

+MOVILIDAD

Revista de la Asociación Automotriz del Perú

Junio - Julio 2026 | Edición N°6

08



Entrevista Destacada:

Iván García

*Representante de MotoLatam y
director ejecutivo de la Cámara
de la Industria de Motocicletas
de la ANDI.*

34

Estadísticas del Sector:

**SOAT PARA MOTOCICLETAS: ENTRE LA
PROTECCIÓN OBLIGATORIA Y EL RETO
DE HACERLO MÁS ACCESIBLE**

Por Eduardo Chávez de Piérola | Gerente Legal
de APESEG

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.

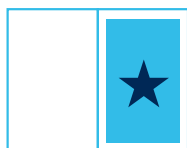
EMPRESAS ASOCIADAS
A LA AAP:

10% adicional

FORMATOS PUBLICITARIOS



Página
completa



Página de
apertura



Publirreportaje



Banner digital



DESCARGA LA
CARTILLA COMERCIAL

AQUÍ





ASOCIACIÓN AUTOMOTRIZ DEL PERÚ
FUNDADA EN 1926

Asociación Automotriz del Perú

Año I – Edición N° 6

Junio - Julio 2026

Publicación: Agosto 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° 6

Omar Arribasplata Zavala

Franklin Barreto Verástegui

Eduardo Chavez de Piérola

Pierluiggi Crippa Ulloa

Iván Darío García Franco

Edwin Derteano Dyer

Julio César Huamán Espinoza

Willard Manrique Ramos

Alberto Morisaki Cáceres

Pedro Olivares Muñoz

Carmen Rodríguez Castillo

www.aap.org.pe



ÍNDICE

Editorial 05

La motocicleta: un motor de desarrollo para el Perú

Informe central 06

La economía invisible sobre dos ruedas: los empleos y negocios que nacen alrededor de una motocicleta

Entrevista destacada 08

La motocicleta debe verse como solución, no como problema

Opinión gremial 10

Dos ruedas frente al desafío del transporte

Opinión de experto 12

De parte policial a la prevención: lo que el Perú no está aprendiendo de los siniestros en moto

Cumplir también es mover mejor una ciudad

De vender motocicletas a formar motociclistas

Entrevista destacada 18

Posventa en motos: seguridad y respaldo después de la compra

Expomoto AAP 2026 20

Una edición histórica que movió al país y premió a la comunidad motera

El futuro de la movilidad en dos ruedas se traza en Lima

Normativa y legislación 24

La moto en el Perú: exigiendo formalidad desde el caos

Radiografía Vial 26

Motos y trimotos: movilidad que impulsa al país

Opinión de experto 27

La motocicleta como primer activo productivo: el motor silencioso de la economía peruana

Seguridad sobre dos ruedas: la importancia del mantenimiento preventivo

Estadísticas del sector 30

La motocicleta en el Perú: mucho más que ventas, un ecosistema que mueve empleo, ingresos y desarrollo

SOAT para motocicletas: entre la protección obligatoria y el reto de hacerlo más accesible

Relacionamiento con el asociado 36

AAP en acción

POTENCIA TUS CONOCIMIENTOS

[Zoom](#)

Inicio: 24 de agosto

**Programa especializado
Organización y
Administración de
Talleres Automotrices III**

[Zoom](#)

Inicio: 08 de setiembre

**Curso especializado
Gestión Efectiva de
ventas**

[Zoom](#)

Inicio: 06 de octubre

**Curso express: Selling y
Video Selling para el
Sector Automotor**

[Zoom](#)

Inicio: 05 de octubre

**Curso especializado
Asesores de servicio**

[Zoom](#)

Inicio: 13 de octubre

**Curso especializado
Estrategias en Redes
Sociales: Impulsa y
genera ventas**

[Zoom](#)

Inicio: 03 de noviembre

**Curso express: Ventas
en Acción: creación de
video con IA**

[Zoom](#)

Inicio: 03 de noviembre

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

✉ 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.

La motocicleta: un motor de desarrollo para el Perú

En el Perú, la motocicleta dejó de ser una alternativa secundaria para convertirse en parte esencial de la movilidad diaria. Está presente en las ciudades, en las regiones, en los pequeños negocios, en los servicios y en miles de hogares que encuentran en este vehículo una forma más accesible de trasladarse, trabajar y conectarse con nuevas oportunidades.

Su crecimiento nos obliga a mirar este fenómeno con mayor responsabilidad. No se trata solo de hablar de ventas ni de unidades en circulación. Se trata de entender el papel que cumple la motocicleta en la vida de las personas y en el desarrollo del país. Para muchos peruanos, representa independencia, ahorro de tiempo, generación de ingresos y posibilidad de progreso.

Por eso, resulta necesario dejar atrás los prejuicios. No podemos seguir asociando automáticamente al motociclista con el desorden o la inseguridad. La gran mayoría son ciudadanos que trabajan, emprenden, estudian, atienden a sus familias y contribuyen todos los días a la economía del país. El desafío está en enfrentar la informalidad y el delito con inteligencia, sin estigmatizar a quienes utilizan la motocicleta de manera responsable.

Ese reconocimiento, sin embargo, debe ir acompañado de una agenda clara. El crecimiento del sector exige más seguridad vial, mejores procesos de formación, licencias que acrediten competencias reales, fiscalización efectiva y una cultura de respeto entre todos los actores de la vía. La motocicleta debe integrarse a la movilidad urbana y regional, no quedar al margen de la planificación pública.

También necesitamos una regulación moderna, técnica y equilibrada. Las normas deben proteger la vida, promover la formalidad y acompañar la innovación, pero sin desconocer la realidad económica de quienes dependen de una motocicleta para trabajar. Regular bien no significa imponer más barreras, sino construir condiciones para que el sector crezca con orden, seguridad y sostenibilidad.

Desde la Asociación Automotriz del Perú, creemos que el país debe mirar a la motocicleta como parte de una movilidad productiva, inclusiva y necesaria. Su aporte es evidente, pero su futuro dependerá de la capacidad que tengamos para ordenar el ecosistema, profesionalizar a sus actores y promover una convivencia vial más segura.

La motocicleta mueve al Perú. Nuestro reto es lograr que lo siga haciendo con más respeto, más seguridad y más oportunidades para todos.

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



La economía invisible sobre dos ruedas: los empleos y negocios que nacen alrededor de una motocicleta

La motocicleta dejó de ser vista únicamente como un vehículo de bajo costo. Hoy es una herramienta de trabajo, una unidad productiva y, en muchos casos, el primer activo económico de miles de familias peruanas. Está presente en el reparto, la mensajería, los servicios técnicos, el comercio de barrio, los talleres, la venta de repuestos, el financiamiento, los seguros, el equipamiento y la reventa.

Cada unidad que ingresa al mercado moviliza a concesionarios, financieras, proveedores de equipamiento y una red comercial. Luego sigue generando movimientos económicos mediante mantenimiento, repuestos, neumáticos, lubricantes, reparación y servicios asociados.

**Según la Asociación
Automotriz del Perú,
con información de
SUNARP, entre enero y
julio de 2026:**



334,147
vehículos menores

45.1% más que en el mismo periodo de 2025.

De ese total,



237,892
motocicletas



96,255
trimotos

Alberto Morisaki, gerente de Operaciones y Analítica de la AAP, ha destacado que este crecimiento está vinculado a la expansión de motos y trimotos como herramientas de trabajo. La lectura es clara. El fenómeno no es solo comercial. También es laboral, social y productivo.

El avance de las motocicletas no puede explicarse solo por una preferencia de consumo. Para muchos usuarios, una moto cuesta menos que un automóvil, consume menos combustible, permite desplazamientos más rápidos y puede convertirse en una fuente directa de ingresos.

En 2025, las ventas de motos y trimotos alcanzaron las 425,884 unidades, con un crecimiento de 25.3 por ciento frente al año anterior. Además, de acuerdo con un análisis de la AAP sobre la base de la ENAHO del INEI, la motocicleta alcanzó una tenencia de 17.32 por ciento en los hogares del país.

Desde MotoLatam, Iván Darío García Franco ha señalado que "la motocicleta seguirá impulsando el desa-

rollo en nuestra región, pero su futuro dependerá de las decisiones que tomemos juntos". Esa mirada evita dos extremos. Ni idealizar la moto como solución automática al transporte, ni reducirla a un factor de riesgo o informalidad.

Para miles de trabajadores independientes, una motocicleta funciona como capital de trabajo. Permite ampliar una zona de atención, reducir tiempos muertos, llegar a más clientes y aumentar la productividad. Un técnico de instalaciones, electricidad o mantenimiento puede atender más servicios diarios si cuenta con una moto. Una falla mecánica puede significar un día sin trabajar.

Lo mismo ocurre con una bodega, una ferretería, una farmacia o un restaurante de barrio que usa una moto para atender pedidos cercanos, fidelizar clientes y competir con negocios de mayor escala. En las ciudades, la moto también aparece como respuesta a tiempos de traslado cada vez más largos.

Claudia Adiazola-Steil, especialista en seguridad vial de WRI, advirtió en un análisis sobre Bogotá que "la gente está dispuesta a asumir riesgos por reducir tiempos de viaje". La frase ayuda a entender una tensión que también existe en el Perú. La moto resuelve una necesidad real de tiempo y productividad, pero esa eficiencia no puede construirse a costa de más exposición al riesgo. El mercado de motocicletas no termina en la venta de unidades nuevas. Talleres, repuestos, lubricantes, neumáticos y accesorios sostienen la operación diaria de miles de usuarios que dependen de su moto para trabajar. De acuerdo con el INEI, en mayo de 2026 el comercio automotor creció 28.46%, impulsado también por partes, piezas, accesorios, venta, mantenimiento y reparación de motocicletas.

Pero la calidad del servicio no siempre avanza al mismo ritmo. Existen talleres formales y marcas con respaldo posventa. También existen servicios improvisados, repuestos sin garantía y reparaciones sin trazabilidad. Para quien trabaja con su moto, una mala reparación puede afectar directamente su ingreso.

Parte del ecosistema crece en condiciones de informalidad. Esto ocurre en talleres, repuestos, servicios técnicos, venta de accesorios, financiamiento informal y uso laboral sin suficiente protección. Una aparente reducción de costos puede convertirse en mayor riesgo para el usuario.

Pierluigi Crippa, presidente del Comité de Motocicletas de la AAP, ha señalado que el manifiesto regional busca fortalecer la seguridad vial mediante educación, regulación adecuada e inclusión de la motocicleta en los planes de movilidad urbana. Esa idea conecta con el reto de fondo. Profesionalizar no significa perseguir al motociclista, sino crear condiciones para que pueda trabajar, movilizarse y mantener su vehículo con estándares más seguros.

Ordenar este ecosistema no significa hacerlo inaccesible para quienes más lo necesitan. Significa ofrecer información clara al comprador, capacitación técnica para talleres, mejores canales de posventa, repuestos confiables y acompañamiento de las marcas durante la vida útil del vehículo.

La economía sobre dos ruedas ya está en marcha. La tarea pendiente es hacerla visible, ordenarla y darle mejores condiciones para crecer. Cuando una motocicleta se mueve, también avanza un negocio, un empleo, una familia y una oportunidad.



La motocicleta debe verse como solución, no como problema

En América Latina, la motocicleta dejó de ser solo un medio de transporte para convertirse en una herramienta de trabajo, inclusión y desarrollo. Conversamos con Iván Darío García Franco, representante de MotoLatam y director ejecutivo de la Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI, sobre seguridad vial, regulación y el rol de la industria, el Estado y los usuarios.

Entrevista a: [Iván Darío García Franco](#) | Representante de MotoLatam y director ejecutivo de la Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI

Por Luis Miguel De La Cruz Fallaque

1 ¿Cómo describiría hoy el papel de la motocicleta en América Latina?

La motocicleta viene creciendo de manera importante en la región, con tasas que en varios países superan el 10 por ciento o 15 por ciento anual. Ese avance responde a una necesidad concreta de la ciudadanía por contar con un medio de transporte accesible, eficiente y útil para la vida diaria.

Pero la moto ya no se entiende solo como una forma de trasladarse. Hoy es también una herramienta de trabajo. En Colombia, más de una tercera parte de quienes compran una motocicleta lo hacen pensando en generar ingresos. Esa realidad se repite en América Latina, sobre todo entre personas de menores recursos, que encuentran en la moto una oportunidad de inserción laboral.

2 ¿Cuál es el principal reto que comparten los países de la región?

El principal reto es la seguridad vial. En MotoLatam hemos puesto este tema en el centro de la agenda porque existe un incremento importante de fallecidos, lesionados y siniestros que involucran a motociclistas y acompañantes.

Por eso impulsamos un decálogo regional de seguridad vial y la campaña "Usa Casco, Cabeza Dura. Asegúrate de que sea certificado", desarrollada en ocho países con un mismo mensaje y es el de usar un casco certificado puede salvar vidas. Pero no se trata de cualquier casco. Debe cumplir estándares internacionales, estar bien abrochado y ser de la talla correcta.

Un casco sin abrochar es casi como no llevarlo y uno que no correspon-

de a la talla del usuario pierde capacidad de protección. La Organización Mundial de la Salud estima que el uso correcto de un casco certificado puede reducir en alrededor de 37% el riesgo de muerte en un siniestro.

3 ¿Qué impacto tiene la motocicleta en el empleo y el emprendimiento?

La motocicleta debe entenderse como una herramienta de inserción laboral. Muchas personas la utilizan para reparto, domicilios, mensajería o servicios. También hay sectores, como la construcción, donde una parte importante de los trabajadores llega a su centro laboral en motocicleta.

En países como Colombia, la moto es uno de los principales medios de transporte de la población trabajadora, solo por debajo de quienes se trasladan a pie. Eso demuestra

su importancia para la economía. Cuando hablamos de motocicletas, hablamos también de productividad, ingresos y desarrollo.

4 ¿Cómo regular el sector sin castigar al motociclista formal?

Hay dos caminos. Uno es intentar reducir la informalidad mediante prohibiciones y exclusiones. Creemos que ese no es el camino correcto. El otro es construir una regulación que comprenda la realidad latinoamericana, distinta a la de Estados Unidos o Europa.

La regulación debe atraer al motociclista hacia la formalidad, no alejarlo. Por ejemplo, se puede avanzar en normas específicas para el trabajo en moto. Así como quien realiza trabajos en altura requiere certificaciones especiales, el mototrabajador también podría contar con formación y requisitos particulares. Eso ayudaría a formalizar y proteger mejor a quienes usan la moto como herramienta laboral.

5 ¿Qué lecciones dejan las restricciones aplicadas por seguridad ciudadana?

Toda política pública debería basarse en datos, hechos y evidencia. En la región se han aplicado restricciones al conductor, al acompañante, a zonas de circulación, horarios e incluso al género de quienes usan la motocicleta. Sin embargo, la evidencia en países como Colombia muestra que no existe una correlación directa entre esas restricciones y la reducción sostenida de los delitos.

Muchas veces son medidas efectistas. Parecen resolver un problema, pero en la práctica el delito se desplaza. Cambia de zona, horario o medio de transporte. Por eso, la recomendación es evitar restricciones generalizadas y desarrollar políticas

compatibles con la función social y laboral de la motocicleta.

6 ¿Cuáles deberían ser las prioridades para el futuro de la motocicleta?

La primera es trabajar en el comportamiento humano. Necesitamos mejorar la pericia de los motociclistas, fortalecer la expedición de licencias y diferenciar la formación de un conductor de moto frente a la de un automovilista.

La segunda es impulsar tecnología en los vehículos y en el control vial. Sistemas como CBS, ABS, mejor iluminación y fiscalización inteligente pueden ayudar a reducir riesgos. La tercera es construir alianzas por la seguridad vial. Estado, autoridades, marcas, gremios, organizaciones sociales y motociclistas forman parte de un mismo sistema y son responsables de construir una movilidad más segura.



Por Edwin Derteano Dyer
Presidente de la Fundación Transitemos



Dos ruedas frente al desafío del transporte

Los países desarrollados, a medida que crecían en población y economía, implementaron sistemas de transporte eficientes, tanto en costos como en tiempos de viaje.

Hoy vemos países europeos y asiáticos con modernos sistemas de metro subterráneo, trenes bala que viajan a más de 300 km/h y algunos prototipos próximos a operar que ya superan los 600 km/h.

También han construido autopistas de varios carriles, correctamente señalizadas y demarcadas, que permiten reducir el consumo de combustible y los tiempos de viaje. Para ello, emplean túneles y puentes en lugar de vías con pendientes pronunciadas y un exceso de curvas.

Los trenes bala y los metros subterráneos o elevados funcionan con electricidad, por lo que no contaminan ni congestionan las pistas. Asimismo, se han implementado sistemas de buses articulados, con mayor capacidad, que circulan por corredores con pocas intersecciones y preferencia semafórica.

Cabe señalar que, cuanto mayor es un vehículo de transporte, menor suele ser su costo por tonelada-kilómetro o pasajero-kilómetro. Esto permite reducir el consumo de combustible, la contaminación y la congestión vehicular.

Mientras esto sucede en los países desarrollados, en las naciones subdesarrolladas o en vías de desarrollo el camino ha sido diferente. Se optó, o se permitió, que el transporte se convirtiera en una fuente de empleo basada en vehículos pequeños que el propio transportista podía adquirir y operar.

No hubo suficiente inversión estatal en metros, trenes ni buses articulados. Como consecuencia, tanto la carga como los pasajeros se desplazan principalmente por la superficie de ciudades cuya población, además, creció a mayor velocidad que la de muchas urbes desarrolladas.

El resultado era previsible. La congestión vehicular duplica e incluso triplica los tiempos de viaje, aumenta el consumo de combustible y eleva el número de accidentes.

El caso de nuestro país es un claro ejemplo. Mientras no migremos de la micro hacia la macrotransportación, el problema continuará. Este cambio, además, no se está produciendo a la velocidad requerida.



El Metro y el Metropolitano crecen a un ritmo menor que la población. Actualmente, ambos sistemas representan apenas el 7 % de la oferta de movilidad de nuestra capital. El 93 % restante de la demanda de transporte urbano es atendido mediante una involución hacia vehículos cada vez más pequeños, como microbuses, cústeres, combis, microcombis o “loncheritas”, colectivos, taxis y mototaxis.

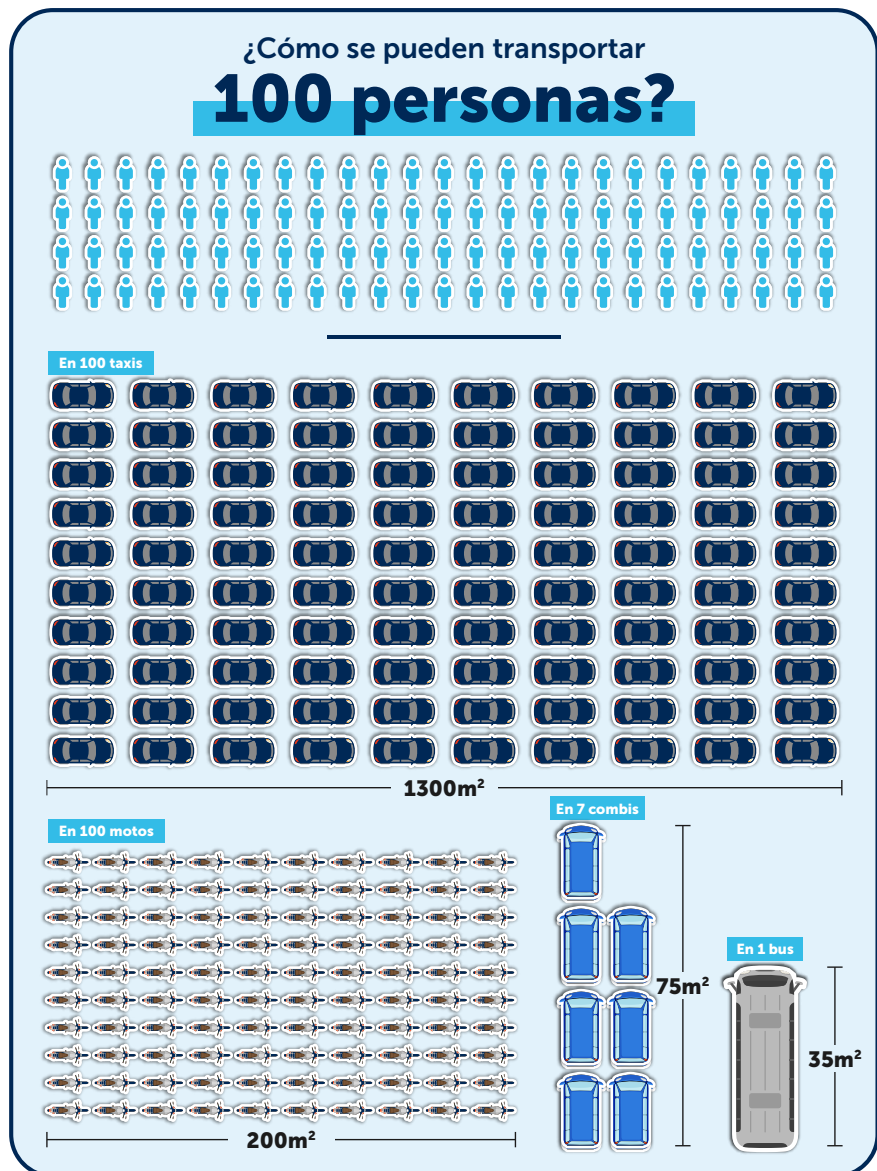
Ante esta realidad, que afecta a numerosos países, las motocicletas se han posicionado como una alternativa eficiente de transporte. Ofrecen un menor costo de adquisición y operación, reducen los tiempos de viaje y brindan mayor libertad de movimiento.

En varios países latinoamericanos, la venta anual de motocicletas ya supera a la de automóviles. Este es el caso de México, Colombia y Perú, por mencionar algunos.

En nuestro país, durante 2025, se vendieron 410 000 motocicletas, frente a 200 000 automóviles. Si bien las motos están ayudando a movilizar a las personas ante la falta de un transporte público eficiente, a largo plazo generarán congestión adicional, con el correspondiente sobreconsumo de combustible y una mayor contaminación.

Como puede apreciarse, la mejor opción son los buses. Sin embargo, estos son ampliamente superados por los sistemas de metro, ya sean subterráneos o elevados, que funcionan con electricidad y no ocupan las pistas.

Lamentablemente, su implementación requiere una gran inversión.



La comparación permite dimensionar el problema.

- Un bus urbano puede transportar a 100 pasajeros con un motor de 300 HP y ocupando solo 35 m² de pista.
- Las mismas 100 personas, distribuidas en siete combis de 15 asientos cada una, ocupan 75 m² de pista y la suma de sus motores alcanza los 800 HP.
- Las mismas 100 personas, movilizadas en 100 taxis, ocupan 1300 m² de pista y sus motores suman 9 000 HP.
- Las mismas 100 personas, trasladadas en 100 motocicletas, ocupan 200 m² de pista y sus motores suman 900 HP.

Por Franklin Barreto Verástegui

Coronel PNP (R)

*Ex jefe de la División de prevención e investigación
de accidentes de tránsito de la PNP*



Del parte policial a la prevención: lo que el Perú no está aprendiendo de los siniestros en moto



Durante 2025, cuando el SINADEF reveló que las muertes por accidentes de tránsito superaban a aquellas producidas por los delitos dolosos que afectan severamente la seguridad ciudadana, muchas personas recién visibilizaron el problema, sin siquiera imaginar cuán trágicas podían resultar las cifras. Por ejemplo, en los últimos 15 años, los accidentes de tránsito han provocado la muerte de 45,952 personas y han dejado a muchas otras con secuelas físicas y psicológicas en el país. Podemos afirmar, entonces, que no solo estamos frente a una crisis sanitaria, sino también ante una “epidemia oculta” que, como Estado y sociedad, nos negamos a aceptar.

Las estadísticas demuestran que los altos niveles de siniestralidad vial en el país están relacionados, en gran proporción, con el denominado “elemento humano” como causa principal. En las investigaciones que realiza la Policía Nacional del Perú, como órgano legalmente competente, el objetivo es determinar si el incumplimiento del deber de cuidado, al que está obligada toda persona que realiza una actividad de riesgo, se produjo por negligencia, imprudencia o impericia.

Dentro de los siniestros viales, aquellos que involucran motocicletas suelen tener consecuencias de mayor magnitud y severidad. En 2025, según un reporte de la PNP, de los 4,041 vehículos involucrados en hechos mortales, 1,048 correspondieron a motocicletas lineales de dos ruedas, lo que representa el 26 %. Al cierre del primer semestre de 2026, murieron 536 motociclistas de los aproximadamente 1,800 decesos registrados.



contar con personas capaces de reconocer, valorar y reaccionar apropiadamente ante los riesgos que puedan presentarse durante sus recorridos. Sin embargo, a la luz de los hechos, los exámenes no parecen tener el nivel de exigencia necesario, como revelan continuamente los medios de comunicación. En todo caso, basta realizar una revisión crítica del contenido de la política pública vigente para tomar conciencia de que estamos muy lejos de controlar este fenómeno.

El nuevo gobierno enfrentará un problema difícil de solucionar si no actúa con decisión política y designa a técnicos que no sean únicamente investigadores de escritorio. Asimismo, deberá aprovechar la experiencia de los órganos especializados de la PNP, cuyos integrantes conocen en detalle cada una de las variables que influyen en el problema.

Sin duda, las variables que inciden en el problema son múltiples e involucran a diversos actores. Sin embargo, es innegable que el rol del Estado es fundamental y que este ha hecho muy poco para encontrar el rumbo hacia una solución. La inacción frente al incremento desmesurado de motocicletas, impulsado por factores como la pospandemia y el crecimiento del modelo de negocio de entrega rápida o delivery, resulta alarmante.

Recientemente, hemos visto cómo se han adoptado decisiones respecto de la circulación de motos eléctricas, las cuales han pasado de ser un medio de transporte particular a formar parte de una gama de servicios que no solo son informales, sino incluso ilegales. Lo más preocupante es que la regulación para este tipo de vehículos se encuentra vigente desde hace varios años. A pesar de ello, se ha permitido que su comercialización avance sin ningún tipo de control ni fiscalización.

La Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial, promulgada en 2023 y cuyo objetivo principal es reducir en 50 % las víctimas por accidentes de tránsito para 2030, termina siendo un "saludo a la bandera", debido a que las causas directas del problema público no están siendo corregidas.

Una de ellas se relaciona, por ejemplo, con el inadecuado sistema de otorgamiento de licencias de conducir. Este proceso es vital para



No solo estamos frente a una crisis sanitaria, sino también ante una 'epidemia oculta' que, como Estado y sociedad, nos negamos a aceptar."

Además, y no menos importante, será necesaria una adecuada articulación con los demás poderes del Estado para sumar esfuerzos y erradicar aquellas prácticas de las que hemos sido testigos durante los últimos años y que merecen un análisis aparte.

Por [Omar Arribasplata Zavala](#)
Director de Operaciones de PedidosYa en Perú



Cumplir también es mover mejor una ciudad

Durante años, la industria del delivery pareció competir principalmente por minutos. Sin embargo, a medida que este servicio se consolida como parte de la dinámica de las ciudades, la velocidad por sí sola deja de ser suficiente. La verdadera experiencia también se mide por la capacidad de cumplir, de manera consistente, con lo que se promete.

Cumplir significa que un pedido llegue en el tiempo previsto y en las condiciones esperadas; que los comercios encuentren en estas plataformas una herramienta que contribuya a ampliar sus oportunidades; que quienes realizan las entregas cuenten con condiciones adecuadas para desarrollar su actividad independiente de manera segura y responsable; y que todos los actores involucrados contribuyan a una mejor convivencia en las calles.

Esa experiencia comienza mucho antes de que un pedido salga hacia su destino. Se construye cuando toda la cadena funciona de manera coordinada: los comercios preparan los pedidos oportunamente, las plataformas desarrollan herramientas que facilitan una operación eficiente, los repartidores realizan las entregas de manera responsable y los usuarios aportan información que permite mejorar continuamente el servicio. Cuando alguno de estos eslabones falla, la experiencia también se deteriora.

Pero la responsabilidad de esta actividad no termina dentro de una aplicación. También se extiende a las calles. Si el delivery forma parte de la movilidad urbana, quienes participan en este ecosistema tienen también

el desafío de contribuir a una mejor cultura vial. En ese sentido, la tecnología puede desempeñar un papel importante no solo para optimizar recorridos o reducir tiempos de entrega, sino también para prevenir riesgos, facilitar el cumplimiento de las normas y promover comportamientos más seguros.

La verificación de documentos como la licencia de conducir, la tarjeta de identificación vehicular y el SOAT vigente constituye, por ejemplo, una herramienta que puede contribuir a elevar los estándares de seguridad de la actividad. Algunas plataformas incorporamos desde el inicio de nuestras operaciones mecanismos tecnológicos que permiten verificar la vigencia de estos documentos y restringir temporalmente la prestación del servicio cuando no se encuentran en regla, como es el caso del SOAT.

A estas medidas pueden sumarse programas permanentes de educación vial, capacitaciones sobre conducción segura y acciones orientadas a fortalecer el conocimiento sobre el SOAT y otros mecanismos de protección frente a accidentes. La prevención no debería entenderse únicamente como una obligación regulatoria, sino como parte de una operación responsable. Las motocicletas cumplen un papel cada vez más importante en la movilidad urbana y en la distribución de última milla. Al mismo tiempo, sus conductores se encuentran entre los actores más vulnerables frente a la siniestralidad vial. Más allá de las distintas posiciones respecto de las medidas regulatorias aplicables a este tipo de vehículos, existe un objetivo que debería ser compartido: reducir los accidentes y proteger vidas.

El desafío exige combinar regulación, educación, fiscalización, infraestructura y tecnología. Ninguna de estas herramientas, por sí sola, resolverá el problema. Se necesita una estrategia integral que involucre al Estado, las plataformas digitales, los comercios, los repartidores y los propios usuarios de las vías.



La conversación ya no debería centrarse únicamente en quién llega primero, sino en qué tan responsable, segura y sostenible puede ser toda la cadena que hace posible una entrega."

La formalización también debe formar parte de esta conversación. Con frecuencia, el debate sobre esta industria se concentra en la naturaleza de la relación entre las plataformas y quienes realizan las entregas. Sin embargo, también es necesario analizar cómo generar mecanismos que permitan desarrollar esta actividad con mayor predictibilidad, protección y cumplimiento de las obligaciones correspondientes, sin desconocer la autonomía y flexibilidad que tanto se valoran.

Contratos de prestación de servicios, como los que establecemos, impulsan la obligatoriedad de la facturación y por consecuencia el cumplimiento tributario. Se puede pensar también en mecanismos que faciliten la emisión de comprobantes, herramientas de acceso a seguros y programas de capacitación pueden contribuir a generar condiciones más claras para quienes desarrollan esta actividad de manera independiente. El desafío consiste en encontrar un equilibrio entre flexibilidad, formalidad y protección.

La movilidad urbana continuará evolucionando y el delivery seguirá formando parte de ella. Por ello, la conversación ya no debería centrarse únicamente en quién llega primero, sino en qué tan responsable, segura y sostenible puede ser toda la cadena que hace posible una entrega.

Cumplir no es únicamente entregar un pedido. Es cumplir una promesa de principio a fin: con la experiencia del usuario, con el crecimiento de los comercios, con la autonomía de quienes prestan el servicio y con la ciudad que todos compartimos.

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 **Pierluigi Crippa Ulloa**
Director de Desarrollo Corporativo de Honda
del Perú S.A



De vender motocicletas a formar motociclistas

Cada año, miles de peruanos encuentran en la motocicleta una alternativa para movilizarse, trabajar y acceder a nuevas oportunidades. Su crecimiento responde a una necesidad concreta de movilidad más ágil, accesible y eficiente. Sin embargo, esta expansión también plantea una pregunta necesaria: ¿se está formando motociclistas con la misma dedicación con la que crece el mercado?

Durante muchos años, el desempeño del sector se midió principalmente por el número de unidades comercializadas. Hoy, ese indicador resulta insuficiente. El desarrollo del ecosistema de la motocicleta también debería evaluarse a partir de la seguridad de sus usuarios, la calidad de su formación y su capacidad para contribuir positivamente a la movilidad y a la actividad económica.



La responsabilidad del sector, por tanto, no debería terminar cuando una motocicleta sale del concesionario. A partir de ese momento comienza también el desafío de acompañar al usuario para que pueda conducir de manera segura y responsable."



Quien adquiere una motocicleta necesita mucho más que un vehículo. Requiere información clara, capacitación y herramientas que le permitan reconocer los riesgos asociados con la conducción. Comprender la importancia de utilizar un casco certificado, realizar el mantenimiento preventivo, practicar una conducción defensiva y respetar las normas de tránsito resulta tan importante como aprender a operar correctamente la unidad.

En los últimos años se han producido avances en esta materia. Algunas empresas del sector han desarrollado programas y escuelas de conducción segura orientados a fortalecer las habilidades de los motociclistas. Estas iniciativas permiten trabajar aspectos

como las técnicas de frenado, maniobra, anticipación de riesgos y comportamiento en diferentes condiciones de tránsito.

Sin embargo, estas experiencias todavía tienen el reto de alcanzar a un mayor número de usuarios. La formación no debería depender exclusivamente de iniciativas particulares ni producirse únicamente después de la compra de una motocicleta. Lo deseable es que forme parte de una estrategia más amplia de seguridad vial.

Las autoridades tienen, en ese sentido, una responsabilidad fundamental. Es necesario fortalecer los procesos de formación y evaluación para la obtención de licencias de conducir, mejorar la educación vial, contar con infraestructura adecuada y garantizar una fiscalización efectiva. La capacitación debe ir acompañada de reglas claras y de mecanismos que permitan comprobar que quienes conducen cuentan realmente con las competencias necesarias.

Los distribuidores y comercializadores también pueden desempeñar un papel importante. Además de informar sobre las características técnicas del vehículo, deben brindar orientación clara acerca de las condiciones para una conducción segura, el mantenimiento adecuado y las obligaciones que implica circular en la vía pública.

Las organizaciones vinculadas con el sector pueden contribuir mediante la generación de espacios de diálogo, la difusión de buenas prácticas y la elaboración de propuestas técnicas que ayuden a reducir la siniestralidad. El desafío requiere coordinación entre el sector público y privado, pero también información y evidencia que permitan identificar qué medidas generan mejores resultados.

Los propios motociclistas son protagonistas de este proceso. Cada decisión que toman en la vía influye directamente en su seguridad y en la de quienes los rodean. Utilizar el equipamiento adecuado, respetar los límites de velocidad, mantener la motocicleta en buenas condiciones, anticiparse a posibles riesgos y cumplir las normas de tránsito son comportamientos que contribuyen a construir una mejor cultura vial.

El crecimiento sostenido del parque motociclista obliga, además, a mirar la formación como una política de prevención. A mayor número de motocicletas

circulando, mayor es también la necesidad de contar con conductores preparados para compartir la vía con peatones, ciclistas, vehículos particulares y transporte público.

Los desafíos de la movilidad en motocicleta no se resolverán mediante acciones aisladas. Se requiere una estrategia que combine formación, fiscalización, infraestructura, mantenimiento, equipamiento adecuado y responsabilidad individual. La capacitación debe convertirse en un componente permanente del ecosistema motociclista y no en una actividad complementaria.

El éxito del sector, por ello, no debería medirse únicamente por el número de motocicletas que se venden cada año. También debería evaluarse por la capacidad de formar conductores más preparados, reducir los riesgos en las vías y contribuir a una movilidad más segura.

Pasar de vender motocicletas a formar motociclistas significa entender que el crecimiento de un mercado también genera responsabilidades. Y que su verdadero desarrollo no dependerá únicamente de cuántas unidades circulen, sino de cómo y bajo qué condiciones lo hagan.



Posventa en motos: seguridad y respaldo después de la compra

La compra de una motocicleta no termina cuando el vehículo sale del concesionario.

El mantenimiento, la calidad de los repuestos y el acceso a servicios técnicos especializados influyen directamente en su seguridad, rendimiento y vida útil. Por ello, la posventa es una parte fundamental de la experiencia del motociclista, especialmente para quienes utilizan la unidad como herramienta de trabajo. En esta entrevista abordamos por qué el mantenimiento preventivo y la atención especializada pueden marcar la diferencia.

Entrevista a: [Carmen Rodríguez Castillo](#) | Gerente General de PanaAutos

Por Luis Miguel De La Cruz Fallaque

1 ¿Por qué la posventa es clave en la experiencia del motociclista después de comprar una moto?

La posventa es fundamental porque contribuye a que la motocicleta funcione de manera eficiente durante toda su vida útil, conserve el rendimiento esperado y mantenga vigente la garantía. Además, permite que el usuario cuente con el respaldo de un taller especializado, con técnicos capacitados y procedimientos alineados con las especificaciones del fabricante.

Este acompañamiento fortalece la confianza del cliente, pues le brinda la seguridad de que su motocicleta recibirá una atención adecuada cuando requiera mantenimiento, diagnóstico o reparación.

2 ¿Qué riesgos existen cuando el usuario posterga el mantenimiento o acude a servicios informales?

Postergar los mantenimientos incrementa el riesgo de fallas imprevistas que pueden afectar el funcionamiento de la motocicleta e incluso ocasionar incidentes. También puede generar mayor desgaste de sus componentes, reparaciones más costosas y, en determinados casos, la pérdida de la garantía.

A ello se suma el riesgo de que algunos servicios informales utilicen repuestos de procedencia desconocida o realicen procedimientos que no estén alineados con las especificaciones del fabricante, lo que puede comprometer el rendimiento, la confiabilidad y la seguridad de la unidad.

El mantenimiento también influye en el valor de reventa. Una motocicleta con un historial formal de servicios permite acreditar que recibió cuidados periódicos y adecuados, lo que genera mayor confianza en un potencial comprador y puede contribuir a conservar su valor.

3 ¿Qué ventajas ofrece realizar el mantenimiento en un taller autorizado o certificado?

Un taller autorizado permite que la motocicleta reciba atención de acuerdo con las especificaciones técnicas de cada modelo. Además, suele contar con infraestructura, equipamiento y personal especializado para realizar diagnósticos y trabajos de mantenimiento con mayor precisión.

Entre sus principales ventajas se encuentran los técnicos capacitados, el uso de herramientas y equipos de diagnóstico adecuados, la disponibilidad de repuestos originales o recomendados y el registro formal de cada servicio. Este último aspecto ayuda a preservar la garantía y facilita el seguimiento del historial de mantenimiento.

4 ¿Cómo impacta un buen servicio posventa en quienes usan la moto como herramienta de trabajo?

Para quienes dependen de su motocicleta para generar ingresos, mantenerla operativa es fundamental. Realizar los mantenimientos en los plazos recomendados y contar con

diagnósticos adecuados permite reducir la probabilidad de averías imprevistas, evitar periodos prolongados de inactividad y conservar la unidad en condiciones apropiadas de seguridad y rendimiento.

En estos casos, el tiempo tiene un valor especial. Por ello, algunos concesionarios han desarrollado servicios de mantenimiento rápido o express, que permiten realizar determinadas revisiones preventivas en periodos reducidos y facilitar que el usuario retome sus actividades lo antes posible.

5 ¿Qué importancia tienen los repuestos originales o de calidad comprobada en la seguridad de la moto?

Los repuestos originales o de calidad comprobada están diseñados para cumplir con especificaciones

de materiales, ajuste y tolerancias. Esto contribuye al correcto funcionamiento de componentes clave como los frenos, el motor, la suspensión y los sistemas eléctricos. Utilizar componentes adecuados reduce el riesgo de fallas prematuras y ayuda a conservar el rendimiento y la vida útil de la motocicleta. En piezas vinculadas directamente con la seguridad, la calidad del repuesto cobra mayor importancia, ya que una falla puede comprometer también la integridad del conductor.

6 ¿Cómo puede un concesionario educar al usuario para que vea el mantenimiento como una inversión y no solo como un gasto?

Una forma efectiva es explicar, con ejemplos concretos, que un mantenimiento realizado a tiempo puede prevenir averías mayores y evitar gastos más elevados en el futuro. También es importante mostrar que contar con un historial de mantenimiento registrado respalda el cuidado de la unidad y puede contribuir a conservar su valor de reventa.

La educación del usuario debe incluir orientación sobre señales de alerta, cuidados básicos y revisión periódica de componentes esenciales. Los cronogramas de mantenimiento, recordatorios y planes de servicio pueden facilitar esta tarea y ayudar a generar una cultura de prevención.



Por Luis Miguel De La Cruz Fallaque
*Coordinador de Prensa y Contenido Editorial de la
Asociación Automotriz del Perú*



Expomoto AAP 2026: Una edición histórica que movió al país y premió a la comunidad motera

La séptima edición del evento más importante del sector cerró con un éxito rotundo, reuniendo a más de 126 marcas, promoviendo la seguridad vial y haciendo realidad el sueño de 26 nuevos motociclistas en el marco del centenario de la Asociación Automotriz del Perú (AAP).

El Centro de Exposiciones Jockey se convirtió, durante tres intensos días, en el epicentro de la industria de dos ruedas con la celebración de la EX-POMOTO AAP 2026. Esta séptima edición no solo destacó por sus lanzamientos y promociones, sino por consolidarse como un espacio de diálogo sobre la seguridad vial y el impacto económico de la motocicleta en el Perú.

Un foro para la seguridad y el progreso

Desde su inauguración el 10 de julio, el evento puso en agenda la importancia de un "Sistema Seguro" para la movilidad urbana. Karsten Kunckel, presidente de la AAP, destacó que, en un país donde circulan casi cuatro millones de motos, estos vehículos son herramientas fundamentales para el emprendimiento y el trabajo. En este contexto, se lanzaron campañas como "¡Usa casco, cabeza dura!", reafirmando el compromiso del gremio con la protección de la vida.

"No podemos señalar al motociclista como un delincuente... son ciudadanos honestos que todos los días utilizan su moto para trabajar y progresar", enfatizó Kunckel, haciendo un llamado a evitar la estigmatización del sector.





El emotivo regreso del Desfile Patrio

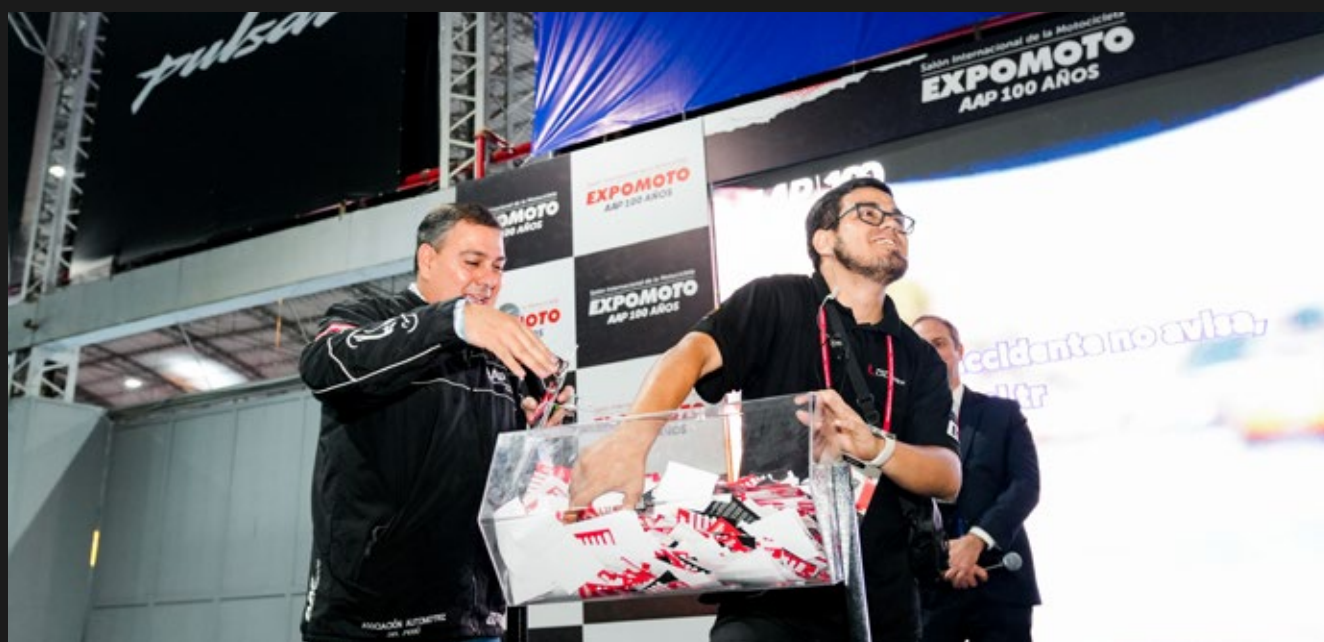
Uno de los momentos más significativos de la clausura fue el retorno del Desfile Patrio de Motos, una tradición que no se realizaba desde 2017. Cientos de motociclistas recorrieron pacíficamente las avenidas de Lima, mostrando la unidad y el rostro responsable de los clubes y familias moteras. Esta caravana recordó hitos históricos del evento, como el Guinness World Record alcanzado en 2013.

Sueños cumplidos sobre dos ruedas

La emoción alcanzó su punto máximo con la premiación de los asistentes. En total, 26 personas iniciaron una nueva historia como motociclistas gracias a los sorteos realizados durante la feria. Se entregaron 25 motocicletas de diversas marcas como Suzuki, Yamaha, Bajaj y Ronco a afortunados ganadores del público.

Además, el certamen Miss Expomoto AAP 2026 coronó a Cinthia Lawrences Panduro Ángeles, quien también fue premiada con una motocicleta Mavila Ares, cerrando con broche de oro una edición marcada por la pasión y la alegría de la comunidad.

Con esta exitosa jornada, la AAP reafirma su liderazgo en el sector automotriz, integrando innovación, cultura motera y un firme compromiso con el desarrollo responsable del país en su año centenario.



Por Luis Miguel De La Cruz Fallaque
*Coordinador de Prensa y Contenido Editorial de la
Asociación Automotriz del Perú*



Foros Expomoto AAP 2026: El futuro de la movilidad en dos ruedas se traza en Lima

En el marco del centenario de la Asociación Automotriz del Perú (AAP), expertos nacionales e internacionales se reunieron para debatir sobre seguridad, regulación y el impacto económico de la motocicleta como motor de desarrollo social.

La ExpoMoto 2026 no solo fue una vitrina de innovación tecnológica, sino también el epicentro de un debate profundo sobre el rol de las motocicletas en la sociedad moderna. A través de tres foros magistrales, se analizaron los desafíos y oportunidades de un sector que, lejos de ser un lujo, se ha consolidado como una herramienta fundamental para la economía popular y la inclusión socioeconómica.

Foro 1: Seguridad y Cultura Vial como Prioridad de Salud Pública

El ciclo de foros inició con la conferencia de Claudia Adiazola-Steil, experta en seguridad vial, quien enfatizó que las muertes en las vías son un problema de salud pública prevenible. Bajo el enfoque de "Visión Cero", se argumentó que la responsabilidad es compartida entre diseñadores del sistema vial y usuarios. El panel de expertos, que contó con la participación de la Policía Nacional del Perú (PNP) y el MTC, subrayó la necesidad de infraestructura adaptada y una formación integral que trascienda la simple obtención de una licencia.





Foro 2: El Reto de la Regulación de Motocicletas Eléctricas

La sostenibilidad fue el eje del segundo foro. Tania Valle, Directora General del MTC, abordó la problemática de la formalización en la circulación de motocicletas eléctricas y Vehículos de Movilidad Personal (VMP). En este espacio, destacó la articulación intersectorial con la AAP, la SUNARP y la SUNAT para establecer criterios claros de control y registro. Pierluigi Crippa, Presidente del Comité de Motocicletas de la AAP, participó en este panel, reafirmando el compromiso del gremio con una regulación inteligente que no paralice el desarrollo del sector.

Foro 3: La Moto como Motor de Desarrollo y el Manifiesto MotoLatam

El cierre de las jornadas académicas estuvo marcado por una visión económica y regional. Alberto Morisaki, Gerente de Operaciones y Analítica de la AAP, presentó una conferencia magistral donde demostró que la motocicleta es un motor de inclusión. "La movilidad no es un lujo", afirmó Morisaki, destacando que para millones de familias, este vehículo es la diferencia entre el estancamiento y la oportunidad.

Finalmente, se realizó el lanzamiento del Manifiesto MotoLatam, liderado por Pierluigi Crippa (AAP) e Iván García Franco (ANDI Colombia). Este documento regional propone cinco pilares estratégicos: seguridad vial, regulación realista, inclusión, protección del medio ambiente y el reconocimiento del sector como aliado estratégico para el cambio.

Conclusión: Un Llamado a la Acción Conjunta

La clausura de los foros dejó una hoja de ruta clara y es momento de abandonar políticas "ciegas" y avanzar hacia una integración basada en evidencia. La AAP, como el gremio automotor más antiguo de América Latina, reafirmó su rol como actor estratégico para liderar esta transformación, buscando ciudades más seguras, justas y productivas para todos los peruanos.



**Lee la revista
completa aquí** ◀

Por Pedro Olivares Muñoz
Especialista en Transporte y Movilidad
Ex Director de Seguridad Vial MTC



La moto en el Perú: exigiendo formalidad desde el caos

La motocicleta es la principal herramienta de trabajo y movilidad de millones de personas en el Perú. El crecimiento de su uso evidencia la profundización de un enfoque de gestión del transporte que acelera la individualización de la movilidad. Este fenómeno es propio de contextos caracterizados por un sistema de transporte público masivo ineficiente, que margina a una parte de la población de las periferias; un marco regulatorio desactualizado y rezagado frente a la comercialización de estos vehículos; y reglas de circulación que no priorizan la protección de las personas en situación de mayor vulnerabilidad.

En particular, la regulación y la política pública aún consideran este modo de movilidad como ajeno y marginal, pese a que su uso crece a tasas superiores a las de otros medios de transporte. Un claro ejemplo es el sistema de otorgamiento de licencias de conducir de clase B, que, lejos de educar y formalizar a los conductores, se ha convertido en una trampa burocrática y caótica.

Esta trampa ha generado tres grandes distorsiones. En primer lugar, el millonario mercado negro de brevets no es la causa del caos, sino un síntoma de la incapacidad estatal. Si se consideran únicamente las 150 mil licencias de conducir con registros irregulares o falsos detectadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se estima que este mercado negro habría movilizó alrededor de 150 millones de soles. A ello se suma el limbo digital en el que han quedado atrapados numerosos motociclistas, debido a que el Estado, en sus distintos niveles, ha sido incapaz de coordinar de manera fluida la migración de datos al Sistema Nacional de Conductores.



01
**MML reanuda entrega de brevets clase B que
figuran en registro único del MTC**
Foto: ANDINA

En segundo lugar, resulta evidente el retraso regulatorio en materia de movilidad eléctrica. En lugar de diseñar una normativa inteligente que promueva el transporte limpio, se aplica la misma regulación desactualizada tanto a una pequeña motocicleta eléctrica urbana como a un vehículo de alta cilindrada con motor de combustión. Exigir la misma y engorrosa

tramitación a opciones ligeras de transporte solo frena la innovación, limita las alternativas sostenibles de desplazamiento y genera más mercado negro.

En tercer lugar, el examen de manejo actual parece modernizarse en el aspecto teórico, pero no en el práctico. Además, funciona más como un mecanismo de recaudación que como un filtro de seguridad vial. Hacer que un motociclista conduzca entre conos a diez kilómetros por hora dentro de un circuito cerrado no permite medir su capacidad para desenvolverse y sobrevivir en medio del agresivo tráfico real. El Estado entrega brevets sin certificar que el conductor sepa ejecutar un frenado de emergencia o reaccionar ante una pista mojada, lo que contribuye a alimentar las trágicas estadísticas de siniestralidad.

Es necesario replantear el sistema de licenciamiento a partir de una escala de gradualidad más precisa, dado el amplio rango de cilindradas y potencias de las motocicletas disponibles en el mercado, así como fortalecer el sistema de formación y evaluación de conductores. La Ley 32616 contiene varias disposiciones en favor de la seguridad vial, entre ellas la posibilidad de crear un sistema estandarizado de formación y evaluación en esta materia. A este sistema debe vincularse, entre otros instrumentos, el Reglamento del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir.

Otra muestra del tratamiento marginal que recibe este modo de transporte en la política pública es la regulación de los vehículos. Resulta crucial actualizar el Reglamento Nacional de Vehículos, cuya prepublicación fue impulsada en 2025, pero que aún debe concretarse. Esta actualización debe incorporar una disposición que encargue a la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT) la verificación aduanera correspondiente. Sin esta medida y sin implementar los procesos de certificación, homologación o ambos, según corresponda, se continuará exponiendo a la ciudadanía a adquirir vehículos que le permiten superar las barreras de movilidad, pero a costa de poner en riesgo su vida.

Todo ello será posible siempre que las entidades responsables de gestionar las ciudades y el transporte urbano, así como quienes aprueban los presupuestos, adopten un enfoque que conciba la movilidad como un bien de consumo colectivo orientado a la reproducción de la fuerza de trabajo. Se debe descartar la perspectiva que considera la movilidad únicamente como una mercancía individualizada. Solo así se podrán promover el transporte masivo y la movilidad activa, no solo desde la perspectiva de los grandes proyectos de infraestructura, sino también desde una visión centrada en construir ciudades para las personas.

Espacio publicitario



AAP | 100 AÑOS

UNA INICIATIVA DE



Motos y trimotos en el Perú:

| Movilidad que impulsa al país



Movilidad
diaria

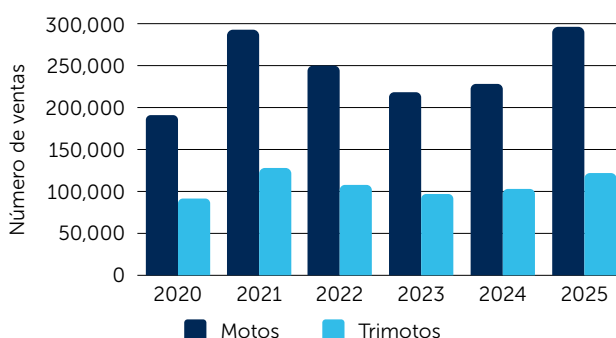


Herramienta
de trabajo



Conectividad
en regiones

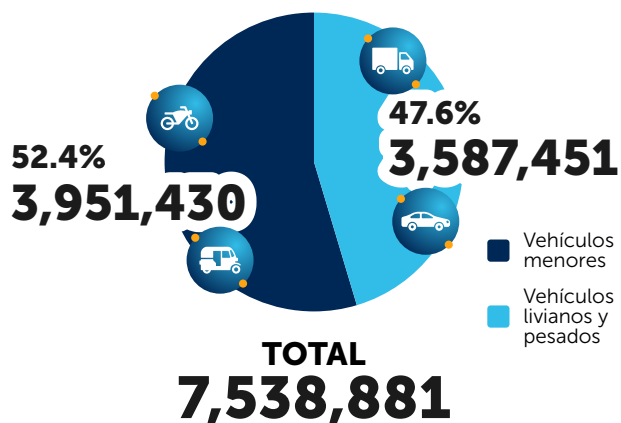
EVOLUCIÓN DE VENTAS 2020-2025



Elaboración propia con información de los Informes del Sector Automotor 2020-2025, Gerencia de Operaciones y Analítica - AAP).

PARQUE AUTOMOTOR NACIONAL 2025

Vehículos menores superan en cantidad a los vehículos livianos y pesados.



A junio de 2026
se vendieron
287,113
vehículos menores

↑ 43.5%
+ que en 2025



17.32%

De los hogares del Perú cuentan con una motocicleta.



43.57%

De las motocicletas del país se concentran en la selva.

Fuente: ENAHO del INEI

Las motos y trimotos están presentes en todo el país, impulsando la movilidad y el desarrollo de miles de familias.

Por [Willard Manrique Ramos](#)
CEO de Grupo Crosland



La motocicleta como primer activo productivo: el motor silencioso de la economía peruana

Cuando hablamos de inversión productiva, solemos pensar en maquinaria industrial, locales comerciales o grandes proyectos empresariales. Sin embargo, para miles de peruanos, el primer activo capaz de generar ingresos tiene dos ruedas. La motocicleta ha dejado de ser únicamente un medio de transporte para convertirse en una herramienta de trabajo que impulsa el emprendimiento, amplía las oportunidades y mejora la productividad.

Las cifras respaldan esta transformación. Según la Asociación Automotriz del Perú (AAP), 2025 cerró con la venta de 425,884 motocicletas y trimotos, lo que representó un crecimiento de 25,3 % respecto del año anterior y el mayor volumen registrado en la historia del mercado nacional. Más que un récord comercial, este resultado refleja un cambio en la función económica que cumple este vehículo.

Por otro lado, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), la tasa de empleo informal alcanzó el 70,2 % en 2025, lo que equivale a aproximadamente 12,3 millones de personas. Para buena parte de ellas, la motocicleta no representa un bien de consumo, sino un activo productivo: una inversión que permite generar ingresos desde el primer día, ampliar la cobertura de sus servicios y atender a más clientes en menos tiempo.

Este cambio ha sido posible porque el acceso a la movilidad también se ha democratizado. La AAP identifica al financiamiento como uno de los princi-

pales impulsores del crecimiento del mercado, junto con la mejora del poder adquisitivo y un tipo de cambio más favorable. De este modo, la motocicleta se convierte en una de las alternativas más accesibles para iniciar un emprendimiento o fortalecer una actividad económica ya existente.

Detrás de cada motocicleta no existe únicamente una venta, sino también personas que invierten en su capacidad para producir, crecer y construir independencia económica. En muchos casos, además, este vehículo representa el primer paso hacia la inclusión financiera mediante el acceso a un crédito formal.

El reto para la industria va más allá de comercializar un mayor número de unidades. Implica desarrollar soluciones de movilidad confiables, eficientes y financiadas que respondan a las necesidades de quienes buscan progresar a través de su trabajo.

En una economía en la que siete de cada diez trabajadores se desempeñan en la informalidad, pocas inversiones generan un impacto tan inmediato como aquella que permite producir más y obtener mayores ingresos. La motocicleta ya no es solo un vehículo: es capital productivo.

Entenderlo cambia la conversación. Cuando miles de personas pueden trabajar mejor gracias a ella, la motocicleta deja de ser únicamente un indicador del mercado automotor y se convierte en un indicador del desarrollo económico del país.

Por Julio César Huamán Espinoza
Instructor Automotriz en Senati y Docente de CECAAP



Seguridad sobre dos ruedas: la importancia del mantenimiento preventivo

En la actualidad, las motocicletas lineales se han consolidado como uno de los medios de transporte más utilizados debido a su rapidez, economía y facilidad para desplazarse en ciudades con altos niveles de congestión vehicular. Miles de personas las emplean para trasladarse al trabajo, estudiar o realizar sus actividades diarias. Además, son indispensables para los servicios de delivery, pues permiten reducir los tiempos de entrega y optimizar los recorridos.

Sin embargo, como cualquier vehículo, requieren cuidados periódicos para conservar un desempeño óptimo. Cuando estos servicios se postergan, comienzan a aparecer fallas mecánicas que no solo reducen el rendimiento de la unidad, sino que también incrementan el riesgo de accidentes.

Por ello, los fabricantes recomiendan realizar inspecciones preventivas de manera periódica. En las motocicletas de baja cilindrada o con motores de dos tiempos, estas suelen efectuarse entre los 2,500 y 3,500 kilómetros, mientras que, en los modelos de mayor cilindrada o con motores de cuatro tiempos, se realizan, por lo general, cada 5,000 kilómetros.

Durante estas revisiones se inspeccionan los principales componentes del vehículo. Se reemplaza el



01
Unidad convertida a gas.
Foto: ANDINA

aceite del motor, se verifica el estado del filtro de aire, se regulan los frenos, se revisa la cadena de transmisión y se comprueba el funcionamiento de la batería y del sistema eléctrico. En las motocicletas con carburador se realiza la limpieza correspondiente, mientras que, en aquellas con inyección electrónica, se inspecciona el inyector cuando es necesario. Estas acciones contribuyen a mejorar el rendimiento del vehículo y a prolongar su vida útil.

Cuando una motocicleta no recibe el servicio preventivo necesario, es común que aparezcan averías como la rotura del cable del embrague, el desgaste de la cadena de transmisión, la descarga de la batería por falta de revisión o problemas en el sistema de iluminación. También pueden presentarse frenos deteriorados o componentes de baja calidad debido al uso de repuestos inadecuados. Aunque inicialmente estas fallas parezcan menores, no corregirlas a tiempo puede derivar en reparaciones más costosas e incluso ocasionar un accidente.

En este proceso, el taller desempeña un papel fundamental. Un técnico especializado no solo debe reemplazar piezas o cambiar el aceite, sino también comprender el funcionamiento del motor, la transmisión, los frenos, la suspensión, el sistema eléctrico y la inyección electrónica. Asimismo, debe interpretar correctamente los manuales del fabricante, utilizar las herramientas adecuadas y realizar un diagnóstico preciso antes de intervenir cualquier componente.

La elección de un establecimiento confiable también es fundamental. Un centro de servicio de calidad debe contar con personal calificado, equipos de diagnóstico modernos y herramientas apropiadas para evaluar el estado de la motocicleta. Además, debe emplear lubricantes y repuestos certificados, respetando siempre las especificaciones del fabricante. Esto reduce las intervenciones innecesarias y garantiza un mejor desempeño del vehículo.



El mantenimiento preventivo va mucho más allá del cambio de aceite. Se trata de una evaluación integral que permite identificar posibles fallas antes de que se conviertan en problemas mayores y, sobre todo, proteger al conductor y a los demás usuarios de la vía."

El mantenimiento preventivo, entonces, va mucho más allá del cambio de aceite. Se trata de una evaluación integral que permite identificar posibles fallas antes de que se conviertan en problemas mayores. Realizar estas revisiones en un taller especializado, con técnicos capacitados y componentes de calidad, contribuye a prolongar la vida útil de la motocicleta, mejorar su desempeño y, sobre todo, proteger al conductor y a los demás usuarios de la vía.



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



La motocicleta en el Perú: mucho más que ventas, un ecosistema que mueve empleo, ingresos y desarrollo

La conversación sobre las motocicletas suele centrarse en las cifras de ventas. Sin embargo, detrás de cada unidad comercializada existe un ecosistema económico mucho más amplio que involucra empleo, emprendimiento, financiamiento, mantenimiento, repuestos, servicios, movilidad y generación de ingresos. La radiografía actual del mercado peruano muestra que la motocicleta se ha convertido en uno de los principales vehículos de inclusión económica del país.

Un mercado en expansión, pero con implicancias mucho mayores

Las ventas de motocicletas y trimotos atraviesan uno de los mejores momentos de su historia. Tras el fuerte crecimiento registrado desde 2021, el sector volvió a alcanzar niveles récord en 2025 y mantiene una dinámica positiva durante 2026. Esta expansión no responde únicamente a una mayor demanda de movilidad, sino también al creciente uso productivo de estos vehículos.

Lo relevante es que la motocicleta está dejando de ser vista únicamente como un bien de consumo para convertirse en un activo económico. Para miles de peruanos, representa una herramienta de trabajo que permite generar ingresos a través del reparto, el comercio, los servicios técnicos, el transporte local, las actividades agrícolas y múltiples emprendimientos de pequeña escala.





01

Este año se establecería un nuevo récord de ventas de motocicletas en el país superior a las 300 mil unidades.

Foto: ANDINA

La motocicleta como respuesta a problemas estructurales

El auge de la motocicleta no puede entenderse sin analizar el contexto del país. La congestión vehicular, las limitaciones del transporte público formal y otros problemas que afectan la movilidad están modificando los patrones de desplazamiento de las familias peruanas. En este escenario, la motocicleta ofrece rapidez, autonomía y menores tiempos de traslado.

Esto tiene un impacto directo en la productividad de las personas, especialmente en aquellas ciudades donde el tráfico genera pérdidas significativas de tiempo y limita las oportunidades económicas.

Un fenómeno profundamente regional

Si bien Lima sigue siendo un mercado relevante, la verdadera fortaleza del sector motociclista se encuentra en el interior del país. Las regiones del norte, oriente, centro y sur concentran una parte importante de la demanda, lo que refleja el papel estratégico de estos vehículos en zonas donde la infraestructura vial y la oferta de transporte público son limitadas.



La motocicleta ya no es únicamente un medio de transporte. En el Perú, se ha convertido en una plataforma de generación de ingresos, inclusión económica y movilidad productiva."



02

Conductores de delivery.

Foto: ANDINA

Las motocicletas tienen una presencia especialmente significativa en regiones amazónicas y de la sierra central. Por ejemplo, su tenencia alcanza el 54,1 % en Madre de Dios, el 39,1 % en San Martín y el 30,8 % en Ucayali, porcentajes muy superiores al 5,3 % registrado en Lima.

Las trimotos presentan una realidad aún más vinculada con la economía local. En departamentos como Ucayali, donde alcanzan una presencia del 37,1 %; San Martín, con 32,4 %; y Loreto, con 21,1 %, estos vehículos constituyen una pieza fundamental para el transporte de personas y mercancías, además de representar una fuente directa de ingresos para miles de familias.



Inclusión económica y acceso para hogares de menores ingresos

Uno de los hallazgos más relevantes es que la motocicleta tiene una mayor presencia precisamente entre los sectores socioeconómicos de menores ingresos y en las zonas rurales. Más que un vehículo recreativo, se trata de una herramienta que permite acceder a oportunidades económicas que, de otro modo, podrían resultar difíciles de alcanzar.

Actualmente, la motocicleta está presente en el 17,3 % de los hogares peruanos, consolidándose, por cuarto año consecutivo, como el vehículo motorizado con mayor presencia en el país. Por su parte, la tenencia de mototaxis alcanza el 9,2 % de los hogares.

Esta expansión se explica por diversos factores estructurales, entre ellos, el menor costo de adquisición, un mantenimiento relativamente económico, su versatilidad operativa y su creciente utilización como herramienta para la generación de ingresos.

Financiamiento, un mercado con alto potencial de crecimiento

El perfil de precios del mercado revela una característica clave. Durante el primer semestre de 2026, el 84,1 % de las motocicletas vendidas correspondió a unidades con precios inferiores a S/ 10 000. Es decir, más de ocho de cada diez motocicletas comercializadas se ubicaron dentro de ese rango de valor.

Este dato evidencia un importante potencial para el desarrollo de productos financieros especializados, entre ellos, microcréditos, financiamiento de activos productivos y seguros diseñados específicamente para motociclistas. En ese sentido, la motocicleta no solo puede funcionar como una herramienta productiva, sino también como una puerta de entrada hacia una mayor inclusión financiera.

Los desafíos de la formalización, la seguridad y la renovación

A pesar de su importancia económica, el sector enfrenta importantes desafíos. El primero es la formalización. Una parte significativa de las actividades vinculadas con motocicletas y trimotos opera bajo esquemas informales, particularmente en servicios de transporte local, mantenimiento y comercialización de repuestos.

El segundo desafío es la seguridad vial. El crecimiento sostenido del parque motociclista exige mayores esfuerzos en capacitación, otorgamiento de licencias, uso de equipamiento de protección, fiscalización e infraestructura segura para sus usuarios. El desarrollo del sector debe estar acompañado necesariamente de mayores niveles de formalización, seguridad vial y políticas públicas adecuadas.

Finalmente, existe el reto de la renovación del parque. La permanencia prolongada de unidades antiguas puede incrementar los riesgos asociados con la seguridad vial y generar mayores impactos ambientales. Por ello, la creación de mecanismos de renovación

y chatarreo podría contribuir a modernizar el parque motociclista y avanzar hacia una actividad más segura y profesional.

Reflexión final

La motocicleta ya no es únicamente un medio de transporte. En el Perú, se ha convertido en una plataforma de generación de ingresos, inclusión económica y movilidad productiva. Su fuerte presencia en las regiones, su penetración entre los hogares de menores ingresos y su capacidad para conectar a las personas con oportunidades económicas la posicionan como uno de los activos de movilidad más relevantes del país.

Por ello, el debate no debería limitarse a cuántas motocicletas se venden cada año, sino también a cómo fortalecer todo el ecosistema que las rodea: financiamiento, seguros, mantenimiento, posventa, formalización, seguridad vial y renovación del parque.

Solo así será posible aprovechar plenamente el aporte de la motocicleta al desarrollo económico y social del Perú.

Espacio publicitario

NOS MUDAMOS

A partir del **jueves 30 de julio**, atenderemos en nuestro horario habitual en nuestra nueva sede ubicada en la **Av. La Marina 2267, San Miguel**.

Más información ►



Por [Eduardo Chávez de Piérولا](#)
Gerente Legal de APESEG



SOAT para motocicletas: entre la protección obligatoria y el reto de hacerlo más accesible

En el Perú, los accidentes de tránsito constituyen un grave problema de salud pública. Cada año fallecen alrededor de 3,500 personas, con la única excepción de 2020, debido a las restricciones impuestas durante la pandemia. Detrás de estas cifras existe una realidad que, durante muchos años, fue aún más dramática. Las víctimas dependían de que el conductor o el propietario del vehículo responsable asumieran los gastos de atención médica o, en su defecto, de contar con recursos propios para acceder oportunamente a ella.

Frente a esta situación, el Estado, con la participación de la industria aseguradora, creó el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), vigente desde 2002. Su objetivo es garantizar que toda víctima de un accidente de tránsito reciba atención médica inmediata, independientemente de quién resulte responsable. Gracias al SOAT, cerca de dos millones de personas han podido acceder oportunamente a servicios de salud, lo que ha consolidado a este seguro como una de las herramientas más importantes de protección social.

Sin embargo, la evolución del parque automotor ha planteado nuevos desafíos. El crecimiento acelerado del uso de motocicletas, tanto de combustión como eléctricas, cuyo número se estima actualmente en alrededor de 3,5 millones de unidades y representa aproximadamente la mitad del parque automotor nacional, ha transformado la dinámica del tránsito. Si bien estos

vehículos ofrecen una alternativa de movilidad eficiente y de menor costo, también registran una elevada frecuencia de accidentes y consecuencias de gran severidad.

Esta alta siniestralidad, sumada al reducido porcentaje de motocicletas aseguradas, explica, en gran medida, el mayor costo del SOAT para este segmento. Cuando el costo de cumplir con una obligación legal resulta desproporcionado respecto de los ingresos de los usuarios, aumenta el incentivo para circular sin seguro.

Se genera así un círculo vicioso. Una mayor siniestralidad implica costos más elevados por los accidentes; estos incrementan las primas; las primas más altas reducen el nivel de aseguramiento; y una menor cobertura limita la capacidad de distribuir el riesgo y fomenta la informalidad.

Romper este círculo requiere una estrategia integral. En primer lugar, es indispensable reducir la siniestralidad mediante el uso de





Reducir la siniestralidad y facilitar el acceso al SOAT son pasos indispensables para avanzar hacia una movilidad más segura y una mayor protección social.”



01

Motociclista en la Plaza de Armas de Lima.

Foto: ANDINA



cascos certificados, la implementación de programas permanentes de capacitación, la mejora de la infraestructura vial y el control efectivo del exceso de velocidad, entre otras medidas.

Asimismo, resulta necesario facilitar el acceso al seguro. Desde la perspectiva de la economía del comportamiento, una cuota mensual o correspondiente a periodos más cortos suele ser más asequible que un único pago anual. En esa línea, podría evaluarse la emisión de pólizas del SOAT con vigencias menores a un año, como ocurre con el SOAT de frontera.

Otra alternativa que podría analizarse es la implementación de mecanismos complementarios para recaudar el costo del SOAT. Por ejemplo, una parte del valor del seguro podría incorporarse gradualmente a la compra de combustible, permitiendo que el usuario lo financie de manera fraccionada conforme utiliza su motocicleta.

También es conveniente avanzar hacia una tarificación más segmentada, de modo que los motociclistas con buenos historiales de conducción no subsidien a quienes presentan un mayor nivel de riesgo. A ello podrían sumarse incentivos para la formalización, como descuentos por baja siniestralidad, beneficios por participar en programas de capacitación o esquemas de fidelización.

Una política pública que combine la reducción de la siniestralidad con mecanismos que faciliten el acceso al SOAT permitiría que este deje de percibirse únicamente como un costo obligatorio y sea entendido como lo que realmente es: un instrumento de protección social que salva vidas, promueve una movilidad más segura y contribuye a reducir el enorme costo humano y económico de los accidentes de tránsito.

AAP en acción

AAP en ruta: debatimos sobre movilidad urbana a las aulas universitarias

Jaime Graña Belmont, gerente general de la Asociación Automotriz del Perú (AAP), participó en una jornada académica en la Universidad Tecnológica del Perú (UTP), sede Lima Centro, donde abordó los principales desafíos de la movilidad urbana. Durante su presentación, analizó la seguridad y congestión vial en Lima y Callao, destacando que el parque automotor supera los 14,5 años de antigüedad y que cada persona pierde más de 195 horas al año en el tráfico. Su intervención resaltó la necesidad de impulsar una movilidad más segura, eficiente y sostenible. Lee la publicación completa [aquí](#).



01

Jaime Graña Belmont analizó con estudiantes de la UTP los principales desafíos de la movilidad urbana en Lima y Callao.

Multas desproporcionadas debilitan la seguridad vial en el Perú

Karsten Kunckel, presidente de la Asociación Automotriz del Perú (AAP), advirtió en un artículo de opinión publicado en El Comercio que el actual sistema de multas ha perdido capacidad para corregir conductas. Señaló que muchas sanciones resultan desproporcionadas y generan rechazo entre los conductores, debilitando su cumplimiento. Esta situación, sostuvo, termina favoreciendo la impunidad y reduciendo el efecto preventivo de las papeletas. Frente a ello, planteó revisar la escala y la lógica de las multas. La propuesta apunta a establecer sanciones más graduales, proporcionales y orientadas a mejorar efectivamente la seguridad vial. Lee la publicación completa [aquí](#).



02

AAP participó como jurado del Innovation Challenge 2026 – Interuniversitaria.

AAP promueve el talento joven en el Innovation Challenge 2026

Alfredo de las Casas Cáceres, gerente de Desarrollo de Nuevos Negocios, y José Manuel Muñoz Pretel, jefe de Desarrollo de Nuevos Negocios de la AAP, participaron como jurados en el Innovation Challenge 2026 – Interuniversitaria, evaluando propuestas para mejorar el transporte, la seguridad vial y el cumplimiento de las normas de tránsito. El concurso reunió a más de 4,000 estudiantes de 75 instituciones de Perú, Colombia, Costa Rica y Bolivia, y culminó en Arequipa con la premiación de equipos de Costa Rica y Perú. Lee la publicación completa [aquí](#).

03

Jaime Graña Belmont destacó en Expo ATU Motiva 2026 la necesidad de invertir en infraestructura y renovar las flotas.



AAP plantea una visión integral para transformar el transporte urbano

La Asociación Automotriz del Perú (AAP) participó en Expo ATU Motiva 2026, aportando su visión técnica sobre los desafíos del transporte urbano y la construcción de un sistema integrado. [Jaime Graña Belmont](#), gerente general de la AAP, destacó la necesidad de combinar inversión en infraestructura y flotas con mayor fiscalización, educación vial y coordinación institucional. Por su parte, [Ellioth Tarazona Álvarez](#), gerente de Asuntos Técnicos, Regulatorios y de Sostenibilidad, resaltó la importancia de articular infraestructura, planificación urbana y políticas públicas de largo plazo. Ambas intervenciones coincidieron en que una movilidad moderna requiere una visión integral y no únicamente nuevas tecnologías. Con su participación, la AAP reafirmó su compromiso con el desarrollo de un transporte más ordenado, seguro, eficiente y sostenible. Lee la publicación completa [aquí](#).

AAP impulsó educación vial para formar ciudadanos más responsables

En el marco del Día de la Seguridad Vial, la Asociación Automotriz del Perú (AAP) participó en una jornada de sensibilización dirigida a estudiantes de primaria y secundaria, como parte de la campaña "Muévete Seguro, Vive Mejor". La actividad se realizó junto con la ATU y el Touring y Automóvil Club del Perú, con el objetivo de promover el respeto por las normas de tránsito y una mejor convivencia vial. [Jaime Graña Belmont](#), gerente general de la AAP, compartió recomendaciones sobre el cumplimiento de las reglas de tránsito y la prioridad que debía otorgarse al peatón. Asimismo, destacó que la educación de las nuevas generaciones era fundamental para construir una cultura vial más segura, responsable y sostenible. Lee la publicación completa [aquí](#).



04

La AAP promovió la educación vial entre escolares mediante la campaña «Muévete Seguro, Vive Mejor».

Encuentranos

en



@TURBOPERU



SUSCRIBETE 17.5k



Test Vlog Review's y más

WWW.TURBO.PE

