

+ MOVILIDAD

Revista de la Asociación Automotriz del Perú

Abril - Mayo 2026 | Edición N°5

08



Entrevista Destacada:

David Tuesta

*Presidente del Consejo Privado
de Competitividad*

10

ENTRE LA OPORTUNIDAD LOGÍSTICA Y EL COSTO DEL DESORDEN

Por César Tello Ramírez | Presidente de la Asociación
de Exportadores (ADEX)

CONECTA TU MARCA CON QUIENES MUEVEN EL PERÚ

La revista +Movilidad de la AAP es el medio especializado que conecta a las marcas con ejecutivos, empresarios, autoridades y líderes de opinión del sector automotor y transporte.

¿POR QUÉ ANUNCIAR EN +MOVILIDAD?



Audiencia
altamente
especializada



Alcance
nacional



Contenido de
alto valor
editorial



Posicionamiento
institucional

TARIFAS DESDE

S/500 por edición

DESCUENTOS POR PAQUETES



3 ediciones

10% de dcto.



4 ediciones

15% de dcto.

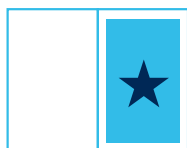
EMPRESAS ASOCIADAS
A LA AAP:

10% adicional

FORMATOS PUBLICITARIOS



Página
completa



Página de
apertura



Publirreportaje



Banner digital



DESCARGA LA
CARTILLA COMERCIAL

AQUÍ

AAP

ASOCIACIÓN AUTOMOTRIZ DEL PERÚ
FUNDADA EN 1926

Asociación Automotriz del Perú

Año I – Edición N° 5

Abril - Mayo 2026

Publicación: Junio 2026

Presidente:

Karsten Kunckel Saamer

Gerente General:

Jaime Graña Belmont

Director:

Roxana Cobos Sánchez

Editor:

Luis Miguel De La Cruz Fallaque

Diseño Gráfico Editorial:

Grecia Daneri Cárdenas

Colaboradores

Edición N° 5

Rodrigo Ángel Marino

Mario Guillermo Candia Martínez

Edwin Derteano Dyer

Juan Carlos Dextre Quijandría

Jaime Graña Belmont

Karsten Kunckel Saamer

Scelza Lamarca Sánchez

Alberto Morisaki Cáceres

Ellioth Marcio Tarazona Álvarez

César Tello Ramírez

www.aap.org.pe



ÍNDICE

Editorial	05
<hr/>	
El próximo gobierno no puede seguir administrando el caos	
Informe central	06
<hr/>	
Vivir atrapados: cómo el caos del tránsito y el transporte golpea la vida diaria, la economía y la seguridad en el Perú	
Entrevista destacada	08
<hr/>	
Perú pierde competitividad entre tráfico, obras paralizadas y falta de planificación	
Opinión gremial	10
<hr/>	
Entre la oportunidad logística y el costo del desorden	
Opinión de experto	12
<hr/>	
Fiscalización inteligente vial para una movilidad segura	
Macrotransportación para evitar el colapso de Lima	
Semáforos inteligentes y gestión de intersecciones: eficiencia para una mejor ciudad	
Normativa y legislación	18
<hr/>	
Chatarreo: oportunidad para renovación del parque vehicular y modernización del transporte	
Radiografía Vial	20
<hr/>	
Señales horizontales de tránsito: ¿Qué indican y cómo identificarlas?	
Opinión de experto	21
<hr/>	
Lima necesita megaobras del siglo XXI, no más cemento del pasado	
Propuestas urgentes para reducir la congestión y recuperar la movilidad en el país	
Ni abuso ni impunidad en las multas de tránsito	
Opinión de experto internacional	26
<hr/>	
Medellín: integración del transporte y cultura de uso	
Estadísticas del sector	28
<hr/>	
Movilidad en el Perú: un sistema ineficiente que reduce productividad y exige una transformación urgente	
Relacionamiento con el asociado	30
<hr/>	
AAP en acción	

CURSO ESPECIALIZADO

Asesores de servicio

📅 Inicio: 23 de Junio 🗣️ Modalidad Virtual

🕒 Martes y jueves
(8 sesiones)
7:00 p.m. a 9:30 p.m.



CURSO EXPRESS

WhatsApp Business aplicado al sector automotor

📅 Inicio: 07 de Julio 🗣️ Modalidad Virtual

🕒 Martes, miércoles y jueves
(3 sesiones)
7:00 p.m. a 9:00 p.m.



CURSO EXPRESS

TikTok para vendedores del sector automotor

📅 Inicio: 18 de Agosto 🗣️ Modalidad Virtual

🕒 Martes y miércoles
(2 sesiones)
7:00 p.m. a 10:00 p.m.



Escríbenos ▶



El próximo gobierno no puede seguir administrando el caos

En el Perú, moverse se ha vuelto una forma diaria de desgaste. Cada hora perdida en el tráfico, cada trayecto inseguro, cada viaje interminable en un sistema de transporte precario termina afectando mucho más que la movilidad de las personas. Afecta su tiempo, su salud, su economía y su derecho a vivir en ciudades más ordenadas y seguras. Por eso preocupa que, una vez más, el tránsito y el transporte sigan fuera del centro del debate presidencial, como si se tratara de un asunto secundario y no de un problema que golpea de frente la competitividad, la seguridad vial y la calidad de vida.

La omisión no es menor. Un país que normaliza el caos vial también normaliza la pérdida de oportunidades. Lo vive el trabajador que sale de casa de madrugada para llegar a tiempo. Lo padece la familia que respira una ciudad más contaminada y agresiva. Lo siente la empresa que asume sobrecostos por un sistema que no funciona. Y lo sufre, sobre todo, el ciudadano que todos los días debe adaptarse a un entorno donde el desorden parece haberse vuelto regla.

El próximo gobierno tiene la obligación de asumir esta crisis con seriedad y sentido de urgencia. Ya no alcanza con medidas aisladas ni con anuncios que no logran cambiar la realidad. El país necesita una agenda mínima que fortalezca el transporte público, mejore la gestión del tránsito, impulse la renovación del parque automotor y coloque la seguridad vial como una prioridad real. También necesita autoridades articuladas, continuidad técnica y decisiones que no se interrumpan con cada cambio político.

Seguir administrando el caos no puede ser el horizonte. El Perú necesita empezar a ordenar su movilidad con visión de largo plazo, pero también con acciones concretas que devuelvan tiempo, seguridad y dignidad a millones de personas. Hablar de tránsito y transporte no es hablar solo de pistas, buses o autos. Es hablar del país que queremos construir y de cuánto estamos dispuestos a seguir perdiendo por no decidir a tiempo.

Por [Luis Miguel De La Cruz Fallaque](#)
Coordinador de Prensa y Contenido Editorial de la
Asociación Automotriz del Perú



Vivir atrapados: cómo el caos del tránsito y el transporte golpea la vida diaria, la economía y la seguridad en el Perú

En Lima, recorrer 10 kilómetros en la hora punta de la tarde puede tomar 51 minutos y 17 segundos. A lo largo de 2025, los conductores perdieron 195 horas al año en el tráfico, más de ocho días completos atrapados en la congestión. La capital cerró ese año con un nivel promedio de congestión de 69,3% y con una velocidad de apenas 12,7 km/h en hora punta. Pero el problema dejó de ser hace tiempo una simple incomodidad urbana. Hoy es una forma de desgaste diario que empieza antes de llegar al trabajo y no termina cuando cae la noche. Cada trayecto más largo recorta tiempo familiar, castiga el bolsillo y convierte la movilidad en una de las expresiones más visibles del deterioro de la calidad de vida.

Ese deterioro también se mide en vidas. El Observatorio Nacional de Seguridad Vial registró 86.757 siniestros, 56.747 lesionados y 3.002 muertes en 2024. Detrás de esas cifras no solo hay imprudencia individual. Hay un sistema que mezcla transporte precario, infraestructura insegura, controles débiles y una convivencia vial marcada por la informalidad. El ciudadano lo siente en todos los frentes, desde el trabajador que sale de madrugada y vuelve tarde, el peatón que cruza vías hostiles, el motociclista expuesto y la familia que normaliza trayectos largos, inseguros y agotadores. Movilizarse mal en el Perú ya no significa únicamente demorarse más; significa hacerlo, demasiadas veces, en condiciones que también ponen en riesgo la vida.

El impacto se extiende, además, a la economía. En su Reporte de Inflación de diciembre de 2024, el Banco Central de Reserva estimó que la congestión vehicular en Lima representa un costo anual equivalente a 2,4% del PBI del país. Solo por horas perdidas en desplazamientos, la pérdida asciende a alrededor de S/ 20 mil millones al año; por combustible adicional consumido, a S/ 3,3 mil millones. El mismo BCR advierte que la congestión afecta





negativamente la competitividad, la productividad y el bienestar de la población. No se trata, entonces, de un problema aislado de tránsito, sino de un freno económico que golpea a empresas, trabajadores y hogares.

Parte del problema está en la baja calidad de las alternativas y en la forma en que se planifica la ciudad. Juan Carlos Dextre ha advertido que mejorar la movilidad en Lima debe alinearse con una visión de ciudad "que promueva la proximidad", es decir, una planificación que acerque viviendas, empleos y servicios para reducir la necesidad de desplazamientos largos. El especialista también sostiene que el transporte público debe ser integrado, ofrecer amplia cobertura y contar con tiempos de viajes competitivos mediante carriles exclusivos y un sistema de pagos que facilite los trasbordos. En la misma línea, Mariana Alegre ha insistido en que la solución no pasa por construir más vías o baipases, sino por un sistema integral de transporte, tránsito y movilidad, acompañado de mejor diseño urbano y semaforización adecuada.

Ambas miradas coinciden en un punto de fondo y es que el caos no se explica solo por la cantidad de autos, sino por una ciudad que sigue resolviendo mal cómo se mueve su gente.

Desde la Asociación Automotriz del Perú, Jaime Graña ha llevado esa discusión a una dimensión más amplia. "El transporte debe estar en la misma línea de prioridad que la salud, seguridad y la educación", así lo señaló tras advertir que cuando una persona pierde horas todos los días en el tráfico o depende de un sistema ineficiente, se afecta no solo su traslado, sino también su tiempo, su economía y sus oportunidades. Graña añadió que este tema no puede seguir tratándose como una simple molestia urbana. La afirmación no es menor ya que pone el problema donde realmente está, en el corazón de la productividad, la equidad y el bienestar cotidiano.

Ese es, en el fondo, el verdadero rostro del tránsito y el transporte en el Perú. No hablamos solo de embotellamientos, sino de una crisis cotidiana que desgasta a millones de personas y que también expresa un problema mayor y es que nuestro transporte público es débil, tenemos una gestión del tránsito insuficiente, un parque automotor envejecido y seguridad vial precaria. El país no solo está congestionado; está atrapado en un sistema que le roba tiempo, dinero y tranquilidad. Y mientras esas piezas sigan funcionando por separado, moverse seguirá siendo una de las formas más claras en que el desorden termina afectando la vida de todos.



No se trata de un problema aislado de tránsito, sino de un freno económico que golpea a empresas, trabajadores y hogares, afectando la competitividad, la productividad y el bienestar de la población."

Perú pierde competitividad

entre tráfico, obras paralizadas y falta de planificación

Entrevista a: [David Alfredo Tuesta Cárdenas](#) | Presidente del Consejo Privado de Competitividad

Por Luis Miguel De La Cruz Fallaque

El desorden del transporte, la congestión y la falta de infraestructura vial no solo afectan la calidad de vida de los ciudadanos. También golpean directamente la productividad, elevan los costos de las empresas y limitan la competitividad del país. Sobre este tema, David Tuesta, presidente del Consejo Privado de Competitividad, analiza los principales cuellos de botella del sistema y plantea las medidas urgentes que debería priorizar el próximo gobierno.

1 ¿Cómo impactan la congestión, el desorden del transporte y la falta de infraestructura vial en la competitividad del país?

La congestión y el desorden del transporte funcionan como un impuesto invisible sobre la productividad. En ciudades como Lima, Arequipa y Trujillo, el tráfico ya se ubica entre los más severos del mundo. En Lima, por ejemplo, el costo económico del tráfico en hora punta supera los S/4.000 millones al año. Esto implica menos horas trabajadas, mayores costos logísticos, más consumo de combustible, más contaminación y menor calidad de vida. En términos económicos, significa usar más tiempo, energía y capital para producir lo mismo.

2 ¿Qué costos genera que los proyectos de transporte y movilidad no se sostengan en el tiempo?

El país paga varias veces. Primero, por estudios, expedientes y obras que quedan paralizadas. Luego, por sobrecostos, arbitrajes y rediseños. Y finalmente, por la infraestructura que nunca llega. Para las empresas, un sistema desordenado encarece la distribución, los inventarios y el cumplimiento de horarios. Para los trabajadores, representa más estrés, menos tiempo disponible y menor acceso a mejores empleos. La inversión en infraestructura solo genera crecimiento cuando tiene calidad, continuidad y mantenimiento.

3 Desde el CPC, ¿cuáles son los principales cuellos de botella?

Vemos cuatro problemas centrales. El primero es la baja capacidad de ejecución pública, porque el problema no es solo de presupuesto, sino de gestión. El segundo es la mala formulación de proyectos, muchos de ellos sin estudios adecuados de demanda, predios saneados o permisos resueltos. El tercero es la fragmentación institucional. Y

el cuarto, la falta de planificación integrada entre transporte, vivienda, uso del suelo y desarrollo urbano. El resultado es que se hacen obras aisladas, no sistemas de movilidad.

4 ¿La dispersión de competencias agrava el problema?

Sí. En Lima intervienen municipalidades distritales, la Municipalidad Metropolitana, el MTC, la ATU, concesionarios, reguladores, la Policía Nacional y otros actores. Cada uno tiene una parte del problema, pero nadie controla el sistema completo. Eso genera duplicidades, vacíos y decisiones contradictorias. Las grandes ciudades necesitan autoridades metropolitanas fuertes, con capacidad técnica, presupuesto, información y autoridad real para ordenar rutas, infraestructura, fiscalización, semaforización y transporte masivo.

5 ¿Qué se necesita para que los proyectos trasciendan a los gobiernos de turno?

Se requieren tres condiciones. Planes de infraestructura vinculantes, con una cartera priorizada por rentabilidad social y no por presión política. Instituciones técnicas que no cambien de rumbo con cada

administración. Y reglas de financiamiento y ejecución que protejan los proyectos estratégicos del ciclo político. El Perú tiene planes, pero el reto es convertirlos en una verdadera hoja de ruta de Estado. La infraestructura necesita horizontes de 10, 20 o 30 años.

6 ¿Qué rol puede cumplir la inversión privada?

La inversión privada es indispensable, porque la brecha de infraestructura es demasiado grande para cerrarla solo con presupuesto público. Las APP, concesiones y Obras por Impuestos pueden aportar financiamiento, tecnología, mantenimiento y mejor gestión de riesgos. Pero requieren proyectos bien estructurados, reglas claras, contratos respetados y capacidad pública para supervisar. Donde el Estado planifica mal, la APP también sale mal.

7 ¿Cuáles deberían ser las tres medidas prioritarias del próximo gobierno?

Primero, crear o fortalecer una autoridad integrada de movilidad urbana con poder efectivo de planificación, regulación y fiscalización. Segundo, acelerar la infraestructura de transporte masivo, como Metro, corredores segregados, integración tarifaria, buses formales y sistemas inteligentes de tránsito. Tercero, profesionalizar la gestión de proyectos, con mejores expedientes, predios saneados, permisos resueltos, contratos bien diseñados y mantenimiento asegurado.



El resultado es que se hacen obras aisladas, no sistemas de movilidad."

8 ¿Qué rol puede jugar el CPC en esta agenda?

El CPC puede aportar evidencia, priorización y presión técnica. Su rol es convertir estos problemas

en una agenda concreta de competitividad, identificando cuellos de botella, comparando buenas prácticas internacionales, midiendo avances, proponiendo reformas y generando consensos. Transporte e infraestructura no son temas sectoriales, sino pilares de productividad. Un país donde la gente pierde horas trasladándose y las empresas enfrentan altos costos logísticos difícilmente podrá sostener altas tasas de crecimiento.



Por [César Tello Ramírez](#)
Presidente de la Asociación de Exportadores (ADEX)



Entre la oportunidad logística y el costo del desorden

El Perú se encuentra hoy en un punto de inflexión en su camino hacia la competitividad. En un contexto global marcado por la rápida transformación de las cadenas de valor, la eficiencia logística ha dejado de ser un factor complementario para convertirse en un determinante clave del crecimiento económico.

Su impacto es directo: influye en los costos, los tiempos y la capacidad de respuesta de las empresas. Sin embargo, pese a su relevancia, el país aún enfrenta brechas estructurales que limitan su potencial exportador y dificultan su integración a los mercados globales.

El Banco Central de Reserva, a través del Documento de Trabajo N° 009-2025: 'El muy prolongado viaje al trabajo en Perú', publicado en diciembre del 2025, analiza la evolución de los tiempos de desplazamiento utilizando información de la Encuesta Nacional de Uso del Tiempo (ENUT) del 2010 y 2024.

El estudio evidencia que el país registra trayectos laborales entre los más extensos a nivel mundial, lo que pone de manifiesto un problema estructural de movilidad urbana. Asimismo, identifica un incremento significativo en la duración de los desplazamientos, particularmente en las áreas urbanas.

Una proporción considerable de trabajadores destina más de dos horas diarias al transporte. Lima Metropolitana –especialmente en los distritos del norte– concentra los trayectos más prolongados. En el caso de las mujeres, se observa además un aumento en los tiempos de desplazamiento tanto en días laborables como

en los fines de semana, reflejo de transformaciones en la dinámica laboral y urbana.

A estas limitaciones se suman déficits persistentes en infraestructura, conectividad y digitalización que continúan restringiendo la eficiencia del sistema de transporte. Superarlos es indispensable para impulsar una economía más dinámica y productiva.

Este desafío adquiere mayor urgencia en el escenario global actual, caracterizado por tensiones geopolíticas, acelerados avances tecnológicos y la creciente exigencia de estándares ambientales que están redefiniendo el comercio internacional.

En este contexto, Perú tiene la oportunidad de posicionarse como una plataforma logística regional, apoyado en su ubicación estratégica y su proyección hacia el Asia. Iniciativas como el megapuerto de Chancay, en complementariedad con el Callao, avanzan en esa dirección; sin embargo, su impacto dependerá de su adecuada articulación con una red moderna, integrada y eficiente.

El reto pasa por impulsar corredores logísticos sostenibles, eficientes y con mayor incorporación tecnológica, en línea con las tendencias internacionales. Según la Encuesta Nacional de Logística del Perú (2020-2021), elaborada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Banco Interamericano de Desarrollo, los costos logísticos representan en promedio el 16% de las ventas empresariales, cifra que asciende al 18% en pequeñas empresas y al 21% en microempresas.

Estos niveles afectan directamente la competitividad: reducen márgenes, encarecen operaciones y limitan la capacidad de crecimiento, especialmente en las empresas de menor tamaño. Si bien se han registrado avances en los últimos años, estos resultan aún insuficientes y demandan una agenda más ambiciosa que acelere reformas, priorice proyectos estratégicos e incorpore la logística urbana como un eje central.

En las principales ciudades, factores como el desorden del tránsito, la ineficiente gestión de carga y descarga y la limitada coordinación



El país requiere asumir la logística como una verdadera política de Estado, con una visión de largo plazo que trascienda los ciclos de gobierno y permita cerrar brechas, elevar la productividad y consolidar al Perú como un actor competitivo en el comercio global."

institucional generan sobrecostos que impactan negativamente en los tiempos de entrega y la eficiencia operativa.

Frente a ello, es necesario implementar medidas de corto plazo, como la organización de ventanas horarias, la priorización de corre-

dores urbanos y el fortalecimiento de la fiscalización, así como avanzar hacia una política integral que articule movilidad y competitividad en el mediano plazo.

No obstante, más allá de las acciones inmediatas, el país requiere asumir la logística como una verdadera política de Estado, con una visión de largo plazo que trascienda los ciclos de gobierno y promueva la articulación entre todos los niveles institucionales. Solo así será posible cerrar brechas, elevar la productividad y consolidar al Perú como un actor competitivo en el comercio global.

En esa línea, resulta fundamental fortalecer la institucionalidad del sistema mediante reglas claras, estabilidad normativa y una gobernanza que facilite el diálogo entre sectores y niveles de gobierno. La predictibilidad es clave para atraer inversión y asegurar la continuidad de los proyectos estratégicos.

Asimismo, es imprescindible impulsar la adopción de tecnologías digitales y el desarrollo de capital humano especializado, elementos esenciales para modernizar procesos, mejorar la trazabilidad y optimizar el desempeño de toda la cadena logística. Sin estos componentes, cualquier avance en infraestructura quedará incompleto frente a las crecientes exigencias del comercio internacional.





Fiscalización inteligente y cultura vial para una movilidad segura

Hablar de seguridad vial en el Perú nos exige reconocer una verdad dura. Durante años, la falta de control efectivo ha terminado normalizando conductas que cobran vidas y ponen en riesgo a todos. Exceso de velocidad, uso del celular al volante, maniobras temerarias, avance en contrasentido, invasión de veredas y peatones imprudentes forman parte de una cultura vial debilitada, donde muchas veces se asume que la infracción no tendrá consecuencia.

Las cifras muestran la gravedad del problema. Según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en 2024 se registraron 86,757 siniestros de tránsito, 56,747 personas lesionadas y 3,002 fallecidos en el país, con información de la Policía Nacional del Perú. No estamos ante hechos aislados, sino frente a un problema público que afecta la vida, la salud, la productividad y la convivencia en las ciudades y carreteras.

Por eso, la respuesta no puede limitarse a campañas ocasionales ni a operativos reactivos. Necesitamos un sistema moderno de fiscalización inteligente, con sanciones proporcionales, progresivas y realmente disuasivas, capaces de prevenir, detectar y corregir conductas de riesgo de manera oportuna y efectiva.

El sistema sancionador requiere una revisión profunda. No es razonable que infractores reincidentes acumulen miles o incluso millones de soles en multas impagas o caducadas, ni que conductores de transporte público circulen sin licencia o sin cumplir condiciones mínimas de seguridad. Pero tampoco es correcto mantener un esquema donde algunas multas resultan excesivamente altas frente a la capacidad real de pago del ciudadano. Una multa desproporcionada no necesariamente corrige la conducta. Muchas veces solo incrementa la morosidad, debilita la autoridad y termina haciendo inviable la cobranza.

La discusión, por tanto, no debe ser si las multas deben ser altas o bajas, sino si están bien diseñadas. Una escala sancionadora moderna debe distinguir entre errores administrativos, incumplimientos subsanables, conductas riesgosas y faltas que ponen directamente en peligro la vida. Las sanciones deben ser firmes cuando existe reincidencia, informalidad o riesgo para terceros, pero también deben ser proporcionales, cobrables y

Siniestros de Tránsito en 2024



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial



01

Foto: ANDINA

acompañadas de procesos ágiles, transparentes y con plazos razonables de impugnación.

En esa línea, el país necesita revisar los montos de las multas, los criterios de gradualidad, los beneficios por pronto pago, la reincidencia, la caducidad de las sanciones y los tiempos de impugnación. Incluso debería evaluarse una instancia especializada en materia de tránsito, que permita resolver con mayor rapidez y criterio técnico. No se trata de flexibilizar el control, sino de hacerlo más justo, más efectivo y más creíble.

La fiscalización también debe apoyarse en tecnología. Cámaras, sensores, cinemómetros, lectura de placas, control electrónico y big data pueden ayudar a identificar infracciones, detectar patrones de riesgo, ubicar zonas críticas, reconocer horarios de mayor siniestralidad y actuar frente a conductas reincidentes. La ATU y la Sutran ya han avanzado en el uso de herramientas de videovigilancia y control de velocidad, pero estos esfuerzos deben integrarse en una estrategia nacional más articulada.

En el corto plazo, el país debería priorizar la fiscalización en puntos críticos, fortalecer el control de velocidad, intervenir zonas escolares y corredores de transporte público, y sancionar sin beneficios las conductas de alto ries-

go. También se requiere una mejor coordinación entre municipios, Policía Nacional, Sutran, ATU y MTC, porque la fragmentación institucional debilita cualquier intento serio de control.

En el mediano plazo, se debe avanzar hacia una plataforma integrada de fiscalización vial, donde las infracciones, reincidencias, licencias, revisiones técnicas, SOAT, placas y sanciones dialoguen entre sí. No puede seguir existiendo un sistema donde la información está dispersa y la autoridad llega tarde.



Una movilidad segura exige fiscalización inteligente para que la norma se cumpla y cultura vial para que la ciudadanía entienda por qué debe cumplirla."

En el largo plazo, la cultura vial debe empezar desde la escuela y mantenerse durante toda la vida del conductor. Renovar una licencia no debería ser solo un trámite, sino una oportunidad para reforzar conocimientos, evaluar conductas y promover responsabilidad ciudadana.

Una movilidad segura exige fiscalización inteligente para que la norma se cumpla y cultura vial para que la ciudadanía entienda por qué debe cumplirla. Solo así dejaremos de reaccionar frente a cada tragedia y empezaremos a construir un ecosistema moderno, preventivo y responsable.



Macrotransportación para evitar el colapso de Lima

El manejo político, y no técnico, del transporte público ha llevado a Lima a figurar entre las ciudades más congestionadas y contaminadas de América Latina. En los rankings mundiales de congestión ya aparecen Lima y Arequipa, mientras Trujillo muestra señales preocupantes de seguir el mismo camino. Estos títulos no son menores, porque afectan la imagen del país, desalientan el turismo y también restan atractivo a las inversiones.

Lima tuvo su primer corredor con buses articulados en el Zanjón de Bedoya, con los recordados Ikarus. Desde entonces, en lugar de avanzar hacia sistemas más eficientes, no hemos dejado de involucionar hacia vehículos cada vez más pequeños, que consumen más combustible, contaminan más, ocupan más espacio y elevan el riesgo de accidentes para transportar el mismo volumen de pasajeros que podría movilizarse con buses, paraderos definidos e itinerarios claros.

El transporte moderno consiste en trasladar personas o mercaderías de un lugar a otro en el menor tiempo, al menor costo, con la menor contaminación, con la mayor seguridad y bajo un modelo que permita a quien presta el servicio **mantener, reparar y renovar** su vehículo, además de **vivir dignamente** y **aspirar a crecer**.

En el Perú, lamentablemente, no se cumple ninguno de esos cinco principios básicos. El transportista suele durar lo que dura su unidad. Las matemáticas muestran con claridad el costo de esta involución en sobreconsumo, contaminación y congestión.

Un bus urbano puede transportar 100 personas con un chofer, un motor de 300 HP y ocupando cerca de 35 m² de pista. Para mover a esas mismas 100 personas en combis de 15 asientos se necesitarían aproximadamente siete unidades, siete conductores, siete motores de 120 HP, que suman 840 HP, y alrededor de 75 m² de pista. Si esas mismas 100 personas se trasladaran en taxis, se requerirían 100 choferes, 100 motores de 90 HP, es decir, 9,000 HP, y cerca de 1,200 m² de pista.



La congestión vehicular y los tiempos de viaje eternos también están incentivando el uso de motocicletas. Sin embargo, a la larga esto puede terminar generando otra forma de congestión. Cien motocicletas ocupan cerca de 200 m² de pista y, si cada una tiene un motor de 9 HP, suman 900 caballos. La comparación es evidente. Para Lima, un sistema basado en buses sigue siendo una de las mejores opciones, junto con el desarrollo de metros, que lamentablemente demandan más inversión y mayor tiempo de ejecución.



El país necesita salir de la microtransportación y avanzar hacia la macrotransportación. Ese cambio ya no puede seguir esperando."

Así se entiende con mayor claridad por qué Lima carga con el título de una de las ciudades más congestionadas y contaminadas del continente. Además de movilizar diariamente a millones de personas, también debe mover todo lo que consume y produce. Esa operación se realiza con camiones de reparto urbano, donde también hemos cometido el error de multiplicar camioncitos pequeños de dos toneladas, muchas veces con placas de pick up, que terminan sumándose a la congestión.

Las autoridades deben entender que esta constante involución nos está llevando al colapso. Si no se corrige el rumbo, en pocos años Lima dejará de moverse.

El transporte no puede seguir siendo tratado como una agencia de empleo, convirtiendo a desempleados en taxistas y colectiveros, como parece asumir parte del Congreso cuando prioriza decisiones pensando en votos y no en soluciones.

El transporte es una actividad técnica, que requiere conocimiento, planificación e inversión. Nadie va a invertir en buses si estos quedan atrapados en el tráfico y no pueden generar los ingresos necesarios para sostenerse. Lo mismo ocurrirá con las empresas que quieran adquirir camiones medianos o grandes, o desarrollar centros logísticos modernos.



01

Camiones en la Panamericana Norte
Foto: ANDINA

El MTC, que administra el transporte, junto con la ATU y las municipalidades, que gestionan el tránsito, deben construir un norte común. El país necesita salir de la microtransportación y avanzar hacia la macrotransportación. Ese cambio ya no puede seguir esperando.



Semáforos inteligentes y gestión de intersecciones: eficiencia para una mejor ciudad

Lima enfrenta un problema evidente: la congestión. Diversos reportes la ubican entre las ciudades más congestionadas de América Latina, lo que impacta en los tiempos de viaje, la productividad y la calidad de vida. Sin embargo, la congestión no es el problema en sí, sino solo un síntoma.

Para enfrentar este síntoma, la respuesta tradicional ha sido ampliar la infraestructura vial: más carriles, pasos a desnivel o vías expresas. No obstante, estas soluciones requieren altos niveles de inversión, largos plazos de ejecución y, en muchos casos, implican la eliminación de árboles y la expropiación de viviendas y negocios. Además, la experiencia —tanto en otras ciudades como en Lima— muestra que sus efectos suelen ser temporales y, con el tiempo, pueden incluso agravar el problema de fondo: los patrones de movilidad que resultan de cómo se organiza la ciudad.

Si se trata de mejorar la circulación vehicular, la ingeniería de tráfico ofrece alternativas más eficientes, rápidas y de menor costo para optimizar el funcionamiento de la



01

Tráfico congestionado en los distritos de La Molina y Ate Vitarte
Foto: ANDINA

red vial existente. La gestión de intersecciones y el uso de semáforos inteligentes permiten mejorar significativamente la fluidez sin necesidad de grandes obras.

Un sistema de semaforización moderno, articulado a través de un centro de control de tráfico, puede adaptar en tiempo real los ciclos y fases según la demanda. Esto permite reducir demoras, mejorar la coordinación entre intersecciones y evitar cuellos de botella innecesarios. Asimismo, el rediseño geométrico —como carriles exclusivos para giros a la izquierda o fases protegidas— contribuye a ordenar los movimientos y aumentar la capacidad operativa.

Cuando estas medidas se aplican de manera integrada en toda la red, pueden generar incrementos de capacidad del orden del 20% al 30% del sistema, a un costo significativamente menor que una obra mayor, cuyos beneficios suelen ser puntuales y tienden a desaparecer con el tiempo. Mientras la gestión del tráfico puede impactar a toda la ciudad, un viaducto tiene un efecto localizado.

Pero esta mayor capacidad plantea un desafío importante. La evidencia internacional muestra un aspecto clave que no debe ser ignorado: el aumento de capacidad ya sea mediante infraestructura o mediante gestión del tráfico, tiende a incentivar un mayor uso del automóvil. En el corto plazo, la fluidez mejora; pero en el mediano y largo plazo, más personas optan por usar el auto y la congestión reaparece. Este fenómeno, conocido como demanda inducida, plantea una pregunta fundamental: ¿para quién estamos optimizando la red?

El caso de Londres resulta ilustrativo de este enfoque. A pesar de tener niveles de congestión comparables con los de Lima, ha logrado posicionarse como una de las ciudades más atractivas para vivir. La clave no ha sido eliminar la congestión, sino ofrecer alternativas eficientes: transporte público de alta calidad, redes seguras para la caminata y la bicicleta, y una gestión activa de la demanda vehicular, que incluye el cobro por congestión en la zona central de la ciudad.



La verdadera inteligencia de los sistemas de tráfico radica en su capacidad para priorizar los modos más eficientes en el uso del espacio y la energía."

Esto muestra que la verdadera inteligencia de los sistemas de tráfico radica en su capacidad para priorizar los modos más eficientes en el uso del espacio y la energía.

Por ejemplo, los semáforos inteligentes pueden dar prioridad al transporte público, reduciendo sus tiempos de viaje y haciéndolo más competitivo. La gestión de intersecciones también puede mejorar la seguridad de

peatones y ciclistas, promoviendo modos sostenibles. Asimismo, es posible aplicar estrategias como "cuellos de botella programados" en zonas centrales, que controlan el ingreso de vehículos y ayudan a preservar la calidad ambiental. Esto se logra reduciendo el tiempo de luz verde para entrar al centro y aumentándolo para salir, evitando que ingresen, al centro de la ciudad, más vehículos de los que la ciudad puede soportar.

La capacidad recuperada mediante estas medidas debe aprovecharse para implementar carriles exclusivos para el transporte público, mejorar las veredas e incorporar ciclovías. De esta manera, la mayor eficiencia que permite la gestión del tráfico se pone al servicio de los modos más eficientes.

Estas medidas no buscan restringir la movilidad, sino gestionarla de manera más eficiente y equitativa. En lugar de aumentar indefinidamente la capacidad para los autos, se trata de utilizar la ingeniería de tráfico para construir una red más equilibrada.

Porque, finalmente, no vivimos para movernos; nos movemos para disfrutar de todo lo que ofrece la ciudad: trabajo, educación, salud, recreación y el espacio público.



Por Scelza Lamarca Sánchez
Gerente de Asuntos Corporativos y Legales de la
Asociación Automotriz del Perú



Chatarreo: oportunidad para renovación del parque vehicular y modernización del transporte

La modernización del transporte se ha convertido en uno de los principales ejes de discusión sobre el futuro de las ciudades. En ese marco, la renovación del parque vehicular ocupa un lugar cada vez más relevante en la agenda de movilidad, eficiencia, seguridad y actualización tecnológica.

En el caso peruano, esta discusión cobra especial importancia por las características actuales del parque automotor. Según cifras de la Asociación Automotriz del Perú (AAP), este supera los 7 millones de vehículos motorizados y registra una antigüedad promedio superior a los 14 años, además de una baja tasa de retiro.

La permanencia de unidades antiguas implica que sigan circulando tecnologías rezagadas, con menores niveles de eficiencia y mayores impactos ambientales y operativos, frente a vehículos modernos que incorporan mejores estándares de seguridad, desempeño y eficiencia energética.

A ello se suma el impacto que un parque automotor envejecido puede generar sobre la calidad ambiental y la calidad de vida urbana. De acuerdo con el World Air Quality Report 2025 de IQAir, el Perú registró una concentración promedio anual de PM2.5 de 19.1 µg/m³, muy por encima del valor recomendado por la Organización Mundial de la Salud. En este escenario, las emisiones asociadas al transporte adquieren espe-

cial relevancia por sus efectos en la calidad del aire, la salud pública y la expectativa de vida de la población.

Por ello, la renovación vehicular genera un doble beneficio. Permite el ingreso de vehículos nuevos al sistema y, al mismo tiempo, facilita la salida ordenada de aquellas unidades que ya cumplieron su ciclo de vida útil y que generan perjuicios ambientales, operativos y sanitarios. Entre los mecanismos disponibles para avanzar en esa dirección, el chatarreo se ha consolidado como una herramienta relevante dentro de las políticas públicas.

El chatarreo no debe entenderse como un proceso aislado de reemplazo de unidades, sino como parte de una estrategia integral de modernización del transporte.

El Decreto de Urgencia N.º 029-2019 lo estableció como un mecanismo orientado al retiro definitivo y renovación del parque automotor, definiéndolo como el proceso de desintegración física de un vehículo al final de su vida útil. Posteriormente, el Decreto Supremo N.º 005-2021-MTC reglamentó y dictó disposiciones complementarias para completar su marco legal.

Su implementación comprende procesos de baja registral, desintegración física y disposición final de los vehículos, los cuales requieren participación pública y privada, además del cumplimiento de requisitos técnicos y administrativos. Sin em-



bargo, en la práctica, su ejecución resulta compleja, pues depende de factores institucionales, operativos y financieros. Sin una adecuada asignación de recursos, las expectativas de renovación vehicular mediante el chatarreo difícilmente podrán traducirse en resultados concretos.



El chatarreo representa una oportunidad concreta para avanzar hacia un transporte urbano más seguro, eficiente y sostenible.”

¿Por dónde empezar?

Si bien existen iniciativas de chatarreo en distintas ciudades, muchas se han concentrado principalmente en el retiro de vehículos abandonados, previo cumplimiento del procedimiento legal correspondiente. No obstante, su impacto en la renovación efectiva del parque automotor es limitado, debido a que esas unidades no se encuentran en circulación ni generan emisiones relevantes.

En esa línea, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao ha trabajado una propuesta enfocada en el retiro de vehículos antiguos que prestan el servicio de transporte regular de personas. Su objetivo es renovar la flota y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes locales.

La propuesta contempla el chatarreo de 699 unidades de las categorías M2 y M3, con una antigüedad mayor a 15 años, dentro de un universo de 3,753 vehículos en dicha condición. Entre sus beneficios proyectados figuran la reducción de 712.7 toneladas de emisiones contaminantes, además de 942.5 toneladas de CO₂ equivalente. El beneficio ambiental asociado se valoriza en US\$ 4.06 millones.

Asimismo, se estima una mejora de la transitabilidad vehicular en Lima y Callao, equivalente a un costo social evitado de US\$ 4.21 millones, así como una reducción de la siniestralidad vial valorizada en US\$ 105,247. Para alcanzar estos resultados, el programa plantea incentivos económicos mediante bonos diferenciados según categoría vehicular, tecnología a reemplazar y antigüedad de las unidades. Su costo total estimado asciende a US\$ 12.27 millones, financiados con recursos públicos asignados a la ATU.

El chatarreo representa una oportunidad concreta para avanzar hacia un transporte urbano más seguro, eficiente y sostenible. Su éxito dependerá de un diseño técnico sólido, pero también de decisión política, sostenibilidad financiera y articulación institucional. Aprovechar esta herramienta permitirá dar un paso firme hacia un sistema de transporte alineado con las necesidades actuales de nuestras ciudades y con los desafíos del crecimiento urbano del país.



01

Planta de Chatarreo de Lima
y Callao
Foto: ANDINA

Señales horizontales de tránsito:

¿Qué indican y cómo identificarlas?

Estas se emplean para regular o reglamentar la circulación, advertir y guiar a los usuarios de la vía, por lo que constituyen un elemento indispensable para la operación vehicular y la seguridad vial. Asimismo, complementan otros dispositivos de control del tránsito, como las señales verticales y los semáforos.

Marcas planas en el pavimento:

Son demarcaciones aplicadas o adheridas sobre el pavimento, y otras estructuras de la vía y zonas adyacentes para regular, canalizar y orientar la circulación vehicular y peatonal.

Características: Utilizan principalmente colores blanco y amarillo, e incluyen líneas longitudinales y transversales, flechas, símbolos, palabras y otras marcas visibles sobre la vía.

Líneas longitudinales



Línea de borde de calzada



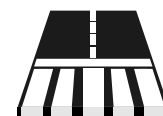
Línea central

Se emplean para delimitar carriles y calzadas, separar sentidos de circulación y canalizar el tránsito.

Líneas transversales



Línea de pare



Cruce peatonal

Son líneas colocadas de manera perpendicular a la circulación para regular el paso de vehículos y peatones.

Flechas, símbolos y leyendas



Flechas adicionales



Símbolo de bicicleta



Límite de velocidad

Transmiten instrucciones, advertencias e información a los usuarios de la vía mediante marcas visibles sobre el pavimento.

Marcas elevadas en el pavimento:



Tachas retroreflectivas



Delineadores

Son dispositivos elevados instalados sobre el pavimento para regular, canalizar o advertir a los usuarios de la vía.

Características: Mejoran la visibilidad y orientación, especialmente durante la noche o en condiciones de baja iluminación.

Por [Mario Guillermo Candia Martínez](#)
Ingeniero Principal en la empresa TRANSIS



Lima necesita megaobras del siglo XXI, no más cemento del pasado

Un dilema permanente en una ciudad sin planificación urbana es qué podemos hacer para solucionar el caos del tránsito. Lima, lamentablemente, es una de esas ciudades donde la planificación urbana es casi inexistente y la poca que existe no siempre se aplica ni se respeta. Por eso somos testigos de proyectos completamente politizados, improvisados, mal ejecutados y llenos de errores que terminan afectando directa y negativamente la vida de los limeños.

Sin duda, Lima necesita megaobras, pero existe un concepto muy equivocado sobre lo que realmente significa una megaobra. Muchos responsables siguen creyendo que la construcción de grandes estructuras de concreto, orientadas principalmente al vehículo privado, constituye una solución moderna. Se olvidan de que ya no estamos en 1985. Ignoran que las megaobras de esta época deberían ser, por ejemplo, la modernización tecnológica integral de las intersecciones de Lima, su reconfiguración geométrica y control centralizado, la construcción de una red completa de ciclovías con semaforización dedicada, la implementación de carriles exclusivos para buses, sistemas inteligentes para personas con movilidad reducida, una red de vías para el transporte pesado con gestión inteligente, infraestructura para el transporte menor y un sistema moderno e integrado de transporte público. La lista es larga.

Antes de pensar en mover más autos privados con megaobras completamente obsoletas, se debe pensar en mover personas de forma sostenible y segura, respetando la belleza urbana, aprovechando los beneficios de la

tecnología y colocando al transporte público como eje central de la movilidad masiva.

Estos proyectos obsoletos podrán ganarse los aplausos de los desinformados e incluso de una parte de la población que percibe algún beneficio inmediato, bajo la idea de que algo es mejor que nada. Sin embargo, esconden un problema de fondo. Los recursos se gastan para beneficiar a pocos, las obras se ejecutan sin verdaderos expedientes técnicos y muchas veces se improvisa o se contratan estudios solo para cumplir con el trámite. El resultado es que Lima pierde la oportunidad de hacer las cosas bien, con obras acordes a esta época, que podrían ser no solo más eficientes en costos de ejecución, sino también más efectivas, más seguras y capaces de hacer de la ciudad un lugar más vivible. No en vano existe la ingeniería de tráfico, una especialidad que en nuestro país todavía se ignora demasiado.

La solución a este problema empieza por quienes toman las decisiones y por la institucionalidad de la ciudad. Las autoridades deben tener la capacidad de visualizar un futuro con soluciones modernas y técnicamente sustentadas. Si no cuentan con esa mirada, deberían recurrir a especialistas que les permitan ampliar su visión y evitar que la ciudad siga atrapada en respuestas del pasado. Lima requiere una reingeniería institucional integral para que las megaobras que se ejecuten formen parte de un plan, respondan a una visión moderna y se sustenten en conocimiento técnico, no en decisiones políticas del momento.

Hagamos megaobras del siglo XXI, no del siglo XX.

Por [Elloth Tarazona Álvarez](#)
*Gerente de Asuntos Técnicos, Regulatorios y de
Sostenibilidad de la Asociación Automotriz del Perú*



Propuestas urgentes para reducir la congestión y recuperar la movilidad en el país

La congestión vehicular se ha convertido en uno de los principales problemas que afectan la calidad de vida de los limeños. Sin embargo, atribuir esta situación únicamente al incremento del número de vehículos en circulación constituye una explicación equivocada. Si analizamos la realidad de otros países de América Latina, observamos que el Perú mantiene uno de los menores índices de motorización de la región. Mientras que en países como Chile o México existe aproximadamente un vehículo por cada tres habitantes, en nuestro país la relación es cercana a un vehículo por cada diez habitantes. Esto evidencia que el problema del tráfico en Lima no responde solo a la cantidad de vehículos, sino a una combinación de factores estructurales que durante décadas no han sido resueltos adecuadamente. Entre ellos destacan la falta de un sistema de transporte público masivo eficiente, la ausencia de sistemas modernos de gestión del tránsito, una infraestructura vial que no ha crecido al ritmo de la demanda, un parque automotor envejecido y una deficiente cultura vial.

Las consecuencias son evidentes. Los ciudadanos invierten cada vez más tiempo en desplazarse hacia sus centros de trabajo, estudios o actividades cotidianas. A ello se suman el incremento de los costos logísticos del transporte de mercancías, el mayor consumo de combustible, el aumento de las emisiones contaminantes y los riesgos de siniestros viales. En términos generales, la congestión reduce la competitividad de la ciudad y deteriora la calidad de vida de millones de personas.

La solución definitiva requiere decisiones de política pública de largo plazo, las cuales podrían tomar no menos de diez años. Para ello, se necesita implementar sistemas integrados de transporte público con vehículos modernos y eficientes, acelerar la ejecución de las Líneas 3, 4 y 7 del Metro de Lima, impulsar proyectos viales estratégicos como el Anillo Vial Periférico, la Vía Periurbana y la Nueva Carretera Central, así como implementar un centro de control de gestión del tránsito unificado con fiscalización electrónica. Del mismo modo, resulta indispensable promover la renovación del parque automotor mediante mecanismos efectivos de revisiones técnicas y programas de chatarreo vehicular. No obstante, también existen medidas de rápida implementación que pueden generar mejoras importantes en la fluidez vehicular en un plazo relativamente corto.

En primer lugar, resulta necesario fortalecer la fiscalización efectiva de los vehículos en circulación, verificando que cuenten con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, el Certificado de Inspección Técnica Vehicular vigente y que los conductores tengan la licencia de conducir correspondiente. Un parque vehicular formal y seguro contribuye directamente al ordenamiento del tránsito.

Asimismo, es fundamental retirar de las vías públicas los vehículos abandonados y aquellos que permanecen estacionados indebidamente, ocupando carriles



de circulación o espacios destinados al tránsito. Esta medida permitiría recuperar capacidad vial sin necesidad de realizar grandes inversiones.

Otra acción prioritaria consiste en optimizar la programación semafórica en intersecciones con alta demanda vehicular, incorporando criterios de gestión inteligente del tránsito que permitan mejorar la sincronización y reducir tiempos de espera innecesarios.

También resulta conveniente reforzar la señalización horizontal y vertical, especialmente en zonas donde se producen bloqueos de intersecciones, giros indebidos o conflictos de circulación que afectan la continuidad de los flujos vehiculares.

De igual manera, pequeñas intervenciones en la infraestructura vial, como la reparación de baches, el retiro de rompemuelles innecesarios y el reemplazo de señalización deteriorada, pueden generar mejoras inmediatas en la seguridad y capacidad operativa de las vías.



La congestión no es consecuencia exclusiva del número de vehículos en circulación, sino del déficit acumulado en transporte público, infraestructura vial, gestión del tránsito y cultura vial."

La coordinación entre municipalidades distritales constituye otro aspecto relevante. En diversos sectores de Lima existen vías cuyos sentidos de circulación no responden a una planificación integral, lo que genera recorridos innecesarios y traslada la congestión hacia avenidas principales. Una mejor articulación entre autoridades permitiría optimizar la conectividad y distribuir de manera más eficiente los flujos vehiculares.

Por último, debe fortalecerse la fiscalización de motocicletas y vehículos eléctricos menores que circulan sin placa de rodaje o incumpliendo las normas de tránsito. La existencia de unidades que operan al margen del sistema de identificación vehicular dificulta las labores de control y genera una percepción de impunidad que afecta la convivencia vial.

En ese sentido, si bien estas medidas no reemplazan las grandes reformas que requiere el transporte urbano de Lima, sí pueden contribuir significativamente, en un 30% como mínimo, a mejorar la circulación vehicular, recuperar capacidad vial y generar condiciones más favorables para la implementación de las reformas estructurales que la ciudad necesita en la próxima década.



Ni abuso ni impunidad en las multas de tránsito

Las multas de tránsito deben ser herramientas para mejorar la seguridad vial y corregir conductas peligrosas. En el Perú, muchas sanciones han alcanzado montos y prácticas más orientados a la recaudación que a la educación vial, lo que genera indignación y desconfianza ciudadana. El sistema debe cumplir tres objetivos básicos: ser justo, cobrable y disuasivo. Sin embargo, hoy no lo hace de forma consistente.

La sanción debe guardar proporción con la gravedad de la infracción, el riesgo generado y la conducta del infractor. Cuando el castigo es desproporcionado o se aplica sin criterios claros, pierde legitimidad y se percibe como una medida recaudatoria. Por ejemplo, en países europeos un exceso de velocidad de hasta 10 km/h se sanciona con importes equivalentes aprox. S/80.00–S/280.00 según jurisdicción. En Perú, excederse por apenas 6 km/h implica una multa de S/990 y 50 puntos en el récord del conductor, una penalidad desproporcionada frente a la falta cometida. En contraste, la sanción por circular sin luces en carretera de noche es de S/440.00 y se reduce a S/75 por pronto pago, acumulando 20 puntos, lo cual revela las incoherencias en la graduación de multas respecto al riesgo real.

Otro caso crítico es la revisión técnica. Circular con un vehículo en malas condiciones representa un riesgo y debe sancionarse; sin embargo, penalizar con S/2,750.00, internamiento del vehículo y la pérdida de 50 puntos por un retraso de un solo día resulta evidentemente desproporcionado. Alternativas razonables deben establecer un breve periodo de gracia tras el vencimiento reciente, fiscalización electrónica automática con notificaciones preventivas y plazos cortos para la regularización; solo si se



01

Operativo de tránsito
Foto: ANDINA

incumple la advertencia debería aplicarse la sanción. Estas medidas no debilitan la fiscalización, la orientan hacia la prevención y reducen incentivos a prácticas corruptas.

Además, cinco años después de haberse incrementado las multas de forma desproporcionada, los índices de accidentes y la siniestralidad no han mostrado reducción significativa: el Perú sigue entre los países con una de las siniestralidades viales más altas del mundo. Esto confirma que aumentar montos por sí solo no corrige conductas ni mejora la seguridad.



La fiscalización debe orientarse a prevenir y corregir conductas realmente peligrosas, no a castigar de manera excesiva faltas menores. Un sistema justo, cobrable y disuasivo fortalecerá el cumplimiento voluntario, reducirá incentivos a la corrupción y contribuirá realmente a salvar vidas."



Sumado a lo anterior, muchas municipalidades están instalando cámaras de velocidad en zonas sin historial de accidentes, reduciendo límites sin criterios técnicos razonables. Estas intervenciones, aplicadas sin criterio, alimentan la sensación de que el objetivo principal es la recaudación y no la prevención. Es imprescindible que la ubicación de cámaras y las reducciones de límites de velocidad se basen en análisis técnicos, evaluaciones de impacto y procesos de participación pública.

Para recuperar legitimidad y eficacia, se debe revisar y ajustar montos y puntos para que sean proporcionales al riesgo real; priorizar sanciones y controles sobre conductas letales como excesos significativos de velocidad, conducción bajo efectos de alcohol o drogas, circular sin luces encendidas de noche.

Las multas deben ser pedagógicas y preventivas, no meramente recaudatorias. Un sistema proporcional, técnico y transparente aumentará el cumplimiento voluntario, reducirá incentivos a la corrupción y, sobre todo, contribuirá a salvar vidas.



Por [Rodrigo Ángel Mariño](#)
Director Técnico de Andemos Colombia



Medellín: integración del transporte y cultura de uso



Cuando se habla de movilidad urbana, la conversación suele derivar hacia la infraestructura: cuántas estaciones, cuántos kilómetros de vía, cuántos cables en las laderas. Medellín lo sabe bien. Sin embargo, la experiencia de la ciudad muestra algo que las obras solas no garantizan: un sistema verdaderamente integrado no se construye solo con cemento y rieles. Se construye también con datos, tarifas coherentes, información oportuna y ciudadanos que confían en lo que usan.

Más allá de la obra física

El Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá (SITVA) articula modos distintos —metro, cables, tranvía, buses alimentadores— que convergen en estaciones comunes. Pero la integración física es solo el primer paso. Durante años, combinar el metro con un bus implicaba pagar dos tarifas sin descuento ni continuidad. Eso está cambiando: el SITVA (que atiende al área metropolitana del Valle de Aburrá que incluye otras ciudades menores) avanza hacia un modelo de recaudo electrónico interoperable y una integración tarifaria que reconozca el viaje completo del usuario. Es un cambio técnico, pero sobre todo conceptual: el sistema empieza a verse desde la perspectiva de quien viaja.

Inteligencia para gestionar lo invisible

La Secretaría de Movilidad opera el Sistema Inteligente de Movilidad de Medellín (SIMM), una plataforma que centraliza información de tráfico y transporte para apoyar decisiones en tiempo real. El Observatorio de Movilidad, por su parte, produce datos sistemáticos sobre tiempos de viaje, demanda por corredor y accidentalidad.

dad. Sin información confiable no hay política pública efectiva; sin control operacional inteligente, la confianza en el sistema se erosiona.

Un ecosistema de movilidad, no un único modelo

Medellín convive con perfiles de movilidad muy distintos. Hay personas que por su trabajo, condición de salud o cuidado de terceros dependen del vehículo particular. Sin embargo, la ciudad restringe ese derecho mediante el pico y placa, una medida que recae de forma desproporcionada sobre quienes más necesitan su vehículo y para quienes el transporte público no es una alternativa viable: adultos mayores con citas médicas frecuentes, trabajadores que ingresan al área metropolitana en horarios que el sistema no cubre, y personas en situación de discapacidad. Los vehículos eléctricos e híbridos están exentos de esta restricción, lo que abre una vía de transición aún inaccesible para la mayoría por razones económicas.

La amenaza silenciosa: el auge de las motos

Hay una variable que la ciudad no puede seguir tratando como ruido de fondo. Desde 2013, el parque de motocicletas en el Valle de Aburrá se duplicó, superando el millón de unidades en 2022. La Encuesta Origen-Destino

no 2023 confirmó que en 64 de cada 100 hogares hay una moto. Este crecimiento ocurre a expensas del transporte público: entre 2017 y 2023, el uso del transporte masivo cayó del 16% al 11%, mientras el de la moto subió del 12% al 15%.

Las consecuencias son graves en tres frentes. En accidentalidad, más de 1.379 motociclistas murieron en vías de Medellín entre 2013 y 2022. En contaminación, las motos generan el 27% de las emisiones atmosféricas de la región. Y en sostenibilidad del sistema público, en 2024 el metro transportó 4 millones de personas menos que el año anterior. La raíz del problema es estructural: la moto crece porque el transporte público aún no llega con suficiente cobertura y frecuencia a laderas y extremos del valle. La respuesta, entonces, no puede ser solo restrictiva.

La lección de fondo

Medellín tiene la infraestructura. Está construyendo la inteligencia operacional. Avanza en la integración tarifaria. Pero el verdadero salto ocurrirá cuando obra, gestión, diversidad de usuarios y cultura funcionen como un ecosistema coherente. Una ciudad que moviliza bien a su gente no es la que elimina opciones, sino la que las articula con inteligencia.

Construir es necesario. Pero no es suficiente.

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

Por [Alberto Morisaki Cáceres](#)
Gerente de Operaciones y Analítica de la
Asociación Automotriz del Perú



Movilidad en el Perú: un sistema ineficiente que reduce productividad y exige una transformación urgente

Una acción que requiere la atención 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, como combis y cústers, además de generar congestión y una baja calidad del servicio. En ese sentido, un paso fundamental es desarrollar de manera ordenada la macromovilidad en las ciudades peruanas, reformando el modelo de operación hacia sistemas integrados de transporte público a nivel nacional. Para ello, resulta necesario reestructurar el sistema de concesiones, separando la adquisición de bienes de la operación del servicio, así como asegurar el financiamiento de los proyectos de transporte y movilidad en las principales ciudades del país, mediante inversión pública, APP, captura de plusvalía, bonos u otros mecanismos. Todo esto debe estar acompañado, necesariamen-



te, de una tarifa integrada, subsidiada y accesible, así como de un programa de chatarreo efectivo y de incentivos que atraigan el interés de los empresarios del transporte urbano.

Esta complicada situación es claramente percibida por la ciudadanía. Según la encuesta Lima Cómo Vamos 2025, el transporte público aparece como el segundo principal problema de la ciudad, con 40% de menciones, por encima del 25% registrado en 2023, y solo por debajo de la inseguridad ciudadana, que se mantiene como la principal preocupación tanto en Lima como en el Callao, con 75%. De esta manera, la calidad del transporte público se ha consolidado como uno de los principales problemas que

afectan la vida urbana y la calidad de vida de las personas. Cuando se consulta específicamente por el nivel de satisfacción respecto al transporte público, más del 60% de la población señala estar insatisfecha. De otro lado, la misma encuesta indica que, al consultar sobre las acciones que generarían mayor beneficio en materia de movilidad, el 38.2% de los entrevistados señaló que le beneficiaría el aumento de pistas y autopistas, mientras que el 34.5% mencionó el incremento de buses de transporte público.

Este escenario también contribuye a los altos niveles de contaminación ambiental. En el Reporte Mundial de Calidad del Aire 2025 de IQAir se observa un deterioro en el caso peruano. En 2025, nuestro país registró una concentración promedio anual de PM2.5 de 19.1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, frente a los 17.1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ reportados en 2024, lo que confirma un empeoramiento de la calidad del aire en el último año. Además, este nivel se sitúa casi cuatro veces por encima del valor recomendado por la OMS, establecido en 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. A ello se suman los elevados niveles de congestión y siniestralidad vial, que terminan afectando directamente la competitividad del país.



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

En un reciente documento titulado [“Modernización del transporte para avanzar hacia ciudades más productivas e inclusivas en el Perú”](#), elaborado en el marco del Proyecto Perú Debate 2026, se plantean diversas opciones de política pública de corto, mediano y largo plazo que debería considerar el próximo gobierno. Estas propuestas apuntan a una transformación estructural del sistema de movilidad urbana en el país, priorizando el transporte público, asegurando su sostenibilidad financiera, fortaleciendo la institucionalidad y modernizando la gestión del tránsito y el transporte. El documento propone acciones para los primeros 100 días, al primer año y en un horizonte de cinco años, enfocadas en la consolidación de la planificación del

transporte urbano en las ciudades del país, el fortalecimiento de la fiscalización, la implementación de fiscalización electrónica en apoyo al transporte público, la priorización del transporte formal mediante carriles segregados, exclusivos o preferentes, la renovación de la flota mediante incentivos y acceso a financiamiento, así como el fortalecimiento de la ejecución de proyectos críticos y de las capacidades de las instituciones especializadas en la gestión del transporte urbano, entre otros aspectos.



AAP en acción

Asamblea AAP 2026

La Asociación Automotriz del Perú realizó su Asamblea 2026 en el Swissôtel Lima, con la participación de más de 100 representantes de empresas asociadas. Durante la jornada, [Karsten Kunckel](#) presentó la Memoria Anual 2025, aprobada por unanimidad, mientras [Fernando Pita](#) expuso los Estados Financieros 2025 y el Presupuesto Operativo 2026. [Jaime Graña](#) compartió la visión institucional del gremio, reafirmando su propósito de movilizar al Perú hacia un desarrollo sostenible. Lee la publicación completa [aquí](#).

01
Representantes de empresas asociadas participaron en la Asamblea AAP 2026.



02

Delegación de la AAP durante su participación en el NADA Show 2026.

AAP en el NADA Show 2026

Representantes de la Asociación Automotriz del Perú participaron en el NADA Show, uno de los encuentros más relevantes de la industria automotriz de concesionarios y venta de vehículos nuevos en Estados Unidos, realizado en Las Vegas. La delegación peruana, encabezada por [Karsten Kunckel](#) y [Eleodoro Lastra](#), estuvo integrada por empresas asociadas del sector. Su participación permitió conocer tendencias globales, intercambiar experiencias y fortalecer la visión estratégica del ecosistema automotor peruano. Lee la publicación completa [aquí](#).



Escenario Electoral en Agenda

La Asociación Automotriz del Perú realizó un desayuno gerencial sobre las implicancias estratégicas de la coyuntura electoral 2026. El encuentro, moderado por [Alfredo de las Casas Cáceres](#), reunió a [Karsten Kunckel](#), [Jaime Graña](#) y especialistas que analizaron el impacto del proceso electoral en la inversión, la estabilidad institucional y las decisiones empresariales. Con este espacio, la AAP reafirmó su compromiso de promover análisis oportuno y fortalecer la anticipación de sus asociados. Lee la publicación completa [aquí](#).



03

De izquierda a derecha: Alfredo De Las Casas, Nicolás Zevallos, Franco Olcese, Karsten Kunckel y Jaime Graña.

04

Participantes del 1er Encuentro de Liderazgo de Mujeres de la Industria Automotriz, organizado por MIAM.



MIAM impulsa liderazgo

La Asociación Automotriz del Perú participó en el 1er Encuentro de Liderazgo de Mujeres de la Industria Automotriz, organizado por MIAM, iniciativa que impulsa una mayor participación femenina en el sector. Durante la jornada, [Jaime Graña](#) destacó el compromiso de la AAP con este movimiento y su aporte a una industria más competitiva, innovadora y sostenible. El encuentro reunió a lideresas y especialistas que compartieron miradas sobre liderazgo, brechas de confianza y desarrollo profesional. Lee la columna completa [aquí](#).

REVISTA TURBO

Encuentranos

en



@TURBOPERU



SUBSCRIBETE 17.5k



Vlog
Review's y
más

WWW.TURBO.PE

