

Abril de 2026

Características del empleo en el sector automotor a nivel nacional en el 2025

El sector automotor constituye una actividad estratégica para el país, no solo por su contribución directa e indirecta al PBI, sino también por su vinculación con sectores clave para el desarrollo nacional, como el transporte, el comercio, la industria, la construcción y la minería, entre otros, que requieren de los bienes y servicios que ofrece la actividad automotriz.

En ese sentido, considerando la importancia de este sector dentro de la cadena productiva nacional, el presente reporte analiza el desempeño del empleo en el sector automotor durante el 2025, así como sus principales características, desde su estructura productiva, calidad del empleo, perfiles demográficos y educativos de los trabajadores, hasta los niveles de formalidad laboral y acceso a la protección social.

En primer lugar, es importante señalar que, a nivel nacional, el empleo en el sector automotor registró una evolución favorable durante el 2025. Según información de la Encuesta Permanente de Empleo Nacional (EPEN), la población ocupada en el rubro automotriz, que comprende las actividades de venta de vehículos automotores, mantenimiento y reparación de vehículos automotores, venta de partes, piezas y accesorios, así como la venta, mantenimiento y reparación de motocicletas y sus componentes, representó el 1.91% del total de la población ocupada del país. Esta cifra equivale a aproximadamente 335,900 trabajadores, nivel que refleja un ligero incremento respecto de los 335,527 registrados en el 2024.

Al examinar la distribución del empleo automotor por departamentos, se observa que Lima concentra la mayor proporción de trabajadores del rubro, con el 17.36%, debido a su peso demográfico y económico. Le siguen San Martín, con 7.01%; La Libertad, con 6.41%; Arequipa, con 4.92%; y Áncash, con 4.89%, siendo estos los cinco departamentos con mayor participación dentro del empleo de dicha actividad.

Distribución de empleo en el sector automotor 2025, por departamento

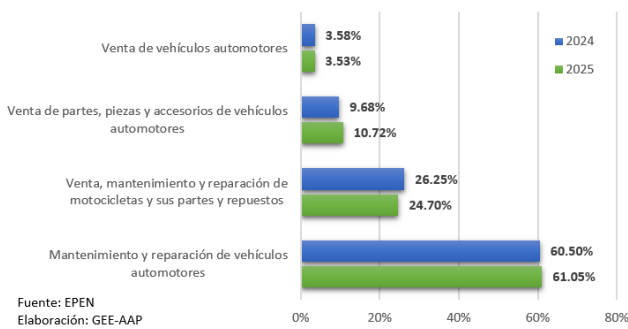
Departamentos	Participación	Departamentos	Participación
Lima	17.36%	Loreto	3.53%
San Martín	7.01%	Junín	3.41%
La Libertad	6.41%	Tumbes	3.13%
Arequipa	4.92%	Puno	3.08%
Ancash	4.89%	Ayacucho	2.77%
Madre de Dios	4.84%	Cusco	2.60%
Ucayali	4.64%	Huanuco	2.40%
Piura	4.31%	Moquegua	2.40%
Amazonas	4.21%	Cajamarca	2.30%
Ica	3.86%	Apurímac	2.09%
Tacna	3.68%	Huancavelica	1.31%
Lambayeque	3.56%	Pasco	1.29%

Fuente: EPEN

Elaboración: GEE-AAP

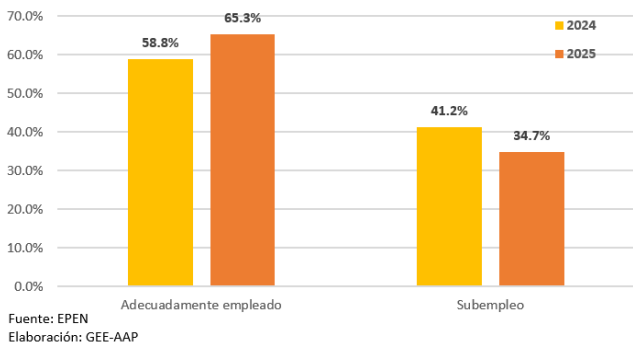
Asimismo, durante el 2025, el empleo automotor continuó concentrándose mayoritariamente en la actividad de mantenimiento y reparación de vehículos automotores, que representó aproximadamente el 61% del empleo sectorial, con un ligero incremento frente al 60.50% registrado en el 2024. De igual manera, se distingue un aumento en la participación del segmento de venta de partes, piezas y accesorios de vehículos, que pasó de 9.68% a 10.72%. Por su parte, la venta de vehículos automotores propiamente dicha mostró una participación marginal y prácticamente estable dentro del empleo, al pasar de 3.58% a 3.53%, manteniéndose dentro de los niveles observados en los últimos años. En contraste, el rubro de venta, mantenimiento y reparación de motocicletas redujo su participación, de 26.25% a 24.70%.

Sector Automotor: Empleo según rubro



Por otro lado, uno de los hallazgos más relevantes del periodo analizado es la mejora notable de la calidad del empleo del sector automotor. En 2025, la proporción de trabajadores clasificados como "adecuadamente empleados"¹ ascendió a 65.3%, lo que representó un incremento de 6.8 puntos porcentuales en comparación con el 58.8% registrado en el 2024. Como resultado de esta evolución favorable, la tasa de subempleo² se redujo a 34.7%. Cabe destacar que el sector automotor exhibe un desempeño superior al promedio nacional en este indicador, dado que la tasa de empleo adecuado a nivel país se sitúa en 55.8%, lo que sugiere que la actividad automotriz ofrece condiciones laborales más favorables que el conjunto del mercado laboral.

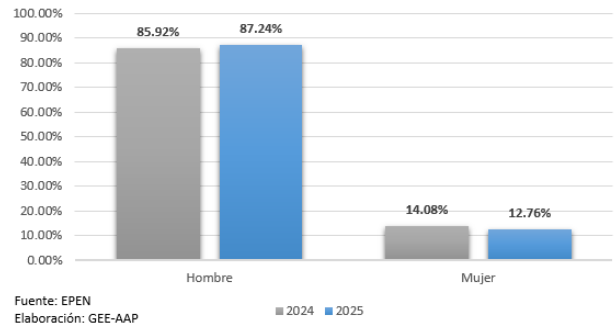
Sector Automotor: empleo según calidad



Otro aspecto relevante es la segmentación del empleo automotor por género. La información correspondiente al 2025 muestra una brecha persistente y estructural. A nivel agregado, la participación masculina no solo es ampliamente dominante, sino que además aumentó durante el año, alcanzando el 87.24% del empleo sectorial. En contraste, la presencia femenina se redujo a 12.76%, lo que indica que la mejora general del empleo no ha sido inclusiva desde una perspectiva de género. Este patrón se profundiza al analizar la estructura ocupacional, donde las mujeres se encuentran prácticamente excluidas de las ocupaciones técnicas y operativas, como mecánica,

ingeniería mecánica, soldadura y operación de maquinaria, que figuran entre las de mayor peso en el sector. Asimismo, su presencia en cargos directivos es limitada o nula, concentrándose principalmente en funciones comerciales, administrativas o de apoyo.

Sector Automotor: Empleo según género



Sector Automotor: Empleo por género, según principales ocupaciones

Ocupación	Hombre (participación)	Mujer (participación)
Mecánicos y reparadores de vehículos a motor	96.6%	3.4%
Técnicos en ingeniería mecánica	99.8%	0.2%
Lavadores de vehículos	83.2%	16.8%
Vendedores minoristas en tiendas y esta	67.8%	32.2%
Soldadores y oxicotadores	97.1%	2.9%
Técnicos en administración	75.3%	24.7%
Otros pintores excepto brocha gorda	97.1%	2.9%
Operadores de máquinas para fabricar productos de caucho	94.4%	5.6%
Asistentes de venta en tiendas y almacenes	36.1%	63.9%
Representantes comerciales	77.6%	22.4%
Vendedores mayoristas	63.6%	36.4%
Empleados de control	95.3%	4.7%
Directores y gerentes	100%	0%
Otros	69.9%	30.1%

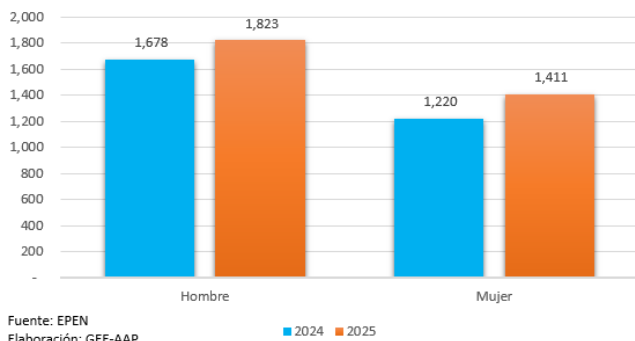
Fuente: EPEN
Elaboración: GEE-AAP

En esa línea, durante el 2025, el ingreso promedio mensual de los hombres ascendió a S/ 1,823, frente a S/ 1,411 en el caso de las mujeres, lo que implica una brecha de S/ 412. Aunque las mujeres registraron un crecimiento porcentual del ingreso mayor que el de los hombres, este avance resulta insuficiente para cerrar la desigualdad existente. Esta brecha guarda relación con la segmentación ocupacional previamente descrita. En consecuencia, la información sugiere que la desigualdad salarial en el sector automotor responde principalmente a una estructura laboral profundamente diferenciada por género, que limita el acceso femenino a los segmentos de mayores ingresos, incluso en un contexto general de mejora de la calidad del empleo.

¹ Se considera como trabajadores adecuadamente empleados a las personas que trabajan más de 35 horas semanales y ganan por encima del ingreso mínimo referencial y aquellos que trabajan menos de 35 horas semanales y no desean trabajar más horas.

² Se considera como subempleo cuando el trabajador labora menos de 35 horas y manifiesta el deseo de trabajar más y cuando laboran más de 35 horas y ganan menos del salario mínimo referencial.

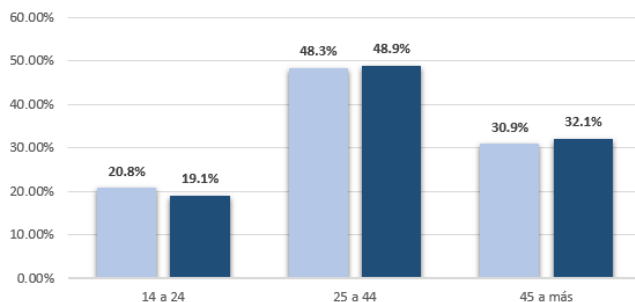
Sector Automotor: Ingreso promedio, por género (en S/)



Fuente: EPEN
Elaboración: GEE-AAP

Desde una perspectiva etaria, se observa que durante el 2025 el grupo de 25 a 44 años se consolidó como el núcleo del empleo en el sector automotor, al concentrar el 48.9% del total, ligeramente por encima del nivel registrado en el 2024. Esto refleja una fuerte dependencia de trabajadores en edad plenamente activa. En paralelo, se aprecia una reducción en la participación de jóvenes de 14 a 24 años, que pasó de 20.8% a 19.1%, lo que sugiere una menor entrada de trabajadores en edad ocupacional temprana al sector. A su vez, el grupo de 45 años a más incrementó su participación, de 30.9% a 32.1%, representando casi un tercio de la fuerza laboral del sector automotor.

Sector Automotor: Empleo por grupo etario



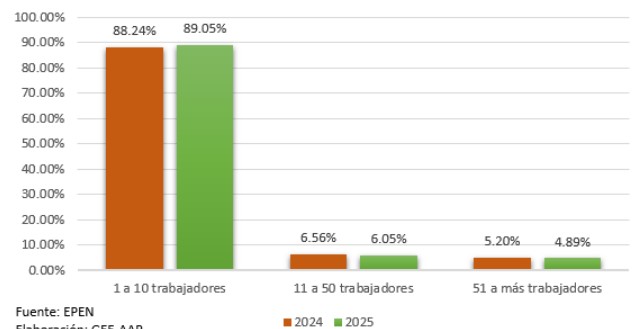
Fuente: EPEN
Elaboración: GEE-AAP

De otro lado, el empleo automotor se concentra predominantemente en microempresas de 1 a 10 trabajadores. En el 2025, estas unidades productivas absorbieron el 89.05% del empleo, con un ligero incremento respecto al año anterior. En contraste, las empresas de mayor tamaño redujeron su participación. Aquellas con 11 a 50 trabajadores pasaron de 6.56% a 6.05%, mientras que las de 51 o más trabajadores descendieron de 5.20% a 4.89%. Esta segmentación confirma que el sector está conformado principalmente por talleres y unidades productivas pequeñas, lo que puede limitar la capacitación de los trabajadores, la expansión del empleo formal y la generación de economías de escala.

En cuanto al nivel educativo, predominan los trabajadores con educación secundaria, que representan el 43.0%, y aquellos con educación superior no universitaria, que alcanzan el 34.0%. Esto refleja el carácter esencialmente

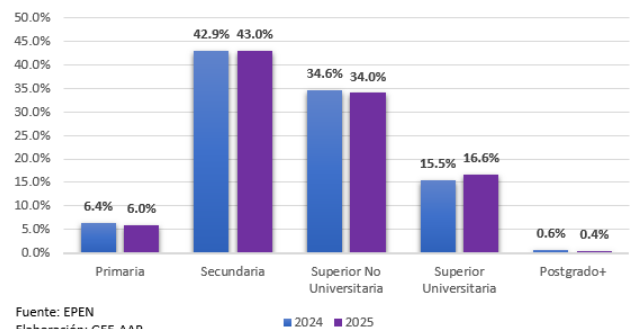
técnico y operativo del sector. También se observa un leve aumento en la participación de trabajadores con educación universitaria, de 15.5% a 16.6%, junto con una reducción tanto de quienes cuentan con educación primaria como de aquellos con estudios de posgrado, cuya presencia sigue siendo marginal. En conjunto, estos resultados sugieren que, si bien existe una lenta mejora en el nivel educativo, el sector automotor continúa dependiendo principalmente de una formación técnica intermedia, debido a la naturaleza de sus actividades.

Sector Automotor: Empleo por tamaño de empresa



Fuente: EPEN
Elaboración: GEE-AAP

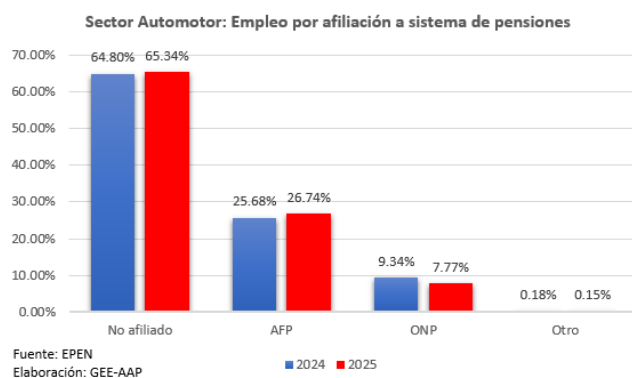
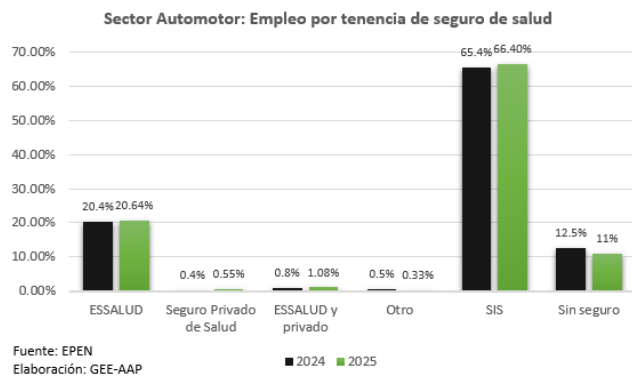
Sector Automotor: Empleo por nivel de instrucción educativa



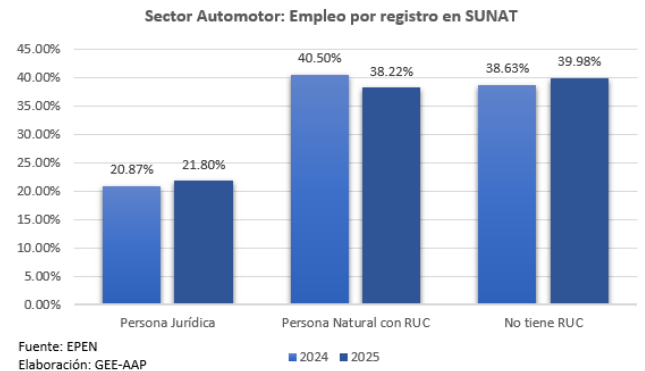
Fuente: EPEN
Elaboración: GEE-AAP

Por otro lado, la cobertura de seguro de salud continúa caracterizándose por una alta dependencia del Seguro Integral de Salud (SIS), que concentra la mayor parte de los trabajadores del sector automotor. En el 2025, este seguro alcanzó una cobertura de 66.4%, con un ligero incremento respecto al año anterior. Este resultado indica que la mayoría de los ocupados accede a un esquema no contributivo y gratuito, típico de contextos de informalidad laboral en países en vías de desarrollo. En paralelo, la afiliación a EsSalud se mantiene alrededor del 20%, lo que refleja una presencia limitada de empleo formal asalariado. Asimismo, se observa una reducción del porcentaje de trabajadores sin ningún seguro de salud, que pasó de 12.5% a 11%. Si bien ello sugiere un avance modesto en cobertura, esta mejora se produce principalmente a través del SIS y no mediante la expansión de esquemas contributivos, como EsSalud, o privados, como las EPS, cuya participación sigue siendo marginal.

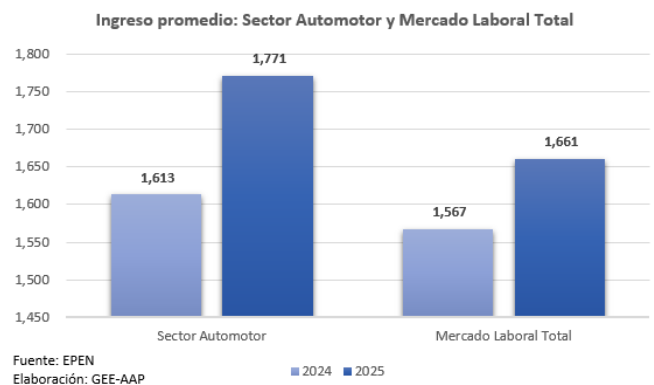
Del mismo modo, en materia previsional, el 65.34% de los trabajadores del sector automotor no está afiliado a ningún sistema de pensiones, cifra ligeramente superior a la registrada en el 2024. Aunque se observa un aumento en la afiliación a las AFP, de 25.68% a 26.74%, este avance resulta insuficiente para compensar el alto nivel de desprotección previsional. A ello se suma la reducción apreciable de la afiliación a la ONP, que pasó de 9.34% a 7.77%. En conjunto, las cifras sobre aseguramiento en salud y afiliación a sistemas previsionales muestran que la mejora en la calidad del empleo, medida por ingresos o adecuación laboral durante el 2025, no se ha traducido en una expansión equivalente de la protección social. Esto confirma que el sector automotor sigue operando mayoritariamente bajo condiciones de informalidad o semiformalidad.



Adicionalmente, el análisis por tipo de empleador revela que, en el 2025, el 39.98% del empleo correspondió a unidades sin RUC, lo que representa un aumento frente a 38.63% observado en el 2024. Este resultado confirma la persistencia de un segmento plenamente informal, integrado por unidades que no se encuentran registradas ante la Sunat. En paralelo, el empleo asociado a personas naturales con RUC se redujo de 40.50% a 38.22%, mientras que la participación de personas jurídicas aumentó levemente, de 20.87% a 21.80%, aunque sigue siendo minoritaria. En ese sentido, la información muestra que, pese a las mejoras observadas en ingresos y empleo adecuado, el sector automotor continúa operando mayoritariamente bajo esquemas empresariales de baja formalización.



Por último, al evaluar el ingreso promedio proveniente únicamente de la actividad automotriz, se observa que en el 2024 el ingreso promedio del sector automotor, de S/ 1,613, ya superaba ligeramente al promedio nacional, ubicado en S/ 1,567. Esta diferencia se amplió en el 2025, cuando el ingreso del sector ascendió a S/ 1,771, frente a los S/ 1,661 del mercado laboral total, consolidando así su ventaja salarial relativa.



En balance, durante el 2025, el empleo en el sector automotor mostró un desempeño relativamente favorable en términos de generación de empleo y nivel de ingresos, consolidando una posición salarial superior al promedio del mercado laboral total. Asimismo, se observó una mejora clara en la calidad del empleo, reflejada en el aumento del empleo adecuado y la reducción del subempleo. No obstante, estos avances coexisten con debilidades estructurales persistentes. El empleo automotor continúa fuertemente concentrado en microempresas, con una elevada participación de unidades sin registro en Sunat y una cobertura limitada de protección social, tanto en salud como en pensiones. La mayoría de los trabajadores depende del SIS y no cuenta con afiliación previsional, lo que evidencia que la mejora en ingresos no se ha traducido en una formalización sostenida ni en una mayor seguridad económica de largo plazo. A ello se suma un nivel educativo estable, pero poco diversificado, dominado por la formación secundaria y técnica no universitaria.

Finalmente, los resultados muestran brechas significativas, principalmente en términos de género. El sector mantiene una participación abrumadoramente masculina, con una segmentación ocupacional que relega a las mujeres a roles comerciales o administrativos y las excluye casi por completo de ocupaciones técnicas y cargos de liderazgo. Esta situación también se refleja en una brecha salarial persistente. En conjunto, las cifras revisadas sugieren que el principal reto del empleo en el sector automotor no radica únicamente en la creación de puestos de trabajo, sino en transformar su estructura laboral hacia una mayor formalidad, inclusión y sostenibilidad, de modo que los avances en ingresos y empleo adecuado se traduzcan en mejoras integrales de las condiciones laborales.

Alberto Morisaki	Gerente de Operaciones y Analítica	amorisaki@aap.org.pe
Arturo Hidalgo	Analista Senior de Estudios Económicos	ahidalgo@aap.org.pe
Cristian Aliaga	Analista Senior de Estadística	caliaga@aap.org.pe
Freddy Uceda	Analista de Datos	fuceda@aap.org.pe