 Resultados de la priorización

Tabla 95. Resultado de la evaluación multicriterio

Prioridad	N.º	CAPEX referencial (S/ millones)	Participación en el CAPEX
Alta	19	487,4	8,6 %
Media	24	2 830,0	50,1 %
Baja	7	2 328,2	41,2 %
Total	50	5 645,5	100 %

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Figura 66. Participación de cada nivel de prioridad en el número de intervenciones y en el CAPEX referencial



Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

El resultado no es homogéneo entre tipos de intervención, y esa heterogeneidad es informativa. Los instrumentos normativos, los estudios y los programas de gestión obtienen puntuaciones altas porque su costo es reducido, su competencia es municipal y su ejecución no depende de estudios previos. Los proyectos de infraestructura de gran escala obtienen puntuaciones bajas en los criterios técnico y financiero, que suman el 40 % de la ponderación, porque carecen de preinversión y de financiamiento cerrado, con independencia de su impacto.

La consecuencia para el Plan de Acción es directa: la primera fase de implementación debe concentrarse en las actuaciones normativas, de planificación y de gestión que habilitan el sistema, y en la preparación de las inversiones estructurantes mediante el programa de estudios de preinversión y expedientes técnicos.

6.4.3 La lista corta

La lista corta comprende 23 intervenciones, con un CAPEX referencial de S/ 3 020,6 millones, el 53,5 % del total de la cartera. Cada una cuenta con Ficha PMUS en el Anexo 14; las que además constituyen proyectos de inversión física requieren Ficha Técnica 5-A.

Diecinueve intervenciones ingresan por puntuación igual o superior a 2,50. Entre ellas figura GM-15, la revisión del sistema vial del área funcional, incorporada a la cartera en el presente capítulo: su valoración recoge que resuelve la fragmentación entre la clasificación del Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras y la de los planes urbanos, y que de ella dependen la denominación y el alcance de GM-6, el catálogo de secciones que exige la ordenanza de sección transversal completa y la definición de las redes modales sobre las que operan la red ciclista urbana y el régimen de circulación de carga.

Las cuatro intervenciones restantes ingresan por las dos reglas complementarias. Por cobertura temática entran la ampliación aeroportuaria y la red de monitoreo de la calidad del aire, únicas representantes de las temáticas de territorio y desarrollo urbano y de sostenibilidad ambiental. Por intervención estratégica condicionada entran las cinco líneas troncales del Sistema Integrado de Transporte y la red de ciclovías urbanas. La incorporación de esta última responde además al acuerdo adoptado en el taller de validación con el nivel técnico del COMUS, que solicitó sustentar o revisar la priorización de las intervenciones ciclistas: sus ciclo-estaciones son componente de los puntos de intercambio modal del Sistema Integrado de Transporte y la red urbana que despliega es prerequisite declarado de la ampliación metropolitana de la red ciclista, de modo que su exclusión dejaría ambas actuaciones sin soporte. Su delimitación frente a la red interdistrital es territorial y funcional: la red urbana opera sobre la trama consolidada y atiende el desplazamiento cotidiano, mientras la interdistrital lo hace sobre los ejes de acceso metropolitano.

Tabla 96. Lista corta de intervenciones priorizadas

Código	Intervención	Tipo	Horizonte	Punt.	Regla de ingreso
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	Medida	Corto plazo	3,00	Puntuación $\geq 2,50$
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	Instrumento normativo	Corto plazo	3,00	Puntuación $\geq 2,50$
TP-1	Reorganización de rutas y frecuencias del servicio de transporte público urbano	Estudio	Corto plazo	2,90	Puntuación $\geq 2,50$

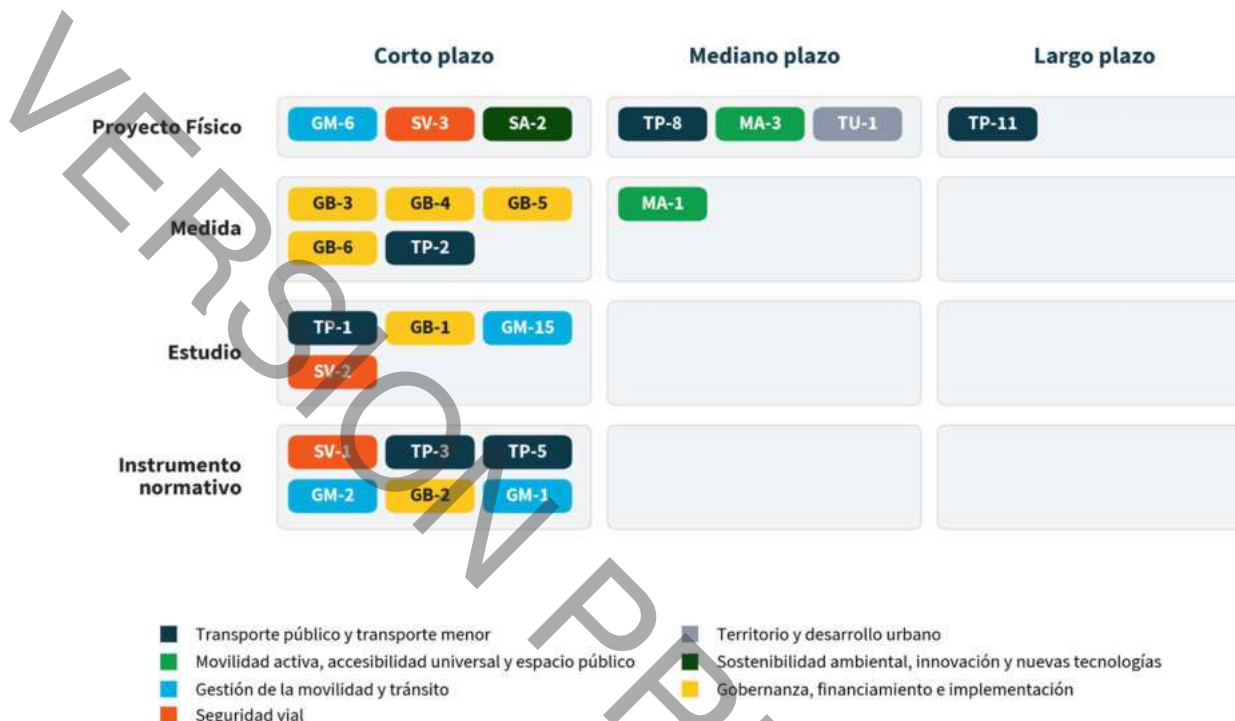
	mediante la formulación y aprobación del Plan Regulador de Rutas del área metropolitana de Chiclayo				
GB-1	Programa de estudios de preinversión y expedientes técnicos de los componentes estructurantes del PMUS de Chiclayo	Estudio	Corto plazo	2,80	Puntuación $\geq 2,50$
MA-1	Mejoramiento del servicio de movilidad peatonal mediante el programa metropolitano de veredas con criterios de accesibilidad universal en la red vial del área funcional de Chiclayo	Medida	Mediano plazo	2,80	Puntuación $\geq 2,50$
GB-4	Implementación del observatorio metropolitano de movilidad de Chiclayo para el seguimiento y la evaluación del PMUS	Medida	Corto plazo	2,70	Puntuación $\geq 2,50$
GB-5	Programa de comunicación, educación ciudadana y participación para la movilidad sostenible del área metropolitana de Chiclayo	Medida	Corto plazo	2,70	Puntuación $\geq 2,50$
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	Medida	Corto plazo	2,70	Puntuación $\geq 2,50$
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	Estudio	Corto plazo	2,70	Puntuación $\geq 2,50$
SV-2	Plan de accesibilidad universal del Sistema Integrado de Transporte de Chiclayo para personas con movilidad reducida	Estudio	Corto plazo	2,70	Puntuación $\geq 2,50$
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	Medida	Corto plazo	2,70	Puntuación $\geq 2,50$
TP-3	Aprobación del Reglamento del Sistema Integrado de Transporte de la provincia de Chiclayo	Instrumento normativo	Corto plazo	2,70	Puntuación $\geq 2,50$
TP-5	Programa de formalización, habilitación, fiscalización y fortalecimiento empresarial de los operadores del transporte público y del transporte	Instrumento normativo	Corto plazo	2,70	Puntuación $\geq 2,50$

	menor del área metropolitana de Chiclayo				
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	Instrumento normativo	Corto plazo	2,60	Puntuación $\geq 2,50$
GM-6	Mejoramiento del servicio de transitabilidad de la red vial metropolitana que articula los cinco distritos del área funcional de Chiclayo	Proyecto físico	Corto plazo	2,60	Puntuación $\geq 2,50$
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	Proyecto físico	Corto plazo	2,60	Puntuación $\geq 2,50$
GB-2	Creación y puesta en funcionamiento de la autoridad metropolitana de transporte de Chiclayo y fortalecimiento del COMUS	Instrumento normativo	Corto plazo	2,50	Puntuación $\geq 2,50$
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	Instrumento normativo	Corto plazo	2,50	Puntuación $\geq 2,50$
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	Proyecto físico	Mediano plazo	2,50	Puntuación $\geq 2,50$
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	Proyecto físico	Mediano plazo	2,40	Estratégica condicionada
TU-1	Ampliación del aeropuerto de Chiclayo: terminal de pasajeros, terminal de carga y pista, bajo contrato de concesión vigente	Proyecto físico	Mediano plazo	2,30	Cobertura temática
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	Proyecto físico	Corto plazo	2,00	Cobertura temática
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	Proyecto físico	Largo plazo	1,90	Estratégica condicionada

	Pomalca-Pimentel (dos rutas) y Ferreñafe-Chiclayo				
--	---	--	--	--	--

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Figura 67. Intervenciones de la lista corta por tipo de intervención, horizonte y temática



Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

6.4.4 Ruta institucional y programabilidad

La prioridad expresa la importancia relativa de cada intervención, pero no su capacidad efectiva de programación. Una cartera que trata como equivalentes una ordenanza municipal, un estudio de factibilidad, una inversión del Gobierno Regional ya viable y un proyecto de infraestructura todavía conceptual resulta poco operativa. Por ello, cada intervención se clasifica además según su ruta institucional y su programabilidad.

Tabla 97. Niveles de programabilidad de la cartera

Nivel	Definición
N1	Programable en el corto plazo. Competencia municipal directa y madurez suficiente para iniciar su ejecución o su formulación en el período 2025–2030.
N2	Requiere preparación previa. Proyecto de inversión física de competencia municipal cuya ejecución exige estudios de preinversión y expediente técnico.
N3	Condicionada a decisiones o recursos externos. Su ejecución depende del Gobierno Regional, del Gobierno Nacional, de un concesionario, de una municipalidad distrital o de la estructuración de un esquema de participación privada.

Tabla 98. Distribución de la cartera por programabilidad

Nivel	N.º	CAPEX referencial (S/ millones)	Participación en el CAPEX
N1	22	416,0	7,4 %
N2	19	2 828,5	50,1 %
N3	9	2 401,0	42,5 %
Total	50	5 645,5	100 %

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo.

Figura 68. Participación de cada nivel de programabilidad en el número de intervenciones y en el CAPEX referencial



Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Veintiuna intervenciones son programables en el corto plazo y suman S/ 412,5 millones: son los instrumentos normativos, los estudios y los programas de gestión de competencia municipal directa. Diecinueve requieren preparación previa, y concentran la mayor parte de la inversión de competencia municipal. Nueve dependen de decisiones o recursos externos —Gobierno Regional, concesionario, municipalidades distritales o estructuración de esquemas de participación privada—, y el Plan actúa sobre ellas mediante articulación y seguimiento.

En las intervenciones N1 pueden programarse actuaciones de implementación durante el primer horizonte. En las N2 se priorizan los estudios, los diseños, los expedientes y la estructuración. En las N3 se programan únicamente las actuaciones de coordinación y de acreditación de alineación que corresponden al ámbito de actuación del PMUS.

Tabla 99. Clasificación de las intervenciones por temática y programabilidad

Temática	Nivel	Intervenciones
Transporte público y transporte menor	N1	TP-1, TP-2, TP-3, TP-4, TP-5
	N2	TP-6, TP-8, TP-11, TP-12, TP-13
	N3	TP-7, TP-9, TP-10
	N1	MA-1

Movilidad activa, accesibilidad universal y espacio público	N2	MA-2, MA-3, MA-4, MA-5, MA-6, MA-7
Gestión de la movilidad y tránsito	N1	GM-1, GM-2, GM-3, GM-4, GM-8, GM-15
	N2	GM-5, GM-6, GM-7, GM-9
	N3	GM-10, GM-11, GM-12, GM-13, GM-14
Seguridad vial	N1	SV-1, SV-2
	N2	SV-3, SV-4
Territorio y desarrollo urbano	N3	TU-1
Sostenibilidad ambiental, innovación y nuevas tecnologías	N1	SA-1, SA-3
	N2	SA-2, SA-4
Gobernanza, financiamiento e implementación	N1	GB-1, GB-2, GB-3, GB-4, GB-5, GB-6

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

6.4.5 Taller de validación con el nivel técnico del COMUS

Sesión del 24 de septiembre de 2026

La primera sesión de validación se desarrolló en modalidad virtual el 24 de septiembre de 2026 y cubrió de forma integrada los tres contenidos que el Componente 4 somete a validación técnica: la cartera de medidas y proyectos formulada, la metodología y los resultados de la priorización, y la programación de la implementación.

Tabla 100. Estructura de la sesión de validación técnica con el nivel técnico del COMUS

Bloque	Contenido sometido a validación	Tarea del TdR	Producto del 4.2 asociado
1	Cartera de intervenciones: siete temáticas, criterios de formulación, denominación conforme a los lineamientos de PROMOVIDAD y ordenamiento por secuencia de implementación	Tarea 4.2	Apartado 6.2 y matriz de lista larga
2	Metodología de priorización (cinco criterios, ponderación y umbrales), resultados de la evaluación y composición de la lista corta	Tarea 4.3	Apartado 6.4 y matriz de evaluación y priorización
3	Clasificación de programabilidad, secuencia de implementación y calendario de ejecución	Tarea 4.8	Apartado 6.5.1 y cronograma
—	Registro de observaciones y acuerdos para su incorporación en la versión siguiente del informe	Tarea 4.11	—

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en los Términos de Referencia.

La documentación remitida con antelación a los participantes comprende la matriz de lista larga de las 50 intervenciones con su evaluación y priorización, el anexo de fichas detalladas de las intervenciones de la lista corta y la presentación de soporte de la sesión.

Participaron en la sesión el equipo consultor, el equipo de PROMOVIDAD, el Instituto Municipal de Planeamiento de Chiclayo, la Gerencia de Desarrollo Vial de la Municipalidad Provincial, el Instituto Vial Provincial y la Subgerencia de Desarrollo Territorial y Catastro de la Municipalidad Distrital de José Leonardo Ortiz. La sesión se desarrolló en seis bloques de contenido con un espacio final de preguntas, y quedó registrada en el Registro de Reunión N.º 63-2026-PMUS Chiclayo.

La sesión recogió trece observaciones, conforme las cuales se ajustó el presente capítulo. Ninguna observación cuestionó la metodología de priorización ni el resultado de la evaluación multicriterio.

Trazabilidad con el proceso participativo del Componente 3

La cartera del Plan de Acción no se formula al margen del proceso participativo. La tabla siguiente vincula los aportes ciudadanos consolidados con las intervenciones de la cartera que los materializan.

Tabla 101. Trazabilidad entre los aportes de los Talleres II y la cartera del Plan de Acción

Aporte ciudadano consolidado (Talleres II)	Objetivo estratégico	Respuesta en la cartera del Plan de Acción
Seguridad vial como prioridad transversal en las cinco sedes	Objetivo 1	Tratamiento de nodos de concentración de siniestros, zonas de tráfico calmado y zonas 30, y ordenanza de sección transversal completa como requisito transversal de toda la cartera
Accesibilidad universal como condición indispensable de una movilidad inclusiva	Objetivo 2	Plan de accesibilidad universal del SIT, programa metropolitano de veredas accesibles y requisito de accesibilidad verificable en cada proyecto físico
Movilidad activa como modo estructural y no marginal; demanda de ciclovías conectadas	Objetivo 3	Red de ciclovías urbanas y ciclo-estaciones, ampliación de la red ciclista metropolitana y red ciclorrecreativa
Transporte público ordenado y eficiente como eje articulador metropolitano	Objetivo 4	Plan Regulador de Rutas, reglamento del SIT y conjunto de activos estratégicos del sistema integrado de transporte
Gestión inteligente del tránsito frente al desorden vial y la congestión	Objetivo 5	Centro de control de operaciones, sistema de gestión de tránsito, fiscalización electrónica y gestión del estacionamiento
Integración metropolitana y articulación rural-urbana (Pomalca, Pimentel)	Objetivo 6	Rutas complementarias y alimentadoras del SIT hacia el litoral y los centros poblados, y nodos de intercambio modal
Resiliencia climática frente a lluvias intensas e inundaciones	Objetivo 7	Criterio de adaptación frente al Fenómeno de El Niño incorporado como condición de diseño de los proyectos físicos, y red de monitoreo de calidad del aire
Coordinación intermunicipal y conducción metropolitana de la movilidad	Objetivo 8	Paquete de gobernanza: fortalecimiento del COMUS, unidad gestora, observatorio metropolitano de movilidad y programa de preinversión

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

6.4.6 Cartografía temática del Plan de Acción

Los Lineamientos del Quinto Entregable establecen que el capítulo de evaluación de las acciones actuales se construye sobre la superposición de tres mapas —los proyectos de los instrumentos de planificación, el escenario elegido y las inversiones registradas— cuyo resultado es el mapa de síntesis de la cartera. El Plan de Acción desarrolla esa secuencia y la amplía con una serie temática que permite leer cada red por separado.

Los mapas de entrada se presentan en el Mapa 33 del apartado 6.1.5, el Mapa 26 del capítulo 5 y el Mapa 32 del apartado 6.1.2.

De las 50 intervenciones de la cartera, 30 tienen expresión espacial definida, 5 la tienen de forma parcial —condicionada a un estudio o a una decisión pendiente— y 15 carecen de ella por tratarse de instrumentos normativos, programas de gestión o estudios. La matriz cartográfica anexa indica, para cada intervención, su tipo de geometría, su ámbito territorial, el contenido que debe representarse y la fuente cartográfica de referencia.

Tabla 102. Serie cartográfica del Plan de Acción y estado de elaboración

N.º	Mapa	Contenido	Fuente / insumo	Estado
1	Cartera de proyectos del Plan de Desarrollo Metropolitano	Propuestas de movilidad valorizadas y no valorizadas del PDM, con su codificación de origen	PDM Chiclayo-Lambayeque (2022)	Véase el Mapa 33 del apartado 6.1.5 del capítulo 6.
2	Síntesis territorial del escenario preferente Ciudad en Red	Componentes del Escenario 4 sobre el territorio, con red de transporte público, peatonalización y red ciclista propuestas	Entregable 3.4	Véase el Mapa 26 del capítulo 5.
3	Inversiones registradas en el Banco de Inversiones	Las inversiones con código único con incidencia sobre la movilidad del área metropolitana	informe preliminar del Plan de Acción e Invierte.pe	Véase el Mapa 32 del apartado 6.1.2 del capítulo 6.
4	Síntesis del Sistema Integrado de Transporte	Líneas troncales, red auxiliar y complementaria, puntos de intercambio modal, terminales y centro de control	Entregable 3.4 y elaboración propia	Incorporado - versión preliminar
5	Movilidad activa y espacios públicos	Red ciclista urbana e interdistrital, senderos peatonales, acequias, bicicleta pública, zonas de tráfico calmado y Zona Monumental	Entregable 3.4 y elaboración propia	Incorporado - versión preliminar
6	Red vial estructurante metropolitana	Anillos concéntricos y externos, intercambios viales, red vial metropolitana e inversiones registradas con código único	PDM, Banco de Inversiones y elaboración propia	Incorporado - versión preliminar

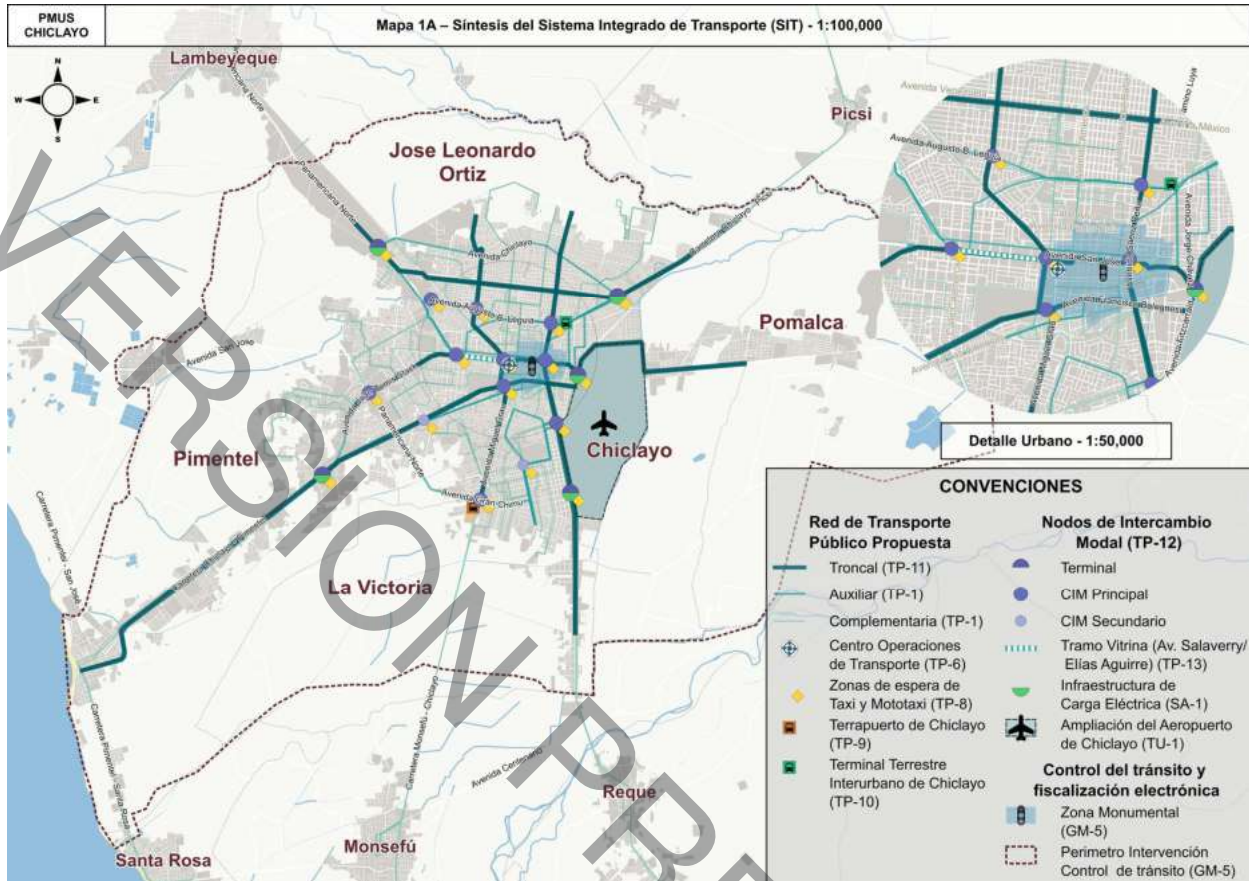
7	Gestión del tránsito y seguridad vial	Estacionamiento en vía, centro de control, monitoreo de calidad del aire, zonas de tráfico calmado y concentración de siniestros	Entregable 2.4, ONSV y elaboración propia	Incorporado - versión preliminar
8	Logística y transporte de carga	Red de circulación de carga, restricción en el centro monumental, nodo logístico, corredor férreo y anillos viales	PDM, IMIAPP y elaboración propia	Incorporado - versión preliminar
—	Jerarquía vial metropolitana propuesta	Clasificación funcional de la red resultante de la aplicación de los criterios del apartado 6.3.3	Producto del estudio de revisión del sistema vial	Pendiente
—	Categorías de corredores y secciones tipo	Corredores por función y sección transversal tipo asociada a cada categoría	Producto del estudio de revisión del sistema vial	Pendiente
—	Propuesta específica del área central	Ámbito de la propuesta sobre el Sector VI, esquema de circulación y peatonalización	PDU de Chiclayo — pendiente de carga	Pendiente
—	Cobertura del sistema de transporte público	Población a 300 y 400 metros de un paradero en la situación actual y en la red propuesta	MET-CHI	Pendiente

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Los mapas de jerarquía vial y de secciones tipo, la delimitación del área central sobre el Sector VI del Plan de Desarrollo Urbano y la superposición de las propuestas de los instrumentos de planificación requieren la carga previa del Plan de Desarrollo Metropolitano y de los Planes de Desarrollo Urbano distritales. Los dos primeros son, además, producto del estudio de revisión del sistema vial del área funcional que la cartera incorpora, por lo que su elaboración definitiva corresponde a esa actuación y no a esta fase del Plan.

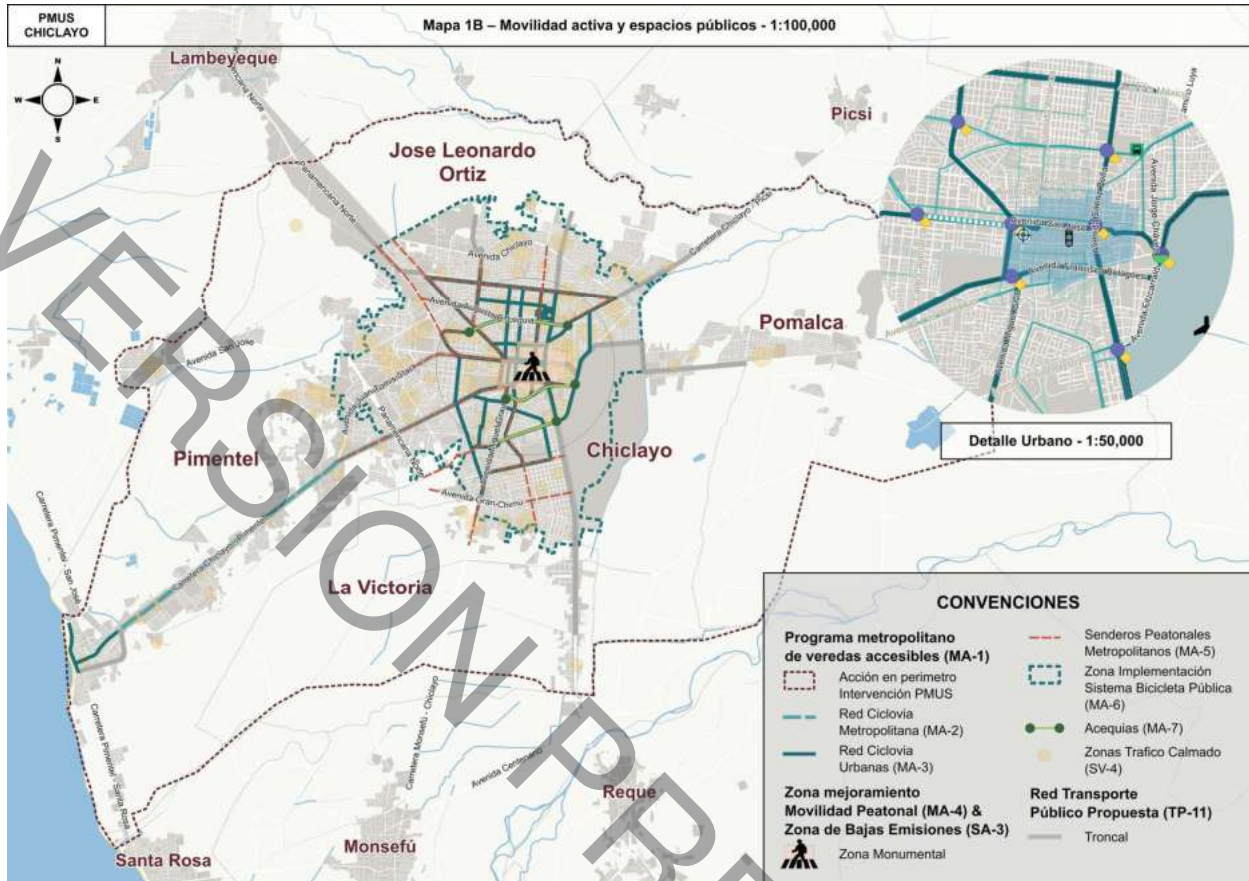
La serie temática desarrolla la lectura de la cartera por agrupación funcional en cinco mapas, a escala 1:100 000 con detalle urbano a 1:50 000 del área central. Cada mapa identifica las intervenciones por su código, de modo que la lectura territorial y la lectura de la matriz empleen la misma referencia. Se presentan en página apaisada para preservar la legibilidad de los códigos de intervención, atendiendo la observación formulada en el taller de validación con el nivel técnico del COMUS, y corresponden a la versión preliminar de la serie: incorporan la cartera de cincuenta intervenciones y quedan pendientes de recoger las observaciones cartográficas registradas en el apartado 6.4.5.

Mapa 35. Síntesis del Sistema Integrado de Transporte



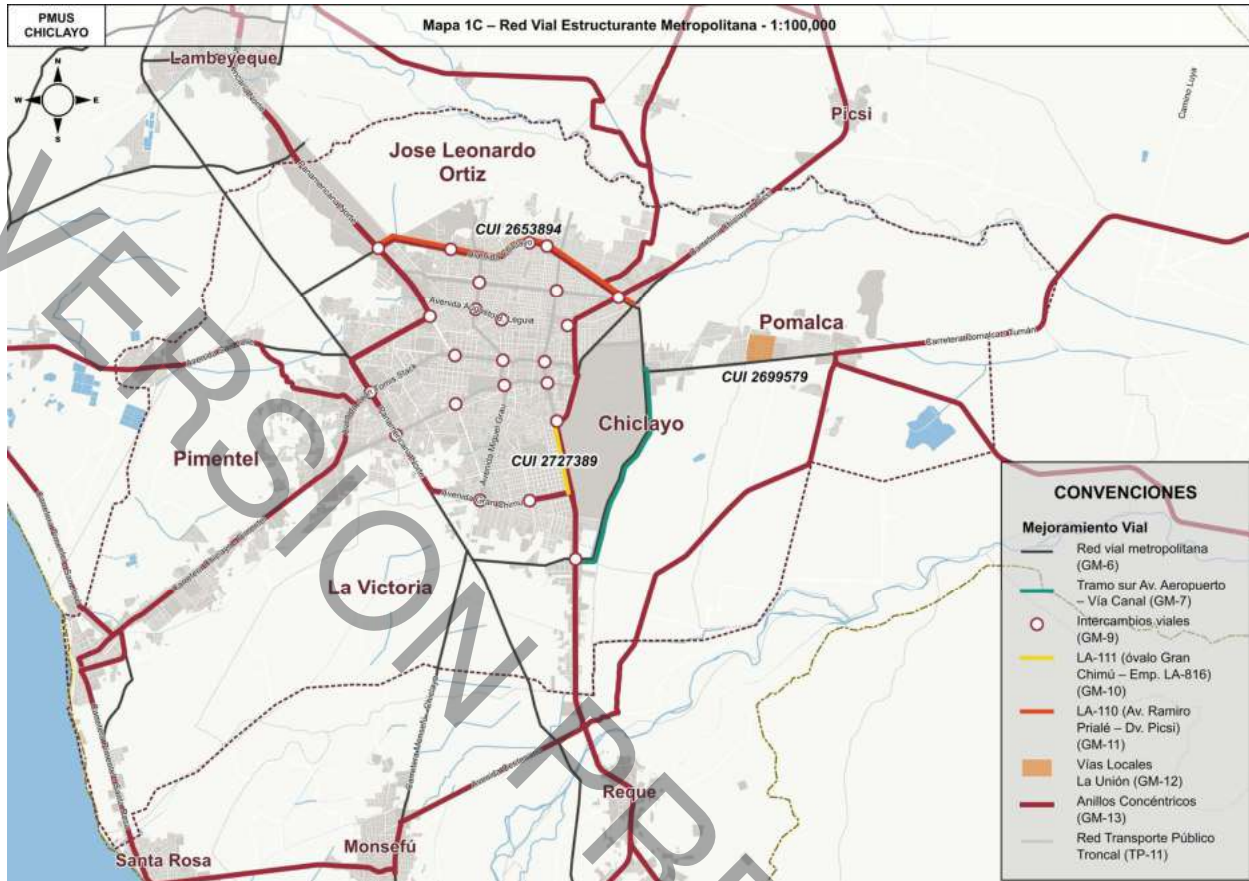
Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026. Intervenciones representadas: TP-1, TP-6, TP-8, TP-9, TP-10, TP-11, TP-12, TP-13, GM-5, SA-1 y TU-1.

Mapa 36. Movilidad activa y espacios públicos



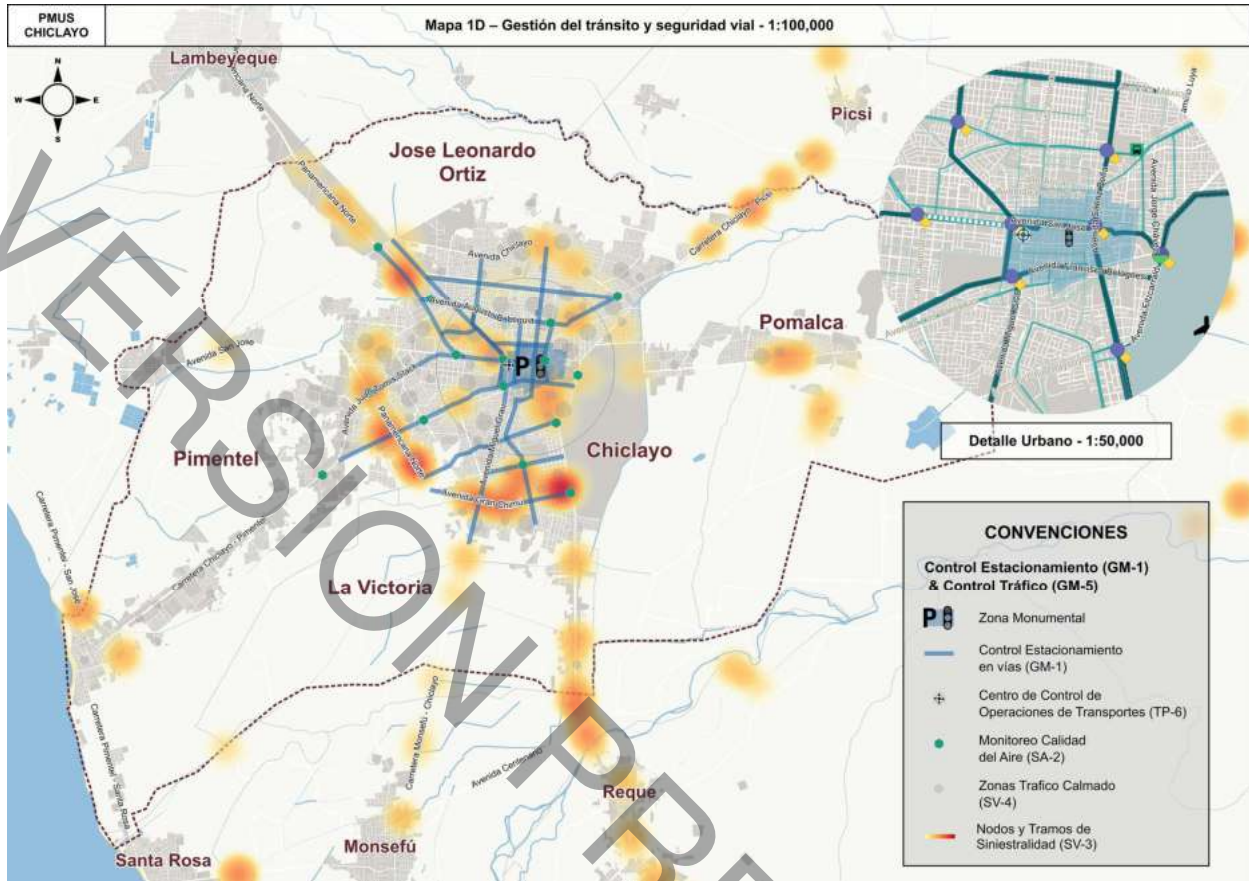
Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026. Intervenciones representadas: MA-1, MA-2, MA-3, MA-4, MA-5, MA-6, MA-7, SV-4 y SA-3.

Mapa 37. Red vial estructurante metropolitana



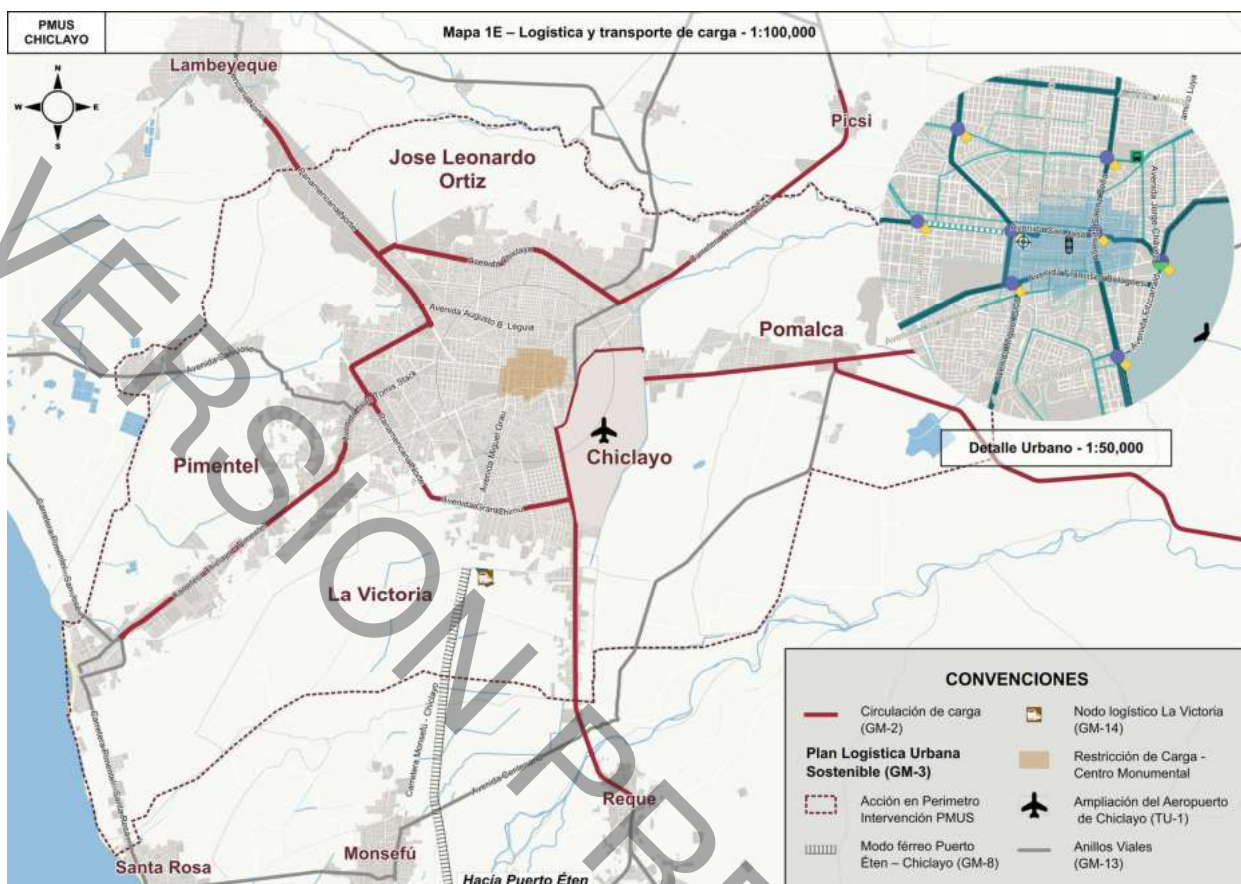
Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026. Intervenciones representadas: GM-6, GM-7, GM-9, GM-10, GM-11, GM-12 y GM-13.

Mapa 38. Gestión del tránsito y seguridad vial



Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026. Intervenciones representadas: GM-1, GM-5, TP-6, SV-3, SV-4 y SA-2.

Mapa 39. Logística y transporte de carga



Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026. Intervenciones representadas: GM-2, GM-3, GM-8, GM-13, GM-14 y TU-1.

6.5 Plan de implementación

6.5.1 Programa de implementación y cronograma

Criterio de programación

El programa de implementación ordena la cartera en los tres horizontes del Plan y distingue, dentro de cada uno, las actuaciones que pueden ejecutarse de aquellas que requieren preparación previa. La secuencia responde a la cadena lógica con la que se numeró la cartera: planificar, regular, operar y construir.

El primer horizonte concentra los instrumentos que habilitan el sistema —el Plan Regulador de Rutas, el reglamento del Sistema Integrado de Transporte, la ordenanza de sección transversal completa y la creación de la autoridad metropolitana de transporte—, las medidas de gestión que pueden aplicarse de inmediato y el programa de estudios de preinversión y expedientes técnicos que prepara la inversión estructurante. El segundo concentra la ejecución de esa inversión, una vez cumplidos sus hitos habilitantes. El tercero mantiene una programación indicativa, sujeta a actualización.

Precedencias e hitos habilitantes

Las relaciones de precedencia entre intervenciones se registran en la matriz de la lista larga. Las principales son las siguientes.

Tabla 103. Principales relaciones de precedencia de la cartera

Intervención	Condición previa
Reglamento del SIT	Plan Regulador de Rutas: el reglamento formaliza la estructura de unidades y rutas que el Plan define.
Líneas troncales del SIT	Estudios de preinversión y expedientes técnicos; saneamiento del suelo para patios-taller y espacios de maniobra; Plan Regulador de Rutas concluido.
Intervenciones sobre la red vial	Ordenanza de sección transversal completa, que establece el estándar obligatorio de vereda accesible, cruces seguros, infraestructura ciclista donde la jerarquía lo permita, seguridad vial, drenaje sostenible y arbolado.
Reconversión de la flota	Plan maestro de infraestructura de carga eléctrica.
Zona de Bajas Emisiones	Red de monitoreo de la calidad del aire, con al menos dos años de registro continuo.
Programa de preinversión	Autoridad metropolitana de transporte, que asume su conducción una vez creada.

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

El saneamiento del suelo destinado a patios-taller y espacios de maniobra constituye el hito habilitante crítico del corredor troncal. Se incorpora como componente del programa de estudios de preinversión, con los predios identificados en 2026 y su saneamiento concluido en 2028, de modo que el expediente técnico del primer corredor pueda aprobarse dentro de la fase que el Entregable 3.4 sitúa entre 2030 y 2035.

El cronograma detallado por intervención, con sus fases de preparación, implementación y operación, se desarrolla en coordinación con el nivel técnico del COMUS y con la Dirección de Fortalecimiento y Planificación de la Movilidad, conforme establece la Tarea 4.8.

Programación físico-financiera preliminar

La programación distribuye el CAPEX de la cartera entre los tres horizontes del Plan, con horizontes homogéneos para la totalidad de las intervenciones. La asignación imputa cada intervención al horizonte en que se concentra su ejecución; el desglose anual y la distribución por fases dentro de cada intervención se precisan en la programación financiera definitiva, a partir del cronograma físico-financiero de cada actuación.

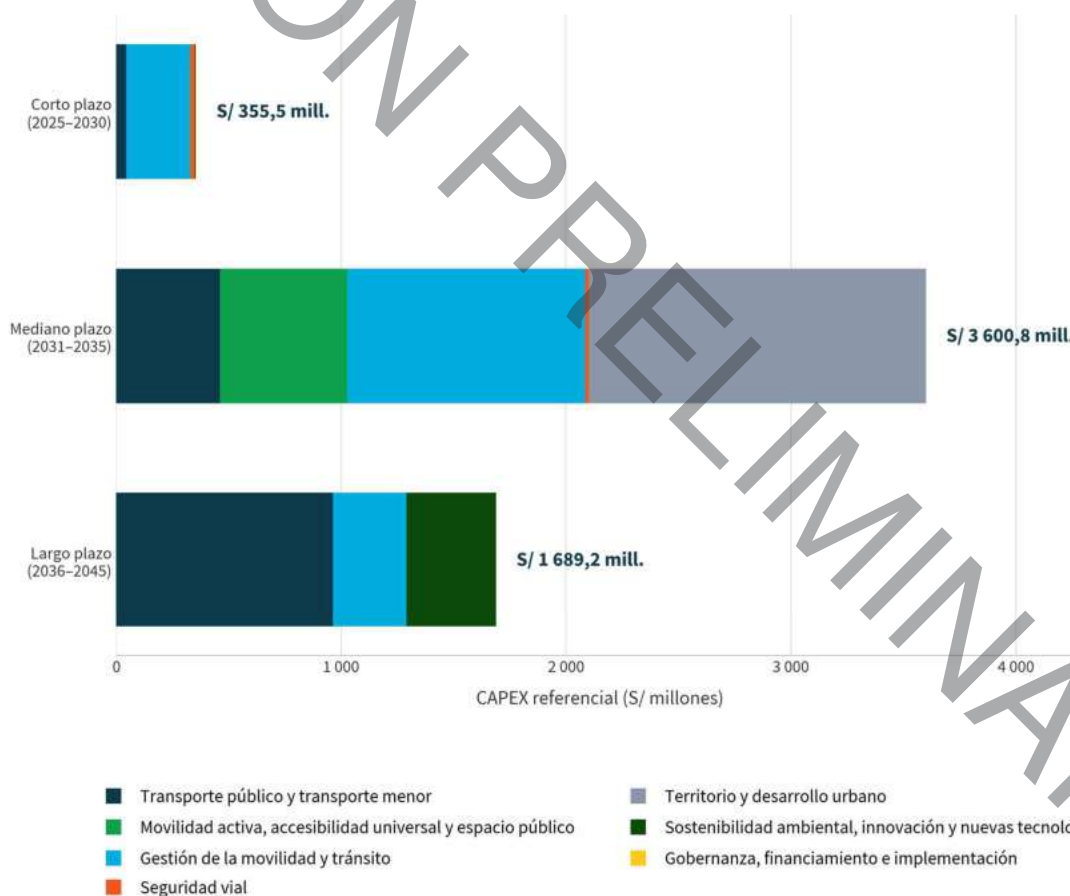
Tabla 104. Programación físico-financiera preliminar por temática y horizonte, en número de intervenciones y millones de soles

Temática	Corto plazo (2025–2030)	Mediano plazo (2031–2035)	Largo plazo (2036–2045)	Total (S/ millones)
----------	----------------------------	------------------------------	----------------------------	------------------------

Transporte público y transporte menor	6 · 45,3	6 · 461,3	1 · 962,4	1 469,0
Movilidad activa, accesibilidad universal y espacio público	—	7 · 565,7	—	565,7
Gestión de la movilidad y tránsito	8 · 283,0	5 · 1 058,8	2 · 326,8	1 668,6
Seguridad vial	3 · 20,8	1 · 15,0	—	35,8
Territorio y desarrollo urbano	—	1 · 1 499,4	—	1 499,4
Sostenibilidad ambiental, innovación y nuevas tecnologías	2 · 5,0	1 · 0,6	1 · 400,0	405,6
Gobernanza, financiamiento e implementación	6 · 1,5	—	—	1,5
Total	25 · 355,5	21 · 3 600,8	4 · 1 689,2	5 645,5

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo.

Figura 69. Programación del CAPEX referencial de la cartera por horizonte y temática



Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

6.5.2 Recomendaciones para la actualización del marco normativo

Las brechas de la normativa operativa y de articulación entre instrumentos se presentan en las Tablas 17 y 19 del capítulo 3.

5.5.2.1 Bloques normativos determinantes

Tabla 105. Bloques normativos determinantes y su efecto sobre la implementación del Plan

Bloque	Marco nacional de referencia	Implicación para la implementación del Plan
Transporte urbano y Sistema Integrado de Transporte	Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; Reglamento Nacional de Administración de Transporte (D.S. 017-2009-MTC); Política Nacional de Transporte Urbano (D.S. 012-2019-MTC); Ley Orgánica de Municipalidades 27972, artículo 81.	La competencia provincial sobre el transporte urbano es la base de todo el paquete local. El reglamento del Sistema Integrado de Transporte debe conciliarse con el ajuste del Reglamento Nacional de Administración de Transporte que la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del MTC se encuentra tramitando para incorporar reglas generales sobre sistemas integrados.
Tránsito, seguridad vial y movilidad activa	TUO del Reglamento Nacional de Tránsito (D.S. 016-2009-MTC); Ley 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible; Manual de Dispositivos de Control del Tránsito; Ley 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad y NTE A.120 en materia de accesibilidad.	Las zonas 30, la red ciclista y el tratamiento de nodos de siniestralidad pueden desarrollarse con sustento técnico dentro de la competencia vial municipal. La fiscalización electrónica exige, en cambio, tipicidad de la infracción, autoridad competente y procedimiento válido previamente establecidos.
Desarrollo urbano y suelo	Ley 31313 de Desarrollo Urbano Sostenible y su Reglamento (D.S. 012-2022-VIVIENDA); Plan de Desarrollo Metropolitano de Chiclayo (O.M. 033-2022).	La adecuación del PDM es el instrumento que da soporte territorial a la red vial jerarquizada, a los trazados del SIT y a las reservas de suelo. Debe realizarse una auditoría de compatibilidad entre el PMUS, el PDM y los PDU antes de proponer modificaciones concretas.
Inversión pública y financiamiento	Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones y su directiva general; Programa Presupuestal 148; Ley 32441, Ley que regula la promoción de la inversión privada mediante asociaciones público privadas y proyectos en activos; disposiciones reglamentarias y directivas sobre la materia.	Determina la forma de registro del proyecto único del SIT y de sus activos estratégicos, la elegibilidad de las intervenciones para el Programa Multianual de Inversiones y las condiciones de una eventual estructuración con participación privada.
Ambiente y cambio climático	Ley 30754, Ley Marco sobre Cambio Climático, y su reglamento; Ley 28611, Ley General del Ambiente; Política Nacional del Ambiente al 2030.	Habilita la zona de bajas emisiones, el programa de gestión de la calidad del aire y la incorporación de criterios de adaptación en el diseño de la infraestructura.

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en la normativa nacional citada.

Paquete normativo local propuesto

El Plan de Acción no formula recomendaciones normativas genéricas: incorpora los instrumentos a la cartera con código propio, entidad responsable y horizonte, de modo que su aprobación sea programable y verificable como cualquier otra intervención.

Tabla 106. Instrumentos normativos incorporados a la cartera del Plan de Acción

Código	Instrumento normativo	Horizonte	Entidad líder
TP-3	Aprobación del Reglamento del Sistema Integrado de Transporte de la provincia de Chiclayo	Corto plazo (2025–2030)	MPCh / Concejo Provincial / Autori
TP-5	Programa de formalización, habilitación, fiscalización y fortalecimiento empresarial de los operadores del tra	Corto plazo (2025–2030)	MPCh / Autoridad metropolitana de
SV-1	Ordenanza metropolitana que incorpora con carácter obligatorio el tratamiento de la sección transversal comple	Corto plazo (2025–2030)	MPCh / municipalidades distritales
GM-1	Implementación de la política de gestión y tarificación del estacionamiento en vía pública en el área central	Corto plazo (2025–2030)	Gerencia de Transporte, Tránsito y
GM-2	Establecimiento por ordenanza del régimen de circulación de vehículos de carga por tipo de vía y franja horari	Corto plazo (2025–2030)	MPCh / MTC / PROVÍAS
GB-2	Creación y puesta en funcionamiento de la autoridad metropolitana de transporte de Chiclayo y fortalecimiento	Corto plazo (2025–2030)	MPCh / municipalidades distritales

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Puerta de cumplimiento normativo de la cartera

Con independencia del paquete anterior, el Plan establece una regla de verificación aplicable a cada intervención antes de su ejecución. Ninguna intervención de la cartera debe iniciar ejecución sin que se hayan acreditado los cuatro extremos siguientes:

- **Competencia.** La entidad que ejecuta es la titular de la competencia sobre la materia y el ámbito, y cuando concurren varias entidades existe el instrumento de coordinación que lo formaliza.
- **Habilitación normativa.** Existe la norma que da sustento a la actuación; cuando no existe, su aprobación es un prerequisite registrado en la matriz de dependencias.
- **Requisito transversal.** El proyecto resuelve la sección transversal completa y los estándares de accesibilidad universal exigidos por la Ley 29973, conforme a la ordenanza que el Plan propone.
- **Sustento territorial.** La actuación es compatible con el instrumento de ordenamiento vigente o su incorporación está prevista en la adecuación del PDM.

6.5.3 Fortalecimiento de capacidades

Implicaciones institucionales para el Plan de Acción

Tabla 107. Implicaciones institucionales para el Plan de Acción

Dimensión	Implicación para el Plan
Estructura orgánica	No existe hoy una unidad responsable de conducir el PMUS. La creación de la unidad gestora y de la autoridad metropolitana de transporte es condición de ejecución del conjunto del Plan.
Coordinación metropolitana	Las intervenciones de alcance metropolitano carecen de instancia de decisión conjunta. La meta del objetivo 8 fija un mínimo de seis reuniones anuales.
Fiscalización	Los instrumentos de regulación —estacionamiento, carga, formalización, zonas de bajas emisiones— no producirán efecto sin refuerzo del cuerpo de inspección y sin la fiscalización electrónica.
Capacidad presupuestal y de ejecución	La brecha no es solo de asignación sino de ejecución. Un incremento de asignación sin capacidad de formulación y de contratación no se traduce en obra.
Capacidad de formulación de inversiones	El programa de estudios de preinversión y expedientes técnicos suple la brecha en el corto plazo mientras el fortalecimiento surte efecto, y debe iniciarse el primer año.

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Arquitectura institucional propuesta

El Plan propone una ruta gradual, que no presupone como resultado predeterminado la creación de una entidad autónoma. Cada fase debe acreditar su necesidad antes de pasar a la siguiente:

Tabla 108. Ruta gradual de la arquitectura institucional del PMUS

Fase	Contenido	Condición de paso
Fase 1 — Unidad gestora dentro de la Municipalidad Provincial	Formalización del mandato, de los responsables, de la secretaría técnica, del flujo de decisiones y de la coordinación con el COMUS, sin duplicar órganos ni competencias.	Mandato aprobado y equipo designado.
Fase 2 — Convenios y régimen de gestión común con las municipalidades distritales	Definición de productos, aportes, intercambio de datos, responsables y solución de controversias para las actuaciones de alcance metropolitano.	Convenios suscritos y en operación.
Fase 3 — Evaluación de una figura asociativa	Evaluación, con memoria jurídica y financiera, de si una mancomunidad municipal u otra figura legal añade valor para ejecutar servicios u obras conjuntas.	Memoria que acredite el valor añadido.
Fase 4 — Autoridad metropolitana de transporte, solo si resulta indispensable	Entidad con personería, presupuesto y potestad reguladora, contractual o sancionadora propia, previa identificación de la habilitación legal expresa y del mecanismo de transferencia de competencias.	Habilitación legal identificada y acuerdo de los gobiernos locales implicados.

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Ejes del programa de fortalecimiento

Tabla 109. Ejes del programa de fortalecimiento de capacidades

Eje	Contenido formativo y de equipamiento	Destinatarios
1. Planificación de la movilidad	Planificación de movilidad urbana sostenible, diseño de redes de transporte público, diseño vial con sección transversal completa y accesibilidad universal, lectura y uso del modelo de transporte.	Equipo de la unidad gestora; gerencias de transporte y desarrollo urbano de la Municipalidad Provincial y de las distritales.
2. Formulación y gestión de inversiones	Formulación de inversiones en el marco del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, programación multianual, estructuración financiera y elaboración de términos de referencia.	Unidad formuladora, unidad ejecutora de inversiones y oficina de programación multianual.
3. Regulación, contratación y supervisión del servicio	Diseño de contratos de operación, supervisión de niveles de servicio, gestión del recaudo y de la información operativa, y régimen sancionador.	Unidad gestora; área de transporte; eventual autoridad metropolitana.
4. Fiscalización y seguridad vial	Procedimiento sancionador, fiscalización electrónica, auditoría de seguridad vial y gestión de nodos de concentración de siniestros.	Cuerpo de inspectores; área de seguridad vial; coordinación con la Policía Nacional.
5. Datos, monitoreo y comunicación	Operación del observatorio metropolitano de movilidad, sistemas de información geográfica, gestión de indicadores del PMUS y comunicación pública del Plan.	Observatorio; área de estadística y de comunicación.

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en los Términos de Referencia.

6.6 Plan de financiamiento

6.6.1 Método de estimación de costos

Los costos de toda la lista larga son referenciales para la planificación y no sustituyen los presupuestos de formulación, preinversión, expedientes técnicos o estructuración contractual. La matriz identifica el origen de cada estimación y distingue la información consolidada de la que requiere afinamiento.

Se adopta un enfoque de estimación caso por caso, similar al empleado en el PMUS de Huancayo. Se priorizan costos directos u oficiales; en su ausencia, componentes de proyectos comparables o proxies; y, cuando la información es insuficiente, parámetros unitarios o benchmarking, sin atribuirles el mismo grado de certeza.

Tabla 110. Origen de las estimaciones de costo de la cartera

Origen de la cifra	N.º	CAPEX referencial (\$/ millones)
3.4 – Tabla de CAPEX por proyecto	16	3 983,2
3.4 – Derivado de subtotales de fase	10	862,7
3.4 – Otro apartado del entregable	1	35,5

Banco de Inversiones (CUI)	3	420,9
Referencial – proyectos comparables	9	297,2
Ficha del especialista	4	22,8
Estimación del equipo (4.2)	7	23,3
Total	50	5 645,5

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

La fecha base es junio de 2026. Cuando se conoce la fecha de referencia, se aplican índices oficiales del INEI: IPMC para infraestructura y obra civil, IPME para maquinaria, equipamiento y sistemas, e IPM para referencias globales de composición mixta. No se emplea el Índice de Precios al Consumidor como indicador general. El factor de actualización divide el índice de junio de 2026 por el del mes de referencia y se multiplica por el costo original; si la fecha no puede precisarse, se conserva y declara la referencia original.

La actualización no debe interpretarse como una revalorización integral del proyecto utilizado como referencia, sino únicamente como un mecanismo para expresar sus parámetros en una base temporal comparable, siguiendo el criterio adoptado en el PMUS de Huancayo.

La comparación se limita a componentes con similitud funcional, física o tecnológica; no traslada automáticamente el costo total de otro proyecto. Cuando existe metrado preliminar, el costo se obtiene multiplicándolo por el costo unitario actualizado. Una fuente institucional directa no se sustituye por un proxy.

Tabla 111. Parámetros y costos referenciales utilizados para la estimación de las intervenciones, actualizados a junio de 2026

Parámetro o componente	Valor original	Fuente / proyecto comparable	Fecha de ref	Índice / factor	Valor referencial a jun. 2026	Aplicación / consideración en Chiclayo
Infraestructura de corredor tipo vía expresa	S/ 10,91 mill./km	CUI 2619225	Oct. 2023	IPMC / 1,003	S/ 10,94 mill./km	Parámetro de contraste para corredores estructurantes como TP-11 y TP-13. Requiere ajuste según sección vial, tratamiento urbano y componentes del SIT.
Estación o terminal de intercambio	S/ 2,08 mill./unidad	CUI 2619225	Oct. 2023	IPMC / 1,003	S/ 2,09 mill./unidad	Referencia para componentes equivalentes de TP-12.
Paradero de transporte público	S/ 41 976/unidad	CUI 2652673, Corredor Rojo	Abr. 2026	IPMC / 1,013	S/ 42,5 mil/unidad	Referencia para TP-8 cuando el nivel de equipamiento y estándar constructivo sean comparables.
Intercambiador multimodal	S/ 33,84 mill./unidad	CUI 2721232	Feb. 2026	IPMC / 1,033	S/ 34,95 mill./unidad	Referencia de mayor escala. Aplicable únicamente a nodos cuya complejidad corresponda efectivamente

						a un intercambiador multimodal.
Cámara de video	S/ 87 878/unidad	CUI 2619225	Oct. 2023	IPMC* / 1,003	S/ 88,1 mil/unidad	Parámetro de referencia para componentes de gestión y fiscalización. Requiere contraste posterior con cotizaciones específicas.
Semáforo	S/ 17 736/unidad	CUI 2619225	Oct. 2023	IPMC* / 1,003	S/ 17,8 mil/unidad	Componente unitario. No representa el costo integral de una intersección semaforizada ni de un sistema adaptativo.
Centro de Control Operativo de Transporte	S/ 323,9 mill.	CUI 2733158	Jun. 2026	— / 1,000	S/ 323,9 mill.	Proyecto de referencia de mayor escala para TP-6 y componentes relacionados con GM-5. Deben emplearse únicamente los componentes comparables.
Sistema de recaudo electrónico	S/ 35,50 mill.	IMIAPP ATU 2023-2025	Ago. 2023	IPME / 0,982	S/ 34,87 mill.	Referencia tecnológica para TP-7. Requiere dimensionamiento específico según vehículos, validadores, puntos de venta, <i>back office</i> y sistema de compensación.
Tratamiento de punto de concentración de siniestros	S/ 330 mil/unidad	Benchmarking del consultor	Dic. 2024	IPMC / 1,014	S/ 335 mil/unidad	Referencia para SV-3. El costo definitivo dependerá de la solución determinada mediante auditoría de seguridad vial.
Zona de tráfico calmado / Zona 30	S/ 15,05 mill.	CUI 2654683, Supermanzana de La Molina	Jul. 2025	IPMC / 1,019	S/ 15,33 mill.	Proxy funcional para SV-4 y actuaciones de pacificación del tránsito en el área central y otros entornos prioritarios.
Sistema de bicicleta pública	S/ 20,00 mill.	Caso Miraflores, Lima	Jul. 2019	IPM / 1,203	S/ 24,06 mill.	Referencia de contraste para el componente de bicicleta pública de MA-6. Requiere dimensionamiento específico.
Red de senderos peatonales	S/ 18,00 mill.	PDM Chiclayo	Dic. 2022	IPMC / 1,002	S/ 18,04 mill.	Envolvente referencial para MA-5. Deberá relacionarse posteriormente con metrados de la red.

Red ciclista	S/ 1,00 mill./km	Entregable 3.4 PMUS Chiclayo	Según fuente	—	S/ 1,00 mill./km, referencial	Parámetro local utilizado para MA-2, MA-3 y ampliaciones de MA-6.
Estudios de preinversión y preparación	5 % del CAPEX	Benchmarking del consultor	No aplica	—	5 % del CAPEX referencial	Parámetro preliminar aplicable únicamente cuando no exista una estimación específica. No constituye porcentaje normativo.

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo (2026), sobre la base de Invierte.pe, Entregable 3.4 del PMUS Chiclayo, PDM de Chiclayo, IMIAPP de la MPCh, IMIAPP ATU 2023–2025, proyectos comparables y benchmarking del consultor.

Los estudios se incluyen cuando existe estimación específica y, en los demás casos, se identifican separadamente como preparación; obra, equipamiento, supervisión, gestión predial y ambiental, puesta en marcha y reposición se incorporan según el alcance de la fuente o información sustentada. No se aplica una contingencia uniforme: se estima según riesgos y madurez; operación y mantenimiento se estiman separadamente y no se presumen incluidos en el CAPEX.

Los parámetros se sustituirán progresivamente por costos de estudios, expedientes, estructuración contractual y contratación conforme avance la definición de cada intervención.

6.6.2 Inversión total y distribución temporal

El CAPEX referencial de la cartera del Plan de Acción asciende a S/ 5 645,5 millones, mientras que el escenario preferente Ciudad en Red, desarrollado en el capítulo 5, considera S/ 3 983,2 millones. La diferencia es de S/ 1 662,3 millones.

La diferencia responde al alcance: el Plan de Acción añade estudios, medidas de gestión, instrumentos normativos, recaudo electrónico y proyectos no incluidos en la valorización inicial. No representa un sobrecosto del escenario preferente. La cartera comprende 50 intervenciones; la lista corta prioriza 23, por S/ 3 020,6 millones, incluidos en el total. Las inversiones del Banco de Inversiones vinculadas a tramos o actuaciones concurrentes se revisan individualmente para evitar duplicidades.

Tabla 112. Diferencias en valor de CAPEX

Concepto	CAPEX referencial
Escenario preferente Ciudad en Red	S/ 3 983,2 millones
Intervenciones adicionales incorporadas en el Plan de Acción	S/ 1 662,3 millones
Cartera total del Plan de Acción	S/ 5 645,5 millones

Tabla 113. Distribución de la cartera por horizonte, en formato del Manual del MVCS

Horizonte	N.º	CAPEX referencial (S/ millones)	Participación
Corto plazo (2025–2030)	25	355,5	6,3 %
Mediano plazo (2031–2035)	21	3 600,8	63,8 %
Largo plazo (2036–2045)	4	1 689,2	29,9 %
Total	50	5 645,5	100 %

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

La distribución concentra el 6,3 % en 2025–2030, el 63,8 % en 2031–2035 y el 29,9 % en 2036–2045. El corto-mediano plazo se agrupa en el primer horizonte y el mediano-largo en el segundo. Cada horizonte indica el inicio o la concentración principal, no la ejecución completa: el primer período puede comprender únicamente estudios, formulación o estructuración institucional.

6.6.3 Fuentes de financiamiento

Cada intervención debe identificar fuente principal, fuentes complementarias y condiciones de acceso según competencia, fase y madurez; no corresponde atribuir todo el costo a la MPCh. Se distinguen recursos disponibles y asignados, comprometidos, programados bajo condiciones y fuentes potenciales. La tabla recoge estas últimas y no acredita compromisos. La estrategia financia primero medidas y preparación, madura las inversiones de mayor escala y moviliza cofinanciamiento antes de ejecutarlas; la matriz del apartado 6.6.4 deberá actualizar la condición de cada intervención.

Tabla 114. Fuentes potenciales de financiamiento del Plan de Acción del PMUS de Chiclayo

Nivel de gobierno / sector	Fuentes potenciales
Gobierno local provincial	Presupuesto de la MPCh, recursos directamente recaudados, FONCOMUN y transferencias aplicables. Posible reasignación anual de recursos mediante mejoras en la ejecución presupuestal sujeta a disponibilidad y programación efectiva.
Gobiernos locales distritales	Presupuestos de las municipalidades distritales beneficiarias y acuerdos de cofinanciamiento con la MPCh.
Gobierno regional	Presupuesto del Gobierno Regional de Lambayeque y cofinanciamiento de intervenciones de alcance supradistrital o bajo su competencia.
Gobierno nacional – transporte	MTC, PROMOVILIDAD y programas sectoriales aplicables a transporte público, infraestructura y conectividad.
Gobierno nacional – otros sectores	MEF y entidades competentes en vivienda, ambiente, seguridad vial y resiliencia, según la naturaleza de cada intervención; transferencias y mecanismos de inversión pública aplicables.
Participación privada	Asociaciones Público-Privadas, Proyectos en Activos, concesiones e inversión privada en infraestructura, equipamiento u operación, sujetos a evaluación y estructuración.
Cooperación y banca de desarrollo	Cooperación bilateral, BID, CAF, Banco Mundial, KfW, AFD y otras entidades, para estudios, fortalecimiento institucional o inversiones elegibles.
Financiamiento climático	Fondos y programas climáticos para movilidad de bajas emisiones, movilidad activa y resiliencia, sujetos a requisitos de elegibilidad y medición de resultados.
Mecanismos complementarios	Obras por Impuestos, instrumentos de captura de valor.
Usuarios y servicios	Tarifas y cobros vinculados a servicios de transporte, terminales o estacionamiento, según el marco aplicable y criterios de asequibilidad.

Fuente: elaboración para el PMUS de Chiclayo. La identificación de una fuente potencial no implica que existan recursos comprometidos o disponibles.

6.6.4 Matriz estratégica de costos y financiamiento

La tabla siguiente resume, para la totalidad de la cartera, el costo referencial, el horizonte y la fuente de financiamiento prevista de cada intervención.

Tabla 115. Matriz estratégica de costos y financiamiento de la cartera

Código	Intervención	Tipo	Horizonte	Costo referencial (S/)	Financiamiento previsto
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	Estudio	Corto	S/ 4 000 000 - S/ 7 500 000	MPCh
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	Medida	Corto	S/ 2 500 000	MPCh; gasto corriente de la autoridad metropolitana de transporte
TP-3	Aprobación del Reglamento del Sistema Integrado de Transporte de la provincia de Chiclayo	Instrumento normativo	Corto	S/ 150 000 - S/ 250 000	MPCh; cooperación técnica
TP-4	Programa de reorganización y transición progresiva del transporte público hacia el Sistema Integrado de Transporte de Chiclayo	Medida	Corto-mediano	S/ 12 500 000 - S/ 23 000 000	MPCh; KfW; MTC; cooperación técnica
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	Instrumento normativo	Corto-mediano	S/ 6 000 000 - S/ 10 000 000	MPCh; MTC-PROMOVILIDAD; KfW; cooperación técnica
TP-6	Creación del Centro de Control de Operaciones e implementación del Sistema de Ayuda a la Explotación del Sistema Integrado de Transporte de Chiclayo	Proyecto físico	Mediano	S/ 261 593 840	MPCh; MTC-PROMOVILIDAD; KfW
TP-7	Implementación del sistema de recaudo electrónico e integración tarifaria del	Proyecto físico	Mediano-largo	S/ 35 500 000	APP / Proyecto en Activos

	Sistema Integrado de Transporte de Chiclayo, con tarjeta única y transbordo gratuito entre modos				
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	Proyecto físico	Mediano	S/ 8 712 500	MPCh; KfW; MTC-PROMOVILIDAD
TP-9	Creación del Terrapuerto de Chiclayo como nodo de transporte interprovincial del área metropolitana, bajo esquema de Asociación Público-Privada o Proyecto en Activos	Proyecto físico	Mediano	S/ 98 303 764	APP / Proyecto en Activos
TP-10	Creación del Terminal Terrestre Interurbano de Chiclayo para los servicios de ámbito regional que conectan el área metropolitana con el resto de Lambayeque, bajo esquema de Asociación Público-Privada o Proyecto en Activos	Proyecto físico	Corto	S/ 20 123 605	APP / Proyecto en Activos
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	Proyecto físico	Largo	S/ 962 430 590	MPCh
TP-12	Implementación de los puntos de intercambio modal del Sistema Integrado de Transporte de Chiclayo, con terminales urbanos por sector, integración de bicicleta pública, estacionamiento de bicicletas y accesibilidad peatonal plena	Proyecto físico	Mediano	S/ 18 735 201	MPCh; KfW; MTC-PROMOVILIDAD
TP-13	Implementación del corredor de transporte público y espacio peatonal «Tramo Vitrina» en la Av. Salaverry y la Av. Elías Aguirre, distrito de Chiclayo	Proyecto físico	Mediano	S/ 38 482 224	MPCh

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	Medida	Mediano	S/ 376 000 000 - S/ 398 000 000	MPCh y presupuesto distrital; MTC / PROMOVILIDAD; créditos y fondos internacionales.
MA-2	Creación del servicio de movilidad en bicicleta mediante la red ciclista interdistrital del área funcional de Chiclayo, sobre los ejes de acceso metropolitano, con función recreativa y de desplazamiento cotidiano, articulada a los puntos de intercambio modal del SIT	Proyecto físico	Mediano	S/ 31 290 000	MPCh
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	Proyecto físico	Mediano	S/ 67 400 000	MPCh
MA-4	Mejoramiento del servicio de movilidad peatonal en la Zona Monumental de Chiclayo con criterios de accesibilidad universal	Proyecto físico	Mediano	S/ 6 590 000	MPCh
MA-5	Creación del servicio de movilidad peatonal mediante la red de senderos peatonales de escala metropolitana que conecta los subcentros del área funcional con los puntos de intercambio modal del SIT	Proyecto físico	Mediano	S/ 18 000 000	MPCh
MA-6	Ampliación de la red ciclista metropolitana e implementación del sistema de bicicleta pública del área funcional de Chiclayo	Proyecto físico	Mediano	S/ 65 200 000	Créditos y fondos internacionales (KfW, BID, CAF, Fondo Verde para el Clima) para la ampliación de la red; asociación público-privada, concesión o patrocinio para el sistema de bicicleta pública.

MA-7	Recuperación de las acequias Cois, Pulen y Yortuque como corredores verdes peatonales y ciclistas transversales del área metropolitana de Chiclayo	Proyecto físico	Mediano	S/ 1 200 000	MPCh y presupuesto distrital; cooperación técnica internacional para el estudio. El costo de obra no es estimable hasta concluir el estudio de factibilidad.
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	Instrumento normativo	Corto	S/ 4 500 000	MPCh
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	Instrumento normativo	Corto	S/ 100 000 – S/ 150 000	MPCh
GM-3	Formulación e implementación del Plan de Logística Urbana Sostenible del área metropolitana de Chiclayo	Medida	Corto	S/ 4 500 000	MPCh; MTC; cooperación técnica
GM-4	Racionalización y reordenamiento de la oferta del servicio de taxi y mototaxi del área metropolitana de Chiclayo	Medida	Corto	S/ 110 000 – S/ 200 000	MPCh; municipalidades distritales
GM-5	Modernización del sistema de gestión y control del tránsito y despliegue de la fiscalización electrónica de infracciones en la red vial principal del área metropolitana de Chiclayo	Proyecto físico	Corto	S/ 148 632 863	MPCh
GM-6	Mejoramiento del servicio de transitabilidad de la red vial metropolitana que articula los cinco distritos del área funcional de Chiclayo	Proyecto físico	Corto	S/ 62 154 000	Gobierno Nacional
GM-7	Mejoramiento del servicio de transitabilidad vial en el tramo sur comprendido entre la Av. Aeropuerto y la Vía Canal, área metropolitana de Chiclayo	Proyecto físico	Corto	S/ 62 000 000	Gobierno Nacional

GM-8	Análisis de la incorporación del modo férreo a las actividades logísticas del corredor Puerto Éten – Chiclayo	Estudio	Mediano	S/ 800 000 – S/ 1 200 000	MPCh; MTC; Gobierno Regional de Lambayeque
GM-9	Construcción de intercambios viales en los nodos críticos de la red estructurante metropolitana de Chiclayo	Proyecto físico	Mediano	S/ 637 123 722	MPCh
GM-10	Mejoramiento del servicio de transitabilidad vial interurbana en la red vial departamental LA-111, desde el Emp. PE-1N en La Victoria (óvalo Gran Chimú) hasta el Emp. con la LA-816, distrito de Chiclayo	Proyecto físico	Mediano	S/ 252 672 479	Recursos públicos — Gobierno Regional de Lambayeque; evaluación de Obras por Impuestos
GM-11	Mejoramiento del servicio de transitabilidad vial interurbana en la red vial departamental LA-110, desde el Emp. PE-1N (Av. Ramiro Prialé) hasta el Emp. LA-111 (Dv. Pisci), distrito de José Leonardo Ortiz	Proyecto físico	Mediano	S/ 133 376 163	Recursos públicos — Gobierno Regional de Lambayeque
GM-12	Mejoramiento del servicio de movilidad urbana en las vías locales del C.P. La Unión, distrito de Pomalca	Proyecto físico	Mediano	S/ 34 811 612	Recursos públicos — Gobierno Local
GM-13	Conformación de los anillos viales concéntricos y externos de la red estructurante metropolitana de Chiclayo, con función de distribución del tráfico de paso y de la circulación de carga	Proyecto físico	Largo	S/ 302 295 364	APP / Proyecto en Activos
GM-14	Creación del nodo logístico de consolidación y transferencia de carga del área metropolitana de Chiclayo, distrito de La Victoria	Proyecto físico	Largo	S/ 24 510 000	APP / Proyecto en Activos
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	Estudio	Corto	S/ 1 000 000	Presupuesto institucional de la MPCh; MTC / PROMOVILIDAD; cooperación técnica internacional.
SV-1	Ordenanza metropolitana que incorpora con carácter obligatorio el tratamiento de la sección transversal completa y	Instrumento normativo	Corto	S/ 250 000	Presupuesto institucional de la MPCh; cooperación técnica

	los criterios de seguridad vial y accesibilidad en los proyectos de infraestructura vial del área metropolitana de Chiclayo				internacional. Gasto recurrente de S/ 40 000 por revisión bienal del manual de secciones.
SV-2	Plan de accesibilidad universal del Sistema Integrado de Transporte de Chiclayo para personas con movilidad reducida	Estudio	Corto	S/ 500 000	MPCh; MTC / PROMOVILIDAD; cooperación técnica internacional. Gasto recurrente de S/ 80 000 por actualización periódica del plan.
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	Proyecto físico	Corto	S/ 20 000 000	Presupuesto institucional de la MPCh; MTC / PROMOVILIDAD; Gobierno Regional de Lambayeque para los tramos de su competencia; cooperación técnica internacional.
SV-4	Implementación de zonas de tráfico calmado y zonas 30 en entornos escolares, entornos de mercados y subcentros del área metropolitana de Chiclayo	Proyecto físico	Mediano	S/ 15 000 000	MPCh y presupuesto distrital; MTC / PROMOVILIDAD; cooperación técnica internacional.
TU-1	Ampliación del aeropuerto de Chiclayo: terminal de pasajeros, terminal de carga y pista, bajo contrato de concesión vigente	Proyecto físico	Mediano	S/ 1 499 400 000	Concesionario (contrato de concesión vigente)
SA-1	Plan maestro y estudio de factibilidad de la infraestructura de carga eléctrica para las flotas del Sistema Integrado de Transporte y de la carga urbana del área metropolitana de Chiclayo	Estudio	Corto	S/ 1 000 000	Presupuesto institucional de la MPCh; MTC / PROMOVILIDAD; cooperación técnica internacional y aportes privados al estudio.
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	Proyecto físico	Corto	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.
SA-3	Estudio de factibilidad y diseño regulatorio, operacional y tecnológico de una Zona de Bajas Emisiones en el área central de Chiclayo	Estudio	Mediano	S/ 600 000	Presupuesto institucional de la MPCh; cooperación climática y de calidad del aire; MINAM.
SA-4	Reconversión progresiva de la flota del transporte público del área metropolitana de Chiclayo hacia tecnologías de cero y bajas emisiones	Proyecto físico	Largo	S/ 400 000 000	Fuente: privados con apoyo de multilaterales
GB-1	Programa de estudios de preinversión y expedientes técnicos de los componentes estructurantes del PMUS de Chiclayo	Estudio	Corto	S/ 250 000 – S/ 400 000	MPCh/GORE; transferencias y cooperación para puesta en marcha.
GB-2	Creación y puesta en funcionamiento de la autoridad metropolitana de transporte de Chiclayo y fortalecimiento del COMUS	Instrumento normativo	Corto	S/ 150 000 – S/ 200 000	MPCh/GORE; transferencias y cooperación para puesta en marcha.
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	Medida	Corto	S/ 150 000 – S/ 200 000	MPCh/GORE; transferencias
GB-4	Implementación del observatorio metropolitano de movilidad de Chiclayo para el seguimiento y la evaluación del PMUS	Medida	Corto	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).

GB-5	Programa de comunicación, educación ciudadana y participación para la movilidad sostenible del área metropolitana de Chiclayo	Medida	Corto	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.
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	Medida	Corto-mediano	S/ 250 000 – S/ 400 000	MPCh; cooperación técnica

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

6.6.5 Capacidad presupuestal y prospectivas de financiamiento

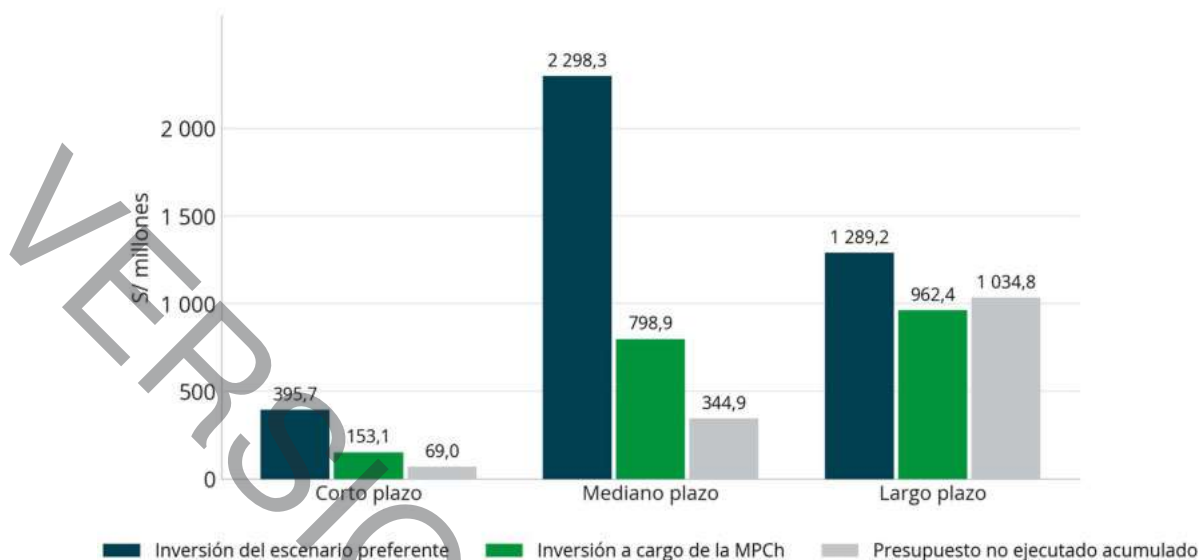
El contraste entre la capacidad presupuestal y la inversión del escenario preferente muestra que la inversión a cargo de la MPCh supera el presupuesto que históricamente deja de ejecutar. El Plan requiere mejorar la ejecución municipal y movilizar recursos nacionales, cooperación internacional y participación privada. Los CAPEX de la cartera integral y de la lista corta expresan necesidades estimadas, no financiamiento disponible ni desembolsos íntegros en el corto plazo.

Tabla 116. Capacidad presupuestal frente a la inversión del escenario preferente, en millones de soles

Concepto	Corto plazo	Mediano plazo	Largo plazo
Inversión del escenario preferente	395,7	2 298,3	1 289,2
Inversión a cargo de la MPCh	153,1	798,9	962,4
Presupuesto no ejecutado acumulado	69,0	344,9	1 034,8

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Figura 70. Capacidad presupuestal frente a la inversión del escenario preferente, en millones de soles



Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo.

La MPCh ejecutó aproximadamente el 70 % del PIM en la última década y cerca del 74 % entre 2022 y 2025. En 2025, el PIM alcanzó alrededor de S/ 251 millones y quedaron sin devengar cerca de S/ 62,9 millones. Este margen no es una reserva del PMUS ni se acumula automáticamente. El supuesto de hasta S/ 70 millones anuales exige mejoras sostenidas, priorización y asignaciones aprobadas; no constituye ingreso nuevo. Las tres perspectivas mantienen las mismas 23 intervenciones y varían las fases financiables y el ritmo.

Perspectiva pesimista. Sin financiamiento adicional significativo, solo se financian fases incorporadas efectivamente al presupuesto municipal; los S/ 70 millones anuales no se consideran disponibles. Se concentran recursos en regulación, estudios, fortalecimiento institucional y primeros tramos compatibles con el presupuesto. Las obras requieren madurez y asignación aprobada. La lista corta mantiene su CAPEX de S/ 3 020,6 millones: la diferencia respecto de las fases financiables constituye una brecha de implementación, sin descartar intervenciones. TU-1 continúa bajo concesión, sin atribuir su CAPEX a la MPCh.

Perspectiva prudente. El escenario central combina mejora municipal con cofinanciamiento regional, nacional, sectorial y externo, incorporado conforme se formulan proyectos, acuerden responsabilidades y aprueben recursos. El supuesto de hasta S/ 70 millones anuales explora el aporte potencial; solo se registra lo aprobado cada año. Inicialmente se financian actuaciones propias, estudios y contrapartidas; las inversiones físicas avanzan por componentes preparados. TP-11 requiere estudios, etapas y estructuración financiera, con demanda, viabilidad y sostenibilidad operativa comprobadas. El avance se mide por fases concluidas y recursos formalizados, sin financiar simultáneamente las 23 intervenciones.

Perspectiva optimista. La mejora sostenida y la coordinación entre entidades permiten movilizar progresivamente cooperación, banca de desarrollo, financiamiento climático y participación privada viable. El aporte potencial de hasta S/ 70 millones anuales seguiría siendo insuficiente para la lista corta de S/ 3 020,6 millones y requeriría aprobación anual. Se amplían programas y componentes preparados y pueden adelantarse primeras etapas de TP-11, sin presuponer la construcción simultánea de sus cinco líneas. Los

aportes necesitan estudios, aprobaciones y acuerdos; TU-1 mantiene las obligaciones de su concesión. El seguimiento anual registra fases concluidas, recursos formalizados y brecha pendiente.

6.6.6 Programación físico-financiera referencial de la lista corta

La programación relaciona las 23 intervenciones y su CAPEX referencial de S/ 3 020,6 millones con actividades por horizonte; no constituye presupuesto anual ni ejecución simultánea. P identifica preparación; I, implementación; y O, operación, mantenimiento y seguimiento, sin sustituir las fases formales de inversión. En 2026–2030 se concentran gestión, primeros paquetes y preparación; en 2031–2035, la ampliación física habilitada; y en 2036–2045, consolidación, operación y etapas mayores del SIT sujetas a condiciones.

La lista corta comprende dieciséis intervenciones N1 por S/ 396,5 millones, seis N2 por S/ 1 124,7 millones y una N3, TU-1, por S/ 1 499,4 millones bajo concesión. Dentro de N1, MA-1 concentra S/ 376,0 millones y puede comenzar por tramos; su condición programable no implica financiar todo su alcance en el primer período.

Tabla 117. Programación físico-financiera referencial de la lista corta del PMUS de Chiclayo

Código	Intervención resumida	Nivel	CAPEX referencial (S/ MM)	2026–2030	2031–2035	2036–2045
GB-3	Estrategia escalonada de financiamiento	N1	0,15	P/I: diseño y puesta en marcha	O: actualización de fuentes y cartera	O: continuidad
SV-1	Ordenanza de seguridad vial y accesibilidad	N1	0,25	P/I: formulación y aprobación	O: aplicación y seguimiento	O: continuidad
TP-1	Plan Regulador de Rutas	N1	4,00	P/I: elaboración y aprobación	O: actualización según la implantación del SIT	O: revisión periódica
GB-1	Programa de estudios y expedientes técnicos	N1	0,25	P/I: organización y primeros estudios	I: preparación de nuevos paquetes	O: actualización de la cartera técnica
MA-1	Programa metropolitano de veredas accesibles	N1	376,00	P/I: priorización y primeros tramos sujetos a presupuesto	I: ampliación progresiva	I/O: continuidad y conservación
GB-4	Observatorio metropolitano de movilidad	N1	0,30	P/I: diseño y puesta en marcha	O: producción y uso de indicadores	O: continuidad
GB-5	Comunicación, educación y participación	N1	0,40	P/I: diseño e inicio del programa	O: ejecución continua	O: continuidad
GB-6	Fortalecimiento de la formulación y ejecución de inversiones	N1	0,25	P/I: diagnóstico, capacitación y asistencia técnica	O: aplicación y actualización de capacidades	O: continuidad institucional
GM-15	Revisión del sistema vial del área funcional	N1	1,00	P/I: inventario, diagnóstico	O: aplicación en los proyectos de la red y actualización del PDM	O: revisión periódica

				funcional y catálogo de secciones tipo		
SV-2	Plan de accesibilidad universal del SIT	N1	0,50	P/I: elaboración y aprobación	O: aplicación en los componentes del SIT	O: evaluación y actualización
TP-2	Parámetros de calidad del servicio del SIT	N1	2,50	P/I: definición de indicadores y método de seguimiento	O: medición y ajustes	O: continuidad
TP-3	Reglamento del SIT	N1	0,15	P/I: formulación y aprobación	O: aplicación y ajustes	O: actualización
TP-5	Formalización y fortalecimiento de operadores	N1	6,00	P/I: diseño e inicio gradual	I/O: ampliación según la transición al SIT	O: seguimiento
GM-2	Régimen de circulación de vehículos de carga	N1	0,10	P/I: ordenanza y puesta en aplicación	O: fiscalización y ajustes	O: continuidad
GB-2	Autoridad metropolitana de transporte y COMUS	N1	0,15	P/I: definición institucional y puesta en marcha	O: funcionamiento	O: continuidad
GM-1	Gestión y tarificación del estacionamiento	N1	4,50	P/I: regulación, diseño e implantación inicial	I/O: ampliación según resultados	O: funcionamiento y ajustes
Subtotal N1	16 intervenciones		396,50	Preparación e inicio progresivo	Ampliación y continuidad	Operación y conservación
GM-6	Red vial metropolitana de los cinco distritos	N2	62,15	P: selección de tramos, estudios y acuerdos entre entidades	I: ejecución por paquetes habilitados	I/O: ampliación y conservación
SV-3	Tratamiento de nodos y tramos con siniestros	N2	20,00	P: auditorías, diseños y priorización	I: primeros paquetes y ampliación	I/O: continuidad y evaluación
TP-8	Paraderos formales y zonas de espera	N2	8,71	P: localización, diseño e integración con rutas	I: instalación por etapas	O: mantenimiento y adecuaciones
MA-3	Red de ciclovías urbanas y ciclo-estaciones del SIT	N2	67,40	P: definición de la red, de los tramos y de las ciclo-estaciones asociadas a TP-12	I: ejecución de los primeros tramos e instalación de las ciclo-estaciones	I/O: ampliación hasta la red prevista y conservación
SA-2	Red de monitoreo de calidad del aire	N2	4,00	P: diseño técnico y acuerdos de gestión	I/O: instalación y puesta en funcionamiento	O: monitoreo y mantenimiento
TP-11	Cinco líneas troncales del SIT	N2	962,43	P: factibilidad, definición de etapas y estructuración financiera	P/I: preparación complementaria y primeras etapas habilitadas	I/O: implementación progresiva y operación

Subtotal N2	6 intervenciones		1 124,70	Principalmente preparación	Inversión condicionada	Ampliación y operación
TU-1	Ampliación del aeropuerto bajo concesión vigente	N3	1 499,40	Coordinación de accesos integración urbana	Seguimiento de los hitos concesionario	Seguimiento y articulación
Subtotal N3	1 intervención		1 499,40	Coordinación	Decisión y ejecución externa	Articulación
Total lista corta	23 intervenciones		3 020,60	Preparación y primeras actuaciones	Ampliación de inversiones habilitadas	Consolidación y operación

Fuente: elaboración sobre la lista corta del PMUS de Chiclayo. Montos redondeados; los subtotales pueden presentar diferencias menores por redondeo.

La tabla indica actividades predominantes, no distribuye CAPEX entre años. El paso de preparación a implementación requiere, según la intervención, alcance aprobado, ejecutor identificado, permisos y condiciones prediales resueltos, financiamiento formalizado y previsión de operación y mantenimiento. Los proyectos N2 deben completar su preparación; las fechas de obra son indicativas hasta contar con las definiciones necesarias. La programación se revisará anualmente junto con inversiones y presupuestos, registrando productos, costos, recursos, hitos y calendario; los desembolsos anuales se definirán cuando existan estudios y acuerdos suficientes.

6.7 Fichas de Programas y/o Proyectos y/o medidas priorizados

6.7.1 Intervenciones priorizadas

Este capítulo describe las intervenciones de la cartera con dos niveles de detalle. Las intervenciones priorizadas cuentan con Ficha PMUS completa, que sigue el formato de los Lineamientos — identificación, descripción y justificación, y ámbito de intervención— y añade los apartados de vinculación con el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, actores, inversión, programación, madurez y riesgos. Esas fichas constituyen el Anexo 14.

Te propongo esta versión para el segundo párrafo:

El Plan aplica el enfoque de género también en las fichas. En las siete intervenciones de la lista corta con mayor incidencia en la movilidad de mujeres y niñas, el campo de beneficiarios de la Ficha PMUS identifica, además de la población atendida, el beneficio específico para ellas:

- **TP-2**, parámetros de calidad del SIT: mide la calidad del servicio desagregada por sexo e incorpora la seguridad personal como parámetro.
- **TP-3**, Reglamento del SIT: establece el protocolo de atención frente al acoso en el servicio.
- **TP-8**, paraderos formales: ofrece espacios de espera iluminados, visibles y protegidos, incluso en horario nocturno.
- **MA-1**, veredas accesibles: da continuidad al recorrido de quienes se desplazan con niñas, niños, coches o personas dependientes.
- **SV-2**, accesibilidad universal del SIT: facilita el acceso a la flota y a los paraderos a quienes viajan acompañando a otras personas.

- **GB-4**, Observatorio: genera y publica los indicadores desagregados por sexo del apartado 7.2.
- **GB-5**, comunicación y participación: difunde campañas contra el acoso y asegura la participación de mujeres en el seguimiento del Plan.

Las intervenciones no priorizadas se relacionan en el apartado 6.7.2, y sus fichas resumen —alcance, resultado esperado, indicador principal, costo, fuente de financiamiento, entidad líder, horizonte y dependencias— constituyen el Anexo 15. Conforme a los Lineamientos, estas intervenciones permanecen en la cartera del Plan y son ejecutables a lo largo de su horizonte.

Tabla 118. Intervenciones con Ficha PMUS en el Anexo 14

Código	Intervención	Temática
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	Gobernanza, financiamiento e implementación
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	Seguridad vial
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	Transporte público y transporte menor
GB-1	Programa de estudios de preinversión y expedientes técnicos de los componentes estructurantes del PMUS de Chiclayo	Gobernanza, financiamiento e implementación
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	Movilidad activa, accesibilidad universal y espacio público
GB-4	Implementación del observatorio metropolitano de movilidad de Chiclayo para el seguimiento y la evaluación del PMUS	Gobernanza, financiamiento e implementación
GB-5	Programa de comunicación, educación ciudadana y participación para la movilidad sostenible del área metropolitana de Chiclayo	Gobernanza, financiamiento e implementación
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	Gobernanza, financiamiento e implementación
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	Gestión de la movilidad y tránsito

SV-2	Plan de accesibilidad universal del Sistema Integrado de Transporte de Chiclayo para personas con movilidad reducida	Seguridad vial
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	Transporte público y transporte menor
TP-3	Aprobación del Reglamento del Sistema Integrado de Transporte de la provincia de Chiclayo	Transporte público y transporte menor
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	Transporte público y transporte menor
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	Gestión de la movilidad y tránsito
GM-6	Mejoramiento del servicio de transitabilidad de la red vial metropolitana que articula los cinco distritos del área funcional de Chiclayo	Gestión de la movilidad y tránsito
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	Seguridad vial
GB-2	Creación y puesta en funcionamiento de la autoridad metropolitana de transporte de Chiclayo y fortalecimiento del COMUS	Gobernanza, financiamiento e implementación
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	Gestión de la movilidad y tránsito
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	Transporte público y transporte menor
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	Movilidad activa, accesibilidad universal y espacio público
TU-1	Ampliación del aeropuerto de Chiclayo: terminal de pasajeros, terminal de carga y pista, bajo contrato de concesión vigente	Territorio y desarrollo urbano
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	Sostenibilidad ambiental, innovación y nuevas tecnologías
TP-11	Implementación de las cinco líneas troncales del Sistema Integrado de Transporte de Chiclayo, con carriles exclusivos, estaciones y material rodante de mayor	Transporte público y transporte menor

	capacidad, incluidas las líneas Pomalca-Pimentel (dos rutas) y Ferreñafe-Chiclayo	
--	---	--

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

6.7.2 Intervenciones no priorizadas

Las 27 intervenciones que no integran la lista corta permanecen en la cartera del Plan y se ejecutan conforme maduren sus condiciones habilitantes y su financiamiento a lo largo del horizonte 2025-2045. La Tabla 119 las relaciona por temática, con su horizonte de implementación; su ficha resumen, con alcance, resultado esperado, indicador principal, costo referencial y financiamiento, entidad líder y dependencias, se presenta en el Anexo 15.

Tabla 119. Intervenciones no priorizadas con ficha resumen en el Anexo 15

Código	Intervención	Temática	Horizonte
TP-4	Programa de reorganización y transición progresiva del transporte público hacia el Sistema Integrado de Transporte de Chiclayo	Transporte público y transporte menor	Corto-mediano (2025-2035)
TP-6	Creación del Centro de Control de Operaciones e implementación del Sistema de Ayuda a la Explotación del Sistema Integrado de Transporte de Chiclayo	Transporte público y transporte menor	Mediano (2031-2035)
TP-7	Implementación del sistema de recaudo electrónico e integración tarifaria del Sistema Integrado de Transporte de Chiclayo, con tarjeta única y transbordo gratuito entre modos	Transporte público y transporte menor	Mediano-largo (2031-2045)
TP-9	Creación del Terrapuerto de Chiclayo como nodo de transporte interprovincial del área metropolitana, bajo esquema de Asociación Público-Privada o Proyecto en Activos	Transporte público y transporte menor	Mediano (2031-2035)
TP-10	Creación del Terminal Terrestre Interurbano de Chiclayo para los servicios de ámbito regional que conectan el área metropolitana con el resto de Lambayeque, bajo esquema de Asociación Público-Privada o Proyecto en Activos	Transporte público y transporte menor	Corto (2025-2030)
TP-12	Implementación de los puntos de intercambio modal del Sistema Integrado de Transporte de Chiclayo, con terminales urbanos por sector, integración de bicicleta pública, estacionamiento de bicicletas y accesibilidad peatonal plena	Transporte público y transporte menor	Mediano (2031-2035)
TP-13	Implementación del corredor de transporte público y espacio peatonal «Tramo Vitrina» en la Av. Salaverry y la Av. Elías Aguirre, distrito de Chiclayo	Transporte público y transporte menor	Mediano (2031-2035)

MA-2	Creación del servicio de movilidad en bicicleta mediante la red ciclorrecreativa metropolitana del área funcional de Chiclayo, sobre los ejes de acceso interdistrital y articulada a los puntos de intercambio modal del SIT	Movilidad activa, accesibilidad universal y espacio público	Mediano (2031-2035)
MA-4	Mejoramiento del servicio de movilidad peatonal en la Zona Monumental de Chiclayo con criterios de accesibilidad universal	Movilidad activa, accesibilidad universal y espacio público	Mediano (2031-2035)
MA-5	Creación del servicio de movilidad peatonal mediante la red de senderos peatonales de escala metropolitana que conecta los subcentros del área funcional con los puntos de intercambio modal del SIT	Movilidad activa, accesibilidad universal y espacio público	Mediano (2031-2035)
MA-6	Ampliación de la red ciclista metropolitana e implementación del sistema de bicicleta pública del área funcional de Chiclayo	Movilidad activa, accesibilidad universal y espacio público	Mediano (2031-2035)
MA-7	Recuperación de las acequias Cois, Pulen y Yortuque como corredores verdes peatonales y ciclistas transversales del área metropolitana de Chiclayo	Movilidad activa, accesibilidad universal y espacio público	Mediano (2031-2035)
GM-3	Formulación e implementación del Plan de Logística Urbana Sostenible del área metropolitana de Chiclayo	Gestión de la movilidad y tránsito	Corto (2025-2030)
GM-4	Racionalización y reordenamiento de la oferta del servicio de taxi y mototaxi del área metropolitana de Chiclayo	Gestión de la movilidad y tránsito	Corto (2025-2030)
GM-5	Modernización del sistema de gestión y control del tránsito y despliegue de la fiscalización electrónica de infracciones en la red vial principal del área metropolitana de Chiclayo	Gestión de la movilidad y tránsito	Corto (2025-2030)
GM-7	Mejoramiento del servicio de transitabilidad vial en el tramo sur comprendido entre la Av. Aeropuerto y la Vía Canal, área metropolitana de Chiclayo	Gestión de la movilidad y tránsito	Corto (2025-2030)
GM-8	Análisis de la incorporación del modo férreo a las actividades logísticas del corredor Puerto Éten - Chiclayo	Gestión de la movilidad y tránsito	Mediano (2031-2035)
GM-9	Construcción de intercambios viales en los nodos críticos de la red estructurante metropolitana de Chiclayo	Gestión de la movilidad y tránsito	Mediano (2031-2035)
GM-10	Mejoramiento del servicio de transitabilidad vial interurbana en la red vial departamental LA-111, desde el Emp. PE-1N en La Victoria	Gestión de la movilidad y tránsito	Mediano (2031-2035)

	(óvalo Gran Chimú) hasta el Emp. con la LA-816, distrito de Chiclayo		
GM-11	Mejoramiento del servicio de transitabilidad vial interurbana en la red vial departamental LA-110, desde el Emp. PE-1N (Av. Ramiro Prialé) hasta el Emp. LA-111 (Dv. Pisci), distrito de José Leonardo Ortiz	Gestión de la movilidad y tránsito	Mediano (2031-2035)
GM-12	Mejoramiento del servicio de movilidad urbana en las vías locales del C.P. La Unión, distrito de Pomalca	Gestión de la movilidad y tránsito	Mediano (2031-2035)
GM-13	Conformación de los anillos viales concéntricos y externos de la red estructurante metropolitana de Chiclayo, con función de distribución del tráfico de paso y de la circulación de carga	Gestión de la movilidad y tránsito	Largo (2036-2045)
GM-14	Creación del nodo logístico de consolidación y transferencia de carga del área metropolitana de Chiclayo, distrito de La Victoria	Gestión de la movilidad y tránsito	Largo (2036-2045)
SV-4	Implementación de zonas de tráfico calmado y zonas 30 en entornos escolares, entornos de mercados y subcentros del área metropolitana de Chiclayo	Seguridad vial	Mediano (2031-2035)
SA-1	Plan maestro y estudio de factibilidad de la infraestructura de carga eléctrica para las flotas del Sistema Integrado de Transporte y de la carga urbana del área metropolitana de Chiclayo	Sostenibilidad ambiental, innovación y nuevas tecnologías	Corto (2025-2030)
SA-3	Estudio de factibilidad y diseño regulatorio, operacional y tecnológico de una Zona de Bajas Emisiones en el área central de Chiclayo	Sostenibilidad ambiental, innovación y nuevas tecnologías	Mediano (2031-2035)
SA-4	Reconversión progresiva de la flota del transporte público del área metropolitana de Chiclayo hacia tecnologías de cero y bajas emisiones	Sostenibilidad ambiental, innovación y nuevas tecnologías	Largo (2036-2045)

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

7 Plan de monitoreo y seguimiento

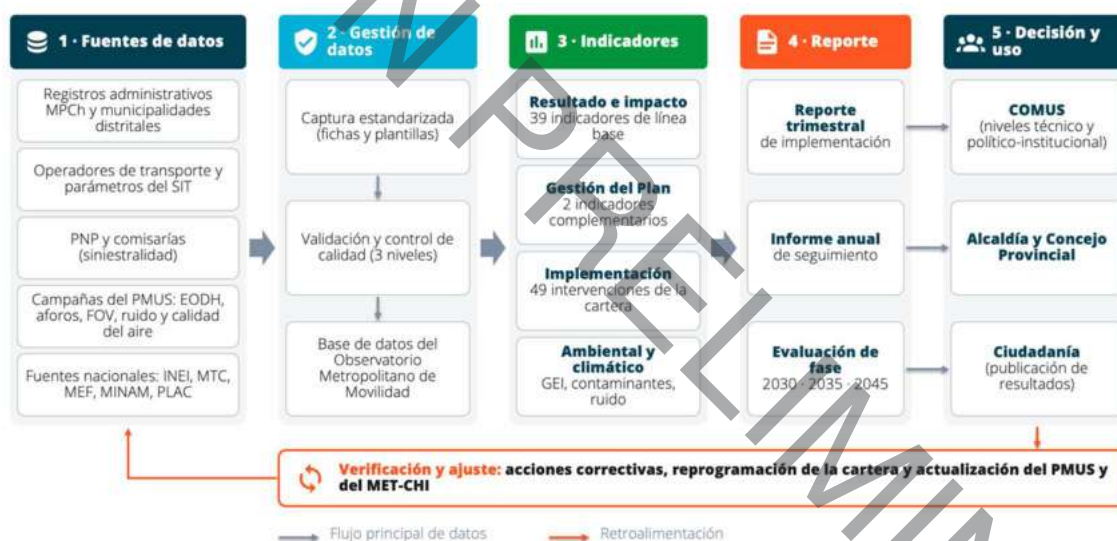
El Plan de Monitoreo y Seguimiento permite comprobar, con datos, si la cartera del capítulo 6 se ejecuta y si produce los cambios esperados en los ocho objetivos estratégicos del capítulo 5. Para ello establece un sistema de monitoreo, reporte y verificación (MRV) que parte de la línea base de 39 indicadores del diagnóstico (apartado 4.8.5) y cubre cuatro objetos de seguimiento: los resultados e impactos sobre el sistema de movilidad; la ejecución de las 50 intervenciones de la cartera que incluye las 23 priorizadas para el corto plazo; las emisiones de GEI, los contaminantes atmosféricos y el ruido del transporte; y el funcionamiento de las instancias de gobernanza del Plan. El sistema no sustituye el seguimiento de la inversión pública en Invierte.pe ni la fiscalización ambiental; se articula con ellos como fuente de datos.

El seguimiento distingue tres límites. El límite de control abarca las intervenciones de competencia municipal directa; el de influencia, las que dependen del Gobierno Regional, del Gobierno Nacional, de concesionarios o de las municipalidades distritales, que se siguen mediante hitos de coordinación; y el de observación, los cambios del sistema de movilidad, que responden al conjunto de factores urbanos y no solo al Plan. Esta distinción evita atribuir al PMUS resultados de factores externos y orienta respuestas diferenciadas: corrección de la gestión municipal, activación de acuerdos interinstitucionales o análisis técnico del contexto.

7.1 Sistema de monitoreo, reporte y verificación

El sistema MRV reúne los procedimientos, datos, herramientas y responsables que permiten medir el avance del PMUS (monitoreo), comunicarlo de forma estandarizada (reporte) y comprobar la calidad de la información antes de usarla en decisiones (verificación). Se rige por seis principios: relevancia, consistencia metodológica en el tiempo, transparencia, exactitud razonable, proporcionalidad del costo de medición y apropiación institucional. Su arquitectura organiza el flujo de información desde las fuentes hasta la decisión, con un circuito de retroalimentación hacia la ejecución de la cartera y la actualización del Plan (Figura 71).

Figura 71. Arquitectura funcional del sistema MRV del PMUS Chiclayo



Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

El seguimiento opera en cuatro niveles, cada uno con su instrumento y su frecuencia (Tabla 120). Esta lectura diferenciada permite reconocer si una desviación proviene del desempeño global de la movilidad, del retraso de una intervención, de una limitación de gestión o de un efecto ambiental, y asignar la respuesta al responsable que corresponde.

Tabla 120. Niveles de monitoreo del PMUS

Nivel	Pregunta que responde	Instrumento	Frecuencia
Estratégico (resultados e impactos)	¿Mejora el sistema de movilidad en la	39 indicadores de línea base y metas 2045	Anual a quinquenal, según indicador

	dirección de los ocho objetivos?		
Implementación	¿Se ejecutan las intervenciones en plazo, costo y alcance?	Ficha de seguimiento de cada intervención de la cartera	Trimestral
Gestión	¿Funcionan las instancias y los recursos del Plan?	Indicadores 38, 39, C1 y C2	Trimestral y semestral
Ambiental y climático	¿Se reducen las emisiones, la contaminación y el ruido, y aumenta la resiliencia?	Inventario de emisiones, red de calidad del aire y campañas acústicas	Anual y semestral

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

El sistema funciona en un ciclo anual: la programación se realiza en enero, la recopilación y la validación se cierran por trimestre, el cálculo y el reporte siguen a cada cierre y las decisiones se adoptan en las sesiones del COMUS. Las evaluaciones de fase de 2030, 2035 y 2045, con una revisión intermedia en 2040, cierran los ciclos de largo plazo y coinciden con las fases de implementación del apartado 6.5.1.

7.2 Indicadores, metas y evaluación de resultados

El sistema de indicadores integra los 39 indicadores de línea base del diagnóstico, que conservan su definición operativa (Tabla 40), y dos indicadores complementarios de gestión asociados al objetivo 8: las reuniones de coordinación interinstitucional (C1) y las acciones del PMUS implementadas (C2). Veintiún indicadores tienen meta al 2045, derivada del marco estratégico (Tabla 42); los 20 restantes son de seguimiento y permiten interpretar los cambios del sistema. La Tabla 121 vincula cada objetivo estratégico con sus indicadores y con las intervenciones de la cartera que contribuyen principalmente a él, de modo que la ejecución y los resultados se analicen de manera conjunta. La matriz completa, con fórmula, frecuencia, fuente y responsable de cada indicador, se presenta en el Anexo 07, y las fichas metodológicas, en el Anexo 10.

Tabla 121. Cadena objetivo – indicadores – intervenciones del PMUS

Objetivo estratégico	Indicadores de seguimiento	Intervenciones con el objetivo como principal
OE1. Seguridad vial	19, 24, 25, 26	SV-1, SV-3, SV-4
OE2. Movilidad accesible e inclusiva	7, 21, 31, 32, 33	MA-1, MA-4, SV-2
OE3. Movilidad activa	16, 17, 18, 20, 22	MA-2, MA-3, MA-5, MA-6, MA-7
OE4. Transporte público de calidad	5, 6, 8, 9, 10, 23, 30	TP-1 a TP-13, GM-4
OE5. Tránsito seguro, fluido y ordenado	2, 12, 13, 14, 15, 34, 35, 36, 37	GM-1, GM-5, GM-6, GM-7, GM-9, GM-13
OE6. Metrópoli integrada y equitativa	1, 3, 4	GM-2, GM-3, GM-8, GM-10, GM-11, GM-12, GM-14, TU-1

OE7. Ambiente y resiliencia climática	11, 27, 28, 29	SA-1, SA-2, SA-3, SA-4
OE8. Gobernanza metropolitana	38, 39, C1, C2	GB-1 a GB-6

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Tres criterios de lectura se aplican a todo el sistema. Primero, cada indicador se compara con la línea base con la misma definición, el mismo universo y el mismo método; así, la meta del tiempo de viaje en transporte público se refiere al tiempo a bordo, y el indicador 8 se reporta con dos valores, puerta a puerta y a bordo. Segundo, las emisiones se reportan por serie, sin sumarlas, y las metas de GEI y PM_{2,5} se verifican sobre la serie de la red modelada MET-CHI, en la que fueron formuladas. Tercero, mientras el COMUS no apruebe metas intermedias, el avance se compara con una trayectoria de referencia lineal entre la línea base y la meta 2045, evaluada en los hitos de 2030 y 2035. Los criterios multicriterio con los que se seleccionó el escenario preferente (apartado 5.3) cumplen otra función: comparan alternativas en 2045 y no sustituyen a los indicadores de seguimiento, de modo que una mejora modelada no se interpreta como cumplimiento observado.

La evaluación de resultados combina cuatro comparaciones. El valor observado frente a la línea base mide el cambio real; frente a la trayectoria de referencia, indica si el ritmo basta para alcanzar la meta; frente al escenario tendencial modelado, en las evaluaciones de fase, estima la contribución del PMUS aislando el crecimiento urbano; y entre distritos y grupos de población, permite seguir la equidad territorial y de género. En el informe anual, cada indicador con meta recibe un estado según su distancia a la trayectoria de referencia (Tabla 122); el color se acompaña siempre del valor y de la etiqueta.

El seguimiento incorpora el enfoque de género en tres niveles. Primero, desagrega los indicadores. Los que proceden de la EODH y de las encuestas (1, 2, 7, 8, 9, 10, 17, 18 y 19) se reportan por sexo; los de siniestralidad (24 a 26), por sexo y edad de las víctimas; y el de eventos participativos (39), con la proporción de mujeres participantes. El informe anual presenta, para cada uno, la brecha entre mujeres y hombres y su evolución respecto de la línea base.

Segundo, sigue la seguridad personal. El indicador 32, que registra la existencia de protocolos contra el acoso, se complementa con dos variables de la encuesta anual de satisfacción: la proporción de mujeres que reporta haber sufrido acoso en el transporte público (15,1 % en la línea base, encuesta de género 2026) y su percepción de seguridad personal por franja horaria. Los registros de los operadores aportan, además, los casos de acoso denunciados y atendidos y la proporción de mujeres en su personal.

Tercero, mide la movilidad del cuidado: la EODH quinquenal estimará la proporción de viajes de cuidado por sexo, cuya línea base es de 52,7 % en mujeres y 26,9 % en hombres. El Observatorio (GB-4) consolida estos datos, y los parámetros de calidad del SIT (TP-2) incorporan los relativos al servicio de transporte público.

Tabla 122. Criterios de semaforización de los indicadores con meta

Estado	Criterio	Respuesta institucional
Verde · En trayectoria	Avance $\geq$ 90 % del esperado según la trayectoria de referencia	Mantener y comunicar el resultado
Amarillo · Con rezago	Avance entre 60 % y 89 % del esperado	Análisis de causas por la Unidad Gestora y medidas de refuerzo en el siguiente informe

Rojos · Crítico	Avance < 60 % del esperado, o evolución en sentido contrario a la meta	Plan de acción correctiva aprobado por el COMUS en la sesión siguiente
Gris · Sin dato	Indicador no medido en el período	Registrar la brecha y programar la medición

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo.

7.3 Seguimiento de la implementación de la cartera

Cada intervención de la cartera se sigue con una ficha estandarizada que registra su estado, su avance físico y financiero, sus hitos y sus alertas. La intensidad del seguimiento se ajusta a la prioridad y a la programabilidad de cada intervención (Tabla 123).

Tabla 123. Niveles de seguimiento de la cartera

Nivel de seguimiento	Intervenciones	Intensidad
Implementación inmediata	14 intervenciones de la lista corta, de corto plazo y programables por la MPCh: TP-1, TP-2, TP-3, TP-5, GM-1, GM-2, SV-1, SV-2 y GB-1 a GB-6	Seguimiento trimestral de hitos, con matriz específica y alertas
Lista corta	23 intervenciones priorizadas	Ficha trimestral completa, con avance físico y financiero
Lista larga	27 intervenciones no priorizadas	Estado y avance semestral; seguimiento trimestral desde el inicio de su ejecución
Condicionadas a terceros	Intervenciones del Gobierno Regional, del Gobierno Nacional, de concesionarios o distritales	Hitos de coordinación y requisitos de alineación con el PMUS

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Las intervenciones de implementación inmediata son normas, estudios y programas de gestión de bajo costo que habilitan el resto de la cartera, por lo que su retraso compromete las fases siguientes. El estado de cada intervención se registra en una escala común: 0, no iniciada; 1, en preparación; 2, en formulación o aprobación; 3, en ejecución; 4, concluida o en operación; y 5, suspendida o reprogramada con causa documentada. La escala evita que un avance administrativo se reporte como resultado concluido. Sobre ella se calculan cinco indicadores generales de implementación (Tabla 124), además del indicador principal propio de cada intervención, definido en su ficha (Anexo 14).

Tabla 124. Indicadores generales de implementación de la cartera

Indicador	Fórmula	Frecuencia
Avance de la cartera (C2)	Intervenciones en estado 4 / intervenciones programadas para el horizonte $\times 100$	Trimestral
Avance físico ponderado	$\Sigma (\text{avance físico} \times \text{CAPEX referencial}) / \Sigma \text{CAPEX referencial de las intervenciones en ejecución}$	Trimestral

Ejecución financiera	Devengado acumulado / PIM asignado a intervenciones del PMUS $\times 100$ (Consulta Amigable del MEF)	Semestral
Cartera con financiamiento identificado	CAPEX con fuente comprometida / CAPEX de la cartera $\times 100$	Semestral
Cumplimiento de hitos críticos	Hitos cumplidos en plazo / hitos programados en el período $\times 100$	Trimestral

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Los hitos críticos se derivan de las relaciones de precedencia de la cartera (Tabla 103): el Plan Regulador de Rutas antes del Reglamento del SIT, el saneamiento de los predios para patios-taller antes de las líneas troncales, la ordenanza de sección transversal completa antes de las intervenciones viales y dos años de registro continuo de calidad del aire antes de evaluar una Zona de Bajas Emisiones. Cada hito tiene una alerta asociada, que se gradúa y se atiende según la Tabla 125.

Tabla 125. Sistema de alertas de ejecución

Alerta	Condición	Acción
Verde	Hito cumplido o desviación menor a 30 días	Registro en el reporte trimestral
Amarilla	Desviación de 30 a 90 días, o avance financiero inferior en más de 20 puntos al físico	Nota técnica de causas y medidas por la entidad líder
Roja	Desviación superior a 90 días, suspensión o pérdida de financiamiento	Tratamiento en sesión del COMUS y acuerdo de acción correctiva con responsable y plazo

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Los riesgos institucionales identificados en el diagnóstico (apartado 4.7.4) se siguen como riesgos de implementación, cada uno con su medida de mitigación y su alerta temprana. Entre los de probabilidad alta figuran la ausencia de una unidad técnica permanente de movilidad sostenible, la discontinuidad del COMUS al concluir la consultoría, la falta de implementación de las medidas en los distritos, el vacío normativo en rutas, mototaxis y paraderos, la rotación de funcionarios sin protocolos de transferencia y la resistencia de los gremios de transporte a la formalización.

7.4 Recopilación, calidad y gestión de la información

El sistema se alimenta de fuentes primarias diferenciadas por género del PMUS (EODH, aforos clasificados en los 15 puntos del diagnóstico, FOV, encuestas de carga y encuestas anuales de satisfacción), de registros administrativos municipales (padrón de rutas y flota, inventarios SIG de infraestructura y campañas acústicas), de fuentes secundarias (PNP, Consulta Amigable y Banco de Inversiones del MEF, INEI, PLAC, factores de emisión del MTC y SUNARP) y del modelo MET-CHI. La prioridad es aprovechar los registros existentes y reducir la carga de nuevas campañas.

Cada entidad remite sus datos por medio de su punto focal, en la ficha de captura estandarizada, dentro de los 15 días siguientes al cierre de cada trimestre. Las campañas de campo repiten los puntos, horarios y protocolos del año base: los aforos y el FOV, cada año en los 15 puntos y en temporada y días equivalentes;

y la EODH, cada cinco años con un diseño muestral compatible. Toda revisión metodológica se aplica a la serie completa o se documenta como ruptura de serie, y los indicadores se desagregan por distrito, sexo, grupo de edad y nivel socioeconómico cuando los datos de origen lo permiten. La Tabla 126 resume el calendario anual.

Tabla 126. Calendario anual de medición y reporte

Mes	Actividad	Responsable
Enero	Plan anual de medición; confirmación de puntos focales; cierre del reporte del cuarto trimestre	Unidad Gestora
Febrero-marzo	Informe anual de seguimiento del año anterior	Unidad Gestora y Observatorio
Abril	Revisión por el COMUS, presentación al Concejo y publicación	COMUS; Alcaldía
Abril-mayo	Reporte del primer trimestre; campaña acústica del primer semestre	Unidad Gestora; Gerencia de Desarrollo Ambiental
Junio-agosto	Campaña anual de aforos y FOV; encuesta de satisfacción de usuarios	Unidad Gestora
Julio-agosto	Reporte del segundo trimestre; consolidación semestral de siniestralidad y ejecución presupuestal	Unidad Gestora
Octubre-noviembre	Reporte del tercer trimestre; campaña acústica del segundo semestre; inventarios SIG de infraestructura	Unidad Gestora; Gerencia de Desarrollo Ambiental; IVP; IMP
Diciembre	Cierre de datos del año y programación presupuestal del MRV para el año siguiente	Unidad Gestora; Gerencia de Planeamiento, Presupuesto y Modernización

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

La calidad de la información se controla en tres niveles. En el origen, el punto focal comprueba la completitud, las unidades, el período y el soporte documental; en la consolidación, la Unidad Gestora verifica la consistencia con la serie histórica —las variaciones anuales superiores a ± 25 % requieren explicación— y la coherencia entre fuentes; y el nivel técnico del COMUS revisa la razonabilidad de los resultados antes de su publicación. En las evaluaciones de fase se suma una verificación independiente, a cargo de una entidad académica o de un consultor externo.

La información se administra en una base de datos única con cuatro componentes: la tabla maestra de indicadores, el registro de intervenciones, el repositorio de datos de campo y de modelación, y el archivo documental. Su implementación es gradual. Al inicio bastan la plantilla de captura y una carpeta compartida con control de versiones; con el Observatorio Metropolitano de Movilidad (GB-4) se incorporan la base de datos, el tablero público y los servicios de mapas; y la modernización de la gestión del tránsito (GM-5) y el

centro de control del SIT (TP-6) aportarán después datos continuos de velocidad, frecuencia y ocupación que sustituirán parte de las campañas manuales.

7.5 Seguimiento de emisiones y MRV ambiental

La cuantificación de emisiones sigue la metodología del diagnóstico (apartado 4.5.2 y Anexo 12), para que cada actualización sea comparable con la línea base: el algoritmo nacional $EE = FE \times TA$ de la R.D. N.º 001-2025-MTC/18, los factores de emisión del MTC por categoría vehicular, combustible y antigüedad, y los GEI expresados en CO₂e con los potenciales de calentamiento global del Quinto Informe de Evaluación del IPCC. Las tres series de emisiones del diagnóstico responden a universos distintos y se mantienen separadas, cada una con un uso: el inventario reconciliado con el PLAC sirve al reporte climático y a la articulación con la contribución nacional; la red modelada MET-CHI verifica las metas de GEI y PM_{2.5} y permite la comparación con los escenarios; y la suma de los 15 puntos de aforo, que alimenta los indicadores 27 y 28 de la línea base, es la serie de control por corredor.

La reducción atribuible al PMUS se estima como la diferencia entre el escenario tendencial y el escenario con las intervenciones ejecutadas, para el mismo año y la misma serie, y se desagrega por mecanismo para vincular cada reducción con las intervenciones que la producen (Tabla 127). Los co-beneficios en PM_{2.5}, NO_x, tiempo y ruido se estiman con la misma actividad vehicular y se reportan junto con las reducciones de GEI.

Tabla 127. Mecanismos de reducción de emisiones y datos de seguimiento

Mecanismo	Cálculo	Intervenciones asociadas	Datos de seguimiento
Cambio modal	Δ viajes-km por modo $\times$ FE por pasajero-km del modo de origen y de destino	TP-1, TP-11, MA-1, MA-3, MA-6, GM-1	EODH, reparto modal, FOV
Mejora operacional	Δ velocidad en corredores $\times$ curva de FE según velocidad; reducción de detenciones	GM-5, TP-13, GM-6, SV-3	Velocidad comercial, aforos por corredor
Racionalización de la oferta	Δ VKM de vehículos de baja ocupación (mototaxi, taxi, colectivo) $\times$ FE	TP-4, TP-5, GM-4	Padrón de flota, aforos, FOV
Renovación tecnológica	Δ composición de flota por categoría, combustible y antigüedad $\times$ FE	SA-1, SA-4, TP-4	Padrón municipal, SUNARP, revisiones técnicas
Gestión de la carga	Δ VKM de carga en el área urbana y en horas punta $\times$ FE	GM-2, GM-3, GM-14	Encuesta de carga, aforos

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

El MRV ambiental se completa con tres líneas de seguimiento. En calidad del aire, el área funcional no dispone de una red automática continua; la red de monitoreo (SA-2) debe priorizar los corredores de mayor

presión emisora —D9 (Av. Chiclayo / Av. José Balta), D1 (Av. Bolognesi / Chiclayo–Pimentel) y D5 (Óvalo / Av. José Quiñones)— y medir PM_{2,5}, PM₁₀ y NO₂/NO_x frente al D.S. N.º 003-2017-MINAM, con conteos vehiculares simultáneos. En ruido, los 20 puntos críticos de la evaluación municipal de noviembre de 2025 se mantienen como red fija, con dos campañas anuales, para seguir la meta de ≤ 65 dB en corredores. En resiliencia climática, se registran los kilómetros de red vial con medidas de adaptación y, por cada evento pluvial, los tramos de la red estructurante y de transporte público interrumpidos y su duración.

7.6 Organización institucional, reporte y presupuesto

El sistema se apoya en instancias existentes y sigue la ruta gradual de la arquitectura institucional del Plan (Tabla 108). En la Fase 1, la Unidad Gestora del PMUS en la GDVT conduce el MRV, el COMUS actúa como instancia de revisión y acuerdo, y el Observatorio Metropolitano de Movilidad opera como soporte técnico; en la Fase 2, los convenios intermunicipales incorporan puntos focales distritales; y, si llegara a constituirse la autoridad metropolitana de transporte, el Observatorio pasaría a su estructura. La Tabla 128 resume los roles de cada entidad.

Tabla 128. Roles de las entidades en el sistema MRV

Entidad	Rol en el MRV
Alcaldía y Concejo Provincial	Aprueban el PMUS y sus actualizaciones; reciben el informe anual; asignan recursos en el PIA
COMUS	Revisa los reportes trimestrales (nivel técnico) y los informes anuales (nivel político-institucional); adopta acuerdos de acción correctiva; promueve la participación
Unidad Gestora del PMUS (GDVT)	Conduce el MRV; programa las mediciones; consolida, valida y calcula; elabora los reportes; ejerce la secretaría técnica
Observatorio Metropolitano de Movilidad	Administra la base de datos, el tablero público y los métodos de cálculo; publica los resultados
Subgerencias de Transportes y de Tránsito y Seguridad Vial	Padrón de rutas, flota y habilitaciones; velocidad comercial; formalización; siniestralidad con la PNP; carriles exclusivos
IMP e Instituto Vial Provincial	Inventarios de infraestructura peatonal, ciclista y de la Zona Monumental; avance de obras viales; apoyo a la EODH y al MET-CHI
Gerencia de Desarrollo Ambiental	Campañas acústicas; red de calidad del aire; articulación con el PLAC
Gerencia de Planeamiento, Presupuesto y Modernización, y OPMI	Ejecución presupuestal, cartera en el Programa Multianual de Inversiones y fondos movilizados
Municipalidades distritales	Datos de obras, licencias, mototaxis y participación en su territorio; punto focal distrital
PNP, operadores, Gobierno Regional y MTC	Registros de siniestralidad; datos de flota y operación; avance de las inversiones de su competencia; parque automotor y factores oficiales

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Los resultados se comunican en cuatro niveles de reporte, con plazos contados desde el cierre de cada período (Tabla 129). El informe anual debe preceder a la formulación del Programa Multianual de Inversiones y del Presupuesto Institucional de Apertura, para que las alertas y los rezagos se traduzcan en decisiones de programación.

Tabla 129. Niveles de reporte del sistema MRV

Reporte	Periodicidad y plazo	Contenido mínimo	Aprobación y difusión
Reporte trimestral de implementación	Hasta 60 días después del cierre del trimestre	Estado de las intervenciones, hitos críticos, alertas, acciones correctivas e indicadores trimestrales	Nivel técnico del COMUS; resumen público en el Observatorio
Informe semestral de indicadores administrativos	Integrado en los reportes del segundo y el cuarto trimestre	Siniestralidad, velocidad comercial, formalización, ejecución presupuestal y ruido	Nivel técnico del COMUS
Informe anual de seguimiento	Presentado en abril	Resumen ejecutivo, semáforo por objetivo, series de indicadores, emisiones, avance de la cartera, riesgos y recomendaciones	Nivel político-institucional del COMUS; Concejo; publicación íntegra
Evaluación de fase	2030, 2035, 2040 (intermedia) y 2045	Resultados e impactos con la EODH y el MET-CHI actualizados; verificación independiente; propuesta de actualización	Concejo Provincial; remisión al MTC y al MVCS

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

El cronograma de seguimiento se ordena según las fases del Plan (Figura 72). En 2026 se institucionaliza el MRV, mediante una resolución que asigna el mandato a la Unidad Gestora y la designación de los puntos focales; en 2027 se consolida la línea base y se emite el primer informe anual; y en 2030, 2035, 2040 y 2045 las evaluaciones de fase se apoyan en la EODH y el MET-CHI actualizados. La EODH de 2030 constituye la primera medición completa de resultados y debe presupuestarse desde 2028.

Figura 72. Cronograma maestro de monitoreo y reporte 2026–2045



Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo con base en las fases de implementación del PMUS, 2026.

El presupuesto del MRV se organiza en dos bloques. El primero corresponde a las intervenciones de la cartera que crean la capacidad de monitoreo, cuyos costos referenciales figuran en la matriz del apartado 6.6.4: el Observatorio (GB-4, S/ 300 000), la red de calidad del aire (SA-2, S/ 4 000 000), el programa de comunicación y participación (GB-5, S/ 400 000) y el programa de fortalecimiento de capacidades (GB-6, S/ 250 000 a 400 000), además del seguimiento de los parámetros de calidad del SIT (TP-2). La operación del Observatorio (S/ 100 000 anuales) y de la red de aire (S/ 450 000 anuales) debe estar asegurada antes de contratar el equipamiento. El segundo bloque es la operación recurrente del sistema: un coordinador del MRV y un analista de datos y SIG a tiempo completo, un especialista ambiental a media dedicación, los puntos focales con personal existente, la campaña anual de aforos y FOV, la encuesta anual de satisfacción, la encuesta bienal de carga, la EODH quinquenal con la recalibración del MET-CHI y la verificación independiente de las evaluaciones de fase. Este bloque se valoriza con la escala remunerativa de la MPCh y con cotizaciones al programarse en el Presupuesto Institucional de Apertura.

La capacitación del MRV forma parte del eje de datos, monitoreo y comunicación del programa de fortalecimiento (Tabla 109) y se organiza en seis módulos: fundamentos del MRV; captura y calidad de datos; campañas de campo; cálculo de emisiones; SIG, tablero y modelación; y análisis y comunicación de resultados. Se complementa con una sesión anual con el Concejo Provincial, las alcaldías distritales y el COMUS para presentar el informe anual, y con una inducción al inicio de cada gestión municipal sobre el PMUS, el estado de la cartera y los compromisos vigentes.

7.7 Actualización del PMUS

El PMUS se actualiza de forma ordinaria en cada evaluación de fase, en articulación con los ciclos de revisión del PDM y de los planes de desarrollo urbano, y de forma extraordinaria cuando se presenta alguno de los supuestos de la Tabla 130.

Tabla 130. Supuestos que activan la actualización extraordinaria del PMUS

Supuesto	Criterio
Rezago estructural	Más de un tercio de los indicadores con meta en estado rojo durante dos informes anuales consecutivos
Cambio en la cartera estructurante	Descarte, sustitución o cambio sustantivo de alcance de un componente del proyecto único del SIT o de una intervención de prioridad alta
Cambio territorial relevante	Nuevas habilitaciones urbanas, equipamientos metropolitanos o infraestructura nacional que modifiquen la demanda, como la ampliación aeroportuaria
Cambio normativo o institucional	Creación de la autoridad metropolitana de transporte o nuevas competencias que alteren los responsables de la cartera
Evento extremo	Emergencia climática que interrumpa de manera prolongada la red estructurante

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

Para que el sistema funcione desde el primer año se requieren cuatro decisiones: asignar mediante resolución la conducción del MRV a la Unidad Gestora, con secretaría técnica y dotación mínima de personal; incorporar el Plan de Monitoreo en la ordenanza de aprobación del PMUS y el informe anual en la agenda del Concejo Provincial; aprobar el reglamento interno del COMUS con al menos seis sesiones al año; y suscribir protocolos de intercambio de datos con la PNP, los operadores de transporte y las municipalidades distritales. Para asegurar una serie de siniestralidad comparable, conviene además solicitar a la PNP registros georreferenciados y con seguimiento de las víctimas a 30 días.

8 Conclusiones y recomendaciones

El PMUS Chiclayo 2045 es el resultado de un proceso técnico y participativo. Partió de un diagnóstico construido con información primaria —la primera encuesta origen-destino de hogares con cobertura metropolitana, con 4 514 hogares encuestados, aforos, mediciones de campo y encuestas ciudadanas— y continuó con la construcción de una visión compartida, la selección del escenario Ciudad en Red y la formulación de un Plan de Acción con su estrategia de financiamiento y su sistema de seguimiento. Este capítulo sintetiza los principales hallazgos de ese recorrido y plantea las recomendaciones que la Municipalidad Provincial de Chiclayo, las municipalidades distritales, el COMUS y las entidades nacionales, regionales y de cooperación deben adoptar para convertir el Plan en mejoras concretas para toda la población, en especial para quienes hoy enfrentan las mayores barreras para moverse.

8.1 Conclusiones

Figura 73. Conclusiones clave del PMUS Chiclayo 2045



Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo, 2026.

1. Los problemas de movilidad de Chiclayo están conectados y deben resolverse juntos. El área metropolitana genera cerca de 876 000 viajes diarios que se apoyan en una oferta atomizada: mototaxis, combis y taxis colectivos concentran el 51,06 % de los viajes, y el microbús y el ómnibus apenas el 0,60 %. A ello se suman una congestión estructural en una red sin jerarquía funcional, con velocidades inferiores a 15 km/h en hora punta; una siniestralidad que afecta sobre todo a peatones y usuarios vulnerables; desigualdades de acceso por género, ingreso y territorio; y una gestión con competencias formales, pero sin capacidad instalada. Como se refuerzan entre sí, solo se resolverán actuando al mismo tiempo sobre la oferta, la infraestructura, la regulación y las instituciones.

2. La ciudad tiene bases sólidas para el cambio. El 22,4 % de los viajes se hace a pie o en bicicleta; el 80,26 % de las personas encuestadas prefiere el transporte público; la demanda se concentra en corredores radiales claros, sobre los que puede organizarse un sistema troncal; y el marco nacional, el COMUS y el Reglamento de Organización y Funciones de la MPCh ofrecen una base normativa e institucional para conducir el Plan.

3. Ciudad en Red es la respuesta más equilibrada. El Escenario 4, validado por la Unidad Gestora del PMUS el 10 de agosto de 2026, integra transporte público, movilidad activa y gestión de la demanda en una red metropolitana. Obtuvo el mejor resultado en cuatro de los cinco criterios de selección: desempeño global, robustez, equilibrio entre dimensiones y potencial de financiamiento. Exige, a cambio, una gobernanza y una capacidad de implementación mayores, que el Plan de Acción asume de forma explícita.

4. El Plan de Acción es una cartera ordenada y verificable. Sus 50 intervenciones suman un CAPEX referencial de S/ 5 645,5 millones; las 23 de la lista corta, validadas con el nivel técnico del COMUS el 24 de septiembre de 2026, suman S/ 3 020,6 millones. La cartera sigue la secuencia planificar, regular,

operar y construir: primero los instrumentos que habilitan el sistema y los estudios de preinversión, y después la inversión estructurante.

5. La capacidad de gestión es la condición decisiva. La inversión a cargo de la MPCh supera el presupuesto que hoy deja de ejecutar, y la municipalidad ejecutó en promedio cerca del 70 % de su presupuesto en la última década. Avanzar exige ejecutar más y mejor, y movilizar de forma escalonada recursos nacionales, regionales, de cooperación internacional y de participación privada, fase por fase y con recursos formalizados.

6. El enfoque de género es una condición de eficacia. Las mujeres realizan el 55,2 % de sus viajes en transporte público, concentran el 52,7 % de los viajes de cuidado y el 15,1 % reporta haber sufrido acoso en algún viaje. Por eso la reorganización de la oferta, los paraderos, la integración tarifaria, la infraestructura peatonal y ciclista y la seguridad vial incorporan criterios de seguridad personal, accesibilidad y viajes encadenados, y sus resultados se medirán con datos desagregados por sexo.

7. El Plan se corregirá con datos. El sistema MRV, con 39 indicadores de línea base y dos de gestión, permitirá comprobar si la cartera se ejecuta y si produce los cambios esperados, con reportes trimestrales, un informe anual público y evaluaciones de fase en 2030, 2035, 2040 y 2045 que sustentarán la actualización del PMUS.

8. El primer horizonte define el éxito del Plan. Las decisiones del corto plazo (2026–2030), normas habilitantes, Unidad Gestora operativa y estudios de preinversión, determinan si la inversión del segundo horizonte llega a tiempo.

8.2 Recomendaciones

La implementación del PMUS depende de decisiones que corresponden a distintas entidades. La Figura 74 resume la hoja de ruta de las 23 intervenciones de la lista corta en los tres horizontes del Plan: en el corto plazo (2026–2030), la preparación y las primeras actuaciones; en el mediano plazo (2031–2035), la ampliación de las inversiones habilitadas; y en el largo plazo (2036–2045), la consolidación y la operación. La Tabla 131 detalla las recomendaciones prioritarias por actor, con énfasis en las que deben adoptarse en el primer horizonte.

Figura 74. Hoja de ruta de la lista corta por horizonte

	CORTO PLAZO 2026–2030	MEDIANO PLAZO 2031–2035	LARGO PLAZO 2036–2045
Normas y planificación 7: TP-1 · TP-3 · SV-1 · GM-1 · GM-2 · GM-15 · SV-2	P/I · Formulación y aprobación	O · Aplicación y seguimiento	O · Revisión periódica y actualización
Institucionalidad y gestión 7: GB-2 · GB-3 · GB-4 · GB-5 · GB-6 · TP-2 · TP-5	P/I · Diseño y puesta en marcha	O · Funcionamiento y ampliación	O · Continuidad
Preparación e inversión 8: GB-1 · MA-1 · GM-6 · SV-3 · TP-8 · MA-3 · SA-2 · TP-11	P/I · Estudios, priorización y primeros tramos y paquetes. Predios para patios-taller identificados en 2026 y saneados en 2028	I · Ejecución por paquetes habilitados y primeras etapas del SIT	I/O · Ampliación, implementación progresiva y operación
Coordinación con terceros 1: TU-1 · concesión vigente	Coordinación de accesos e integración urbana	Seguimiento de los hitos del concesionario	Seguimiento y articulación
LISTA CORTA 23 intervenciones S/ 3 020,6 millones	Preparación y primeras actuaciones	Ampliación de inversiones habilitadas	Consolidación y operación

P: preparación · I: implementación · O: operación, mantenimiento y seguimiento

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo.

Tabla 131. Recomendaciones prioritarias por actor

Actor	Recomendaciones prioritarias
Alcaldía y Concejo Provincial de Chiclayo	Aprobar el PMUS mediante ordenanza, incluido su Plan de Monitoreo y Seguimiento. Aprobar en el corto plazo (2026–2030) el paquete normativo habilitante: Plan Regulador de Rutas (TP-1), Reglamento del Sistema Integrado de Transporte (TP-3), ordenanza de sección transversal completa (SV-1), régimen de circulación de carga (GM-2) y gestión del estacionamiento (GM-1). Incorporar la lista corta al Programa Multianual de Inversiones y asegurar las contrapartidas en el Presupuesto Institucional de Apertura.
Gerencia de Desarrollo Vial y Transportes de la MPCh (Unidad Gestora del PMUS)	Asumir, mediante resolución, la conducción del PMUS y de su sistema de monitoreo, con un equipo técnico mínimo y puntos focales designados. Iniciar en 2026 el programa de estudios de preinversión (GB-1), con los predios para patios-taller identificados en 2026 y saneados en 2028. Poner en marcha el Observatorio Metropolitano de Movilidad (GB-4).
Municipalidades distritales	Suscribir los convenios de gestión común con la MPCh y designar puntos focales. Aplicar la ordenanza de sección transversal completa en sus proyectos viales y alinear sus planes urbanos e inversiones con la cartera del PMUS.
COMUS	Aprobar su reglamento interno, con al menos seis sesiones al año; revisar los reportes de seguimiento y adoptar acuerdos de acción correctiva. Mantener su nivel participativo, con participación equilibrada de mujeres y hombres y de organizaciones de mujeres, personas con discapacidad, ciclistas, operadores y academia.
MTC y PROMOVIDAD	Acompañar técnicamente la estructuración del Sistema Integrado de Transporte y la formulación de sus líneas troncales (TP-11). Facilitar el

	acceso de la cartera a los programas nacionales de transporte urbano y proveer los datos oficiales de parque automotor y factores de emisión que requiere el seguimiento.
Gobierno Regional de Lambayeque	Formular las inversiones en la red vial departamental del área funcional con los criterios de sección transversal completa y seguridad vial del PMUS, y participar en los mecanismos de coordinación metropolitana.
Policía Nacional del Perú	Suscribir el protocolo de intercambio de datos y proveer registros de siniestralidad georreferenciados, con seguimiento de las víctimas a 30 días y desagregados por sexo y edad.
Operadores de transporte	Participar en el programa de formalización y fortalecimiento empresarial (TP-5) y en la transición hacia el Sistema Integrado de Transporte (TP-4), y reportar los datos de flota y operación que exige el seguimiento de la calidad del servicio (TP-2).
Cooperación internacional	Apoyar la preparación de proyectos y la estrategia de financiamiento (GB-1 y GB-3), la puesta en marcha del Observatorio (GB-4) y de la red de monitoreo de la calidad del aire (SA-2), y cofinanciar la inversión estructurante del Sistema Integrado de Transporte una vez alcanzada la madurez técnica requerida.

Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo.

Estas recomendaciones se sostienen mutuamente. Sin el paquete normativo no es posible reorganizar la oferta; sin la Unidad Gestora y el programa de preinversión, la inversión estructurante no madura; y sin el sistema de monitoreo, el Plan pierde la capacidad de corregirse a tiempo (Figura 75).

Figura 75. Cómo se encadenan las recomendaciones



Fuente: Equipo Técnico PMUS Chiclayo.

Adoptarlas en el primer horizonte permitirá que Chiclayo avance hacia la visión de una metrópoli ordenada, conectada y resiliente al 2045, en la que moverse sea más seguro para todas las personas, en especial para los peatones, las mujeres y niñas, las niñas y niños en sus trayectos escolares, las personas mayores y las personas con discapacidad.

9 Bibliografía

Normativa y política pública

- Congreso de la República del Perú. Ley N.º 27972, Ley Orgánica de Municipalidades. 2003.

- Congreso de la República del Perú. Ley N.° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. 1999.
- Congreso de la República del Perú. Ley N.° 31313, Ley de Desarrollo Urbano Sostenible. 2021.
- Congreso de la República del Perú. Ley N.° 30936, Ley que promueve y regula el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible. 2019.
- Congreso de la República del Perú. Ley N.° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad. 2012.
- Congreso de la República del Perú. Ley N.° 29664, Ley que crea el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (SINAGERD). 2011.
- Congreso de la República del Perú. Ley N.° 31917, Ley de transporte público de personas en vehículos automotores menores, categoría vehicular L5. Publicada el 31 de octubre de 2023.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. DS N.° 011-2025-MTC, Reglamento de la Ley N.° 31917. Publicado el 26 de julio de 2025. Aplicación sujeta a sus modificatorias.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. DS N.° 012-2019-MTC, Política Nacional de Transporte Urbano. 2019.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. DS N.° 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transportes (RENAT). 2009.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. DS N.° 016-2009-MTC, TUO del Reglamento Nacional de Tránsito. 2009.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. DS N.° 009-2023-MTC, Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial. 2023.
- Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. RM N.° 229-2024-VIVIENDA, Manual para la Elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (MEPMUS). 2024.
- Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. DS N.° 012-2022-VIVIENDA, Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Planificación Urbana del Desarrollo Urbano Sostenible (RAPUDUS). 2022.
- Ministerio del Ambiente. DS N.° 003-2017-MINAM, Estándares de Calidad Ambiental para Aire. 2017.
- Presidencia del Consejo de Ministros. DS N.° 085-2003-PCM, Estándares de Calidad Ambiental para Ruido. 2003.
- Ministerio del Ambiente. DS N.° 010-2017-MINAM, Límites Máximos Permisibles de emisiones atmosféricas para vehículos automotores. 2017. Fuente oficial: https://sinia.minam.gob.pe/sites/default/files/sinia/archivos/public/docs/ds_ndeg_010-2017-minam.pdf
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Términos de Referencia para la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la provincia de Chiclayo. MTC – PROMOVILIDAD. 2024.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones — PROMOVILIDAD. Lineamientos y formatos del Quinto Entregable: Plan de Acción y Financiamiento. 2026.
- Congreso de la República del Perú. Ley N.° 27783, Ley de Bases de la Descentralización. 2002.
- Congreso de la República del Perú. Ley N.° 28296, Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación. 2004.
- Congreso de la República del Perú. Ley N.° 28611, Ley General del Ambiente. 2005.
- Congreso de la República del Perú. Ley N.° 30754, Ley Marco sobre Cambio Climático. 2018.
- Congreso de la República del Perú. Ley N.° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU). 2018.

- Congreso de la República del Perú. Ley N.º 31199, Ley de Gestión y Protección de los Espacios Públicos. 2021.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. DS N.º 025-2008-MTC, Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares. 2008.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. DS N.º 034-2008-MTC, Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial. 2008.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. DS N.º 025-2020-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Protocolo de Atención ante Actos de Acoso Sexual en el Transporte Terrestre de Personas de Ámbito Nacional, Regional y Provincial y modifica el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N.º 017-2009-MTC.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. R.D. N.º 001-2025-MTC/18, Aprueban la Metodología para el Cálculo de Emisiones Evitadas y Valoración de Externalidades Ambientales Mitigadas con la Implementación de los Programas de Chatarreo - 2025
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Manual de Carreteras: Diseño Geométrico DG-2018. 2018.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor para Calles y Carreteras. 2016.
- Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. DS N.º 022-2016-VIVIENDA, Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sostenible (RATDUS). 2016.
- Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. DS N.º 012-2021-VIVIENDA, Política Nacional de Vivienda y Urbanismo. 2021.
- Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. Norma Técnica A.120, Accesibilidad Universal en Edificaciones, del Reglamento Nacional de Edificaciones.
- Ministerio del Ambiente. DS N.º 023-2021-MINAM, Política Nacional del Ambiente al 2030. 2021.
- Ministerio del Ambiente. DS N.º 012-2024-MINAM, Estrategia Nacional ante el Cambio Climático al 2050. 2024.
- Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables. DS N.º 008-2019-MIMP, Política Nacional de Igualdad de Género. 2019.
- Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables. DS N.º 007-2021-MIMP, Política Nacional Multisectorial en Discapacidad para el Desarrollo al 2030. 2021.
- Presidencia del Consejo de Ministros. DS N.º 038-2021-PCM, Política Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres al 2050. 2021.
- Presidencia del Consejo de Ministros. DS N.º 115-2022-PCM, Plan Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (PLANAGERD) 2022-2030. 2022.
- Ministerio de Economía y Finanzas. Directiva N.º 001-2019-EF/63.01, Directiva General del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones. 2019.
- Ministerio de Economía y Finanzas. Programa Presupuestal 0148: Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano.

Instrumentos de planificación local

- Municipalidad Provincial de Chiclayo. Plan de Desarrollo Metropolitano Chiclayo-Lambayeque 2022-2032 (OM N.º 033-2022-MPCH-A; actualización OM N.º 000018-2025-MPCH/A). 2022 / 2025.

- Municipalidad Provincial de Chiclayo. Plan de Acondicionamiento Territorial de la provincia de Chiclayo.
- Municipalidad Provincial de Chiclayo. Reglamento de Organización y Funciones (OM N.º 005-2024-MPCH/A). 2024.
- Municipalidad Provincial de Chiclayo. Constitución del Comité de Movilidad Urbana Sostenible – COMUS (RA N.º 1074-2024-A/MPCH). 2024.
- Municipalidad Provincial de Chiclayo. Formalización del transporte: Concejo Provincial aprueba ordenanza del reglamento de transporte público categoría L5 (mototaxi). Noticia institucional, mayo de 2026. <https://www.gob.pe/institucion/munichiclayo/noticias/1383219-formalizacion-del-transporte-concejo-provincial-aprueba-ordenanza-del-reglamento-de-transporte-publico-categoria-l5-mototaxi>
- Municipalidad Provincial de Chiclayo. Plan Institucional de Movilidad Accesible y Sostenible (PIMAS) 2025–2030.
- Consorcio HEAT GmbH – GFA Consulting Group – INGEROP. Primer Informe Trimestral del Plan de Comunicación y Visibilidad del PMUS Chiclayo (periodo 15/12/2025–15/03/2026). 2026.
- Consorcio HEAT GmbH – GFA Consulting Group – INGEROP. Segundo Informe Trimestral del Plan de Comunicación y Visibilidad del PMUS Chiclayo (periodo 16/03/2026–15/06/2026). 2026.
- Municipalidad Provincial de Chiclayo. Plan Regulador de Rutas de Transporte Urbano de la Provincia de Chiclayo (PRRTUC).
- Instituto Metropolitano de Planificación Territorial y Gestión Catastral. Plan Maestro de la Zona Monumental de Chiclayo 2026–2036. Febrero de 2026.
- Municipalidad Provincial de Chiclayo. Plan de Desarrollo Urbano de Chiclayo.
- Municipalidad Provincial de Chiclayo. Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público-Privadas y Proyectos en Activos (IMIAPP).
- Municipalidad Provincial de Chiclayo. Ordenanza Municipal N.º 000008-2026-MPCH/A, que aprueba el Reglamento de Transporte Público de Personas en Vehículos Automotores Menores, Categoría Vehicular L5, del distrito de Chiclayo. Publicada el 18 de mayo de 2026.
- Municipalidad Provincial de Chiclayo. Ordenanzas Municipales N.º 005-2020 y N.º 015-2021, zonas rígidas del área central.
- Municipalidad Provincial de Chiclayo. Ordenanza Municipal N.º 026-2021-MPCH-A, gestión del ruido ambiental. 2021.
- Municipalidad Provincial de Chiclayo. Plan Anual de Evaluación y Fiscalización Ambiental (PLANEFA) 2025. 2025.
- Municipalidad Provincial de Chiclayo. PLAC Chiclayo: inventario de emisiones de gases de efecto invernadero del distrito de Chiclayo, año base 2022.

Fuentes estadísticas y estudios

- Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas. 2018.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). Encuesta Nacional de Hogares (ENAHOG) 2023–2024.
- GRADE. Mapeo y Tipología de la Expansión Urbana en el Perú. 2020.
- Ministerio de Economía y Finanzas. Consulta Amigable – Seguimiento de la Ejecución Presupuestal. Consultado en 2026.

- Policía Nacional del Perú. Estadísticas de siniestralidad vial, región Lambayeque. 2024–2026.
- Equipo técnico PMUS Chiclayo. Encuesta Origen–Destino en Hogares (EODH), encuestas de interceptación (EODA, EODI), aforos vehiculares y no motorizados, estudios FOV, encuestas de carga, inventario de rutas e inventario físico de secciones viales (2025), y encuesta de movilidad con enfoque de género (2026).
- Equipo técnico PMUS Chiclayo. Entregable 3.4 Informe final de visión, objetivos y escenarios. Versión 3, archivo de 10/09/2026. Fuente utilizada para el capítulo 5 y las orientaciones de implementación.
- Ministerio de Economía y Finanzas. Banco de Inversiones del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe). Consulta avanzada de 22 de agosto de 2026.
- Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Registros de siniestralidad vial de la provincia de Chiclayo, 2021–2023. 2026.
- MobiliseYourCity. Guía de indicadores para planes de movilidad urbana sostenible. 2021.
- Consorcio HEAT GmbH – GFA Consulting Group – INGEROP. Entregable 0 — Plan de Trabajo del PMUS de Chiclayo, versión 3. 2025.
- Consorcio HEAT GmbH – GFA Consulting Group – INGEROP. Entregable 2.4 — Informe de diagnóstico del sistema de movilidad del Área Metropolitana de Chiclayo. 2026.
- Consorcio HEAT GmbH – GFA Consulting Group – INGEROP. Entregable 3.2.3 — Informe de comparación de escenarios, versión 4. 2026.
- Consorcio HEAT GmbH – GFA Consulting Group – INGEROP. Entregable 4.1 — Informe preliminar de plan de acción de medidas y financiamiento. 2026.
- Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC). Quinto Informe de Evaluación (AR5). 2014.
- Guía Movilidad Urbana Sostenible para Ciudades de la Macro Región Norte.

10 Anexos

Los anexos del PMUS se presentan en documentos separados, conforme a la estructura de la Tabla 132.

Tabla 132. Estructura y estado de los anexos del PMUS

Fuente: Equipo técnico PMUS Chiclayo (2026).

Anexo	Contenido	Estado
Anexo 01	Marco normativo y técnico	[INFORMACIÓN PENDIENTE DE INCORPORAR: Anexo 01: Marco normativo y técnico. Por compilar.]
Anexo 02	Instrumentos de recolección de información (cuestionarios, formatos de aforo y fichas de campo)	Disponible
Anexo 03	Base de datos y tablas de resultados (EODH, EODA, EODI, aforos, FOV, carga)	[INFORMACIÓN PENDIENTE DE INCORPORAR: Anexo 03: Base de datos y tablas de resultados (EODH, EODA, EODI, aforos, FOV, carga). Disponible; requiere saneamiento y estructuración final.]

Anexo	Contenido	Estado
Anexo 04	Eventos del proceso participativo: convocatoria, desarrollo y resultados	Disponible (documento separado)
Anexo 05	Evaluación de proyectos existentes y cartera metropolitana	[INFORMACIÓN PENDIENTE DE INCORPORAR: Anexo 05: Evaluación de proyectos existentes y cartera metropolitana. Por compilar.]
Anexo 06	Modelo de transporte MET-CHI: calibración, parámetros y escenarios	[INFORMACIÓN PENDIENTE DE INCORPORAR: Anexo 06: Modelo de transporte MET-CHI: calibración, parámetros y escenarios. Por compilar.]
Anexo 07	Indicadores de monitoreo y sistema MRV ambiental	[INFORMACIÓN PENDIENTE DE INCORPORAR: Anexo 07: Indicadores de monitoreo y sistema MRV ambiental. Por compilar.]
Anexo 08	Planos temáticos (numeración correlativa; A4, PNG en alta definición)	[INFORMACIÓN PENDIENTE DE INCORPORAR: Anexo 08: Planos temáticos (numeración correlativa; A4, PNG en alta definición). Pendiente: entrega en alta definición y base de datos geoespacial saneada.]
Anexo 09	Referencias y fuentes	[INFORMACIÓN PENDIENTE DE INCORPORAR: Anexo 09: Referencias y fuentes. Por compilar.]
Anexo 10	Fichas metodológicas de los 39 indicadores de línea base	[INFORMACIÓN PENDIENTE DE INCORPORAR: Anexo 10: Fichas metodológicas de los 39 indicadores de línea base. Por compilar.]
Anexo 11	Resumen ejecutivo ciudadano	[INFORMACIÓN PENDIENTE DE INCORPORAR: Anexo 11: Resumen ejecutivo ciudadano. Por elaborar.]
Anexo 12	Metodología detallada de estimación de emisiones	Disponible (procedente del diagnóstico)
Anexo 13	Empresas, rutas y flotas de transporte público	Disponible (procedente del diagnóstico)
Anexo 14	Cartera de medidas y proyectos (Fichas de proyectos)	Disponible (documento separado)
Anexo 15	Intervenciones no priorizadas (Fichas resumen)	Disponible (documento separado)