

# +MOVILIDAD

Revista de la Asociación Automotriz del Perú

Junio - Julio 2025 | Edición N° 2

08



Entrevista a:

**Nancy Aucahuasi**

*Directora ejecutiva del Programa  
Nacional de Transporte Urbano  
Sostenible (Promovilidad)*

16

**Radiografía Vial:**

**CONOCE LAS RUTAS  
DEL METROPOLITANO**



ASOCIACIÓN AUTOMOTRIZ DEL PERÚ  
FUNDADA EN 1926

## Asociación Automotriz del Perú

Año I – Edición N° 2  
Junio - Julio 2025

Publicación: Agosto 2025

### Presidente:

Karsten Kunckel Saamer

### Gerente General:

Jaime Graña Belmont

### Director:

Roxana Cobos Sánchez

### Editor:

Luis Miguel De La Cruz Fallaque

### Diseño Gráfico Editorial:

Grecia Daneri Cárdenas

### Colaboradores

#### Edición N° 2

Edwin Derteano Dyer

José Gomez Espinoza

Scelza Lamarca Sánchez

Alberto Morisaki Cáceres

Raúl Díaz Díaz

Rodrigo Anjel Mariño

[www.aap.org.pe](http://www.aap.org.pe)



# ÍNDICE

## Editorial 03

Una ciudad próspera comienza con un transporte público eficiente

## Opinión gremial 05

Movilidad urbana: una deuda pendiente con el desarrollo del país

## Informe central 06

Situación actual del transporte público en Lima y provincias

## Entrevista destacada 08

Hacia un transporte público integrado en provincias: cómo Promovilidad está transformando la movilidad en las ciudades del país

## Opinión de experto 10

Seguridad ciudadana en el transporte público

El futuro de los buses en el país

## Normativa y legislación 14

Una transformación pendiente: el rol de la ATU en el transporte de Lima y Callao

## Radiografía Vial 16

Conoce las rutas del Metropolitano

## Estadísticas del sector 18

Urge una reforma real el transporte público no da para más

TransMilenio y su transformación de sistema aislado a modelo de integración urbano

Hacia una ciudad más Conectada y Sostenible: El reto de la movilidad en Lima

## Radiografía Vial 25

Intercambio vial Faucett

## Relacionamiento con el asociado 26

AAP en acción



# Una ciudad próspera comienza con un transporte público eficiente

En el corazón de toda ciudad próspera late un sistema de transporte público eficiente, moderno y accesible. No se trata solo de mover personas; se trata de conectar oportunidades, dinamizar economías y reducir brechas. En el Perú, sin embargo, aún arrastramos un modelo fragmentado, informal y desfinanciado, que limita la productividad urbana y la calidad de vida de millones de ciudadanos.

Durante los años 90, con la liberalización del transporte y la desactivación de la empresa estatal ENATRU, las municipalidades asumieron la regulación sin contar con las capacidades técnicas ni financieras para ello. Esta decisión generó un ecosistema desordenado, donde primó la competencia informal, la sobreoferta de unidades y la falta de planificación urbana. Las consecuencias de este modelo —conocido como la “guerra del centavo”— aún persisten en muchas ciudades del país.

Hoy, la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) representa un cambio de enfoque. En Lima y Callao, ha logrado en pocos años consolidar corredores, fiscalización y programas de integración entre buses y líneas del Metro. Este esfuerzo técnico, con visión metropolitana y planificación a largo plazo, debe fortalecerse y convertirse en un modelo replicable en todas las regiones del país.

Un transporte moderno y bien gestionado no puede sustentarse únicamente en el cobro de pasajes. Países como Francia, Colombia y Alemania lo entienden: el transporte público debe ser subvencionado por el Estado, porque genera productividad, equidad y desarrollo sostenible. Subvencionar el transporte no es un gasto, es una inversión que mejora la competitividad de las ciudades, reduce la congestión y brinda calidad de vida.

Desde la Asociación Automotriz del Perú, reafirmamos nuestro compromiso con una movilidad segura, eficiente y sostenible. Hacemos un llamado a las autoridades a consolidar una política nacional de transporte urbano que priorice la planificación, la inversión pública y la institucionalidad. Respaldo y expandir la labor de la ATU es un paso crucial para dejar atrás el desorden del pasado. Porque detrás de cada bus moderno, accesible y bien gestionado, hay un país que avanza.



Te invita a:  
**Foro Expo energética 2025**

# Implementación y beneficios de las **energías renovables** en los Procesos Industriales



Escanea y  
regístrate:



**22 Agosto 2025**



**CENTRO DE EXPOSICIONES  
JOCKEY**



**14:30 PM  
18:30 PM  
HORAS**

Por [Karsten Kunckel Saamer](#)  
*Presidente de la Asociación Automotriz del Perú*



# Movilidad urbana: una deuda pendiente con el desarrollo del país

El Perú es un país con inmenso potencial, dotado de recursos naturales, humanos y culturales que podrían impulsar un desarrollo inclusivo y sostenido. Sin embargo, persisten desafíos estructurales que amenazan ese camino. Uno de ellos, aunque con frecuencia relegado del debate público, es el transporte terrestre y la movilidad urbana.

Preocupa profundamente que el reciente mensaje presidencial no haya incluido ninguna referencia al sistema de transporte terrestre, revelando una alarmante falta de prioridad hacia un sector fundamental para el desarrollo económico y el bienestar de millones de peruanos.

En ciudades como Lima —la séptima más congestionada del mundo— los ciudadanos enfrentan extensas jornadas de traslado, exposición constante a la contaminación y un sistema de transporte que, en muchos casos, no garantiza condiciones dignas ni seguras. Más de 3,000 peruanos pierden la vida cada año en siniestros de tránsito, y las pérdidas por congestión vehicular superan los S/ 22,000 millones anuales a nivel nacional.

Hablar de transporte no es hablar solo de vehículos: es hablar de salud pública, competitividad, inclusión y calidad de vida. El parque automotor peruano tiene una antigüedad promedio superior a los 14 años, y opera en un contexto de informalidad, débil fiscalización y escasa planificación, lo que demanda una transformación integral del sistema.

Pese a estos desafíos, el transporte terrestre formal representa una enorme oportunidad. Genera más de 1 millón 636 mil empleos formales —el 10 % de la PEA ocupada— y aporta más del 15 % de la recaudación tributaria. Tiene, además, un gran potencial para contribuir con soluciones modernas y sostenibles que beneficien a toda la sociedad.



Desde la Asociación Automotriz del Perú, proponemos impulsar una hoja de ruta ambiciosa y multisectorial que contemple: la modernización del parque automotor; el uso de tecnologías limpias como la electromovilidad o el GNV; el fortalecimiento de la fiscalización con herramientas tecnológicas; la aceleración de proyectos de transporte masivo; y una gran campaña de cultura y educación vial que acompañe cualquier esfuerzo normativo.

No podemos hablar de desarrollo sin una movilidad eficiente. El momento de actuar es ahora. Apostar por un sistema de transporte moderno, seguro y sostenible no solo es posible: es urgente para construir el Perú que todos merecemos.



Por [Luis Miguel De La Cruz Fallaque](#)  
*Coordinador de prensa de la Asociación Automotriz del Perú*



# Situación actual del transporte público en Lima y provincias

El transporte público en el Perú atraviesa un momento decisivo. Lejos de consolidarse como un sistema eficiente, seguro e inclusivo, la realidad muestra un servicio fragmentado, con altos niveles de informalidad, infraestructura precaria y falta de planificación articulada entre los distintos niveles de gobierno. Esta situación no solo afecta la calidad de vida de millones de ciudadanos, sino que también limita la competitividad de las ciudades y su desarrollo sostenible. A continuación, analizamos los principales problemas que enfrentan el transporte público en Lima y las principales regiones del país.



## 1. Alta informalidad y débil fiscalización

En Lima Metropolitana y el Callao, más del 40% de las unidades que brindan transporte público no cuentan con autorización de la Autoridad de Transporte Urbano (ATU). Según cifras de esta entidad, solo en el primer trimestre de 2024 se realizaron más de 15,000 intervenciones a vehículos informales, incluyendo combis, cústers y taxis colectivos.

Un factor estructural que agrava esta informalidad es el modelo comisionista y afiliador, aún predominante en el sistema. Bajo esta lógica, el propietario del vehículo contrata a un conductor y ambos pagan una comisión diaria o mensual a una empresa a cambio del uso de su razón social, habilitación y ruta. Este esquema, lejos de garantizar una operación formal y regulada, ha fomentado una competencia desleal basada en la sobreoferta de unidades, escasa inversión en mantenimiento y precariedad en las condiciones laborales, en detrimento de la seguridad y la calidad del servicio.

Esta situación se replica, con mayor intensidad, en regiones como Puno, Arequipa y Cajamarca, donde los gobiernos regionales no cuentan con personal ni herramientas técnicas suficientes para fiscalizar de forma efectiva. [David Hernández](#), ex presidente ejecutivo de la ATU, indicó que es urgente “cambiar la flota” y avanzar en un modelo que priorice unidades modernas y autorizadas.



01

Foto: Agencia Andina

## 2. Infraestructura limitada y mal integrada

El transporte público opera en una infraestructura vial que no ha sido diseñada ni adaptada para su crecimiento. En Lima, el sistema de corredores complementarios continúa funcionando por debajo de su capacidad proyectada. Además, proyectos como la Línea 2 del Metro de Lima han sufrido múltiples retrasos. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) estima que dicha línea, que unirá Ate y el Callao en menos de 45 minutos, recién culminará a fines de 2026. En provincias, la situación es aún más crítica. Arequipa, por ejemplo, continúa con dificultades para implementar su Sistema Integrado de Transportes (SIT), lo cual ha generado descontento entre operadores formales.

## 3. Fragmentación institucional y falta de gobernanza

Una de las principales barreras para el desarrollo del transporte público es la dispersión de competencias. Mientras en Lima y Callao existe una autoridad autónoma (ATU), en provincias la gestión recae en los gobiernos locales o regionales, muchos de los cuales carecen de capacidades técnicas. "El transporte en el Perú está completamente atomizado. No hay un sistema integrado y cada municipio aplica sus propias reglas, lo que genera caos," señala, [Luis Quispe Candia](#), presidente de Luz Ámbar. Esta fragmentación impide planificar rutas eficientes, integrar tarifas y optimizar la gestión del transporte.

## 4. Calidad del servicio y percepción ciudadana

La experiencia de viaje en transporte público sigue siendo deficiente: largas esperas, unidades en mal estado, conductores sin capacitación y ausencia de información para el usuario. Según una encuesta del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), el 65% de limeños considera que el transporte público es inseguro y poco confiable. En regiones como Cusco o Trujillo, este porcentaje supera el 70%. Frente a esta realidad, expertos coinciden en que se debe recuperar la confianza del usuario mediante una mejora integral del servicio.



*La movilidad va mucho más allá del tráfico. Es un componente fundamental para el bienestar de un país y desempeña un papel crucial en la vida de su población.*

## 5. Hacia una movilidad sostenible e inclusiva

La modernización del transporte público es indispensable para avanzar hacia ciudades más sostenibles. Lima y otras ciudades deben apostar por tecnologías limpias, accesibilidad universal y sistemas integrados de transporte que incluyan ciclovías, buses eléctricos y trenes urbanos. Como señaló [Enrique Peñalosa](#), exalcalde de Bogotá: "Una ciudad avanzada no es aquella donde incluso los pobres tienen auto, sino aquella donde incluso los ricos utilizan el transporte público." Lograrlo requiere voluntad política, financiamiento sostenible y participación ciudadana.

Como señaló [Karsten Kunckel](#), presidente de la AAP: "La movilidad va mucho más allá del tráfico. Es un componente fundamental para el bienestar de un país y desempeña un papel crucial en la vida de su población".

La transformación del transporte público no puede seguir postergándose. Se necesita un pacto nacional por la movilidad urbana que convoque al Estado, la sociedad civil, el sector privado y la academia. Solo así podremos construir un sistema de transporte público eficiente, digno, moderno, seguro y sostenible para todos los peruanos.

# Hacia un transporte público integrado en provincias:

## cómo Promovilidad está transformando la movilidad en las ciudades del país

Entrevista a: [Nancy Nérida Aucahuasi Dongo](#) | directora ejecutiva del Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible (Promovilidad)

Mientras en Lima y Callao la ATU trabaja por ordenar y modernizar el transporte público, en las demás ciudades del país esa labor recae en Promovilidad. Conversamos con su directora ejecutiva, Nancy Nérida Aucahuasi Dongo, sobre cómo impulsa sistemas integrados y sostenibles que buscan devolver conectividad, eficiencia y esperanza a la movilidad urbana.

### 1 ¿Cómo define Promovilidad un Sistema Integrado de Transporte (SIT) y cómo se mide su avance?

Un SIT es la articulación planificada de transporte motorizado, no motorizado y peatonal en un territorio provincial. No se trata solo de coexistir, sino de funcionar bajo una gestión y regulación integradas. El avance se mide con criterios de integración modal, sostenibilidad ambiental, social y económica, incorporación tecnológica, eficiencia, accesibilidad y costo razonable para el usuario.

### 2 ¿Qué avances concretos han logrado los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)?

Cuatro ciudades —Arequipa, Trujillo, Piura y Huamanga— ya cuentan con PMUS vigentes, lo que les ha permitido acceder a cooperación internacional para proyectos financiados por el Banco Mundial y la Agencia Francesa de Desarrollo. Estos buscan mejorar infraestructura, optimizar el tránsito y promover una movilidad segura y sostenible. Actualmente se licitan nuevos planes para Chiclayo, Juliaca y Huanayo.

### 3 ¿Cómo se enfrenta la informalidad en ciudades intermedias?

En Juliaca se implementa una ordenanza que regula vías saturadas por congestión y ruido, priorizando el transporte público con corredores exclusivos, control de acceso vehicular y posibles zonas peatonales. Esta medida es coherente con la



*Promovilidad se encuentra impulsando la aprobación de ordenanzas que formalicen el SIT en Huamanga, Chiclayo, Cusco y Piura. Esto permitirá a las municipalidades establecer condiciones claras para su implementación y fortalecer la movilidad sostenible, mejorando así la calidad de vida de la población”.*



Política Nacional de Transporte Urbano y busca mejorar la experiencia del usuario.

**4 ¿Cómo ha evolucionado la fiscalización en regiones como Trujillo o Cusco?**

Gracias a la asistencia técnica conjunta de Promovilidad y CIMO GIZ, se han validado planes operativos y modelos presupuestales, además de desarrollar herramientas comunes para la gestión de datos y actores. La coordinación entre municipalidades, Policía Nacional y SUTRAN se ha fortalecido. Piura ya implementa estas medidas, mientras que Trujillo y Arequipa están en proceso de aprobación.

**5 ¿Qué reformas normativas son prioritarias para consolidar los SIT en regiones?**

Promovilidad se encuentra impulsando la aprobación de ordenanzas que formalicen el SIT en Huamanga, Chiclayo, Cusco y Piura. Esto permitirá a las municipalidades establecer condiciones claras para su implementación y fortalecer la movilidad sostenible, mejorando así la calidad de vida de la población.

**6 ¿Cómo participa el sector privado en estos proyectos?**

Promovilidad plantea un modelo de Asociación Público-Privada (APP) autofinanciada que incluya inversión, operación y mantenimiento, tanto para la flota de buses como para el sistema de recaudo electrónico. Esta modalidad será definida durante el estudio técnico antes de iniciar el proceso formal.

**7 ¿Qué acciones se realizan para promover la movilidad sostenible?**

Promovilidad desarrolla cursos, webinars y materiales audiovisuales para gobiernos locales, profesionales y ciudadanía, con contenidos sobre electromovilidad, infraestructura ciclovial, seguridad vial y cambio climático. También organiza foros como el FONAMUS y produce material educativo adaptado a un lenguaje ciudadano. La meta es incidir especialmente en jóvenes, en coordinación con universidades y colegios profesionales.

**8 ¿Qué avances hay en el proyecto de corredores complementarios en Trujillo?**

Como parte del estudio actual, se va a realizar una reingeniería de rutas para alimentar de forma eficiente el sistema principal, junto con un programa de inversiones orientado a mejorar paraderos, carriles exclusivos y otros elementos clave del transporte público.



Por Edwin Derteano Dyer  
*Presidente de la Fundación Transitemos*



# La seguridad no es opcional: Exigencias mínimas para salvar vidas en el transporte

El transporte moderno consiste en trasladar personas o mercaderías de un lugar a otro en el menor tiempo, al menor costo, con la menor contaminación y de manera tal que quien preste el servicio —persona o empresa—, con lo que cobra, pueda realizar el mantenimiento preventivo del vehículo, sus reparaciones, su renovación y tener una actividad rentable y sostenible.

En esta oportunidad, comentaremos sobre los avances en seguridad.

La producción de vehículos se inicia a finales del siglo XIX. En ese entonces, eran artículos de lujo: muy caros y poco confiables. Con la introducción de la línea de ensamblaje, Henry Ford revolucionó el sector, abaratando costos, mejorando la calidad y haciendo posible la masificación con el modelo Ford T, que inició la motorización de Norteamérica.

A medida que otras marcas siguieron ese modelo, cada una fabricaba bajo sus propios criterios: algunas colocaban frenos solo en el eje trasero, otras en ambos; unas instalaban luces y parabrisas, otras no. Este crecimiento del parque automotor trajo consigo los accidentes

**01**  
Modelo Ford T,  
considerado el primer  
automóvil producido  
en serie





(choques y atropellos), y en 1913 se crea el Consejo de Seguridad Vial en Norteamérica, que comienza a normar la actividad:

- Para conducir un vehículo, era necesario cumplir requisitos, rendir exámenes y obtener una licencia.
- Para fabricar un vehículo, también se debían cumplir ciertos estándares.

Así se inicia la seguridad en el transporte, que también incorporó normas para las vías: semáforos, señalización, colores, tipos de pintura, distancias, medidas, etc.

Hoy, 112 años después, disfrutamos de todos estos avances. Cada año, los vehículos mejoran su seguridad: tanto la activa, que busca evitar accidentes, como la pasiva, que busca reducir los daños si el accidente ocurre.

En seguridad activa, los avances han sido notables: mejor visibilidad, mayor estabilidad, frenos más eficientes, neumáticos de mejor

rendimiento, y la incorporación de sistemas electrónicos de asistencia.

Comentaré sobre el caso de los frenos. Inicialmente, eran accionados por cable; luego fueron hidráulicos y más adelante asistidos por vacío del motor (frenos de poder). Los tambores dieron paso a los discos, más eficientes para disipar el calor y perder menos eficacia. La electrónica permitió implementar sistemas como el ABS, para que el vehículo no patine, el control electrónico de frenado automático, la asistencia de estabilidad, el frenado automático en pendientes (Hold), entre otros.

En cuanto a las vías, los avances han ido de la mano con la ingeniería civil, vial y de tránsito. Las antiguas carreteras angostas de doble sentido han sido reemplazadas por autopistas con sentidos separados, barandas flexibles en curvas, señalización moderna, radares de control de velocidad y mejores vías urbanas.

Las principales avenidas tienden a convertirse en autopistas urbanas. Los policías de tránsito en intersecciones fueron reemplazados por semáforos, que ahora son inteligentes. Muchos cruces han sido sustituidos por óvalos para reducir accidentes.

Este ha sido un recorrido rápido por algunos aspectos, pero como en el caso de los frenos, cada uno tiene su historia y evolución. Lo más importante es que la seguridad en el transporte sigue avanzando y no se detendrá.

Hoy incluso existen vehículos autónomos, conducidos por computadoras que, en muchos casos,



ya superan la capacidad humana al volante.

En resumen, un sistema de seguridad debe contemplar:

- a. Exigencias para los conductores.
- b. Exigencias para los vehículos.
- c. Exigencias para el diseño y administración de vías.
- d. Educación vial para peatones.

En todos estos aspectos, estamos aún muy rezagados. Basta decir que los requisitos que se exigen a los vehículos nuevos que ingresan al Perú, según nuestro Reglamento Nacional de Vehículos, datan del año 2003. No existe educación vial en los colegios, nuestras ciudades y carreteras están llenas de rompemuelles, y muchas vías —urbanas y rurales— no cumplen con estándares modernos de seguridad.



*En seguridad activa, los avances han sido notables: mejor visibilidad, mayor estabilidad, frenos más eficientes, neumáticos de mejor rendimiento, y la incorporación de sistemas electrónicos de asistencia”.*



Por [José Gómez Espinoza](#)  
Gerente División Buses – MODASA



# El futuro de los buses de transporte en el país



El futuro de los buses de transporte (no consideramos microbuses ni vans), es siempre motivo de revisión continua, y en este artículo queremos dibujar las tendencias para los diversos segmentos dentro del sector considerando la evolución de las diversas tecnologías disponibles. En los últimos años, el mercado de buses ha venido recuperándose luego de la pandemia, y esta recuperación es una buena noticia, porque implica no sólo mayores ventas y movimiento económico, sino el reflejo de un proceso de renovación necesario para nuestro país. Así podemos ver que, según cifras de la AAP al cierre del mes de Mayo, este sector había crecido en aproximadamente 25% con relación al mismo periodo del año 2024, y que las proyecciones señalan que debería crecer más de lo que ocurrió del año 2023 al 2024.

Al analizar este nivel de crecimiento, es importante tomar en cuenta la evolución y de la participación de los diversos subsegmentos, pues ello nos ayudará a entender la demanda y que tecnología puede ser capaz de acompañar este desarrollo. En ese sentido, vemos que hoy el segmento de minibuses representa un 32% del

## 01

Unidad de transporte con  
carrocería nacional de Modasa

total, y a partir de allí, los segmentos de Urbanos, Transporte de Personal y Transporte Interprovincial de Doble Piso, tienen aproximadamente 20% cada uno, siendo el segmento más pequeño y de menos crecimiento (apenas el 8% del mercado) el de un solo piso Interprovincial. Esta tendencia creemos es la que se va a mantener en el tiempo considerando por un lado el crecimiento del turismo y transporte de personal, el desarrollo del transporte en minería, los planes que la ATU viene fomentando para la renovación del parque y finalmente, el propósito de las principales empresas de transporte en ofrecer mejores experiencias en sus unidades interprovinciales "doble piso", cuyo nivel de crecimiento ha sido muy relevante y que permite incorporar buses con mayor tecnología y seguridad.

Cuando hablamos de tecnología es indudable hablar de energía lim-

pias, y aquí destacan el Gas Natural, la electromovilidad y finalmente el hidrógeno. En este sentido, al ser Perú productor, y considerando los costos e impacto en las empresas, es la alternativa directa y de corto plazo de mayor velocidad de crecimiento, y el inicio se dio fuertemente en el mundo urbano (hoy casi el 50% de buses de 12 m, se mueven a gas), y se viene generando iniciativas para incorporar también en el mundo interprovincial. En adición, también tenemos la oferta de electromovilidad hoy particularmente iniciada en el sector minero, su desarrollo dependerá de la construcción de un ecosistema con las estaciones de carga, y el análisis de autonomías como existen en otros países de la región. Finalmente, en el caso de hidrógeno, es interesante, pero en el mediano plazo.

Por otro lado, otra tendencia importante es la incorporación de mayo-

res sistemas de seguridad, que van desde control de estabilidad, alerta de carriles, frenados automáticos, control de cinturón de seguridad, entre otros, que se suman para que el transporte no solo sea sostenible sino seguro.

En resumen, hoy tenemos demandas de productos para subsegmentos bien definidos y cuya participación es relevante, y considerando la importancia en este mercado de transporte de pasajeros, conceptos como sostenibilidad, comodidad, seguridad y rentabilidad, en el futuro cercano vemos un mayor avance de incorporación de tecnologías como el Gas Natural y la Electromovilidad, y además la adopción de mayores sistemas de seguridad que velen por los pasajeros, por el conductor y por los transeúntes. Transporte ecoamigable y seguro. El tiempo nos dirá cual tomará mayor protagonismo en nuestro país.

Espacio publicitario

**SI TIENES ALGUNA  
DE ESTAS PLACAS**



**ES TIEMPO DE  
CAMBIARLA**



**Incluye elementos de alta seguridad y un  
dispositivo electrónico de radiofrecuencia.**



**Para más información llama al  
(01) 640 3636**

Por Scelza Lamarca Sánchez  
*Subgerente Legal de la Asociación Automotriz del Perú*



# Una transformación pendiente:

## El rol de la ATU en el transporte de Lima y Callao

La normativa emitida en los años 90 promovió la liberalización y desregulación del transporte. Esto generó una sobreoferta de servicios, rutas superpuestas, atomización empresarial y precariedad en el servicio. Hoy, a ello se suma una informalidad a gran escala.

La continuidad urbana entre Lima Metropolitana y el Callao debió derivar en un régimen de gestión común, pero nunca ocurrió. A las competencias de los municipios de Lima y Callao se sumó la Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico (AATE), dependiente del MTC. Así, coexistieron tres entidades con atribuciones sobre el transporte en un mismo territorio, sin articulación ni coordinación.

En agosto de 2016, la Agencia de Cooperación Alemana (GIZ) y la Cámara Andina de Fomento (CAF) promovieron una propuesta para crear una autoridad única de transporte urbano para Lima y Callao. La idea se inspiró en modelos de Medellín,

Santiago, Madrid y París. Así, el 28 de diciembre de 2018 se publicó la Ley N° 30900, que dio vida a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), con el objetivo de implementar un Sistema Integrado de Transporte (SIT): eficiente, seguro, accesible, sostenible y de amplia cobertura.

Los procesos de absorción de funciones fueron más lentos de lo esperado. La ATU asumió la administración del Metropolitano y los Corredores Complementarios recién el 14 de septiembre de 2020. El traspaso de competencias de la AATE se concretó el 15 de febrero de 2021, fecha clave para el inicio formal de sus funciones integradas.

### ¿Qué se espera de la ATU?

Se concibió para integrar modos de transporte en Lima y Callao, considerando infraestructura (terminales, estaciones), operación (flotas, horarios) y un sistema de recaudo único (tarifas y medios de pago).







*La principal fortaleza de la ATU es su enfoque de gestión integrada del transporte urbano, modelo que ha demostrado ser eficaz en otras ciudades del mundo”.*

Los beneficios esperados del sistema integrado son: eficiencia en el tiempo de viaje, rutas bien planificadas, reducción de pérdidas económicas y congestión, disminución de emisiones contaminantes y acceso asequible para los sectores más vulnerables.

### **La situación actual**

En Lima y Callao se registran cerca de 19 millones de viajes diarios en vehículos motorizados. Solo el 7% se realiza en servicios concesionados (Metro, Metropolitano y Corredores). El 83% se cubre con servicios convencionales y vehículos infor-

males. Actualmente hay 1,155 buses concesionados y 22,245 vehículos autorizados. Los servicios informales se dan, en su mayoría, en autos livianos tipo M1, que ya circulan por las principales vías de la ciudad.

### **¿Por qué no eliminar la ATU?**

Pese a que aún no se perciben cambios visibles, y a que algunas voces del Congreso han planteado su desaparición, regresar al modelo anterior sería un grave retroceso.

La principal fortaleza de la ATU es su enfoque de gestión integrada del transporte urbano, modelo que ha demostrado ser eficaz en otras ciudades del mundo. Sin embargo, uno de sus mayores obstáculos ha sido su dependencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), una entidad afectada por la inestabilidad política: en la última década, ha tenido 13 ministros.

Pese a ello, la ATU muestra señales positivas. Ha creado un régimen coherente de autorizaciones que contribuye a ordenar las rutas y dar viabilidad económica a los operadores formales. Además, ya cuenta con un Plan Regulador de Rutas, instrumento que define la malla de transporte integrada con corredores troncales, rutas secundarias y alimentadoras, evitando superposiciones innecesarias y promoviendo un transporte más limpio.

Es clave que la ATU continúe con el rumbo trazado. Requiere apoyo institucional y estabilidad política para materializar la transformación del transporte urbano que nuestras ciudades tanto necesitan.



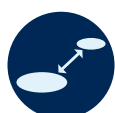
**01**

**Personal de la ATU durante operativo de fiscalización en Lima**

# Metropolitano

## ¿Cómo se mueve Lima?

El Metropolitano es un **sistema de transporte público** masivo que opera desde el 2010, bajo el modelo BRT (Bus Rapid Transit).



**Ruta Troncal:**  
**37.2 km**

Zona sur: Chorrillos - Barranco - Miraflores

Zona centro: Cercado - Jesús María - La Victoria

Zona norte: Independencia - Comas - Carabayllo

Además, se conecta con rutas alimentadoras desde terminales y estaciones estratégicas: 19 en la zona norte y 5 en la zona sur, incluyendo un servicio estacional hacia las playas.



**305** buses  
troncales



160  
pasajeros



+



=

**244**



40 a 80  
pasajeros

buses  
alimentadores



**3 Terminales**

- Matellini (Chorrillos)
- Naranjal (Independencia)
- Chimpú Ocllo (Carabayllo)

**y 41  
estaciones**

## Impacto y Beneficios:



Eficiente



Sostenible (GNV)



Seguro



Accesible



Inter  
conectado

## Estación Naranjal



### Tarifas:

Troncal: S/ 3.20

Alimentadores: S/ 1.00 y S/ 1.50

Integrada: S/ 3.50  
(troncal+alimentador o viceversa o  
alimentador+troncal+alimentador)



### Servicios:

#### Regular

Se detienen en todas las estaciones según su recorrido.

#### Expreso

Paran solo en estaciones de alta demanda.

#### Súper Expreso

Conectan un terminal con una estación intermedia sin paradas.

#### Lechucero

Disponible solo viernes y sábados en horario nocturno.

## Estación Central



## Estación Matellini



Por [Alberto Morisaki Cáceres](#)  
*Gerente de Estudios Económicos y Estadísticas de la  
Asociación Automotriz del Perú*



# Urge una reforma:

## El transporte público no da para más

Uno de los principales problemas que enfrenta la población día a día en nuestro país es el transporte público deficiente con el que tiene que lidiar. Esta situación se manifiesta en casi todas las ciudades del territorio nacional, y de manera más aguda en Lima y Callao. De acuerdo con una encuesta de Lima Cómo Vamos del 2024, ante la pregunta sobre cuáles son los tres problemas más importantes que afectan la calidad de vida en la capital, el sondeo reveló que la calidad del transporte público es el segundo principal problema, solo detrás de la inseguridad ciudadana, y con una percepción negativa en aumento respecto al 2023.

Este problema tiene sus antecedentes décadas atrás, luego del boom poblacional y las olas migratorias desde el interior del país hacia la capital. Existe consenso en que la estructura del transporte público que padecemos actualmente se originó a comienzos de la década de los noventa, cuando se permitió el ingreso masivo de vehículos destinados a dicho fin. Sin embargo, la apertura se dio de manera desordenada y con escasa regulación, lo que llevó a un incremento de la oferta, pero de muy baja calidad. La mayoría de los vehículos importados eran usados y no diseñados originalmente para el transporte público, como es el caso de la popular “combi”.

01  
La Costa Verde  
en hora punta durante  
las mañanas



Durante las siguientes décadas no se adoptaron medidas que corrigieran las fallas del mercado en este sector. No hubo un plan integral de reordenamiento ni una planificación articulada por parte de las autoridades. A esto se sumó un diseño de rutas y procesos de licitación que no siguieron estándares técnicos adecuados, lo cual generó un desorden progresivo, con una competencia desleal en las pistas y el incremento de la informalidad. En la misma línea, la planificación vial ha carecido de criterios técnicos: el diseño de rutas, los paraderos, la semaforización y la integración con sistemas de micromovilidad (bicicletas, scooters, entre otros) han sido improvisados, agravando el problema.

En años recientes, se han implementado medidas positivas para ordenar el sistema, pero han resultado insuficientes. Por ejemplo, se crearon los primeros corredores de transporte como el Metropolitano y los corredores complementarios, así como la Línea 1 del Metro (Tren Eléctrico). No obstante, estos sistemas, esenciales para una ciudad de la densidad de Lima Metropolitana y Callao, han enfrentado dificultades constantes, como la competencia desleal de líneas informales y autos colectivos, lo que ha puesto en riesgo la sostenibilidad financiera de las empresas formales. Asimismo, se creó la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), con el objetivo de organizar, implementar y gestionar el transporte urbano en ambas ciudades. Sin embargo, la falta de respaldo político, su escasa autonomía, los cambios frecuentes de directivos que debilitan su liderazgo, y la resistencia de grupos de poder informales (como afiliadores

y comisionistas), han impedido que, lamentablemente, no se cumplan sus objetivos propuestos al 100%.

En ese contexto, se requieren con urgencia políticas públicas que apunten a la mejora estructural del transporte público en las distintas ciudades del país. Esto implica avanzar hacia un sistema integrado y moderno, mediante la transformación del modelo actual hacia uno en el que las empresas operen rutas conectadas, cubriendo eficientemente la extensión de las ciudades. En Lima, esto pasa por la ampliación del esquema BRT (Bus Rapid Transit), y en otras ciudades como Arequipa o Trujillo, por su implementación. También es indispensable el retiro de unidades obsoletas, para lo cual se necesita un programa de chatarrización que incluya incentivos para que las empresas renueven sus flotas, cumpliendo con estándares medioambientales.

La mejora del transporte público también requiere planificación urbana orientada al diseño de ciudades más compactas, conectadas y sostenibles, en donde el transporte público sea la columna vertebral de la movilidad. Se pueden aplicar políticas complementarias como una gestión inteligente del tránsito (semáforos modernos y sincronizados, monitoreo en tiempo real de los puntos críticos de congestión), así como medidas de seguridad para los usuarios del transporte (tanto en los paraderos como dentro de las unidades) y para los transportistas, quienes hoy enfrentan amenazas como la extorsión. Estas son solo algunas de las medidas necesarias para transformar el transporte público en un verdadero motor de desarrollo urbano y calidad de vida.



*Se requieren con urgencia políticas públicas que apunten a la mejora estructural del transporte público en las distintas ciudades del país. Esto implica avanzar hacia un sistema integrado y moderno, mediante la transformación del modelo actual hacia uno en el que las empresas operen rutas conectadas, cubriendo eficientemente la extensión de las ciudades.*

Por [Raúl Díaz Díaz](#)  
*Gerente General de Lima Expresa*



# Hacia una ciudad más conectada y sostenible:

## El reto de la movilidad en Lima

Lima figura entre las ciudades más congestionadas de América Latina. Lo que alguna vez fue una alarma, hoy es parte de la rutina: perdemos tiempo, productividad y salud atrapados en el tráfico. Esto es consecuencia directa de una expansión urbana sin planificación y de un sistema de transporte que no ha sido diseñado con visión de largo plazo. Sin embargo, esta situación no es irreversible.

Según el Observatorio Ciudadano 'Lima Cómo Vamos', debido al limitado servicio ofrecido, solo el 15% de los limeños utiliza el transporte masivo, mientras que el resto debe optar por opciones privadas o informales. Esta realidad exige una transformación integral que articule infraestructura de gran escala —el nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chavez, el puerto del Callao o la Villa Panamericana— con una red eficiente de buses, una transición ordenada del transporte informal y, sobre todo, una visión metropolitana con enfoque social que se sustente en datos.

En este sentido, para lograr una Lima más conectada y sostenible, es clave avanzar en proyectos que consoliden el transporte masivo: culminar las líneas 2, 3 y 4 del Metro, y planificar rigurosamente las futuras líneas 5 y 6. A ello debe sumarse la expansión del Metropolitano y la implementación de nuevos corredores BRT, que amplíen la cobertura del sistema, aumenten la eficiencia y ofrezcan un servicio adecuado.

La infraestructura vial también juega un papel decisivo. La construcción de anillos viales metropolitanos, intercambios a desnivel y cruces vehiculares en puntos críticos —como las avenidas Universitaria, Faucett, Panamericana Sur y Norte— junto con la modernización de la Vía de Evi-

tamiento y la vía expresa Línea Amarilla, son fundamentales para mejorar la conectividad dentro de la ciudad. Desde Lima Expresa hemos presentado propuestas para mejorar la situación de estas infraestructuras que son fundamentales para mejorar la conectividad.

Presentamos un plan de 10 proyectos a la Municipalidad Metropolitana de Lima para reducir la congestión y mejorar la seguridad en la Vía de Evitamiento y la vía expresa Línea Amarilla. Con una inversión privada de US\$ 100 millones y sin cambiar la tarifa de peaje actual, se estima un ahorro anual de 7 millones de horas para los usuarios. De estos proyectos, 5 ya avanzan, al no requerir autorización municipal. Los otros 5, que incluyen la modernización de bases de peaje y mejoras en la vía, están aún a la espera de aprobación.

Adicionalmente, hemos propuesto una iniciativa privada mediante Obras por Impuestos fuera de nuestra área de concesión: un proyecto de infraestructura que conectaría directamente la Av. Morales Duárez con el nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez mediante un viaducto elevado sobre la Av. Faucett. Esta obra mejoraría la fluidez tanto vehicular como peatonal y se encuentra actualmente en evaluación por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Adoptar medidas urgentes y estructurales es indispensable para superar la crisis de movilidad que enfrentamos hoy. Es momento de actuar con visión, compromiso y colaboración público – privada para construir una ciudad más conectada, segura y sostenible.

Lima lo necesita y sus ciudadanos lo merecen.



# Encuentranos

en



YouTube

DEEPAL S07



@TURBOPERU



SUSCRIBETE 17.5k



# Vlog

# Review's y más



[www.turbo.pe](http://www.turbo.pe)


REVISTA

**TURBO** 



@turboperu



 @revista\_turbo\_peru



Revista Turbo Perú

Por [Rodrigo Anjel Mariño](#)  
*Director Técnico de la Asociación Nacional De Movilidad  
Sostenible (ANDEMOS)*



# TransMilenio y su transformación:

## de sistema aislado a modelo de integración urbano

En las bulliciosas y ajetreadas calles de Bogotá, Colombia, un nombre resuena con particular fuerza en el ámbito del transporte público: TransMilenio. Desde su concepción a principios de los 2000, este sistema de Bus Rapid Transit (BRT) prometió una revolución en la movilidad urbana. Sin embargo, su trayectoria ha sido una constante evolución, pasando de ser un sistema de troncales aisladas a un modelo en ciernes de integración urbana, enfrentando desafíos y cosechando éxitos en su camino hacia una Bogotá más conectada.

Inicialmente, TransMilenio emergió en el año 2000 como una solución audaz a la caótica congestión vehicular de la capital, a pesar de tener 40 años de discusiones sobre un hipotético sistema de metro que para entonces no se había logrado consolidar. Inspirado en el modelo de Curitiba, Brasil, propuso la creación de carriles exclusivos para buses articulados y biarticulados, estaciones cerradas de abordaje y un sistema de pago prepago. Su impacto fue inmediato: reducciones drásticas en los tiempos de viaje, mayor capacidad de transporte y una mejora significativa en la calidad de vida de millones de bogotanos que por fin contaban con una alternativa eficiente al transporte informal y el interminable tráfico. Este éxito inicial lo posicionó como un referente internacional en sistemas BRT, siendo emulado en ciudades como Johannesburgo y Ciudad de México.



### Cobertura, desafíos y búsqueda de alternativas

No obstante, esta primera fase de TransMilenio, aunque exitosa en su implementación troncal, reveló sus limitaciones. Las troncales funcionaban como islas de eficiencia, pero la conexión con los barrios residenciales y otras zonas de la ciudad seguía siendo un punto débil. Los usuarios debían recurrir a modos de transportes complementarios, generalmente informales para llegar a las estaciones, lo que generaba fricciones, costos adicionales y una experiencia de viaje fragmentada. La falta de un verdadero sistema alimentador o comple-

mentario amplio y eficiente, sumado al crecimiento desordenado de la ciudad, generó una creciente percepción de saturación en las estaciones y buses, especialmente en horas pico.

Un problema crucial que ha emergido con fuerza es que, a pesar de los esfuerzos, TransMilenio y el SITP no logran abarcar a la totalidad de la vasta población de Bogotá. Grandes extensiones de la ciudad y numerosos barrios aún carecen de una cobertura adecuada, lo que obliga a sus habitantes a buscar otras opciones. Esta situación, aunada a la percepción de que el sistema está al límite de su capacidad y a un aumento en la inseguridad percibida al interior de los buses y en las estaciones, ha impulsado a muchos ciudadanos a optar por medios de transporte individuales. La consecuencia directa ha sido un crecimiento exponencial del parque automotor, especialmente de las motocicletas. Las motos, por ejemplo, han experimentado un crecimiento notable, representando ya el 45% del parque automotor de la ciudad. Este auge de vehículos particulares, aunque ofrece flexibilidad a los usuarios, contribuye significativamente a la congestión vehicular que TransMilenio buscaba aliviar, generando un círculo vicioso de tráfico y contaminación.



*TransMilenio ha demostrado ser un sistema resiliente y en constante adaptación”.*

## **La Transformación Hacia la Integración Urbana y la Sostenibilidad**

La verdadera transformación de TransMilenio comenzó con la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP). La visión era clara: trascender el concepto de BRT troncal para construir una red completa y cohesionada. El SITP introdujo una flota de buses azules (zonales) que conectan las áreas residenciales con las troncales de TransMilenio y entre sí, eliminando la necesidad de múltiples pagos y transbordos no integrados. Esta unificación tarifaria y operacional, si bien ha sido un proceso complejo y gradual, ha sido fundamental para la evolución del sistema. Ahora, un solo pasaje permite a los usuarios viajar en diferentes modos de transporte (troncal, zonal, e incluso cable aéreo como TransMiCable), facilitando la movilidad en una ciudad tan extensa y diversa como Bogotá.

Más allá de la integración física de rutas y tarifas, la transformación de TransMilenio ha abarcado también la incorporación de nuevas tecnologías y la expansión de su infraestructura. La implementación de la tarjeta Tullave como medio de pago unificado, la modernización de estaciones y la introducción de nuevos vehículos con tecnologías limpias (eléctricos y a gas) son ejemplos de este proceso. De hecho, TransMilenio se enorgullece de tener una de las flotas de buses eléctricos y a gas natural más grandes del mundo en el ámbito del transporte público masivo, en su compromiso con la movilidad sostenible y la reducción de la contaminación en la ciudad. Esta apuesta por vehículos de cero y bajas emisiones es un pilar fundamental en la estrategia de Bogotá

para enfrentar el cambio climático y mejorar la calidad del aire para sus ciudadanos. Además, la construcción de nuevas troncales y la extensión de las existentes buscan ampliar la cobertura y reducir aún más los tiempos de viaje.

## **Retos Persistentes y el Camino a Seguir**

Sin embargo, el camino no ha estado exento de desafíos. La financiación del SITP ha sido una preocupación constante, con déficits recurrentes que han requerido el apoyo del Distrito. La seguridad en las estaciones y al interior de los buses, así como el mantenimiento de la infraestructura, son aspectos que requieren una atención continua. La convivencia con el transporte informal, aunque reducida, persiste en algunas zonas, y la percepción de calidad del servicio a menudo es objeto de debate público.

A pesar de estos retos, TransMilenio ha demostrado ser un sistema resiliente y en constante adaptación. De un sistema BRT puramente troncal, ha evolucionado hacia un modelo de integración urbana, buscando ofrecer una experiencia de viaje más fluida y eficiente a sus millones de usuarios. Su transformación es un reflejo de la compleja dinámica de una ciudad en crecimiento y un testimonio del compromiso de Bogotá con la mejora de su movilidad. El futuro de TransMilenio y el SITP reside en la consolidación de su red, la innovación tecnológica y una gestión que ponga al usuario en el centro, asegurando que siga siendo la columna vertebral del transporte público en la capital colombiana y que pueda realmente ofrecer una alternativa atractiva y segura para la totalidad de sus habitantes.



# POTENCIA TUS CONOCIMIENTOS

[Zoom](#)

Inicio: 18 de agosto

**Webinar: Lean Service aplicado a talleres automotrices**

[Zoom](#)

Inicio: 19 de agosto

**Webinar: Electromovilidad**

[Zoom](#)

Inicio: 20 de agosto

**Webinar: Desempeño y Perspectivas del Sector Automotor.**

[Zoom](#)

Inicio: 21 de agosto

**Master Class: Claves Estratégicas para la Gestión de Flotas**

[Zoom](#)

Inicio: 04 de setiembre

**Charla: Implementación de la NIIF 18**

✉ [cecaap@aap.org.pe](mailto:cecaap@aap.org.pe)

☎ 994 211 745

🌐 [www.aap.org.pe/capacitacion](http://www.aap.org.pe/capacitacion)

- El Centro de Capacitación se reserva el derecho de modificar la fecha de inicio, de no completarse la cantidad de participantes y/o cambiar de docente por motivos de fuerza mayor o disponibilidad, garantizando la calidad del servicio.

- Después de enviado el comprobante del abono se considera la vacante reservada.

- Toda solicitud de devolución de dinero deberá ser presentada como máximo 5 días previos al inicio del curso.

# Reduzcamos la congestión vehicular

## Por Lima Expresa

1

### Plan para la Vía de Evitamiento y Vía Expresa Línea Amarilla

Se presentó a la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) un plan de soluciones clave para reducir la congestión vehicular en sus vías. Se trata de diez proyectos de infraestructura vial en zonas estratégicas, un paso clave para la fluidez y conectividad en Lima y Callao.

#### ¿En qué consiste?



**Inversión privada:**  
**+ US\$ 100 millones**

#### Modernización y ampliación de peajes:



- Peaje Monterrico (sentido norte y sur)
- Peaje Huánuco
- Peaje Prialé

#### Reubicación y ampliación de paraderos clave:



- Puente Nuevo (sentido sur)
- Puente Nuevo (sentido norte)
- Javier Prado (sentido norte)
- Caquetá (sentido norte)
- Acho (sentido sur)

#### Mejora de la infraestructura en puntos estratégicos



- Construcción del viaducto Quechuas, en coordinación con la MML.
- Creación de un nuevo carril de transición y reubicación del punto de entrada en la Avenida Abancay.

#### ¿Cuáles son los beneficios?

- Más de 200 mil personas por día sentirán el impacto.
- Ahorro de 7.2 millones de horas al año.
- 16% menos tiempo por trayecto, 7 minutos de ahorro para cada ciudadano.
- Ahorro de 61 mil litros de combustible por día.
- 146 toneladas menos de CO2 emitidas por día.

2

### Intercambio Vial Faucett

Se presentó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) una propuesta de infraestructura elevada fuera de su concesión, que conectaría la vía expresa Línea Amarilla con el nuevo aeropuerto Jorge Chávez, mejorando la transitabilidad vehicular y peatonal.

#### ¿En qué consiste?



**Inversión privada:**  
**US\$ 147 millones**



**Tramo a invertir:**  
**3.6 km**

Los proyectos no representan un ajuste o incremento del peaje, ni la creación de nuevos peajes.

# AAP en acción

## Fortalecemos vínculos con nuestros asociados en Piura

Con el objetivo de seguir fortaleciendo la relación con nuestros asociados, representantes de distintas áreas de la AAP visitaron Interamericana Norte y Nor Autos Piura, donde presentaron los beneficios y servicios que brinda la institución. En el marco de esta visita, el Centro de Capacitación de la AAP (CECAAP) desarrolló el taller “Fortalece tus habilidades comerciales con la comunicación asertiva”, que brindó herramientas prácticas para mejorar el desempeño comercial, manejar objeciones y construir relaciones efectivas. Participaron las áreas de Defensoría del Consumidor Automotor, Placas y Gestor Automotor, Capacitaciones, Estudios Económicos y Estadísticas, y Relacionamiento con el Asociado. ¡Seguimos impulsando un sector automotor más competitivo y colaborativo!



01

### Sede de la empresa Interamericana Norte y Nor Autos Piura

02

Ellioth Tarazona y Edwin Derteano participaron del panel “Alianza por un futuro sustentable y eficiente del transporte”.



### Impulsamos debate sobre diversificación energética en transporte de carga

En el marco del congreso “Visión 2030: Desafíos del Transporte Terrestre de Carga”, organizado por AltFuels Perú 2025, [Ellioth Tarazona Álvarez](#), gerente Técnico de la AAP, participó en el panel “Alianza por un futuro sustentable y eficiente del transporte”. Durante su intervención, subrayó la importancia del gas natural como una alternativa viable para avanzar hacia un transporte más competitivo, económico y sostenible. Asimismo, advirtió que el actual marco normativo requiere una actualización urgente, pues no debe convertirse en un obstáculo para el desarrollo de tecnologías limpias y soluciones energéticas eficientes. En dicho panel también participó Edwin Derteano, presidente de la Fundación Transitemos, quien compartió su visión sobre la necesidad de impulsar una transición energética ordenada en el sector transporte.



### AAP se suma a la agenda regional por una industria automotriz moderna y segura

En el marco del 60° aniversario de la Cámara de Distribuidores de Automotores y Maquinaria (CADAM) en Paraguay, [Jaime Graña](#), gerente general de la Asociación Automotriz del Perú (AAP), participó en el encuentro regional organizado por ALADDA, donde se abordaron temas clave para el futuro del sector automotor en América Latina. Entre los principales puntos discutidos destacaron la movilidad sostenible, la necesidad de renovar el parque automotor, la lucha contra la importación irregular de vehículos usados y la prevención del lavado de activos. En sintonía con los lineamientos regionales, la AAP reafirma su compromiso con una industria automotriz más segura, moderna y sostenible.

03

Foto tomada durante el encuentro regional organizado por ALADDA



04

De Izquierda a derecha: Karsten Kunckel, Augusto Álvarez Rodrich y Alfredo De Las Casas



### Perspectivas del Clima de Negocios hasta las elecciones presidenciales 2026

La Asociación Automotriz del Perú - AAP organizó un desayuno ejecutivo que contó con la presencia del analista político [Augusto Álvarez Rodrich](#), quien expuso sobre el Clima de negocios y visión gremial: un espacio de reflexión y compromiso. Durante el cierre, nuestro presidente [Karsten Kunckel](#) resaltó la importancia de reforzar el vínculo entre el sector empresarial y la ciudadanía, destacando el compromiso de la AAP por consolidar relaciones con instituciones clave como el MEF y el Congreso, en favor del desarrollo del sector automotor y del país.

### Éxito total en Expomoto AAP: innovación, cultura y nuevos lanzamientos

Con más de 20,800 asistentes y lanzamientos exclusivos, Expomoto AAP 2025 cerró con éxito, consolidándose como el evento más importante del motociclismo en el país. Reunió a más de 125 marcas, incluyendo 50 internacionales, y presentó más de 15 modelos nuevos. [Karsten Kunckel](#) destacó el rol económico y social de los motociclistas y llamó a construir una nueva cultura vial basada en el respeto y la responsabilidad compartida. La feria volverá en 2026 con más fuerza y compromiso con la comunidad motera.

05

6to Salón Internacional de la Motocicleta - Expomoto AAP 2025



# Transporte Sostenible

2025

Lidera la **movilidad del futuro.**  
¡Únete al evento, únete al cambio!

2do ROADSHOW

## TRANSPORTE URBANO

*Sostenible*



AUTORIDAD  
DE TRANSPORTE  
URBANO PARA  
LIMA Y CALLAO

MÁS INFORMACIÓN  
AQUÍ



### Promotores



AUTORIDAD  
DE TRANSPORTE  
URBANO PARA  
LIMA Y CALLAO



ASOCIACIÓN AUTOMOTRIZ DEL PERÚ  
FUNDADA EN 1926



### Auspiciador platino premium



Cálidda



PROMIGAS  
Perú

### Auspiciadores platino



TOYOTA

### Colaboradores



logística inteligente



Mod. City



TRANSFORMANDO  
CON ENERGÍA

### Empresas participantes



ASOCIACIÓN AUTOMOTRIZ DEL PERÚ  
FUNDADA EN 1926

DIVEMOTOR



EXPERIENCE AMAZING



TECNOLOGÍA EN LIBERACIÓN



TRAILER DE CONVERSIÓN



100% 100%



DEL 27 AL 29  
DE AGOSTO



CENTRO DE  
EXPOSICIONES  
JOCKEY

[www.transportesostenible.com.pe](http://www.transportesostenible.com.pe)

