

Mayo de 2026

Tenencia de vehículos en el 2025: revisión por departamento, nivel socioeconómico, situación de pobreza y uso

La tenencia de vehículos en los hogares es un indicador relevante del nivel de desarrollo económico de una sociedad. Por ejemplo, en países como Chile, el porcentaje de hogares que cuenta con al menos un automóvil alcanza el 71% (Cadem, 2022); en México llega al 45% (INE, 2021); en EE. UU. asciende a 91.5% (Census Bureau, 2024); y en Reino Unido se sitúa en 78% (National Travel Survey, 2024). En esa línea, la tenencia de un vehículo refleja, entre otros factores, la capacidad adquisitiva del hogar, su acceso al sistema financiero, las características del entorno territorial en el que se desenvuelve y la calidad de la infraestructura vial y del transporte público disponible. Por ello, el análisis de la tenencia vehicular constituye una herramienta útil para diagnosticar las condiciones de vida, la movilidad social y las brechas estructurales que caracterizan a una sociedad.

En el caso peruano, el análisis de la tenencia de vehículos en los hogares adquiere una relevancia particular. La heterogeneidad geográfica, económica y social del país se traduce en patrones de motorización marcadamente diferenciados entre regiones, estratos socioeconómicos y tipos de hogar. Mientras que en algunas zonas la tenencia de un automóvil puede definirse como un indicador de prosperidad y desarrollo urbano, en otras la motocicleta y el mototaxi cumplen funciones que van más allá de la movilidad personal, al constituirse en activos productivos esenciales para la generación de ingresos de los hogares más vulnerables. Esta diversidad de funciones, valoraciones y significados hace del parque vehicular peruano un objeto de estudio complejo, por lo que, para obtener diagnósticos precisos, se requieren desagregaciones que los promedios nacionales no logran capturar.

El presente informe analiza la evolución de la tenencia de vehículos en los hogares peruanos durante el 2025, a partir de los datos de la Encuesta Nacional de Hogares (ENAH), elaborada por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). El análisis considera cinco dimensiones, la evolución nacional de la tenencia en el período 2020-2025, la desagregación por nivel socioeconómico y el uso diferenciado que los hogares dan a sus vehículos según estrato, la distribución departamental, la tenencia según situación de pobreza y, por primera vez en esta serie de informes, una desagregación a nivel de distritos de Lima Metropolitana que permite identificar patrones intraurbanos en la capital peruana.

En términos generales, la tenencia de vehículos por parte de los hogares peruanos mostró un desempeño mixto en el 2025. Las cifras muestran que el 15.21% de los hogares a nivel nacional cuenta con una bicicleta, cifra que retrocedió en 0.95 puntos porcentuales (p.p.) respecto al 2024, siendo la caída más pronunciada entre todos los tipos de vehículos analizados. Por su parte, la tenencia de automóviles y camionetas avanzó a 11.91% de los hogares, con un incremento de 0.18 p.p. frente al año anterior, manteniendo así una trayectoria de crecimiento sostenido en los últimos tres años. En tanto, la motocicleta alcanzó el 17.32% de los hogares, con un avance de 0.59 p.p., y se consolidó por cuarto año consecutivo como el vehículo con mayor presencia en los hogares peruanos. Finalmente, el mototaxi registró una tenencia de 9.16%, con un incremento de 0.46 p.p. respecto al 2024, mientras que el camión se mantuvo relativamente estable en 0.45% de los hogares, con una leve caída de 0.1 p.p.

Tenencia de Vehículos a Nivel Nacional (porcentaje)							
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Variación (p.p.)
Bicicleta	15.36%	15.77%	15.51%	15.68%	16.16%	15.21%	-0.95
Auto, camioneta	10.69%	11.27%	11.11%	11.64%	11.73%	11.91%	0.18
Motocicleta	15.09%	14.08%	15.57%	16.54%	16.73%	17.32%	0.59
Triciclo	1.01%	0.99%	0.80%	0.91%	0.70%	0.79%	0.09
Mototaxi	7.67%	7.71%	8.28%	8.97%	8.70%	9.16%	0.46
Camión	0.48%	0.44%	0.47%	0.49%	0.55%	0.45%	-0.10

Fuente: ENAHO

Elaboración: GOA-AAP

El avance sostenido de las motocicletas en los hogares peruanos responde a una combinación de factores estructurales que no han variado de manera significativa en los últimos años. Su bajo costo de adquisición y mantenimiento, su versatilidad para operar tanto en entornos urbanos como rurales, y su creciente uso como herramienta de generación de ingresos, especialmente en actividades relacionadas con el delivery y el reparto, continúan siendo los principales motores de su expansión. En el caso de los mototaxis, su crecimiento debe entenderse a partir de su función en zonas donde la oferta de transporte público es escasa o inexistente. En esos espacios, este vehículo cumple una función de sustitución que le otorga

un valor no solo de movilidad, sino también económico para los hogares de menores recursos. En cuanto a la contracción de la bicicleta, que venía creciendo de manera consistente desde el 2020 impulsada por la pandemia y la expansión de ciclovías en zonas urbanas, la caída del 2025 podría reflejar una normalización de la demanda luego de años de crecimiento atípico, así como una sustitución gradual hacia vehículos motorizados, en la medida en que mejoran las condiciones económicas de los hogares, o hacia otras opciones de movilidad como motos y scooters eléctricos. Asimismo, el avance del automóvil, aunque modesto, refleja una mejora progresiva en las condiciones de financiamiento y en el poder adquisitivo de los hogares, en un contexto de caída de los precios promedio de los vehículos durante el 2025, mayor oferta y recuperación del crédito vehicular.

De otro lado, al realizar la desagregación de la tenencia de vehículos a nivel departamental, se observa que, en el caso de automóviles y camionetas, Arequipa recuperó el liderazgo nacional con una tenencia de 28.05% (+3.59 p.p.), superando a Moquegua, que ocupó el segundo lugar con 23.06% (-1.86 p.p.), y a Tacna, que se ubicó en el tercer lugar con 22.16% (-0.86 p.p.). Lima, por su parte, registró una tenencia de 17.65% (+0.18 p.p.), prácticamente sin cambios respecto al año anterior. En el extremo opuesto, Loreto continúa siendo el departamento con menor tenencia de automóviles, con apenas 1.54%, seguido de Amazonas con 3.49% y Ucayali con 3.98%. El salto de Arequipa al primer lugar se habría explicado por el dinamismo económico del departamento durante el 2025, año en el que su PBI se expandió en 2.3%, mientras que la pobreza se redujo de 15.8% en el 2024 a 12.8% en el 2025. Ello habría permitido un aumento del ingreso disponible de los hogares, a lo que se sumó una infraestructura vial relativamente más desarrollada respecto al promedio nacional. En cambio, la caída de Moquegua estaría vinculada al decrecimiento del PBI departamental, que se redujo en 2.8%. En el caso de los departamentos rezagados, la situación sigue siendo estructuralmente similar, con una marcada precariedad de las redes viales en la Amazonía y condiciones económicas adversas que desincentivan la adquisición de vehículos livianos. En estos territorios, los vehículos de dos y tres ruedas, y en algunos casos las embarcaciones fluviales, continúan siendo los medios de transporte predominantes.

En cuanto a la tenencia de motocicletas a nivel departamental, Madre de Dios mantiene el liderazgo nacional con 54.08% (+0.68 p.p.), seguido por San Martín con 39.15% (+0.96 p.p.) y Puno con 27.26% (-1.15 p.p.). Cabe destacar el crecimiento notable de Ucayali, que elevó su tenencia de motocicletas a 30.83% (+4.2 p.p.), y de Loreto, que avanzó a 25.42% (+2.23 p.p.). Estos resultados refuerzan el patrón según el cual los departamentos amazónicos exhiben los niveles de motorización en dos ruedas más altos del país. En el caso de los mototaxis, Ucayali lidera con 37.07% (-1.36 p.p.), seguido por San Martín con 32.39% (-0.08 p.p.) y Loreto con 21.10% (+1.56 p.p.). En términos geográficos, es claramente visible que la selva peruana concentra los mayores índices de tenencia de vehículos de dos y tres ruedas, lo que responde a que estos cumplen un

rol primordial como medios de transporte ante la ausencia de vías urbanas y carreteras adecuadas, así como de sistemas de transporte público formal. En otras palabras, la motocicleta y el mototaxi no son simplemente activos del hogar, sino herramientas fundamentales para la generación de ingresos y la conectividad de las familias.

Tenencia de Vehículos por Departamento						
	Auto, camioneta		Motocicleta		Mototaxi	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Amazonas	3.86%	3.49%	20.19%	21.93%	11.83%	12.46%
Ancash	10.34%	12.76%	11.63%	11.81%	6.39%	6.78%
Apurímac	9.20%	8.45%	10.41%	10.65%	1.75%	1.65%
Arequipa	24.46%	28.05%	11.94%	12.34%	1.82%	3.05%
Ayacucho	5.86%	4.98%	11.21%	10.04%	3.02%	3.26%
Cajamarca	5.65%	4.99%	14.92%	14.62%	4.97%	6.63%
Callao	15.91%	15.73%	3.99%	3.45%	2.46%	2.25%
Cusco	14.73%	14.77%	18.96%	16.98%	2.93%	2.54%
Huancavelica	8.17%	8.81%	13.35%	11.52%	2.79%	2.23%
Huánuco	8.60%	8.87%	25.00%	24.57%	8.60%	7.08%
Ica	17.67%	19.51%	17.27%	16.32%	5.47%	6.40%
Junín	12.48%	13.78%	13.75%	16.98%	3.52%	4.59%
La Libertad	12.19%	13.32%	13.19%	14.68%	4.31%	4.59%
Lambayeque	11.06%	9.88%	13.06%	14.10%	14.59%	14.32%
Lima	17.47%	17.65%	5.56%	5.26%	3.44%	3.70%
Loreto	1.40%	1.54%	23.19%	25.42%	19.54%	21.10%
Madre de Dios	7.13%	7.15%	53.40%	54.08%	9.78%	9.48%
Moquegua	24.92%	23.06%	8.59%	9.22%	0.94%	0.67%
Pasco	11.79%	11.06%	18.50%	20.82%	8.44%	7.29%
Piura	8.94%	7.16%	20.61%	17.37%	17.38%	16.38%
Puno	6.72%	8.82%	28.41%	27.26%	2.18%	3.24%
San Martín	4.68%	4.46%	38.19%	39.15%	32.47%	32.39%
Tacna	23.02%	22.16%	13.00%	13.57%	2.18%	1.27%
Tumbes	7.84%	7.04%	22.80%	21.86%	16.75%	17.92%
Ucayali	3.93%	3.98%	26.63%	30.83%	38.43%	37.07%

Fuente: ENAHO
Elaboración: GOA-AAP

Por otra parte, al desagregar la información por nivel socioeconómico (NSE), se observan patrones diferenciados según el tipo de vehículo. En el caso de automóviles y camionetas, el NSE A registra una tenencia de 40.09%, seguido del NSE B con 31.99%, el NSE C con 20.46%, el NSE D con 14.87% y el NSE E con apenas 10.66%. En el área rural, la cifra cae a 4.69%, lo que refleja cómo el acceso a este tipo de vehículo se reduce conforme los hogares registran menores ingresos. La motocicleta, en contraste, muestra una distribución más transversal, ya que el ámbito rural lidera con 19.06%, seguido del NSE E con 18.36%, el NSE D con 17.90%, el NSE C con 12.62%, el NSE B con 6.67% y el NSE A con 6.34%. Esta distribución invertida respecto al automóvil confirma que la motocicleta es el vehículo de mayor presencia en los estratos medios y bajos, con especial penetración en zonas rurales. Del mismo modo, el mototaxi presenta la mayor concentración en el NSE E con

14.57%, seguido del NSE D con 10.23% y el área rural con 6.58%, mientras que en el NSE A su tenencia es prácticamente marginal, con apenas 0.51%. La bicicleta mantiene una mayor presencia en el NSE A con 24.96%, descendiendo progresivamente hasta 8.95% en el área rural.

Tenencia de Vehículos por Nivel Socioeconómico (2025)						
	A	B	C	D	E	Rural
Bicicleta	24.96%	22.85%	19.47%	18.55%	17.75%	8.95%
Auto, camioneta	40.09%	31.99%	20.46%	14.87%	10.66%	4.69%
Moto	6.34%	6.67%	12.62%	17.90%	18.36%	19.06%
Triciclo	0.59%	0.43%	1.26%	0.83%	1.15%	0.42%
Mototaxi	0.51%	2.28%	5.01%	10.23%	14.57%	6.58%
Fuente: ENAHO						
Elaboración: GOA-AAP						

La heterogeneidad en la tenencia por NSE se profundiza al analizar el uso que los hogares dan a los vehículos según su estrato socioeconómico. En el caso de automóviles y camionetas, en los NSE A y B, el 88.65% de los hogares lo destina solo a uso personal, mientras que apenas el 10.67% lo emplea también para trabajo. Es decir, en estos segmentos, el automóvil se usa casi exclusivamente para el hogar. En contraste, en los NSE D y E, el uso exclusivo para el hogar cae a 77.73% y el uso mixto, para hogar y trabajo, sube a 20.88%, revelando que en los estratos bajos el automóvil tiene una mayor orientación productiva, probablemente asociada al transporte de personas o al reparto. En cuanto al uso de la motocicleta, se observa que en los NSE A y B el 85.71% la usa solo para el hogar, aunque un porcentaje relevante también la emplea para el trabajo. En los NSE D y E, en cambio, el uso exclusivamente doméstico sube a 92.46% y el uso mixto baja a 7.28%, lo que podría reflejar que en dichos estratos la motocicleta se adquiere principalmente como medio de transporte personal ante la imposibilidad de costear un automóvil. De otro lado, el mototaxi es el vehículo con mayor orientación laboral en todos los estratos, ya que en los NSE D y E esa proporción sube a 36.18%, confirmando que las trimotos cumplen un rol preponderante como herramienta de autoempleo en los segmentos más vulnerables. En síntesis, el automóvil se consolida como un bien de consumo de uso predominantemente personal, especialmente en los NSE más altos, mientras que la motocicleta y el mototaxi cumplen una función dual, como activos de consumo para unos y herramientas productivas para otros, lo que explica buena parte de su arraigo en la sociedad peruana.

Tenencia de Vehículos, Uso por NSE A,B (2025)			
	Exclus. Hogar	Exclus. Trabajo	Hogar y Trabajo
Bicicleta	98.19%	0.23%	1.59%
Auto, camioneta	88.65%	0.68%	10.67%
Motocicleta	85.71%	2.52%	11.76%
Triciclo	60.00%	10.00%	30.00%
Mototaxi	74.19%	3.23%	22.58%
Fuente: ENAHO			
Elaboración: GOA-AAP			

Tenencia de Vehículos, Uso por NSE D,E (2025)			
	Exclus. Hogar	Exclus. Trabajo	Hogar y Trabajo
Bicicleta	98.74%	0.14%	1.12%
Auto, camioneta	77.73%	1.39%	20.88%
Motocicleta	92.46%	0.25%	7.28%
Triciclo	53.46%	17.61%	28.93%
Mototaxi	62.27%	1.55%	36.18%
Fuente: ENAHO			
Elaboración: GOA-AAP			

Respecto al uso general a nivel nacional, los datos del 2025 confirman las tendencias ya descritas. En automóviles y camionetas, el 80.44% se usa exclusivamente para el hogar, el 1.27% solo para trabajo y el 18.29% para ambos fines. En motocicletas, el 90.97% se utiliza exclusivamente para el hogar y el 8.67% para ambos usos, evidenciando un incremento en el uso doméstico (+1.83 p.p.) respecto al 2024. En el caso del mototaxi, el 64.66% se usa para el hogar y el 33.91% para ambos fines, ratificando que sigue siendo el vehículo con mayor orientación laboral entre los analizados.

Tenencia de Vehículos, Uso (2025)			
	Exclus. Hogar	Exclus. Trabajo	Hogar y Trabajo
Bicicleta	98.55%	0.12%	1.33%
Auto, camioneta	80.44%	1.27%	18.29%
Motocicleta	90.97%	0.35%	8.67%
Triciclo	54.69%	15.23%	30.08%
Mototaxi	64.66%	1.44%	33.91%
Fuente: ENAHO			
Elaboración: GOA-AAP			

Otro ángulo relevante es analizar la tenencia de vehículos según la situación de pobreza de los hogares. De acuerdo con las cifras del 2025, en el caso del automóvil o camioneta, la tenencia en los hogares no pobres alcanzó el 13.92%, mientras que en los hogares pobres no extremos se redujo a 3.19% y en los pobres extremos apenas llegó a 1.31%. Estas cifras reafirman que el acceso al vehículo liviano sigue siendo un privilegio de los hogares con mayor capacidad adquisitiva. En el caso de la motocicleta, la tenencia en los hogares no pobres fue de 18.41%, en los pobres no extremos de 12.71% y en los pobres extremos de 11.22%. En este caso, la brecha es considerablemente más estrecha que en el automóvil, lo que confirma la accesibilidad relativa de la motocicleta incluso para hogares en situación de pobreza. Finalmente, en cuanto a los mototaxis, los hogares pobres no extremos presentan una tenencia de 10.05%, superior al 9.16% de los hogares no pobres, mientras que los pobres extremos registran 5.49%, particularidad que se ha repetido en los últimos años. Este patrón sugiere que el mototaxi funciona como un mecanismo de generación de ingresos para hogares en el umbral de la pobreza, que lo emplean activamente como herramienta de trabajo para salir de esa situación o, en todo caso, para evitar caer en la pobreza extrema.

Tenencia de Vehículos según situación de pobreza (2025)			
	Pobre Extremo	Pobre No Extremo	No Pobre
Bicicleta	6.65%	12.11%	16.14%
Auto, camioneta	1.31%	3.19%	13.92%
Moto	11.22%	12.71%	18.41%
Mototaxi	5.49%	10.05%	9.16%
Fuente: ENAHO			
Elaboración: GOA-AAP			

Un análisis complementario y de especial relevancia es el que se desprende de la desagregación de la tenencia de vehículos a nivel distrital en Lima Metropolitana, que en conjunto registra un promedio de 22.84% para automóviles y camionetas, 2.71% para motocicletas y 3.36% para mototaxis. El promedio de automóviles supera ampliamente el 11.91% nacional, confirmando que Lima Metropolitana tiene un perfil de motorización marcadamente orientado al vehículo liviano, mientras que la moto y el mototaxi tienen una presencia notablemente menor que en el resto del país.

Al interior de la capital, sin embargo, las diferencias distritales son significativas. En cuanto a los automóviles, los distritos con mayor tenencia son San Borja con 67.86%, Chaclacayo con 59.09%, Miraflores con 55.88%, San Isidro con 55.56% y La Molina con 51.61%. Los distritos que lideran este indicador corresponden, en su mayoría, a zonas de NSE alto, con elevada capacidad adquisitiva y buen acceso al financiamiento vehicular. La posición de Chaclacayo, en cambio, resulta llamativa, pues su elevada tenencia no respondería principalmente a un alto NSE, sino a su condición de distrito periférico con conectividad limitada en transporte público, lo que convierte al automóvil en una necesidad práctica para sus residentes.

En el extremo opuesto, los distritos con menor tenencia de automóviles son Punta Hermosa con 0%, dato que debe interpretarse con cautela debido al tamaño muestral reducido, Cieneguilla con 5.88%, Puente Piedra con 9.47%, La Victoria con 9.52% e Independencia con 9.62%. En un rango intermedio destacan Jesús María (36.11%), Surquillo (36.67%), Santiago de Surco (37.93%) y Pueblo Libre (46.88%), todos con un perfil residencial consolidado de clase media-alta.

En tanto, la distribución distrital de las motocicletas y mototaxis en Lima Metropolitana muestra un patrón marcadamente distinto al del automóvil. La motocicleta tiene presencia muy reducida o nula en los distritos de mayor NSE, como San Borja, Miraflores, San Isidro, La Molina, Lince y Santiago de Surco, entre otros, lo que refleja que en dichos entornos el automóvil desplaza ampliamente a la moto como medio de transporte. Los distritos donde la motocicleta tiene mayor presencia son Santa María del Mar con 50%, cifra que debe interpretarse con cautela debido al reducido tamaño muestral, Pueblo Libre con 10.53%, Santa Rosa con 9.09% y Ancón con 8.70%.

Tenencia por distritos de Lima Metropolitana (2025)			
	Auto, camioneta	Motocicleta	Mototaxi
Ancón	10.71%	8.70%	4.35%
Ate	23.35%	2.46%	1.64%
Barranco	16.67%	0.00%	0.00%
Breña	17.65%	0.00%	0.00%
Carabaylo	21.90%	4.94%	6.17%
Chaclacayo	59.09%	0.00%	0.00%
Chorrillos	25.61%	1.82%	5.45%
Cieneguilla	5.88%	0.00%	0.00%
Comas	18.37%	3.54%	2.65%
El Agustino	14.29%	2.63%	2.63%
Independencia	9.62%	4.76%	0.00%
Jesús María	36.11%	4.55%	0.00%
La Molina	51.61%	0.00%	0.00%
La Victoria	9.52%	1.85%	5.56%
Cercado	24.24%	5.80%	0.00%
Lince	40.00%	0.00%	0.00%
Los Olivos	28.57%	4.92%	0.00%
Lurigancho	13.04%	1.37%	9.59%
Lurín	18.75%	0.00%	4.17%
Magdalena del Mar	31.58%	0.00%	0.00%
Miraflores	55.88%	0.00%	0.00%
Pachacamac	18.60%	5.56%	13.89%
Pueblo Libre	46.88%	10.53%	0.00%
Puente Piedra	9.47%	2.67%	8.00%
Punta Hermosa	0.00%	0.00%	0.00%
Rímac	13.79%	2.50%	2.50%
San Bartolo	16.67%	0.00%	33.33%
San Borja	67.86%	0.00%	0.00%
San Isidro	55.56%	0.00%	0.00%
San Juan de Lurigancho	15.10%	1.63%	2.03%
San Juan de Miraflores	19.10%	1.52%	6.15%
San Luis	19.05%	0.00%	0.00%
San Martín de Porres	25.64%	5.31%	0.88%
San Miguel	30.23%	3.57%	0.00%
Santa Anita	20.37%	0.00%	4.88%
Santa María del Mar	33.33%	50.00%	0.00%
Santa Rosa	21.43%	9.09%	9.09%
Santiago de Surco	37.93%	0.00%	0.00%
Surquillo	36.67%	4.17%	8.33%
Villa María del Triunfo	18.80%	1.04%	3.13%
Villa el Salvador	24.73%	0.00%	7.04%
Lima Metropolitana	22.84%	2.71%	3.36%
Fuente: ENAHO			
Elaboración: GOA-AAP			

Estos distritos comparten características de menor densidad urbana, menor cobertura de transporte público y mayor distancia al centro de Lima, salvo el caso de Pueblo Libre. En cuanto al mototaxi, su presencia en Lima Metropolitana es igualmente restringida, con la llamativa excepción de San Bartolo con 33.33%, Pachacamac con 13.89%, Lurigancho con 9.59% y Puente Piedra con 8%. Estos distritos comparten un perfil periférico y menor acceso al transporte público formal, por lo que el mototaxi cumple una función de primer y último kilómetro para conectar a los residentes con las principales rutas de transporte. En suma, la

desagregación distrital dentro de Lima Metropolitana confirma que la tenencia de cada tipo de vehículo no es un fenómeno explicado exclusivamente por el ingreso, sino también por la geografía urbana, la oferta de transporte público y las características sociodemográficas de cada distrito.

Los datos sobre tenencia de vehículos correspondientes al 2025 reafirman y profundizan algunos de los patrones estructurales identificados en ediciones anteriores. En primer lugar, la motocicleta consolida su posición como el vehículo de mayor presencia en los hogares peruanos por cuarto año consecutivo, impulsada por su accesibilidad económica, versatilidad geográfica y doble función como medio de transporte y herramienta laboral. En segundo lugar, el automóvil mantiene un crecimiento modesto pero constante, restringido a los segmentos de mayor capacidad adquisitiva y concentrado principalmente en departamentos con mayor desarrollo económico e infraestructura vial. En tercer lugar, el mototaxi refuerza su posición como vehículo de los hogares más vulnerables, con una función particularmente importante como mecanismo de autoempleo en zonas con déficit de transporte público.

En ese sentido, el panorama de la tenencia vehicular en el Perú del 2025 sigue evidenciando una motorización dual y segmentada. Por un lado, los hogares de mayores ingresos, concentrados en las grandes ciudades y departamentos más desarrollados, acceden al automóvil como bien de consumo. Por otro, los hogares de ingresos bajos y medios, especialmente en zonas rurales y amazónicas, dependen de la motocicleta y el mototaxi tanto para movilizarse como para generar ingresos. Esta dualidad no solo refleja diferencias en capacidad de compra, sino también profundas brechas en infraestructura vial, oferta de transporte público y acceso al financiamiento que persisten en el país. Por ello, una política de transporte verdaderamente inclusiva debería atender simultáneamente ambas realidades, facilitando el acceso al vehículo liviano para los sectores medios, particularmente a unidades de nulas o bajas emisiones mediante incentivos tributarios y expansión del crédito vehicular, y mejorando al mismo tiempo las condiciones de operación de motocicletas y mototaxis en zonas donde estos son el principal medio de transporte. Esto exige una regulación adecuada, infraestructura vial pertinente, fiscalización efectiva del cumplimiento de las normas de tránsito y educación vial. La modernización del parque vehicular, con énfasis en vehículos de bajas emisiones, también debe formar parte de la agenda, considerando el impacto ambiental de una flota en expansión que opera mayoritariamente con combustibles derivados del petróleo. Solo con una visión integral, capaz de reconocer la diversidad de las necesidades de movilidad de los hogares peruanos, será posible avanzar hacia un sistema de transporte más eficiente, seguro e inclusivo.

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