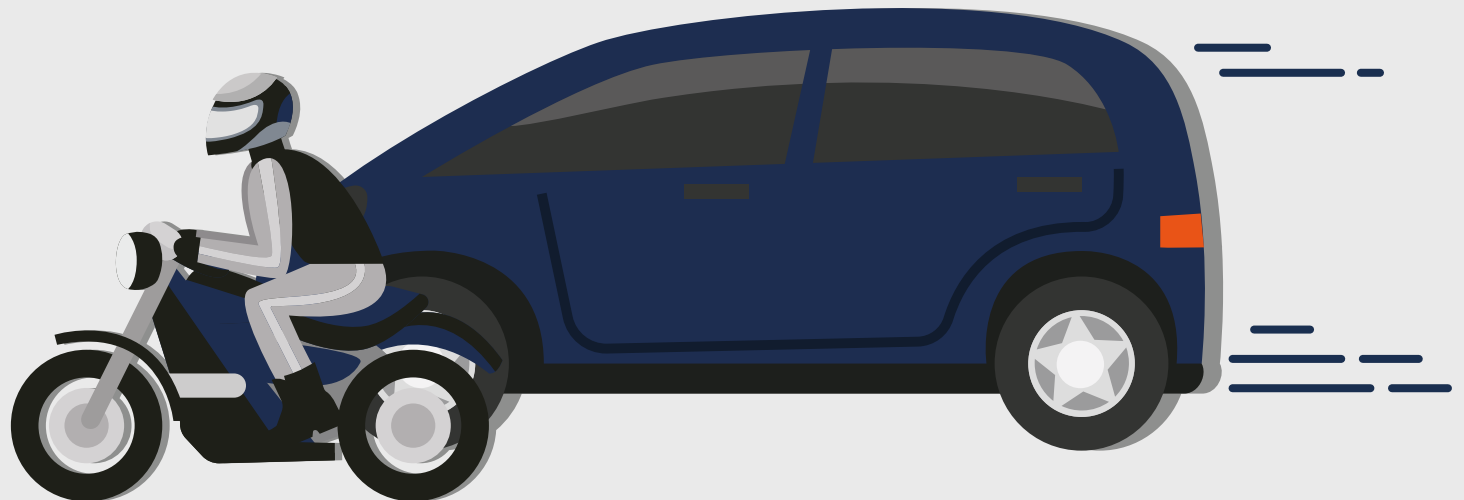


Tres ciudades peruanas se encuentran entre las más congestionadas de Latinoamérica

Elaborado por:
Gerencia de Estudios
Económicos y
Estadísticas





Ranking de Congestión Vehicular 2024

Lima, Trujillo y Arequipa se ubicaron dentro de las cinco ciudades con mayor tráfico vehicular de América Latina. Según el Índice de Congestión Vehicular 2024 de la firma privada TomTom, el cual clasifica a las ciudades¹ de acuerdo al tiempo de viaje promedio para una distancia de 10 km, la capital peruana se ubicó en el segundo lugar dentro de América Latina y en el sétimo lugar a nivel global.

El ranking fue liderado, tanto a nivel mundial como regional, por Barranquilla, Colombia, con un tiempo de viaje promedio de 36 minutos y 06 segundos. Asimismo, a nivel latinoamericano, Lima

Índice de Tráfico 2024 - América Latina				
Ranking Global 2023	Ciudad	Tiempo promedio x 10km	Var. 23/22	Nivel de Congestión
1	Barranquilla	36m06s	-20s	45%
7	Lima	33m12s	+1m30s	47%
9	Trujillo	32m56s	+30s	34%
16	Arequipa	32m01s	-10s	47%
17	Ciudad de México	31m53s	+1m	52%
20	Cartegena	31m15s	-20s	40%
33	Buenos Aires	30m09s	=	29%
36	Puebla	29m57s	+1m	30%
40	Bogotá	29m23s	+10s	45%
41	Cali	29m19s	-30s	43%
47	Fortaleza	28m39s	+30s	37%
48	Rosario	28m37s	-10s	26%
54	Curitiba	27m47s	+20s	35%

¹ La edición 2024 es la más amplia a la fecha ya que incluye información de 500 ciudades de 62 países del mundo. Cabe precisar que para este año se ha actualizado la metodología del ranking, y se rehicieron los cálculos para el 2023 para fines comparativos.

Fuente: TomTom
Elaboración: GEE-AAP

Lima, Trujillo y Arequipa ocupan los puestos 7, 9 y 16 a nivel mundial respectivamente.

se ubicó en el segundo lugar (7º en el mundo) con un tiempo de 33 minutos y 12 segundos, seguido de Trujillo con 32 minutos y 56 segundos (9º en el mundo) y Arequipa con 32 minutos y 01 segundo (16º en el mundo). El Top 5 lo cierra Ciudad de México con 31 minutos y 53 segundos.

Respecto al desempeño de las ciudades peruanas, en el caso de Lima se observó que la congestión empeoró, ya que el tiempo de viaje promedio se incrementó en 1 minuto y 30 segundos respecto al registro del 2023, al igual que en Trujillo donde la duración del viaje aumentó en 30 segundos; mientras que en Arequipa retrocedió en 10 segundos. En tanto, el indicador Nivel de Congestión, que se define como la diferencia porcentual del tiempo de viaje promedio con el tiempo de viaje cuando el tráfico está totalmente fluido, fue de 47% en Lima, 34% en Trujillo y 47% en Arequipa.

Asimismo, al analizar la velocidad promedio que toma recorrer una distancia de 10 km, se puede advertir que en todo el 2024 en Lima dicha velocidad promedio ascendió a 18.1 km/h, en Trujillo fue 18.2 km/h y en Arequipa fue 18.7 km/h. Al compararlos con ciudades como Santiago de Chile y Rio de Janeiro, los cuales registran menores niveles de congestión, se observan marcadas

El peor día para viajar en 2024
31 de octubre, jueves



41m 12s

Tiempo medio viaje para
recorrer 10km

Lima

76%

Nivel de
congestión

El peor día para viajar en 2024
31 de octubre, jueves



38m 9s

Tiempo medio viaje para
recorrer 10km

Trujillo

55%

Nivel de
congestión

El peor día para viajar en 2024
27 de marzo, miércoles



39m 12s

Tiempo medio viaje para
recorrer 10km

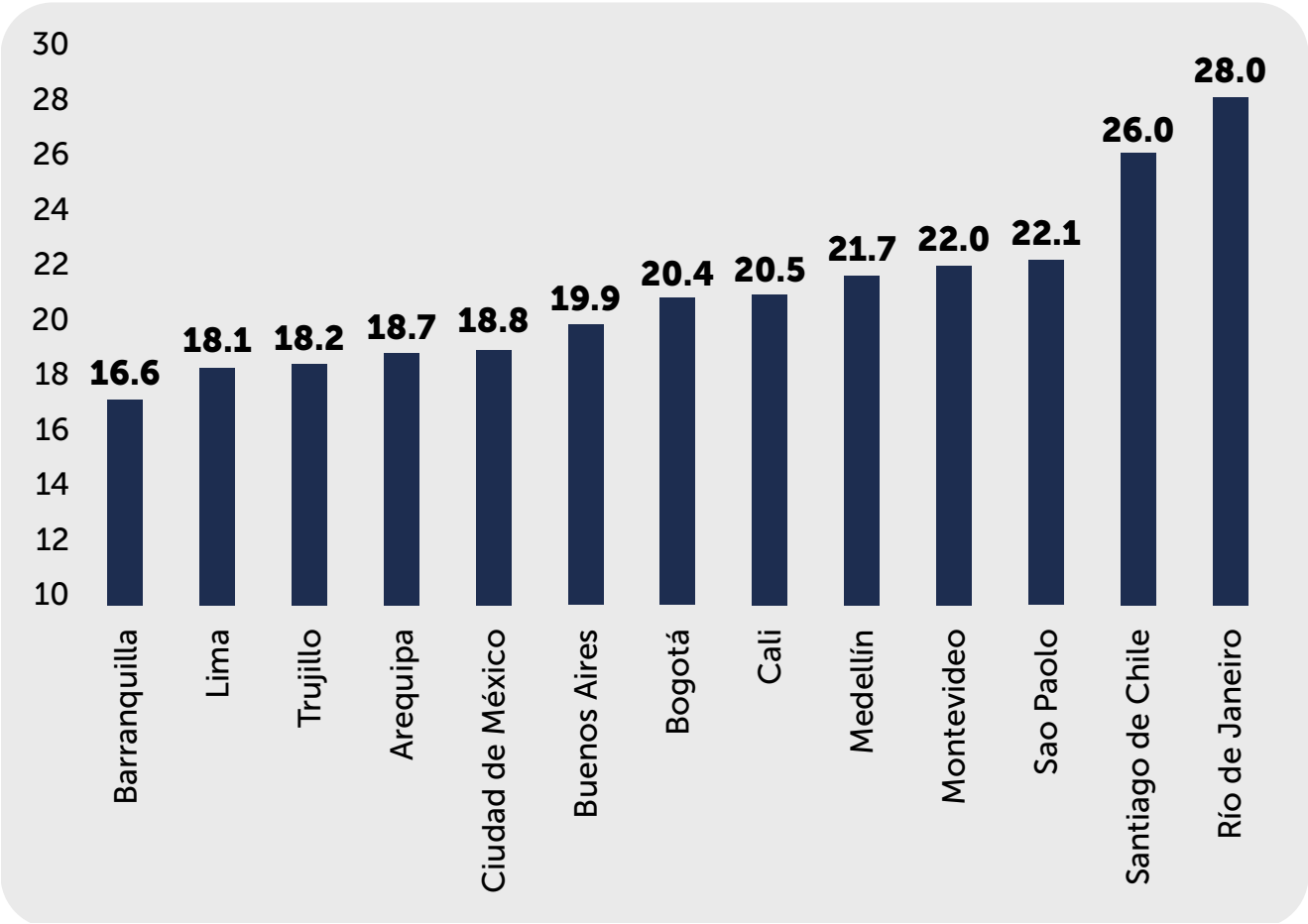
Arequipa

80%

Nivel de
congestión

diferencias en las velocidades de circularon, ya que en dichas ciudades los vehículos recorrieron la referida distancia a una velocidad promedio de 26 km/h y 28 km/h, en cada caso.

**Velocidad promedio para un viaje de 10km: 2024
(km/h)**



Fuente: TomTom
Elaboración: GEE-AAP

Por otra parte, en la publicación también se presenta información detallada sobre la congestión durante las horas punta. Por ejemplo, en el caso de Lima, durante la hora punta matinal (8 am a 9 am), el tiempo promedio necesario para recorrer 10 km se eleva a 40 minutos y 20 segundos, la cual se transita a una velocidad promedio de 14.9 km/h, lo que lleva a que el indicador que mide el nivel de congestión se situó en 72%. Peor aún, durante la hora punta nocturna (6 pm a 7 pm), el tiempo promedio de viaje se eleva a 47 minutos y 42 segundos, la velocidad promedio disminuye a 12.6 km/h, llevando al nivel de congestión a 99%. En total, se estima que el tráfico durante horas punta en la capital peruana provoca que las personas tengan que pasar 155 horas adicionales (más de 6 días) conduciendo (o como pasajero) al año, 17 horas y 58 minutos más que en el 2023.



HORA PUNTA

Lima: Horas punta durante la mañana y noche



HORA PUNTA MATINAL

40m20s

por 10km de viaje

14,9 km/h

velocidad media

72%

nivel de
congestión

HORA PUNTA NOCTURNA

47m42s

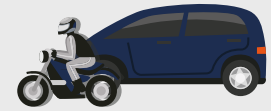
por 10km de viaje

12,6 km/h

velocidad media

99%

nivel de
congestión



¿Cuánto tiempo extra pasamos conduciendo en horas pico durante el año?

155 horas = 6 días, 11 horas

↑ 17 horas 58 minutos más que en 2023

Fuente: TomTom

En el caso de Trujillo, durante la hora punta matinal, el tiempo promedio de viaje es de 34 minutos y 46 segundos, a una velocidad media de 17.3 km/h, y con un nivel de congestión del 41%. De igual manera, en la hora pico nocturna, el tiempo de viaje aumenta a 41 minutos y 43 segundos, a una velocidad promedio de 14.4 km/h y con un nivel de congestión del 67%. En ese sentido, durante el 2024 los trujillanos han tenido que pasar 102 horas adicionales en el tráfico durante las horas punta, 8 horas y 5 minutos más que el año anterior.

Para Arequipa, la congestión durante las horas pico ha sido similar. En la hora punta de la mañana, el tiempo promedio que tomó

realizar un viaje de 10 km fue de 35 minutos y 16 segundos, a una velocidad promedio de 17 km/h, y con un nivel de congestión del 61%. Asimismo, en la hora punta de la noche, el tiempo de viaje aumentó a 41 minutos y 26 segundos, a una velocidad promedio de 14.5 km/h y el nivel de congestión se situó en 89%. En consecuencia, en todo el 2024 las personas en Arequipa tuvieron que pasar 125 adicionales en el tráfico vehicular de las horas punta, aumentando en 2 horas y 6 minutos frente al 2023.

El ranking correspondiente al 2024 arroja información relevante para nuestro país ya que -a diferencia de otros años- recoge cifras para otras ciudades distintas a Lima. Sin embargo, los resultados no son positivos



Trujillo: Horas punta durante la mañana y noche



HORA PUNTA MATINAL

34m46s

por 10km de viaje

17,3 km/h

velocidad media

41%

nivel de
congestión

HORA PUNTA NOCTURNA

41m43s

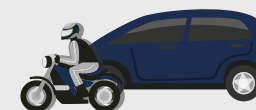
por 10km de viaje

14,4 km/h

velocidad media

67%

nivel de
congestión



¿Cuánto tiempo extra pasamos conduciendo en horas pico durante el año?

102 horas = 4 días, 6 horas

↑ 8 horas 5 minutos más que en 2023

Fuente: TomTom



Arequipa: Horas punta durante la mañana y noche



HORA PUNTA MATINAL

34m46s

por 10km de viaje

17,3 km/h

velocidad media

41%

nivel de
congestión

HORA PUNTA NOCTURNA

41m43s

por 10km de viaje

14,4 km/h

velocidad media

67%

nivel de
congestión



¿Cuánto tiempo extra pasamos conduciendo en horas pico durante el año?

102 horas = 4 días, 6 horas

↑ 8 horas 5 minutos más que en 2023

Fuente: TomTom

ya que queda evidenciado que, además de Lima, Trujillo y Arequipa también padecen de la elevada congestión vehicular, ubicándose entre las cinco ciudades latinoamericanas más congestionadas de América Latina. Peor aún, Lima y Trujillo han visto como el tráfico vehicular ha aumentado respecto al 2023, mientras que en Arequipa se ha reducido marginalmente.



Los elevados niveles de congestión vehicular en las ciudades peruanas pueden atribuirse a diversas causas, especialmente a problemas estructurales que han afectado el tráfico durante mucho tiempo y no han sido abordados eficientemente. Entre las principales razones podemos mencionar a un diseño vial deficiente así como una planificación ineficaz, un sistema de semáforos que no está adecuadamente sincronizado, una limitada conexión entre rutas de transporte público, y la prevalencia de la informalidad en este sector.

MALLA VIAL

Los by-passes, puentes o carriles adicionales no solucionan el problema.

Desde la publicación de la edición anterior del ranking de congestión vehicular a la fecha no hemos observado alguna medida o esfuerzo relevante y tangible por reducir los problemas en la circulación vehicular. Salvo algunos anuncios sobre futuras obras de infraestructura, no se avizora un plan concreto y probadamente eficaz de parte de las autoridades de las ciudades más congestionadas. Más aún, se percibe que dentro de los gobiernos municipales todavía existe la creencia de que la solución radica en ampliar la infraestructura vial mediante by-passes, puentes o carriles adicionales. No obstante, estas medidas solo resuelven el problema de manera parcial y a corto plazo. El BID señala que cuando la expansión de infraestructura está destinada al vehículo particular se genera una mayor demanda en las vías a mediano y largo plazo, un fenómeno conocido como demanda inducida. En consecuencia, la congestión vehicular no solo reaparece, sino que suele intensificarse .

² BID (2021). Congestión urbana en América Latina y el Caribe: características, costos y mitigación.

Por el contrario, si la infraestructura se diseña para mejorar la movilidad de personas y mercancías, se fomenta una mayor diversificación de los medios de transporte.

El BID también destaca la necesidad de cambiar el enfoque tradicional de la ingeniería vial. En lugar de centrarse únicamente en mejorar el flujo y la velocidad del tráfico, es crucial integrar conceptos de movilidad activa, transporte público y logística urbana. Este nuevo enfoque promueve la construcción de elementos como veredas más amplias, carriles para bicicletas y carriles exclusivos para transporte público, priorizando a los peatones y a los usuarios del transporte público.

Asimismo, una medida clave para aliviar la congestión vehicular es la incorporación de un sistema de semáforos integrados, sincronizados y adaptativos. Dado que los flujos de tránsito varían dependiendo de la vía y del horario, es necesario ajustar los ciclos de los semáforos a estas fluctuaciones para garantizar una mayor eficiencia en la





circulación y mitigar los embotellamientos. La actualización y ajuste de los ciclos semafóricos puede realizarse utilizando aforos vehiculares convencionales o, de forma más avanzada, a través de sistemas de monitoreo en tiempo real que respondan dinámicamente a las condiciones del tráfico.

De acuerdo con el BID, la tecnología en tiempo real y el análisis de big data representan recursos claves para obtener diagnósticos más exactos sobre los hábitos de desplazamiento en las ciudades. A partir de estos datos es posible crear registros históricos que ofrezcan un entendimiento más profundo del comportamiento del tráfico, anticipen futuros niveles de congestión y respalden la implementación de mejoras en el diseño vial y las políticas públicas para mitigar los problemas de tránsito.

Además, tal como lo hemos mencionado en anteriores oportunidades, es fundamental que estas iniciativas vayan acompañadas de un reordenamiento integral del transporte público, lo que incluye fortalecer los sistemas de transporte rápido, así

Un corredor de alta capacidad puede transportar cerca de 40,000 pasajeros por hora.

como de una correcta planificación de la ubicación de paraderos, zonas de subida y bajada de pasajeros en taxis, además de una fiscalización eficaz, entre otras medidas. El transporte público tiene la capacidad de trasladar a grandes cantidades de personas gracias a la capacidad de carga de los vehículos destinados para dicho fin, lo que lo convierte en una solución eficiente para la movilidad en ciudades densamente pobladas como Lima, así como Trujillo y Arequipa que tienen una población significativa. De acuerdo al BID, se calcula que un corredor de alta capacidad puede transportar cerca de 40,000 pasajeros por hora.

Por lo tanto, una de las claves para reducir la congestión vehicular es potenciar los sistemas de transporte como el Metropolitano y sus rutas alimentadoras, el Metro de Lima y los corredores complementarios, y acelerar los proyectos de expansión de los mismos. De acuerdo a una encuesta Lima Como Vamos del 2023, solo el 2.7% de las personas que van a trabajar se movilizan principalmente por el Metropolitano, 2.2% lo hace por el Metro de Lima y 1.8% utiliza los corredores complementarios, mientras que el 26.8% usa combis o couster y 25.7% lo hace mediante buses, lo que demuestra el escaso aporte de estos sistemas de transporte público en la movilidad de las personas. Por ello existe la obligación de adoptar medidas que incentiven el



uso de estos sistemas, y para lograrlo es necesario implementar estrategias que incrementen la disponibilidad del servicio, mejoren la accesibilidad, faciliten el acceso a la información sobre los servicios, y optimicen tanto la atención al cliente como la comodidad y seguridad de los pasajeros.

Del mismo modo, en las empresas de transporte urbano que no forman parte de los sistemas mencionados, también es necesario que se adopten medidas, siendo una fundamental la sustitución de los vehículos más antiguos, que en muchos casos tienen más de 15 años de antigüedad, por vehículos modernos, menos contaminantes y más eficientes. Una de las maneras de acelerar dicho proceso es mediante un programa de chatarrización de dichos vehículos, donde se les otorgue un bono económico a los propietarios para adquirir vehículos nuevos, tal como funciona exitosamente en otros países como Chile.

De manera similar, y en términos generales, para hacer más atractivo el uso del transporte público formal, es crucial que los tiempos



de viaje del transporte público sean equivalentes o menores a los de los vehículos privados. Una estrategia para lograr esto es la implementación de carriles exclusivos para el transporte público, lo que permitiría que los autobuses no se vean afectados por el tráfico congestionado. Se calcula que en Lima, menos del 1% de las vías están asignadas exclusivamente para el transporte público, según la CAF.

Por último, es común suponer que la creciente congestión vehicular es el resultado directo del aumento del número de vehículos en

circulación. Sin embargo, la información estadística revela que eso no es así, ya que -por ejemplo- encontramos que Lima cuenta con 197 vehículos por cada mil habitantes, en La Libertad hay 114 vehículos por cada mil habitantes y en Arequipa se registran 166 vehículos por cada mil habitantes; mientras que Ciudad de México tiene 262, Bogotá 276 y Santiago de Chile 305, sin embargo todas estas ciudades tienen un menor grado de congestión vehicular que las ciudades peruana mencionadas. Esto confirma que, en relación con su población, Lima, Trujillo (La Libertad) y Arequipa tiene una menor cantidad de vehículos en comparación con otras ciudades de la región. Así, el incremento de la congestión vial en Lima no se puede atribuir al aumento del parque vehicular, sino a los factores previamente mencionados.

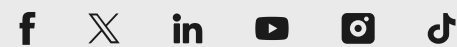


Dados los problemas que generan los altos niveles de congestión vehicular en nuestro país, es esencial que las autoridades asuman el papel de liderazgo que les corresponde. Esto implica que nuestras autoridades comprendan que la congestión no se resolverá solo con la construcción de más infraestructura, sino con estrategias integrales donde se reconozca que la planificación vial debe centrarse en el bienestar del ciudadano. En este sentido, es necesario promover el fortalecimiento de los sistemas de transporte público de alta capacidad.

Año tras año somos testigos de que viajar por las vías de las ciudades más importantes del país se torna más complicado, costoso y estresante, y de momento no se observan esfuerzos reales que nos



hagan pensar que la situación vaya a cambiar en el corto plazo. Si se implementaran algunas de las medidas desarrolladas en el presente informe, las cuales han sido recomendadas por entes multilaterales y por especialistas en la materia, y que han tenido éxito en otros países, se generaría un impacto profundamente beneficioso, que van desde una mayor disponibilidad de tiempo para los viajeros, una significativa disminución en los costos de transporte y una notoria merma en la emisión de partículas contaminantes. Es de suma urgencia que de una buena vez se enfrente este problema, porque si no lamentablemente nuestras ciudades más grandes se dirigen a ser lugares donde transitar por las vías sea un verdadero calvario.



Edición, diseño y diagramación:
Sub Gerencia de Comunicaciones y Marketing