

Junio de 2025

Tenencia de vehículos en el 2024: revisión por departamento, nivel socioeconómico y uso

La tenencia de vehículos por parte de los hogares peruanos mostró un desempeño heterogéneo durante el 2024, según información oficial. De acuerdo con la Encuesta Nacional de Hogares 2024, elaborada por el INEI, el 11.73% de los hogares cuenta con un automóvil o camioneta, cifra superior en 0.09 puntos porcentuales a lo reportado el año pasado. Del mismo modo, la tenencia de motocicletas avanzó a 16.73% de los hogares, superando en 0.19 puntos porcentuales el nivel observado en 2023 y consolidándose, por tercer año consecutivo, como el vehículo con mayor presencia en los hogares peruanos; mientras que la tenencia de mototaxis retrocedió en 0.27 puntos porcentuales, situándose en 8.70% de los hogares. En tanto, el 16.16% de los hogares en el ámbito nacional cuenta con una bicicleta, cifra que representa un avance de 0.48 puntos porcentuales respecto al año anterior, registrando el mayor crecimiento entre todos los vehículos.

El ligero avance en la tenencia de vehículos livianos (autos y camionetas) durante el 2024 se habría explicado por la recuperación que mostraron las ventas de dichos vehículos en la última parte del año, gracias a una mejoría en las condiciones económicas. Asimismo, el afianzamiento de las motocicletas en los hogares habría estado influenciado por el incremento de sus ventas, impulsadas por su bajo costo (tanto de adquisición como de mantenimiento y operación) en comparación con otros vehículos motorizados, su facilidad de adaptación a entornos urbanos y rurales, y su uso como herramienta de trabajo en actividades como reparto y delivery. A ello se suman factores como la amplia oferta en el mercado, la mejoría en las condiciones económicas y de financiamiento de las familias, una mayor capacidad adquisitiva e inflación acotada. Por su parte, la caída en la tenencia de trimotos se produjo a pesar del incremento en su venta durante el 2024, lo

que podría indicar que dichas ventas se destinaron principalmente a la renovación de unidades antiguas, sin lograr compensar la salida de mototaxis del parque vehicular. Finalmente, el crecimiento en la tenencia de bicicletas habría respondido a su bajo costo de adquisición y mantenimiento, al aumento de la conciencia ambiental de la población, al crecimiento de la infraestructura ciclista (ciclo vías), y a su rol como alternativa de movilidad frente a la creciente congestión vehicular en zonas urbanas.

Tenencia de Vehículos a Nivel Nacional (porcentaje)						
	2020	2021	2022	2023	2024	Variación (p.p.)
Bicicleta	15.36%	15.77%	15.51%	15.68%	16.16%	0.48
Auto, camioneta	10.69%	11.27%	11.11%	11.64%	11.73%	0.09
Motocicleta	15.09%	14.08%	15.57%	16.54%	16.73%	0.19
Triciclo	1.01%	0.99%	0.80%	0.91%	0.70%	-0.21
Mototaxi	7.67%	7.71%	8.28%	8.97%	8.70%	-0.27
Camión	0.48%	0.44%	0.47%	0.49%	0.55%	0.06

Fuente: Enaho

Elaboración: GEE-AAP

Por otro lado, al desagregar la tenencia de vehículos a nivel departamental, se observa que Moquegua lidera en el caso de automóviles y camionetas, con 24.92% (+0.92 p.p.), desplazando a Arequipa, que ahora ocupa la segunda posición con 24.46% (-1.04 p.p.), seguida de Tacna con 23.02% (-0.63 p.p.), mientras que Lima alcanzó un 17.47% (-0.27 p.p.). Los departamentos con menor tenencia de estos vehículos fueron Loreto con 1.40% (+0.24 p.p.), Amazonas con 3.86% (-0.05 p.p.) y Ucayali con 3.93% (-0.17 p.p.). El liderazgo de Moquegua no es casual y respondería al sostenido desarrollo económico del departamento, que ha sabido canalizar los recursos provenientes de diversas actividades económicas —principalmente la minería—, permitiendo una mayor capacidad adquisitiva de los hogares y un mayor desarrollo vial. En el caso de Arequipa, si bien mantiene niveles altos de tenencia, la congestión vehicular podría estar motivando a los ciudadanos a adoptar nuevos modos de movilidad, como la motocicleta, cuya tenencia creció casi un punto

porcentual. Por otro lado, en los departamentos con menor nivel de tenencia —ubicados en la Amazonía peruana— la sub-motorización (autos y camionetas) tiene un carácter casi estructural, debido a la limitada infraestructura vial, principal traba para el crecimiento de la tenencia, sumado a las condiciones económicas adversas, lo que desincentiva la adquisición de vehículos livianos. En estas zonas, predominan los vehículos de dos y tres ruedas, e incluso las embarcaciones fluviales.

En cuanto a la tenencia de motocicletas, los hogares con mayores porcentajes se encuentran en Madre de Dios (53.40%, +0.76 p.p.), San Martín (38.19%, +2.09 p.p.) y Puno (28.41%, +0.85 p.p.). En mototaxis, lideran Ucayali (38.43%, +3.73 p.p.), San Martín (32.47%, +3.38 p.p.) y Loreto (19.54%, -1.27 p.p.). En ambos casos, los departamentos con mayor tenencia pertenecen principalmente a la selva peruana, salvo Puno, donde la infraestructura vial, al igual que en la Amazonía, es deficiente. En estos entornos, ambos tipos de vehículos son fundamentales no solo para la movilidad personal, sino también como herramientas de trabajo, reemplazando la carencia o escasez de vehículos livianos y de unidades de transporte público.

Tenencia de Vehículos por Departamento						
	Auto, camioneta		Motocicleta		Mototaxi	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Amazonas	3.91%	3.86%	21.96%	20.19%	11.58%	11.83%
Ancash	11.21%	10.34%	11.78%	11.63%	7.48%	6.39%
Apurímac	7.76%	9.20%	11.48%	10.41%	2.19%	1.75%
Arequipa	25.50%	24.46%	11.07%	11.94%	2.21%	1.82%
Ayacucho	6.25%	5.86%	11.28%	11.21%	2.17%	3.02%
Cajamarca	4.96%	5.65%	13.44%	14.92%	4.69%	4.97%
Callao	17.39%	15.91%	2.98%	3.99%	2.66%	2.46%
Cusco	11.94%	14.73%	15.54%	18.96%	2.78%	2.93%
Huancavelica	7.42%	8.17%	12.81%	13.35%	2.22%	2.79%
Huánuco	8.80%	8.60%	25.84%	25.00%	8.48%	8.60%
Ica	18.72%	17.67%	16.40%	17.27%	7.01%	5.47%
Junín	11.88%	12.48%	15.46%	13.75%	3.65%	3.52%
La Libertad	11.44%	12.19%	13.77%	13.19%	5.32%	4.31%
Lambayeque	10.09%	11.06%	13.47%	13.06%	16.28%	14.59%
Lima	17.74%	17.47%	5.96%	5.56%	4.44%	3.44%
Loreto	1.16%	1.40%	23.84%	23.19%	20.81%	19.54%
Madre de Dios	7.92%	7.13%	52.64%	53.40%	10.56%	9.78%
Moquegua	24.00%	24.92%	9.85%	8.59%	1.15%	0.94%
Pasco	10.29%	11.79%	18.55%	18.50%	9.05%	8.44%
Piura	7.41%	8.94%	19.70%	20.61%	18.28%	17.38%
Puno	8.16%	6.72%	27.56%	28.41%	3.17%	2.18%
San Martín	4.12%	4.68%	36.10%	38.19%	29.09%	32.47%
Tacna	23.65%	23.02%	12.93%	13.00%	2.98%	2.18%
Tumbes	7.90%	7.84%	23.35%	22.80%	19.46%	16.75%
Ucayali	4.10%	3.93%	27.39%	26.63%	34.70%	38.43%

Fuente: Enaho
Elaboración: GEE-AAP

Por su parte, al analizar la información por nivel socioeconómico (NSE), se observa que el automóvil o camioneta predomina en el NSE A, con una tenencia

de 42.05%, disminuyendo progresivamente hasta llegar a 9.99% en el NSE E. La tenencia de motocicletas es marcadamente más alta en los NSE D y E, con 17.56% y 17.37%, respectivamente; mientras que la mototaxi tiene mayor presencia en el NSE E, con 13.85%. Finalmente, las bicicletas registran mayor participación en el NSE A, con 27.45%.

La heterogeneidad en la tenencia según el nivel socioeconómico revela particularidades de los hogares peruanos. El automóvil continúa siendo predominante en los sectores con mayor poder adquisitivo y acceso a financiamiento, que suelen habitar en entornos urbanos con mejor infraestructura vial. En contraste, las motocicletas y trimotos, por ser más económicas, adaptables a entornos agrestes y tener múltiples usos, son preferidas en los NSE más bajos. La bicicleta, con el menor costo de adquisición, tiene una alta presencia tanto en sectores altos —donde existen condiciones favorables como ciclovías— como también en hogares de NSE más bajos aunque en menor proporción.

Tenencia de Vehículos por Nivel Socioeconómico (2024)						
	A	B	C	D	E	Rural
Bicicleta	27.45%	23.82%	21.83%	19.72%	17.89%	9.66%
Auto, camioneta	42.05%	31.74%	20.82%	14.80%	9.99%	4.76%
Moto	7.53%	6.19%	10.37%	17.56%	17.37%	19.28%
Triciclo	0.00%	1.41%	0.63%	0.85%	0.98%	0.48%
Mototaxi	1.69%	0.21%	4.55%	9.15%	13.85%	6.71%

Fuente: Enaho
Elaboración: GEE-AAP

En cuanto al uso de los vehículos, el 78.14% de los hogares con automóvil o camioneta lo utiliza exclusivamente para el hogar, el 1.46% exclusivamente para el trabajo, y el 20.40% para el hogar y el trabajo. Esto evidencia que el uso principal es doméstico (transporte personal o recreacional), aunque dos de cada diez hogares lo emplea también como herramienta de trabajo (emprendimientos, taxis, reparto, etc.). En el caso de las motocicletas, el 89.14% las usa solo para el hogar, el 0.37% exclusivamente para el trabajo y el 10.49% para ambos. Aunque su uso es mayoritariamente personal, 1 de cada 10 hogares las usa también para trabajar, lo cual es significativo dada su alta tenencia. Cabe precisar que en Lima Metropolitana, el 23.9% de los hogares usan la motocicleta para hogar y trabajo, es decir casi 1 de 4 hogares hacen un uso mixto de dicho vehículo. En el caso de las mototaxis, el 63.64% las emplea solo para el hogar, el 1.76% exclusivamente para el trabajo y el 34.61% para ambos usos. Estas

cifras confirman que las trimotos son los vehículos con mayor uso como herramienta de trabajo, aunque también tienen un uso doméstico importante, especialmente en zonas rurales y periféricas.

Tenencia de Vehículos, Uso (2024)			
	Exclus. Hogar	Exclus. Trabajo	Hogar y Trabajo
Bicicleta	98.68%	0.09%	1.23%
Auto, camioneta	78.14%	1.46%	20.40%
Motocicleta	89.14%	0.37%	10.49%
Triciclo	58.70%	22.17%	19.13%
Mototaxi	63.64%	1.76%	34.61%

Fuente: Enaho

Elaboración: GEE-AAP

Los datos sobre tenencia de vehículos en los hogares correspondiente al 2024 reafirman algunos patrones ya observados en años anteriores. Por un lado, las cifras confirman que la tenencia de automóviles y camionetas sigue siendo limitada, afianzado principalmente en sectores socioeconómicos altos y con mayor poder adquisitivo, y en departamentos en donde se ha experimentado un importante desarrollo económico y con mayor infraestructura vial, y su uso es principalmente para fines personales. Por otra parte, las motocicletas se han consolidado como el vehículo de mayor tenencia entre los hogares por tercer año consecutivo, debido a sus menores costos de adquisición y mantenimiento, adaptabilidad a las diferentes geografías del país y a los altos niveles de congestión en las diferentes ciudades del país, y a su utilización como herramienta de trabajo, siendo especialmente preferidas en los hogares de estratos socioeconómicos bajos y en los departamentos amazónicos. Igualmente, las mototaxis también tienen importante presencia en los hogares de menores ingresos, así como en departamentos con carencias relacionadas al transporte público, y en donde dichos vehículos sustituyen esa escasez de oferta, por lo que su empleo como herramienta de trabajo es particularmente alta comparada con otros tipos de vehículos.

Por último, hay una clara desventaja respecto a la tenencia de vehículos en nuestro país respecto a países vecinos. Por ejemplo, en Chile, según un estudio de CADEM del 2022, el 71% de hogares tenía al menos un automóvil, mucho más alto que el 11.73% de nuestro país. Las diferencias en la tenencia entre ambos países radican en que Chile tienen un nivel de ingreso per cápita más elevado que en Perú, y con un bajo nivel de informalidad y autoempleo, la

penetración del financiamiento vehicular es amplia en nuestro vecino sureño, el desarrollo de la infraestructura vial se extiende a gran parte del país de manera eficiente y con un mantenimiento adecuado.

En ese sentido, es fundamental que nuestras autoridades adopten políticas públicas que faciliten el incremento de los índices de motorización en el país. Por ejemplo, la ampliación de la infraestructura vial, dándole énfasis a la integración de regiones en donde la conectividad vial es baja, mientras que en las zonas urbanas es necesario implementar planes de desarrollo vial, con estudios técnicos robustos, que incluya una adecuada señalización y la modernización de los sistemas semafóricos. Asimismo, otra política necesaria es la que permita la modernización del parque vehicular nacional, a través de programas de chatarreo, incentivos tributarios que faciliten la adquisición de vehículos de nulas o bajas emisiones, como los electrificados o a GNV. Del mismo modo, es vital impulsar el financiamiento vehicular, brindando las regulaciones necesarias que incentiven dicho mercado.



Gerencia de Estudios Económicos y Estadísticas

Alberto Morisaki	Gerente de Estudios Económicos y Estadísticas	amorisaki@aap.org.pe
Arturo Hidalgo	Analista de Estudios Económicos	ahidalgo@aap.org.pe
Cristian Aliaga	Analista de Información	caliaga@aap.org.pe
Freddy Uceda	Analista de Información	fuceda@aap.org.pe
José Dueñas	Practicante	jduenas@aap.org.pe