

+MOVILIDAD

Revista de la Asociación Automotriz del Perú

Abril - Mayo 2025 | Edición N°1

06

Entrevista a:

Karsten Kunckel

**"NECESITAMOS UNA
AGENDA PAÍS PARA
LA MOVILIDAD"**

04

Informe especial:

**LOS CINCO GRANDES
DESAFÍOS DEL SECTOR
AUTOMOTOR EN EL PERÚ**



ASOCIACIÓN AUTOMOTRIZ DEL PERÚ
FUNDADA EN 1926

Asociación Automotriz del Perú

Año I – Edición N° 1

Abril - Mayo 2025

Publicación: Junio 2025

Presidente:

Karsten Kunckel Saamer

Gerente General:

Jaime Graña Belmont

Director:

Roxana Cobos Sánchez

Editor:

Luis Miguel De La Cruz

Fallaque

Diseño Gráfico Editorial:

Grecia Daneri Cárdenas

Colaboradores

Edición N° 1

Genaro Baldeón Herrera

David Caro Aquino

Scelza Lamarca Sánchez

Alberto Morisaki Cáceres

Ellioth Tarazona Álvarez

www.aap.org.pe



ÍNDICE

Editorial 03

El sector automotor peruano atraviesa un momento decisivo de cambio

Informe central 04

Los cinco grandes desafíos del sector automotor en el Perú

Entrevista destacada 06

Necesitamos una agenda país para la movilidad

Opinión gremial 08

El rol de los gremios empresariales ante el cambio del ecosistema automotor

Opinión de experto 10

Innovación en la industria automotriz: De la electromovilidad a la conectividad vehicular

Radiografía Vial 12

Anillo Periférico Vial

Normativa y legislación 13

Incentivos tributarios y operativos: La clave para un transporte sostenible en Lima

Chalecos, prohibiciones y más placas: ¿Hasta qué punto son eficaces estas medidas?

Estadísticas del sector 16

Radiografía del mercado automotor peruano y latinoamericano: ventas, parque y consumo por segmento

Relacionamiento con el asociado 20

AAP en acción

El sector automotor peruano atraviesa un momento decisivo de cambio

Hoy más que nunca, los pilares de sostenibilidad, seguridad y modernización no solo marcan una tendencia, sino que constituyen una hoja de ruta imprescindible para el futuro de nuestra industria y de la movilidad en el país.

Desde la Asociación Automotriz del Perú (AAP), estamos convencidos de que la sostenibilidad debe ser el eje central de toda decisión. Esto implica acelerar la adopción de tecnologías limpias, promover el uso de combustibles de bajas emisiones y acompañar la transición hacia vehículos eléctricos e híbridos con infraestructura adecuada y políticas públicas claras. No se trata únicamente de cumplir con normativas internacionales como la Euro 6, sino de garantizar un aire más limpio y una mejor calidad de vida para todos los peruanos.

Sin embargo, avanzar hacia un futuro sostenible carecería de sentido si no se prioriza, en paralelo, la seguridad vial. Reducir la siniestralidad en nuestras vías exige

un compromiso conjunto entre autoridades, empresas y ciudadanos. Promover una cultura de respeto, fortalecer los sistemas de fiscalización y modernizar el parque automotor son tareas urgentes. Un país moderno necesita un transporte seguro.

En este escenario, la modernización articula y da coherencia a esta nueva visión. Nuestro sector requiere digitalización, innovación y simplificación de procesos. También demanda incentivos efectivos para la renovación del parque vehicular y una lucha decidida contra la informalidad, que pone en riesgo vidas y distorsiona el mercado.

Esta primera edición de nuestra revista institucional marca el inicio de una etapa de mayor diálogo, información y compromiso. Cada página ha sido pensada para contribuir a la construcción de una industria más resiliente, eficiente y preparada para los desafíos de un mundo en constante cambio.

Invitamos a nuestros asociados, autoridades y ciudadanos a sumarse a este nuevo rumbo. Porque el futuro de la movilidad en el Perú se construye hoy, con visión, unidad y acción.

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



Los 5 grandes desafíos del sector automotor en el Perú

El sector automotor peruano se encuentra en un proceso de transición. A medida que el país avanza hacia una economía más sostenible y moderna, enfrenta desafíos significativos que requieren atención inmediata y soluciones integrales. A continuación, detallamos cinco principales retos que marcan la agenda del sector.

1. Combustibles limpios y normativa Euro 6

La implementación de la normativa Euro 6, que exige que los vehículos automotores emitan menor cantidad de contaminantes, es una de las propuestas para mejorar la calidad del aire en Perú. Esta medida busca reducir las emisiones contaminantes del parque automotor. Sin embargo, su aplicación enfrenta obstáculos debido a la infraestructura limitada y a la disponibilidad de combustibles adecuados en todo el país. [Ellyoth Tarazona](#), gerente Técnico de la AAP, indicó que, la refinería recién modernizada de Petroperú no está en condiciones de producir combustibles con un contenido de azufre muy bajo, menos de diez partes por millón. La modernización de las plantas de hidrotratamiento de gasolinas y diésel se espera lograr entre 2026 y 2027, lo cual permitiría la entrada de vehículos Euro 6 y una reducción significativa de la contaminación.



2. Seguridad vial y cultura ciudadana

La seguridad vial en el Perú sigue siendo un desafío estructural. La informalidad en el transporte, sumada a una débil cultura ciudadana, mantiene altos niveles de riesgo en las vías. El actual ministro de Economía y Finanzas, Raúl Pérez-Reyes — manifestó sobre la urgencia de transformar la percepción del transporte público, impulsando el paso de la “combi asesina” a la “combi amiga”. Para lograrlo, se requiere más que normas: se necesita una estrategia integral que articule infraestructura, fiscalización y una educación vial sólida desde la infancia.



3. Informalidad e infraestructura

La informalidad en el transporte público es un problema persistente que afecta la calidad del servicio y la seguridad de los usuarios. En 2024, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) detectó más de 13,000 infracciones relacionadas con el transporte informal. Se estima que más de 200,000 vehículos operan de manera informal en Lima y Callao, lo que representa un desafío significativo para las autoridades. La falta de infraestructura adecuada y la débil fiscalización contribuyen a este problema.

4. Movilidad sostenible

La movilidad sostenible es uno de los principales retos del sector automotor en el país. El transporte concentra más del 30% de las emisiones de CO₂ y el parque automotor, con más de 3 millones de unidades, presenta un alto grado de antigüedad. “Impulsar tecnologías limpias y modernizar el transporte son pasos clave para mejorar la calidad de vida en nuestras ciudades”, señala [Jaime Graña Belmont](#), gerente general de la AAP. El sector tiene un rol decisivo en esta transformación pendiente.

5. Renovación del parque automotor

El parque automotor peruano presenta una antigüedad promedio preocupante, con vehículos que superan los 14 años de uso. Esta situación no solo afecta la eficiencia y seguridad del transporte, sino que también contribuye a la contaminación ambiental. El Gobierno ha anunciado medidas para incentivar la renovación del parque, incluyendo la ampliación de beneficios para el chatarreo de vehículos antiguos. En su momento, el hoy ministro de Economía y Finanzas, Raúl Pérez-Reyes —quien entonces se desempeñaba como titular del Ministerio de Transportes y Comunicaciones—, destacó que se otorgarán permisos de circulación más prolongados a quienes migren a tecnologías más limpias, como el gas natural vehicular (GNV) y los vehículos eléctricos.

Espacio publicitario

**SI TIENES ALGUNA
DE ESTAS PLACAS**



**ES TIEMPO DE
CAMBIARLA**



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



Para más información llama al
(01) 640 3636

Necesitamos una agenda país para la movilidad

Entrevista a: [Karsten Kunckel Saamer](#) | Presidente de la Asociación Automotriz del Perú

En un contexto donde el crecimiento urbano, la congestión vehicular y la necesidad de sostenibilidad desafían al Perú, la movilidad se ha convertido en un tema crítico. Para abordar este desafío, conversamos con Karsten Kunckel, presidente de la Asociación Automotriz del Perú, quien insiste en la urgencia de una agenda país integral que priorice la eficiencia, la seguridad y la innovación en el transporte.

1 ¿Por qué cree que el Perú necesita una agenda nacional para la movilidad?

El Perú ha crecido de manera desordenada, y eso se refleja en su movilidad. Tenemos ciudades colapsadas, un parque automotor obsoleto, falta de infraestructura y poca planificación. Una agenda país permitiría articular esfuerzos entre el Estado, el sector privado y la ciudadanía para crear sistemas de transporte eficientes, seguros y sostenibles. No es un lujo, es una necesidad para la productividad y la calidad de vida.

2 ¿Cuáles serían los pilares clave de esta agenda?

Los tres ejes son fundamentales: 1) Infraestructura inteligente (vías, ciclovías, integración de modos de transporte), 2) Renovación del parque automotor (promover vehículos menos contaminantes y más seguros) y 3) Digitalización (tecnología para gestionar el tráfico, peajes electrónicos, apps de transporte público). Además, debe incluir educación vial y financiamiento público-privado.

3 ¿Cómo impacta la falta de políticas claras en el sector automotor y el transporte?

La incertidumbre y falta de predictibilidad frena inversiones. Por ejemplo, sin reglas claras sobre emisiones o combustibles limpios, las empresas no modernizan flotas. También hay un costo social: el 70% del parque automotor tiene más de 14 años, lo que aumenta la contaminación y la siniestralidad. Por otro lado, tenemos revisiones técnicas



La movilidad va mucho más allá del tráfico. Es un componente fundamental para el bienestar de un país y desempeña un papel crucial en la vida de su población, incidiendo directamente en la competitividad, la economía, la salud y la equidad social. Durante años hemos postergado decisiones clave”.

que no cumplen con su rol de fiscalización, apenas se rechazan el 8% de los vehículos inspeccionados en un primer control, en otros países supera el 25%. Urge definir estándares y medidas correctivas.

4 ¿Qué ejemplos internacionales podríamos replicar?

Países como Colombia (con su modelo de TransMilenio y políticas de electromovilidad) o España (con ciudades peatonales y restricciones a vehículos contaminantes) son referentes. Lo fundamental es adaptar las soluciones a nuestra realidad, establecer metas progresivas y asegurar el consenso político. La prioridad debe ser el restablecer el orden y garantizar un flujo de tránsito eficiente.

5 ¿Qué rol juega la tecnología en esta transformación?

Es un habilitador clave. Desde semáforos inteligentes, señalética adecuada que permita interactuar con vehículos autónomos, hasta plataformas que integren buses, metros y taxis en un solo pago. También la electromovilidad: el Perú tiene potencial para producir energía limpia y usarla en transporte. Pero se requieren incentivos fiscales y alianzas estratégicas que nos permitan innovar para fortalecer al sector.

6 ¿Cuál sería el mensaje final para los tomadores de decisiones?

La movilidad va mucho más allá del tráfico. Es un componente fundamental para el bienestar de un país y desempeña un papel crucial en la vida de su población, incidiendo directamente en la competitividad, la economía, la salud y la equidad social. Durante años hemos postergado decisiones clave. El gobierno no puede darse el lujo de seguir esperando. Es momento de actuar con firmeza y responsabilidad por el bien de todos los peruanos.



Por [Jaime Graña Belmont](#)
Gerente General de la Asociación Automotriz del Perú



El rol de los gremios empresariales ante el cambio del ecosistema automotor



El sector automotor está experimentando una transformación sin precedentes. La transición hacia la movilidad eléctrica, la digitalización tecnológica en toda la industria, los vehículos autónomos, y las nuevas exigencias regulatorias están redefiniendo el mercado mundial. En este contexto, los gremios empresariales tenemos un rol protagónico: ser puentes entre la industria, el Estado y la sociedad y ser agentes de cambio para impulsar la evolución de forma ordenada, efectiva y sostenible.

En primer lugar, los gremios debemos actuar como facilitadores de información, análisis y propuestas concretas e integrales. La velocidad de los cambios tecnológicos y normativos exige que las empresas cuenten con data precisa y análisis prospectivos. Desde la Asociación Automotriz del Perú, trabajamos en consolidar estadísticas, promover estudios y articular propuestas integrales, más allá de contribuir al diseño de políticas públicas que fomenten la innovación sin afectar la competitividad. Un ejemplo claro es la ne-

01

Vista de los vehículos en la Vía
Expresa en Lima



02

Vagones de la Línea 2 del Metro de Lima



Desde la Asociación Automotriz del Perú, trabajamos en consolidar estadísticas, promover estudios y articular propuestas integrales, más allá de contribuir al diseño de políticas públicas que fomenten la innovación sin afectar la competitividad”.

cesidad de implementar un plan integral para solucionar el grave problema del tráfico en todas las ciudades importantes del país, además de promover una Ley de Promoción de la Movilidad Eléctrica que incentive la adopción de vehículos limpios de transporte público y privado con beneficios fiscales y una infraestructura de carga accesible.

Además, como gremio nos vemos obligados a ser voceros de la importancia que el Estado Peruano le debe dar al sector transporte, como uno de los sectores clave para el desarrollo del país. El Perú aún tiene un parque automotor viejo, con 14 años de antigüedad que genera un alto índice de accidentes y contaminación. Nuestra labor es de proponer y asegurar que se implementen medidas efectivas para renovar el parque y hacer nuestras carreteras y calles mas seguras minimizando la perdida de vidas y el impacto social y ambiental.

Finalmente, es clave fomentar la colaboración intersectorial. Los problemas del tráfico y la contaminación son complejos y requieren de la modernización del transporte público, la inversión en infraestructura, la fiscalización y el cambio cultural de la población. Los gremios debemos impulsar alianzas con otros sectores —minería, energía, telecomunicaciones— para crear un ecosistema integrado que impacta positivamente en las industrias y en las comunidades y el país.

El futuro del sector automotor es emocionante y complejo. Los gremios debemos liderar con visión, equilibrio y un compromiso firme con el desarrollo del país. El momento de actuar es ahora.

Por [David Caro Aquino](#)
Gerente de Asuntos Corporativos de Toyota del Perú



Avanzar hoy:

Expandir la electromovilidad para reducir emisiones en el Perú

En el Perú, la electromovilidad dejó de ser una promesa y empezó a rodar: al cierre del 2024, circulan más de 16 mil vehículos electrificados en el país. Este crecimiento fue impulsado por un récord anual de 6,603 unidades vendidas, lo que elevó la participación del segmento al 3.9% del mercado automotor nacional. A pesar de este significativo avance, el Perú aún está por detrás de otros mercados de la región, como Colombia o Ecuador.

Al mismo tiempo, debemos entender que el Perú cuenta con una matriz energética primaria con recursos propios como el gas natural —y una proporción cada vez mayor de renovables—, que ofrece una menor emisión de gases de efecto invernadero en comparación con los combustibles líquidos importados. Esta realidad energética hace viable un enfoque multitecnológico donde los híbridos (HEV), híbridos enchufables (PHEV) y 100% eléctricos (BEV) se complementan para acelerar la descarbonización en el transporte.

01

Toyota Corolla Cross
Híbrido





Desde el Comité de Vehículos Electrificados de la AAP, trabajamos de la mano con los ministerios clave para que la regulación avance al ritmo del mercado”.

Actualmente, la oferta local supera los 150 modelos electrificados, disponibles en prácticamente todas las marcas, lo que dinamiza la competencia y brinda opciones para cada presupuesto y necesidad. Estas marcas ya hacen su parte con mayor disponibilidad de modelos, campañas de comunicación, pruebas de manejo, entre otros esfuerzos que están ayudando a cambiar hábitos de conducción y desmitificando la electromovilidad.

El estímulo fiscal vigente ayuda: los vehículos híbridos, a gas y 100% eléctricos están exonerados del Impuesto Selectivo al Consumo (10%) desde el 2018, lo que ayuda a reducir la diferencia de precio versus sus pares a combustión. Sin embargo, no es suficiente. Además de mantener este beneficio, es crucial desarrollar incentivos no monetarios —estacionamientos preferentes, trámites simplificados, prioridad en licitaciones de flota pública, entre otras— que premien la elección de tecnologías limpias y visibles.

Desde el Comité de Vehículos Electrificados de la AAP, trabajamos de la mano con los ministerios clave para que la regulación avance al ritmo del mercado, entregando comentarios técnicos sobre diversos proyectos normati-

vos y colaborando en la discusión de múltiples proyectos de ley que consiguieron dictámenes favorables, pero que aún no han llegado a debatirse en el Pleno.

Por otro lado, la infraestructura es el gran reto inmediato para las tecnologías enchufables (PHEV y BEV). Hoy el país cuenta con más de 60 estaciones de carga, la mayoría en Lima y sin trazabilidad de continuidad en el servicio. Expandir es una tarea que requiere acción concertada entre generadoras, distribuidoras, municipalidades, automotrices y operadores privados, guiados por un Plan Nacional de Electromovilidad, donde la AAP ha enviado una propuesta, que priorice corredores logísticos y centros urbanos para evitar la “ansiedad de carga” de los usuarios.

Reafirmo que expandir hoy la venta de vehículos electrificados es la forma más eficaz de recortar emisiones del transporte, a pesar de los retos presentes. Cada vehículo electrificado que se vende ahorra emisiones de gases de efecto invernadero desde el primer kilómetro; cada nuevo punto de carga acerca a los 100% eléctricos a más conductores; cada campaña de información aleja mitos y abre oportunidades de negocio para el país.

Seguimos avanzando —industria automotriz, empresas de energía, Estado, academia y ciudadanos— convencidos de que la suma de esfuerzos nos pondrá en la ruta de un transporte bajo en carbono, competitivo y accesible para todos los peruanos. El futuro ya está en marcha: nuestro desafío es acelerarlo.



Anillo Vial Periférico

La congestión vehicular en Lima ha alcanzado niveles críticos, ello se traduce en una constante disminución de velocidad de circulación en nuestras vías y, en especial, en las horas punta.

Este megaproyecto busca mejorar la conectividad entre distintas zonas de Lima y Callao, y, a su vez, optimizar la movilidad, reducir la congestión vehicular y los tiempos de viaje, así como mejorar la calidad de vida de las personas.

¿En qué consiste el megaproyecto?



Inversión estimada:
US\$ 3,396.40 millones



Extensión:
34.8 km



De dónde a dónde:
Cruce del Óvalo a 200 millas con la Av. Elmer Faucett (Callao) hasta la Av. Circunvalación (San Luis).



3 carriles con peajes urbanos y 2 sin costo por sentidos



Empresas que formarán parte del consorcio:
**Cintra Infraestructuras Perú S.A.C.
Concesiones Perú Holdings Viales I S.A.C.
Sacyr Concesiones Perú S.A.C.**



Fecha de inicio del proyecto:
Segundo trimestre de 2027.

¿Cuáles son los beneficios?

- + 90,000 puestos de trabajo.
- Interconexión nacional.
- Reducción en tiempos de viaje.
- Fluidez vehicular.
- Priorizará espacios verdes.

Rutas:

Tramo 1: Desde el Óvalo 200 Millas hasta la Panamericana Norte.

Extensión: 8.7 km

Tramo 2: Desde el Óvalo Naranjal hasta el intercambio vial de la Autopista Ramiro Prialé.

Extensión: 4.2 km

Tramo 3: Desde la Autopista Ramiro Prialé hasta la Av. Circunvalación.

Extensión: 11 km





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

Incentivos tributarios y operativos:

La clave para un transporte sostenible en Lima

Durante los últimos años, los rankings mundiales indican que nuestro país, y especialmente nuestra ciudad de Lima, es una de las más contaminadas de Latinoamérica. Esto ha motivado a nuestro gremio a realizar propuestas para reducir la contaminación ambiental en nuestro país. En ese sentido, en el año 2021 propusimos la implementación del Plan Nacional de Electromovilidad, un documento que presenta tres ejes para desarrollar la movilidad eléctrica en nuestro país.

En el primer eje se propone a establecer condiciones habilitantes, es decir, trabajar en un marco regulatorio adecuado. Para ello, es necesario aprobar un [Plan Nacional de Electromovilidad](#) donde se establezcan las políticas necesarias para lograr la masificación de los vehículos eléctricos e híbridos en el país. Asimismo, se propone la creación de una comisión técnica, un observatorio y un fondo nacional de promoción de la electromovilidad. También se propone actualizar los reglamentos

nacionales de vehículos, placas de rodaje, inspecciones técnicas vehiculares y chatarreo, así como reglamentar la disposición final de las baterías de los vehículos eléctricos.

En el segundo eje se propone establecer incentivos operativos. Para ello, se deben promover sistemas de transporte público masivo de personas y la distribución urbana de mercancías con buses y camiones eléctricos. Además, se deben implementar sistemas de carga pública, como las electrolíneas, puntos de carga en nuevas edificaciones, estacionamientos con cargadores en la vía pública y en centros comerciales. También se propone establecer una tarifa eléctrica diferenciada desde la medianoche a las seis de la mañana, conocida como tarifa superval, y tarifas especiales para el SOAT, seguro vehicular, peajes e inspecciones técnicas vehiculares.

En el tercer eje, se debe establecer incentivos tributarios para promover la electromovilidad en nuestro país.

Para ello, nuestro gremio propone una reducción del IGV a 0% durante los próximos 10 años para vehículos eléctricos, sus cargadores y baterías. Para los vehículos híbridos enchufables, una reducción del IGV a 0% durante los primeros cinco años y a 9% durante los siguientes cinco años y, para los vehículos híbridos no enchufables, proponemos una reducción del IGV al 9% durante los próximos cinco años.

Finalmente, se debe promover la industria vinculada a la electromovilidad (fabricación de vehículos eléctricos menores, ensamblaje de buses eléctricos, fabricación de bienes intermedios para baterías de potencia, etc.), para ello se deben impulsar programas para cofinanciar proyectos de innovación empresarial, desarrollo productivo y emprendimiento vinculados a la electromovilidad. La innovación y desarrollo (I+D) es clave para el desarrollo de la movilidad eléctrica en el país.



Chalecos, prohibiciones y más placas:

¿Hasta qué punto son eficaces estas medidas?

En lo que va del año, la agenda política —y por ende, la normativa del Ejecutivo y el Legislativo— ha estado centrada en un tema urgente: la inseguridad ciudadana. Para enfrentar este problema, se han propuesto distintas medidas. Entre ellas, dos que afectan directamente al sector de vehículos menores: las restricciones a la circulación de motocicletas.

Por un lado, el Poder Ejecutivo emitió el Decreto Supremo N.º 046-2025-PCM, que prohíbe por 30 días (prorrogables) que los motociclistas circulen con acompañante, medida vigente desde el 17 de abril. Por otro lado, el Decreto Supremo N.º 006-2025-MTC fija el plazo para aplicar la obligación de que tanto conductores como acompañantes usen chalecos con la placa del vehículo estampada o grabada en la espalda.

Si bien nadie cuestiona el deber del Estado de proteger a los ciudadanos, cabe preguntarse si estas medidas son realmente adecuadas, proporcionales y justificadas. ¿Ayudan de verdad a reducir el crimen o solo buscan mostrar que “algo” se está haciendo? En el Perú, más de tres millones de personas usan motocicletas como medio de transporte legítimo y cotidiano. Si es-

tas restricciones no logran su objetivo —como ya ha ocurrido en otros países de la región—, ¿quién asume la responsabilidad por los derechos vulnerados?

Toda decisión normativa debe basarse en un análisis riguroso, con información clara, criterios técnicos, y transparencia. Desde nuestro gremio, como parte activa de la sociedad civil, exigiremos que las autoridades presenten los resultados de estas medidas para evaluar su impacto real y, de ser necesario, pedir las correcciones que correspondan.

Ahora bien, no todas las acciones en torno a los vehículos menores han sido cuestionables. Una medida positiva es la aprobada mediante la Resolución Directoral N.º 0008-2025-MTC/18, que por fin establece las especificaciones técnicas y la fecha de inicio para el uso obligatorio de cascos certificados por parte de conductores y acompañantes. Y es que la situación lo exige: en 2024, el 28% de los vehículos involucrados en siniestros viales fueron motocicletas, y estas estuvieron relacionadas con el 24% de las muertes registradas. Frente a esta realidad, el casco certificado no es un accesorio más: es una protección vital, y su uso debe promoverse de forma progresiva hasta lograr su cumplimiento total.

Finalmente, el 17 de abril, se publicó el Decreto Supremo N.º 007-2025-MTC, que reglamenta el uso obligatorio de dos placas de rodaje para vehículos menores: una metálica en la parte posterior y otra holográfica con tecnología RFID en la parte delantera. Esta última permitirá identificar el vehículo, cobrar peajes, detectar infracciones y facilitar el uso de sistemas de transporte inteligentes. La placa trasera, además, será más grande (de 19 x 11 cm² a 20 x 17 cm²), de color blanco y con caracteres más visibles, lo que mejorará notablemente su legibilidad. Su implementación comenzará 180 días después de la publicación de sus especificaciones técnicas, las cuales el MTC anunciará en los próximos días.

POTENCIA TUS CONOCIMIENTOS



Piura

Inicio: 09 de junio

Workshop: Fortalece tus habilidades comerciales con la comunicación asertiva



Virtual

Inicio: 16 de junio

Curso especializado: Estrategias en logística de repuestos y control de almacenes



Zoom

Inicio: 19 de junio

Webinar: Tecnologías de transición rumbo a la descarbonización del transporte



Virtual

Inicio: 26 de junio

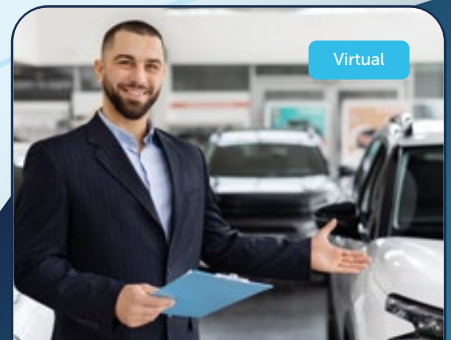
Master Class: Protección al consumidor



Virtual

Inicio: 07 de julio

Curso especializado: Adquisición de flotas



Virtual

Inicio: 17 de julio

Master Class: Asesores de servicio vehicular

cecaap@aap.org.pe

994 211 745

www.aap.org.pe/capacitacion

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

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

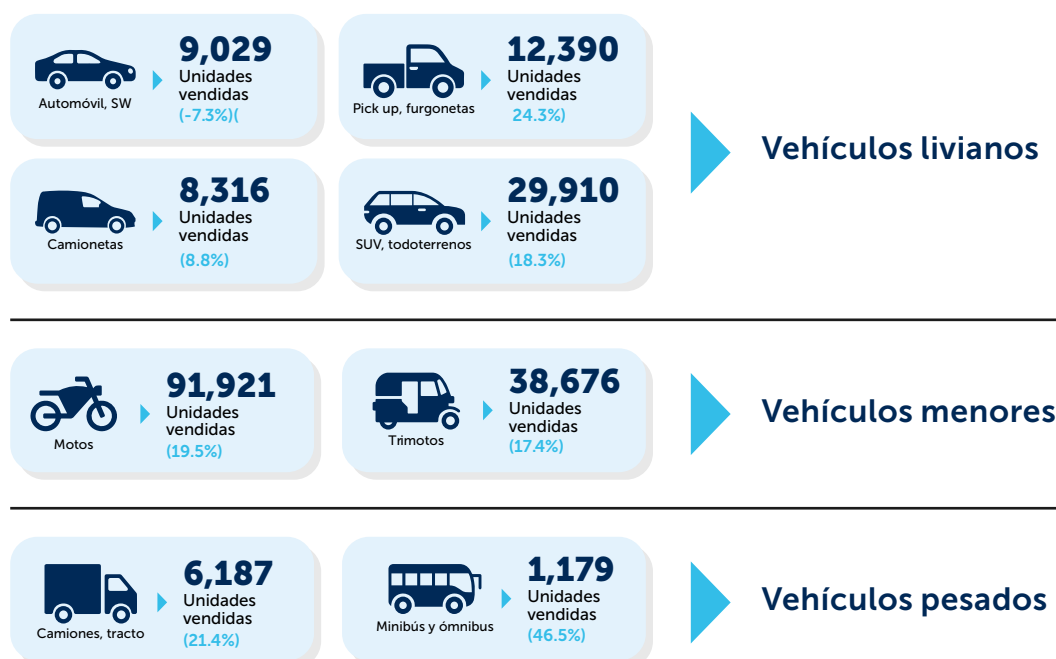
- Toda solicitud de devolución de dinero deberá ser presentada como máximo 5 días previos al inicio del curso.

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



Resultados del sector automotor al cierre de abril de 2025

En los primeros meses del 2025, las ventas de vehículos muestran resultados positivos en línea con el desempeño de nuestra economía, que creció cerca de 4% en el primer trimestre del 2025 respecto a similar periodo del 2024. Así, las ventas acumuladas de vehículos livianos alcanzaron las 59,645 unidades, superando en 13.3% el volumen registrado en similar periodo de 2024, reportando el mejor inicio de año para el sector automotor desde que se tiene registro. El crecimiento de este importante segmento del mercado se explica por factores tanto de demanda como de oferta. Por un lado, se destaca el dinamismo del consumo privado, la recuperación del empleo formal, y las mejores condiciones de financiamiento, en un contexto de recuperación de la capacidad adquisitiva de la población. Por el lado de la oferta, las campañas comerciales y la introducción de nuevos modelos han contribuido a dinamizar la competencia.



Por su parte, las ventas de camiones y tractocamiones sumaron 6,187 unidades en el periodo enero – abril del 2025, un aumento de 21.4% frente a igual lapso del año anterior y el mejor resultado desde 2013. Este crecimiento viene siendo influenciado por la recuperación de la inversión privada, además ha sido impulsado por la reactivación de sectores claves como comercio, minería, industria, construcción, entre otros. De otro lado, en el caso de los minibuses y ómnibus, en el acumulado del primer cuatrimestre se comercializaron 1,179 unidades, 46.5% más que el período del año anterior, y el mejor resultado desde 2019. El avance en la venta de estos vehículos se debe al crecimiento de la inversión privada y al mayor dinamismo de sectores como el transporte de personas y el turismo, en un contexto sin grandes eventos disruptivos (eventos climatológicos, conflictos sociales, etc.).

Finalmente, y no menos importante, las ventas de vehículos menores también mostraron un sólido desempeño, con 130,597 unidades comercializadas entre enero y abril, un aumento de 18.9% frente al mismo período de 2024. Las motos lideraron con 91,921 unidades (+19.5%), seguidas por las trimotos, con 38,676 unidades (+17.4%). La recuperación en este segmento se explica por el mayor poder adquisitivo de los hogares, la necesidad de renovar unidades, una oferta más competitiva, condiciones de financiamiento más accesibles y una ligera reducción de precios, además de significar costos de adquisición mucha más

bajos en comparación con otros tipos de vehículos.

Finalmente, estimamos que el mercado de vehículos nuevos mantendrá su trayectoria positiva en los próximos meses, impulsado por una demanda interna fortalecida, mejores condiciones para el financiamiento, recuperación del mercado laboral, con énfasis en el empleo formal, y con un nivel de inflación acotado al rango meta del Banco Central, a lo que se suma la mayor disponibilidad de oferta y campañas comerciales por parte de los concesionarios. Sin embargo, hacia el último trimestre del año, podrían observarse señales de desaceleración debido a una mayor incertidumbre que generaría el próximo proceso electoral general de abril de 2026, así como por un menor dinamismo de la economía global, debido a la política arancelaria estadounidense que afectaría el flujo comercial global, y golpearía a la actividad económica de importantes socios comerciales como China y el mismo Estados Unidos. A pesar de estos riesgos, proyectamos, por ejemplo, que en el 2025 la venta de vehículos livianos nuevos podría alcanzar los niveles observados en 2023, superando las 164,000 unidades, lo que reflejaría una consolidación de la recuperación del sector.



Estimamos que el mercado de vehículos nuevos seguirá al alza en los próximos meses, impulsado por mayor demanda interna, mejores condiciones de financiamiento, recuperación del empleo formal y una inflación dentro del rango del BCR.

Por [Genaro Baldeón Herrera](#)

Presidente de Asociación Latinoamericana de Distribuidores de Automotores



El sector automotor latinoamericano se acelera hacia nuevos desafíos



01

Vista aérea de la ciudad de Lima

En medio de un contexto global de transición tecnológica y sostenibilidad, la región enfrenta desafíos estructurales desde altos niveles de informalidad y obsolescencia vehicular, hasta cargas impositivas que limitan el acceso a tecnologías más limpias y seguras. Al mismo tiempo, en el sector automotor, el más innovador de toda la industria, emergen nuevas oportunidades, la diversificación de la oferta y una demanda creciente por soluciones de movilidad sostenible.

Más allá de ser el motor del desarrollo, es indispensable tomar en cuenta que la movilidad es un derecho esencial que impulsa el desarrollo económico, reduce desigualdades sociales y protege el medio

ambiente. Hacia allá deben dirigirse los esfuerzos de la Asociación Latinoamericana de Distribuidores de Automotores (ALADDA).

Sin embargo, consideramos que este desarrollo en América Latina debe estar alineado con la neutralidad tecnológica que permita a los países elegir, de manera soberana y adaptada a sus realidades, entre vehículos con motores de combustión interna de última generación, biocombustibles, eléctricos, híbridos y de hidrógeno.

El fenómeno de importación de vehículos usados y siniestrados representa una amenaza significativa para

la seguridad vial, la salud pública y el medio ambiente en muchos de nuestros países. La región no debe convertirse en el destino de tecnologías obsoletas que contradicen los compromisos globales en materia de sostenibilidad.

Es urgente fortalecer las políticas públicas que impulsen la renovación del parque automotor, mediante incentivos efectivos, normas de revisión técnica rigurosas y combustibles de mejor calidad, sin olvidar la urgencia de impulsar una planificación urbana integral que promueva la movilidad activa y facilite alternativas de transporte seguras, accesibles y sostenibles para todos los ciudadanos.

La reciente decisión de Argentina de reducir impuestos al sector automotor constituye una señal alentadora sobre la posibilidad de racionalizar las cargas fiscales en la región, en favor de un mercado más dinámico, competitivo y equitativo. Este escenario ad-

quiere aún mayor relevancia ante la imposición de nuevos aranceles por parte de Estados Unidos a las importaciones de vehículos y componentes, medida que podría reconfigurar las cadenas de suministro globales, diversificar los destinos de producción y generar oportunidades para América Latina. En este contexto, resulta fundamental que los países de la región adopten políticas que fortalezcan su competitividad, atraigan inversiones y amplíen el acceso a tecnologías automotrices de última generación.

La ALADDA reafirma su compromiso de liderar un proceso de transformación responsable del sector automotor en América Latina, mediante la cooperación con gobiernos, fabricantes y sociedad civil. Es momento de acelerar hacia un futuro de movilidad sostenible, segura y accesible, en beneficio de nuestras economías, nuestras ciudades y nuestras generaciones futuras.



Espacio publicitario

6^{to} Salón Internacional de la Motocicleta

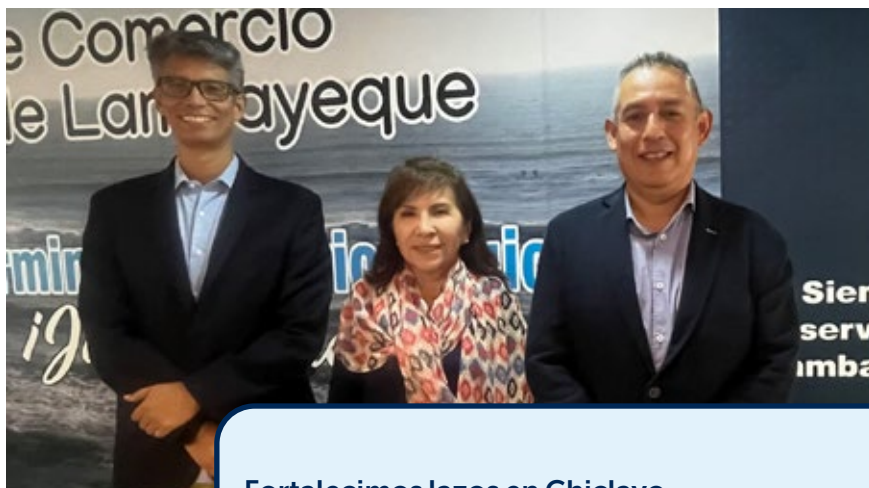
EXPOMOTO
AAP 2025

11, 12 y 13
JULIO
CENTRO DE EXPOSICIONES JOCKEY

Visita www.expomoto.pe



AAP en acción



01

De izquierda a derecha: Alberto Morisaki, Eva Céspedes y Jorge Tamayo

Fortalecimos lazos en Chiclayo

La Asociación Automotriz del Perú (AAP) visitó la ciudad de Chiclayo, donde sostuvo reuniones de trabajo con empresas asociadas como Automotores Inka, Automotores Pakatnamu y Grupo San Antonio. En el marco de esta visita, se llevó a cabo un foro en la Cámara de Comercio e Industria de Chiclayo, con la participación de destacados representantes del gremio. [Alberto Morisaki Cáceres](#), gerente de Estudios Económicos y Estadísticas; [Eva Céspedes Correa](#), secretaria Técnica de la Defensoría del Cliente Automotor; y [Jorge Luis Tamayo Zegarra](#), gerente de Operaciones, ofrecieron exposiciones sobre la evolución del mercado de vehículos nuevos, los beneficios de la Defensoría del Cliente Automotor (DCA) y los servicios de inmatriculación vehicular que brinda la AAP.

02

El nuevo Consejo Directivo de CONUDFI



AAP integra nueva directiva de CONUDFI para el periodo 2025–2027

Los gremios asociados a CONUDFI eligieron, el pasado 8 de mayo, a los integrantes del nuevo Consejo Directivo para el periodo 2025–2027. La Asociación Automotriz del Perú forma parte de esta nueva directiva a través de [Eleodoro Lastra Gomero](#), gerente de Relaciones con Asociados, reafirmando su compromiso con el desarrollo, la facilitación del comercio, la competitividad y la seguridad logística del país.



03

Miembros de ALADDA.

Compartimos perspectivas y estrategias en encuentro de ALADDA

[Jaime Graña Belmont](#), gerente general de la AAP, participó en el primer encuentro del año de la Asociación Latinoamericana de Distribuidores Automotores (ALADDA), donde presentó información clave sobre el desempeño del sector automotor en Perú y las proyecciones para el 2025.

Durante su intervención, resaltó el rol clave que la AAP está desempeñando en la transformación de la educación vial en el país, a través de una ambiciosa campaña diseñada para generar un cambio de conducta en conductores y peatones, fomentando una convivencia más segura en nuestras vías.

04

Presentación sobre los desafíos
que tiene el Perú en la industria
automotriz



Liderazgo y talento: claves para el futuro del sector automotor

En la Asociación Automotriz del Perú, tuvimos el privilegio de contar con [Jorge Azzario](#), Director Ejecutivo Internacional de Educación Continua en el Tecnológico de Monterrey, quien expuso sobre los desafíos del talento, la digitalización y la electrificación en nuestra industria.

[Karsten Kunckel](#), presidente de la AAP, dio las palabras de bienvenida, marcando el inicio de una jornada de análisis y proyección hacia los desafíos y oportunidades que depara el futuro del sector automotor.

[Jaime Graña](#), gerente general de la AAP, cerró el evento invitando a la reflexión sobre la situación actual del tránsito en el país y cómo impacta en la vida diaria y en el sector.

Transporte Sostenible

2025

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

2do ROADSHOW

TRANSPORTE URBANO

Sostenible



AUTORIDAD
DE TRANSPORTE
URBANO PARA
LIMA Y CALLAO

MÁS INFORMACIÓN
AQUÍ



Con el respaldo
de nuestro promotor:

AAP

ASOCIACIÓN AUTOMOTRIZ DEL PERÚ
FUNDADA EN 1926



DEL 27 AL 29
DE AGOSTO



CENTRO DE
EXPOSICIONES
JOCKEY