

AAP | 100 AÑOS

EN MARCHA
MOVILIDAD, DESARROLLO Y FUTURO

LA MOTOCICLETA COMO **MOTOR** DEL **DESARROLLO** **DEL PERÚ**



EXPOMOTO
AAP 100 AÑOS

10 · 11 · 12
JULIO 2026

CENTRO DE EXPOSICIONES JOCKEY

Edición especial
Asociación Automotriz del Perú

Seguridad vial, formalización, sostenibilidad, innovación tecnológica y propuestas para el desarrollo responsable del sector motocicleta

Síguenos



La diferencia entre evitar una multa y salvar una vida

Por: Piero Mercado

Gerente de División Automotriz - Grupo Crosland

Hay normas que existen para ordenar trámites y otras que nacen para salvar vidas. La exigencia de cascos certificados para motociclistas pertenece claramente a la segunda categoría. Sin embargo, en el Perú la conversación suele desviarse. Muchos compañeros perciben la discusión como una nueva obligación, una multa o un intento de encarecer el costo de movilizarse. Es una reacción comprensible en un país donde las regulaciones llegan antes que las explicaciones.

Pero el debate de fondo es otro: hablamos del principal elemento de protección que tienes al conducir una moto. A diferencia de un automóvil, una moto no tiene carrocería, airbags ni zonas de deformación programada. En una colisión, tu cuerpo absorbe directamente la energía del impacto, siendo la cabeza la parte más vulnerable y crucial de proteger.

Cuando compras un casco solo porque es barato o para evitar una multa, decides bajo una falsa sensación de seguridad. Cualquier casco se ve como un casco, pero eso no significa que proteja igual. La diferencia de uno certificado radica en los ensayos destructivos de laboratorio que validan su capacidad real para disipar la energía del golpe y resistir la abrasión contra el pavimento a altas velocidades.



El casco como retorno seguro

Porque un casco certificado no es un gasto adicional. Es una inversión en la posibilidad de volver a casa después de un accidente.

Banco Interamericano de Desarrollo (BID) demuestran que usar un casco certificado reduce en un 70% la probabilidad de sufrir lesiones graves en la cabeza y disminuye en un 40% el riesgo de muerte en un siniestro. En cambio, los cascos tipo gaviota, de ciclismo o industriales —hoy prohibidos por el MTC— carecen de la capa interna de poliestireno expandido (EPS) de alta densidad. Ante un golpe contra el asfalto, ese plástico se quiebra al instante y tu cabeza recibe el 100% del impacto de forma directa.



Nadie nota esto al entrar a una tienda; miras el diseño, el color o el precio, pero no cómo reaccionará el material a 50 o 60 kilómetros por hora. Para eso existen las certificaciones internacionales que hoy exige el MTC, como la norma europea ECE R22 o la norteamericana DOT.

El dilema del valor vs. el precio:

La pregunta entonces no debería ser cuánto cuesta un casco certificado. La verdadera pregunta es cuánto vale la cabeza de quien lo usa.



Chile y Colombia tuvieron éxito porque no comenzaron persiguiendo motociclistas en las calles; regularon los productos en las aduanas y tiendas. Entendieron que si un casco es subestándar, el problema debe resolverse antes de que se venda. Ese es el desafío del Perú con la Resolución Directoral N° 0028-2025MTC/18. Esta exigencia es una oportunidad de salud pública y no una amenaza al bolsillo.

Para que funcione, el Estado debe informar y fiscalizar desde la importación. Además, hay que poner atención a los pasajeros, ya que en ellos el uso correcto del casco cae críticamente al 44.1% en la región.

Los motociclistas tenemos la reflexión más importante. Al comprar una moto, nos preocupamos por el motor, la potencia o el diseño; sin embargo, el único elemento diseñado específicamente para salvarnos la vida es el casco. La pregunta no es cuánto cuesta un casco certificado, sino cuánto vale tu cabeza.

La seguridad vial se construye con información, normas razonables y controles efectivos. El Perú ya dio el primer paso. Ahora nos toca vigilar que la exigencia no quede en un papel, porque un casco certificado no es un gasto adicional; es la inversión que te garantiza volver a casa.

DATOS EN MARCHA

S/ 428.40 | Multa económica

(Infracción G.59) por circular en el Perú sin casco homologado o certificado.

S/ 130.00 | Precio mínimo del casco certificado

aunque puede haber ofertas en fechas especiales.

70%

de reducción en el riesgo

de sufrir traumatismos o lesiones craneales graves al usar un casco certificado.

-40%

probabilidad de fallecer

ante un siniestro vial si se cuenta con homologación técnica.

44.1%

alarmante tasa

de uso correcto de casco por parte de los acompañantes o pasajeros en la región.

74.1%

de los decesos de motociclistas

se registran en calles y avenidas del ámbito urbano.



Fuentes y referencias:

Escanea este código QR para consultar el archivo digital con las fuentes oficiales de los artículos publicados en esta edición especial de EN MARCHA.

El desafío del ABS en el motociclismo peruano

Por: **Jorge Hernán Luna Gutiérrez**
Quality and Warranty Leader - Honda del Perú

Ante el crecimiento histórico del parque de motocicletas en el Perú, regular los sistemas de frenado antibloqueo se convierte en una urgencia compartida entre el Estado, la industria y los conductores para transformar la seguridad vial en nuestras pistas.

Al cierre de 2025, más de 3 millones de motocicletas marchan por las calles del Perú. Solo entre enero y diciembre de ese año se vendieron 296,489 unidades nuevas, consolidando a las dos ruedas como el motor del trabajo y la movilidad diaria de millones de peruanos. Sin embargo, este boom comercial corre por una pista muy peligrosa. La realidad en el asfalto es dura: un motociclista en el país tiene entre 15 y 26 veces más probabilidades de morir en un choque que el ocupante de un auto. Los fallecidos subieron de 3,002 en 2024 a un alarmante récord de 3,428 en 2025, por lo que frenar esta crisis exige que las autoridades, las empresas y los propios conductores dejemos de mirar a un lado.

El principal problema es que las leyes del país se quedaron congeladas. El Reglamento Nacional de Vehículos no exige los frenos antibloqueo (ABS) para las motos. Aquí el Estado tiene una

tarea pendiente e impostergable: debe actualizar las normas para proteger la vida en las calles, tal como ya lo hicieron Brasil, Colombia y Chile al exigir esta tecnología obligatoriamente. Por su parte, los fabricantes e importadores no pueden dejar la seguridad al libre albedrío del mercado. Es verdad que el ABS eleva el precio de la moto y pide un mantenimiento más especializado, pero la industria no puede priorizar las ventas sacrificando la vida de sus clientes.

Pero el cambio más urgente está en la conciencia de cada motociclista. Hay que dejar de ver la seguridad como un lujo opcional. La informalidad nos está matando: el 53.7% de los conductores que perdieron la vida en moto no tenía licencia. En una frenada de pánico, el instinto te hace apretar las manetas a fondo. En una moto común, esto bloquea las llantas, te hace derrapar y te tira directo al suelo antes de que puedas reaccionar.

El ABS cambia por completo esa física del desastre. El sistema detecta en milisegundos si la llanta se va a trabar y regula la presión del freno automáticamente. Suelta y aprieta el freno decenas de veces por segundo. Gracias a este ciclo, la rueda nunca deja de girar, la moto no pierde el equilibrio y tú mantienes el control para esquivar el peligro mientras frenas a fondo. Si sientes una vibración en la palanca o el pedal, no te asustes: es la señal de que el sistema está operando para salvarte.

Esta tecnología reduce hasta en un 30% los accidentes fatales según la OMS y es el mejor aliado en baches, arena o pistas mojadas. Obviamente, el ABS no reemplaza el manejo defensivo ni el uso de un casco certificado. Salir vivos del asfalto es una tarea compartida: leyes claras del Estado, marcas con responsabilidad social y máxima prudencia por parte de cada motero al salir a las pistas.

FRENOS ABS

INDICADOR	CIFRA	AÑO	FUENTE
Acumulado de ventas de motocicletas nuevas (Perú)	296,489 unidades	2025	Asociación Automotriz del Perú (AAP)
Fallecidos totales por accidentes de tránsito registrados (Perú)	3,428	2025	Policía Nacional del Perú (PNP) / ONS
Motocicletas involucradas en siniestros de vehículos menores (Perú)	61.80%	2023	Observatorio de Seguridad Vial (primer semestre)
Reducción potencial de mortalidad global con frenos ABS	Hasta 30%	2025	Organización Mundial de la Salud (OMS)
Proporción de motoristas fallecidos sin licencia de conducir (Perú)	53.70%	2022	Observatorio Nacional de Seguridad Vial

En países de la región como Chile y Colombia se está exigiendo frenos CBS para motos de baja cilindrada (50-150cc) y frenos ABS para motos mayores a 150cc. Esa es la ruta que se ha propuesto para Perú pero aún no se aprueba el nuevo RENAV.

DATOS EN MARCHA

En una frenada de pánico, que las llantas no se bloqueen es la verdadera diferencia entre esquivar el peligro o sufrir una caída fatal en el asfalto.

Que nuestras leyes ignoren el freno ABS en las motos expone a millones de peruanos a un riesgo de muerte que la tecnología ya permite evitar.



Este artículo contó con el valioso respaldo y colaboración de la empresa TRANSIS, reafirmando su compromiso con la innovación tecnológica y el desarrollo de una infraestructura vial más segura, eficiente y sostenible en el Perú.

El reto de una infraestructura vial que proteja al motociclista

Por: **Mario Guillermo Candia Martínez**

Senior Engineer - Transis

Movilizarse en motocicleta en el Perú equivale a un deporte de alto riesgo. En el 2025, hubo más de 21,000 siniestros con motocicletas a nivel nacional, de los cuales más de 8,000 ocurrieron en Lima, en un contexto donde la violencia vial general dejó un saldo de 3,428 víctimas mortales y las motos participaron en el 28.5% de los decesos. Nuestras vías están construidas con el auto en mente, ignorando la creciente cantidad de motocicletas y sin infraestructura adecuada para su seguridad. Las calles y carreteras peruanas de por sí ya presentan un altísimo riesgo, siendo la infraestructura uno de los componentes que más influye en la inseguridad vial actual.

Las entidades oficiales suelen reportar el "factor humano" como el componente más influyente (alrededor del 74% de los casos); sin embargo, esta conclusión esconde las graves deficiencias de nuestro entorno vial. Bajo el enfoque internacional de **Sistema Seguro**, el error humano es inevitable, pero la vía debe ser "perdonadora". En la mayoría de los siniestros, la pésima infraestructura —como el mal diseño, la ausencia de tecnología, baches, tapas de buzón lisas o pintura convencional que se vuelve un jabón con la lluvia— combinada con la falta de fiscalización, induce al error y deteriora la cultura vial. Para los motociclistas esto es aún más crítico ya que, al estar expuestos físicamente sobre dos llantas, cualquier impacto genera consecuencias de mayor gravedad.

Vías que perdonen errores

Los seres humanos fallan, pero un error en la moto no debería costar la vida por culpa de un mal diseño de la pista.



Para mitigar esta situación, se requieren medidas contundentes en infraestructura, fiscalización, licenciamiento y educación. Es fundamental que los motociclistas reciban sus licencias con el mismo rigor y exámenes de conocimiento que un conductor de auto. Muchos conductores manejan como si las reglas no aplicaran a las motos: pasan luces rojas, circulan por veredas o adelantan de forma indebida frente a la autoridad sin consecuencias. Este flagelo debe combatirse desde las instituciones que emiten las licencias y por parte de la policía de tránsito mediante la aplicación efectiva de multas.

Más allá del comportamiento y la fiscalización, se requieren mejoras contundentes a la infraestructura vial. Entre las medidas innovadoras implementadas en otros países que se deberían considerar en el Perú se tienen las siguientes:



Carriles exclusivos para motos completamente separados de los autos.



Carriles compartidos en calles de menor velocidad.



Cajones de almacenamiento (motoboxes) delante de los carros en los semáforos, que dan mejor visibilidad al arrancar en verde.



Cajones de giro, que permiten voltear en fases exclusivas separando las motos de los autos, considerando que la mayoría de los choques ocurren al girar.



Superficies amigables, que consisten en un asfalto uniforme, mayor rugosidad, pintura antideslizante, tachas de menor altura y mejor drenaje.



Sistemas de protección en guardavías, que tapan el hueco inferior de las barandas metálicas para evitar que el cuerpo choque directo contra los postes, los cuales actúan como cuchillas ante una caída.



Detección de motocicletas con inteligencia artificial para regular de forma inteligente los tiempos del semáforo.

Asimismo, existen medidas fundamentales que ayudan a la seguridad, como la reducción de velocidades, la eliminación de postes u obstáculos al borde de la ruta, proporcionar estacionamientos, cuidar la calidad del asfalto en curvas y fiscalizar las maniobras peligrosas de los autos, como los cambios repentinos de carril.

La seguridad de los motociclistas no depende de una sola cosa; requiere cambios estructurales en la infraestructura, fiscalización, reglamentación y licenciamiento. Los cambios tienen que darse a todos estos niveles al mismo tiempo y bien coordinados. Una infraestructura vial mejor diseñada no solo beneficia al motociclista, sino que construye una movilidad más segura, eficiente y sostenible para todos.



Perú es uno de los 3 países de Latam donde hay más motos que autos.

Frenadas seguras bajo la lluvia

Necesitamos pintura horizontal con aditivos antideslizantes para evitar que las llantas pierdan agarre al frenar en emergencia.

Guardavías con protección inferior

Los guardavías estándar es peligroso; agregar la banda inferior continua salva vidas al evitar impactos directos contra los postes.



3,428

fallecidos totales por siniestros de tránsito en el Perú durante el año 2025 (Fuente: ONSV).

28.5%

de participación de las motocicletas en el total de víctimas mortales del año 2025 (Fuente: ONSV).

+21,000

siniestros con motocicletas a nivel nacional en 2025, concentrándose más de 8,000 en Lima (Fuente: Artículo de Mario Candia / ONSV).

74%

de los casos se registran oficialmente bajo la causa de "factor humano", omitiendo las trampas de la vía (Fuente: PNP / Enfoque de Sistema Seguro).

Hacia una fiscalización en movimiento

Por: Alfredo de las Casas

Gerente de Desarrollo de nuevos Negocios - Asociación Automotriz del Perú

El dinamismo de las motocicletas en el Perú es innegable: se han convertido en una herramienta clave de trabajo, en el motor del delivery y en una alternativa ágil para desplazarnos en las ciudades. Sin embargo, este crecimiento acelerado también ha puesto presión sobre los mecanismos tradicionales de control, generando retos en materia de informalidad y seguridad. En este contexto, la implementación de la nueva Placa Única Nacional de Rodaje con chip RFID para motocicletas —cuya obligatoriedad ha sido programada para el 30 de noviembre de 2026 como parte del proceso de modernización impulsado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)— representa una oportunidad relevante para avanzar hacia un sistema de fiscalización más eficiente y moderno.

Para muchos usuarios, el término RFID puede sonar lejano, pero su funcionamiento es bastante simple: se trata de una calcomanía holográfica transparente instalada en la parte delantera del vehículo, que contiene un microchip pasivo con la identidad digital de la motocicleta. Este chip no utiliza baterías; se activa únicamente al pasar por una antena lectora, permitiendo su identificación en fracciones de segundo.

El valor de esta tecnología no radica únicamente en el dispositivo en sí, sino en el ecosistema que puede construirse alrededor de ella. Por ejemplo, al atravesar un pórtico de lectura en una vía principal, el sistema puede identificar la motocicleta sin necesidad de detenerla y, en la medida en que se consolide la interoperabilidad entre las distintas bases de datos del Estado, contrastar información relevante como la vigencia del SOAT, las revisiones técnicas o eventuales alertas por robo. Esto permite focalizar las intervenciones en los casos que realmente lo requieren, optimizando los recursos de fiscalización y reduciendo las detenciones innecesarias.

La experiencia internacional ofrece lecciones importantes. En la India, el sistema FASTag ha permitido masificar el uso de tecnología RFID para agilizar el transporte en peajes, alcanzando millones de usuarios. En Colombia, el ecosistema Colpass ha ampliado el uso de estos dispositivos hacia pagos electrónicos en distintos servicios asociados a la movilidad. En contraste, en Brasil, el sistema SINIAV enfrentó dificultades debido, entre otros factores, a una implementación que no logró desplegar oportunamente la infraestructura necesaria.

Estas experiencias evidencian que el éxito de la tecnología depende de una implementación integral, donde la infraestructura de lectura, la interoperabilidad de sistemas y la gestión institucional acompañen adecuadamente la adopción del chip. Una fiscalización digital automatizada puede contribuir a un control más transparente y eficiente, orientado a identificar vehículos con irregularidades, facilitar el cumplimiento de las normas y mejorar la seguridad vial, sin afectar el flujo normal de quienes circulan de manera formal.

El reto hacia adelante no es solo incorporar una nueva tecnología, sino asegurar que esta se integre en un sistema funcional, interoperable y centrado en el ciudadano. En esa línea, el uso del chip RFID abre además la posibilidad de habilitar servicios adicionales en el futuro, como pagos electrónicos en peajes, estacionamientos u otros servicios vinculados a la movilidad.

Desde el sector automotor, existe el compromiso de acompañar este proceso de modernización, promoviendo soluciones que contribuyan a la formalización, la eficiencia del sistema y una mejor experiencia para los usuarios.

El verdadero valor del chip RFID

El verdadero valor del chip RFID no es llevar un sticker obligatorio por el que tuvimos que pagar, sino que sirve para que manejes tranquilo sin que te frenen para pedirte papeles.



DATOS EN MARCHA

3.7 millones de unidades

Es el estimado del parque total de motocicletas que circulan actualmente en el territorio nacional. (Fuente: MTC / SUNARP).

59% de los asaltos

Porcentaje de robos a mano armada cometidos en zonas urbanas que involucran el uso de motocicletas lineales. (Fuente: Policía Nacional del Perú).

100% de los peajes

Cobertura de interoperabilidad que logró el sistema RFID Colpass en Colombia, integrando además servicios de pago en estacionamientos y gasolineras. (Fuente: Ministerio de Transporte de Colombia).

Menor a 1 segundo

Tiempo en el que un pórtico vial realiza la lectura y consulta automática de datos (SOAT, robos, SUNARP) sin detener el flujo de la moto. (Fuente: Análisis Técnico de Fiscalización Digital).

La tecnología sirve si el Estado cumple su parte

Cobrarlos por un chip frontal sin instalar antes las antenas y los pórticos lectores en las avenidas es darnos algo inoperativo.

Si en otros países el mismo chip te sirve para pagar el peaje o el estacionamiento desde el celular, **usemos esa tecnología para darnos beneficios y no solo más trámites.**

El compromiso colectivo de nuestra comunidad motera

Basado en los lineamientos técnicos de seguridad vial y normatividad del "Manual del Motociclista" hecho por la Fundación **TRANSITEMOS**.

En esta nueva edición de ExpoMoto 2026, organizada por la Asociación Automotriz del Perú (AAP), nos reunimos no solo para celebrar la evolución tecnológica, el diseño y la libertad que nos dan las dos ruedas, sino para poner sobre la mesa un propósito vital: la seguridad en nuestras rutas. La motocicleta es hoy el motor de la movilidad en la ciudad y logística en nuestro país, sin embargo, este crecimiento nos convoca a rodar juntos bajo un compromiso innegociable: hacer de la educación vial nuestra mejor defensa en las calles.

Las 10 Reglas de Oro en la Ruta: Nuestro Código de Conducción

Manejar con precaución exige técnica, sentidos alerta y una constante concentración. Para consolidar esta cultura de prevención, compartimos las pautas esenciales para dominar cada kilómetro de forma segura:

- 1. Cruces e intersecciones:** Baja las revoluciones al llegar a una esquina. Elige tu carril con anticipación y gira sin invadir el sentido contrario.
- 2. Visibilidad total:** Escápate de los puntos ciegos de autos y camiones. Ubícate siempre donde los demás conductores puedan verte por sus espejos.
- 3. Tu espacio en la pista:** Tienes derecho a un carril completo. Ocupa la posición central para proteger tu espacio y olvídate del zig-zag entre hileras de autos.

- 4. Técnica de frenado:** Frena equilibrado usando ambos frenos a la vez de forma progresiva. El delantero te da el poder de detención; el posterior te da balance.
- 5. Viajes en grupo:** Planifica la ruta en grupos de máximo cinco motos. Organiza una formación escalonada con los pilotos experimentados liderando y cerrando la fila.
- 6. Adelantamientos limpios:** Mantén la cabeza fría. Solo adelanta en zonas permitidas y cuando tengas la distancia necesaria para volver a tu carril sin riesgos.
- 7. Clima y asfalto:** Con frío o lluvia, el agarre disminuye drásticamente. Revisa regularmente el desgaste y la presión de tus neumáticos.

- 8. Distancia de resguardo:** Dale espacio a tu vida. Mantén un margen mínimo de cuatro segundos con el vehículo de adelante para reaccionar a tiempo.
- 9. Tu copiloto:** El acompañante es tu equipo. Debe llevar casco aprobado, ir pegado a ti y acompañar tus movimientos con suavidad en cada curva.
- 10. Atención al 100%:** Rodar exige foco total. Queda prohibido usar audífonos o manipular celulares con la moto en marcha.

En la moto, tu carrocería eres tú mismo.

Lo que en un auto es un simple choque de taller, sobre dos ruedas se convierte en una fatalidad. El respeto a la ruta empieza por cuidarte.

Desde la Gestión Pública

Es clave abrir mesas técnicas para optimizar los procesos de evaluación de licencias Clase B. Asimismo, la infraestructura es urgente para eliminar baches o rejillas desprotegidas que representan trampas mortales para las dos ruedas.

Desde el Ámbito Empresarial

El sector privado es un aliado vital al facilitar el acceso a cascos con certificación internacional como DOT o europeos. Además, las organizaciones que gestionan flotas de reparto tienen la oportunidad de liderar programas de capacitación y hábitos positivos en sus equipos.

Una reflexión compartida para seguir rodando

El fortalecimiento de la seguridad vial es una tarea integradora que requiere el esfuerzo de todos los que compartimos la vía:

Desde el Público Motero

La prudencia individual es la base de todo. Cuidar tu vida implica evitar factores como el cansancio o el consumo de sustancias que afecten tu capacidad de reacción.

DATOS ENMARCHA

4 segundos

La distancia mínima preventiva de seguimiento que debe separar a una moto del vehículo delantero para garantizar el espacio necesario de reacción o frenado.

60 centímetros

El ancho promedio de la franja crítica de grasa y aceite acumulada en el centro del carril; un dato vital que los conductores deben evitar pisar con el pavimento mojado.

El gran problema de la circulación de motos eléctricas como si fueran vehículos de movilidad personal (VMP)

Ellioth Tarazona Alvarez

Gerente de Asuntos Técnicos, Regulatorios y sostenibilidad - Asociación Automotriz del Perú

En nuestro país, las motos y trimotos eléctricas se han convertido en una alternativa cada vez más atractiva para la movilidad personal, el transporte de mercancías y los servicios de reparto, debido a sus menores costos de operación y a su contribución a la reducción de emisiones contaminantes. Sin embargo, el crecimiento acelerado de este mercado también ha puesto en evidencia importantes vacíos regulatorios. Esta situación ha generado confusión respecto de la clasificación, comercialización y circulación de estos vehículos, dificultando las labores de control y fiscalización por parte de las autoridades competentes.

Uno de los principales problemas identificados en los últimos años es la creciente comercialización de motos y trimotos eléctricas de las categorías L1 y L2 como si se trataran de Vehículos de Movilidad Personal (VMP). Estas unidades vienen circulando por las vías públicas sin placa de rodaje, sin Tarjeta de Identificación Vehicular, sin SOAT y sin que sus conductores cuenten con licencia de conducir, pese a que desde el año 2003 el Reglamento Nacional de Vehículos estableció que son vehículos automotores sujetos al cumplimiento de dichas obligaciones.

Con la finalidad de atender parte de esta problemática, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones emitió en junio de 2026 la Resolución Directoral N° 0016-2026-MTC/18, mediante la cual se incorporan criterios técnicos y gráficos referenciales para la identificación de los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) dentro de la Directiva N° 002-2006-MTC/15. La medida constituye un avance importante porque permite delimitar e identificar aquellos vehículos que califican como VMP, estableciendo referencias objetivas para distinguir patinetas eléctricas, monociclos, hoverboards y otros dispositivos similares respecto de las motos eléctricas que están regulados por el Reglamento Nacional de Vehículos.

Exige tus derechos desde la compra

Debes saber que tu moto eléctrica requiere **placa, tarjeta, SOAT y licencia** para circular libremente.



No te dejes sorprender

Una moto eléctrica no es un Vehículo de Movilidad Personal (VMP) ni un juguete; es un vehículo automotor.

No obstante, esta medida por sí sola no resulta suficiente para resolver la problemática existente. Desde la AAP creemos que la adecuación normativa debe complementarse con una estrategia integral que permita formalizar el mercado y garantizar la seguridad de los usuarios. En ese sentido, hemos recomendado la implementación de las siguientes acciones:

Complementar la definición de los VMP incorporando el criterio de que su potencia no debe exceder los 350W y que solo deben transportar a un usuario de pie.

Fortalecer los controles en la importación para asegurar una correcta clasificación de las motos eléctricas desde su ingreso al país.

Incorporar responsabilidades en la comercialización, estableciendo que las empresas comercializadoras son responsables de brindar información clara y precisa sobre las obligaciones legales asociadas a cada vehículo.

Garantizar que, desde el momento de la compra de una moto eléctrica, el cliente conozca que requerirá placa de rodaje, Tarjeta de Identificación Vehicular, SOAT y licencia de conducir para circular legalmente.

Intensificar la fiscalización del ensamblaje de las motos eléctricas, dado que esta actividad productiva requiere autorización del Ministerio de la Producción.

Implementar un proceso extraordinario y temporal de inmatriculación en SUNARP para permitir la formalización de las motos eléctricas.

La consolidación de un mercado ordenado de motos eléctricas requiere una actuación coordinada entre el MTC, SUNAT, SUNARP, PRODUCE, la Policía Nacional del Perú y el sector privado. Solo mediante una regulación técnicamente consistente y una adecuada fiscalización será posible promover una electromovilidad segura, formal y sostenible, en beneficio de los usuarios y del desarrollo del país.

¿Sabías qué?

Las motos eléctricas están obligadas por ley a llevar placa, tarjeta y SOAT desde el año 2003. El incumplimiento se debe al comercio informal y al desconocimiento de información de los usuarios.

350 Watts

Potencia máxima recomendada para calificar como VMP.

Los VMP

Solo permiten el desplazamiento de una persona.

25 km/h

Velocidad máxima de fábrica que puede tener un VMP.

DATOS ENMARCHA



La norma que existe en el papel, pero no en la calle

Por: Piero Mercado

Gerente de División Automotriz - Grupo Crosland

En el Perú solemos creer que elevar una exigencia normativa equivale automáticamente a mejorar la realidad. Pero en transporte, como en tantos otros campos, una norma sin verificación es pura ficción. Eso ocurre con la exigencia Euro 3 para motocicletas, vigente formalmente desde 2017 mediante el Decreto Supremo N° 010-2017-MINAM.

Para ponerlo en sencillo: la "Euro 3" establece límites de emisiones tan estrictos que, en la práctica, obliga a la industria a dejar atrás las tecnologías de combustión antiguas y dar el salto hacia configuraciones mucho más limpias y eficientes. La intención era correcta: dar un salto tecnológico para reducir drásticamente los gases contaminantes y proteger nuestra salud respiratoria. Varias marcas de trayectoria entendieron el mensaje, asumieron los costos e importaron vehículos modernos. El problema es que, en paralelo, buena parte del mercado encontró un atajo mucho más sencillo: cumplir en el papel sin demostrar nada en la práctica.

El sistema peruano permite que la incorporación de vehículos se apoye en una simple declaración jurada del propio importador. Al no existir un Registro Nacional de Homologación Vehicular operativo —cuyo plazo legal venció en diciembre de 2020— ni laboratorios estatales de contraste, el mercado quedó desprotegido. La combinación específica que creó el caso peruano se apoya en cuatro factores: arancel cero por el TLC con China, la validación mediante una declaración jurada del propio importador sin la verificación de un tercero, la ausencia de un registro previo de modelos (donde se registra lo que llega y no se pre-aprueba nada), y la nula exigencia de una red de servicios postventa. Al sumarse estos cuatro factores, el costo de entrada al mercado es prácticamente nulo.

Hoy en el Perú, cualquier persona con un RUC, un contenedor y una firma puede ser "importador de motos". El resultado es una informalidad insólita y falta de control que ha fragmentado el mercado de forma alarmante, haciendo que hoy en el país circulen más de 200 marcas de motos, mientras que el promedio en la región es de solo 20 a 30 por país.

Como el Estado no fiscaliza de forma preventiva en la frontera, la legislación plantea un control posterior punitivo que en la práctica resulta impracticable. Según el Informe N.º 000077-2022-SUNAT, si la aduana detectara que una moto incumple los límites ambientales, la ley ordena su comiso. En el papel, esto significa que el usuario termina perdiendo su herramienta de trabajo y su dinero por una trampa del importador, pues la transferencia de propiedad no limpia la

falta original. Sin embargo, tal como advierten los expertos del sector, este comiso jamás ocurre en la realidad de las calles. Al no existir laboratorios públicos ni control documentario estricto en el uso diario, el Gobierno no tiene cómo realizar estas constataciones, volviendo la sanción tan inaplicable como la norma misma. El sistema actual evidencia un vacío técnico: se dictan leyes para aplicar castigos en el papel, pero el propio aparato estatal no tiene la capacidad de verificar la realidad en la calle.

Antes de subir otro escalón hacia estándares más avanzados, debemos asegurarnos de que el primero exista de verdad. Mirar a Chile no es copiarlo, es aprender de su Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV): un laboratorio público con dinamómetros de chasis reales que constata físicamente los vehículos y que digitalizó el control mediante un Certificado de Homologación Individual Electrónico (CHI-e) con código QR.

No obstante, el Perú necesita un primer paso inmediato antes de construir un laboratorio propio: implementar un control documentario ex-ante real y estricto. Nuestros vecinos muestran caminos viables sin necesidad de infraestructura costosa. Colombia exige a través del RUNT y entidades como el ICONTEC que cada combinación de marca, modelo y año obtenga una ficha técnica pre-aprobada por el Ministerio

No basta con escribir normas perfectas en el papel

El camino exige implementar primero un control documentario ex-ante estricto y, posteriormente, laboratorios para contrastar la realidad. Es hora de pasar urgentemente de la fe documental a la verificación técnica.

de Transporte antes de inmatricularse. Brasil frena la inmatriculación mediante filtros federales del DENATRAN (hoy SENATRAN) en estricta coordinación con las exigencias ambientales del IBAMA y el programa PROCONVE. Por su parte, México exige acreditar una red de talleres y repuestos, además de certificaciones obligatorias por Unidades de Verificación acreditadas (terceros privados), elevando los requisitos de organización para filtrar a los informales.

Para que el Euro 3 no sea un sello decorativo, el camino debe ser constructivo; no se trata de cerrar el mercado. El MTC debe delegar urgentemente la gestión del Registro de Homologación a entidades internacionales reconocidas o laboratorios universitarios. Necesitamos pasar de la fe documental a la verificación técnica. Solo así protegeremos el aire que respiramos y defenderemos la seguridad jurídica del motociclista peruano.

EURO 3

INDICADOR

Reducción obligatoria de óxidos de nitrógeno exigida por la norma Euro 3 en comparación con Euro 2.

CIFRA

50%

AÑO

2024

FUENTE

Revista MotoTaller

Marcas de motocicletas que circulan en el Perú debido a la informalidad, arancel cero y costo de entrada nulo.

Más de 200 marcas

2026

Asociación Automotriz del Perú (AAP) / Investigación

Promedio por país de marcas de motocicletas en la región latinoamericana.

Entre 20 y 30 marcas

2026

Investigación regional (Filtros RUNT, SENATRAN y NOM)

Centros de inspección técnica (CITV) auditados por la SUTRAN a nivel nacional que contaban con actas de conformidad.

60 de 459

2018

SUTRAN / Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)



Para la ley peruana, la trampa del importador precariza el vehículo

Para la ley peruana, la trampa del importador precariza el vehículo. Terminas atrapado en la incertidumbre jurídica por una regla que el propio Estado es incapaz de verificar en las calles

EL MOTOR DE LA ECONOMÍA PERUANA

DESARROLLO ECONÓMICO

Las dos ruedas lideran la movilidad y el trabajo

Por: **Alberto Morisaki**

Gerente de Operaciones y Analítica - Asociación Automotriz del Perú

El mercado de motocicletas en el Perú vive un momento histórico. Lejos de ser un fenómeno pasajero, las ventas mantienen un ritmo considerable en los últimos dos años, rompiendo récords mensuales. Muestra de ello son las **36,984 y 37,998 unidades vendidas en abril y mayo de 2026**. Esta tendencia creciente responde a un consumo privado fortalecido, mejoras laborales, financiamiento accesible, baja inflación y, fundamentalmente, a que la moto es mucho más económica de adquirir y mantener frente a un automóvil.

Hoy, la motocicleta es el vehículo con mayor presencia en los hogares peruanos, **alcanzando un histórico 17.32% en 2025, según la ENAHO del INEI**. Sin embargo, el impacto de este crecimiento dibuja realidades muy distintas según la geografía y la necesidad de sus usuarios.

Sustento de los hogares más vulnerables

El análisis socioeconómico revela el lado más humano de esta expansión: la tenencia de motocicletas aumenta a medida que descendemos en los niveles socioeconómicos. Más del 90% de las motos en el país se concentran en el sector Rural (40.34%), el NSE E (30.22%) y el NSE D (20.58%). Además, el 75% de los hogares que le dan un uso mixto pertenecen al sector Rural y al NSE E. En zonas donde el transporte público es deficiente o inexistente, la moto cubre una brecha social crítica y actúa como el principal motor productivo familiar.



¿Sabías que?

La motocicleta es más que un medio de transporte, en los hogares de menores ingresos juega un rol fundamental como herramienta generadora de ingresos.

Un llamado a la acción colectiva

Estas cifras nos demuestran que la motocicleta no es un lujo; **es una necesidad urgente de transporte y trabajo**, por tanto, ante esta realidad irreversible, se vuelve indispensable abrir el debate sobre nuestro entorno vial. Las autoridades, los gobiernos locales, el sector privado y los propios usuarios debemos trabajar en conjunto para garantizar una infraestructura idónea, normativas justas y educación vial. Integrar de forma segura y sostenible a la motocicleta es una tarea conjunta para el desarrollo del país.

El fenómeno del uso laboral de la moto en Lima es post-pandémico

y está directamente ligado al crecimiento de las plataformas digitales.



La Selva sobre dos ruedas y la transformación de Lima

Si queremos entender la verdadera fuerza de este vehículo, debemos mirar al oriente. En la selva, la moto es una herramienta de movilidad casi universal: **el 32.86% de los hogares posee una y es tal su importancia que esta región concentra el 43.57% del total de motos a nivel nacional, superando ampliamente a la costa norte (16.21% de tenencia) y a Lima Metropolitana, que apenas registra un 2.91%**. En regiones como Madre de Dios, San Martín, Ucayali y Loreto, la moto es sinónimo de libertad cotidiana.

Por otro lado, la capital cuenta una historia distinta: aquí la moto es sinónimo de trabajo. La pandemia y el auge del delivery y la mensajería transformaron por completo su uso. **En 2019, Lima registraba un 4.60% de uso exclusivo laboral y un 14.94% de uso mixto (hogar y trabajo). Para 2025, el uso exclusivo casi desapareció (1.37%), pero el esquema mixto saltó al 19.18%**. La moto en Lima se convirtió en un activo dual: traslada a la familia y, a la vez, genera el sustento diario.

DATOS EN MARCHA



17.32%

de los hogares cuentan con una motocicleta en el Perú, convirtiéndola en el vehículo líder del país.



37,998

motocicletas se vendieron en mayo de 2026, rompiendo el récord histórico de ventas mensuales.



43.57%

de todas las motos del país se concentran en la selva, el corazón motociclista del Perú.



19.18%

de los hogares con moto en Lima la usan de forma mixta: para la familia y para el trabajo (delivery).



2.91%

de los hogares en Lima Metropolitana tiene una moto, mostrando un enorme mercado por crecer.



+90%

de las motos en el Perú se concentran en el sector Rural y en los niveles socioeconómicos D y E.



75%

de los hogares que usan la moto para trabajar y transportar a su familia pertenecen al sector Rural y al NSE E.

Cuando una obligación se vuelve imposible

Por: **Piero Mercado**

Gerente de División Automotriz - Grupo Crosland

Con cerca del 70% de las motocicletas en el Perú circulando sin seguro, el sistema dejó de responder a la realidad económica de los usuarios. La solución no es desaparecerlo, sino rediseñarse por completo.

Hay cifras que no describen una simple infracción, sino un fracaso de política pública: que cerca del 70% de las motocicletas en el Perú circule sin SOAT no puede interpretarse únicamente como un problema de informalidad, es también la evidencia de que el sistema dejó de responder a la realidad económica de quienes utilizan una moto para trabajar, estudiar o sostener a sus familias.

70% de las motos circula sin SOAT

Que el 70% de las motos circule sin SOAT es la evidencia de que el sistema dejó de responder a la realidad económica de quienes lo usan para trabajar o sostener a sus familias.

El SOAT nació con una finalidad social indiscutible: garantizar atención inmediata a las víctimas de accidentes de tránsito, sin importar quién tuvo la culpa. Ese objetivo sigue siendo válido y necesario. El problema es que, en el caso de las motocicletas, que hoy representan un parque de 3 millones de unidades, compuesto por 2.1 millones de motos lineales y 900 mil trimotos, el instrumento diseñado para proteger terminó excluyendo a la mayor parte de los usuarios. Si una obligación legal es incumplida por siete de cada diez personas, vale la pena preguntarse si el problema está únicamente en quienes no cumplen o también en cómo fue diseñada la obligación. En el caso de las motos, la respuesta parece evidente.

Se ha generado un círculo vicioso

La alta siniestralidad encarece el seguro, el precio reduce los asegurados y la baja cobertura vuelve a incrementar las tarifas.

La motocicleta cumple en el Perú un rol muy distinto al que tiene en países desarrollados. Para millones de personas es una herramienta de trabajo y el medio de transporte más accesible disponible. En muchas ciudades del interior, permite conectar hogares, centros de estudio y actividades productivas donde el transporte público es insuficiente o inexistente. Sin embargo, quienes adquieren una moto económica suelen encontrarse con una realidad difícil de entender: el costo anual del SOAT, que oscila entre los S/ 500 y S/ 800 frente a las tarifas mínimas de un auto particular, representa una proporción considerable del valor del vehículo y de sus ingresos mensuales. La consecuencia es predecible: muchos usuarios optan por postergar la compra, asumir el riesgo o simplemente operar fuera del sistema.

Las aseguradoras tienen razones para señalar que las motocicletas presentan una alta siniestralidad. Es cierto que sus ocupantes están más expuestos y que los accidentes suelen generar lesiones más graves. Mientras la probabilidad de siniestro con un auto familiar es del 1% anual, en las motos alcanza rangos de entre 5% y 7%. Al no contar con estructuras de protección, los impactos generan traumas complejos que agotan rápidamente los límites médicos. Pero ese argumento, aunque válido, no resuelve el problema. Si la única respuesta frente a un mayor riesgo es aumentar las primas, el resultado será exactamente el que observamos hoy: menos asegurados y más personas desprotegidas. Se ha generado un círculo vicioso: la alta siniestralidad encarece el seguro; el seguro caro reduce los asegurados; la menor cobertura concentra el riesgo y vuelve a presionar los precios al alza, y al final, pierden todos.

La solución exige un esfuerzo conjunto

El SOAT para motos no necesita desaparecer de las calles; necesita rediseñarse urgentemente.

La experiencia internacional demuestra que existen alternativas. Colombia desarrolló esquemas diferenciados con descuentos del 50% para incentivar la formalización en cilindradas menores de 200 cc. Ecuador vinculó el seguro obligatorio a los procesos de inmatriculación vehicular. Chile ha logrado altos niveles de cumplimiento integrando el seguro digital (SOAP) a trámites obligatorios como el Permiso de Circulación anual. Ningún modelo es perfecto, pero todos comparten una misma lógica: el objetivo principal debe ser maximizar la cobertura social, no expulsar usuarios del sistema.

Por ello, el debate ya no debería centrarse en quién tiene la culpa, sino en cómo corregir una situación que claramente no está funcionando. Las líneas de acción exigen transparentar la estructura de costos del SOAT junto a la SBS y las aseguradoras para identificar qué factores elevan los precios. Resulta indispensable avanzar hacia tarifas más segmentadas para las unidades de baja cilindrada destinadas a la movilidad básica o al trabajo, además de facilitar el acceso mediante modalidades de pago mensuales o trimestrales que alivien la barrera del desembolso único anual. Es necesario integrar el SOAT a otros trámites vehiculares, reducir barreras administrativas y combatir el fraude para generar productos más accesibles. Finalmente, cualquier estrategia requiere reducir la siniestralidad de fondo optimizando la educación vial y promoviendo el uso de cascos certificados, los cuales disminuyen hasta en un 40% el riesgo de muerte.

Nuestro sector debe reconocer que un seguro obligatorio que la mayoría no puede pagar termina perdiendo su razón de ser. La solución exige un esfuerzo conjunto. El SOAT para motos no necesita desaparecer; necesita rediseñarse, porque cuando una norma no la cumple el 70%, el problema no está solo en la calle. También está en el escritorio donde esa norma fue diseñada.

DATOS EN MARCHA

La brecha en unidades

Más de 2.1 millones de conductores de motocicletas y trimotos transitan desprotegidos en las vías.

Desbalance de costos

La prima anual de una moto oscila entre S/500 y S/800, frente a los S/34 o S/38 de un auto particular.

Efecto de la prevención pasiva

El uso de un casco certificado reduce el riesgo de muerte por traumatismo craneoencefálico en un 40%.



SOAT

¿Funcionaron las restricciones a las motocicletas en Colombia?

Por: Iván Darío García Franco

Director Ejecutivo de la Cámara de la Industria de Motocicletas - ANDI - Asociación Nacional de Empresarios de Colombia

En las últimas dos décadas, la motocicleta se ha convertido en uno de los principales motores de movilidad y desarrollo social en Colombia. Lo que antes era visto como un medio de transporte hoy es una herramienta de trabajo, inclusión y acceso a oportunidades para millones de personas.

Actualmente, existen más de 14 millones de motocicletas registradas, representan más del 63% del parque automotor nacional y están presentes en uno de cada tres hogares colombianos. Para millones de ciudadanos, especialmente en zonas rurales, municipios intermedios y periferias urbanas donde el transporte público es insuficiente o ineficiente, la moto no es un lujo: es la única alternativa viable para llegar al trabajo, estudiar o acceder a bienes y servicios básicos.

Sin embargo, el crecimiento de este medio de transporte ha estado acompañado por una amplia lista de restricciones impuestas por autoridades locales. Prohibiciones al acompañante hombre, limitaciones horarias y restricciones por zonas han sido adoptadas en más de 25 ciudades bajo el argumento de combatir delitos como el sicariato, el hurto y el fleteo.

La pregunta es inevitable: después de años de aplicación, ¿estas restricciones han cumplido su objetivo? La evidencia empírica disponible indica que sus resultados han sido, en el mejor de los casos, limitados.

Cuando las políticas públicas se alejan de la evidencia, terminan castigando más a los ciudadanos que resolviendo los problemas que buscan enfrentar.

Un estudio de evaluación de impacto sobre restricciones a motocicletas en Colombia, desarrollado por investigadores del CESED de la Universidad de Los Andes, analizó medidas en ciudades como Bogotá, Barranquilla, Cartagena, Neiva y Soledad. Su principal conclusión es clara: los efectos sobre la reducción del crimen son marginales, transitorios y, en algunos casos, generan desplazamiento de la actividad delictiva hacia otras zonas.

En otras palabras, el delito no desaparece; se adapta.

Los hallazgos en Bogotá y Medellín son especialmente relevantes. El estudio concluye que las restricciones a motocicletas no tienen un impacto significativo en la reducción de homicidios ni de hurtos totales. Aunque en algunos casos se observa una disminución en el hurto de motocicletas, esta se explica principalmente por la menor exposición del bien —menos motos circulando— y no por una verdadera disuasión del delito.

La experiencia de Cúcuta refuerza esta tendencia. A pesar de la aplicación recurrente de medidas restrictivas, delitos como la extorsión y distintos tipos de hurto continuaron creciendo en varios períodos. Los investigadores identifican fenómenos claros de adaptación criminal: cuando una modalidad se dificulta, el delito se desplaza, cambia de horario, de zona o incluso de modus operandi para evadir controles.

Mientras tanto, quienes asumen los costos son los ciudadanos que utilizan la motocicleta de manera legítima. La pregunta de fondo es si resulta razonable restringir la movilidad y las oportunidades de millones de personas para obtener resultados modestos y, en muchos casos, temporales en materia de seguridad. La evidencia sugiere que no. Los mayores costos recaen sobre los sectores más vulnerables, mientras el delito se adapta y se desplaza.

Para muchos trabajadores de bajos ingresos, la motocicleta es una herramienta esencial de sustento. En Colombia, el 95% de los hogares con motocicleta pertenecen a los estratos socioeconómicos 1, 2 y 3, equivalentes aproximadamente a los niveles socioeconómicos E, D y C del Perú. Limitar su uso puede afectar directamente el ingreso de las familias más pobres sin que exista una mejora en la criminalidad.

La experiencia colombiana ofrece una lección valiosa para América Latina. Las restricciones generalizadas a las motocicletas pueden generar una percepción de respuesta rápida frente a la inseguridad, pero la evidencia muestra que no constituyen una solución sostenible. Después de años de aplicación, los beneficios en materia de criminalidad han sido limitados frente a los costos sociales que generan. El resultado es una paradoja difícil de justificar: se restringe la movilidad de millones de ciudadanos honestos, especialmente de menores ingresos, mientras el delito encuentra nuevas formas de adaptación.

Cuando las políticas públicas se alejan de la evidencia, terminan castigando más a los ciudadanos que resolviendo los problemas que buscan enfrentar.

Estas medidas, además, imponen un costo social y económico significativo, y pueden generar estigmatización sobre una población trabajadora que termina migrando hacia opciones de transporte más costosas o menos eficientes sin mejoras reales en seguridad.

El reto para los gobiernos de la región no es restringir la motocicleta, sino comprender su papel estructural en la movilidad, la productividad y la inclusión social. Las ciudades más seguras no serán aquellas que limiten las opciones de transporte de sus ciudadanos, sino aquellas que logren combinar inteligencia, tecnología, control efectivo del crimen y políticas públicas basadas en evidencia.

Las ciudades más seguras no serán aquellas que limiten las opciones de transporte de sus ciudadanos, sino aquellas que logren combinar inteligencia, tecnología, control efectivo del crimen y políticas públicas basadas en evidencia.

DATOS EN MARCHA

+14 millones

De motocicletas registradas actualmente en Colombia.

63%

Del parque automotor nacional está representado por motocicletas.

1 de cada 3 hogares

Colombianos cuenta con una motocicleta.

+25 ciudades

Han adoptado restricciones locales (como prohibición de parrillero o limitaciones horarias) para combatir el crimen.

Salón Internacional de la Motocicleta

EXPOMOTO
AAP 2026



expomoto.pe

EXPOMOTO EL EVENTO + GRANDE DE MOTOCICLISTAS

**10, 11 Y 12
DE JULIO**

En el Centro de Exposiciones Jockey

¡VEN Y DISFRUTA!

Organiza:

AAP | 100
AÑOS



LANZAMIENTOS



SORTEOS



TEST DRIVE



CONEXIONES
ESTRATÉGICAS



DIVERSIÓN
FAMILIAR



Aliados que impulsan la Seguridad Vial,
el desarrollo económico y un futuro
sostenible para la motocicleta.