Sep/26

Reporte de adopción de movilidad eléctrica en América Latina

OBSERVATORIO LATINOAMERICANO DE MOVILIDAD CERO EMISIONES

ELABORADO POR: JUAN DIEGO CELEMÍN MOJICA

Si desean más información, pueden contactarse con el autor al correo jdceleminmojica@fier.net, o visitar la página https://www.zemo-la.com/es/.

Nuestro Observatorio: quiénes somos, qué hacemos.

El Observatorio Latinoamericano de Movilidad Cero Emisiones una iniciativa regional dedicada a compilar, analizar y difundir información estratégica sobre la transición hacia la movilidad cero emisiones en América Latina.

El Observatorio funciona como una plataforma regional que integra datos, estudios comparativos y análisis sobre electrificación del transporte, políticas públicas, así como los desafíos y oportunidades asociados al despliegue de vehículos eléctricos y tecnologías limpias. Actualmente, somos el único espacio regional con este enfoque integral.

El Observatorio Latinoamericano de Movilidad Cero Emisiones actualmente cubre la información relativa a 13 países de nuestra región:

1. Argentina.
2. Brasil.
3. Chile.
4. Colombia.
5. Costa Rica.
6. Ecuador.
7. El Salvador.
8. Guatemala.
9. México.
10. Panamá.
11. Paraguay.
12. Perú.
13. Uruguay.

La información disponible varía de acuerdo con el país, y los reportes nacionales pueden tardar en ocasiones varios meses. A continuación, se reporta la situación histórica hasta la fecha de reporte más reciente disponible: futuros reportes incluirán los países con información actualizada disponible a mediados y finales del mes respectivo.

Reporte de mercado – vehículos eléctricos en América Latina.

Para efectos de este informe, se consideran *vehículos eléctricos* a las siguientes categorías:

BEV – *Battery electric vehicle* (vehículo 100% eléctrico).

PHEV – *Plug-in hybrid electric vehicle* (vehículo híbrido enchufable, incluyendo los vehículos de rango extendido enchufables). No todos los países proveen datos de PHEV.

La adopción de vehículos eléctricos se ha venido acelerando en la región, aunque se mantiene una alta variabilidad entre país y país. Debido a la diferencia entre el tamaño de los distintos mercados, la métrica ideal de comparación es la cuota de mercado, es decir, la proporción de ventas que corresponde a BEVs o PHEVs. Aquí se pueden encontrar tres categorías:

1. Países con ventas de BEV superiores al 10% del total, o BEV+PHEV superiores al 15% del total. Estos países tienen una adopción que los pone por encima de la media regional, y se pueden considerar líderes. En este grupo están Uruguay, Costa Rica, Colombia, Ecuador y Brasil.
2. Países con ventas de BEV entre 2.5% y 10%, o con BEV+PHEV entre 5% y 15%. Están en la media regional o por debajo de ella, en este grupo aparecen Argentina, Chile, México y Paraguay.
3. Países con ventas de BEV representando menos del 2.5% o BEV+PHEV menos de 5%. Estos países son los menos avanzados en la transición, e incluyen Perú, Panamá, El Salvador y Guatemala.

Categorización de países en la región según avance en adopción de vehículos eléctricos (cuota de mercado para el mes de agosto). Incluye vehículos pesados y livianos, pero no motos.

	País	BEV %	PHEV %
Líderes	Uruguay	51,1%	4,9%
	Costa Rica	21,1%	Sin datos
	Colombia	16,7%	2,9%
	Ecuador	13,8%	5,5%
	Brasil	10%	7.5%
Rango medio	México*	3,0%	4,2%
	Paraguay*	3,0%	2,9%
	Chile	2,5%	2,1%
	Argentina*	1,9%	4,0%
Menor adopción	Panamá*	2,2%	Sin datos
	Guatemala*	0,3%	Sin datos
	Perú	0,3%	0,9%
	El Salvador	0,2%	Sin datos

*Estos países presentan datos del mes de junio.

Si desean más información, pueden contactarse con el autor al correo jdceleminmojica@fier.net, o visitar la página https://www.zemo-la.com/es/.

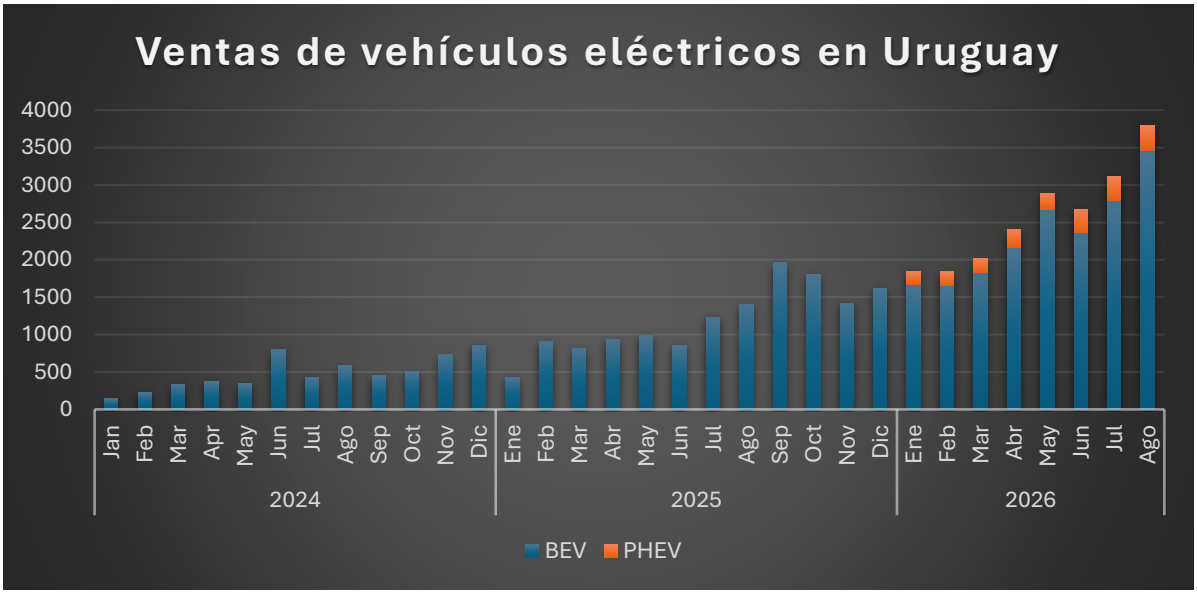
Esta tabla presenta una síntesis de la situación actual en la región. Se resalta la divergencia entre el líder (Uruguay) y el resto de la región: este país tiene una altísima cuota de mercado para eléctricos que lo pone a la par con países que lideran el mercado mundial, incluyendo China, Holanda o Dinamarca. Así mismo, resalta la distancia que separa el grupo de líderes del resto de países en la región.

Es importante tener en cuenta que algunos países presentan alta variabilidad, lo que significa que el dato de agosto no necesariamente representa la tendencia de mediano plazo (por ejemplo, Chile). En este y futuros reportes se presentarán datos país por país para que se pueda evaluar la trayectoria y no solamente el mes específico.

Nuestro reporte incluirá los 13 países, ordenados de mayor a menor cuota de mercado de BEV.

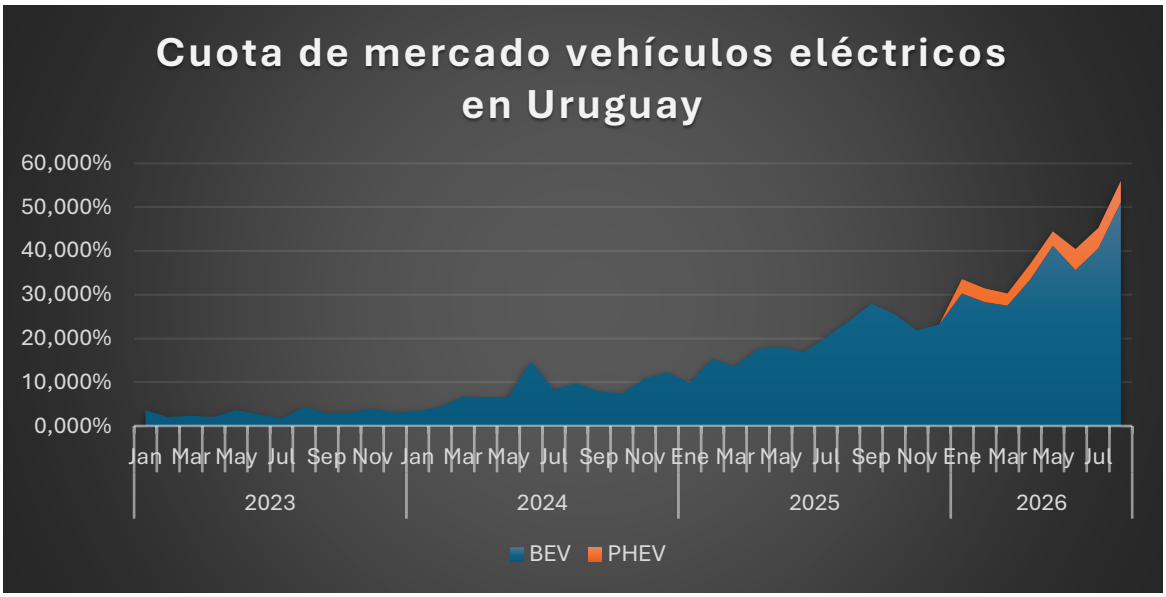
1. **Uruguay**

Uruguay es líder regional e internacional en adopción de movilidad eléctrica. Los factores son múltiples, incluyendo exenciones tarifarias e impositivas a vehículos eléctricos que los ponen a precio comparativo con vehículos a combustión, y un alto costo del combustible. Sin embargo, la adopción ha sido más rápida que en países con circunstancias semejantes, acelerándose el crecimiento a lo largo de 2026:



La cuota de mercado ha así mismo crecido, superando el 50% en el mes de agosto. 30 meses atrás, esta cuota de mercado era de apenas 5%, lo que representa uno de los crecimientos más acelerados de los que se tiene documentación:

Si desean más información, pueden contactarse con el autor al correo jdceleminmojica@fier.net, o visitar la página https://www.zemo-la.com/es/.

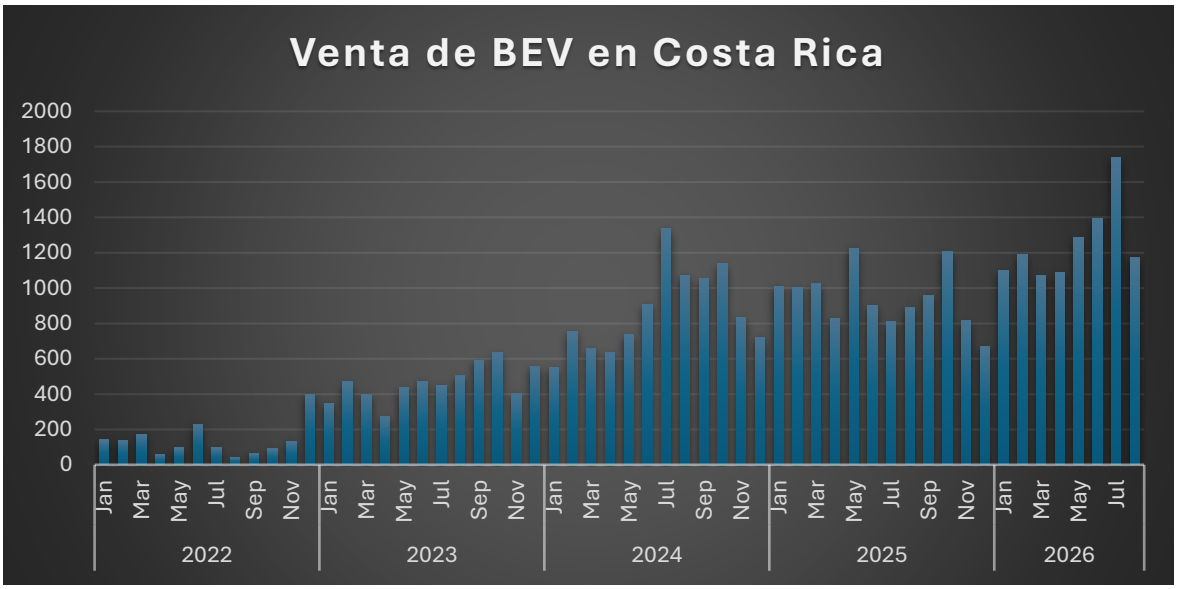


Los datos de Uruguay vienen de la ACAU, y no incluyen importaciones particulares, por lo que pueden estar subestimando las flotas de vehículos comerciales y corporativos importados directamente por empresas privadas o entidades públicas. Los datos de PHEV solo empezaron a ser publicados en 2026.

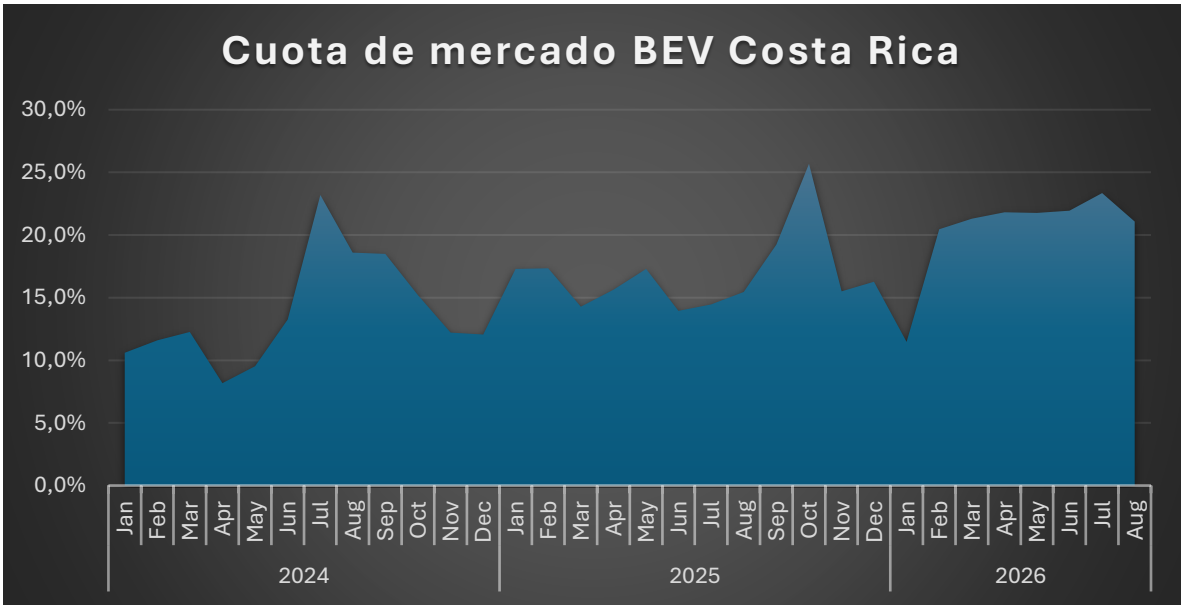
2. Costa Rica

El caso de Costa Rica es particular en tanto que fue un país pionero, con una alta adopción temprana de vehículos eléctricos, pero que desde entonces ha presentado menor crecimiento. En Costa Rica, la existencia de una asociación importante de movilidad eléctrica (ASOMOVE) fue muy relevante para una aceleración temprana de la adopción, de la mano con exenciones arancelarias e impositivas para los vehículos eléctricos, que llevaron a precios muy competitivos para la nueva tecnología ya en 2024.

En el histórico de ventas es visible un crecimiento muy rápido entre 2022 y 2024, pero que se ralentiza en los últimos dos años:



Por este motivo, la cuota de mercado de Costa Rica ha crecido menos que la de Uruguay y otros países. Entre 2024 y 2026, las ventas de BEV pasan de alrededor de 10% del total a alrededor de 20% del total, un crecimiento sólido, pero proporcionalmente inferior al promedio regional. El grueso del crecimiento en Costa Rica ocurrió entre 2022 y 2024, motivo por el que la gráfica luego de 2024 indica un crecimiento moderado:

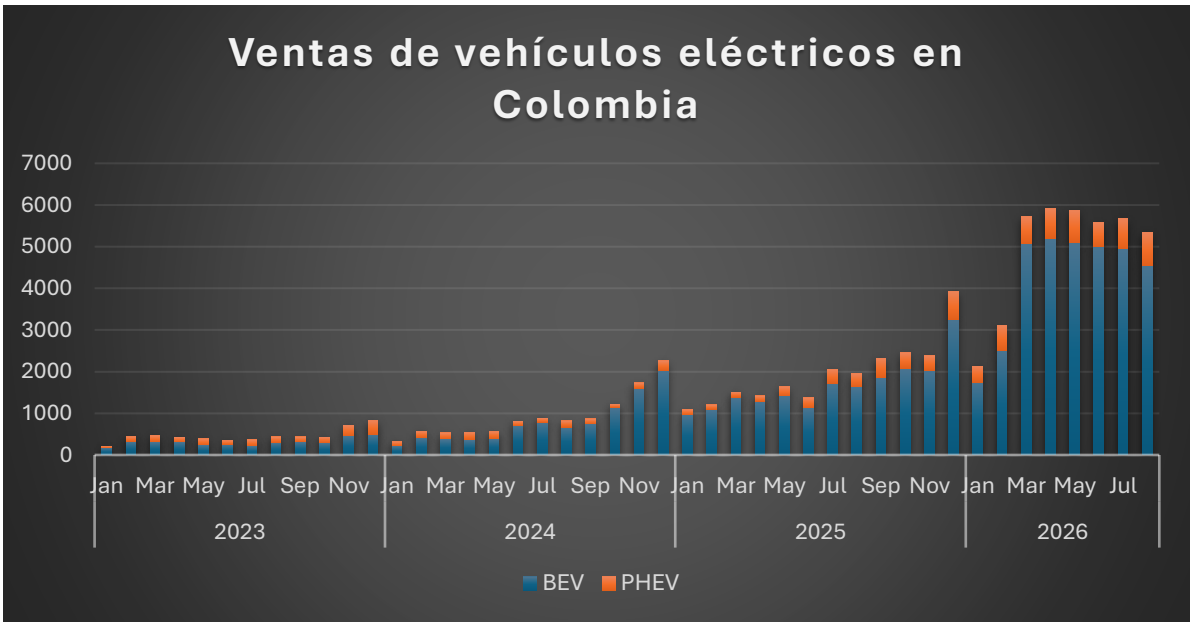


Las cifras de Costa Rica las provee ASOMOVE. Es importante resaltar que estas cifras incluyen el registro de vehículos nuevos y usados. Si nos limitamos exclusivamente a los vehículos nuevos, la cuota de mercado sería superior, pero no hay información disponible al respecto.

Si desean más información, pueden contactarse con el autor al correo jdceleminmojica@fier.net, o visitar la página https://www.zemo-la.com/es/.

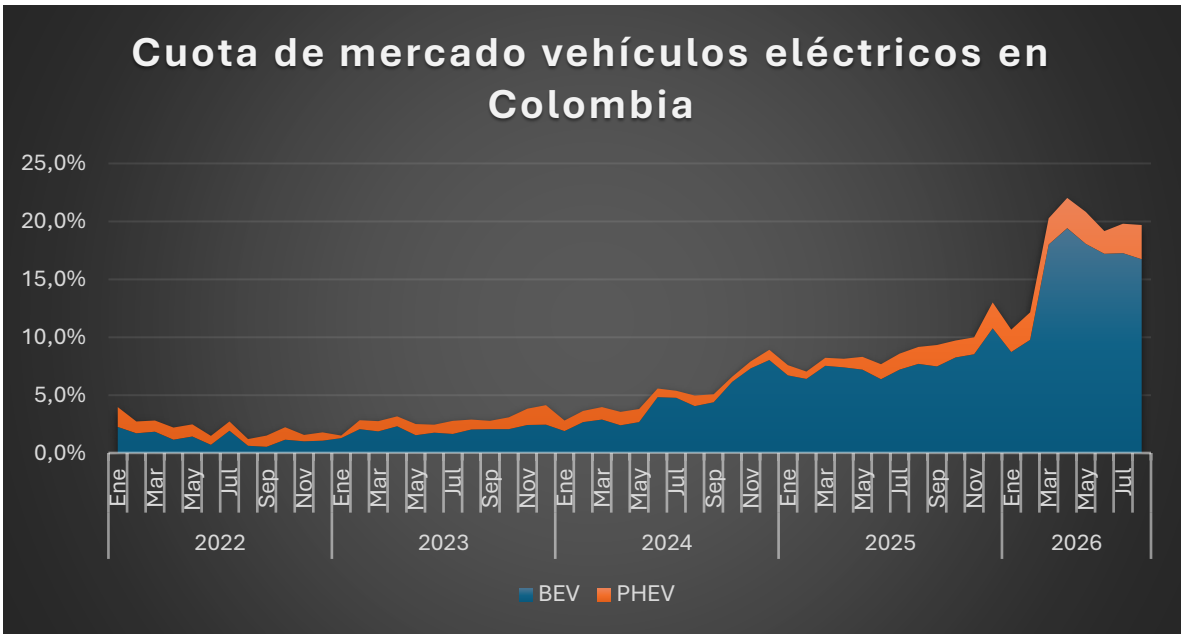
3. Colombia

El mercado colombiano ha presentado un crecimiento rápido en los últimos años, pasando de estar muy por debajo de Costa Rica (proporcionalmente) a casi igualarla en 2026. Los motivos de la rápida adopción en el país, al igual que en los dos anteriores, están relacionados con beneficios tributarios y arancelarios que brindan un bajo coste de compra, pero también a un factor específico a Colombia y es la exención a los vehículos eléctricos de las fuertes restricciones al tránsito que tienen los vehículos a combustión (conocidos localmente como pico y placa). En contraparte, el combustible líquido es más económico en Colombia que en Uruguay y Costa Rica.



El registro de vehículos eléctricos se incrementó de manera sustancial a partir de marzo de 2026, mes en el que comenzaron las entregas de Tesla, marca que había anunciado su llegada al país en octubre de 2025. A partir de este momento y hasta el presente el número de ventas de vehículos eléctricos se estabilizó entre las 5 mil y las 6 mil unidades mensuales, y en torno al 18-20% de cuota de mercado:

Si desean más información, pueden contactarse con el autor al correo jdceleminmojica@fier.net, o visitar la página https://www.zemo-la.com/es/.

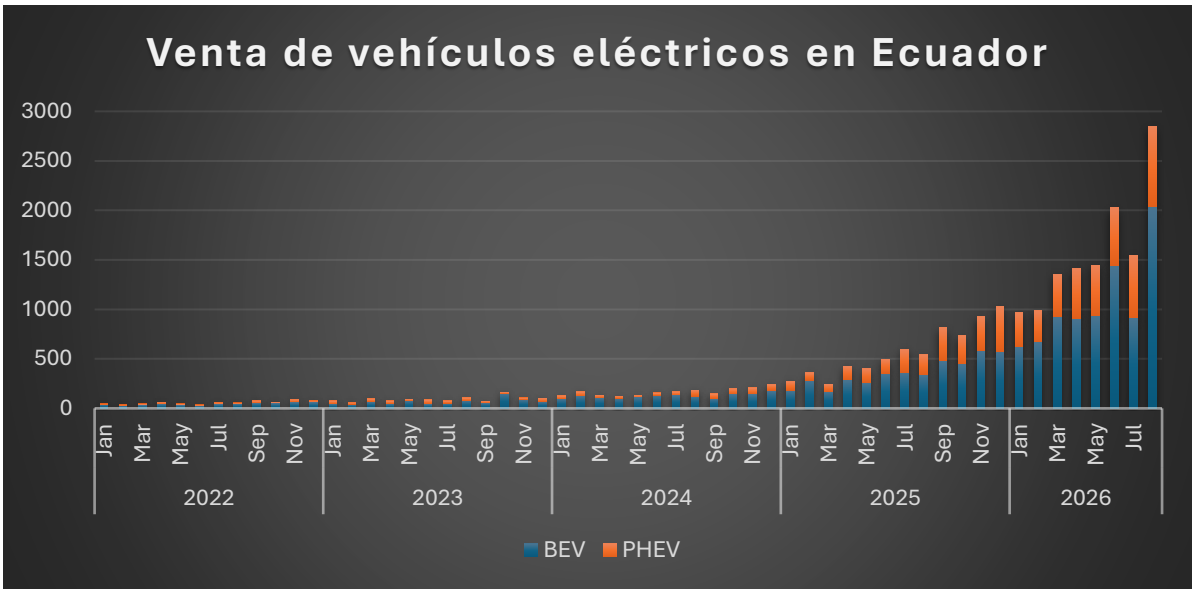


El mercado colombiano, al igual que el uruguayo y el costarricense, presenta una preferencia por los BEV sobre los PHEV, debido a su menor costo producto de mayores exenciones impositivas.

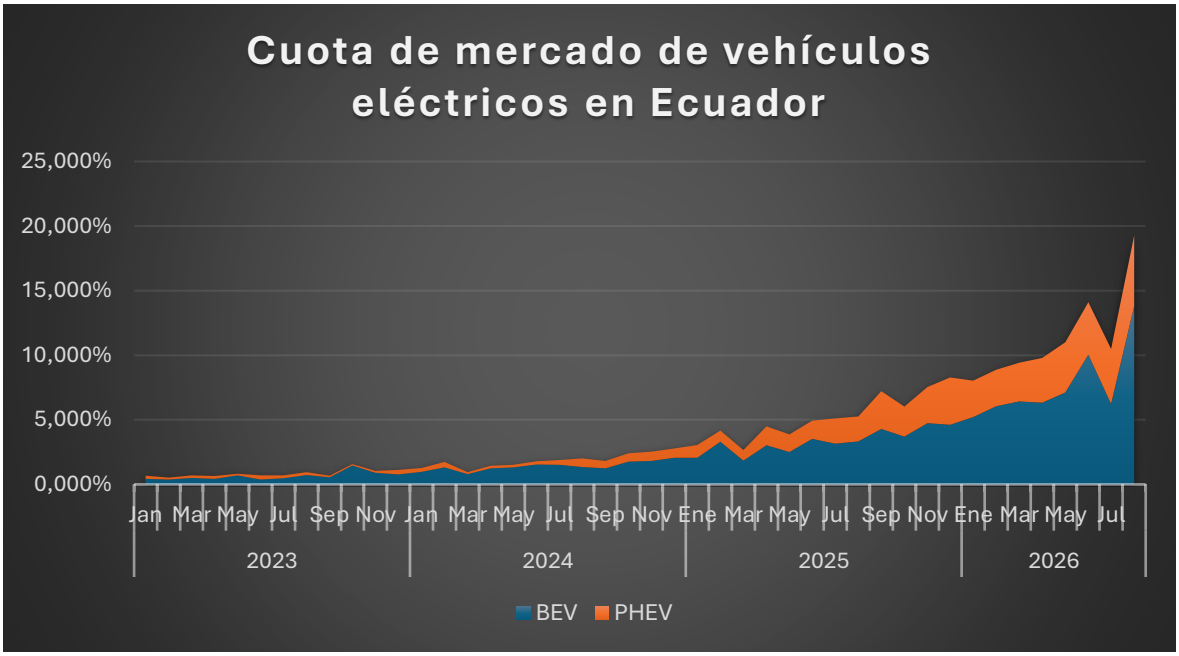
Los datos de Colombia se obtienen de ANDEMOS, basados en la base de datos del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT.

4. Ecuador

El mercado ecuatoriano ha presentado un crecimiento muy alto de una base baja, pasando de estar por debajo del promedio regional a estar por encima en el transcurso de 2026. En este crecimiento ha influido la finalización de los subsidios al combustible a partir de finales de 2024, así como las exenciones tributarias y arancelarias para los vehículos eléctricos. El incremento en las ventas de vehículos eléctricos es visible a partir de 2025, producto de la mencionada finalización en los precios de los combustibles:



El crecimiento en ventas de vehículos eléctricos, como puede verse, ha sido sustancial; sin embargo, ha coincidido con un *boom* en el mercado de vehículos en general, motivo por el que la cuota de mercado se ha incrementado en menor proporción a las ventas totales (pues las ventas de vehículos a combustión también han subido).



Al igual que en los demás países de la región, Ecuador se ha visto beneficiado por el arribo de múltiples modelos eléctricos en distintos segmentos a precios comparables a los de vehículos a combustión, lo que de la mano con el incremento en el costo del combustible ha motivado un crecimiento muy rápido en la adopción de vehículos

eléctricos. Comparativamente, le tomó a Colombia 41 meses pasar de 2% a 18% de cuota de mercado, mientras que Ecuador presenció ese mismo incremento en 24 meses.

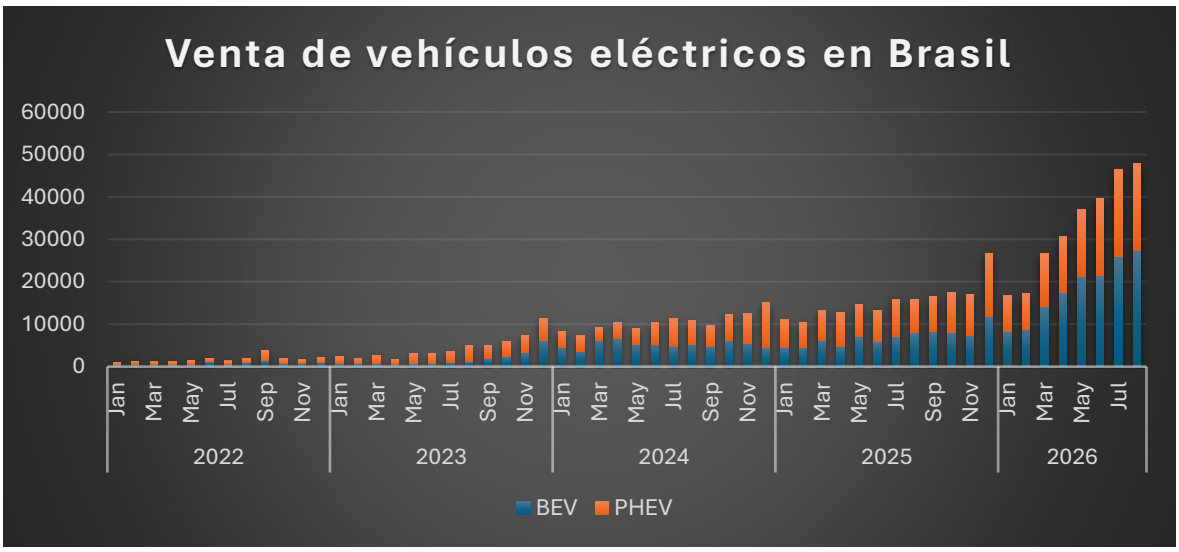
Los datos de Ecuador se obtienen a partir de los registros del Sistema de Rentas Internas (SRI) de este país.

5. **Brasil.**

El mercado automotor brasileño es con diferencia el más grande de la región, representando en torno a 40% de las ventas de vehículos en América Latina y el Caribe. Brasil es así mismo el segundo mayor productor de vehículos de la región (después de México). Por este motivo, los cambios en el mercado brasileño tienen un impacto desmedido en la media regional, y afectan de manera directa lo que ocurre en otros países, en particular aquellos vinculados al Mercosur.

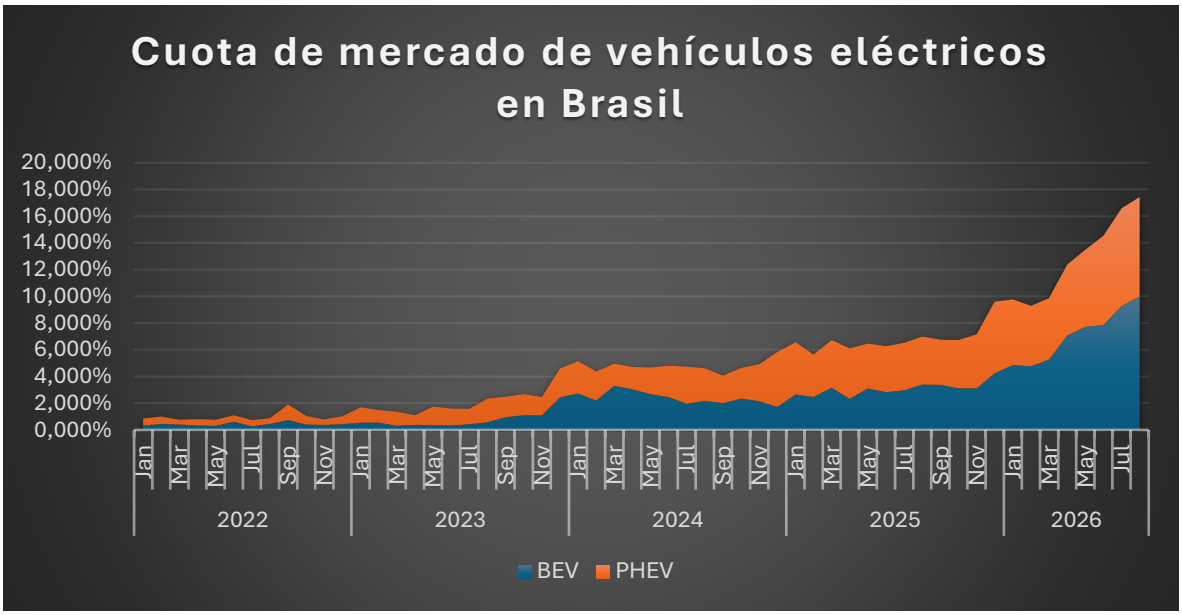
El mercado brasileño ha crecido a tasas considerables a lo largo de los últimos tres años, y en particular en 2026. Al igual que los países anteriores en la lista, Brasil presenta exenciones tributarias y arancelarias, sin embargo, estas últimas aplican exclusivamente para kits para ensamblaje en el país (CKD y SKD) y vencerán en diciembre de este año.

En cambio, el crecimiento en el mercado podría deberse a un incremento en la producción local de vehículos, en particular por parte de BYD y Great Wall Motors (GWM), en sus plantas de Camaçarí e Iracemápolis respectivamente. Esta conclusión es preliminar, pero se basa en el hecho de que los vehículos producidos localmente (entre los que se cuentan el BYD Dolphin Mini, BYD Dolphin, BYD Song, BYD King y Haval H6) aparecen recurrentemente en la lista de más vendidos en Brasil.



Si desean más información, pueden contactarse con el autor al correo jdceleminmojica@fier.net, o visitar la página https://www.zemo-la.com/es/.

La cuota de mercado ha así mismo crecido, casi alcanzando los niveles de Ecuador y Colombia. Esto es algo notorio y destacado en tanto el mercado brasileño es mucho mayor y por lo general los mercados más grandes se demoran más tiempo en cambiar de dirección:



El crecimiento en la venta y producción de vehículos eléctricos en Brasil lo convierte en un actor clave para la región. Brasil presenta TLC con múltiples países, lo que significa que es el origen más probable de vehículos eléctricos en el futuro para éstos cuando los aranceles vuelvan a subir. Así mismo, Brasil ha sido pionero en el desarrollo de modelos PHEV Flex, esto es, capaces de funcionar con electricidad y etanol.

Los datos de Brasil provienen de la Asociación Brasilera de Vehículos Eléctricos (ABVE) y la Federación Nacional de Distribuidores de Vehículos Automotores en Brasil (Fenabrave).

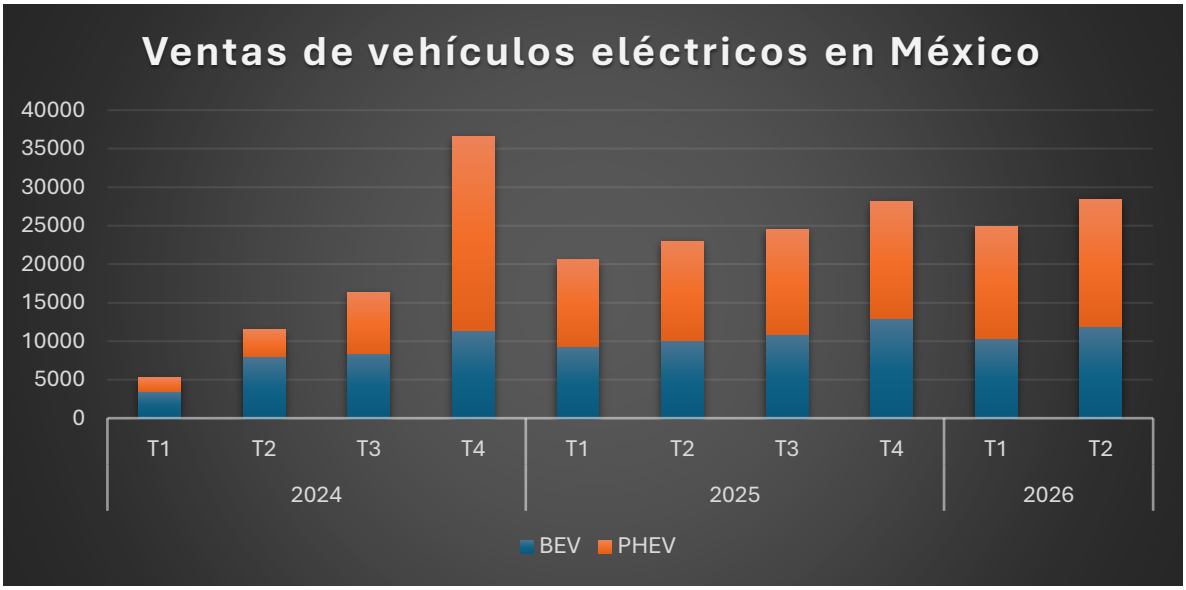
6. México

México es el segundo mercado más importante de América Latina, correspondiendo a casi un tercio del total regional, y es el principal fabricante de autos en la región gracias a su estrecha relación con los Estados Unidos.

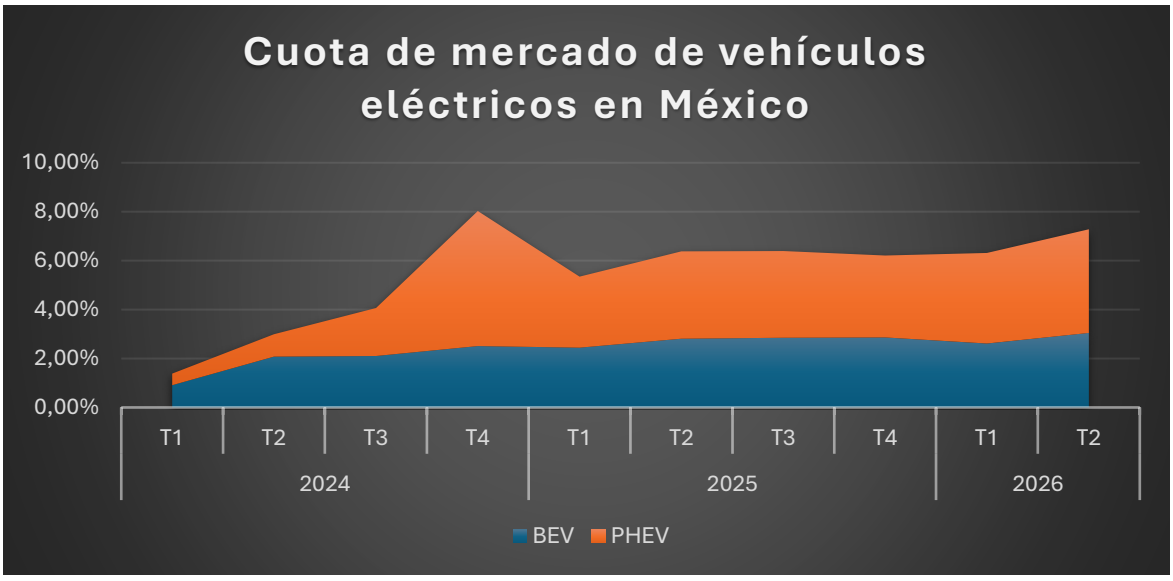
La información del mercado mexicano es limitada, debido a que las cifras de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) no incluyen marcas no asociadas, dentro de las que se cuentan los principales vendedores de vehículos eléctricos en México. Por este motivo, para entregar este informe recurrimos a la información de la Electro-Movilidad Asociación (EMA), la cual tienen un menor nivel de detalle y se presenta de manera trimestral.

Si desean más información, pueden contactarse con el autor al correo jdceleminmojica@fier.net, o visitar la página https://www.zemo-la.com/es/.

Los datos de ventas revelan un crecimiento leve, lo que significa que México se ha ido rezagando con respecto a los países anteriores en nuestra lista. En general, se encuentra que las ventas de BEV se han mantenido constantes a partir del segundo trimestre de 2025, en torno a las 10-13 mil unidades, mientras que los PHEV han ido creciendo progresivamente desde el primer trimestre de 2025, aunque sin nunca superar el récord impuesto en el cuarto trimestre de 2024:



El leve crecimiento en ventas se ha visto reflejado así mismo en un crecimiento muy tenue de la cuota de mercado, la cual alcanza 8% en el cuarto trimestre de 2024 (trimestre récord), baja en el trimestre inmediatamente posterior, y a partir de este punto comienza un proceso de leve crecimiento, alcanzando 7.3% en el segundo trimestre de este año:



Si desean más información, pueden contactarse con el autor al correo jdceleminmojica@fier.net, o visitar la página https://www.zemo-la.com/es/.

El mercado mexicano ha presentado lento crecimiento debido a múltiples factores, entre los que se cuentan altos aranceles a los vehículos importados de China, y un costo comparativamente bajo de vehículos a combustión, producto de la competitiva industria mexicana. Cabe señalar que, contrario a Brasil, México no ha concretado la construcción en suelo mexicano de fábricas a gran escala para marcas chinas, lo que significa que el número de vehículos eléctricos producidos en el país es limitado, incluyendo únicamente los vehículos de la plataforma Ultium de GM (Chevrolet Blazer EV, Equinox EV, Cadillac Optiq), los vehículos ensamblados en la operación de JAC (E10X, E30X, cabe aclarar que esta operación es de ensamble, no producción, y tiene un alcance muy limitado), y más recientemente la producción del Kia EV3. Así mismo, está en proceso el proyecto de producir un vehículo eléctrico urbano a precio muy bajo llamado “Olinia”.

Un comentario importante es que México es el primer país de nuestra lista en el que la venta de PHEVs supera a la venta de BEVs.

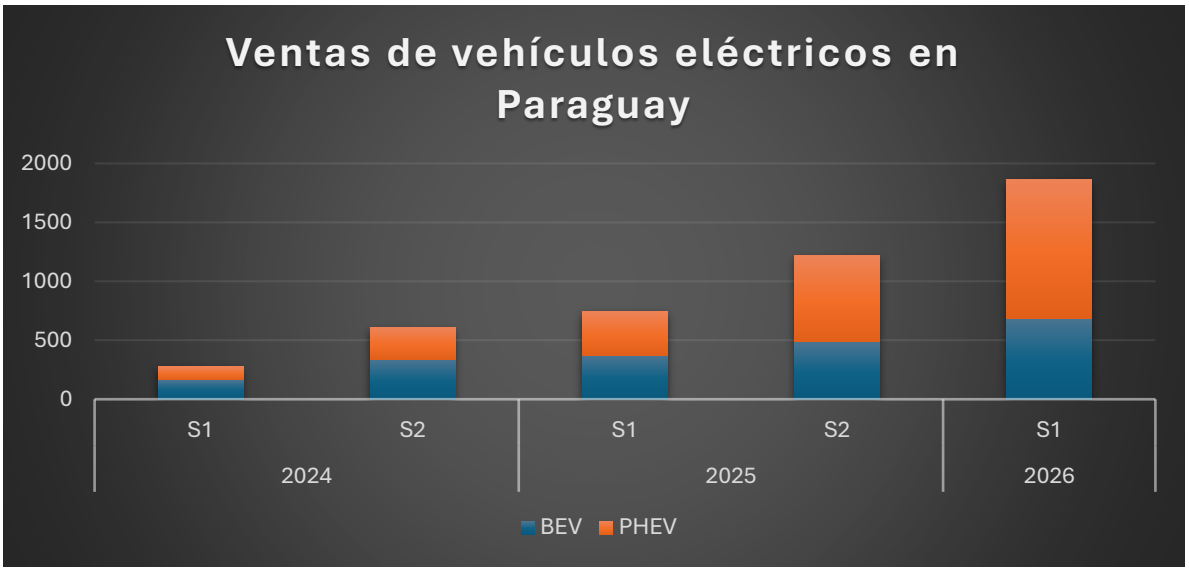
Al ser un país productor a gran escala, es de esperarse que la demanda de vehículos eléctricos en México no repunte hasta que haya producción local a escala igualmente grande.

Los datos de México se obtienen de EMA, el total para la cuota de mercado se extrae de los datos del INEGI.

7. Paraguay

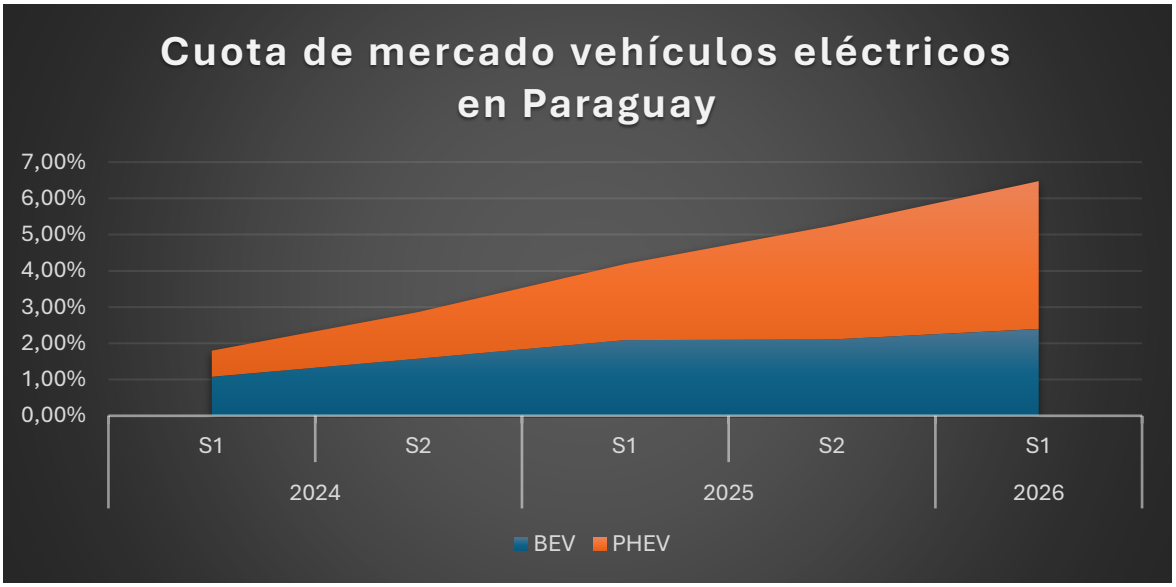
La información disponible sobre el mercado paraguayo es limitada. La Cámara de Distribuidores de Automotores y Maquinarias de Paraguay (CADAM) presenta información de manera esporádica, por lo que para reportes mensuales recurrimos a la información de la Asociación Latinoamericana de Distribuidores de Automotores (ALADDA).

Por este motivo, la información de Paraguay está menos completa que la de países anteriores, teniendo solo datos a nivel semestral para 2025 y años anteriores. Por este motivo, presentamos en la siguiente gráfica la información de manera semestral, para poder hacer comparaciones adecuadas:



Al igual que en México, encontramos que en Paraguay los PHEV son más populares que los BEV.

El crecimiento sustancial de ventas en 2026 ha llevado así mismo a un crecimiento en la cuota de mercado, alcanzando 7.3% (3.7% BEV) en junio de 2026, y 6.5% (2.4% BEV) para todo el primer semestre de este año:



El mercado paraguayo se caracteriza por la venta de vehículos de segunda mano de los mercados vecinos, motivo por el que estas cifras (que corresponden exclusivamente a vehículos nuevos) no reflejan la totalidad de las matriculaciones en el país. No se ha encontrado información pública que permita identificar los vehículos eléctricos usados que se importan en el país, pero por ahora se presume que este número no es importante.

Si desean más información, pueden contactarse con el autor al correo jdceleminmojica@fier.net, o visitar la página https://www.zemo-la.com/es/.

Según datos preliminares de ALADDA, el mercado paraguayo habría alcanzado 9,3% de cuota de mercado (4.3% BEV) en el mes de julio. Los datos de Paraguay provienen de CADAM y de ALADDA.

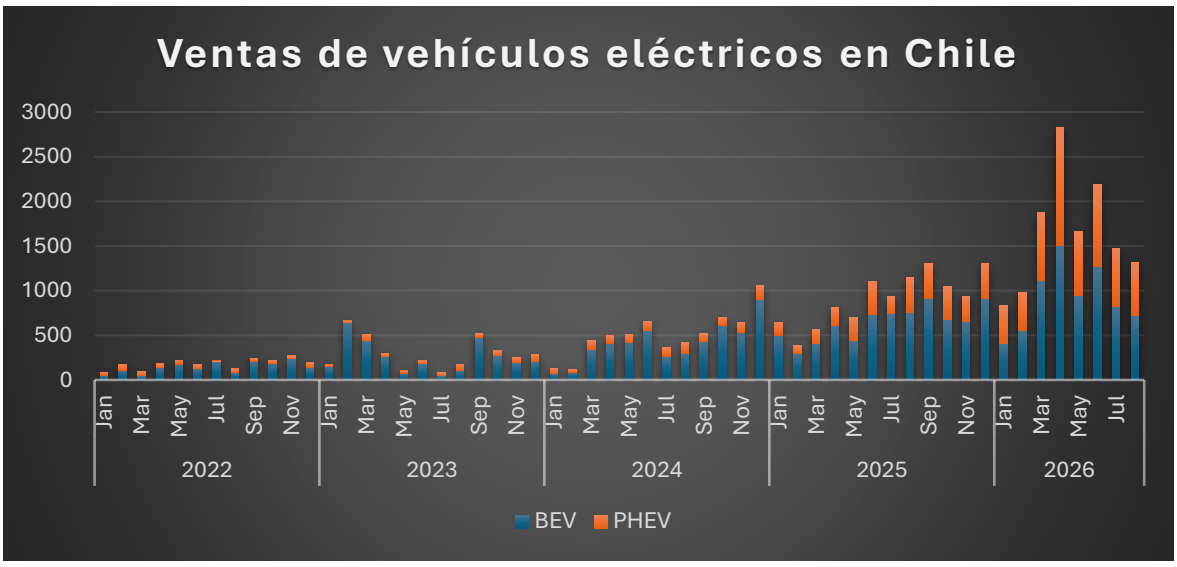
8. Chile

Pese a tener la ley de emisiones para vehículos más estricta de la región (conocida como ley de eficiencia energética), Chile se ubica en la octava posición regional en adopción de vehículos eléctricos. Puede argumentarse que esta discrepancia se debe principalmente a dos motivos:

- Por una parte, la ley de eficiencia energética comenzó a regir en 2024, y no requerirá estándares cero emisiones hasta 2035 para vehículos livianos, avanzando progresivamente hacia esa meta.
- Por otra parte, el combustible en Chile es más económico que en otros países en la región (como Uruguay o Costa Rica) y, en particular, los vehículos a combustión presentan un coste muy inferior al de la mayor parte de países vecinos, haciendo que los vehículos eléctricos sean comparativamente más caros pese a venderse a precios semejantes a los de otros mercados.

Estos motivos han llevado a que la cuota de mercado de Chile esté por debajo de la media regional, aunque ésta debería aumentar conforme se incrementa la exigencia de la ley de eficiencia energética.

Como resultado, encontramos que las ventas de vehículos eléctricos en Chile, pese a sustancial crecimiento año a año, no mantienen una trayectoria de crecimiento semejante a la de Ecuador, Colombia o Brasil, con el total de agosto un 54% por debajo del récord impuesto en el mes de abril:



Si desean más información, pueden contactarse con el autor al correo jdceleminmojica@fier.net, o visitar la página https://www.zemo-la.com/es/.

En consecuencia, la cuota de mercado, que alcanzó un récord de 9,9% en abril (5.3% BEV), se redujo a 4.5% (2.5% BEV) en el mes de agosto.

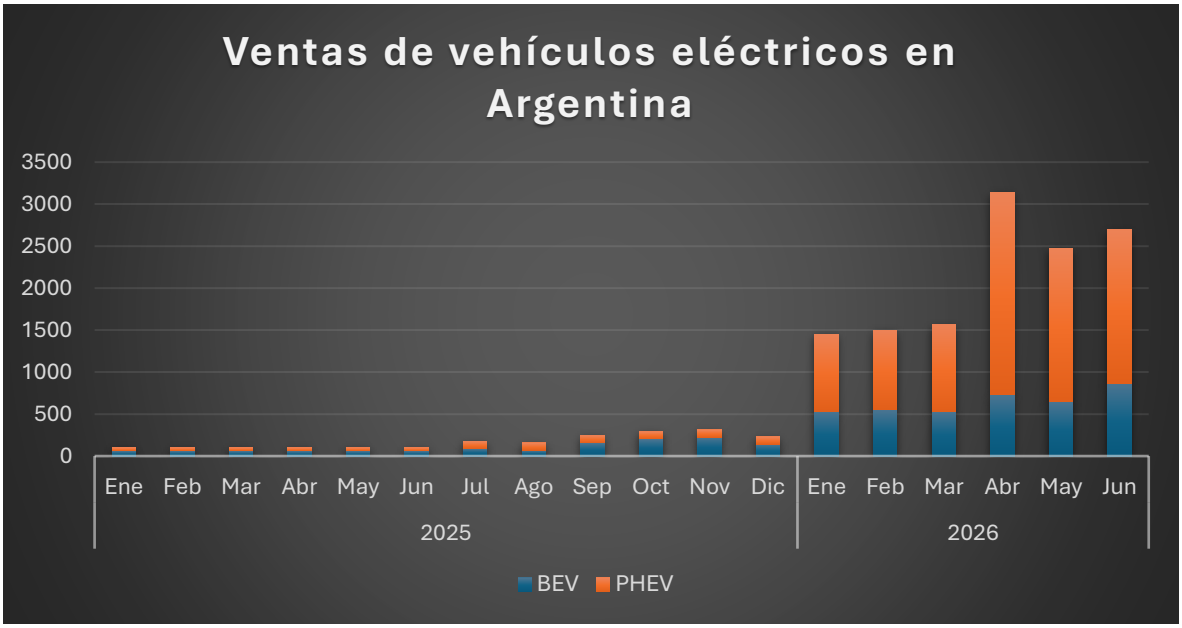
Cabe resaltar que, pese a una tasa de adopción promedio baja comparada con el resto de la región, Chile presenta de lejos la mayor tasa de adopción de buses eléctricos: en este segmento, más de la mitad de las ventas en el transcurso de 2026 han sido de buses 100% eléctricos (BEV).

Los datos de Chile se obtienen de los reportes de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC).

9. Argentina

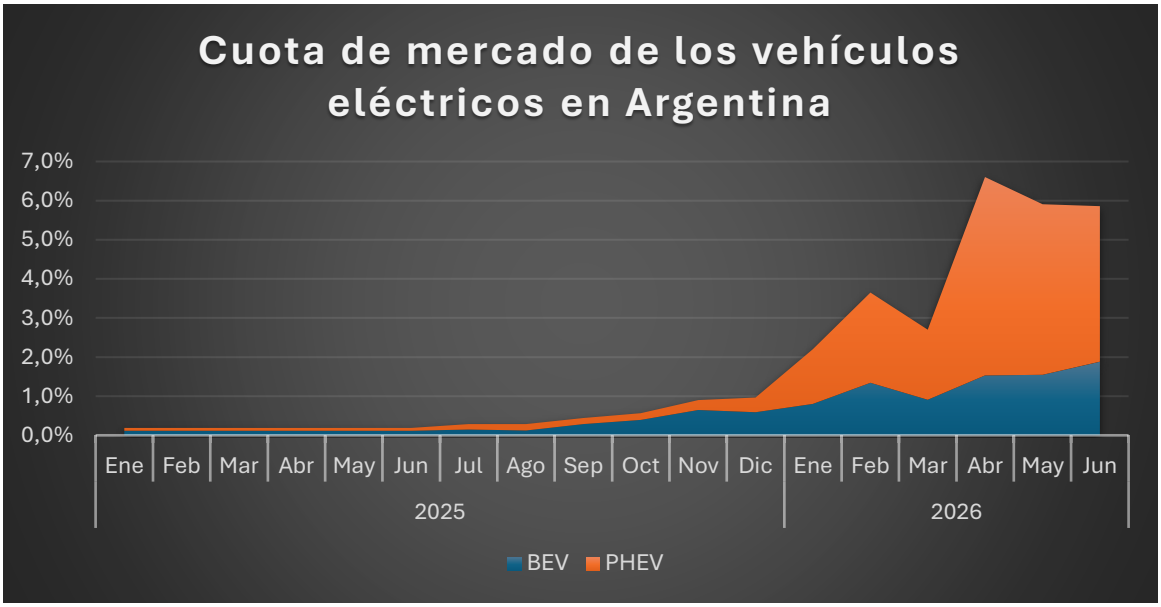
El mercado argentino fue por años el único de los grandes mercados latinoamericanos con una presencia prácticamente nula de vehículos eléctricos. Por este motivo, los reportes oficiales no los incluían como categoría separada en reportes mensuales hasta el segundo trimestre de 2025.

Sin embargo, producto de la reducción general de los aranceles, de cuotas de importación con arancel preferencial a partir de 2026, y de la producción en Brasil (país que por pertenecer al Mercosur puede exportar a Argentina con bajo arancel), la venta de vehículos eléctricos se ha incrementado de manera sustancial, resaltando el incremento en ventas de PHEV, que corresponden a más de dos tercios del total de eléctricos:



Si desean más información, pueden contactarse con el autor al correo jdceleminmojica@fier.net, o visitar la página https://www.zemo-la.com/es/.

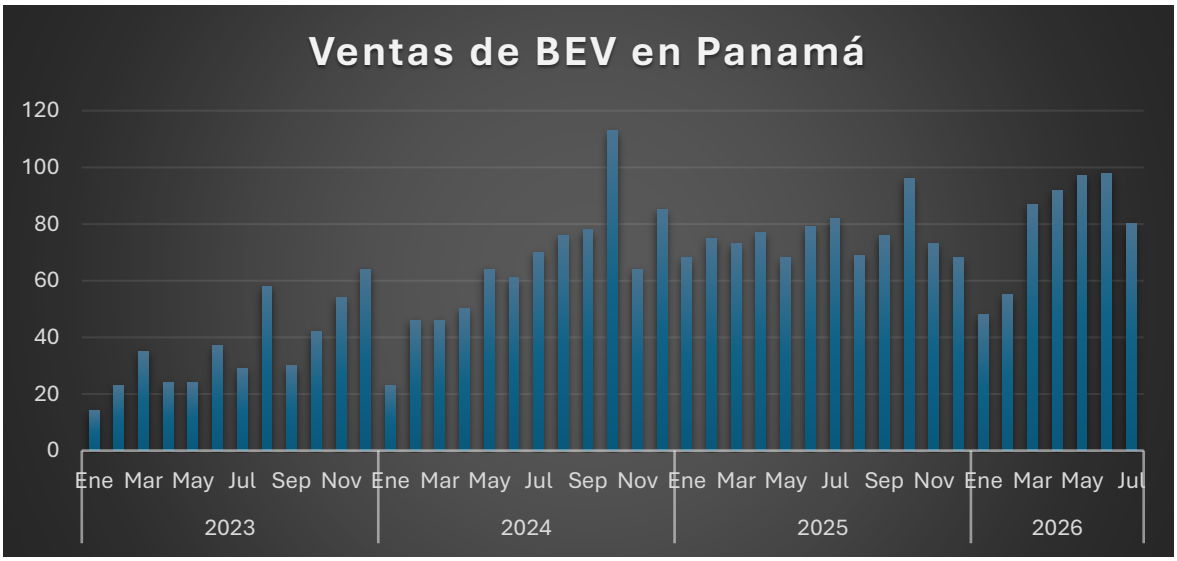
La cuota de mercado argentina así mismo se incrementó de manera sustancial en 2026, pasando de estar por debajo de 0.2% en 2025 a superar el 5% en el segundo trimestre de 2026:



Los datos de Argentina se obtienen de los reportes de la empresa SIOMAA.

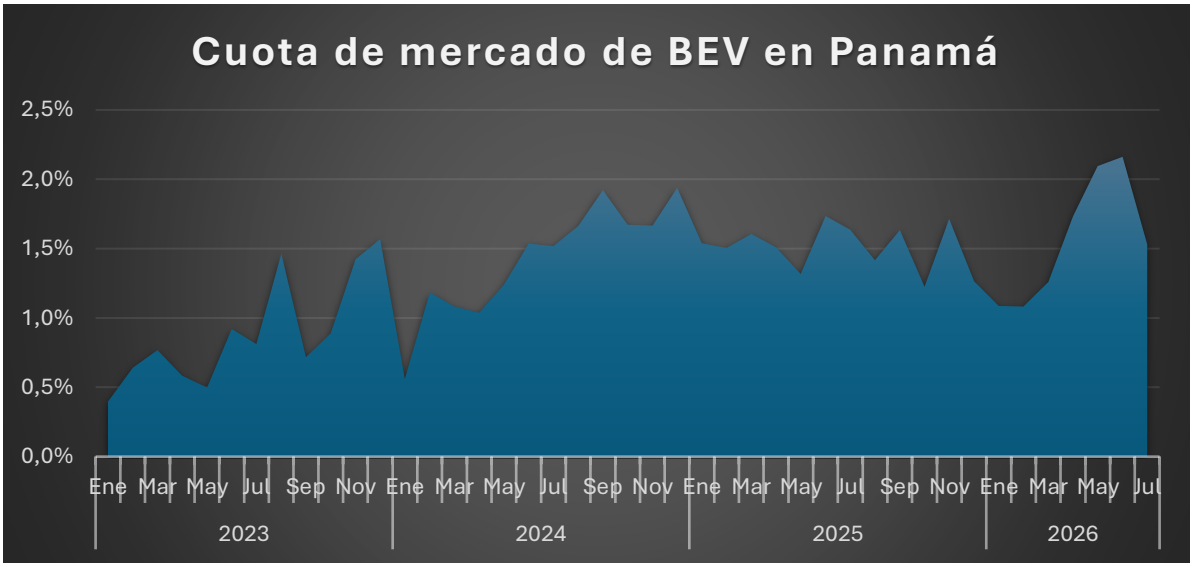
10. Panamá

Pese a ser un país con un ingreso comparativamente alto para la región, y a depender de importaciones de petróleo, Panamá presenta una adopción comparativamente baja de vehículos eléctricos. Las ventas crecieron entre 2023 y 2024, pero desde este año se han mantenido casi constantes, por debajo de las 100 unidades mensuales de BEV (no hay información disponible sobre PHEV).



Si desean más información, pueden contactarse con el autor al correo jdceleminmojica@fier.net, o visitar la página https://www.zemo-la.com/es/.

La cuota de mercado es así mismo estable, habiendo superado el 1% ya en 2024, pero a duras penas superando el 2% algunos meses en 2026. Como tal, el país está muy rezagado aún en la adopción de vehículos eléctricos, y si bien los vehículos a combustión son más baratos que en otros países de la región, la diferencia no es tan grande como en Chile, motivo por el que es difícil explicar este rezago:

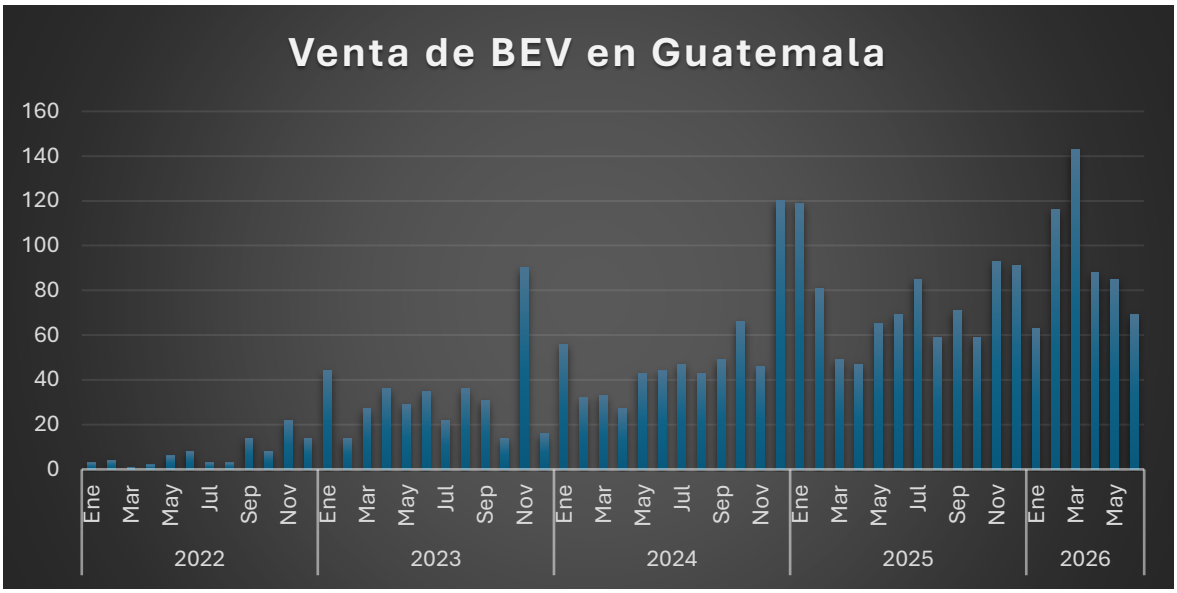


Los datos de Panamá se obtienen de los reportes de la Secretaría de Energía de este país, sin embargo, dicha entidad no presenta reportes desde junio, motivo por el que para información más reciente se recurre a los reportes mensuales de ALADDA:

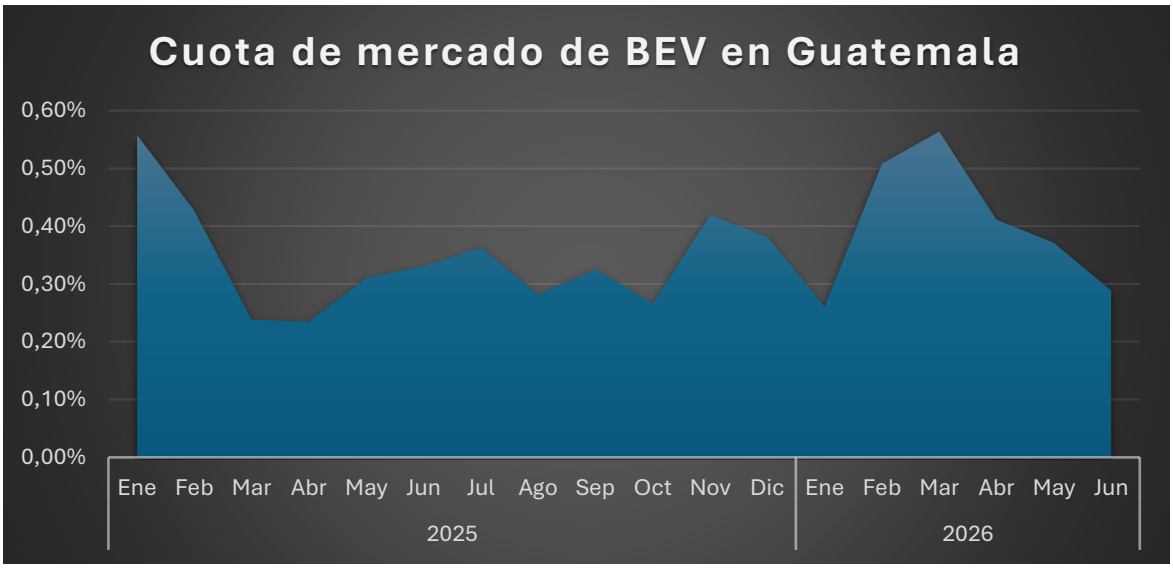
11. Guatemala

El mercado guatemalteco es pequeño y se caracteriza porque una mayoría de los vehículos importados son usados. Muchos vehículos eléctricos nuevos y seminuevos son importados como usados por motivos tributarios, razón por la que este mercado es el único en el que la cuota total se obtiene a partir de los eléctricos nuevos y usados dividido entre el total de carros importados nuevos y usados (de lo contrario, se corre el riesgo de omitir muchos vehículos eléctricos importados como usados).

Las ventas son bajas, correspondiendo en promedio a entre 50 y 150 unidades. El mercado viene creciendo pero la tasa de crecimiento se ha reducido mucho en 2026:



La tasa de mercado se mantiene estable en torno a 0.4%, sin embargo, esto se debe a la contabilidad de las importaciones de vehículos usados. Con la información actual es imposible calcular la cuota de mercado de vehículos eléctricos nuevos.



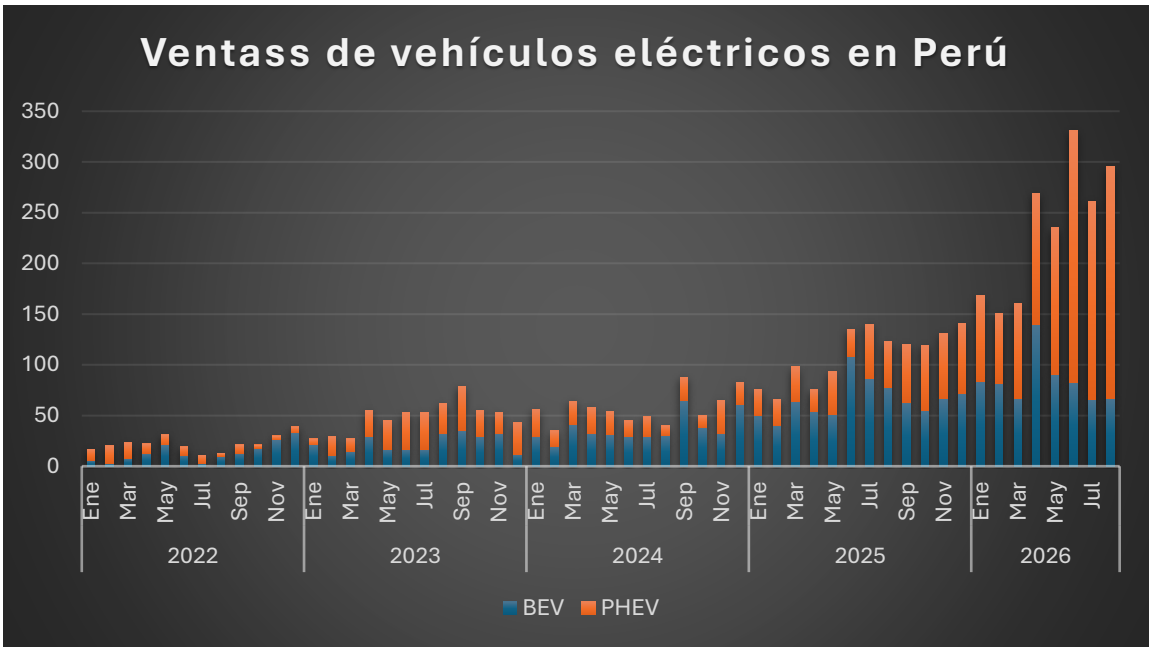
La información de Guatemala le es entregada al Observatorio directamente por la Asociación de Movilidad Eléctrica de Guatemala (AMEGUA), la cual así mismo brinda detalles sobre el mercado y la legislación en este país.

12. Perú

El mercado peruano ha sido uno de los más rezagados en la adopción de vehículos eléctricos, pese a carecer de producción local de petróleo y a un costo de combustible alto comparado con el resto de la región. Al igual que en el caso de

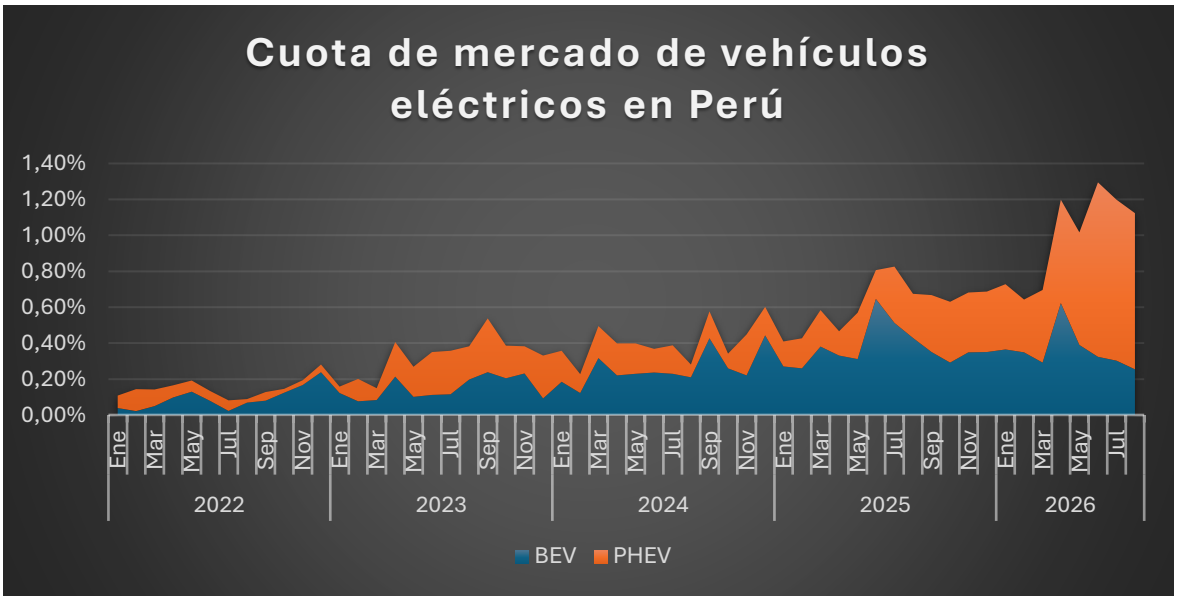
Panamá, esto se debe en parte al bajo costo de los vehículos a combustión y al alto costo de los eléctricos, pero aún teniendo esto en cuenta el nivel de adopción es muy bajo comparado con la media regional, algo difícil de explicar.

Como tal, pese a ser un mercado mucho más grande que el guatemalteco o el panameño, el mercado peruano se caracteriza por ventas semejantes de BEV, con un número ligeramente más alto de PHEV. El crecimiento ha sido sustancial, pero debido a que se parte de una base muy baja, las cifras siguen siendo comparativamente muy bajas, aunque hay crecimiento en las ventas de PHEV a partir del mes de marzo del presente año:



La cuota de mercado es así mismo comparativamente baja, recién superando el 1% en los últimos meses, y siendo una minoría los BEV (0.25% en agosto). El mercado peruano presenta la mayor proporción de PHEV en las ventas de eléctricos hasta el momento:

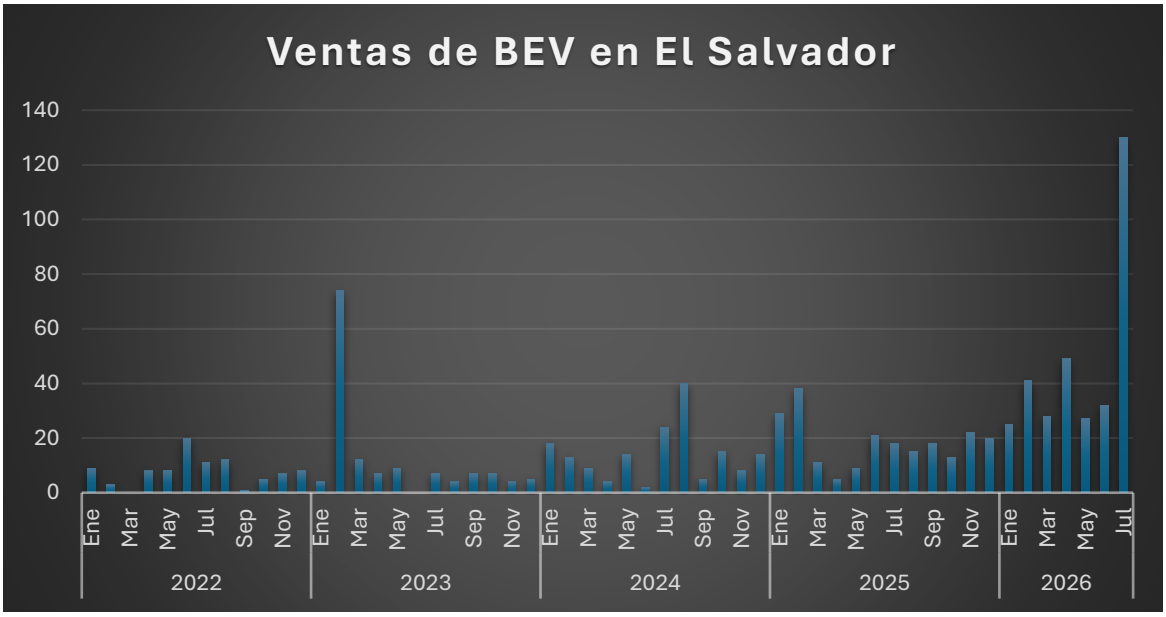
Si desean más información, pueden contactarse con el autor al correo jdceleminmojica@fier.net, o visitar la página https://www.zemo-la.com/es/.



Las cifras de Perú se obtienen a partir de los reportes de la Asociación Automotriz del Perú (AAP).

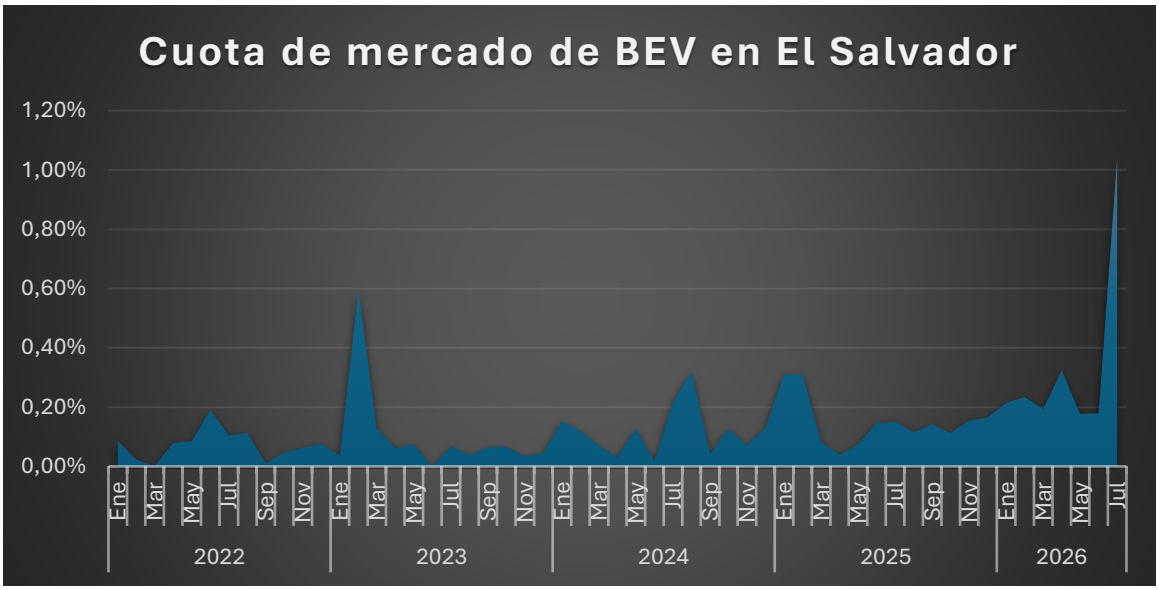
13. El Salvador

El mercado salvadoreño es pequeño y presenta una baja adopción de vehículos eléctricos, motivo por el que las ventas se mantienen generalmente en algunas decenas por mes. No se tienen hipótesis para explicar este rezago, aunque hay que señalar que el otro mercado pequeño de la región incluido en nuestro reporte - Guatemala- presenta un nivel de adopción semejante.



Si desean más información, pueden contactarse con el autor al correo jdceleminmojica@fier.net, o visitar la página https://www.zemo-la.com/es/.

El leve crecimiento visto a lo largo de los últimos años ha representado así mismo un incremento leve en la cuota de mercado, la cual, pese a ello, se mantiene por debajo de 1%, aunque logró alcanzar este hito en julio de 2026 debido a un volumen de ventas relativamente alto este mes:



Los datos de El Salvador se obtienen a partir del Observatorio de Seguridad Vial (ONASEVI) y de las cifras de ALADDA.

Si desean más información, pueden contactarse con el autor al correo jdceleminmojica@fier.net, o visitar la página https://www.zemo-la.com/es/.