

Mayo de 2026

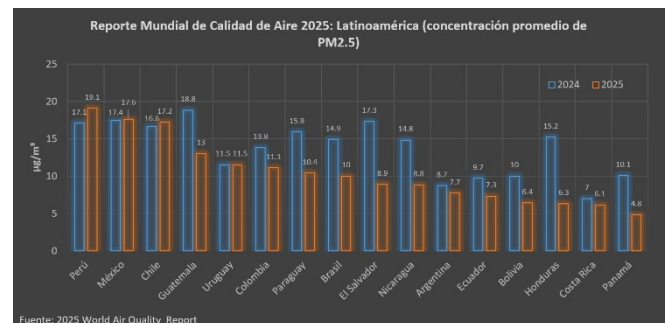
Perú es el país con peor calidad de aire en América Latina

La contaminación del aire constituye uno de los principales problemas ambientales y de salud pública a nivel mundial. En ese contexto, el Reporte Mundial de Calidad del Aire 2025, elaborado por la firma privada IQAir, analiza la concentración promedio anual de partículas finas PM2.5 a partir de información proveniente de miles de estaciones de monitoreo en 9,446 ciudades de 143 países. Estas partículas son particularmente dañinas debido a su tamaño microscópico, que les permite penetrar profundamente en los pulmones y llegar al torrente sanguíneo. La Organización Mundial de la Salud (OMS) estima que la contaminación del aire es responsable de aproximadamente 6.7 millones de muertes prematuras anuales a nivel global, por lo que es considerada uno de los principales factores de riesgo ambiental para la salud humana¹.

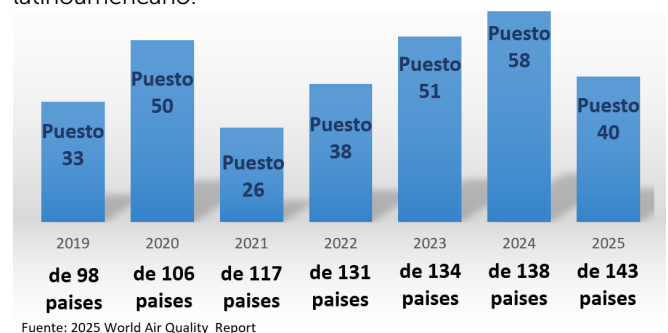
Asimismo, diversos estudios han demostrado que la exposición prolongada a partículas PM2.5 está asociada con un aumento significativo en la incidencia de enfermedades cardiovasculares, respiratorias, accidentes cerebrovasculares y distintos tipos de cáncer. Un análisis global reciente señala que un incremento de 10 µg/m³, es decir, microgramos de partículas por metro cúbico de aire, en la concentración de PM2.5 se asocia con un aumento de más del 30% en el riesgo de mortalidad por todas las causas. Además, advierte que reducir la exposición a los niveles recomendados por la OMS podría incrementar la esperanza de vida promedio en más de cuatro años en poblaciones altamente contaminadas. En esa misma línea, el Air Quality Life Index de la Universidad de Chicago estima que la contaminación por PM2.5 reduce en promedio cerca de dos años la esperanza de vida global, convirtiéndose en la principal amenaza ambiental para la longevidad, por encima del tabaquismo o el alcohol.

Respecto de los datos del Reporte Mundial de Calidad del Aire 2025, se observa un deterioro tanto en términos absolutos como relativos en el caso del Perú. En 2025, nuestro país registró una concentración promedio anual de PM2.5 de 19.1 µg/m³, frente a los 17.1 µg/m³ reportados en 2024. Este resultado confirma un empeoramiento de la calidad del aire en el último año y nos sitúa casi cuatro veces por encima del nivel recomendado por la OMS, establecido en 5 µg/m³. La situación contrasta con la evolución observada en otros países del continente. El Salvador, por ejemplo, bajó de 17.3 µg/m³ en 2024 a 8.9 µg/m³ en 2025,

registrando el mayor descenso a nivel latinoamericano, debido a que el incremento de las precipitaciones y los vientos ayudó a disipar las partículas. Panamá pasó de 10.1 µg/m³ a 4.8 µg/m³, mientras que Argentina bajó de 8.7 µg/m³ a 7.7 µg/m³, entre los casos más destacados. Es decir, mientras la mayoría de países latinoamericanos mejoró o se mantuvo estable, el Perú fue el único que registró un deterioro significativo.



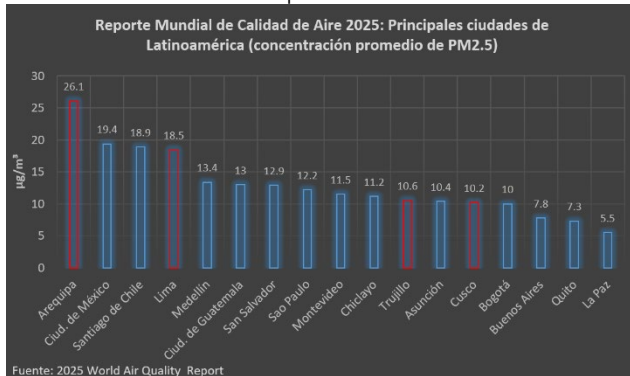
Asimismo, respecto de su ubicación en el ranking global, nuestro país reportó un notable deterioro al pasar del puesto 58 al puesto 40. Cabe precisar que el ranking se ordena desde los países más contaminados hacia los menos contaminados. Este cambio revela que el Perú se acerca a las posiciones con mayor contaminación relativa y se ubica como el país con peor calidad del aire a nivel latinoamericano.



De otro lado, al analizar la información de contaminación del aire por ciudades, se advierte que Arequipa fue la ciudad peruana y de la región con el nivel más alto de partículas PM2.5, con 26.1 µg/m³. Lima registró 18.5 µg/m³ en 2025 y

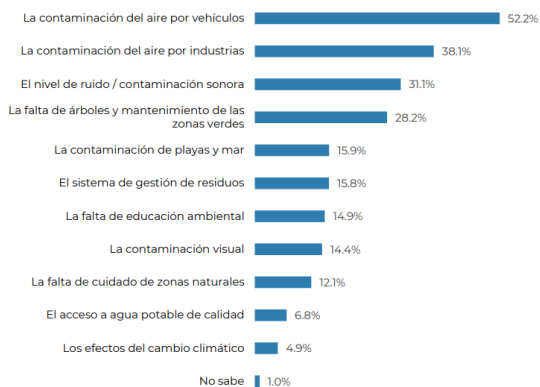
¹ <https://www.who.int/data/gho/data/themes/air-pollution>

se posicionó en el cuarto lugar del gráfico mostrado para Latinoamérica, solo por detrás de Arequipa, Ciudad de México, con 19.4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, y Santiago de Chile, con 18.9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Además, superó a otras ciudades como Buenos Aires, con 7.8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, Quito, con 7.3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, y La Paz, con 5.5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, entre otras. Otras ciudades peruanas relevantes que aparecen en el ranking son Trujillo, con 10.6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, y Cusco, con 10.2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. En ambos casos, los niveles superan el doble de lo recomendado por la OMS.



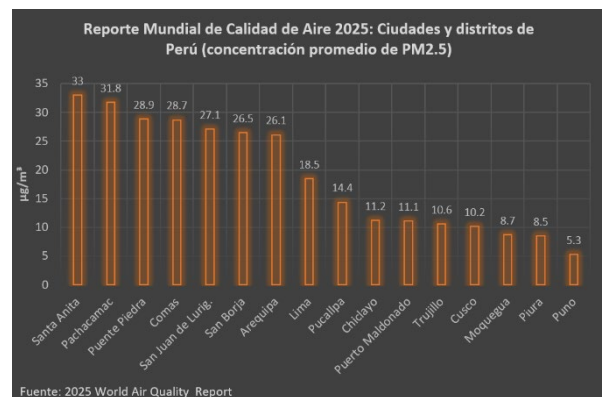
Esta situación también es claramente percibida por la ciudadanía. La encuesta Lima Cómo Vamos 2025 muestra que la contaminación ambiental se ha consolidado como una preocupación relevante en la vida urbana. El 23% de la población identifica la contaminación ambiental como uno de los principales problemas que afectan su calidad de vida. Cuando se consulta específicamente por los problemas ambientales más graves, más de la mitad de las personas señala a la contaminación del aire por vehículos como el principal problema, con 52.2%, seguida por la contaminación del aire de origen industrial, con 38.1%. Asimismo, solo el 18% de los habitantes se declara satisfecho con la calidad del aire, mientras que cerca del 47% manifiesta insatisfacción. Este malestar es más pronunciado en zonas como Lima Norte, con 60.2%, y Lima Centro, con 52.2%.

¿Cuáles cree usted que son los tres problemas ambientales más graves?



Base: Total de entrevistados. Acepta hasta tres respuestas. LIMA CÓMO VAMOS

Igualmente, al desagregar la información por otras ciudades y distritos del país, encontramos lugares con niveles muy elevados de contaminación del aire. Es el caso de Santa Anita, que registra los mayores niveles de PM2.5, con 33 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, seguida de Pachacamac, con 31.8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; Puente Piedra, con 28.9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; Comas, con 28.7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; San Juan de Lurigancho, con 27.1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; y San Borja, con 26.5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Solo Puno, con 5.3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, se aproxima al estándar internacional. En ese sentido, la información reciente revela que la contaminación del aire viene convirtiéndose en un problema de escala nacional y ha dejado de ser una complicación únicamente capitalina.



Los elevados niveles de contaminación que registra nuestro país tienen sus raíces, principalmente, en las emisiones contaminantes provenientes del parque automotor peruano. Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, MTC, el parque automotor es responsable del 58% de la contaminación por PM2.5 en Lima y el Callao. Asimismo, la Dirección General de Salud Ambiental, DIGESA, identifica a los vehículos como la principal fuente de monóxido de carbono, CO, y óxidos de nitrógeno, NOx, en la capital.

Uno de los factores determinantes detrás de la contaminación vehicular es la antigüedad del parque automotor. Se estima que la antigüedad promedio del parque automotor nacional supera los 14 años en vehículos livianos y los 16 años en vehículos pesados, con buses y camiones que, en muchos casos, tienen más de 30 años en circulación activa. Esta realidad contrasta con la antigüedad del parque en Chile, calculada en alrededor de 9 años y 5 meses, de acuerdo con la Asociación Nacional Automotriz de Chile, ANAC; mientras que en Brasil llega a 10 años y 8 meses, según el Sindicato Nacional de Industria de Componentes para Vehículos Automotores (Sindipeças). Peor aún, en el último lustro no se observan cambios relevantes en la antigüedad del parque peruano, lo que demuestra que no existe voluntad política ni una medida efectiva de renovación vehicular. La ATU, entidad adscrita al MTC, ha documentado que un vehículo con más de 20 años de antigüedad es 53 veces más contaminante que uno de cinco años o menos².

² <https://portal.atu.gob.pe/CalidadAmbiental/Boletin2.html>

Otro factor que agrava el problema de la contaminación vehicular es que el sistema de inspecciones técnicas vehiculares no ha cumplido su rol de manera eficiente. A ello se suma la necesidad de migrar hacia combustibles con menor contenido de azufre, por lo que resulta ineludible adoptar el estándar Euro 6 en el corto plazo.

Del mismo modo, la congestión vehicular multiplica el impacto de estas emisiones. Según el TomTom Traffic Index 2025, los conductores en Lima perdieron 195 horas en el tráfico durante 2025, 15 horas y 20 minutos más que en 2024. Esto ubicó a la capital como la ciudad donde se pierde más tiempo debido a la congestión en todo el mundo. Ese tiempo adicional que requiere un vehículo para llegar a su destino implica una serie de costos económicos y ambientales, debido a que la unidad consume más combustible y, por ende, incrementa sus emisiones como consecuencia del tráfico vehicular. El Banco Central de Reserva del Perú, BCRP, estimó que la congestión tiene un costo anual equivalente al 2.4% del PBI nacional, incluyendo S/ 10.9 millones diarios en combustible adicional y las horas hombre perdidas por el tiempo improductivo en el tráfico. A pesar de ello, en Lima existen solo 88 vehículos por cada 1,000 habitantes, muy por debajo de Chile, con 340, o México, con 300. En ese sentido, el grave nivel de congestión no se explica por un exceso de autos, sino por fallas estructurales como un diseño vial deficiente, falta de sincronización semafórica, transporte público ineficiente y con alta informalidad, entre otros factores.

Como se ha señalado, la contaminación del aire genera impactos relevantes en la calidad de vida de las personas. La Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos, EPA, estima que la exposición a partículas PM2.5 provoca alrededor de 10,000 muertes prematuras al año en Lima y el Callao, de las cuales 6,000 son atribuibles directamente a la contaminación proveniente del tráfico vehicular, con un costo económico que asciende a US\$ 12,800 millones anuales. En tanto, según SINADEF, en 2024 las infecciones respiratorias agudas causaron 25,446 fallecimientos a nivel nacional, alrededor de 498 muertes por cada 100 mil habitantes, siendo la contaminación del aire un factor determinante.

Asimismo, la exposición a PM2.5 genera un amplio espectro de enfermedades, como asma, bronquitis crónica, EPOC, neumonía, infarto, accidente cerebrovascular y cáncer de pulmón. DIGESA reporta cerca de 5,000 casos anuales de bronquitis aguda en niños en Lima atribuibles a la contaminación. Además, la Universidad Nacional Mayor de San Marcos estimó que la exposición a altos niveles de PM2.5 eleva entre 20% y 30% las consultas médicas por enfermedades respiratorias en distritos con alta actividad industrial, así como en el centro histórico de Lima. Peor aún, los niños son el grupo más vulnerable a la contaminación del aire, debido a que respiran más aire por unidad de peso corporal que los adultos, tienen una filtración nasal menos

eficaz y son más propensos a respirar por la boca, esquivando las defensas naturales del organismo³. La exposición prenatal a PM2.5 se asocia con bajo peso al nacer, defectos congénitos cardiacos, retrasos cognitivos y trastornos del neurodesarrollo.

Considerando el retroceso que ha tenido nuestro país en las mediciones de calidad del aire, y tomando en cuenta el impacto que genera en la calidad de vida de la población, es urgente que las autoridades enfrenten el problema de manera frontal. Las causas de los elevados niveles de contaminación del aire están plenamente identificadas, pero no se observa voluntad política ni capacidad de ejecución. Entre las medidas de política pública que deben implementarse se encuentra la renovación urgente del parque vehicular. Resulta imprescindible poner en marcha un programa de chatarreo condicionado a la adquisición de vehículos con estándares modernos de emisión. Dado que un vehículo de más de 20 años es 53 veces más contaminante que uno nuevo, el retiro de las unidades más antiguas tendría un impacto significativo sobre los niveles de PM2.5. El financiamiento de este programa puede provenir de distintos mecanismos, como fondos públicos, incentivos fiscales, subsidios directos, financiamiento público-privado, obras por impuestos, impuestos verdes, cooperación internacional o esquemas mixtos.

De igual manera, es vital acelerar la transición del parque vehicular hacia uno más intensivo en el uso de combustibles y tecnologías limpias. En esa línea, el Gobierno debe asegurar en el corto plazo la implementación obligatoria del estándar Euro 6, ya que cada mes adicional de demora implica toneladas adicionales de emisiones de PM2.5. A la vez, deben ofrecerse los incentivos necesarios para facilitar la adquisición de vehículos eléctricos e híbridos, e impulsar la electrificación del transporte público como parte de una política de Estado. El GNV también es una alternativa disponible desde hace más de una década, pero no ha podido masificarse en la magnitud deseada debido, nuevamente, a la poca eficiencia de los programas estatales de conversión. Actualmente, solo el 10% del parque vehicular funciona a gas natural. Por ello, la implementación de una estrategia que consolide todos los esfuerzos de masificación existentes sería mucho más efectiva y podría convertirse en una solución de transición inmediata.

Además, otro asunto que requiere acción inmediata del Estado es la reforma integral del transporte público. Actualmente, salvo excepciones como el Metropolitano y los corredores, el transporte público opera bajo un sistema atomizado, basado en una competencia desordenada por pasajeros, que incentiva la sobreoferta de vehículos pequeños de transporte público, como combis y cústeres, así como la congestión y la mala calidad del servicio. En ese sentido, un paso fundamental es desarrollar de manera ordenada la macromovilidad en las ciudades peruanas,

³ Sathya Aithal, Ishaan Sachdeva y Om Kurmi. Air quality and respiratory health in children (2023)

reformando el modelo de operación hacia uno que priorice sistemas integrados de transporte público a nivel nacional. Esto implica reestructurar el sistema de concesión, separar la adquisición de bienes de la concesión de la operación, asegurar el financiamiento para los proyectos de transporte y movilidad en las principales ciudades del país mediante inversión pública, APP, captura de plusvalía o bonos, y avanzar hacia una tarifa integrada, subsidiada y accesible. Todo ello debe venir acompañado necesariamente de un programa de chatarreo, como se mencionó anteriormente, así como de incentivos que atraigan el interés de los empresarios del transporte urbano.

Finalmente, mejorar la calidad del aire debe ir de la mano con la reducción de los tiempos de viaje. La congestión vehicular aumenta directamente las emisiones al mantener los motores encendidos en condiciones de baja eficiencia. Para reducir el tráfico vehicular es necesario ejecutar acciones con impacto inmediato o que no requieran largos periodos de maduración. Entre ellas se puede mencionar la necesidad de implementar una gestión inteligente del tráfico en las ciudades, con semáforos inteligentes, sistemas electrónicos de fiscalización, ingeniería del tránsito, integración de peajes con tercera placa, una Central de Control de Tránsito y mejoras en el diseño vial.

La información presentada en este informe confirma que la contaminación del aire en nuestro país no es un problema coyuntural, sino el resultado recurrente de una situación que no ha podido ser solucionada a lo largo de los años. También revela que nuestro modelo de movilidad y desarrollo urbano ha evolucionado sin una planificación adecuada. El deterioro observado en los indicadores recientes advierte sobre la urgencia de adoptar medidas estructurales que permitan revertir esta tendencia. En este contexto, avanzar hacia un sistema de transporte más limpio, seguro, ordenado y eficiente no solo contribuirá a mejorar la calidad del aire, sino que permitirá elevar la calidad de vida en nuestros hogares.

Alberto Morisaki	Gerente de Operaciones y Analítica	amorisaki@aap.org.pe
Arturo Hidalgo	Analista Senior de Estudios Económicos	ahidalgo@aap.org.pe
Cristian Aliaga	Analista Senior de Estadística	caliaga@aap.org.pe
Freddy Uceda	Analista de Datos	fuceda@aap.org.pe