

+MOVILIDAD

Revista de la Asociación Automotriz del Perú

Octubre - Diciembre 2025 | Edición N°4

18

Opinión de Experto:

SEMÁFOROS INTELIGENTES: EL CEREBRO INVISIBLE DEL TRÁNSITO EN CHILE

Por José Cornejo Hernández | Encargado de Estudios y Estadísticas de la Cámara de Comercio Automotriz de Chile - CAVEM

10



Opinión Gremial:

Jaime Dupuy

Director Ejecutivo de ComexPerú

neoauto

Conectamos tu marca con
+544k usuarios



Descubre cómo crecer con NeoAuto
— Contáctanos  +51 942 484 279



*Imágenes referenciales. La data presentada es el promedio de los últimos 6 meses, extraída de Google Analytics.

Asociación Automotriz del Perú

Año I – Edición N° 4
Octubre - Diciembre 2025

Publicación: Enero 2026

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° 4**
José Cornejo Hernández
Alfredo De las Casas Cáceres
Jaime Dupuy Ortiz de Zevallos
David Augusto Hernández Salazar
Gina Lucía Huamán Saravia
Scelza Lamarca Sánchez
Alberto Morisaki Cáceres

www.aap.org.pe

ÍNDICE

Editorial	05
Respeto, control y tecnología: la base de una movilidad segura para el Perú	
Informe central	06
Fiscalización vial en crisis: retos clave para frenar los siniestros	
Entrevista destacada	08
Hacia un transporte público integrado: cómo la ATU está transformando la movilidad limeña	
Opinión gremial	10
Orden vial para la competitividad: por qué el Perú necesita un sistema de fiscalización moderno	
Opinión de experto	12
Fiscalización y cultura vial: cómo la tecnología puede transformar la seguridad vial en el Perú	
Normativa y legislación	14
RFID: oportunidades de mejora para la fiscalización vial	
Radiografía Vial	16
Señales de tránsito: ¿Qué indican y cómo identificarlas?	
Opinión de experto	18
Semáforos inteligentes: el cerebro invisible del tránsito en Chile	
Estadísticas del sector	20
La impunidad vial también cuesta: impacto económico de no fiscalizar	
Sector automotor	22
Movilidad con Propósito: el nuevo paradigma del sector automotor	
Relacionamiento con el asociado	24
AAP en acción	



100 AÑOS

Moviendo al Perú hacia
su desarrollo sostenible



Av. Jorge Basadre N°157,
Int. 701-702 - San Isidro



Respeto, control y tecnología: la base de una movilidad segura para el Perú

El Perú enfrenta una crisis de movilidad que ya es imposible ignorar. La combinación de una cultura vial débil, altos niveles de informalidad y una impunidad que se ha normalizado ha convertido nuestras vías en espacios donde las reglas son opcionales. Esta situación no responde solo al comportamiento individual, es el resultado de años sin una fiscalización consistente y sin una política educativa que forme ciudadanos responsables desde la raíz.

La solución exige asumir que la fiscalización efectiva debe ser una política de Estado, no un esfuerzo aislado de cada gobierno. El país necesita dejar atrás el modelo tradicional, basado en operativos manuales y sistemas fragmentados. Hoy existe tecnología que permitiría transformar el control del tránsito. La identificación por radiofrecuencia (RFID) es una de ellas: permite reconocer vehículos en tiempo real, validar información esencial como el SOAT, revisión técnica, autorizaciones, orden de captura o deuda impaga y detectar de inmediato a quienes circulan fuera de la ley. No es una promesa; es una herramienta ya usada en otros países para reducir la evasión, ordenar el transporte y mejorar la trazabilidad del parque automotor.



Sin embargo, la tecnología solo funciona si va acompañada de instituciones que comparten datos, procesos transparentes y sanciones que realmente se cumplan. Ese es uno de los puntos centrales que el gremio automotor ha planteado de manera reiterada: el control inteligente requiere interoperabilidad, supervisión rigurosa y un compromiso real por parte del Estado para cerrar los espacios donde la informalidad se reproduce.

A ello debe sumarse una educación vial seria y sostenida. No basta con campañas de temporada; se necesita un enfoque permanente, desde las escuelas hasta la formación de conductores profesionales, con evaluaciones que certifiquen competencias reales y no trámites simbólicos.

La conclusión es clara: ningún plan de movilidad funcionará si sigue dependiendo del "buen criterio" de los usuarios o de intervenciones esporádicas. Sin fiscalización moderna —incluida la RFID— y sin ciudadanos informados, cualquier reforma es inviable. El Perú tiene la oportunidad de corregir el rumbo. Lo que falta es decisión y coherencia para hacerlo.

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



Fiscalización vial en crisis: retos clave para frenar los siniestros

La fiscalización vial en el Perú atraviesa un punto crítico. Pese a los operativos, normas y programas anunciados por el Estado, los resultados no muestran mejoras sustantivas. El Observatorio Nacional de Seguridad Vial reportó más de 86 mil siniestros de tránsito en 2024, y los registros preliminares del primer semestre de 2025 confirman que la tendencia se mantiene sin una reducción clara. La persistencia de estas cifras revela que el sistema de control y cumplimiento funciona por debajo de lo que la realidad exige.

Desde el propio Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) se reconoce la gravedad del escenario. Pedro Olivares, director de Seguridad Vial, ha señalado públicamente que en el país fallecen en promedio 12 personas al día en accidentes de tránsito, tres de ellas motociclistas. El diagnóstico oficial identifica causas recurrentes: exceso de velocidad, conducción temeraria, transporte informal y un control insuficiente en vías urbanas. Sin embargo, diversos especialistas coinciden en que el problema no es solo de conducta, sino de cómo se fiscaliza.

Antes de evaluar sanciones, el sistema enfrenta un desafío previo, la calidad y legitimidad de la fiscalización. Un control deficiente, mal sustentado o desigual termina debilitando cualquier proceso posterior. En el Perú no existe una estandarización nacional efectiva: mientras algunas ciudades operan con cinemómetros certificados, cámaras con trazabilidad y notificación digital, otras dependen de operativos manuales y evidencia limitada. Esta brecha técnica abre espacio a cuestionamientos, apelaciones y desconfianza. Un sistema que no puede probar correctamente una infracción difícilmente puede ser percibido como justo.





La crisis de fiscalización vial en el Perú combina controles desiguales, sanciones poco efectivas y planificación urbana deficiente, lo que perpetúa los siniestros, limita la cultura vial y mantiene la sensación de impunidad en las ciudades".

Esa debilidad inicial impacta directamente en el proceso sancionador. Según advierte [Luis Quispe Candia](#), presidente de Luz Ámbar, los procedimientos administrativos pueden extenderse por meses o incluso años debido a reconsideraciones, apelaciones y procesos judiciales. El resultado es previsible: multas que no se cobran y conductores que reinciden, reforzando la sensación de impunidad. Para [Karsten Kunckel](#), presidente de la Asociación Automotriz del Perú, cuando la sanción no se ejecuta de manera efectiva, la fiscalización pierde credibilidad y se diluye su rol preventivo. Sin legitimidad, no hay cultura vial posible.

Pero la fiscalización, incluso bien aplicada, no opera en el vacío. Desde la academia, el ingeniero [Juan Carlos Dextre](#), especialista en transporte y docente de la PUCP, subraya que controlar sin intervenir la infraestructura es insuficiente. La evidencia internacional muestra que los países que lograron reducir víctimas no lo hicieron solo con más operativos, sino con

auditorías de seguridad vial, identificación precisa de puntos críticos y rediseños físicos que obligan a respetar los límites de velocidad y protegen al peatón. La fiscalización funciona mejor cuando la vía está diseñada para prevenir el error humano.

La ciudad, además, condiciona el riesgo. Mariana Alegre, directora de Lima Cómo Vamos, ha sido clara al señalar que la infraestructura también genera siniestros. Veredas inexistentes, cruces inseguros, transporte público desarticulado y un crecimiento urbano desordenado elevan la exposición al peligro, especialmente para peatones y ciclistas. En ese contexto, fiscalizar es necesario, pero insuficiente si no se acompaña de una planificación urbana que priorice la seguridad.

A este escenario se suma un problema institucional: la dispersión de competencias. Municipalidades, MTC, SUTRAN, ATU y Policía Nacional operan con criterios distintos y bases de datos poco integradas. La ausencia de una autoridad única de seguridad vial ralentiza decisiones, fragmenta la información y limita una respuesta homogénea. En un país donde la informalidad vial supera el 50% en algunos segmentos, esta desarticulación debilita cualquier esfuerzo de control.

Las voces técnicas y oficiales coinciden en un punto central y es que la fiscalización no es un fin en sí mismo, sino parte de una política pública integral. Requiere estándares técnicos claros, tecnología confiable, procesos sancionadores efectivos, infraestructura segura y gobernanza articulada. Mientras estos elementos no avancen de manera coherente, la seguridad vial seguirá siendo una deuda pendiente que el país continúa pagando en vidas.

Cifras recientes (Perú)



Hacia un transporte público integrado:

cómo la ATU está transformando la movilidad limeña

Entrevista a: [David Hernández Salazar](#) | Presidente Ejecutivo de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU)

En un contexto marcado por la congestión, la informalidad y la urgencia de modernizar el transporte público, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) impulsa reformas orientadas a construir un sistema integrado, eficiente y sostenible. Desde la planificación hasta la fiscalización y la integración tarifaria, la entidad enfrenta uno de los principales desafíos urbanos del país. En esta entrevista, la ATU detalla los avances logrados, los retos pendientes y el rol del Estado, el sector privado y la ciudadanía en la transformación de la movilidad urbana.

1 ¿Qué significa para la ATU un transporte público verdaderamente integrado y cómo se está avanzando hacia ese objetivo?

Para la ATU, la implementación de un Sistema Integrado de Transporte (SIT) debe responder a las necesidades de Lima y Callao. En ese marco, ya se ha iniciado el planeamiento estratégico de la ciudad. A través del Plan de Movilidad Urbana (PMU), culminado en noviembre de 2025 y aprobado en diciembre, se

ha trazado una hoja de ruta con medidas de corto, mediano y largo plazo para construir una red de transporte público eficiente, conectada, sostenible y accesible.

La futura red del SIT contempla más de 200 proyectos, que incluyen metros, teleféricos, sistemas BRT y corredores de buses, con el objetivo de integrar zonas periféricas con los centros de empleo, reducir desigualdades y mejorar la calidad de vida.

2 ¿Cuáles han sido los principales logros de la ATU en los últimos dos años que ya impactan en la vida de los usuarios?

La ATU ha logrado avances relevantes. Se aprobó el primer Plan Regulador de Rutas (PRR) y se inició el Régimen Excepcional de Renovación de Autorizaciones, un hito tras más de 20 años. Se han otorgado títulos habilitantes para 452 rutas, impulsando la formalización y el ingreso progresivo de flota moderna.

Entró en vigencia el Reglamento del Servicio de Transporte Regular y se

publicó el TUPA de la ATU, simplificando el proceso de renovación. Asimismo, se implementaron el BERS y el PRS, permitiendo a los transportistas destinar recursos a mejorar el servicio en un contexto afectado por la extorsión.

Se avanzó en modificaciones contractuales de los corredores complementarios, se logró la viabilidad para ampliar la capacidad de la Línea 1 del Metro, se obtuvo financiamiento para 150 buses eléctricos del Metropolitano y se presentó el PMU al 2045, con cerca de 200 proyectos para mejorar la movilidad de 11 millones de personas.

3 ¿En qué etapa se encuentra la integración tarifaria entre Metro, Metropolitano y corredores?

La integración tarifaria se encuentra en desarrollo, priorizando la integración de los medios de pago. La ATU viene implementando el Sistema de Recaudo Único (SRU), que permitirá una sola tarjeta de transporte público e incorporará pagos abiertos sin contacto.

El SRU estará operativo en 2026 y la tarjeta de transporte de la ATU entrará en operación comercial en el segundo semestre de ese año. Además, permitirá la integración tarifaria entre sistemas, considerando que hoy los usuarios realizan varios transbordos sin beneficios tarifarios.

4 La informalidad sigue siendo un gran reto. ¿Qué estrategias están aplicando para enfrentarla?

La ATU realiza operativos diarios de fiscalización en Lima y Callao, en coordinación con la Policía Nacional. Se ejecutan operativos de alto impacto, megaoperativos y acciones simultáneas en los corredores viales. Al 16 de diciembre de 2025, se realizaron 597 operativos de alto impacto.

La fiscalización se dirige exclusivamente a unidades sin autorización, utilizando bodycams y el sistema FiscATU, que redujo el tiempo de intervención de 15 a 3 minutos. Como resultado, se retiraron de circulación y sancionaron 5,784 unidades y se impusieron 9,181 actas por informalidad, equivalentes al 85.4% del total anual.

5 ¿Cómo se articula la ATU con municipios y otras entidades?

Desde 2019, la ATU mantiene 41 convenios con municipios de Lima

y Callao. Estos permiten que fiscalizadores municipales, capacitados y acreditados, realicen controles usando FiscATU y centrales de videovigilancia.

Los convenios facilitan identificar puntos críticos de informalidad y programar intervenciones conjuntas. También existen acuerdos con empresas privadas y entidades como Lima Airport Partners, SUNARP, el Poder Judicial y el Ministerio Público.

6 ¿Qué apoyo necesita la ATU del Gobierno central y del Congreso?

La ATU mantiene un trabajo articulado con el MTC y diálogo permanente con el Congreso. La asignación de recursos presupuestales es clave para pasar de la planificación a la ejecución, fortalecer la gestión por resultados y consolidar indicadores de impacto.

7 ¿Cuál es el rol del sector privado en esta reforma?

El sector privado es clave para renovar flota, cumplir estándares de

sostenibilidad y mejorar el servicio. Se requiere financiamiento para buses, infraestructura y sistemas de recaudo, así como soluciones tecnológicas y cooperación técnica internacional.

8 ¿Qué mensaje les daría a los ciudadanos?

La ATU trabaja en mejorar los servicios actuales y en consolidar el Sistema Integrado de Transporte a través del PMU. El respeto a la infraestructura y a los servicios por parte de los ciudadanos es fundamental para asegurar la eficiencia y sostenibilidad del sistema.



Por [Jaime Dupuy Ortiz de Zevallos](#)
Director Ejecutivo de ComexPerú



Orden vial para la competitividad: por qué el Perú necesita un sistema de fiscalización moderno

El Perú enfrenta una paradoja que afecta directamente su competitividad: mientras apuesta por insertarse en cadenas globales de valor y atraer inversiones, mantiene un sistema de movilidad y control vial que opera con estándares del pasado. La congestión crónica, la informalidad extendida y la elevada siniestralidad son reflejo de un ecosistema donde las reglas existen, pero no se cumplen; y cuando se cumplen, no lo hacen de manera homogénea ni transparente. Este desorden, lejos de ser solo un problema urbano, tiene efectos profundos en la productividad y en los costos logísticos del país.

La congestión en las principales ciudades, en particular en Lima y Callao, incrementa los tiempos de desplazamiento y genera enormes pérdidas económicas. Las empresas gastan más en transporte, combustible y horas-hombre improductivas. La informalidad en el transporte —tanto de pasajeros como de carga— no solo compite de manera desleal con quienes sí cumplen la ley, sino que además introduce incertidumbre, eleva los riesgos operativos y disminuye la calidad del servicio. A ello se suma la elevada siniestralidad: el Perú registra cifras que duplican o triplican las de países con sistemas de fiscalización modernos. Cada accidente implica costos directos



e indirectos para familias, empresas, aseguradoras y para el propio Estado.

Ante este panorama, es indispensable cambiar la narrativa: fiscalizar no es castigar; fiscalizar es proteger la economía y generar confianza. Un sistema moderno de fiscalización es aquel que permite que las reglas se cumplan de manera predecible, equitativa y basada en evidencia. Esto reduce la discrecionalidad, mejora la trazabilidad de las infracciones y fortalece la percepción de justicia. Cuando las empresas y los ciudadanos saben que las normas se aplican de forma coherente,



Un sistema moderno de fiscalización vial protege la economía y potencia la competitividad del Perú”.

aumenta la confianza en las instituciones y se crea un entorno propicio para la inversión. La predictibilidad normativa es, en sí misma, un activo económico.

La modernización del sistema de fiscalización vial requiere un conjunto de reformas técnicas que trasciendan la coyuntura. Implica adoptar tecnologías que ya son estándar en países competitivos: control electrónico de infracciones, monitoreo en tiempo real, interoperabilidad entre entidades, sistemas automáticos de pesaje y herramientas analíticas que permitan anticipar riesgos. Pero también exige algo igual de importante: estabilidad normativa. No es posible construir un sistema moderno si las reglas cambian constantemente, si las competencias se superponen o si las decisiones responden a presiones de corto plazo. Se necesita una hoja de ruta clara, sostenida en criterios técnicos y no políticos.

El orden vial no es una aspiración urbana; es una condición para que el país pueda competir. Un Perú que reduce su congestión, formaliza su transporte y disminuye sus siniestros es un Perú que baja sus costos logísticos, mejora su productividad y se alinea a los estándares internacionales. La fiscalización moderna no es una amenaza: es una oportunidad para que las ciudades funcionen, las empresas crezcan y los ciudadanos vivan mejor. El reto es avanzar con decisión y sin retrocesos.



01

Cuadricula amarilla en la
avenida Javier Prado en
hora punta.

Por [Alfredo De las Casas Cáceres](#)
Gerente de Proyectos, Planeamiento y Control de Gestión



Fiscalización y cultura vial: cómo la tecnología puede transformar la seguridad vial en el Perú

En el Perú, hablar de seguridad vial implica reconocer una verdad incómoda: las normas existen, pero no siempre se cumplen. La falta de cultura vial, una fiscalización poco efectiva y la limitada trazabilidad vehicular explican en parte por qué el país mantiene cifras preocupantes de accidentes, informalidad y evasión de las reglas de tránsito.

La modernización del control vehicular ya no puede depender únicamente de operativos presenciales o de cámaras aisladas. Hoy, tecnologías como la identificación por radiofrecuencia (RFID, por sus siglas en inglés) permiten avanzar hacia un sistema de supervisión inteligente, preventivo y automatizado. En ese contexto, esta herramienta se presenta como un componente clave para construir un país donde las normas se respeten y, sobre todo, contribuyan a salvar vidas.

Desde el año 2010, por disposición del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), las nuevas placas de rodaje de autos y camiones incorporan un holograma de seguridad, conocido como "tercera placa", que incluye un chip RFID. Sin embargo, durante años su uso se limitó a una función pasiva, desaprovechando su verdadero potencial como herramienta de gestión y fiscalización.

A ello se suma que, a partir de finales de 2025, una nueva normativa exige que las motocicletas y trimotos nuevas cuenten con placa de rodaje en formato Mercosur y una placa holográfica delantera con chip RFID, ampliando el alcance de esta tecnología a prácticamente todo el parque automotor. A diferencia de otros países de la región que aún evalúan soluciones de identificación vehicular, el Perú ya cuenta con la infraestructura normativa y técnica

instalada. Lo que falta es su implementación operativa a gran escala.

En ese punto entran los pórticos RFID. Se trata de estructuras instaladas en vías estratégicas—avenidas principales, accesos a ciudades o peajes—equipadas con antenas y lectores capaces de identificar automáticamente a cada vehículo que cuente con un chip RFID. Estos sistemas registran hora, ubicación y sentido de circulación, y verifican en tiempo real si el vehículo está habilitado y con su documentación en regla, integrándose con plataformas de tránsito, transporte y seguridad ciudadana.



El Perú ya cuenta con la tecnología y la normativa para una fiscalización vehicular inteligente; lo que falta es activar ese sistema para salvar vidas.

Su principal ventaja es que operan sin detener a los vehículos, no generan congestión, funcionan las 24 horas del día y reducen significativamente los espacios de discrecionalidad y corrupción asociados a la fiscalización tradicional.

El impacto en la seguridad vial es directo. La fiscalización presencial tiene limitaciones evidentes: requiere gran cantidad de personal, genera congestión y no puede cubrir todos los puntos críticos. En contraste, los pórticos

RFID permiten un control continuo, automático y no intrusivo, reduciendo la evasión y desincentivando conductas de riesgo.

Además, contribuyen a enfrentar uno de los problemas más graves del sistema: el uso de placas adulteradas y los llamados vehículos "gemelos". La tecnología RFID permite detectar estas irregularidades a partir del ID electrónico del chip, que no puede falsificarse, y emitir alertas en tiempo real a la Policía u otras entidades fiscalizadoras. Esto fortalece la trazabilidad de vehículos robados o involucrados en delitos y mejora la seguridad ciudadana.

En el transporte público y de carga, estos sistemas facilitan el seguimiento de rutas autorizadas, la identificación de unidades informales, el control de frecuencias y tiempos de viaje, y la supervisión del cumplimiento de estándares de seguridad. El resultado es un transporte más ordenado, confiable y seguro para usuarios y operadores.

Pero quizá el mayor aporte de los pórticos RFID sea su impacto en la cultura vial. En el Perú, muchas infracciones no se sancionan porque no son detectadas. Un sistema automatizado elimina la percepción de impunidad al operar de manera permanente. Mientras un operativo policial puede fiscalizar un número limitado de vehículos, un pórtico puede leer decenas de miles al día sin generar congestión ni riesgos.

Esto permite atacar directamente el núcleo de la informalidad: vehículos sin SOAT, sin revisión técnica, clonados o dedicados al transporte informal pueden ser identificados de



forma automática. Asimismo, ante la comisión de un delito, el sistema permite reconstruir el recorrido de un vehículo, información clave para la labor policial.

Los beneficios son claros. Para el Estado, mayor control sin incrementar costos operativos, datos confiables para diseñar políticas públicas, reducción de la evasión y trazabilidad en tiempo real del transporte. Para los ciudadanos, mayor seguridad vial, menos informalidad, menor congestión y procesos más ágiles, como el pago automatizado de peajes.

El Perú tiene una ventaja que pocos países de la región poseen: los vehículos ya cuentan con un chip RFID de uso obligatorio. La tecnología existe. La normativa también. Convertir esa infraestructura en un sistema inteligente de fiscalización puede marcar un antes y un después en la seguridad vial y en la construcción de una cultura de cumplimiento.

El país está listo para dar ese salto. Solo falta activarlo.

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



RFID: oportunidades de mejora para la fiscalización vial

La movilidad urbana y la seguridad vial en el Perú enfrentan retos cada vez más complejos. En los últimos años, la discusión pública ha puesto el foco en la necesidad de fortalecer los mecanismos de fiscalización y sanción de infracciones de tránsito, apostando por herramientas eficaces, objetivas y menos invasivas. En este contexto, la tecnología RFID (Radio Frequency Identification) representa una oportunidad concreta para modernizar la gestión del tránsito y mejorar la seguridad ciudadana, entre otras funcionalidades.

El RFID en el sistema vehicular peruano

La tecnología RFID es la utilizada en el dispositivo electrónico verificador pasivo (chip RFID) incorporado en la Placa Única Nacional de Rodaje de vehículos livianos y pesados, y que próximamente también estará presente en vehículos menores, conforme a lo dispuesto por la Ley N.º 32184, promulgada el 11 de diciembre de 2024. Esta tecnología permite identificar vehículos en circulación sin contacto físico, facilitando el control vehicular, la detección de infracciones, el cobro de peajes electrónicos y la integración con sistemas inteligentes de transporte, entre otros usos.

En efecto, cuando el chip RFID se encuentra dentro del alcance de las ondas de radiofrecuencia emitidas por un lector, tiene la capacidad de transmitir en milisegundos la información almacenada. El chip dispone de dos campos de almacenamiento de información, uno de los cuales está encriptado; es decir, no es susceptible de ser modificado o alterado. Este campo contiene un número de serie único de fábrica que se asocia al número de matrícula, lo que permite identificar al vehículo sin margen de error y, a partir de ello, vincularlo con distintas bases de datos oficiales, como el SOAT, las inspecciones técnicas vehiculares o las denuncias policiales, entre otras. Esta característica refuerza la trazabilidad y confiabilidad de la información, y reduce

significativamente el margen de error en los procesos de fiscalización.

El marco normativo vigente y sus límites

El Reglamento Nacional de Tránsito, cuyo Texto Único Ordenado fue aprobado mediante el Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC, regula la fiscalización electrónica y exige que los medios tecnológicos utilizados generen pruebas verosímiles que sustenten la imputación de una infracción, conforme a lo dispuesto en sus artículos 324°, 326°, 327° y 329°. Este es el caso, por ejemplo, de los cinemómetros, que constituyen los medios electrónicos más utilizados en la fiscalización electrónica.

El lector del chip RFID es, en efecto, un medio electrónico o computarizado; sin embargo, en sentido estricto, no capta directamente la presunta infracción, sino que identifica, en línea y en tiempo real, al vehículo con el cual el conductor podría estar incurriendo en dicha infracción. En atención a ello, el lector RFID no genera ni emite de manera directa una prueba documental sobre la comisión de la infracción. La información obtenida se muestra en una pantalla digital, como se aprecia de manera referencial a continuación:

Fecha	Nº Placa	Tipo de Uso	Color	Marca	Modelo	Pico y Placa	SOAT	Lista Negra	Punto de Control	Carril
23-09-2025 11:37:53	BAYALFFB-14FH-AY/98	Particular	Azul	Mazda	Mazda 3	Cumple	28-09-2025	N/A	Av. Javier Prado	Carril 6
23-09-2025 11:37:51		Particular	N/D	Toyota	Etios	Cumple	19-07-2026	N/A	Av. Javier Prado	Carril 6
23-09-2025 11:37:51		Particular	N/D	JAC	JS2	Cumple	11-06-2026	N/A	Av. Javier Prado	Carril 7
23-09-2025 11:37:50		Particular	N/D	KIA	RIO	Cumple	18-03-2026	N/A	Av. Javier Prado	Carril 5
23-09-2025 11:37:49		Particular	Azul	Subaru	XV	Cumple	21-11-2025	N/A	Av. Javier Prado	Carril 5
23-09-2025 11:37:48		Taxi	N/D	Nissan	Sentra	Cumple	27-02-2022	N/A	Av. Javier Prado	Carril 6
23-09-2025 11:37:45		Particular	N/D	Nissan	BAYALFFB-14FH-AY/98	Cumple	N/D	N/A	Av. Javier Prado	Carril 6
23-09-2025 11:37:45		Particular	N/D	Chery	Tiggo 7 Pro	Cumple	16-05-2025	N/A	Av. Javier Prado	Carril 2
23-09-2025 11:37:43		Particular	N/D	Volkswagen	GOL	Cumple	06-12-2025	N/A	Av. Javier Prado	Carril 1
23-09-2025 11:37:42		Particular	N/D	Toyota	Agya	Cumple	17-02-2026	N/A	Av. Javier Prado	Carril 6

En este ejemplo, la información transmitida por la lectura del chip RFID incluye la fecha y hora de cada lectura, la placa de rodaje, la vía en la que se captó la información, la ubicación y las características del lector RFID, además de otros datos relevantes. En el caso específico de la consulta a la base de datos del SOAT, se establece en línea y de manera simultánea qué vehículos en circulación no cumplen con la obligación de contar con un SOAT vigente. El medio de prueba o evidencia es la pantalla digital o la imagen de la información transmitida al centro de control, la cual, en principio, debería constituir sustento suficiente para iniciar un procedimiento administrativo sancionador por la infracción correspondiente al Reglamento de Tránsito.

No obstante, la normativa vigente no admite esta modalidad de generación de pruebas verosímiles para sustentar la imputación de una infracción. Ello limita de manera significativa el aprovechamiento pleno de una tecnología que ya forma parte del sistema de placas vehiculares y que podría fortalecer de forma sustancial la fiscalización electrónica.

Una oportunidad de adecuación normativa

En este contexto, la Asociación Automotriz del Perú viene promoviendo la necesidad de una adecuación normativa que permita reconocer expresamente la información generada por la lectura del chip RFID como evidencia válida en los procesos de detección y sanción

de determinadas infracciones de tránsito. En esa línea, se ha presentado una propuesta puntual de modificación de los artículos 324°, 326°, 327° y 329° del Reglamento Nacional de Tránsito, con el objetivo de contar con un marco normativo claro que facilite el uso de información vinculada a bases de datos oficiales.

El desafío de alinear norma y tecnología

La tecnología RFID ofrece beneficios claros para la gestión del tránsito: permite una fiscalización masiva, automatizada y objetiva; facilita la identificación de vehículos robados o informales; y mejora la interoperabilidad entre entidades como el MTC, la SUTRAN, la ATU y los gobiernos locales. Todo ello contribuiría a una gestión más eficiente y coordinada de la movilidad urbana.

Sin embargo, para que estos beneficios se materialicen plenamente, resulta indispensable no solo que el marco normativo dialogue de manera coherente con el avance tecnológico, sino también que se implemente de manera efectiva la infraestructura de lectores RFID en las principales vías de la ciudad.

La fiscalización electrónica en nuestras vías debe ser una prioridad y debe ser eficiente, segura y alineada con los desafíos actuales de la movilidad urbana. En ese sentido, estamos frente a una oportunidad que no deberíamos dejar pasar.

Señales de tránsito:

¿Qué indican y cómo identificarlas?

En el Perú, la señalización vial se rige por el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor, cuya última versión fue aprobada mediante la Resolución Directoral N° 26-2024-MTC/18 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Este Manual, vinculado a la gestión de la infraestructura vial, establece criterios uniformes para el diseño y uso de los dispositivos de control del tránsito, tales como señales verticales, marcas en el pavimento o demarcaciones, semáforos, así como dispositivos aplicables a casos especiales y zonas de trabajo.

Señales reguladoras o de reglamentación:

Son señales que establecen prohibiciones, obligaciones, restricciones o autorizaciones que deben ser cumplidas obligatoriamente por los usuarios de la vía.



Características: Generalmente presentan fondo blanco con símbolos o franjas negras y rojas, se ubican al lado derecho de la vía o sobre ella y su cumplimiento es obligatorio.



Señales preventivas:

Son señales que advierten a los usuarios de la vía sobre la existencia de riesgos, condiciones especiales o situaciones imprevistas en la carretera o vía urbana.

Características: Tienen forma de rombo, fondo amarillo y símbolos negros (amarillo-verde fluorescente en zonas escolares); se colocan antes del riesgo o condición para advertir al usuario.

Señales informativas:

Son señales que proporcionan información para orientar y guiar a los usuarios de la vía, indicando destinos, servicios, rutas, instalaciones o facilidades disponibles.



Características: Utilizan fondos azul (zonas urbanas y servicios), verde (carreteras), o marrón (turismo), con símbolos o textos claros, y se ubican para orientar antes de intersecciones, servicios o puntos de interés.

¿Quiéres saber más sobre señales de tránsito? [Ingresá aquí](#)

PROGRAMA ESPECIALIZADO

Organización y administración de talleres automotrices

-  Inicio: 09 de Febrero
-  Modalidad Virtual
-  Lunes y miércoles
7:00 p.m. a 10:00 p.m.
(28 sesiones)




CONTÁCTANOS
994 211 745

Convierte tu taller en un
modelo de eficiencia y
productividad

*El Centro de Capacitación de la Asociación Automotriz del Perú se reserva el derecho de reprogramar el inicio del curso si no se completa el número de participantes y/o de cambiar de docente por motivos de fuerza mayor o disponibilidad, garantizando siempre la calidad del servicio.

Por [José Cornejo Hernández](#)

Encargado de Estudios y Estadísticas de la Cámara de Comercio Automotriz de Chile (CAVEM)



Semáforos inteligentes: el cerebro invisible del tránsito en Chile

Los semáforos, que llegaron a Chile en 1926 (o 1929, según distintas fuentes), se han expandido de tal manera en Santiago que hoy la ciudad presenta una densidad superior a la de urbes como São Paulo o Nueva York, un dato que evidencia el nivel de modernización y la complejidad de su tráfico vehicular.

De acuerdo con el ranking TomTom Traffic Index 2024, Chile ocupa el puesto 126 a nivel mundial entre los países donde los conductores pasan mayor tiempo detenidos en semáforos durante un viaje de 10 kilómetros. En promedio, los chilenos permanecen 23 minutos y 5 segundos en detenciones, lo que equivale a cerca de 100 horas perdidas al año en horas punta.

La historia del desarrollo de la gestión vial se remonta a 1990, con la creación de la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT), dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT). Esta entidad optimiza la gestión vial en ciudades clave mediante el uso de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), que integran inteligencia artificial y análisis de datos en tiempo real para recopilar información detallada sobre el flujo de vehículos y peatones. Estos datos permiten tomar decisiones informadas y ajustar las señales de tránsito en tiempo real, optimizando la fluidez y reduciendo los tiempos de viaje.

Actualmente, 11 de las 16 regiones del país cuentan con su propia UOCT, que monitorea y gestiona en tiempo real una parte significativa de la red semafórica, especialmente en los ejes principales de las ciudades. La



01

Buses eléctricos en Chile. Fuente: Enel X.

UOCT utiliza controladores avanzados como el A6, considerados el cerebro de la gestión de tráfico inteligente: semáforos que se adaptan en tiempo real a la demanda vehicular mediante sensores e inteligencia artificial, optimizando el flujo, reduciendo la congestión y priorizando el transporte público, todo ello gestionado

ble de forma remota vía web e integrando tecnología inalámbrica para mayor flexibilidad y seguridad.

En agosto de 2020, el MTT presentó un semáforo inteligente que otorga luz verde peatonal cuando detecta aglomeraciones. Este dispositivo, provisto de cámaras y software especializado, identifica concentraciones de personas en espacios reducidos y cambia la señal para dar preferencia al tránsito peatonal.

Desde 2025 se encuentra en desarrollo el proyecto Green Light, una colaboración entre el MTT y Google que utiliza inteligencia artificial para optimizar los semáforos en Santiago. Esta iniciativa busca mejorar la sincronización semafórica, reduciendo el tráfico de "arranque y parada" y las emisiones contaminantes.

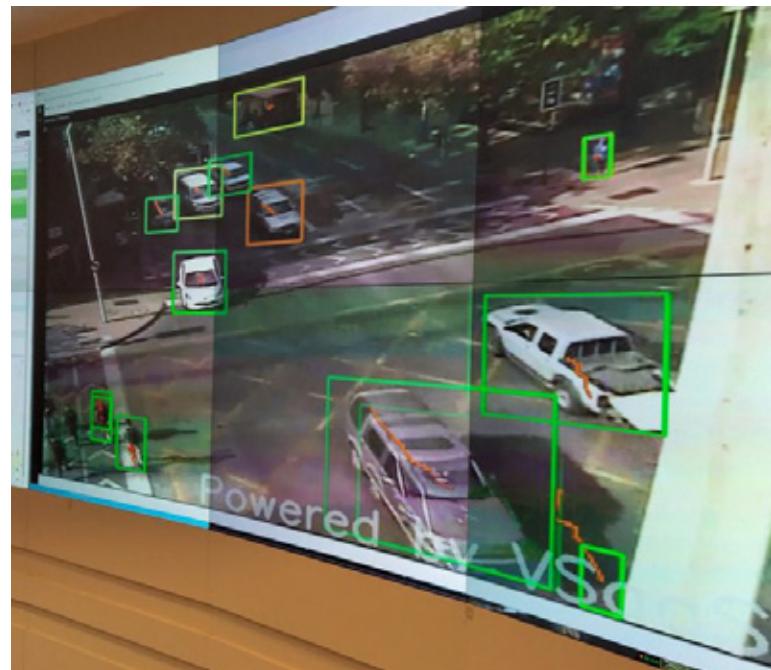
Desde su lanzamiento en 2021, el proyecto ha demostrado el potencial de reducir hasta en un 30 % las paradas y hasta en un 10 % las emisiones estimadas de CO₂ en intersecciones urbanas. El sistema opera analizando datos de movilidad en tiempo real provenientes de aplicaciones como Google Maps o Waze, combinados con información sobre la ubicación de los semáforos.

De este modo, el algoritmo identifica puntos críticos del tráfico y entrega recomendaciones de programación a los ingenieros de la UOCT para mejorar el flujo vehicular.

Para que nuestras ciudades se integren de mejor manera con el transporte y las personas, es indispensable seguir invirtiendo en tecnología y diseñando estrategias que contribuyan a mejorar la calidad de vida y a cuidar el medio ambiente.



Los semáforos inteligentes optimizan el tráfico, reducen emisiones y mejoran la movilidad urbana en Chile".



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



La impunidad vial también cuesta: impacto económico de no fiscalizar



Al analizar las cifras sobre el desempeño de la economía peruana, se observa un comportamiento positivo, mejor a lo esperado por el mercado. A octubre de 2025, el país acumula 22 meses de crecimiento sostenido y los agentes económicos proyectan que el año cierre con una expansión cercana al 3.5%. Este escenario abre la posibilidad de que más peruanos mejoren su calidad de vida y salgan de la situación de pobreza. Sin embargo, esta buena noticia se ve opacada cuando constatamos que solo en Lima se pierden anualmente cerca de 2 puntos del PBI, equivalentes a S/ 20,000 millones, a causa de la congestión vehicular, según el Banco Central de Reserva del Perú (BCRP).

Estas pérdidas responden, principalmente, a las horas-hombre que se dejan de producir y al mayor consumo de combustibles, sin considerar el impacto ambiental. A ello se suma que, de acuerdo con la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos, en Lima y Callao mueren más de 10 mil personas al año por efectos asociados a la contaminación, lo que finalmente se traduce en una pérdida de competitividad y en un freno al crecimiento económico del país.

Esta lamentable realidad no responde a un único factor, sino a una combinación de deficiencias que desde la Asociación Automotriz del Perú venimos advirtiendo desde hace varios años. Entre ellas destacan el deficiente diseño vial y la señalización inadecuada, una planificación urbana poco eficaz, un sistema de semáforos obsoleto, la escasa integración del transporte público, un parque automotor antiguo y desfasado, así como



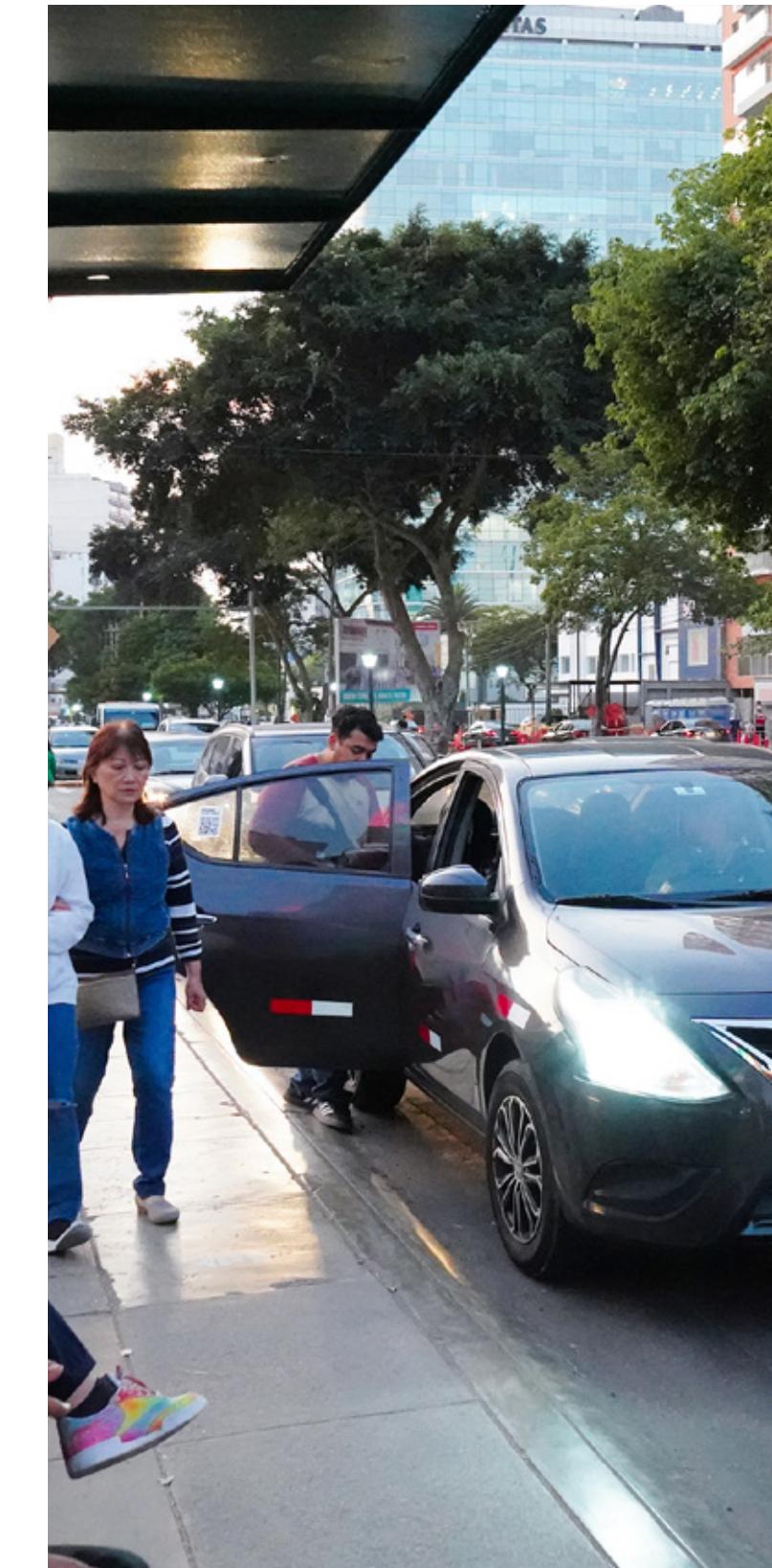
Sin control vial efectivo, la congestión y los accidentes limitan la competitividad y la seguridad en el Perú".

un sistema de revisiones técnicas poco riguroso, alimentado por una baja fiscalización, y una deficiente educación vial.

A ello se suma una fiscalización insuficiente que permite elevados niveles de informalidad en el transporte público, lo que deriva en una competencia desleal que limita la mejora de la seguridad, la calidad del servicio y la renovación de la flota vehicular. Asimismo, la escasa fiscalización está directamente relacionada con el aumento de la impunidad: cuando existen pocos operativos, un control policial limitado, ausencia de sistemas automáticos como cámaras o radares, y procesos sancionadores lentos o ineficaces, el conductor percibe que la probabilidad de ser sancionado es baja, debilitando el cumplimiento voluntario de las normas de tránsito. Esto no solo se refleja en mayor congestión, sino también en pérdidas humanas: según la Policía Nacional del Perú, en el país mueren más de 3,000 personas al año en siniestros de tránsito, ocho por día, y se registran más de 56,500 heridos, es decir, alrededor de 155 diarios.

Frente a este escenario, resulta indispensable trabajar en la reestructuración del sistema de infracciones y sanciones de tránsito, así como fortalecer y ampliar la fiscalización electrónica mediante el uso de tecnologías como cámaras y sistemas RFID, con el fin de combatir la corrupción en el tránsito. Asimismo, es clave promover procedimientos sancionadores ágiles y efectivos para el cobro de multas, de modo que se revierta la percepción de impunidad.

A la par, se debe generar conciencia sobre la importancia del cumplimiento de las normas viales para salvar vidas y prevenir accidentes, a través de campañas permanentes de educación vial orientadas a restablecer una cultura de respeto en las vías, con énfasis en conductores de transporte público, motociclistas, usuarios de vehículos de movilidad personal y peatones. Finalmen-



te, resulta fundamental establecer la obligatoriedad de programas de educación vial en los niveles escolar y superior. Estos esfuerzos deben formar parte de una verdadera política de Estado, sustentada en planificación, tecnología y sostenibilidad.

Por [Gina Huamán](#)
Presidente y Fudadora de WIAS



Movilidad con Propósito: el nuevo paradigma del sector automotor



El sector automotor atraviesa una transformación profunda. La digitalización, la eficiencia energética y la transición hacia tecnologías limpias han colocado la sostenibilidad en el centro de la innovación y la competitividad. Ya no es una tendencia, sino un requisito técnico, ético y estratégico para asegurar la evolución responsable de la movilidad.

Este cambio no se limita al tipo de motor: exige repensar todo el ecosistema automotor, desde los procesos de fabricación y el consumo energético, hasta la gestión inteligente de los recursos. En este nuevo paradigma, los vehículos híbridos y eléctricos, la movilidad compartida y la optimización energética responden a un mismo propósito: avanzar hacia un modelo de transporte más limpio, eficiente y humano.

El crecimiento constante en la compra de vehículos híbridos muestra una mayor sensibilidad ambiental. Sin embargo, la sostenibilidad debe basarse en datos y evidencias técnicas. Las mejoras en emisiones dependen de la sostenibilidad de la fabricación, la fuente de energía y el grado de electrificación del vehículo. Según la Agencia Internacional de Energía (AIE), los modelos eléctricos e híbridos enchufables pueden reducir hasta un 70 % las emisiones de CO₂ en su ciclo de vida frente a los motores tradicionales. Además, los vehículos totalmente eléctricos presentan más de un 40 % menos emisiones que los híbridos convencionales.

Pero la movilidad sostenible va mucho más allá de los avances tecnológicos. Requiere un enfoque integral que equilibre lo medioambiental, lo económico y lo social. Solo así se construye un sistema de transporte que reduzca su impacto ecológico mientras genera valor duradero.

Las decisiones estratégicas deben estar guiadas por una visión ética y centrada en las personas.

En WIAS, Mujeres en el Sector Automotor, trabajamos con esta mirada integral, alineando nuestras acciones con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas. Desde los ODS 5 e 10, promovemos la igualdad de género y la reducción de desigualdades, convirtiendo la diversidad en motor de innovación. A través del ODS 4, impulsamos la educación técnica y humana con enfoque STEM, convencidas de que el progreso real se construye desde el conocimiento. Nuestro trabajo no se limita a las mujeres ya insertas en la industria, sino que también busca inspirar a las jóvenes que aún desconocen las oportunidades del sector.

En el ámbito empresarial, contribuimos a los ODS 8 y 17, fomentando alianzas que promueven empleo digno, cooperación y crecimiento sostenible. Y desde el ODS 13, apoyamos activamente la difusión de la movilidad eléctrica, integrando la tecnología como aliada del planeta.

Nuestro propósito es claro: potenciar capacidades, reducir desigualdades y acelerar la innovación, situando a las personas en el centro del cambio sostenible. El liderazgo femenino que promovemos —basado en el



servicio, la empatía y las acciones concretas— es clave para construir una nueva cultura automotriz: más inclusiva, humana y responsable.

Esta nueva era del automóvil nos recuerda que la rentabilidad no debe ser el punto de partida, sino la consecuencia de hacer bien las cosas. La movilidad sostenible del futuro se decide hoy. Y somos nosotros quienes definimos la velocidad y la dirección de ese cambio.

Espacio publicitario

SI TIENES ALGUNA DE ESTAS PLACAS



Para más información llama al
(01) 640 3636

ES TIEMPO DE CAMBIARLA



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

AAP en acción

De la prevención a la recaudación: la distorsión del sistema de sanciones

Karsten Kunckel, en su columna de El Comercio, cuestiona cómo el sistema de sanciones de tránsito en el Perú ha pasado de centrarse en prevención a priorizar la recaudación, distorsionando su propósito real de proteger vidas y educar en seguridad vial. Pone ejemplos de sanciones desproporcionadas, como multas elevadas por retrasos mínimos en la revisión técnica y evidencia incoherencias que deslegitiman el sistema y fomentan desconfianza y corrupción. Kunckel propone un marco sancionador proporcional, transparente y gradual, con multas electrónicas enfocadas en riesgos reales, para recuperar la credibilidad ciudadana y cumplir con la finalidad de salvar vidas. Lee la columna completa [aquí](#).



01

Fiscalización de tránsito, donde las sanciones económicas concentran críticas por su impacto y finalidad.

02

Karsten Kunckel dando las palabras de bienvenida durante el Encuentro Automotor.



AAP celebra 99 años reafirmando su rol como motor del sector automotor peruano

La Asociación Automotriz del Perú celebró sus 99 años con un Encuentro Automotor que reafirmó el valor del sector como motor de desarrollo y unidad. En la jornada académica, expertos analizaron desafíos clave como la renovación del parque automotor, movilidad sostenible y políticas públicas, fortaleciendo el diálogo técnico y la cooperación. La noche de gala ofreció un espacio de conexión y reconocimiento entre referentes empresariales, autoridades y asociados, destacando la trayectoria del sector y su proyección hacia un centenario con propósito compartido.

AAP impulsa diálogo sobre movilidad y seguridad vial en Lima y Callao

En el foro "Lima y Callao: entre la inseguridad y el caos", la Asociación Automotriz del Perú (AAP) lideró un diálogo clave sobre el futuro del transporte. Karsten Kunckel, presidente de la AAP, abrió la jornada explicando la crisis del sistema y la urgencia de soluciones sostenibles. Paneles moderados por Elliott Tarazona reunieron a expertos como María Jara, José Salardi y Patricia Alata, mientras Jaime Graña, gerente general de la AAP, conversó con Juan Pablo León sobre la compleja coyuntura. La AAP reafirma su compromiso de promover movilidad segura, eficiente y conectada con las necesidades reales del país.

04

Entrega del donativo de la AAP al Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú, a cargo de su Gerente General, Jaime Graña Belmont.



AAP impulsa sostenibilidad en Perú Sostenible 2025 con enfoque en transporte eficiente

La Asociación Automotriz del Perú (AAP) participó activamente en Perú Sostenible 2025, contribuyendo al diálogo sobre un desarrollo más sostenible y eficiente. Elliott Tarazona, gerente Técnico de la AAP, presentó la ponencia "La sostenibilidad ambiental en el transporte terrestre", alertando sobre el riesgo de incumplir compromisos internacionales sin medidas concretas. Destacó la necesidad de un programa de bono chatarreo, revisiones técnicas eficientes y fomento de electromovilidad y combustibles limpios, promoviendo un parque automotor moderno. La AAP reafirma su compromiso con políticas que mejoren la movilidad y la calidad de vida. Lee la nota completa [aquí](#).

03

De izquierda a derecha: Karsten Kunckel, Alfonso Flórez, David Hernández, Jaime Graña y Roberto Velez



AAP fortalece la labor de los Bomberos Voluntarios con donación a su flota vehicular

Como parte de sus acciones de responsabilidad social, la Asociación Automotriz del Perú (AAP) realizó una donación al Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú, fortaleciendo su flota vehicular y su capacidad de respuesta ante emergencias. Jaime G. Graña, gerente general de la AAP, representó al gremio automotor en la entrega del donativo, resaltando la importancia de apoyar a quienes diariamente arriesgan su vida por la comunidad. La AAP reafirma así su compromiso con la seguridad y el desarrollo del país.

05

Equipo de la AAP en su Stand durante Perú Sostenible 2025.



Catálogo automotriz 2026



CATALOGO 2026



REVISTA
TURBO