

+MOVILIDAD

Revista de la Asociación Automotriz del Perú

Agosto - Setiembre 2025 | Edición N°3

06



Entrevista a:

Sebastián de Cárcer

Presidente de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC)

16

Opinión de Experto:

PERÚ: COBRE, LITIO Y TIERRAS RARAS PARA LIDERAR LA ELECTROMOVILIDAD

Por Karsten Kunckel | presidente de la AAP



ASOCIACIÓN AUTOMOTRIZ DEL PERÚ
FUNDADA EN 1926

Asociación Automotriz del Perú

Año I – Edición N° 3

Agosto - Setiembre 2025

Publicación: Octubre 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

Genaro Baldeón Herrera

Alexandra Bonnemaïson de
Bracamonte

Roberto De La Tore Aguayo

Karsten Kunckel Saamer

Scelza Lamarca Sánchez

Alberto Morisaki Cáceres

José Luis Torres De La Piedra

www.aap.org.pe



ÍNDICE

Editorial 03

Del discurso a la acción: construir la ruta de la electromovilidad en Perú

Informe central 04

Diagnóstico y perspectivas de la electromovilidad en el Perú: barreras y oportunidades

Entrevista destacada 06

Chile como modelo de electromovilidad al transporte público: lecciones de políticas, tecnología e innovación aplicables a Latinoamérica

Opinión gremial 08

Electromovilidad y competitividad: una oportunidad que el Perú no puede postergar

Opinión de experto 10

Un paso importante para el transporte pesado hacia la electromovilidad

Normativa y legislación 12

FONELEC: un primer paso hacia la electromovilidad en el Perú

Radiografía Vial 14

Conoce las tecnologías de los vehículos electrificados

Opinión de experto 16

La revolución del cobre y el litio: pilares para la electromovilidad

Electromovilidad en el ecosistema urbano: tecnología y sostenibilidad para una transición energética real

Infraestructura de carga: el eslabón pendiente para la masificación de los vehículos eléctricos en el Perú

Entrevista destacada 22

La AAP suma la voz de una mujer líder a su Consejo Directivo

Estadísticas del sector 24

La Electromovilidad avanza fuerte en el país

Vehículos electrificados: una alternativa de movilidad sostenible que crece en el mercado latinoamericano

Relacionamiento con el asociado 26

AAP en acción

An aerial photograph of a paved road winding through a dense, lush green forest. In the upper left corner, a portion of a blue and white globe is visible, suggesting a global or environmental context. The road has a white dashed line in the center and a white solid line on the right edge. A small white car is visible on the road, moving away from the viewer.

Del discurso a la acción: construir la ruta de la electromovilidad en el Perú

La electromovilidad dejó de ser un tema de tendencias o un ideal lejano para convertirse en una necesidad estratégica. No se trata solo de hablar de vehículos eléctricos, baterías o sostenibilidad; se trata de construir una ruta concreta que permita transformar el transporte y la industria en nuestro país. El desafío no es menor, requiere decisiones firmes, inversión significativa y un compromiso claro de todos los actores involucrados.

Perú cuenta con ventajas competitivas que podrían posicionarlo como un referente regional en electromovilidad. Somos uno de los principales productores mundiales de cobre y tenemos reservas significativas de litio, recursos esenciales para la fabricación de baterías y motores eléctricos. Sin embargo, gran parte de estos minerales se sigue exportando como materias primas, limitando el valor agregado que podríamos generar localmente. Aprovecharlos no solo fortalece la industria, sino que impulsa empleo, innovación y desarrollo tecnológico.

El papel de la infraestructura es crítico. La instalación de estaciones de carga, la modernización de la red eléctrica y la adecuación de puertos y logística son elementos indispensables para que la electromovilidad deje de

ser un proyecto piloto y se convierta en una realidad masiva. El Puerto de Chancay, con su capacidad para movilizar millones de toneladas de carga, representa un ejemplo de cómo la infraestructura estratégica puede acelerar la industrialización de nuestros recursos y permitir la exportación de productos de mayor valor agregado.

Las políticas públicas también juegan un rol decisivo. Incentivos fiscales, normativas claras y objetivos medibles son necesarios para que la inversión privada se sume con confianza. Sin un marco regulatorio sólido, los esfuerzos individuales se diluyen y los proyectos pierden velocidad y escala. La coordinación entre gobierno, empresas y sociedad civil es fundamental para generar un ecosistema que haga viable la transición energética.

La transición hacia la electromovilidad es un camino que exige acción y visión. Ya no basta con hablar de tendencias; debemos traducirlas en proyectos concretos, inversión efectiva y resultados medibles. Perú tiene los recursos, la capacidad industrial y el talento humano para liderar este cambio. El reto es convertir esa potencialidad en una estrategia real que transforme la movilidad urbana, reduzca emisiones y posicione al país como un actor clave en la electromovilidad global.

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



Diagnóstico y perspectivas del desarrollo de la electromovilidad en el Perú: barreras y oportunidades

La electromovilidad en el Perú atraviesa una etapa de transición. Aunque se observan avances en la adopción de vehículos híbridos y eléctricos, persisten desafíos estructurales que limitan su expansión masiva. Este informe analiza el panorama actual, sus principales barreras y las oportunidades estratégicas de cara al futuro.

1. Estado actual del parque automotor eléctrico

Según la Asociación Automotriz del Perú (AAP), a septiembre de 2025 se comercializaron 7,256 unidades electrificadas, un crecimiento de 44.1% respecto al año anterior. Pese a ello, la participación de vehículos eléctricos e híbridos sigue siendo marginal frente a los más de 3.5 millones de vehículos convencionales que circulan en el país.

oscilan entre \$ 16,000 y \$ 100,000. El Banco Mundial advierte que en países en desarrollo pueden costar hasta 70% más que un vehículo convencional. Erick García, presidente del comité consultivo de Transporte Sostenible, señala: "Tenemos las tecnologías limpias disponibles, pero falta articulación institucional y políticas integrales que permitan aprovecharlas y masificarlas".

Falta de incentivos claros. Para [Ellioth Tarazona](#), gerente técnico de la AAP, "sin medidas concretas de

2. Barreras estructurales

Infraestructura insuficiente. La red de recarga pública en el Perú es incipiente y se concentra en Lima. En provincias, la oferta es casi inexistente, lo que limita la confianza de los usuarios. Según OLADE, en 2023 la región contaba con 4,848 estaciones públicas de carga, equivalente a 3,3 estaciones de carga por cada cien vehículos eléctricos livianos. En el caso peruano, existen cerca de 60 puntos de carga frente a un parque de más de 2,490 vehículos eléctricos e híbridos enchufables registrados desde 2015, lo que se traduce en apenas 2,4 estaciones por cada 42 unidades.

Costos elevados. Los eléctricos siguen teniendo precios más elevados que los convencionales, que



La electromovilidad en Perú se encuentra en una fase inicial, con avances claros en ventas y oferta de modelos, pero limitaciones en infraestructura, regulación y accesibilidad económica".

reducción de emisiones, el Perú corre el riesgo de incumplir sus compromisos internacionales de sostenibilidad. No basta con tener un marco regulatorio; lo más importante es implementarlo y pasar de las intenciones a la acción”.

Fragmentación institucional. No existe una ley nacional de electromovilidad que defina un marco integral. Tarazona advierte: “La electromovilidad en el transporte público tiene un alto impacto para reducir la contaminación, por ello es importante una ley que promueva incentivos operativos y tributarios”.

3. Oportunidades estratégicas

Potencial en energías renovables. El Perú dispone de abundantes recursos hídricos, solares y eólicos, cuyo aprovechamiento permitirá reducir la dependencia de combustibles fósiles. Según [Andrés Rebolledo](#), secretario ejecutivo de OLADE, América Latina podría contar con hasta 20 millones de vehículos eléctricos en 2030 si se mantiene el ritmo actual. Avanzar en la descarbonización del transporte es, subraya, una necesidad urgente para transformar las ciudades.

Compromisos corporativos. El sector privado muestra interés creciente, pero reclama mayor claridad estatal. [David Caro](#), gerente de Asuntos Corporativos y ESG de Toyota del Perú, señala que “los incentivos económicos y no económicos son clave para la electrificación del parque automotor”, propone la reducción de IGV aplicable a la venta de vehículos híbridos y eléctricos y beneficios fiscales para empresas que instalen cargadores. También advierte que la falta de modelos accesibles y de cargadores rápidos fuera de Lima limita la masificación.

Regulación pendiente. Tarazona, a través del Plan Nacional de Electromovilidad de la AAP, plantea la creación de un Fondo Nacional de Electromovilidad para financiar infraestructura, reglamentar baterías, inspecciones y estandarización de cargadores. Estos pasos serían clave para acelerar la adopción de dichos vehículos.

Visión de la industria premium. [Alexandra Bonne-maison](#), gerente de Audi, señala: “La electromovilidad exige marcos claros y estandarización, no solo innovación comercial. Se requieren normas y señales cla-

ras desde el Estado para que la industria planifique inversiones y los consumidores confíen en el cambio”.

Interés del consumidor. Pese a las barreras, los datos de la AAP muestran un crecimiento sostenido en la preferencia por vehículos híbridos y eléctricos, lo que indica que la ciudadanía empieza a valorar sus ventajas ambientales y económicas.

4. Perspectivas a futuro

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) destaca que la electromovilidad en América Latina puede ser una palanca de competitividad si se integra a políticas de transporte sostenible. Los expertos coinciden en que el Perú tiene una ventana competitiva que no debe desaprovechar.

Cuatro acciones prioritarias se destacan:

- I. Aprobar una ley de electromovilidad con incentivos tributarios y financieros.
- II. Desplegar infraestructura de carga a nivel nacional, priorizando el transporte público en provincias.
- III. Fomentar alianzas público-privadas entre fabricantes y distribuidores de vehículos eléctricos e híbridos, junto con el Estado.
- IV. Promover la educación al consumidor sobre el costo total de un vehículo eléctrico e híbrido frente a uno convencional.

5. Conclusión

La electromovilidad en Perú se encuentra en una fase inicial, con avances claros en ventas y oferta de modelos, pero limitaciones en infraestructura, regulación y accesibilidad económica. Tarazona resume: “El reto no es solo importar vehículos eléctricos, sino crear un ecosistema que permita integrarlos de manera sostenible y eficiente en nuestras ciudades”.

El país tiene la oportunidad de transformar su movilidad y reducir las externalidades negativas del transporte. Para lograrlo se requieren decisión política, cooperación interinstitucional y compromiso empresarial. Solo así la electromovilidad dejará de ser una promesa y se consolidará como herramienta de desarrollo sostenible.

Chile como modelo de electromovilidad en el transporte público:

Lecciones económicas, regulatorias y tecnológicas para América Latina

Entrevista a: [Sebastián de Cárcer Prado](#) | presidente de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC)

En la última década, Chile se ha convertido en pionero en electromovilidad en América Latina, al incorporar una de las flotas de buses eléctricos más grandes del mundo fuera de China. Su experiencia refleja la articulación de políticas públicas, un modelo económico atractivo y colaboración entre múltiples actores. En un contexto donde países como Perú buscan acelerar la descarbonización de su transporte, resulta clave revisar las lecciones del caso chileno.

1 ¿Cuál fue la hoja de ruta que trazó Chile para dar el primer gran impulso a la electromovilidad y qué papel asumió el Gobierno en sostener esta transición?

La incorporación de buses eléctricos comenzó en noviembre de 2017 en las licitaciones del Transantiago, con más de 7 millones de habitantes. Se decidió partir en la capital y luego en regiones. Además, se exigieron electrotermina-

les para la carga. Antes de ello, se realizaron pilotos con pocos buses en recorridos de alta demanda, lo que permitió luego integrarlos en licitaciones formales.

2 Desde la mirada económica, ¿cómo lograron diseñar un esquema de financiamiento que hiciera viable la incorporación masiva de buses eléctricos?

Los pilotos demostraron que, a mediano plazo, un bus eléctrico era más rentable que uno diésel. Los operadores entendieron que, pese a la inversión inicial, habría recuperación y ganancias por dejar de usar combustible. Se aseguró que el financiamiento estuviera bien apalancado, garantizando la rentabilidad de los contratos en el sistema de transporte metropolitano, que cubre más de 640 km².

3 En cuanto a la colaboración público-privada, ¿qué mecanismos de cooperación resultaron más determinantes para acelerar el proceso?

Los pilotos fueron decisivos, redujeron temores y permitieron calcular ahorros frente al diésel. También se organizaron visitas a fábricas para conocer los buses. El Ministerio de Transportes capacitó a su equipo en la DTTPM. Un hallazgo interesante fue cargar al 85%-90% en terminales ubicados en altura, aprovechando la frenada regenerativa en descensos hacia Santiago.

4 ¿Qué estrategias permitieron superar los retos de operación, mantenimiento y formación del personal especializado?

Chile recibe visitas constantes de delegaciones extranjeras interesadas en

la operación. La clave fue la colaboración del sector privado para ayudar al Estado a entender la realidad del transporte urbano. Además, la apertura comercial permitió la participación de proveedores de Europa, Asia y Sudamérica en licitaciones, lo que hizo más competitivos los costos de mantenimiento y capacitación.

5 En infraestructura, ¿qué modelo se adoptó para desarrollar y gestionar la red de carga de manera eficiente y confiable?

Se obligó a los operadores a contar con infraestructura de carga dedicada y cumplir requisitos específicos: ubicación estratégica, cercanía a subestaciones eléctricas, respaldo con generadores en caso de cortes, y espacios adecuados para choferes.

6 Pensando en sostenibilidad, ¿qué planes existen para la gestión de baterías y el reciclaje de los vehículos eléctricos al final de su vida útil?

Los primeros buses de 2017 aún no requieren cambio de baterías, cuya vida útil es extensa. Al final de su ciclo, se planea usarlas como acumuladores de energía, aprovechando que cerca del 68% de la matriz eléctrica en Chile proviene de fuentes renovables. Además, la Ley REP sobre responsabilidad extendida del productor y economía circular establecerá regulaciones. Hoy, solo el 2% de las ventas de vehículos son eléctricos, por lo que el reciclaje aún no es una urgencia.

7 ¿Cuáles han sido los resultados más visibles en reducción de emisiones

y costos, y cómo se ha involucrado a la población para generar confianza y aceptación en la electromovilidad?

La modernización tecnológica se reflejó en la reducción de emisiones de material particulado y óxidos nitrosos, gracias a la incorporación de buses eléctricos y Euro 6. Esto mejoró la calidad del aire en Santiago. Además, la población valora la experiencia en los buses eléctricos por su silencio, comodidad, aire acondicionado y cargadores USB. También ha sido relevante la inclusión de mujeres choferes en el sistema RED.

8 Con base en esa experiencia, ¿qué consejos prácticos daría a países como Perú para replicar y adaptar este modelo a su propia realidad?

Lo primero es realizar pilotos en algunos recorridos para evaluar la reacción de la población y operadores. Luego, avanzar progresivamente según las necesidades de ciudades congestionadas como Lima, definiendo qué buses se requieren, su autonomía y configuraciones. Es un modelo replicable y parte de la estrategia de electromovilidad que varios países ya empiezan a adoptar.



Por Roberto De La Tore Aguayo
Presidente de la CCL



Electromovilidad y competitividad: Una oportunidad que el Perú no puede postergar

Frente a la crisis ambiental global, la electromovilidad ha dejado de ser una alternativa lejana para convertirse en una herramienta indispensable para avanzar hacia un desarrollo sostenible. En el Perú, donde el sector transporte es uno de los principales emisores de gases de efecto invernadero (GEI), la transición hacia vehículos eléctricos (VE) se presenta como una oportunidad estratégica que nuestro país no puede ignorar. Ello con la finalidad de mitigar los graves impactos en la salud y la biodiversidad.

1. La electromovilidad: Una ventaja económica tangible

Además, la electromovilidad puede convertirse en un poderoso catalizador para la productividad, especialmente en América Latina y el Caribe, región con alto potencial como proveedor estratégico de insumos esenciales para la industria (litio y cobre). Esta transición representa una oportunidad histórica para fortalecer su rol en el mercado

global e impulsar la competitividad de nuestro país, considerando ahora la reciente aprobación de la Ley N°32449, Ley que crea el tratamiento especial tributario y aduanero para las Zonas Económicas Especiales Privadas (ZEEP).

En el caso peruano, el potencial de ahorro es sustancial. Nuestra matriz energética facilita la generación de energía eléctrica sobre la base de las energías renovables y nos brinda una ventaja competitiva. Además, en el servicio público de transporte, debe considerarse que un vehículo eléctrico no sólo reduce emisiones y mejora la calidad del aire de nuestras ciudades, sino que disminuye los costos operativos de las empresas hasta en un 70% comparado con uno de combustión.

En el transporte de carga, algunos especialistas señalan que existe experiencia en el mundo y en nuestro país de camiones de acarreo de minerales híbridos y 100% eléctricos; y, en "En el futuro, se estima que la minería electrifique casi todo su



01

Buses eléctricos en Chile. Fuente: Enel X.

parque automotor de producción y traslado de empleados”. Además, señala que dicho potencial no solo está en la minería, sino en otros rubros, como la agroindustria, el comercio y el transporte de carga.



En un contexto donde la innovación tecnológica es trascendental, la electromovilidad se configura como un factor estratégico para la productividad y sostenibilidad del país”.

2. Experiencia comparada de los países de la región.

Mientras el Perú avanza a paso lento, países vecinos como Chile y Colombia han tomado la delantera con políticas claras y una visión de Estado, y destacan como referentes en electromovilidad por su marco regulatorio y la colaboración público-privada, demostrando que la transición a vehículos eléctricos es posible con metas claras, incentivos adecuados y voluntad política. Así, Chile cuenta con la Ley que promueve el almacenamiento de energía eléctrica y la electromovilidad de 2022 y una Estrategia Nacional del mismo año que proyecta para el 2026 tener 4,400 buses eléctricos en Santiago, financiados mediante fondos públicos, inversión privada y créditos verdes. Por su parte, Colombia, también cuenta con la Ley

N° 1962 del 2019, por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia, y la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica, y ha desplegado hasta el 2024 ha registrado 1,590 buses eléctricos, ello en virtud de la aplicación de beneficios tributarios y una reestructuración tarifaria de energía. Las previsiones de este país estiman que para 2026, Colombia renovaría 5,848 vehículos del sistema de transporte masivo.

El caso peruano: una estrategia postergada

En contraste, en Perú el avance es limitado y disperso, si bien existen algunos avances como el Plan Nacional de Competitividad y Productividad - PNCP —en el cual uno de los componentes es la electromovilidad—, y Política Energética del Perú 2010-2040, aprobada por Decreto Supremo 064-2010-EM; los avances en dicha materia son dispersos. Tal es así que para 2025, los vehículos electrificados en nuestro parque automotor representan solo el 8.3%.

El sector privado tiene un rol protagonista en la promoción de la

electromovilidad, como motor transversal de transformación productiva. Esto a su vez, es un factor estratégico que requiere una visión a largo plazo y una visión integradora con las cadenas de valor.

3. Conclusión

En un contexto donde la innovación tecnológica es trascendental, la electromovilidad se configura como un factor estratégico para la productividad y sostenibilidad del país. Su desarrollo requiere una visión a largo plazo, una integración efectiva con las cadenas de valor nacionales e internacionales, y, sobre todo, un compromiso empresarial que promueva inversiones, adopte estándares tecnológicos globales e impulse soluciones concretas, como flotas eléctricas, infraestructura de carga y alianzas público-privadas para la importación de estas tecnologías. La experiencia internacional lo demuestra con claridad: los cambios se gestaron con el Estado como socio facilitador, no como único actor.



Por [Ellioth Tarazona Álvarez](#)
Gerente Técnico de la Asociación Automotriz del Perú



Un paso importante para el transporte pesado hacia la electromovilidad

La necesidad de promover la electromovilidad responde a una realidad ambiental y social inaplazable. Cada año de retraso en la aprobación de una regulación que impulse este proceso perpetúa un modelo de transporte altamente contaminante y dependiente de combustibles fósiles.

Los vehículos pesados son responsables de una proporción significativa de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y del material particulado que deteriora la calidad del aire y afecta la salud pública. La renovación tecnológica de esta flota es imprescindible para cumplir los compromisos climáticos internacionales, reducir enfermedades respiratorias y avanzar hacia ciudades más saludables y sostenibles.

Actualmente, en el Congreso de la República existen tres dictámenes favorables vinculados a la promoción de la electromovilidad, emitidos por la Comisión de Transportes y Comunicaciones, la Comisión de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera, y la Comisión de Energía y Minas. Sin embargo, pese a los esfuerzos sostenidos del Poder Legislativo por debatir y promover un marco regulatorio en la materia, aún no se ha aprobado una Ley de Electromovilidad que establezca un marco integral, coherente y aplicable a las condiciones del país.

A este escenario se suma la posición del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), cuyo enfoque se





La renovación tecnológica de vehículos pesados es imprescindible para cumplir los compromisos climáticos internacionales, reducir enfermedades respiratorias y avanzar hacia ciudades más saludables y sostenibles”.

centra en que el Estado debe priorizar sus esfuerzos en el transporte público y de carga sostenible, donde el impacto ambiental y social sea directo y medible. Este planteamiento parte del reconocimiento de que la congestión vehicular y la contaminación no se resolverán únicamente sustituyendo la fuente energética de los vehículos, sino mediante una reforma estructural del sistema de transporte que potencie el transporte público, reduzca la cantidad de vehículos particulares e incentive el transporte no motorizado.

En ese contexto, el Proyecto de Ley N.º 12396-Ley que impulsa la movilidad limpia mediante la masificación de vehículos pesados eléctricos e híbridos, representa un paso concreto hacia un transporte pesado sostenible, con beneficios ambientales inmediatos, impacto positivo en la salud pública y mejoras en la eficiencia operativa del sector. Su aprobación no solo alinearía al Perú con las tendencias globales de descarbonización, sino que consolidaría una ruta realista y priorizada hacia la electromovilidad.

A diferencia de otras propuestas, el Proyecto de Ley N.º 12396 destaca por su enfoque estratégico en los vehículos pesados. Al priorizar el segmento de mayor impacto —buses de transporte público y camiones de carga—, la regulación contribuye a mejorar la eficiencia en el traslado de personas y mercancías, reducir los costos de operación en el mediano plazo y fortalecer la resiliencia del sistema frente a la volatilidad de los combustibles fósiles.

Finalmente, a pesar de los avances legislativos parciales, el país aún carece de una norma marco que ordene, impulse y regule la transición tecnológica. Este proyecto no busca multiplicar esfuerzos dispersos, sino convertirse en la base sólida de una política nacional de electromovilidad para vehículos pesados, la cual es indispensable para construir un transporte más limpio, seguro y competitivo para el Perú.





FONELEC:

un primer paso hacia la electromovilidad en el Perú



El Fondo para el Impulso a la Electromovilidad (FONELEC) surge en un contexto en el que el Perú registra algunos de los índices más altos de contaminación ambiental en América Latina. El material particulado fino (PM2.5), que en Lima alcanza niveles que triplican los límites recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS), impacta de manera directa en la salud pública y reduce la expectativa de vida de la población. De acuerdo con el Air Quality Life Index (AQLI), los habitantes de Lima viven en promedio dos años menos debido a la mala calidad del aire que respiramos.

Una parte significativa de esta contaminación proviene del parque automotor antiguo y obsoleto, en especial el destinado al transporte público. Esta situación nos obliga no solo a solicitar, sino a exigir a las autoridades una agenda urgente de migración hacia sistemas de movilidad menos contaminantes. Aunque desde hace varios años se discuten iniciativas legales para promover la electromovilidad en el país, los avances han sido limitados. En este escenario, la creación de FONELEC representa un paso concreto, aunque aún insuficiente, hacia una política de fomento a la electromovilidad.

El 1 de agosto del presente año se publicó la Ley N.º 32416, que aprobó un crédito suplementario a favor del Poder Ejecutivo. En una de sus disposiciones complementarias finales se creó FONELEC, con el objetivo de otorgar garantías en favor de las entidades del sistema



FONELEC representa un avance del Estado peruano en la promoción de la electromovilidad; sin embargo, no basta por sí solo. Para que los proyectos prosperen, es indispensable articularlos en una política pública clara y sostenida en el tiempo”.

financiero para impulsar el crédito o financiamiento de proyectos e iniciativas orientadas para:

1. La migración gradual del transporte público hacia sistemas de movilidad eléctrica.
2. La profesionalización de los operadores de transporte público.
3. El desarrollo de infraestructura de recarga eléctrica, incluyendo obras, bienes y servicios complementarios.

En otras palabras, la promoción de la electromovilidad se canalizará de manera indirecta, a través del sistema bancario y financiero, con el respaldo de las garantías que otorgue el Fondo.

FONELEC funcionará bajo un fideicomiso administrado por COFIDE, con un aporte inicial de S/ 5 millones proveniente del Ministerio del Ambiente, que actuará como fideicomitente junto con la ATU. Además de estos recursos, el Fondo podrá recibir aportes dinerarios y no dinerarios provenientes de donaciones no vinculadas a operaciones de endeudamiento, asociaciones nacionales o internacionales, entidades privadas, ingresos tarifarios definidos por la ATU, así como fondos públicos o privados de origen nacional o internacional.

Por ahora, la información disponible es limitada y mucho dependerá del reglamento operativo, el cual deberá definir la administración y asignación de recursos, las características de las garantías, los criterios de elegibilidad



de los beneficiarios, los límites y plazos de las garantías, las condiciones de los créditos y demás disposiciones relacionadas al manejo del Fondo. Este reglamento, elaborado por la ATU y será aprobado por el Ministerio de Economía y Finanzas con la conformidad del Ministerio del Ambiente, dentro de un plazo de hasta 90 días calendario desde la publicación de la Ley N.º 32416.

En suma, FONELEC representa un avance del Estado peruano en la promoción de la electromovilidad; sin embargo, no basta por sí solo. Para que los proyectos e iniciativas prosperen, es indispensable articularlos en el marco de una política pública clara, bien estructurada y sostenida en el tiempo, que acompañe la reforma del transporte público urbano con un compromiso político firme y sin interferencias. Solo de esta manera la electromovilidad podrá consolidarse como una alternativa sostenible, de bajo impacto ambiental y capaz de mejorar la calidad de vida de las personas.

Battery Electric Vehicle (BEV)

Reducción del 100% de emisiones GEI frente a motores de combustión interna.

Cuenta con motor eléctrico recargable por medio de la red eléctrica y mediante la recuperación de energía a través del sistema de frenos regenerativos.

Fuel Cell Electric Vehicle (FCEV)

Reducción del 100% de emisiones GEI frente a motores de combustión interna.

Tiene uno o más motores eléctricos alimentados por una pila de combustible de hidrógeno.

Solar Energy Electric Vehicle (SEEV)

Reducción del 100% de emisiones GEI frente a motores de combustión interna.

Cuentan con uno o más motores eléctricos recargables por paneles solares.

Plug-in Hybrid Electric Vehicle (PHEV)

Reducción del 69% de emisiones GEI frente a motores a gasolina.

Tiene un motor de combustión interna (gasolina o diésel) y un motor eléctrico que se recarga a través de la red eléctrica y mediante el sistema de frenos regenerativos.

¿Cómo
clasificar
vehículo
electrificado?

¿Cómo se
recargan los
vehículos
electrificados?

Mild Hybrid Electric Vehicle (MHEV)

Reducción del 15% de emisiones GEI frente a motores a gasolina.

Propulsado principalmente por un motor térmico, y un pequeño motor eléctrico (generalmente de hasta 48 voltios) que funciona como apoyo en arranques, aceleraciones y sistemas auxiliares. Alimentado por medio del frenado regenerativo y el propio motor de combustión.

Hybrid Extended Range Electric Vehicle (EREV)

Reducción del 60% de emisiones GEI frente a motores a gasolina.

Cuenta con uno o varios motores eléctricos que pueden recargarse de distintas maneras: mediante un generador eléctrico impulsado por un motor de combustión, a través del sistema de frenado regenerativo y, en algunos casos, conectándose a la red eléctrica (aunque hay modelos que no requieren enchufarse).

Hybrid Electric Vehicle (HEV)

Reducción del 37% de emisiones GEI frente a motores a gasolina.

Cuenta con un motor de combustión interna (gasolina o diésel) y un motor eléctrico, el cual, no se puede conectar a la red eléctrica, y se recarga únicamente mediante el sistema de frenos regenerativos y por un generador accionado por el motor térmico.

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



Perú:

Cobre, litio y tierras raras para liderar la electromovilidad

El Perú posee una ventaja estratégica única: cobre, litio y tierras raras, minerales esenciales para la electromovilidad y la transición energética global. Pero no basta con exportarlos en bruto: debemos transformarlos en productos de valor agregado que nos conviertan en potencia mundial de movilidad sostenible e industria verde.

Recursos que marcan la diferencia

Un vehículo eléctrico requiere en promedio 83 kg de cobre, frente a los 22-25 kg de un auto convencional, debido a la mayor demanda de motores eléctricos, cableado y sistemas de carga. Esta diferencia muestra la oportunidad de impulsar una industria peruana de conductores y cables eléctricos con proyección regional.

El litio es indispensable para las baterías, mientras que las tierras raras (neodimio, praseodimio, disprosio) son críticas para imanes de motores eléctricos y tecnologías renovables.

Medidas para dar valor agregado

- Infraestructura conectada: corredores ferroviarios y logísticos hacia el puerto de Chancay que faciliten la exportación de productos procesados, no solo concentrados.
- Industrialización local: fábricas de baterías, motores eléctricos con imanes de tierras raras y plantas de cableado de alta eficiencia que aprovechen el cobre peruano.
- Políticas de competitividad: incentivos a la inversión en tecnología, regulación ágil y renovación

vehicular con flotas eléctricas que incorporen insumos nacionales.

Energía renovable como ventaja estratégica

El Perú cuenta con abundante potencial solar, eólico e hidroeléctrico. Desarrollar estas fuentes no solo reduce costos energéticos, sino que nos posiciona como un destino competitivo para industrias intensivas en electricidad, como la fabricación de baterías, autopartes y componentes eléctricos.



El Perú debe pasar de exportar materias primas a liderar cadenas globales de valor en electromovilidad y energías limpias”.

Una visión de futuro

El Perú debe pasar de exportar materias primas a liderar cadenas globales de valor en electromovilidad y energías limpias. Cobre, litio y tierras raras pueden ser la base de empleos calificados, transferencia tecnológica y crecimiento sostenible.

Estamos ante la oportunidad histórica de convertirnos en potencia industrial y tecnológica de la era eléctrica. El momento de actuar es ahora.



23, 24 y 25
de octubre



Parque de Exposiciones
Magdalena

CUMBRE PERÚ SOSTENIBLE

¡Regístrate aquí!

¡Sé parte del principal foro y festival de sostenibilidad del país!

Durante tres días **aprenderás sobre desarrollo sostenible** junto a expositores destacados, charlas que inspiran, empresas con propósito, actividades culturales únicas, feria de emprendimientos con impacto y mucho más.

Temas transversales



Pactos

Alianzas para el Desarrollo integral de los territorios



James Robinson

Nobel de Economía 2024 y Coautor del bestseller internacional "¿Por qué fracasan los países?"



Planeta

Oportunidades y riesgos ante el cambio climático



Marina Grossi

Presidenta de CEBDS y Enviada Especial de la COP30 para sector empresarial



Prosperidad

Sostenibilidad de las cadenas de valor. Impacto multiplicador de las grandes empresas



Magdalena Pesce

CEO de Wines of Argentina



Paz

Construyendo instituciones inclusivas y convertirnos en agentes despolarizadores



Michael Reid

Escritor y periodista, ex editor y corresponsal para América Latina en The Economist



Personas

Desarrollo Humano: garantizando servicios básicos para una vida digna



Stefan Dercon

Profesor de Economía en la Universidad de Oxford y autor del libro "Apostar por el desarrollo"

¿Por qué no te lo puedes perder?

Profundiza en las últimas **tendencias, retos y soluciones** del desarrollo sostenible en el Perú y la región.

Disfruta de experiencias inspiradoras sobre las **mejores prácticas empresariales** del país.

Conecta y sé parte de un **ecosistema de agentes de cambio** que busca aportar al desarrollo sostenible del país.

Identifica **oportunidades de negocio** para potenciar las estrategias y planes de sostenibilidad empresarial.

¡Regístrate aquí!



Por [Alexandra Bonnemaïson de Bracamonte](#)
Gerente de Audi Perú – Grupo Euromotors



Electromovilidad en el ecosistema urbano: tecnología y sostenibilidad para una transición energética real



La electromovilidad ha dejado de ser una aspiración futura para convertirse en un componente esencial de la agenda energética y urbana del Perú. En un contexto de crecimiento poblacional, congestión vehicular y urgencia climática, la movilidad eléctrica se perfila como una solución estratégica para avanzar hacia ciudades más sostenibles y competitivas.

La industria automotriz cumple un rol decisivo en este proceso. Con inversiones millonarias en investigación y desarrollo, el sector ha puesto a disposición del mercado plataformas eléctricas de última generación, baterías con mayor autonomía y sistemas inteligentes de gestión energética. Estos avances no solo optimizan la

01

Alexandra Bonnemaïson junto al Audi Q6 e-tron performance 225 kW 100% eléctrico.

eficiencia de los vehículos, sino que también facilitan su integración al ecosistema urbano de manera ordenada, segura y conectada.

El compromiso de la industria trasciende el producto. Incluye la expansión de infraestructura de carga, la digitalización de la experiencia del usuario, el uso de materiales reciclables y procesos productivos con menor huella de carbono. Todo ello convierte al sector auto-

motor en un aliado estratégico en la ruta hacia la descarbonización. No puede haber transición energética real sin el aporte tecnológico, la escala industrial y la capacidad de innovación de este sector.

Sin embargo, la electromovilidad exige un esfuerzo conjunto. Estado, industria y ciudadanía deben articularse en torno a políticas públicas claras que impulsen la renovación del parque automotor, incentivos que hagan más accesibles las tecnologías limpias y una red de carga confiable a nivel nacional. Solo así será posible acelerar la masificación de los vehículos electrificados y garantizar que los beneficios lleguen a toda la sociedad.

Las recientes declaraciones del Ejecutivo sobre la promoción del transporte público eléctrico son un paso importante. Apostar por buses y corredores eléctricos permitirá

modernizar el sistema de transporte urbano, reducir emisiones y mejorar la calidad de vida en las ciudades. No obstante, en un país donde el transporte privado concentra la mayor parte del parque automotor, es clave que los incentivos también alcancen a los vehículos particulares. Un plan integral que contemple tanto al transporte masivo como al privado multiplicará el impacto positivo en la calidad del aire y en la salud pública.

Actualmente circulan en el Perú más de 16 mil vehículos electrificados y la oferta supera los 150 modelos disponibles. Aunque el crecimiento es significativo, el país aún está rezagado frente a mercados vecinos como Colombia, Ecuador, Chile o Costa Rica. Avanzar con mayor velocidad requiere decisiones firmes y coordinadas: cada vehículo electrificado que se incorpora significa menos emisiones, menos ruido y

una mejor calidad de vida urbana.

La electromovilidad no se limita a un cambio de matriz vehicular. Representa la oportunidad de repensar nuestras ciudades, integrar transporte público eléctrico, optimizar la logística urbana y promover una cultura de movilidad responsable. Es, en definitiva, un cambio estructural que solo será viable con el compromiso de todos los actores y, en particular, con la contribución tecnológica de la industria automotriz.

El futuro de la movilidad urbana ya está en marcha. Acelerar su despliegue de manera inclusiva y sostenible exige decisión política, liderazgo empresarial y visión compartida. Solo así construiremos un ecosistema urbano preparado para las próximas generaciones.

Espacio publicitario

**SI TIENES ALGUNA
DE ESTAS PLACAS**



**ES TIEMPO DE
CAMBIARLA**



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



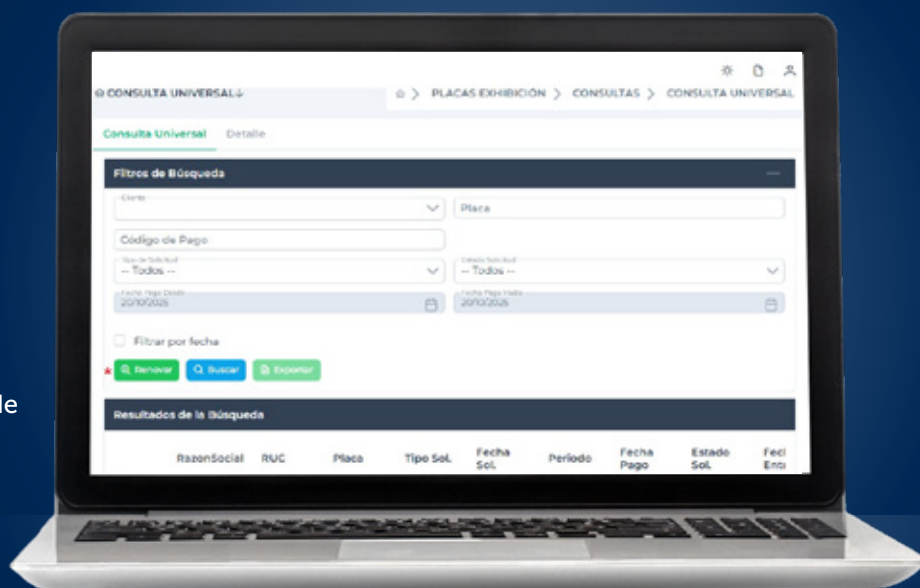
**Para más información llama al
(01) 640 3636**

SEGÚN RESOLUCION MINISTERIAL N.º 256-2025-MTC/01.02, EL CAMBIO ES OBLIGATORIO PARA VEHICULOS DE USO PARTICULAR.

RENOVACIÓN DE PLACAS ESPECIALES 2026

PASOS:

- 1 PASO** Ingresa a www.placas.pe
- 2 PASO** Coloca el usuario administrador asignado por la AAP en el Sistema SIIV
- 3 PASO** Ir a configuración/ mantenimiento de datos / y de requerirlo actualizar los campos marcados



La información registrada nos permitirá, agilizar el proceso de renovaciones periodo 2026

Ingresa al sistema

y encuentra la opción renovación de Placas de Exhibición y Placas Rotativas para el periodo 2026.

Ingresa con tu usuario y contraseña desde la web:

www.placas.pe

Placas de Exhibición

 fmelgar@aap.org.pe

 942159836

Placas Rotativas

 kalvarez@aap.org.pe

 965671192

Te recordamos que todas las Placas de Exhibición y Placas Rotativas que adquiriste o renovaste para el año 2025 caducarán el día 31 de diciembre del presente año.

Por [José Luis Torres De La Piedra](#)
Subgerente de Electromovilidad de Tecsur



Infraestructura de carga: el eslabón pendiente para la masificación de los vehículos eléctricos en el Perú

Cuando hablamos de infraestructura de carga, surgen dos preguntas recurrentes: ¿por qué faltan cargadores? y ¿qué tan necesaria es una red de recarga para sostener el crecimiento de los vehículos eléctricos?

Lamentablemente, el dilema persiste porque no sabemos si priorizar el vehículo eléctrico o la infraestructura. Lo que debemos entender es que formamos parte de un mismo ecosistema, donde todos los actores no solo somos importantes, sino que debemos interactuar y generar alianzas.

Más allá de la discusión entre B2B y B2C, lo cierto es que sin una red de recarga será difícil aumentar el market share de vehículos eléctricos. No entender que tanto el vehículo, como el cargador son igual de relevantes nos hace entrar en una especie de bucle, y nos olvidamos de las sinergias necesarias.

Es innegable que se requiere una hoja de ruta mínima para el despliegue de puntos de carga. Sin embargo, el sector automotor —y en particular sus marcas, importadores y concesionarios— aún no ha asumido plenamente este reto, confiando en que la responsabilidad recae solo en la industria energética. Mientras no asumamos un rol activo, no lideraremos la transición.

¿Qué pasaría si el sector automotor aprovechara sus cientos de puntos de venta, entiéndase “showrooms”,

tiendas y concesionarios, para comenzar a desplegar puntos de carga? Sería un paso decisivo para acelerar el desarrollo de la red de recarga.

Regreso al concepto inicial, se trata de un ecosistema en donde las marcas, importadores, concesionarios, estaciones de servicio y empresas de energía deberíamos trabajar juntos, priorizando el beneficio colectivo sobre el individual.

La inversión entre varios actores es más llevadera, sobre todo que la demanda aún es menor y el retorno de la inversión se verá en el mediano y largo plazo, pero es estratégico empezar a desarrollar la red o redes de recarga. Tampoco nos olvidemos que esto es un negocio que va mucho más allá de solo vender electrones, pero sobre eso seguro tendremos más oportunidades de conversar a futuro.

A nivel regulatorio y de política de Estado, el país aún espera un plan integral y mayores incentivos que compensen la baja demanda inicial. Sin embargo, desde el sector privado podemos empezar ya a desplegar la red con las reglas actuales. Es posible hacerlo, y es necesario.

En definitiva, la visión debe ser colectiva: solo con sinergias entre los distintos actores del ecosistema lograremos impulsar la electromovilidad en el país.

La AAP suma la voz de una mujer líder a su Consejo Directivo

Entrevista a: [Mirtha Vidalón Orellana](#) | Directora de Retail & Network en Inchcape Perú



El nombramiento de Mirtha Vidalón, Directora de Retail & Network en Inchcape Perú, como la primera mujer en integrar el Consejo Directivo de la Asociación Automotriz del Perú marca un hito histórico en casi 100 años de vida institucional de la AAP. Su designación no solo visibiliza el talento femenino en el sector automotor, sino que también abre la puerta a nuevas perspectivas de liderazgo, innovación y sostenibilidad en la industria. A continuación, exploraremos en su visión y aportes para el sector.

1 ¿Qué significa para usted convertirse en la primera mujer en integrar el Consejo Directivo de la AAP después de un siglo de historia?

Es un honor y una gran responsabilidad ser la primera mujer en formar parte del Consejo Directivo de la AAP. Representa un avance importante hacia la inclusión y la diversidad en un sector que ha sido tradicionalmente masculino. Espero que mi participación inspire a más mujeres a contribuir con su talento y visión en el desarrollo de la industria automotriz en el Perú,

esto incluso en posiciones no tradicionales como las asociadas a Posventa o el Soporte técnico.

2 Desde su experiencia en Inchcape, ¿qué aprendizajes considera más valiosos para aportar al desarrollo del sector automotor en el Perú?

En Inchcape tenemos el propósito sólido de contribuir al desarrollo de los mercados que atendemos al brindar mayores soluciones de movilidad y acceso a las personas de los países que operamos. En Perú tenemos un portafolio de marcas que atienden diferentes necesidades, tenemos alianzas con la banca y, sobre todo, promovemos la sostenibilidad e inclusión en nuestros equipos soportados por la digitalización. Gracias a esta visión global e integral es que viene mi aporte para plantear acciones para desarrollar el mercado peruano.

3 ¿Cómo visualiza el papel de la mujer en posiciones de liderazgo dentro de una industria tradicionalmente dominada por hombres?

Diversos estudios han demostrado que las organizaciones con mayor diversidad tienen una mejor performance en rentabilidad e incluso cifras de lealtad de clientes y por supuesto experiencia del colaborador. Las mujeres aportamos una valiosa diversidad de pensamiento, colaboración y liderazgo, cualidades esenciales para el crecimiento sostenible de cualquier industria. Creo firmemente que abrir más espacios para su desarrollo y participación fortalecerá al sector automotor,



impulsando una transformación más equitativa, innovadora y representativa del talento que existe en nuestro país.

4 En su rol actual, lidera proyectos de innovación y optimización en el retail automotriz. ¿Cuál considera que ha sido el mayor desafío en este camino?

El mayor desafío ha sido transformar nuestros modelos operativos comerciales para soportar el crecimiento constante de la compañía y, simultáneamente, acelerar el desarrollo de talento y habilidades en el equipo, lo cual es fundamental para adaptarnos a los cambios del mercado y a las expectativas de los consumidores.

5 ¿Qué iniciativas deberían priorizarse en el Perú para acelerar la transición hacia una movilidad más limpia y sostenible?

Tenemos un parque automotor muy antiguo con 14 años de antigüedad en promedio y vehículos de una antigüedad hasta de 30 años. Es fun-

damental priorizar políticas públicas que incentiven la renovación del parque automotor y un mayor acceso a la población al uso de vehículos eléctricos o con tecnologías limpias. Esto implica no solo el desarrollo de infraestructura adecuada, sino también mecanismos de incentivos que contribuyan a facilitar esta renovación a la mayoría de la población. También es clave fomentar la educación y la concientización sobre movilidad sostenible entre todos los actores del sector, para acelerar una transición responsable y duradera hacia un futuro más limpio.

6 ¿Qué mensaje le daría a las nuevas generaciones de mujeres que aspiran a desarrollarse profesionalmente en el sector automotor?

Les diría que confíen en su talento y capacidad para liderar y transformar el sector. La industria automotriz ofrece grandes oportunidades para quienes buscan innovar y aportar desde la diversidad. Persistan, aprendan constantemente y apoyen a otras mujeres en su camino profesional.

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



La Electromovilidad avanza fuerte en el país

La transición hacia una matriz energética vehicular más amigable con el medio ambiente está en marcha en el Perú, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos. En este contexto, la evolución del mercado de vehículos electrificados (híbridos y eléctricos) responde a una combinación de factores que han dinamizado tanto la oferta como la demanda.

Por el lado de la oferta, se observa una ampliación significativa de los modelos disponibles, que abarcan distintas tecnologías y se ofrecen a precios cada vez más competitivos. En cuanto a la demanda, se percibe un cambio paulatino en las preferencias del consumidor peruano, quien viene optando cada vez más por alternativas de movilidad sostenible. Esta tendencia se explica no solo por una mayor conciencia ambiental, sino también por el reconocimiento de beneficios concretos como la eficiencia energética, los menores costos operativos y el bajo mantenimiento que caracterizan a estos vehículos.

Para ilustrar esta evolución, vale la pena revisar algunas cifras. Al cierre del tercer trimestre de 2025, la venta de vehículos electrificados alcanzó 7,256 unidades, lo que representa un incremento del 44% respecto al mismo periodo de 2024. Además, esta cifra ya supera el total vendido en todo el 2024 (6,646 unidades). Sin embargo, a pesar del crecimiento, la penetración de estos vehículos en el mercado peruano aún es baja en comparación con otros países de la región y del mundo. En el Perú, se venden 5 vehículos electrificados por cada 100 vehículos livianos y pesados, mientras que en Colombia son 34, en Ecuador 18, en Alemania 50, en Francia más de 60 y en Noruega 97.



Esto evidencia la necesidad de implementar políticas públicas de promoción de la electromovilidad, tal como se ha hecho en los países mencionados. No existe nación que haya logrado desarrollar con éxito este mercado sin el apoyo decidido del Estado, cuyo impulso redundaría en menores niveles de contaminación y en una mejor calidad de vida para la población.

En cuanto a la composición tecnológica del mercado, esta ha cambiado de manera importante con el paso de los años. Los híbridos convencionales redujeron

su participación, pasando del 94% en 2019 al 87% en setiembre de 2025. En contraste, los eléctricos puros, reconocidos por su alta eficiencia energética y bajo impacto ambiental, aumentaron su presencia del 3% al 8% en el mismo periodo. Por su parte, los híbridos enchufables también ganaron espacio, subiendo del 3% al 5%. Este ajuste refleja tanto un cambio en las preferencias de los consumidores como un incremento en la oferta disponible.

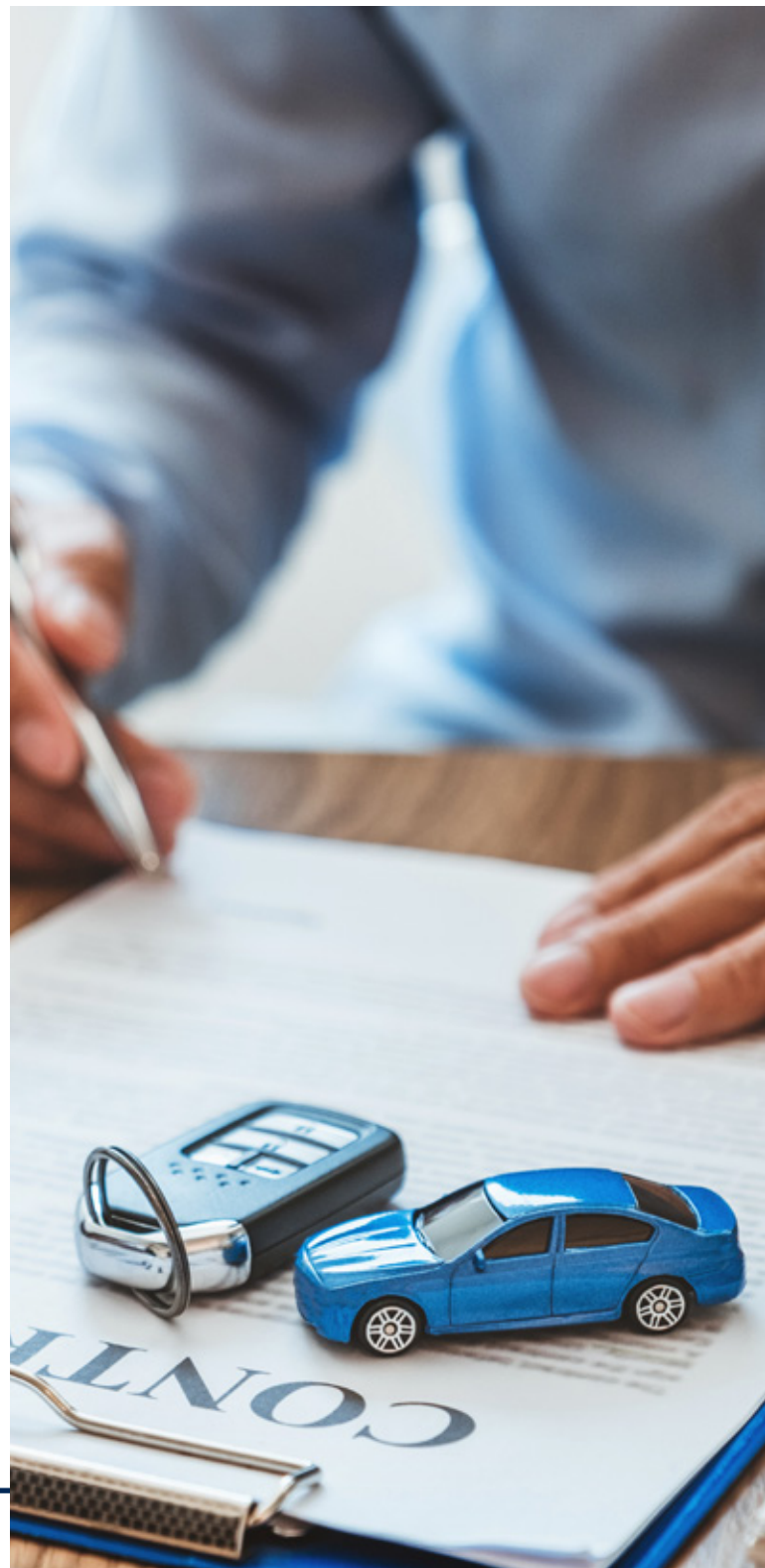
En esa línea, la comercialización de vehículos eléctricos puros e híbridos enchufables llegó a 920 unidades al cierre del tercer trimestre de 2025, lo que supone un crecimiento del 84% frente al mismo periodo de 2024. Este resultado se explica por la mayor variedad de marcas y modelos disponibles, así como por el creciente conocimiento de los consumidores sobre las ventajas de estas tecnologías (ahorro operativo, bajo mantenimiento y beneficios ambientales).



Esto evidencia la necesidad de implementar políticas públicas de promoción de la electromovilidad. No existe nación que haya logrado desarrollar con éxito este mercado sin el apoyo decidido del Estado, cuyo impulso redundaría en menores niveles de contaminación y en una mejor calidad de vida para la población”.

Otro aspecto relevante es la reducción progresiva del peso de las marcas de lujo dentro del mercado electrificado. En 2023, representaban el 37%, mientras que a setiembre de 2025 su participación bajó al 21%. Este cambio muestra que la oferta se está democratizando, adaptándose a distintas necesidades y presupuestos, lo que permite que más personas y empresas accedan a estas tecnologías.

Finalmente, resulta clave que el Estado asuma un rol más activo en el desarrollo de una estrategia integral de fomento a la electromovilidad. Ello implica no solo incentivos económicos, sino también el fortalecimiento del ecosistema que la sustenta, promoviendo una infraestructura de carga, normativas claras y condiciones que aseguren una expansión sostenible del mercado. Un primer paso concreto es el impulso de la electrificación del transporte público y de la flota vehicular estatal, lo que enviaría una señal clara del compromiso del país con una movilidad ambientalmente responsable.



Por [Genaro Baldeón Herrera](#)
*Presidente de la Asociación Latinoamericana de Distribuidores
de Automotores (Aladda)*



Vehículos electrificados:

Una alternativa de movilidad sostenible que crece en el mercado latinoamericano

El camino hacia una movilidad más sostenible no admite soluciones únicas. La diversidad de realidades energéticas, económicas y sociales de nuestros países demanda un enfoque de neutralidad tecnológica, que promueva simultáneamente vehículos eléctricos, híbridos, de hidrógeno, a biocombustibles y de combustión interna altamente eficientes. La convivencia de estas tecnologías asegura una transición equilibrada, viable y adaptada a las capacidades de cada nación, evitando interrupciones económicas que perjudiquen a consumidores y empresas.

Las cifras del mercado de vehículos electrificados muestran un panorama alentador. Hasta el cierre de agosto de 2025, las ventas de vehículos nuevos híbridos y eléctricos representan el 10% de las ventas totales. En este período, se comercializaron en la región 375.695 vehículos híbridos y eléctricos, frente a los 265.553 del mismo período en 2024, lo que representa un incremento del 41%.

Los ritmos de penetración de las tecnologías electrificadas (híbridas y eléctricas) en América Latina son dispares. Mientras que, en Colombia, las ventas de estos tipos de vehículos alcanzan el 33% de participación, en Uruguay 23%; en Costa Rica 20% o en Ecuador 17%; en el otro extremo encontramos a Argentina con 3%, a Perú con 4% o a Panamá con 5,5%. En la media, encontramos a los mercados latinoamericanos más grandes: Brasil con 10% y México 9%.

Evidentemente, la participación del 7,6% del de vehículos híbridos (HEV y PHEV) en América Latina es muy superior que la de eléctricos, que aún mantiene una modesta participación del 2,3%. Sin embargo, dos mercados de la

región destacan por una mayor demanda de eléctricos: en Costa Rica las ventas de eléctricos supera el 17% y en Uruguay es del 16%; en ambos países se comercializan más vehículos eléctricos que híbridos.



01

Flota de buses eléctricos en
Colombia: Fuente: El Carro
Colombiano.



ALADDA

Asociación Latinoamericana de Distribuidores de Automotores

Cierre de agosto, 2025

Publicado en septiembre, 2025

Ventas de vehículos híbridos y eléctricos



Argentina					
Livianos					
Ene - ago	2024	2025	VAR%	%PART 2025	
BEV	557	538	-3,4%	0,1%	
PHEV	170	205	20,6%	0,0%	
HEV	13.448	13.957	3,8%	3,2%	
TOTAL	14.175	14.700	3,7%	3,4%	



Bolivia**					
Livianos y pesados					
Ene - dic	2023	2024	VAR%	%PART 2024	
BEV	129	203	57,4%	0,7%	
PHEV	-	-	-	0,0%	
HEV	827	1.540	86,2%	5,2%	
TOTAL	956	1.743	82,3%	5,9%	



Brasil					
Livianos y pesados					
Ene - ago	2024	2025	VAR%	%PART 2025	
BEV	41.534	46.112	11,0%	2,8%	
PHEV	33.714	55.506	64,6%	3,3%	
HEV	34.546	63.791	84,7%	3,8%	
TOTAL	109.794	165.409	50,7%	9,9%	

**Información disponible periodo ene - dic 2024



Colombia					
Livianos y pesados					
Ene - ago	2024	2025	VAR%	%PART 2025	
BEV	3.850	10.675	177,3%	7,1%	
PHEV	1.108	2.560	131,0%	1,7%	
HEV	23.206	36.539	57,5%	24,3%	
TOTAL	28.164	49.774	76,7%	33,1%	



Costa Rica					
Livianos y pesados					
Ene - ago	2024	2025	VAR%	%PART 2025	
BEV	7.633	8.283	8,5%	17,3%	
PHEV	-	-	-	-	
HEV	1.557	1.566	0,6%	3,3%	
TOTAL	9.190	9.849	7,2%	20,5%	



Chile					
Livianos					
Ene - ago	2024	2025	VAR%	%PART 2025	
BEV	2.247	3.411	51,8%	1,6%	
PHEV	696	1.804	159,2%	0,9%	
HEV	7.481	16.067	114,8%	7,6%	
TOTAL	10.424	21.282	104,2%	10,1%	

Datos de importaciones



Ecuador					
Livianos y pesados					
Ene - ago	2024	2025	VAR%	%PART 2025	
BEV	862	2.234	159,2%	2,9%	
PHEV	293	1.196	308,2%	1,5%	
HEV	8.508	10.014	17,7%	13,0%	
TOTAL	9.663	13.444	39,1%	17,4%	



Guatemala					
Livianos y pesados					
Ene - ago	2024	2025	VAR%	%PART 2025	
BEV	231	362	56,7%	0,9%	
PHEV	150	363	142,0%	0,9%	
HEV	1.912	3.581	87,3%	8,7%	
TOTAL	2.293	4.306	87,8%	10,5%	



México					
Livianos y pesados					
Ene - ago	2024	2025	VAR%	%PART 2025	
BEV	16.871	13.333	-21,0%	1,4%	
PHEV	4.523	6.560	45,0%	0,7%	
HEV	54.435	68.629	26,1%	7,0%	
TOTAL	75.829	88.522	16,7%	9,0%	



Panamá					
Livianos					
Ene - ago	2024	2025	VAR%	%PART 2025	
BEV	368	591	60,6%	1,6%	
PHEV	51	57	11,8%	0,1%	
HEV	1.187	1.437	21,1%	3,8%	
TOTAL	1.606	2.085	29,8%	5,5%	



Paraguay					
Livianos y pesados					
Ene - jul	2024	2025	VAR%	%PART 2025	
BEV	200	426	113,0%	2,0%	
PHEV	149	419	181,2%	1,9%	
HEV	699	958	37,1%	4,4%	
TOTAL	1.048	1.803	72,0%	8,3%	



Perú					
Livianos y pesados					
Ene - ago	2024	2025	VAR%	%PART 2025	
BEV	240	523	117,9%	0,4%	
PHEV	184	273	48,4%	0,2%	
HEV	3.991	5.528	38,5%	4,1%	
TOTAL	4.415	6.324	43,2%	4,7%	

Datos de importaciones



Uruguay					
Livianos y pesados					
Ene - jul	2024	2025	VAR%	%PART 2025	
BEV	2.647	6.180	133,5%	16,0%	
PHEV	-	-	-	-	
HEV	2.440	2.912	19,3%	7,6%	
TOTAL	5.087	9.092	78,7%	23,6%	

Total electrificados regional				
Ene - ago	2024	2025	% PART 2024	% PART 2025
BEV	74.393	86.062	2,1%	2,3%
PHEV	40.889	68.524	1,2%	1,8%
HEV	150.271	221.109	4,3%	5,8%
TOTAL	265.553	375.695	7,5%	9,9%

Nota 1: Se incluye la información de los siguientes países: Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Ecuador, México, Perú, Panamá, Chile y Guatemala.

Nota 2: El porcentaje de participación de vehículos electrificados se calcula solo con datos de los mercados de los países que reportaron las ventas de estos segmentos, en enero y agosto 2025.

Nota 3: El porcentaje de participación de cada tipo de tecnología se calcula respecto a la sumatoria total de ventas del mercado en cuestión.

Fuentes: Argentina - Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA), Bolivia - Cámara Automotriz Boliviana (CAB), Brasil - Associação Nacional de Distribuidores de Veículos Automotores (ANAVE), Chile - Asociación Nacional Automotriz de Chile A.C. (ANAC), Colombia - Asociación Nacional de Distribuidores de Vehículos Automotores (ANDIVA), Costa Rica - Asociación de Importadores de Vehículos y Maquinaria (AIVEMA), Ecuador - Asociación Nacional de Distribuidores de Vehículos Automotores (ANAVE), México - Asociación Nacional de Distribuidores de Vehículos Automotores (ANAVE), Panamá - Asociación Nacional de Distribuidores de Vehículos Automotores (ANAVE), Paraguay - Cámara de Distribuidores de Automotores y Maquinaria (CADA), Perú - Asociación Automotriz del Perú (AAP), Uruguay - ACU.

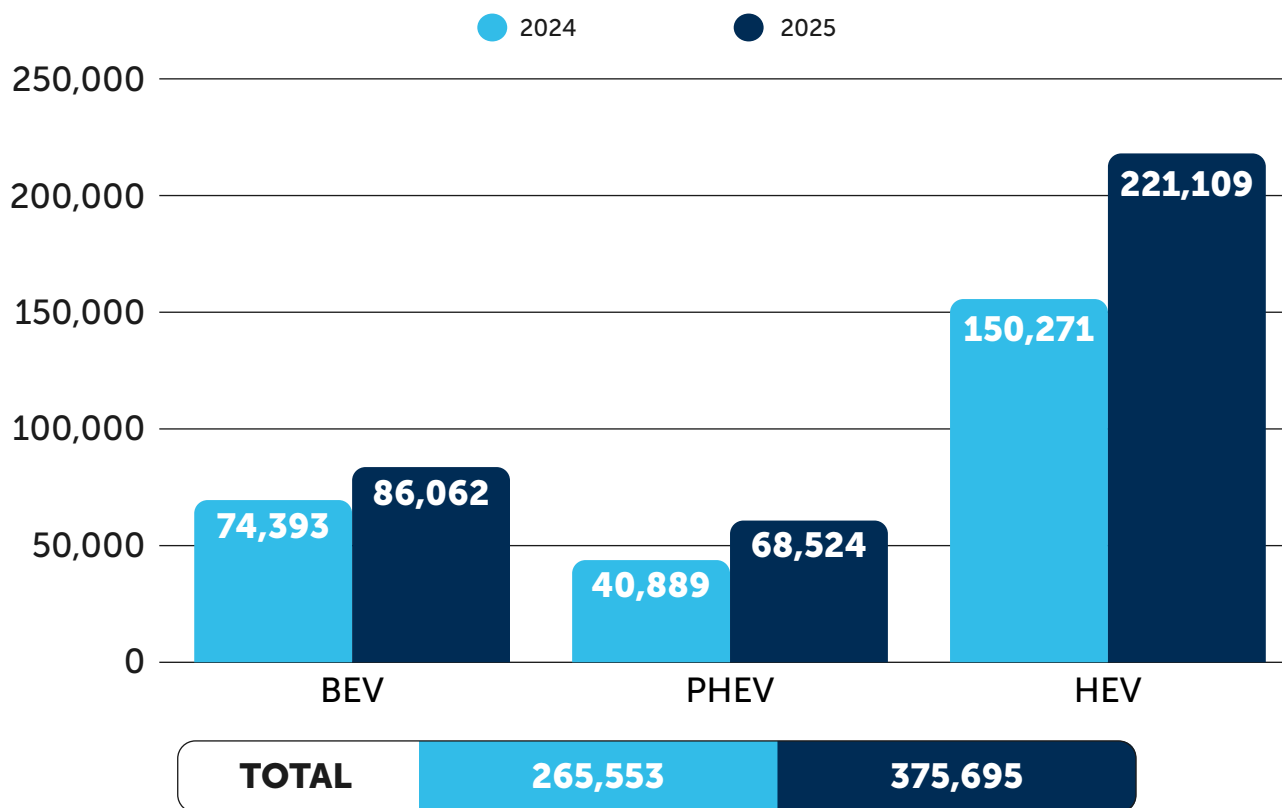
Convenciones: BEV: Vehículo Eléctrico - PHEV: Vehículo Eléctrico de Rango Extendido - HEV: Vehículo Híbrido Enchufable - HEV: Vehículo Híbrido Eléctrico

Varios factores influyen en los comportamientos de los mercados de vehículos electrificados en la región. Los incentivos fiscales (reducciones arancelarias y tributarias) y los incentivos o restricciones a la circulación vehicular de las tecnologías electrificadas están entre los más visibles. Algunos países han introducido en sus legislaciones la exoneración o rebaja de aranceles e impuestos internos

tanto a vehículos eléctricos, como híbridos, otros solo mantienen este tipo de beneficios a vehículos eléctricos; mientras que otros prácticamente no establecen significativas diferencias fiscales entre estas dos tecnologías.

Otro factor crítico es la calidad de los combustibles. Mientras países como Chile, Colombia y Perú avanzan

Venta de vehículos electrificados en la región (enero - agosto)



con estándares Euro 6, otros como Ecuador, aún mantienen normas Euro 3, con un contenido de azufre más alto que compromete la compatibilidad con nuevas tecnologías y retrasa la reducción de emisiones. Esta disparidad genera brechas en la región y evidencia la importancia de una armonización normativa que permita avanzar de manera coordinada.

En cuanto a mercado de eléctricos, la red de infraestructura de carga es un factor determinante para una mayor o más acelerada incursión de estas tecnologías en los países de la región. Electrolineras, redes de carga rápida, estaciones de biocombustibles y de hidrógeno, requieren inversiones de gran escala. En este sentido, las alianzas público-privadas son el mecanismo más efectivo para ampliar coberturas, asegurar acceso equitativo y fomentar la confianza de los consumidores.

Desde Aladda impulsamos una visión integral: prohibir o restringir severamente el ingreso de vehículos usados o en condiciones deficientes; promover programas de

renovación mediante chatarrización; e incentivar la adquisición de unidades nuevas y eficientes con beneficios fiscales y sistemas de revisión técnica rigurosos. Esta modernización no solo impacta en la calidad del aire y la seguridad vial, sino que también genera empleo y dinamiza las cadenas productivas.

La transición hacia una movilidad más sostenible no puede concebirse como una imposición, sino como un proceso inclusivo y gradual que respete las capacidades económicas y técnicas de cada país.

El desafío es grande, pero también lo es la oportunidad. Si América Latina logra articular políticas públicas consistentes, desarrollar infraestructura adecuada, sin descuidar como una política prioritaria la modernización del transporte público, podrá avanzar hacia una mayor movilidad sostenible. El compromiso del sector está claro: trabajar por una movilidad que no solo conecte territorios, sino que también garantice progreso, inclusión y respeto por el planeta.

CURSO

HABILIDADES DIRECTIVAS PARA LA GESTIÓN EFECTIVA

En convenio con

**Pacífico**
Business School

10 de Noviembre



Modalidad Virtual

Lunes y miércoles
7:00 pm a 10:00 pm**INVERSIÓN POR PARTICIPANTE:**Tarifa regular **S/ 1,990****Descuentos exclusivo para asociados**Por 1 participante (30% desc.): **S/ 1,393**Por 2 participantes (40% desc. c/u): **S/ 1,194**Por 3 participantes (50% desc. c/u): **S/ 995**

Fortalece tu liderazgo y toma
decisiones efectivas para
guiar equipos hacia el éxito.

Contacta con un asesor ►

AAP en acción

Perú refuerza su atractivo para la inversión internacional en el roadshow de inPerú

El roadshow de inPerú en España culminó con éxito, reuniendo a más de 80 líderes empresariales e inversionistas. [Karsten Kunckel](#), presidente de la AAP y representante de la CONFIEP, participó junto a ministros y autoridades, destacando el interés en sectores como minería, transporte, energía, exportaciones, saneamiento y salud. [Mercedes Aráoz](#) subrayó la solidez macroeconómica; el ministro [Raúl Pérez-Reyes](#) expuso oportunidades en energías renovables; la ministra Úrsula León presentó proyectos hoteleros por más de US\$ 347 millones, y Julio Velarde reafirmó la estabilidad monetaria. Desde la AAP reiteramos nuestro compromiso de promover la confianza de los inversionistas y el desarrollo del país.



01
Karsten Kunckel, presidente de la AAP y representante de la CONFIEP, durante su participación en inPerú en España.

02

Paolo Malaver, Alfredo De Las Casas y Alex Sigüenza durante la 2° Feria de Transporte y Movilidad en Cajamarca.



La II Feria de Transporte y Movilidad Cajamarca 2025 reunió innovación, conocimiento y entretenimiento en un solo lugar.

En Cajamarca no solo se disfrutó de la exhibición de vehículos y sus innovaciones tecnológicas, sino también de conferencias de expertos, activaciones familiares y lo mejor de la gastronomía local. El evento fue un homenaje a la pasión por los motores que caracteriza a la ciudad. Entre las ponencias más destacadas estuvo la de [Alex Sigüenza Álvarez](#), especialista técnico de la Fundación Transitemos, quien expuso “Desafíos de la movilidad urbana en Cajamarca”. Su intervención dejó valiosas reflexiones y aprendizajes para avanzar hacia una movilidad más segura y sostenible, respondiendo a las necesidades de una ciudad en constante crecimiento.

AAP reconoce valentía de suboficial de la PNP y le entrega vehículo cero kilómetros

En el marco del Premio Policía Soy 2025, la Asociación Automotriz del Perú (AAP) entregó una SUV Changan New CS35 Plus al suboficial Danny Vega Lastra, de la Región Policial Ucayali, por su valentía al rescatar a una niña de cinco años tomada como rehén durante un asalto. Gracias a su rápida intervención frustró el crimen y detuvo al agresor. La entrega estuvo a cargo de [Jaime Graña](#), gerente general de la AAP, y [Alfredo De Las Casas](#), gerente de Proyectos. Con este reconocimiento, la AAP reafirma su compromiso de apoyar a la Policía Nacional y la seguridad ciudadana.

03

De izquierda a derecha, Alfredo De Las Casas, Danny Vega y Jaime Graña.



04

Delegados de los gremios de motos de la región reunidos en el Encuentro Motolatam.



Nuevo Manifiesto propone cambios clave para la seguridad vial en el sector de las motocicletas

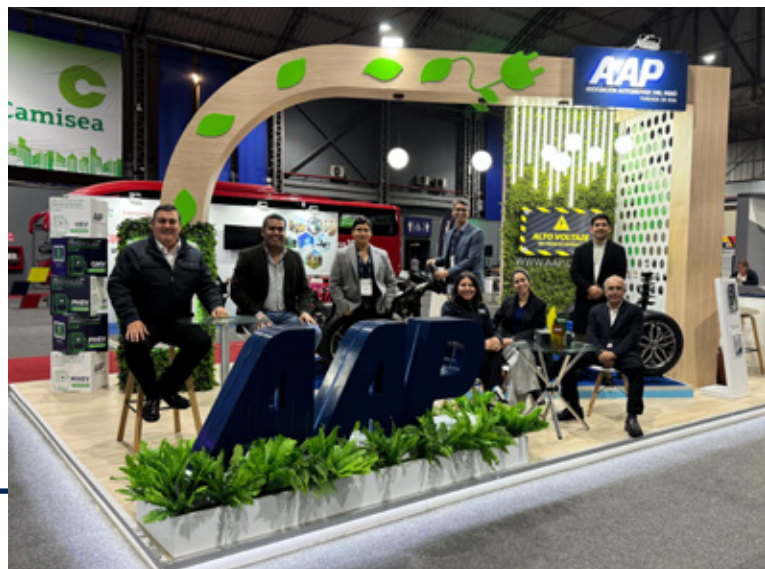
La Asociación Automotriz del Perú (AAP), como parte de la Alianza MotoLatam, participó en el lanzamiento del Manifiesto por una Movilidad Segura y Sostenible durante la 2.ª Asamblea de MotoLatam en Santiago de Chile. El documento, respaldado por asociaciones de 8 países, busca promover un motociclismo seguro, sostenible y adaptado a la realidad regional. Sus cinco ejes son: seguridad vial, regulación con enfoque regional, movilidad sostenible, futuro limpio y trabajo conjunto entre gobiernos, industria y sociedad civil. La AAP reafirma así su compromiso de impulsar un motociclismo responsable e inclusivo en el Perú y toda Latinoamérica.

AAP impulsa la ruta hacia un futuro más limpio en Transporte Sostenible 2025

En el evento Transporte Sostenible 2025 reafirmamos nuestro compromiso de impulsar un transporte amigable con el medio ambiente. Presentamos un módulo de aprendizaje sobre vehículos eléctricos, que despertó gran interés al mostrar sus beneficios para la movilidad y el entorno. [Ellioth Tarazona](#) participó en el panel "Transporte Sostenible al 2030: ¿Estamos en la ruta correcta?" y dictó la conferencia "Un transporte terrestre sostenible". Por su parte, [Alberto Morisaki](#) moderó los paneles sobre transporte pesado en transición y financiamiento para la movilidad urbana sostenible. Nada de esto habría sido posible sin nuestro equipo, con quienes seguimos revolucionando el camino hacia un mundo mejor.

05

Equipo de la AAP en su stand durante Transporte Sostenible 2025.



Encuentranos

en  YouTube



@TURBOPERU



SUSCRIBETE 17.5k



Vlog

Review's y más



www.turbo.pe

REVISTA
TURBO 



@turboperu



 @revista_turbo_peru



Revista Turbo Perú