



**UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE
DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO
CARRERA DE ECONOMIA**

**TRABAJO DE TITULACIÓN
PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
ECONOMISTA**

TEMA

**ANÁLISIS DE LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA DEL
SECTOR AUTOMOTRIZ Y SU INCIDENCIA EN LOS
INGRESOS FISCALES EN EL PERIODO 2020-2024**

TUTOR

Ing. RUBÉN DARÍO PAZ MORALES, Mgtr.

AUTOR

LISBETH GABRIELA ZAMBRANO VEGA

GUAYAQUIL

2025

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA		
FICHA DE REGISTRO DE TESIS		
TÍTULO Y SUBTÍTULO: Análisis de la Reactivación económica del sector Automotriz y su incidencia en los ingresos fiscales en el periodo 2020-2024		
AUTOR/ES: Lisbeth Gabriela Zambrano Vega	TUTOR: Mgtr. Rubén Darío Paz Morales	
INSTITUCIÓN: Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil	Grado obtenido: Economista	
FACULTAD: Ciencias Sociales y Derecho	CARRERA: Economía	
FECHA DE PUBLICACIÓN: Noviembre de 2025	N. DE PÁGS: 83	
ÁREAS TEMÁTICAS: Ciencias sociales y del comportamiento		
PALABRAS CLAVE: Pandemia, tributación, política fiscal, vehículo automotor, política arancelaria		
RESUMEN: La pandemia por COVID-19 afectó las economías a nivel mundial reforzó medidas previas e implementó otras que, junto a la iniciativa de los concesionarios de vehículos, financieras y talleres de posventa, impulsaron una recuperación del sector en los años 2021 y 2022 como el impulso arancelario a nuevas tecnologías como la eléctrica; parámetros para la chatarrización y reposición de unidades; alivios financieros; entre otras. El sector privado, para el segundo semestre de 2020, se tomó nuevos retos en entornos desconocidos para algunos segmentos de la población. Así dio paso a la primera feria virtual; surgieron nuevas formas de financiamiento directo de las concesionarias y de iniciativas como clubes de compra. Para los años 2023 y 2024, los indicadores económicos del sector, se vieron afectados, por razones distintas a la pandemia, como la inseguridad que afectó al transporte comercial. En marco impositivo de la política fiscal, los tributos no fueron reducidos, al contrario, en el proceso de recuperación se modificó el porcentaje del Impuesto al Valor Agregado [IVA] (incremento de 3 puntos porcentuales), así como la disposición de gravar con IVA a los vehículos usados. A pesar de no haber alcanzado los indicadores de 2019, al cierre del año 2024, el sector automotriz contribuye favorablemente a nivel tributario con casi el 7% de la recaudación total y el empleo del 1.28% de la Población Económicamente activa, en a fines del año 2024.		
N. DE REGISTRO (en base de datos): N. DE CLASIFICACIÓN:		
DIRECCIÓN URL (Web):		
ADJUNTO PDF:	SI ☒	NO ☐
CONTACTO CON AUTOR/ES: Lisbeth Gabriela Zambrano Vega	Teléfono: 0991269442	E-mail: lizambranov@ulvr.edu.ec
CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:	Lic. Carlos Pérez Leiva, MsC Teléfono: 25965000 Ext. 249 E-mail: cperezl@ulvr.edu.ec Lcda. Julissa Villanueva Barahona, Mgtr. Teléfono: 2595000 Ext. 226 E-mail: jvillanuevab@ulvr.edu.ec	

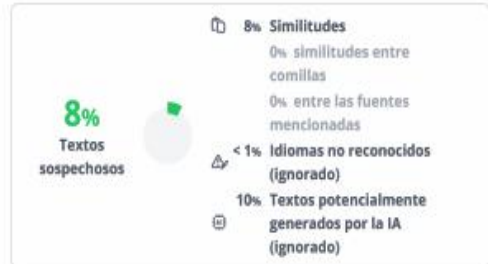
CERTIFICADO DE SIMILITUD

**CERTIFICADO DE ANÁLISIS**
magister



RUBEN DARIO PAZ
MORALES
Validado automáticamente por Firefly

LISBETH GABRIELA ZAMBRANO
VEGA REVISADO FINAL



Nombre del documento: LISBETH GABRIELA ZAMBRANO VEGA
REVISADO FINAL.docx
ID del documento: ee1d704c7fce45bb280c1752ba8a46db2c86c113
Tamaño del documento original: 552,76 kB

Depositante: Rubén Paz Morales
Fecha de depósito: 18/8/2025
Tipo de carga: interface
fecha de fin de análisis: 18/8/2025

Número de palabras: 12.790
Número de caracteres: 83.105

Ubicación de las similitudes en el documento:



Fuentes principales detectadas

Nº	Descripciones	Similitudes	Ubicaciones	Datos adicionales
1	 www.dspace.uce.edu.ec El efecto de las políticas tributarias en las importacion... http://www.dspace.uce.edu.ec/handle/25000/19293 15 fuentes similares	2%		 Palabras idénticas: 2% (218 palabras)
2	 www.dspace.uce.edu.ec Análisis y propuesta de la implementación de procedi... http://www.dspace.uce.edu.ec/handle/25000/2081 6 fuentes similares	2%		 Palabras idénticas: 2% (217 palabras)
3	 hdl.handle.net El régimen tributario ecuatoriano entre los años 1999 y 2010; en... http://hdl.handle.net/10644/2289 9 fuentes similares	2%		 Palabras idénticas: 2% (183 palabras)
4	 www.ifs-group.ec Art. 5 Ley Orgánica de Prevención, del delito de Lavado de Ac... https://www.ifs-group.ec/post/2019/01/10/art-5-ley-prevenci-c3-b3n-del-delito-de-lavado-de-a-... 5 fuentes similares	1%		 Palabras idénticas: 1% (173 palabras)
5	 repositorio.ucsg.edu.ec Análisis de las deducciones en el pago del impuesto a L... http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/2829/1/T-UCSG-PRE-ECO-MD-CICA-3.pdf	1%		 Palabras idénticas: 1% (152 palabras)

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES

La estudiante egresada **Lisbeth Gabriela Zambrano Vega**, declara bajo juramento, que la autoría del presente Trabajo de Titulación, **Análisis de la reactivación económica del sector automotriz y su incidencia en los ingresos fiscales en el periodo 2020-2024**, corresponde totalmente a la suscrita y me responsabilizo con los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada.

De la misma forma, cedo los derechos patrimoniales y de titularidad a la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil, según lo establece la normativa vigente.

Autora

Firma: 

Lisbeth Gabriela Zambrano Vega

C.I. 0952166536

CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL DOCENTE TUTOR

En mi calidad de docente Tutor del Trabajo de Titulación **Análisis de la reactivación económica del sector automotriz y su incidencia en los ingresos fiscales en el periodo 2020-2024**, designado(a) por el Consejo Directivo de la Facultad de Ciencias Sociales y Derecho de la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil.

CERTIFICO:

Haber dirigido, revisado y aprobado en todas sus partes el Trabajo de Titulación, titulado: **Análisis de la reactivación económica del sector automotriz y su incidencia en los ingresos fiscales en el periodo 2020-2024**, presentado por la estudiante **Lisbeth Gabriela Zambrano Vega** como requisito previo, para optar al Título de Economista, encontrándose apto para su sustentación.

Firma:

Mgtr. RUBÉN PAZ MORALES

C.C. 0917278012

AGRADECIMIENTO

Agradeciendo siempre aquel que me dio la vida y me ha sostenido todos estos años y por quien hoy estoy en este punto, Dios.

A mi familia, y en especial a mi tío el Ingeniero Carlos vega porque con su afecto y ejemplo me ha enseñado a luchar y seguir adelante pese a todas las adversidades que se me ha presentado, a mis abuelos y a mi mamá que siempre han confiado en mí, en los días buenos y malos siempre apoyándome y dándome palabras de aliento y fe.

Al ingeniero Rubén Paz Morales quien me ha brindado excelencia y profesionalismo en estos años académicos. Agradezco también a mi prestigiosa Universidad Laica Vicente Roca fuerte y los muchos docentes que contribuyeron con sus conocimientos y dedicación a mi formación.

Lisbeth Gabriela Zambrano Vega

DEDICATORIA

Dedico este trabajo de titulación a mi familia, en especial a mi tío que ha sido una persona incondicional y que ha estado en cada paso que he dado en este proceso académico. Cabe recalcar que no ha sido fácil, cada paso ha valido la pena y gracias aquello he logrado en convertirme en una mujer profesional. Dedico todos mis triunfos a toda mi familia ya que sin ellos nada de esto hubiera sido posible.

Les dedico este trabajo de titulación que simboliza una meta cumplida y es el inicio de muchos logros más, se acaba esta etapa universitaria donde me llevo muchos recuerdos bonitos que los llevare siempre en mi corazón, a mi Dios por siempre sostenerme en los momentos más difíciles, siempre él ha estado.

¡Gracias por su amor incondicional!

Lisbeth Gabriela Zambrano Vega

RESUMEN

El sector automotriz integra subsectores como el de producción (ensamblaje nacional) e importaciones, vehículos y autopartes. La pandemia por COVID-19 afectó las economías a nivel mundial, demarcando nuevos escenarios productivos y comerciales. La reactivación económica requirió la voluntad de los sectores público y privado. Ecuador, una economía cuyas cifras macroeconómicas ya presentaban algunas alertas previo a la pandemia, reforzó medidas previas e implementó otras que, junto a la iniciativa de los concesionarios de vehículos, financieras y talleres de posventa, impulsaron una recuperación del sector en los años 2021 y 2022.

Entre las políticas públicas resaltan el impulso arancelario a nuevas tecnologías como la eléctrica; parámetros para la chatarrización y reposición de unidades; alivios financieros; entre otras. El sector privado, para el segundo semestre de 2020, se tomó nuevos retos en entornos desconocidos para algunos segmentos de la población. Así dio paso a la primera feria virtual; surgieron nuevas formas de financiamiento directo de las concesionarias y de iniciativas como clubes de compra.

Para los años 2023 y 2024, los indicadores económicos del sector, se vieron afectados, por razones distintas a la pandemia, como la inseguridad que afectó al transporte comercial. En marco impositivo de la política fiscal, los tributos no fueron reducidos, al contrario, en el proceso de recuperación se modificó el porcentaje del Impuesto al Valor Agregado [IVA] (incremento de 3 puntos porcentuales), así como la disposición de gravar con IVA a los vehículos usados.

A pesar de no haber alcanzado los indicadores de 2019, al cierre del año 2024, el sector automotriz contribuye favorablemente a nivel tributario con casi el 7% de la recaudación total y el empleo del 1.28% de la Población Económicamente activa, en a fines del año 2024.

Los resultados de la investigación son producto del estudio documental, análisis de datos del sector y entrevistas a expertos, desarrollados a lo largo de sus cuatro capítulos. El período estudiado es 2020-2024, pero en algunos momentos del trabajo se integraron, para comparación, las cifras del año 2019.

ABSTRACT

The automotive sector encompasses subsectors such as production (domestic assembly) and imports, vehicles, and auto parts. The COVID-19 pandemic impacted economies worldwide, creating new production and commercial scenarios. Economic recovery required the commitment of both the public and private sectors. Ecuador, an economy whose macroeconomic figures already presented some warning signs prior to the pandemic, reinforced previous measures and implemented others that, along with initiatives from vehicle dealerships, finance companies, and aftermarket repair shops, drove a recovery in the sector in 2021 and 2022.

Public policies include tariff incentives for new technologies such as electricity; parameters for the scrapping and replacement of vehicles; financial relief, among others. In the second half of 2020, the private sector took on new challenges in environments unfamiliar to some segments of the population. This paved the way for the first virtual fair. New forms of direct financing from dealerships and initiatives such as buying clubs emerged.

For the years 2023 and 2024, the sector's economic indicators were affected, for reasons other than the pandemic, such as the insecurity that affected commercial transportation. Within the framework of fiscal policy, taxes were not reduced; on the contrary, during the recovery process, the Value Added Tax [VAT] percentage was modified (increased by 3 percentage points), as well as the provision to tax used vehicles with VAT.

Despite not having reached the 2019 indicators, by the end of 2024, the automotive sector will contribute favorably to tax revenues, accounting for nearly 7% of total revenue and employing 1.28% of the economically active population by the end of 2024.

The research results are the product of a documentary review, analysis of sector data, and interviews with experts, developed throughout its four chapters. The period studied is 2020-2024, but figures from 2019 were incorporated at certain points in the work for comparison.

ÍNDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I	3
ENFOQUE DE LA PROPUESTA	3
1.1 Tema.....	3
1.2 Planteamiento del Problema	3
1.3 Formulación del Problema:	5
1.4 Objetivos	5
1.4.1 Objetivo General.....	5
1.4.2 Objetivos Específicos	5
1.5 Idea a Defender	6
1.6 Línea de Investigación Institucional / Facultad.....	6
CAPÍTULO II	7
MARCO REFERENCIAL.....	7
2.1 Marco Teórico	7
2.1.1 Antecedentes o estados del arte	7
2.1.2 Fundamentos teóricos	13
2.1.2.1 Teoría de la modernización	13
2.1.2.2 Desarrollo económico.....	14
2.1.2.3 Teoría del desarrollo sostenible.....	15
2.1.2.4 Teoría del capital humano	17
2.1.2.5 Teoría del flujo.....	18
2.2 Marco conceptual.....	19
2.2.1 Políticas públicas	19
2.2.1.1 Funciones de las políticas públicas	20
2.2.1.2 Tipos de políticas públicas	20
2.2.1.3 Políticas públicas en Ecuador dentro del sector automotriz	21
2.2.2 Reactivación económica.....	22
2.2.3 El mercado automotriz	23
2.2.4 Distribución del mercado según vehículos nacionales e importados.....	26
2.3 Marco Legal	30
2.3.1 Constitución de la República del Ecuador (2011)	30
2.3.2 Ley de Régimen Tributario Interno (LRTI, 2017) (2017).....	32

2.3.3 Decreto-Ley Orgánica para la Mejora Recaudatoria a Través del Combate al Lavado de Activos (2024)	35
2.3.4 Ley Orgánica de Prevención, Detección y Erradicación del Delito de Lavado de Activos y del Financiamiento de Delitos. (2016) (2016)	36
2.3.5 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2021) 37	
CAPÍTULO III	39
MARCO METODOLÓGICO	39
3.1 Enfoque de la investigación: (cuantitativo, cualitativo o mixto)	39
3.2 Alcance de la investigación: (Exploratorio, descriptivo o correlacional)	40
3.3 Técnica e instrumentos para obtener los datos	41
3.4 Población y muestra	42
CAPÍTULO IV	43
INFORME DE RESULTADOS	43
4.1 Presentación y análisis de resultados	43
4.2 Resultados y análisis estadístico	46
4.2.1. Impuestos que genera el sector – Contribución Fiscal	47
4.2.2 Empleos en el Sector Automotriz.....	48
4.2.3 Políticas Económicas que incidieron en la reactivación del Sector Automotriz luego de la pandemia	49
4.2.3.1 Chatarrización.-	49
4.2.3.2 Alivio Financiero	50
4.2.3.3 IVA en la compra-venta de vehículos usados e incremento del 3% en este impuesto	51
4.2.3.4 Reducción del tamaño del estado: Servidores públicos desvinculados e indemnizados.-	52
4.2.4 Acciones privadas.....	53
4.2.4.1 Ferias virtuales de concesionarios de vehículos	54
4.2.4.2 Refinanciamientos y reestructuras	54
4.2.4.3 Financiamiento directo – libertad para políticas crediticias.....	55
4.2.4.4 Nuevas formas de acceso al crédito.....	55
4.2.4.5 Importación de eléctricos – apertura del mercado.....	56
CONCLUSIONES.....	57
RECOMENDACIONES	59
REFERENCIAS.....	61

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Antecedente 1	8
Tabla 2 Antecedente 2	9
Tabla 3 Antecedente 3	10
Tabla 4 Vehículos Registrados en el Ecuador a diciembre de 2024	25
Tabla 5 Resultados de las entrevistas a expertos	44
Tabla 6 Ventas del sector automotriz – Subsector vehículos	46
Tabla 7 Contribución tributaria total del sector automotriz	48
Tabla 8 Contribución Empleos del Sector Automotriz	49
Tabla 9 Personas excluidas del sistema financiero del Ecuador	51
Tabla 10 Reducción del Gasto del sector público	52

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 El mercado automotriz ecuatoriano.....	26
Figura 2 Distribución del parque automotor por tipo de vehículos	27
Figura 3 Perspectivas del Mercado Automotriz – Ecuador.....	28
Figura 4 Proceso cualitativo	39
Figura 5 Inflación Ecuador	53

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1 Cuestionario para entrevista	68
--	----

INTRODUCCIÓN

La pandemia de COVID-19 ha provocado transformaciones significativas en los aspectos culturales, sociales, tecnológicos y económicos, lo que ha repercutido directamente en la importación, producción y comercialización de los bienes y servicios del sector automotriz en Ecuador.

A pesar de estos desafíos, la industria automotriz ha sido un pilar clave en el desarrollo económico del país en los últimos años, impulsando avances tecnológicos durante más de tres décadas. Además, se ha consolidado como una de las áreas con mayor inversión privada, promoviendo la capacitación de profesionales y generando empleo en diversos sectores relacionados.

Según investigaciones desarrolladas por Cifuentes-Suárez y Moreno-Gavilanes (2021), determinan que, en la actualidad, las importaciones de vehículos han disminuido en un 20% como resultado del aumento de impuestos y las restricciones impuestas por el país para limitar las compras externas y promover el consumo de productos nacionales. No obstante, muchos consumidores siguen optando por vehículos importados debido a que el mercado local no logra cumplir con sus expectativas. Esta situación se debe, en parte, a la falta de avances tecnológicos y al déficit de conocimiento e innovación en el diseño de nuevos productos que satisfagan las necesidades de los compradores en este sector.

En 2021, la productividad se vio afectada por la pandemia global, lo que generó la necesidad de un análisis detallado y una planificación estratégica para la recuperación económica. Este proceso de reactivación, caracterizado por su complejidad y diversidad, requiere una adecuada gestión en la asignación de materia prima, energía, combustible y otros insumos esenciales.

En la actualidad, el sector automotriz es reconocido como un motor clave para el desarrollo económico, ya que impulsa la economía local y contribuye al crecimiento sostenido del país a largo plazo. En América Latina, esta industria fomenta sinergias entre distintos sectores y fortalece el sistema financiero, dado su estrecha relación

con otros servicios. En este contexto, el objetivo de este estudio es analizar el impacto de la reactivación económica del sector automotriz en los ingresos fiscales del Ecuador durante el periodo 2020-2024, con el fin de comprender su relevancia dentro del marco de la recuperación económica post pandemia.

Acorde a lo publicado en su Boletín Parque Automotor Circulante de Diciembre de 2024 la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE) (2025), refiere que, en el Ecuador, al cierre del año 2024, estaban registrados 5'048.043 vehículos motorizados en total, prevaleciendo un 41,65% de motocicletas y 22,73% de automóviles. Vale señalar que estos registros no distinguen el uso o destino de los vehículos, sino su tipo exclusivamente.

La estructura de este estudio se organiza de la siguiente manera:

En el Capítulo I se presenta el planteamiento del problema, exponiendo el tema con claridad y proporcionando una descripción detallada de la problemática y sus características. Además, se desarrolla una visión global del problema, lo que facilita la formulación de objetivos específicos y respalda la necesidad de llevar a cabo el estudio.

Dentro del Capítulo II se constituye el marco teórico, que establece los fundamentos sobre los cuales se basa la investigación y los aspectos legales, las mismas que se fundamentan por la información relevante en relación con el análisis de la reactivación económica del sector automotriz y su incidencia en los ingresos fiscales en el periodo 2020-2024.

El Capítulo III se enfoca en el marco metodológico, detallando los métodos de investigación empleados en el desarrollo del estudio, junto con los instrumentos aplicados.

El Capítulo IV contiene el informe de resultados del trabajo realizado.

Finalmente se establecen las conclusiones y recomendaciones derivadas del análisis previo del tema.

CAPÍTULO I

ENFOQUE DE LA PROPUESTA

1.1 Tema

Análisis de la reactivación económica del sector Automotriz y su incidencia en los ingresos fiscales en el periodo 2020-2024

1.2 Planteamiento del Problema

Sin duda alguna la pandemia global provocada por el COVID-19 e iniciada en Ecuador a partir de marzo de 2020, marcó un antes y un después en la vida de todos los ecuatorianos. La Organización Mundial de la Salud [OMS] (2023), define que es la enfermedad causada por el coronavirus denominado SARS-CoV-2. Esta organización conoció del hecho el 31 de diciembre de 2019, luego que se presentaran muchos casos en la República Popular China, específicamente en Wuhan donde la definían como una neumonía viral.

En el trabajo Los impactos económicos de la pandemia y los nuevos riesgos para la recuperación, se define que “La pandemia de COVID19 generó una onda expansiva que afectó a toda la economía mundial y desencadenó la mayor crisis en más de un siglo. Esto condujo a un aumento drástico de la desigualdad interna y entre los países.” (Grupo Banco Mundial, 2022, s.p)

Como consecuencia de las medidas de prevención implementadas para contener el virus, el sector automotriz sufrió una fuerte desaceleración, con una disminución significativa en la fabricación de vehículos, el suministro de repuestos y las ventas. “El brote de Covid-19 ha sido especialmente devastador para la industria automotriz. La producción y las ventas [...] se han paralizado en la mayoría de los países del mundo, lo que ha provocado que la industria se detenga por completo.” (Coba, 2020, s.p)

Ante esta situación, Cifuentes y Moreno (2021) establecen que la pandemia de COVID-19 ha trascendido su impacto sanitario y se ha convertido en un problema

global, afectando múltiples aspectos de la vida cotidiana en todo el mundo. Los desafíos generados por esta crisis representan una amenaza significativa para la humanidad, y su resolución requiere un enfoque sostenible y equitativo basado en la solidaridad internacional, la cooperación y la implementación de soluciones compartidas.

Las restricciones impuestas por la emergencia sanitaria provocaron una desaceleración en la producción, una reducción en la disponibilidad de mano de obra, retrasos en el suministro de bienes intermedios y materias primas, así como un incremento en los costos logísticos tanto en Ecuador como en otros países. Por ello, para garantizar la continuidad de la actividad económica y acelerar la recuperación, es esencial que las políticas públicas prioricen los sectores más vulnerables afectados por la pandemia.

En Ecuador, la situación fue alarmante, con una reducción en la venta de automóviles: de 132.208 unidades vendidas en 2019 a 85.818 en 2020, representando una caída del 35% en comparación con el año anterior. De acuerdo con la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador [AEADE], (2021), esta reducción en las proyecciones de ventas se debió a la disminución de ingresos y la contracción del consumo. La mayoría de los concesionarios en el país enfrentaron cierres parciales y la necesidad de operar con equipos reducidos, afectando su estabilidad financiera y operativa.

En tal sentido, el análisis del sector automotriz es de vital importancia, por los impactos y efectos de la paralización económica. Cabe resaltar que, la ciudad de Guayaquil es uno de los centros más importantes de la economía ecuatoriana, en su condición: portuaria, industrial, agrícola, comercial y automotriz, la misma que ha sido perturbada por la pandemia. Como también en el sector automotriz también ha sido alterado y por ende todo el sector asociado a esta actividad, entre estas los diferentes servicios automotrices, que van desde: la producción de automotores, las ventas, la circulación y los servicios de mantenimiento, entre otros. Por tanto, es importante investigar estas circunstancias y los efectos que hayan podido afectar la productividad de Talleres Automotrices en la Ciudad de Guayaquil a efectos de plantear estrategias para su recuperación económica durante los periodos 2020-2024.

Delimitación:

País:	Ecuador
Tipo de establecimiento:	Concesionarios de marcas de vehículos nuevos y patios multimarca de vehículos nuevos y usados.
Variables a investigar:	Ventas de vehículos nuevos y usados Tributos del Sector Automotriz Empleos directos y comisionistas
Objeto de estudio:	Ingresos fiscales del Ecuador aportados por el sector automotriz (venta) en el período 2020-2024

1.3 Formulación del Problema:

¿De qué manera la reactivación económica del sector automotriz incidió en los ingresos fiscales del Ecuador en el período 2020-2024?

1.4 Objetivos***1.4.1 Objetivo General***

Analizar la incidencia de la reactivación económica del sector automotriz en los ingresos fiscales del Ecuador durante el periodo 2020-2024, en el marco de la recuperación económica Post pandemia.

1.4.2 Objetivos Específicos

- Desarrollar los fundamentos teóricos relacionados a la reactivación económica y la industria automotriz del Ecuador.
- Examinar políticas públicas y acciones privadas que incidieron en la reactivación productiva del sector automotriz en Ecuador durante el periodo 2020-2024.
- Analizar la evolución de indicadores socioeconómicos del sector automotriz y su contribución en el sector fiscal del Ecuador, durante el periodo de estudio.

1.5 Idea a Defender

La reactivación del sector automotriz con nuevas tendencias de mercado, impulsa el crecimiento económico, incidiendo en la económica local y la recaudación fiscal.

1.6 Línea de Investigación Institucional / Facultad

- Línea de investigación institucional “Sociedad civil, derechos humanos y gestión de la comunicación”.
- Línea de la Facultad de Ciencias Sociales y Derecho “Sostenibilidad económico-productiva y desarrollo de economías locales.

CAPÍTULO II

MARCO REFERENCIAL

2.1 Marco Teórico

Esta investigación integra en su Marco Referencial los resultados de investigaciones previas, así como las teorías que a lo largo de la historia se han venido aplicando en distintos aspectos de la Economía y la Administración como ciencias sociales que procuran la optimización del uso de los recursos y el desarrollo de las empresas y sociedades. Es de vital importancia integrar también los distintos conceptos que se trabajan y bajo los cuales se han definido los objetivos de la investigación.

2.1.1 Antecedentes o estados del arte

Se han considerado estudios preliminares relacionados al tema, en algunos casos de los profesionales y estudiantes de la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil, así como de universidades nacionales y de América Latina, que dan cuenta de elementos asociados a políticas públicas, medidas de actores del mercado automotriz y tributación:

Tabla 1
Antecedente 1

Autores:	Shirley Estefanía González	Institución:	Universidad Estatal Península de Santa Elena
	Suárez		
Año:	2020	País:	Ecuador
Título:	Recaudación Tributaria del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados en el Ecuador, 2015 -2019		
Resultados:	Al revisar la información presentada en la página del Servicio de Rentas Internas, se pudo conocer el avalúo registrado para el año 2020, que es de 14.094,00 para el cálculo del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados se consideró la tabla de base imponible y tarifa y se obtuvo que el contribuyente debe cancelar 40.56 de este impuesto, aparte del Impuesto al Rodaje, Tasa SPPAT y ANT, si no se realizaba la rebaja se debía cancelar un valor significativo de 202.79.		
Conclusión:	El Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados es un tributo directo que administra el Servicio de Rentas Internas, representa una suma significativa de ingreso, además se pudo analizar el grado de impacto que se ocasionó en la recaudación de este impuesto en los años 2016, 2017 y 2019, que como ya sabemos el Ecuador paso por desastres naturales y crisis económicas, lo que generó una disminución respecto a este.		
Fuente: González (2020)			
Elaborado por: Zambrano (2025)			

Tabla 2
Antecedente 2

Autores:	Raquel Reyes Beltrán y Carlos Navarro Espín	Institución:	Universidad Politécnica Salesiana
Año:	2024	País:	Ecuador
Título:	El efecto de la carga tributaria en la salud financiera del sector automotriz en el Ecuador.		
Objetivos:	Analizar el efecto de la carga tributaria sobre la salud financiera de la industria automotriz en el Ecuador, período 2017-2022 Conocer la posición vigente del estado actual de la industria automotriz en el Ecuador, bajo una revisión de sus actividades y su aporte al sistema tributario. Definir los impuestos que conforman parte de la carga tributaria de la industria automotriz ecuatoriana. Realizar un estudio del comportamiento tributario de las empresas automotrices durante el período 2017-2022.		
Resultados:	Los promedios de la recaudación tributaria por importación de vehículos: Arancel, FODINFA, IVA e ICE, muestran una diferencia significativa luego del efecto del acuerdo con la Unión Europea. Sin embargo, aunque los valores de esta recaudación aumentaron, este crecimiento no es estadísticamente significativo.		
Conclusión:	Luego de la observación de datos, se puede identificar que la recaudación de impuestos a la importación de vehículos no aumenta constantemente, sino que experimenta variaciones positivas y negativas. Sin embargo, en general, la tasa de variación es mayor tras la implementación del acuerdo con la Unión Europea para todos los impuestos.		

Fuente: Reyes y Navarro (2024)

Elaborado por: Zambrano (2025)

Tabla 3
Antecedente 3

Autores:	Carlos Amador Zambrano y	Institución:	Universidad Laica VICENTE
	MAE Inés Arroba Salto		ROCAFUERTE de Guayaquil
Año:	2017	País:	Ecuador
Título:	Los impuestos tributarios de las importaciones de Vehículos y su incidencia en la rentabilidad del sector Automotriz		
Objetivos:	Analizar los impuestos tributarios para la importación de vehículos y su incidencia en la rentabilidad del sector automotriz.		
	Identificar la normativa de importación vigente y su aplicación en el sector automotriz		
	Determinar la incidencia de los impuestos tributarios en la rentabilidad de las empresas del sector automotriz.		
	Desarrollar un caso sobre la importación de vehículos para determinar su incidencia en la rentabilidad de una empresa.		
	El incremento en los impuestos a los vehículos importados generara un aumento en el precio y costo de venta, disminuyendo la utilidad, obteniendo como resultado la sustentación de la idea a defender de la investigación.		
Resultados:			
Conclusión:	Los impuestos a los vehículos importados representan aproximadamente el 93% sobre el valor FOB y el 75% sobre el CIF, del costo del vehículo, este porcentaje puede incrementarse por el ICE debido a que la tarifa varía entre el 5% al 35 % de acuerdo al precio de venta del vehículo por lo que el impacto tributario es directamente proporcional a los bajos resultados de la empresa del sector automotriz.		

Fuente: Amador y Arroba (2017)

Elaborado por: Zambrano (2025)

Investigaciones desarrolladas por Martínez-Arias y Gamboa-Salinas (2022) señalan que la industria automotriz en Ecuador desempeña un rol esencial en la economía, ya que está estrechamente relacionada con diversas actividades complementarias, como la fabricación y ensamblaje de vehículos, la producción y comercialización de repuestos y accesorios, el sector de seguros automotrices y el desarrollo de infraestructura vial. Gracias a esta interconexión, la industria contribuye significativamente a la generación de empleo, la recaudación tributaria, la movilidad, la innovación y la sostenibilidad.

En este orden, estudios efectuados por Bonales-Valencia et al. (s.f), determinan la importancia de la industria automotriz en la economía del país, debido a que esta industria representó un 2% del aporte económico de Ecuador, lo que resalta la necesidad de implementar políticas públicas que fomenten su dinamización a través de la creación de nuevos productos y la mejora de los servicios existentes. Donde se establece que, por el impacto en la economía nacional, el sector automotriz requiere de estrategias para innovar en la producción de vehículos de alta calidad y fortalecer la importación de automóviles comerciales que incrementen las ventas. Todo esto con el objetivo de satisfacer la demanda del consumidor y contribuir al crecimiento del mercado automotriz.

A esto sumamos que “Varios de los países que se conocen como en vías de desarrollo de América Latina presentan una alta dependencia del sector primario orientado al mercado internacional, en particular en lo que se refieren a las exportaciones de recursos naturales.” (Rea Caldas et al., 2020, p. 50).

Debe señalarse que, de acuerdo con investigaciones efectuadas por Quinde et al. (2021) se detalla que, debido a la pandemia, las ventas de vehículos en el 2020 sufrieron una disminución en comparación con 2019. La crisis sanitaria afectó gravemente la economía global, imposibilitando la importación de automóviles y sus componentes, lo que detuvo el ensamblaje de nuevos vehículos. Como consecuencia, las ventas se redujeron drásticamente, agravadas por la falta de capacidad adquisitiva de los consumidores, quienes enfrentaban una profunda crisis económica a nivel mundial.

Es importante señalar que, Cifuentes-Suárez y Moreno-Gavilanes (2021) determinan que el sector automotriz abarca el diseño, producción y comercialización de vehículos, así como la fabricación y distribución de sus partes y repuestos. Esto lo posiciona como una cadena de producción integrada, en la que participan diversas empresas involucradas en la elaboración de componentes, el ensamblaje de automóviles y la producción de maquinaria y vehículos.

Se considera, además, la apreciación de Ramírez et al. (2020), sobre la realidad que vivió el sector productivo en el proceso de la declaratoria de emergencia por pandemia:

Estos factores ocasionaron una crisis económica afectando en todos los sectores económicos, ya que mantener los ingresos de los trabajadores y minimizar los costos a largo plazo produjo la quiebra de empresas. A nivel nacional se exigen respuestas concretas para activar la economía debido a que por más de 6 meses se recomendó la inactividad económica y social a fin de prevenir la propagación del virus. (Ramírez-Garrido et al., 2020, p. 250)

En el marco de las importaciones, el trabajo de Cujilema (2022), concluye que el ritmo de crecimiento del sector automotriz fue sostenido entre el 2017 y el 2020 en que la pandemia afectó esta variable, así como la generación de empleo directo e indirecto que se genera a partir de la actividad automotriz, que produce vehículos a nivel nacional o que importa de países como China, Colombia, México y Corea del Sur.

Lo expuesto se enmarca en elementos abordados por Mendoza (2024), en su trabajo sobre el Impacto del Coronavirus en la Industria Automotriz, donde señala que marcas como Fiat, Lamborghini y Ford sufrieron fuertes efectos a raíz de la crisis sanitaria y tuvieron que salir a la marcha con innovaciones que no tenían en una agenda de aplicación inmediata para enfrentar temas como los costos de transporte, falta de provisión de insumos, entre otros.

En cambio, países como México, tuvieron una recuperación más rápida, según refiere Cantera (2023), en que desde 2022 se notó una recuperación que superaba los períodos comparables del 2019. Así, por ejemplo, para julio de 2023, el mercado de autos nuevos registraba un crecimiento del 4.5% que en el año previo a la declaratoria de emergencia sanitaria.

2.1.2 Fundamentos teóricos

2.1.2.1 Teoría de la modernización

Para el PhD en Ciencias Empresariales, Moré Olivares (2022), la Modernización conduce a las sociedades tradicionales a cambios en la urbanización, industrialización, racionalidad, diferenciación social, educación, extensión de medios de comunicación, desarrollo político, entre otros aspectos.

El argumento central de la Teoría de Modernización, consiste en que para que los países en vía de desarrollo alcancen un nivel de industrialización y prosperidad económica digna de una sociedad moderna, es necesario que estos hagan un cambio profundo en sus valores y estructuras sociales. Las observaciones presentadas por los proponentes de esta teoría son basadas en gran parte en el desarrollo histórico de los países del norte. Por ende, muchos críticos de esta teoría ven en ella un modelo euro-centrista cuyo argumento se limita a imponer una serie de valores ajenos a aquellos de los países del Sur. (Banrepcultural, 2015, s.p)

La Teoría de la Modernización tiene conceptos clave y críticas importantes. Entre los conceptos clave se consideran los recogidos en el portal Teoríaonline (Teoría Online, s.f):

- **Desarrollo:** se refiere al proceso de cambio social y económico que tiene lugar en una sociedad. La teoría de modernización sostiene que este proceso se produce de manera lineal y progresiva.

- **Modernización:** se refiere al proceso de cambio social y económico que conduce a la modernidad. La modernidad se caracteriza por la industrialización, la urbanización y la secularización.
- **Industrialización:** se refiere al proceso de transformación de una economía agrícola en una economía industrial. Este proceso conduce a un aumento en la producción y la productividad.
- **Urbanización:** se refiere al proceso de crecimiento de las ciudades. Este proceso conduce a una mayor concentración de la población y a un aumento en la diversidad cultural.
- **Secularización:** se refiere al proceso de separación de la religión y la política. Este proceso conduce a una mayor tolerancia y pluralismo religioso (Teoría Online, s.a, s.p).

Finalmente, se considera fundamental, la mirada hacia el continente sobre esta teoría. En este sentido, se recoge el trabajo de Mansilla (2004), en el que expresa que la Teoría de la Modernización a la que él define como clásica, postula el continuum tradicionalidad/modernidad para explicar la evolución de lo que se define como Tercer Mundo en la actualidad, en contraposición a lo señalado por doctrinas marxistas, en las que se sostiene que las sociedades de África, Asia y América Latina no avanzan desde regímenes feudales o capitalistas hacia modelos socialistas y ulteriormente comunistas, sino de un estadio marcado por elementos tradicionales (premodernos, preindustriales) a otro signado por la modernidad (la civilización industrial contemporánea). En este tránsito, al que se define como proceso de modernización, la propiedad de los medios de producción (y otros caracteres determinantes socio-históricos según la corriente marxista y la Teoría de la Dependencia) juega un rol menos relevante.

2.1.2.2 Desarrollo económico

Los autores de la publicación Desarrollo y crecimiento económico: Análisis teórico desde un enfoque cuantitativo, Márquez-Ortiz et al. (2020), realizan un trabajo que detalla los conceptos del desarrollo y el crecimiento que son fundamentales para comprender la evolución de la Teoría del Desarrollo desde los enfoques de distintos autores. Así, recogen el concepto trabajado por Valcárcel, 2006, que define al

desarrollo como un proceso global de transformación de una realidad históricamente determinada. Involucra de manera intencionada el incremento sostenible de las capacidades productivas, el aumento y la mejor distribución de la riqueza, la atención a las necesidades básicas de la población y la ampliación de las opciones y capacidades de las personas para el desenvolvimiento de su vida.

El Keynesianismo, es la teoría desarrollada por John Maynard Keynes, británico cuya teoría que señala al estado como “un agente activo en la economía, fomentando la demanda a través del gasto público y la inversión en momentos de crisis. De esta manera, se buscaba evitar las recesiones económicas y promover el crecimiento a largo plazo” Conceptos de la Historia, s.f, s.p)

2.1.2.3 Teoría del desarrollo sostenible

Para introducir a este trabajo, la Teoría del desarrollo sostenible, es importante partir de análisis como el de Mateu (1995), que señala:

Las valoraciones de carácter político, las literaturas intelectuales y las conversaciones entre los ciudadanos relativas al medio ambiente y al desarrollo, han aumentado notablemente a lo largo de los años noventa, respecto a anteriores décadas. En este sentido, casi todo el mundo es consciente de que se ha producido un cambio de actitud, desde las administraciones hasta los ciudadanos, respecto a las cuestiones ambientales. Tanto el gobierno de los EE.UU, como el de China, por poner dos significativos ejemplos, promueven planes generales nacionales para adaptar el Programa 21, elaborado en la Cumbre de Río de Janeiro (1992), que basa sus presupuestos en el concepto de desarrollo sostenible. (Mateu I Giral, 1995, p. 53)

Conceptualmente, como señala Esquivel (2024), esta teoría busca desarrollar un modelo que integra la satisfacción de necesidades, sin que esto comprometa la capacidad de futuras generaciones para acceder a recursos que satisfagan sus propias necesidades. Esto se logra en el espacio de equilibrio entre los ámbitos económicos, ambientales y sociales.

El autor señala que el desarrollo sostenible descansa en tres pilares:

- **Pilar Económico:** Se refiere al crecimiento económico que genere empleos, mejore los niveles de vida y reduzca la pobreza. Sin embargo, este crecimiento debe ser sostenible en el tiempo y no debe perjudicar a los otros dos pilares.
- **Pilar Social:** Se enfoca en la equidad social, la justicia y la inclusión. Busca garantizar el bienestar de las personas, el acceso a servicios básicos como salud y educación, y la reducción de las desigualdades.

Pilar Ambiental: Se centra en la protección del medio ambiente y la conservación de los recursos naturales. Implica reducir la contaminación, promover la eficiencia energética, gestionar los residuos de manera sostenible y proteger la biodiversidad. (Esquivel Moreno, 2024, s.p)

Se refiere también el trabajo de análisis hecho por Madroñero-Palacios y Guzmán-Hernández (2018) denominado Desarrollo sostenible, aplicabilidad y sus tendencias, donde refieren que el desarrollo sostenible, tiene una connotación política, social, económica y ecológica que establece la interacción de los mismos de manera tal que dicha interacción se dé de manera equilibrada. Los autores señalan que cuando se habla de desarrollo sostenible inevitablemente se está abordando un tema de gran amplitud ya que de la forma como es considerado se establece que está dirigido a responder a una gran diversidad de componentes que interactúan entre sí que según la teoría de los sistemas complejos analizado por dichos sistemas consideran muchos componentes y a su vez muchas relaciones, de allí, que su estudio y su éxito no sea una tarea fácil.

Los autores de la investigación Teorías del desarrollo sustentable para el siglo XXI: un breve análisis, señalan:

Son diversos los puntos de vistas que se exponen, desde los que opinan por un ilimitado crecimiento de la economía, aunque esto signifique devastar las últimas reservas de recursos naturales que le quedan a nuestro planeta, pasando por los que opinan que el desarrollo tecnológico y la ciencia, lo mismo que la gran empresa industrial son la tabla de salvación para los problemas de sostenibilidad ambiental de nuestro planeta, hasta llegar a los enfoques de la llamada “Ecología profunda” que aboga por un crecimiento económico que armonice con el equilibrio del medio ambiente ecológico del mundo que nos rodea. (López-González et al., 2016)

Este criterio agrega una mirada distinta al presente trabajo, relacionado con la necesidad de incorporar nuevas tecnologías que incorporen en sus perspectivas de mercado la sostenibilidad de la economía y el ambiente de forma integrada. El mercado automotriz, no se queda sin aportar aspectos que van siendo modificados en la matriz productiva, lanzando al mercado alternativas menos contaminantes y más económicas en cuanto a su requerimiento de combustibles.

2.1.2.4 Teoría del capital humano

La definición de capital humano es por excelencia, una apropiación de los sistemas económicos y teorías liberales de la Economía. Recibe cuestionamientos en función de la cosificación al ser humano que vende su fuerza de trabajo, convirtiéndolo en un objeto más de producción, frente a miradas más humanizadas donde se rescata al trabajador como un sujeto.

El capital humano es un elemento fundamental para el crecimiento y éxito de las organizaciones. Se refiere a las personas que trabajan en una empresa y a sus habilidades, conocimientos y experiencia. Resulta muy importante para las empresas u organizaciones ya que impulsa el progreso y rendimiento empresarial, ayuda a generar ideas, procesos y productos innovadores, permite alcanzar las metas de la organización, ayuda a construir una cultura corporativa sólida y permite diferenciarse de la competencia. En el presente ensayo se hablará sobre las teorías

del capital humano resaltando la importancia de explotar las capacidades de los individuos para generar ingresos y mejorar su calidad de vida. (Camargo López y Jamaica Nieto, 2025, p. 2)

Sobre esta teoría y en función del aporte que recoge este trabajo, Washington Quintero (2020) refiere que el marco teórico y la concepción económica de la que participa el planteamiento teórico del capital humano nos pueden revelar ciertas limitaciones propias de su metodología en la misma génesis de su concepción del mercado de trabajo. Indica también:

Se deduce que la calidad del tiempo de trabajo ofrecido por dos individuos en el mercado con la misma formación podría diferir dependiendo de las aptitudes, actitudes, habilidades, capacidades y el compromiso con el que cada trabajador realiza las actividades en el puesto de trabajo. Por lo tanto, la idea de homogeneidad entre los trabajadores bajo la existencia de formación es cuando menos cuestionable, es decir, el trabajo, o lo que es lo mismo, el tiempo de trabajo que se vende en el mercado cuando se presenta la formación sea específica o general, no es homogéneo, sino que es un bien heterogéneo debido a la disparidad entre las calidades del tiempo de trabajo que cada individuo vende en el mercado, como resultado de las diferencias intrínsecas en la calidad de trabajo ofrecida por cada trabajador, aun teniendo niveles iguales de formación [citando a Gardner, 1995]. (Quintero-Montaña, 2020, p. 250)

2.1.2.5 Teoría del flujo

Mir y González, destacan en su trabajo El modelo de fondos y flujos, el trabajo de Nicholas Georgescu-Roegen, quien fue un matemático y economista original y brillante, cuya obra, con múltiples aportaciones en los ámbitos de la estadística y la teoría económica, está siendo injustamente olvidada. El modelo en detalle, es ubicado por los autores en la primera categoría:

La transformación de unos determinados insumos en productos. Este punto de vista subraya los rasgos técnicos de los elementos implicados en el proceso e intenta una descripción pormenorizada de las operaciones llevadas a cabo en su seno, ya que aborda el proceso de producción como un conjunto de operaciones coordinadas y ejecutadas por elementos complementarios entre sí y cuyas actuaciones están ordenadas en fases, según una clara secuencia temporal. (Mir-Artigues y González-Calvet, 2007, p. 134)

2.2 Marco conceptual

2.2.1 Políticas públicas

Las políticas públicas desempeñan un papel fundamental en la definición del futuro del sector automotriz. Su impacto puede variar según las estrategias implementadas, estas pueden fomentar su desarrollo a través de incentivos o limitar su crecimiento mediante regulaciones restrictivas. Todo esto depende de las metas y aspiraciones del país, así como de la dirección que busca tomar en el ámbito económico e industrial.

El Colegio de México, en su publicación Estado y Políticas Públicas, define a las mismas como:

Es el conjunto de acciones desarrolladas por un Estado, a veces con la coparticipación de la sociedad civil, para resolver los problemas o atender las necesidades de una sociedad, a través de la provisión de servicios públicos. Se suelen concebir a partir de las etapas de problematización, diagnóstico, formulación, ejecución y evaluación. (Colegio de México, A. C. [COLMEX], 2020, s.p)

2.2.1.1 Funciones de las políticas públicas

Las funciones que tienen las políticas públicas en las sociedades, están ligadas al horizonte de desarrollo de los gobierno y ciudadanos de cada una. A continuación, referimos algunas:

- **Resolución de Problemas Sociales:** Abordan problemas y desafíos que afectan a la sociedad, como la pobreza, la desigualdad, el desempleo y la exclusión social.
- **Promoción del Bienestar Social:** Buscan mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y garantizar el acceso equitativo a servicios básicos como la salud, la educación y la vivienda.
- **Regulación y Control:** Establecen normativas y regulaciones para guiar el comportamiento de individuos y organizaciones en áreas como la seguridad pública, el medio ambiente y la economía.
- **Redistribución de Recursos:** Distribuyen recursos económicos y sociales de manera equitativa para reducir las disparidades y promover la inclusión social.
- **Fomento del Desarrollo Económico:** Impulsan el crecimiento económico, la creación de empleo y la innovación a través de políticas de inversión, incentivos fiscales y apoyo a sectores estratégicos. (Méndez Comenares, s.f, s.p)

2.2.1.2 Tipos de políticas públicas

Las políticas públicas se clasifican según elementos teóricos y aspectos coyunturales. En cuanto a la funcionalidad, estas se clasifican en:

1. Políticas Regulativas o Reglamentarias
2. Políticas Distributivas
3. Políticas Redistributivas
4. Políticas Constitutivas o Constituyentes (Flores, 2015, s.p)

2.2.1.3 Políticas públicas en Ecuador dentro del sector automotriz

En el Ecuador existen políticas públicas que han sido incorporadas en la normativa nacional, así como aquellas que no han sido directas para el sector y que se integran en Decretos, Ordenanzas, Acuerdos, entre otros instrumentos.

Por ejemplo, en el año 2020, luego de la declaratoria de pandemia, la Agencia Metropolitana de Quito AMT, resolvió que los vehículos que no habían sido revisados hasta marzo de 2020, no debían pasar revisión vehicular física, esto se mantuvo hasta el levantamiento de medidas de cuarentena; pero a partir de dicho momento se implementó la matriculación en línea y se resolvió que se mantendría dicha modalidad luego de pasada la emergencia. (El Comercio, 2020)

El sector privado inmerso en el mercado automotriz propuso y desarrolló iniciativas luego de la caída de la venta de automotores en el primer semestre del 2020, tales como créditos directos más accesibles que el de las entidades financieras, renta de vehículos, entre otros. (Alvarado, 2020)

Estas medidas se sumaron a las políticas públicas que se desarrollaron o se impulsaron a partir del segundo semestre de 2020. En ese escenario, se mantuvo sin modificación un tema que se había discutido en varios espacios y guarda relación con definir como hecho generador la compraventa de vehículos usados, tal como lo determina la Ley Orgánica de Prevención, Detección y Erradicación del Delito de Lavado de Activos y del Financiamiento de Delitos del año 2016. Este aspecto se modifica a partir del año 2024 con la implementación del Decreto-Ley Orgánica para la Mejora Recaudatoria a Través del Combate al Lavado de Activos.

Por otra parte, la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno, (2017) señala que los vehículos ortopédicos y no ortopédicos, importados o adquiridos localmente y destinados al traslado y uso de personas con discapacidad, conforme a las disposiciones constantes en la Ley Orgánica de Discapacidades y la Constitución de la República, lo que ha sido comentado por algunos entrevistados como un aspecto que se impulsó en el tiempo de la pandemia.

Cabe destacar que es en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del año 2021 donde se observan dos incentivos concretos al sector señalados en sus artículos 214 con respecto a la declaratoria de interés público de la movilidad sostenible; y, los incentivos a la movilidad eléctrica y cero emisiones, detallados en el marco legal del presente trabajo.

Lo que señala la Disposición General Quinta, de la misma norma, sobre las facilidades para la chatarrización de los vehículos y la exoneración de los valores impagos generados por los vehículos chatarrizados, no ha sido acogida como una fuente de estímulo directo para el sector de la transportación, pero sí de podría ser un factor -a evaluar aún- para el mercado automotriz. (Registro Oficial Suplemento 398 - Asamblea Nacional, 2021)

Para Pérez Almansi (2022), estos cambios han abierto oportunidades para ciertos sectores dentro de la industria, mientras que otros enfrentan una notable disminución en sus proyecciones. Como resultado, las empresas a lo largo de la cadena de valor deben adaptarse constantemente a las transformaciones del mercado para asegurar la estabilidad de sus ingresos y rentabilidad. Además, el desarrollo de vehículos nuevos debe alinearse con los avances tecnológicos y las preferencias de los consumidores para mantenerse competitivos en el sector.

2.2.2 Reactivación económica

Es una etapa económica que “[...] comienza cuando la recesión toca fondo y termina una vez que la economía ha recuperado todas las ganancias que se perdieron. Luego da paso a una nueva era de expansión y un nuevo pico.” (Warner, 2025, s.p)

Las características de esta fase, se exponen de manera clara en el Blog académico de la Escuela Superior Politécnica del Litoral (ESPOL):

- Es un fenómeno que se produce en la economía, tras un periodo en el que esta se ha resentido.
- Se caracteriza por presentar crecimientos en la economía.

- Se observan crecimientos en variables como el empleo o la renta.
- No debe confundirse con una fase del ciclo económico a la que definimos como «recuperación económica». Su diferencia esencial es que la recuperación económica es una fase del ciclo, mientras la reactivación puede darse sin necesidad de seguir ese riguroso orden que sigue el ciclo.
- Es el proceso mediante el cual la economía comienza a operar y, por tanto, comienza a recuperar los niveles perdidos durante el shock o la recesión.
- En resumen, y valga la redundancia, es un proceso en el que la economía, tras una paralización, comienza a reactivarse. (Blog ESPOL, 2021, s.p)

2.2.3 El mercado automotriz

Continuando con las bases conceptuales, es importante definir a qué nos referimos con el Sector Automotriz, para lo que citaremos el trabajo La cadena automotriz argentina a partir de la crisis de la convertibilidad: un análisis de su evolución y sus principales problemas (2002-2019), donde el autor refiere:

El sector automotriz comprende el conjunto de empresas y entidades que participan en diversas áreas, como el diseño, desarrollo, manufactura y comercialización de vehículos. También incluye estrategias de marketing y ventas enfocadas en el mercado automotriz. Además, se destaca como uno de los sectores económicos más relevantes, ya que contribuye significativamente a la generación de ingresos a nivel global. (Perez Almansi, 2022).

De acuerdo con estudios desarrollados por Rea Caldas et al. (2020) indican que la industria automotriz en Ecuador desempeña un papel fundamental en el crecimiento económico, dado al gran número de empleos que genera. El país busca fortalecer este sector, incorporando avances tecnológicos para mejorar su competitividad en el mercado global.

El desarrollo de esta industria impulsa la atracción de inversiones y la generación de nuevas oportunidades laborales, ya que cada vez más empresas se enfocan en el ensamblaje de vehículos a nivel nacional. Asimismo, las compañías dedicadas a la importación de automóviles contribuyen a la economía mediante el pago de aranceles e impuestos, consolidando su impacto en el desarrollo financiero del país.

En el ámbito económico, se analizan diversos factores que influyen en el sector automotriz ecuatoriano, tales como el empleo, el pago de tributos, las ventas, la importación y la exportación.

En términos de empleo, en 2021, la industria automotriz generó un total de 171.118 puestos de trabajo, distribuidos en diferentes áreas como la venta de vehículos, el mantenimiento automotriz, así como la comercialización de autopartes. Además, en el segmento dedicado a la fabricación de vehículos, carrocerías, remolques, semirremolques y autopartes, se crearon 11.373 empleos. Asociación Ecuatoriana de Empresas Automotrices [AEDE], (2021, s.p).

El parque automotor nacional se divide en diez grupos, según su tipo, distribución que se emplea para clasificar otras variables relacionadas al sector automotriz. Esta clasificación no diferencia el uso del automotor (particular o productivo), tal como se puede observar en la Tabla 4:

Tabla 4
Vehículos Registrados en el Ecuador a diciembre de 2024

Tipo	Cantidad	Participación
<i>Motocicleta</i>	2.102.330,00	41,65%
<i>Automóvil</i>	1.147.456,00	22,73%
<i>SUV</i>	774.474,00	15,34%
<i>Camioneta</i>	734.297,00	14,55%
<i>Camión</i>	193.361,00	3,83%
<i>Omnibus</i>	42.021,00	0,83%
<i>Trailer</i>	21.452,00	0,42%
<i>Volqueta</i>	20.207,00	0,40%
<i>Especial</i>	8.607,00	0,17%
<i>Tanquero</i>	3.836,00	0,08%
<i>Multiuso</i>	2,00	0,00%
Total...	5.048.043,00	100%

Fuente: Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana [CINAE], (2025)
Elaborado por: Zambrano (2025)

En el Ecuador, se comercializan anualmente más de cien mil vehículos de distintas marcas, mismos que integran tecnologías de vanguardia y se comercializan mediante varios canales con distintas formas de financiamiento. Al referir una venta, se establece un contrato jurídico entre dos personas naturales o jurídicas que intercambian un bien o servicio a cambio de dinero.

2.2.4 Distribución del mercado según vehículos nacionales e importados

En el Ecuador se importan vehículos de distintos países y marcas. El año 2024 cerró con un decrecimiento de las importaciones, lo que no significa una mejora en la balanza comercial del sector, sino más bien, va acorde a la disminución de ventas de unidades en dicho período, lo que se puede observar en la Figura 1:

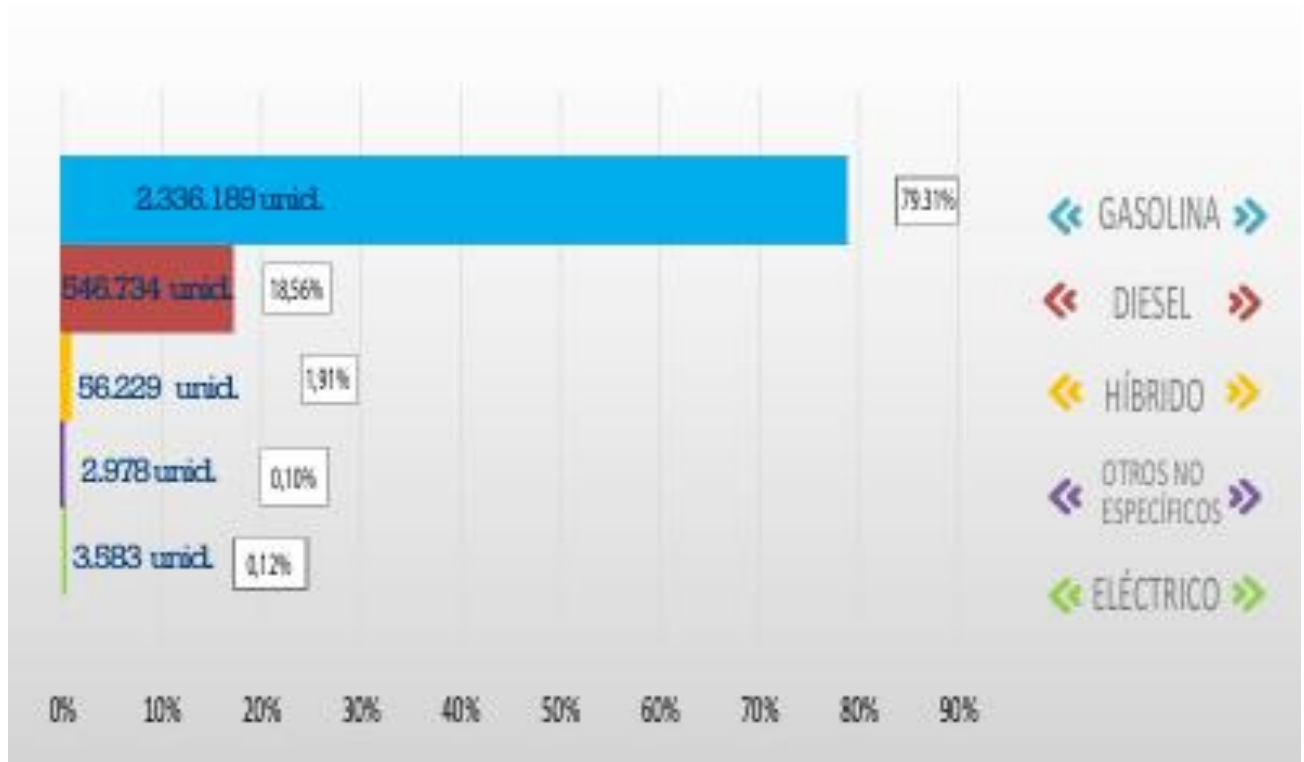
Figura 1
El mercado automotriz ecuatoriano

Resumen de la industria automotriz en unidades 2011-2024						
AÑO	Exportación	Importación	Ventas de Producción Nacional	Ventas de Vehículos Importados	Ventas Totales	Variación %
	1	2	3	4	5=(3+4)	
2011	20.450	74.054	60.306	79.502	139.808	5,9%
2012	23.386	66.887	55.651	65.717	121.368	-13,2% ✓
2013	6.514	60.779	55.906	57.894	113.800	-6,2% ✓
2014	8.368	59.851	60.273	59.784	120.057	5,5% ✓
2015	3.274	37.559	44.210	37.099	81.309	-32,3% ✓
2016	716	32.818	31.738	31.817	63.555	-21,8% ✓
2017	640	71.897	40.201	64.876	105.077	65,3% ✓
2018	1.595	103.543	37.298	100.317	137.615	31,0% ✓
2019	1.777	107.861	25.315	106.893	132.208	-3,9% ✓
2020	1.024	61.423	13.424	68.397	81.821	-38,1% ✓
2021	231	97.470	17.021	98.710	115.731	41,4% ✓
2022	120	127.255	15.125	119.045	134.170	15,9% ✓
2023	40	124.534	18.789	113.599	132.388	-1,3% ✓
2024	33	81.356	17.359	90.907	108.266	-18,2% ✓

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador [AEADE], (2025)
Elaborado por: Zambrano (2025)

Si bien, al momento el segmento de vehículos eléctricos e híbrdos no ocupa gran espacio de mercado, su crecimiento se mantiene sostenido, principalmente el de eléctricos que atraen a sectores como el taxismo y las familias que tienen un desenvolvimiento en el área de cobertura de la autonomía del vehículo, por el requerimiento de carga que tienen estos vehículos.

Figura 2
Distribución del parque automotor por tipo de vehículos



Fuente: Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana [CINAE], (2025)
Elaborado por: Zambrano (2025)

Perspectivas del Mercado Automotriz Ecuatoriano

Es fundamental trabajar en el análisis de las perspectivas del sector, a partir de las cifras analizadas, en este espacio de recuperación que refleja el mercado automotriz postpandemia. Sin duda, la crisis sanitaria marcó una reconfiguración de los mercados en algunos aspectos, pero algunas de las nuevas tendencias no solo se alinean a los efectos de dicha crisis. En la Figura 3, se exponen algunas de las perspectivas que se consideran para los próximos años en el mercado automotriz ecuatoriano.

Figura 3

Perspectivas del Mercado Automotriz - Ecuador



Fuente: BAIC (2025)

Elaborado por: Zambrano (2025)

Bajo la perspectiva de BAIC (2025), las perspectivas del mercado automotor nos dan claras señales en aspectos que superan la simple mirada de las ventas. Se enmarca en el análisis, perspectivas macroeconómicas, que, en primera instancia, resultan favorables para los consumidores como el que exista más importaciones, con lo cual, se contaría con mejores precios de compra para automóviles nuevos, principalmente aquellos de origen chino.

Sin embargo, la repercusión en términos económicos es compleja, ya que al cierre de la industria nacional le siguen en cascada hechos como la reducción de empleo, pero esencialmente, porque la matriz productiva automotriz, vuelve a perder soberanía, con lo cual, la regulación del mercado queda nuevamente en agentes externos a la economía nacional.

En otro orden, resulta fundamental valorar la importancia de contar con nuevas tecnologías, que se expandan en la transmisión de conocimientos, como ocurre en el sector automotriz de la posventa, en la que se forman técnicos para la atención en talleres de las unidades que ingresan al mercado ecuatoriano. Para garantizar que sea un mercado sostenido para las tecnologías nuevas, principalmente la de vehículos eléctricos, es necesario contar con políticas públicas que garanticen la provisión de energía eléctrica necesaria.

Y es que el sector comprador, tanto de usuarios particulares, cuanto de transportistas, se han visto motivados a comprar unidades de este tipo, por lo que su demanda se ha incrementado, en un 580% en dos años, según lo señala Youtopia (2025), portal que coinciden con el impulso que el mercado de eléctricos, le da a la demanda energética.

Entre las proyecciones, llama la atención la inclusión de género. Es importante conocer que hay más mujeres comprando vehículos a su nombre, alcanzando ya el 29,22% de la participación en el mercado, según cifras del INEC (2025). Este dato también refleja que existiría mayor acceso al crédito automotriz por parte de las mujeres.

En términos de inclusión, se puede sumar la democratización del acceso a la compra de un automotor, situación que se discute en varios países, ya que se estima que China juega un rol fundamental al ofrecer una gama de vehículos de alta tecnología, a precios que pueden ser pagados por compradores con menores ingresos.

Según refiere BAIC (2025), el mercado ecuatoriano al 2024, cuenta con la participación de un 36% de vehículos del gigante asiático, distribuidos en vehículos de todo tipo para uso particular y comercial. Por otro lado, existen marcas japonesas, coreanas y norteamericanas, que no han perdido un mercado tradicional y más bien han lanzado modelos que superan en precios a los anteriores ejemplares comerciales. Se espera que el mercado chino, siga aumentando los próximos años, no solo en participación porcentual en el mercado, sino en tipo de unidades adquiridas por los compradores.

2.3 Marco Legal

2.3.1 Constitución de la República del Ecuador (2011)

En Ecuador, las distintas actividades económicas y comerciales contribuyen al desarrollo económico, social y político del país, siguiendo la normativa legal vigente. La Constitución de la República establece lineamientos fundamentales en su Capítulo Cuarto: Soberanía Económica, específicamente en la Sección Primera: Sistema Económico y Política Económica, el Artículo 283 define principios clave que regulan el funcionamiento del sistema económico y la formulación de políticas económicas.

Art. 283 El sistema económico es social y solidario; reconoce al ser humano como sujeto y fin; propende a una relación dinámica y equilibrada entre sociedad, Estado y mercado, en armonía con la naturaleza; y tiene por objetivo garantizar la producción y reproducción de las condiciones materiales e inmateriales que posibiliten el buen vivir.

El sistema económico se integrará por las formas de organización económica pública, privada, mixta, popular y solidaria, y las demás que la Constitución determine. La economía popular y solidaria se regulará de acuerdo con la ley e incluirá a los sectores cooperativistas, asociativos y comunitarios. (p. 91-92)

En el Capítulo Cuarto: Soberanía económica, sección segunda, se menciona lo siguiente:

Art. 285.- La política fiscal tendrá como objetivos específicos:

1. El financiamiento de servicios, inversión y bienes públicos.
 2. La redistribución del ingreso por medio de transferencias, tributos y subsidios adecuados.
 3. La generación de incentivos para la inversión en los diferentes sectores de la economía y para la producción de bienes y servicios, socialmente deseables y ambientalmente aceptables.
- (p.92)

Con respecto al Régimen tributario, en esta norma se señala:

Art. 300.- El régimen tributario se regirá por los principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria. Se priorizarán los impuestos directos y progresivos. La política tributaria promoverá la redistribución y estimulará el empleo, la producción de bienes y servicios, y conductas ecológicas, sociales y económicas responsables. (p.95)

Art. 301.- Sólo por iniciativa de la Función Ejecutiva y mediante ley sancionada por la Asamblea Nacional se podrá establecer, modificar, exonerar o extinguir impuestos. Sólo por acto normativo de órgano competente se podrán establecer, modificar, exonerar y extinguir tasas y contribuciones. Las tasas y contribuciones especiales se crearán y regularán de acuerdo con la ley. (p.95)

En cuanto a la Política comercial, en el artículo 304 y 305 de esta norma, se mencionan lo siguiente:

Art. 304.- La política comercial tiene los siguientes objetivos:

1. Desarrollar, fortalecer y dinamizar los mercados internos a partir del objetivo estratégico establecido en el Plan Nacional de Desarrollo.
 2. Regular, promover y ejecutar las acciones correspondientes para impulsar la inserción estratégica del país en la economía mundial.
 3. Fortalecer el aparato productivo y la producción nacionales.
 4. Contribuir a que se garanticen la soberanía alimentaria y energética, y se reduzcan las desigualdades internas.
 5. Impulsar el desarrollo de las economías de escala y del comercio justo.
 6. Evitar las prácticas monopólicas y oligopólicas, particularmente en el sector privado, y otras que afecten el funcionamiento de los mercados.
- (p.96)

La nueva Ley Orgánica de Prevención, Detección y Combate del Delito de Lavado de Activos y de la Financiación de Otros Delitos fue publicada en el Cuarto Suplemento No. 610 del Registro Oficial el 29 de julio de 2024, pero entrará en vigencia un año luego de su publicación en Registro Oficial, por lo que no incide en el período de análisis de este trabajo.

2.3.2 Ley de Régimen Tributario Interno (LRTI, 2017)

Uno de los tributos que genera un impacto directo en el costo del vehículo en el territorio nacional es el IVA, normado en el Título Segundo de esta norma, que detalla el Artículo 52 del Capítulo I, el Objeto del Impuesto:

Se establece el Impuesto al Valor Agregado (IVA), que grava al valor de la transferencia de dominio o a la importación de bienes muebles de naturaleza corporal, en todas sus etapas de comercialización, así como a los derechos de autor, de propiedad industrial y derechos conexos; y

al valor de los servicios prestados, en la forma y en las condiciones que prevé esta Ley. (p.62)

Un aspecto importante que regula esta Ley es lo establecido en su Artículo 10.- Deducciones (del Impuesto a la Renta).- En su numeral 18 señala que:

Son deducibles los gastos relacionados con la adquisición, uso o propiedad de vehículos utilizados en el ejercicio de la actividad económica generadora de la renta, tales como:

1. Depreciación o amortización;
2. Costos o gastos derivados de contratos de arrendamiento mercantil o leasing, de acuerdo a las normas y principios contables y financieros generalmente aceptados.
3. Intereses pagados en préstamos obtenidos para su adquisición; y,
4. Tributos a la Propiedad de los Vehículos. (p.21)

Así mismo, la norma señala la no aplicación de la deducibilidad, en materia de vehículos, lo que agrega un factor monetario al momento de definir el tope de valor de compra del automotor por parte del cliente final:

Si el avalúo del vehículo a la fecha de adquisición, supera los USD 35.000 de acuerdo a la base de datos del SRI para el cálculo del Impuesto anual a la propiedad de vehículos motorizados de transporte terrestre, no aplicará esta deducibilidad sobre el exceso, a menos que se trate de vehículos blindados y aquellos que tengan derecho a exoneración o rebaja del pago del impuesto anual a la propiedad de vehículos motorizados, contempladas en los artículos 6 y 7 de la Ley de Reforma Tributaria publicada en el Registro Oficial Suplemento 325 de 14 de mayo de 2001 (p.21)

El sector productivo automotriz, relacionado al alquiler de vehículos motorizados, que es un importante mercado por el recambio de unidades que realizan cada año, no cuenta con el acceso a la deducibilidad, según señala el mismo artículo:

Tampoco se aplicará el límite a la deducibilidad, mencionado en el inciso anterior, para aquellos sujetos pasivos que tengan como única actividad económica el alquiler de vehículos motorizados.

En el numeral 14 del artículo 55, que refiere las transferencias e importaciones con tarifa cero se incluyen “Vehículos híbridos o eléctricos, cuya base imponible sea de hasta USD 35.000. En caso de que exceda este valor, gravarán IVA con tarifa doce por ciento (12%)”. (s.p)

Otros elementos que norma la ley en materia vehicular son el Impuesto a la contaminación vehicular y el Programa de chatarrización y renovación vehicular.

La chatarrización tiene algunas consideraciones especiales en el Ecuador, cabe señalar que no solo se chatarriza un vehículo si cumplió su vida útil. También procede en los siguientes casos, según el portal especializado MUNDOTUERCA Ecuador (2024), que señala los requisitos para la chatarrización:

Requisitos para la chatarrización

Declaración de pérdida

Para que un vehículo, moto, camioneta, bus u otro automotor sea chatarrizado, es necesario que primero sea declarado como pérdida. Los motivos para esta declaración pueden incluir:

- Accidente de tránsito
- Incineración
- Fallos en el motor y otros componentes esenciales
- Desgaste por el tiempo y uso
- Falta de mantenimiento

Proceso de declaración

El propietario del vehículo debe realizar una declaración oficial, indicando que el automotor es inservible. Esta declaración debe ser presentada ante las autoridades competentes, como la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y el Ministerio de Producción. (MUNDOTUERCA, 2024)

2.3.3 Decreto-Ley Orgánica para la Mejora Recaudatoria a Través del Combate al Lavado de Activos (2024)

El presidente de la república, luego de cuestionar el actuar de la Asamblea Nacional por resolver archivar el Proyecto de Ley Orgánica para la Mejora Recaudatoria a Través del Combate al Lavado de Activos, remitida en noviembre de 2024, decidió publicar en el Registro Oficial el Decreto-Ley que, entre otros aspectos, involucra de manera significativa la comercialización de vehículos en el país.

Si bien, esta norma no incide en los resultados de la presente investigación, es válida para la consideración de recomendaciones que se generen producto del presente trabajo, ya que la norma señala, en su Capítulo II, Regulaciones para el control del lavado de activos en el ámbito vehicular, la creación de un impuesto nuevo que grava la transferencia de vehículos motorizados usados, en lo que define el gobierno como una medida para formalizar al sector. Esta medida elimina el impuesto de FONDVIAL y se aplica en todo proceso de compraventa donde haya reconocimiento de firmas. El avalúo del vehículo a considerar es el del SRI y las tarifas son progresivas con un tope del 5% sobre la base imponible. Vale señalar que el pago del impuesto es habilitante para la matriculación vehicular.

Es importante referir que esta norma no contempla entre sus disposiciones derogatorias, la disposición de derogar la Ley Orgánica de Prevención, Detección y Combate del Delito de Lavado de Activos y de la Financiación de Otros Delitos que fue publicada en el Cuarto Suplemento No. 610 del Registro Oficial el 29 de julio de 2024 y que entrará en vigencia en 12 meses a partir de su publicación. Esta es la norma que reemplaza a la Ley Orgánica de Prevención, Detección y Erradicación del

Delito de Lavado de Activos y del Financiamiento de Delitos, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 802 del 21 de julio de 2016.

2.3.4 Ley Orgánica de Prevención, Detección y Erradicación del Delito de Lavado de Activos y del Financiamiento de Delitos. (2016)

Fue publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 802 del 21 de julio de 2016 y es la normativa que tiene vigencia durante el período investigado. De lo referido por los entrevistados, el envío de la nueva Ley de julio de 2024 tuvo una incidencia leve por cuanto pocas personas tienen conocimiento de los temas que se abordan en la Asamblea.

Sin embargo, el sector automotriz, como actor organizado, sí se mantuvo atento a las modificaciones planteadas, ya que esencialmente el precio al público de los vehículos usados se podría incrementar ya que, la Ley vigente en el período trabajado, señala: en su Artículo 5 (Reformado en 2017):

A más de las instituciones del sistema financiero y de seguros, serán sujetos obligados a informar a la Unidad de Análisis Financiero y Económico (UAFE) a través de la entrega de los reportes previstos en esta ley, de acuerdo a la normativa que en cada caso se dicte, entre otros: las filiales extranjeras bajo control de las instituciones del sistema financiero ecuatoriano; las bolsas y casas de valores; las administradoras de fondos y fideicomisos; las cooperativas, fundaciones y organismos no gubernamentales; las personas naturales y jurídicas que se dediquen en forma habitual a la comercialización de vehículos, embarcaciones, naves y aeronaves; las empresas dedicadas al servicio de transferencia nacional e internacional de dinero o valores, transporte nacional e internacional de dinero, encomiendas o paquetes postales, correos y correos paralelos, incluyendo sus operadores, agentes y agencias; las agencias de turismo y operadores turísticos; las personas naturales y jurídicas que se dediquen en forma habitual a la inversión e intermediación inmobiliaria y a la construcción; hipódromos; los montes de piedad y las casas de empeño; los negociadores de joyas, metales y

piedras preciosas; los comerciantes de antigüedades y obras de arte; los notarios; los promotores artísticos y organizadores de rifas; los registradores de la propiedad y mercantiles. (p. 3-4)

Pero no define como hecho generador de impuestos la compraventa de vehículos usados, por lo que, al momento del desarrollo de la investigación, aún no estaban grabados con impuestos este tipo de automotor.

2.3.5 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2021)

Esta Ley fue publicada en el Registro Oficial 398 del 07 de agosto de 2008, luego de su aprobación en la Asamblea Constituyente y su última modificación se registra el 10 de agosto de 2021, norman un sector y actividad que creció sin normativas que regulen su funcionamiento, así como sin protección siendo prestadores de un servicio público.

En esta norma existen elementos de incidencia para el mercado automotriz como la clasificación de los servicios de transporte terrestre, señalados en el Capítulo I, Artículo 51:

- a) Público;
- b) Comercial;
- c) Por cuenta propia; y,
- d) Particular, (s.p)

En el Capítulo IV, De la movilidad sostenible y el ambiente, en la Sección III, De la Promoción del uso de vehículos de cero emisiones, que señala:

Artículo 214A.- Interés Público. - Se declara de interés público la movilidad eléctrica y sostenible; el uso de energías renovables como insumo indispensable para el fortalecimiento de la transportación y la movilidad; y, la promoción del transporte terrestre eléctrico y de cero emisiones en todo el territorio nacional. (p.82)

Artículo 214B.- Incentivos a la movilidad eléctrica y cero emisiones.- El Gobierno Central, así como los Gobiernos Autónomos Descentralizados dentro de su jurisdicción y en el ámbito de sus competencias, desarrollarán y promoverán incentivos que impulsen el transporte terrestre ciento por ciento eléctrico y de cero emisiones. (p.82)

Otro elemento incidente, tiene relación con las Disposiciones Generales, y es influyente en este trabajo:

QUINTA. - Los vehículos que, no han sido retirados por sus propietarios por más de un año contado a partir de la fecha de su ingreso al centro de retención vehicular de tránsito, serán declarados en abandono por parte de la autoridad propietaria del centro de retención, salvo los que se encuentren en acciones procesales judiciales. (p.94)

La Décima Quinta Disposición General indica:

Vehículos de servicio público, que hubieren cumplido su vida útil, deberán someterse al proceso de renovación y chatarrización del parque automotor, de acuerdo a lo establecido en el reglamento de la mencionada Ley. (Registro Oficial Suplemento 398 - Asamblea Nacional, 2021, p. 96)

Como se puede colegir, las facilidades que brindó la ley, así como el estímulo a nuevas tecnologías, mediante incentivos y facilidades, son elementos a analizar en el marco de la presente investigación.

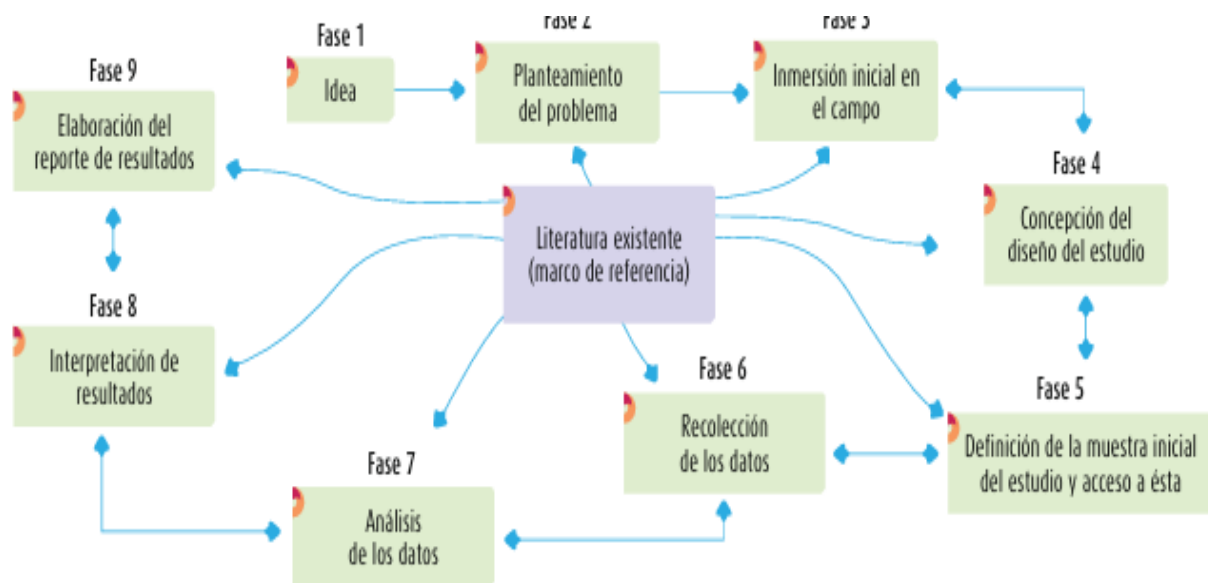
CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1 Enfoque de la investigación: (cuantitativo, cualitativo o mixto)

En su obra Metodología de la Investigación Hernández Sampieri et al., (2014) señala que el enfoque cuantitativo tiene como base la medición numérica y el análisis estadístico, mientras que el enfoque cualitativo, emplea la recolección y análisis de los datos de cara a perfeccionar las preguntas de investigación y plantear nuevas tendencias o formas de interpretar lo trabajado en el proceso. El autor señala que el proceso cuantitativo se desarrolla, en su orden: Deductivo, Secuencial, Probatorio y que Analiza la realidad objetiva, fases cubiertas en el presente trabajo.

Figura 4
Proceso cualitativo



Fuente: Hernández Sampieri, et al., (2014, p. 7)
Elaborado por: Zambrano (2025)

Como se observa en la Figura 4, el proceso cualitativo tiene varias fases, todas cumplidas en la presente investigación. Cabe destacar que los datos recogidos se encuentran dispersos y correspondió integrar más documentos que los previstos en la muestra inicial del estudio que eran los cinco reportes de la AEDE.

Finalmente conocemos que el enfoque de la investigación Mixto es la combinación y relación aplicada de los enfoques cualitativo y cuantitativo, siendo lo desarrollado en esta investigación, ya que los datos sobre las variables ventas de autos, contribución al empleo, tributación del sector, han sido integrados y analizados de forma cuantitativa, mientras que las políticas públicas y su aplicación para la reactivación del sector, fueron analizadas bajo el enfoque cualitativo.

3.2 Alcance de la investigación: (Exploratorio, descriptivo o correlacional)

El alcance es un elemento clave al momento de plantear la investigación, ya que, se establece en función de cuánto avance se logre con la misma en torno al tema estudiado. El tipo de alcance es clave porque agrega características específicas de cómo se realizará la investigación, así como determina el acceso al tipo de información que se analizará en la misma.

En este sentido, el trabajo a desarrollar tendrá un alcance de tipo Exploratorio porque si bien, hay estudios similares, ni dichos trabajos, ni el presente son investigaciones definitivas o determinantes por sí mismas. Tampoco se ha encontrado referencia de un trabajo que establezca los mismos resultados de la investigación que se está elaborando.

Se plantea integrar, sistematizar y analizar la información referente al tema estudiado a fin de aportar con elementos previos para posteriores estudios donde se integren más aspectos macro y microeconómicos que analicen, entre otros, la carga tributaria que tiene el sector automotriz en el Ecuador, en comparación, por ejemplo, con la presión fiscal óptima trabajada por algunos autores.

Esta propuesta se basa en lo señalado por Dupis, (2020) que establece como características de este tipo de investigación que son preliminares, así como se integran en un proyecto más elaborado permitiendo el abordaje de una temática poco conocida o estudiada que tiene como objetivo, entre otros, recopilar información preliminar en el marco de la temática en estudio.

El presente estudio, tiene además características descriptivas, por cuanto, como se señala en el trabajo ¿Qué es la investigación descriptiva y cómo se utiliza?:

La investigación descriptiva ofrece a los investigadores una forma de presentar los fenómenos tal y como ocurren de forma natural. Enraizada en una naturaleza abierta y no experimental, este tipo de investigación se centra en retratar los detalles de fenómenos o contextos específicos, ayudando a los lectores a obtener una comprensión más clara de los temas de interés. (Stewart, 2025)

Aplicando lo expuesto, este trabajo se centrará en el proceso de reactivación del sector automotriz a partir de la relación de varios elementos como acciones públicas y privadas que impulsaron al sector, su aporte a las arcas fiscales, pero también la disminución en las ventas provocadas por otros factores, no relacionados a la propuesta inicial del estudio.

3.3 Técnica e instrumentos para obtener los datos

En el presente estudio se trabajó empleando dos técnicas de investigación: El análisis documental y la entrevista. El primero permitió la recolección de datos de páginas oficiales de entidades públicas, así como de páginas instruccionales del sector privado de la industria automotriz ecuatoriana. Las entrevistas fueron hechas a profesionales expertos que brindaron su mirada sistémica del sector automotriz desde sus aristas profesionales.

A criterio de Hernández Sampieri et al., (2014), la entrevista cualitativa y cuantitativa, se define como una reunión para conversar e intercambiar información entre quienes participan de ella, es decir la persona que brinda información y el investigador; mientras que para Casasaempere-Santorres y Vercher-Ferrándiz (2020), el procedimiento metodológico del análisis documental bibliográfico, sirve como soporte al desarrollo del trabajo investigativo ya que define los límites del trabajo y permite la elaboración del marco conceptual con la integración de indicadores estudiados.

3.4 Población y muestra

El tipo de muestreo escogido para seleccionar los documentos a analizar es Muestro de conveniencia (no probabilístico), que recoge la información que está disponible. Para sustentar, citamos nuevamente a Stewart en su trabajo Método de muestreo por conveniencia en la investigación, donde expresa:

El muestreo de conveniencia (a veces conocido como muestreo por disponibilidad) es un método muy utilizado en investigación debido a su practicidad y eficacia. Esta técnica consiste en seleccionar a los participantes o los datos de más fácil acceso. Una muestra de conveniencia puede ayudar a obtener datos primarios iniciales en estudios preliminares en los que el objetivo es obtener información rápida sin necesidad de una estrategia de muestreo compleja. A pesar de su sencillez, entender cuándo y cómo emplear el muestreo de conveniencia puede influir significativamente en la calidad y pertinencia de los resultados de la investigación. (Stewart, 2025, s.p)

Se trabajó con información secundaria de las páginas oficiales de instituciones públicas y privadas que tuvieron disponibles los datos requeridos, con lo que se fueron integrando las tablas y la narrativa sobre lo analizado.

Este documento ha sido revisado correctamente con un porcentaje de 10% de la herramienta IA, lo cual se ha generado mayor organización para un buen uso de palabras, y en si se utilizó para casos específicos teniendo una buena redacción a varios temas como conclusiones fortaleciendo mi documento final.

CAPÍTULO IV

INFORME DE RESULTADOS

4.1 Presentación y análisis de resultados

Los resultados obtenidos para la presente investigación, integran información que fue recogida de las organizaciones de Sector Automotriz: la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE) y de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), sin embargo, se encuentran vacíos de información y ésta no está estandarizada. El dato más complejo de obtener, fue la cifra en dólares que mueve el sector anualmente.

El análisis de datos se centró en la cantidad de vehículos que se vendieron en el Ecuador en el período en estudio, dándose cumplimiento a los objetivos de esta investigación, ya que se relacionaron los factores COVID-19, políticas públicas, estrategias privadas y recuperación del sector. No obstante, otros elementos, ya no relacionados con la pandemia, reflejan que, luego la recuperación del sector en el año 2021, mismo que se sostuvo hasta el año 2022, el 2024 tuvo un comportamiento complejo con una marcada caída en las ventas, disminución de producción y reducción del empleo en el sector.

Se integraron a este trabajo, la opinión de expertos que cuentan con amplia experiencia en el sector financiero y del transporte, tal como lo son el Mgtr. Alan Sierra Nieto y el Dr. Edison Plaza García. Con ambos se desarrollaron video-llamadas, trabajando con la misma guía de preguntas. En la Tabla 5, se detallan las respuestas de ambos especialistas:

Tabla 5
Resultados de las entrevistas a expertos

Pregunta	Econ. Alan Sierra Nieto, Mgtr.	Dr. Edison Plaza García, Mgtr.
	Economista. Especialista en Compliance. Docente de Diplomado en esta materia. Ex Gerente de UAFE	Abogado. Miembro Jurídico del Comité Ejecutivo del Sindicato de Choferes Profesionales del Guayas y docente de los cursos de profesionalización de choferes.
1. <i>¿Cómo afectó la pandemia el flujo comercial del negocio automotriz?</i>	El flujo se afectó como en todos los negocios, se dice que las ventas cayeron casi en un 50%, sin embargo, al momento el sector no se ha recuperado aún, por lo que habría que analizar otras causas.	Sin duda el flujo de ventas bajó, estimo que por lo que pasaba con todas las actividades, lo cual fue una bola de nieve para la economía, ya que todo está relacionado, los negocios y las empresas generan para dinamizar otros.
2. <i>¿A partir de qué año y hecho estima Usted que se reactivó el mercado automotriz en la ciudad y el país?, luego del COVID 19</i>	El mercado se recuperó en 2021, de hecho, las cifras que tiene el sector son bastante buenas para el 21 y 22. Hasta ahí podría decirse que se puede evaluar un efecto pandemia y postpandemia	En cuanto al comercial, fue prácticamente de inmediato. Ya para el 2021, el sector hasta se podía observar más dinamizado.
3. <i>Recuerda alguna o algunas normas y/o políticas implementadas desde el Estado, tendientes a la reactivación del mercado automotriz en Ecuador?</i>	Las acciones para refinanciar y reestructurar deudas ayudaron a los clientes a acceder a nuevos créditos. El incremento del IVA, el año pasado afectó al sector, pero no puede decirse que es algo que se relaciona a la pandemia.	Los procesos de chatarrización, en nuestro sector (transportistas), alentaron a los dueños de unidades a trabajar para reponer sus vehículos. Los alivios financieros ayudaron a que algunas personas mantengan su capacidad de endeudamiento.
4. <i>¿Cuáles de las normas o políticas referidas, considera Usted que influyeron de manera más significativa en el mercado automotriz de Guayaquil y el país, luego del COVID 19?</i>	La materia financiera, es la más relevante a mi criterio. No estamos hablando solo del sector automotriz de forma directa, sino de todas las actividades comerciales que permiten a las personas y empresas generar recursos.	Nuestro sector no tuvo una influencia directa de políticas específicas, sin embargo las pocas que se aplicaron a nivel nacional, alentaron de forma indirecta.
5. <i>Con respecto al incremento del IVA del 12 al 15%, ¿de qué manera específica influyó este cambio en el sector automotriz de la ciudad y el país?</i>	Sin duda incide, pero reitero que no debe ya incluirse en medidas postpandemia. Esto afectó al sector, en un año que ya tenía una tendencia a decrecer.	Esto afecta a todas las familias, por lo que repercute en la decisión de compra de un vehículo, ya sea para reponer una unidad comercial/productiva o para uso particular de las familias.
6. <i>¿Cómo estima Usted que las políticas y normas en materia de seguridad han incidido en el sector automotriz de la ciudad y el país, en el período 2020 a 2024?</i>	Estimo que esto más afecta a la trasportación, en general quienes prestan servicios de manera regular o no, se han visto afectados por la delincuencia que ha influido en su actividad productiva. Además, los estados de emergencia pueden asumirse como una medida de protección, pero también reduce las horas de trabajo, en este aspecto	Nuestro gremio, es uno de los más afectados. Las familias de los choferes profesionales viven en constante incertidumbre por el riesgo que significa manejar una unidad productiva. Nos preocupan los índices de afectación como extorsiones, robos a unidades y de unidades, inclusive asesinatos a compañeros.
7. <i>Usted percibe que la carga tributaria para el sector automotriz está</i>	Sin duda esto nos hace un país poco competitivo con el exterior, pero a nivel interno el mercado se sostiene en sus tendencias, siendo importante la llegada de vehículos de nuevas marcas a menores	En el caso de nuestro sector, no nos afecta tanto esta carga en la unidad, pero sí en las autopartes e insumos, principalmente importados.

acorde con la realidad del mercado ecuatoriano	precios. Pero sin duda, el precio final de las unidades se afecta por la elevada cantidad y valor de los impuestos.	
8. Con referencia al sector de la transportación, el negocio que tiene a su cargo, factura primordialmente	Las motocicletas son el vehículo que más se vende en el país. Es una alternativa para familias que deben movilizarse y que viven en zonas distantes. Son motos baratas que pueden ser adquiridas con facilidades de pago.	En el caso de nuestro sector, las unidades se reponen con relativo equilibrio entre un tipo y otro. Pero los taxis, son las que más se renuevan, tanto por cumplimiento de su vida útil, cuando por el acceso a nuevos modelos de unidades.
9. Si pudiéramos definir en una palabra y de manera general, integrando todo el sistema de concesionarios de autos nuevos y/o usados, éste se encuentra a la fecha, con relación al año 2019	Es relativo, pero sin duda, el sector no ha terminado de recuperarse del todo, frente al año 2019	En algunos aspectos podríamos decir que hemos mejorado, como en la tecnología. Pero en otros, realmente estamos con fuertes preocupaciones por el futuro de nuestros espacios de trabajo. Solo como ejemplo, yo antes cerraba las rutas a las 23:00, hoy no puede una ruta cerrarse más allá de las 20:00
10. ¿El mercado automotriz de vehículos usados se ve afectado con la implementación del IVA en el hecho generador de la compraventa de los mismos?	Creo que la preocupación más grande es que el cobro de este impuesto en una posible duplicidad, no solo a la actividad comercial, sino al valor del bien, en sí. Es necesario establecer ajustes en el proceso.	Por supuesto que afecta. Las personas tenían como alternativa la compra de un bien usado para suplir la necesidad de las familias. Estimamos que debe regularse bien esta situación porque eso reduce el valor de recompra de los usados.
Citas	(Sierra Nieto, 2025)	(Plaza García, 2025)

Fuente: Sierra, (2025); Plaza, (2025)
Elaborado por: Zambrano (2025)

4.2 Resultados y análisis estadístico

Es fundamental en el análisis, tomar como punto de partida que el presente trabajo aborda la recuperación del sector, con relación a la pandemia la cual se dio a partir del año 2021 con un considerable incremento del 41.44% de unidades vendidas con relación a las 81.821 del año 2020, cifra que reflejaba un decrecimiento del 37,85% con relación al año 2019, como se observa en la tabla 3

Tabla 6

Ventas del sector automotriz – Subsector vehículos

Año	U. Unidades	% U. Variación/año anterior
2019*	131.642	NA
2020	81.821	-37,85%
2021	115.731	41,44%
2022	134.170	15,93%
2023	132.388	-1,33%
2024	108.266	-18,22%

Nota: Se incluyó el año 2019 a fin de contar con la cifra referente para comprender la recuperación del sector con relación a año 2020 donde se vivió el mayor impacto de la pandemia.

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), (2025)

Elaborado por: Zambrano, (2025)

Corresponde analizar, con una mirada global el sector: en este período, si consideramos y referimos cifras del 2019 que fueron de 131.642 y, al cierre del 2024 de 108.266, observamos un decrecimiento global del sector. En el período de estudio, la cifra más alta fue la del año 2022 con 134.170 unidades vendidas, siendo el único año en el que se supera la cifra del 2019.

Según El Universo (2024), el sector Automotriz vendió durante el primer semestre de 2024, alrededor de \$4.697 millones de dólares, una de las pocas cifras de ventas, en dólares que se ha podido obtener. En la misma noticia se mencionan

factores que inciden en el comportamiento del mercado automotriz más allá del COVID, con los que este estudio coincide. Uno de estos aspectos es el de los cortes de energía, factor influyente en un país donde los autos eléctricos se abren paso y se convierten en una alternativa para las familias y los sectores productivos, especialmente el taxismo.

4.2.1. Impuestos que genera el sector – Contribución Fiscal

Según Autoin (2020) la contribución tributaria del sector automotriz fue de 1.557, sin embargo, acorde a la contracción del mercado de venta de vehículos de la Tabla 4, la cifra del aporte impositivo para el 2020, se redujo en casi un 50%.

El sector automotriz es uno de los ecosistemas productivos que mayor carga tributaria tiene en el Ecuador. Recordemos lo planteado en el Capítulo 2, referente al máximo de presión fiscal (techo impositivo) para que una actividad sea rentable, definida en menos del 20%, muy distante de la realidad de la importación de unidades armadas o partes para ensamblaje que afronta el sector estudiado, pues, como señala el representante de las empresas comercializadoras, Sr. Genaro Baldeón, en su participación en podcast con Rosales Andrade (2024), los vehículos importados, antes de llegar al Ecuador, fácilmente alcanzan un 40% de carga impositiva.

Tabla 7

Contribución tributaria total del sector automotriz

Año	Tributos¹ pagados
2019	1.554.000
2020	1.204.000
2021	1.432.000
2022	1.663.000
2023	1.608.000
2024	1.384.000

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador [AEADE], 2025)

Elaborado por: Zambrano (2025)

4.2.2 Empleos en el Sector Automotriz

El sector automotriz del Ecuador ha sido un importante pilar en cuanto a su contribución de empleos, principalmente por la cualificación de los mismos, ya que, en el espacio técnico, los colaboradores cuentan con capacitaciones nacionales e internacionales que perfeccionan su trabajo en el área de ensamblaje y posventa.

En la parte comercial, vender vehículos implica conocer de ventas y de las funciones esenciales de los automotores, por lo que también, el mercado laboral se define como especializado. Ante la caída de empleos durante el período de estudios, cabe señalar que no se trata de plazas reemplazadas, sino disminuidas, mismas que se comportan de manera similar al de ventas del sector, aunque no con una misma variación porcentual, como se puede observar en la tabla 3:

¹ Es el valor total de participación impositiva, que incluye los impuestos previos a la nacionalización, relacionados a la producción, así como a los consumos especiales y valor agregado

Tabla 8
Contribución Empleos del Sector Automotriz

Año	Empleos Totales	Empleos reportados en el IESS	% Reportados/Totales	% Variación Anual Reportados IESS
2019	182.491	71.295	39,07%	NA
2020	150.000	60.719	40,48%	-14,83%
2021	155.943	62.896	40,33%	3,59%
2022	162.000	65.520	40,44%	4,17%
2023	114.000	45.600	40,00%	-30,40%
2024	106.406	42.562	40,00%	-6,66%

Nota: Las cifras en rojo, corresponden a proyecciones en base al porcentaje del 40% que refleja el número de empleos del sector automotriz reportados en el IESS. No se encontraron datos del año 2024.

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), (2025)
Elaborado por: Zambrano, (2025)

4.2.3 Políticas Económicas que incidieron en la reactivación del Sector Automotriz luego de la pandemia

Para los entrevistados, las políticas económicas que intervinieron en la reactivación productiva del país, fueron:

4.2.3.1 Chatarrización.-

Esto permitió potenciar un mercado que dinamizó el sector comercial automotriz, pero también al sector financiero, ya que el valor recibido por la unidad chatarrizada, permitía el pago de una entrada y era la base del reconocimiento de la formalidad del transportista para vincularse con planes asociativos de su sector, abriendo las puertas a ofertas crediticias favorables para quienes reemplazaron la unidad chatarrizada por una nueva.

El proceso de chatarrización, según MUNDOTUERCA Ecuador (2024), lo cubren actualmente cerca de 80 empresas registradas que cuentan con los permisos y están reguladas por el Ministerio de la Producción para realizar dicha acción. Se puede chatarrizar vehículos y motocicletas.

El proceso consiste en lo siguiente:

1. Recepción del Vehículo: Las empresas reciben los vehículos que han sido declarados como pérdida.
2. Desmontaje y Despiece: Se procede a desarmar el vehículo, separando las partes que pueden ser recicladas de aquellas que deben ser desechadas.
3. Reciclaje y Recuperación: Los materiales ferrosos y no ferrosos son procesados para su reutilización en nuevas producciones.
4. Disposición de Residuos: Los residuos no reciclables son gestionados de acuerdo con las normativas ambientales vigentes. (MUNDOTUERCA, 2024)

4.2.3.2 Alivio Financiero

Las normativas fueron inicialmente algo confusas en su aplicación, pero como política pública hecha ley, abrió la puerta a que instituciones financieras depuren su cartera vencida y de paso a procesos de refinanciamiento y restructuración de deudas. A pesar de ello, como se observa en la Tabla 4 más del 36% de personas que ingresaron al sistema financiero desde el 2019 al 2024, ya no cuentan con un puntaje crediticio que les permita acceder a nuevas operaciones de financiamiento.

Tabla 9
Personas excluidas del sistema financiero del Ecuador

<i>Período</i>	Personas incluidas en el SFE	Personas excluidas en el SFE	% de Personas excluidas en el SFE
2019-2024	1'100.000	363.000	36.30%

Fuente: Loaiza (2025)
Elaborado por: Zambrano, (2025)

4.2.3.3 IVA en la compra-venta de vehículos usados e incremento del 3% en este impuesto

El 1 de abril de 2024, el IVA se incrementó del 12 al 15 por ciento y uno de los sectores más involucrados en gestionar ventas previo a este incremento, fue el de ventas de vehículos. En efecto, el año 2024 tuvo un decrecimiento en las ventas, lo que quienes fueron entrevistados refieren como una consecuencia del incremento de este impuesto, de la crisis energética y el cierre de negocios o pérdida de empleos.

Los vehículos usados también serán afectados con la imposición de la carga tributaria del 15%, lo que podría modificar la preferencia en la compra de un usado, en algunos compradores. Sin duda el sector de la transportación pública, no se afecta de esta modificación impositiva de manera directa, pero como señala el Dr. Plaza García (2025), uno de los expertos consultados, el incremento de los impuestos afecta a todos ya que es menos circulante que queda en la familia, presionando la generación de más recursos monetarios para quienes aportan económicamente en el hogar.

4.2.3.4 Reducción del tamaño del estado: Servidores públicos desvinculados e indemnizados.-

En el año 2020, en pleno proceso de crisis sanitaria por COVID-19, el Presidente Lenin Moreno ratificó la necesidad de cumplir acuerdos con el Fondo Monetario Internacional (FMI), que, entre otros, planteaban la reducción del tamaño del estado, lo que involucraba disminución del número de ministerios, entes públicos, plazas laborales y masa salarial.

Esta medida podría parecer ajena al comportamiento del mercado automotriz, pero no es así, tal como señala Rebossio (2024): muchos servidores públicos decidieron comprar vehículos por primera vez o renovar sus unidades familiares para contar con una herramienta que genere ingresos diarios brindando el servicio de taxi ejecutivo o mediante aplicaciones vinculadas al servicio, lo que es usual en la realidad del continente hasta la actualidad, lo que se estima influyó en la recuperación del año 2021, según se observa en la Tabla 10:

Tabla 10
Reducción del Gasto del sector público

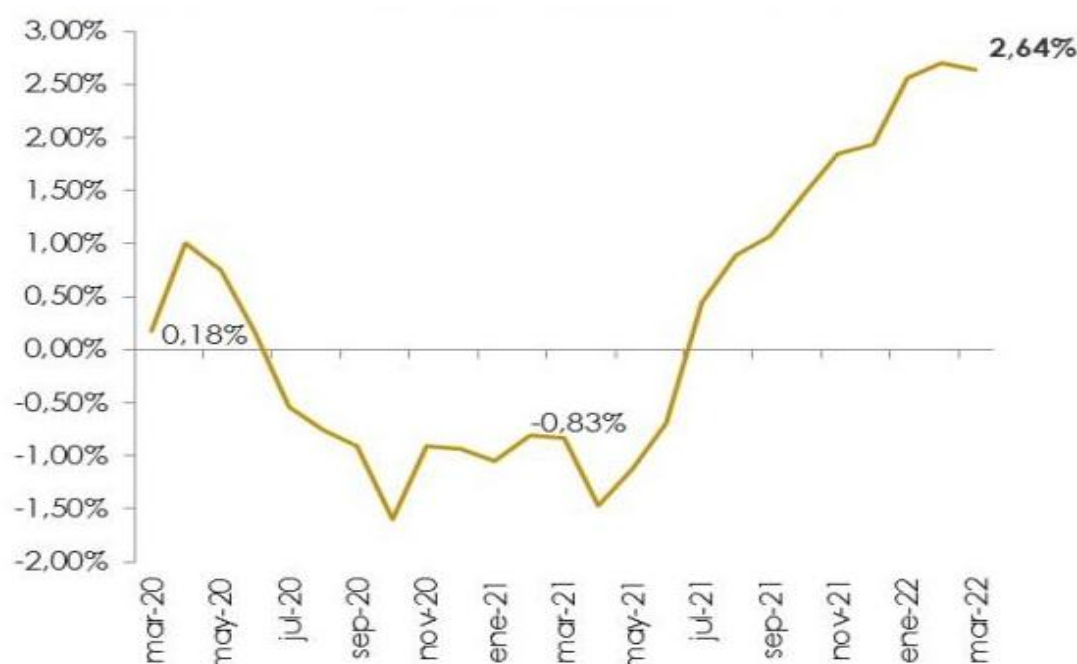
Período Lcdo. Moreno	2017	2021	% de Reducción del tamaño del Estado
<i>Masa salarial</i>	\$9'139.000	8'431.000	7,75%
<i>Ministerios</i>	23	17	26,09%
<i>Entes públicos</i>	130	101	22,31%
<i>Servidores públicos</i>	499.000	431.000	13,63%

Fuente: El Comercio (2021)
Elaborado por: Zambrano, (2025)

Entre julio de 2020 y mayo de 2021, el país vivió un fenómeno económico poco común, como se observa en la Figura 2: una deflación que trató de posesionarse como el resultado favorable de políticas fiscales, sin embargo, las voces ciudadanas referían la baja de precios y aun así inalcanzables, para quienes habían perdido sus

trabajos o cerrado sus negocios como efecto de la pandemia del COVID-19. Esta deflación se asoció a que un importante sector de la población no contaba con ingresos, o los que tenía no permitían satisfacer las necesidades mínimas de los hogares, por lo que, al no haber mercado comprador, los precios del mercado oferente debieron reducirse.

Figura 5
Inflación Ecuador



Fuente: Valora Analitik (2022)
Elaboración: Zambrano (2022)

4.2.4 Acciones privadas

En pleno año 2020, según lo señala la revista Perspectiva (2020), para el mes de mayo, a dos meses de la declaratoria de emergencia sanitaria en el Ecuador, ya se reflejaba un cierre del 4% de establecimientos automotrices, más aún, estaba latente la preocupación de cómo llegar con nuevas estrategias, ya que, en el mercado automotriz, un comprador, hasta ese momento, prefería iniciar y finalizar un proceso de compra de manera presencial.

En el marco de la necesidad de contar con acciones que sostengan al sector durante los años de pandemia y en especial del año 2020, el sector automotriz mantuvo consolidados sus espacios organizativos, al punto de estructurar políticas a implementar por los actores económicos de los subsectores de esta cadena productiva. Se detallan algunas de las que se analizaron en este trabajo:

4.2.4.1 Ferias virtuales de concesionarios de vehículos

Refiere Autoin (2020), que entre el 13 y el 23 de agosto de 2020, se desarrolló en Ecuador, la feria virtual AutoSale que integró 90 stands virtuales de 52 marcas de vehículos entre los que se exhibieron livianos, comerciales y motocicletas, así como ciertas autopartes, entidades financieras y de servicios. Esta acción no solo permitió acercar a los compradores con todas las marcas participantes y servicios ofertados, sino que permitió mantener presente al sector en la retina de la ciudadanía.

Previo a esta iniciativa, Chévrolet, apostaba por los canales digitales, según se lee en un artículo de Jarama (2020), canales mediante los cuales, no solo se promocionaban los vehículos, sino que se gestionaban los nuevos productos de crédito directo que ofertaban, tanto de manera individual, cuanto familiar. Se permitía el envío de la solicitud y los documentos de soporte por estos medios.

4.2.4.2 Refinanciamientos y reestructuras

Según el Dr. Plaza García (2025), entrevistado en este trabajo, el proceso de refinanciamiento y reestructuras de deudas permitió a los usuarios de crédito, acceder a un desahogo de sus deudas, sin embargo, no siempre las condiciones fueron favorables según las circunstancias, por ejemplo, no se podía acceder a refinanciamientos con seguro de desgravamen o las tasas de interés eran más altas que las del financiamiento inicial.

El Mgtr. Sierra Nieto (2025), por su parte, refiere que estos refinanciamientos aliviaron la cartera vencida de algunas entidades financieras, pero no significó que las

personas no vieran afectado su historial crediticio, así como en algunos casos no pudieron sostener los nuevos compromisos de crédito, ya que se sumaron aspectos como la inseguridad.

4.2.4.3 Financiamiento directo – libertad para políticas crediticias

Otros aspectos que se relacionaron al financiamiento de los vehículos, fue la oferta de créditos directos y cierta libertad para aplicarlos que favoreció al dinamismo de empresas que contaban con capital para insertar en el mercado esta nueva opción de adquisición, así como fue conveniente para las personas que no podían acceder a créditos en el sistema financiero.

En una nota de El Universo (2020), ya se mencionaban las alternativas de financiamiento y ofertas como estrategias de los concesionarios de vehículos para reactivar al sector comercial de vehículos en el país. Refería que la pandemia había incidido en la industria de varios países que trataban de afrontar el problema con nuevas medidas, tal como lo trabajaron en ese entonces, los establecimientos en el Ecuador.

El Dr. Plaza García (2025) señala esta medida como favorable y decisiva al momento en que los compradores debían decidir en la negociación; mientras que el Mgtr. Sierra Nieto (2025), indica que este fue un buen momento para posicionar a las empresas como entidades capaces de validar el historial crediticio de clientes que podrían presentar algún riesgo, pero que, con un adecuado seguimiento, podrían responder favorablemente en el cumplimiento de la obligación.

4.2.4.4 Nuevas formas de acceso al crédito

En este período nacieron varias ofertas poco convencionales como los clubes de compra y los nuevos arrendamientos mercantiles, siendo la más reconocida en el mercado, Consorcio Pichincha y otras como Ecuasueña. En medio de acusaciones por estafa, incumplimiento de los asociados y resonantes experiencias positivas de los usuarios, estas iniciativas se fueron posicionando en el imaginario de las personas como una opción para adquirir un vehículo nuevo o usado de una forma accesible,

con bajas tasas de interés y sin mayor inconveniente con sus puntajes en central de riesgo.

4.2.4.5 Importación de eléctricos – apertura del mercado

Ecuador es sin duda un país que abrió sus puertas a la innovación automotriz a pesar de su alta presión impositiva sobre el precio final. El mercado de productos eléctricos dio paso a nuevas alternativas sostenibles de movilidad en un escenario donde no solo se rescata o valora lo sostenible de estas unidades, sino el costo en combustible y mantenimiento. BYD pronto se posicionó como la marca más vendida y brindó un importante acompañamiento en el proceso de renovación y financiamiento al sector del transporte público. Sin embargo, para el año 2024, la crisis energética pasaría factura también a este segmento comercial.

CONCLUSIONES

Las principales conclusiones de este trabajo son:

- El sector automotriz pudo recuperarse en el año 2021, con importante incremento en sus ventas en el año 2022, sin embargo esta reactivación económica no modificó favorablemente las cifras en el global del período, pues, al cierre del año 2024, las ventas de vehículos no superan aquellas registradas en el año 2019, lo que se traduce en materia impositiva, ya que los ingresos fiscales del Ecuador durante el periodo 2020-2024, en el marco de la recuperación económica Post pandemia, por todas las actividades del sector, tampoco se ha incrementado con relación al 2019, a pesar de haberse incrementado el Impuesto al Valor Agregado IVA en un 3%.
- De los fundamentos teóricos relacionados a la reactivación económica y la industria automotriz del Ecuador, se desprenden elementos clave que denotan la complejidad que el sector debe afrontar en materia impositiva, pues, la carga tributaria de los vehículos importados supera por más del cien por ciento aquella definida como tope de la presión fiscal, considerada en menos del 20%. Así mismo, en esta parte se refleja la formalidad del sector, pues la venta de vehículos nuevos, la importación de unidades ensambladas y autopartes, así como talleres especializados, entre otros, son actividades reguladas y cuyas cifras de operación se reportan al Servicio de Rentas Internas.
- Al examinar políticas públicas, las que más han incidido favorablemente en la reactivación del sector guardan relación con la chatarrización y flexibilización financiera, en tanto que las acciones privadas de mayor incidencia fueron el financiamiento directo y las nuevas formas para adquisición de vehículos a crédito. En ambos casos se suma el impulso a nuevas tecnologías como los autos eléctricos, que desde el Estado se impulsa con un trato impositivo preferencial, así como el que las comercializadoras y entidades financieras han dado acompañamiento especial a quienes deciden migrar de tecnología.

- En cuanto a la evolución de indicadores socioeconómicos del sector automotriz y su contribución en el sector fiscal del Ecuador, durante el periodo de estudio, rescatamos el del empleo del sector, a pesar de que el porcentaje de empleos formales solo alcanza el 40% en promedio, de lo que se evidencia en el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS). Sumado a este indicador se encuentra la Balanza Comercial del sector, con el crecimiento sostenido de las exportaciones, principalmente de autopartes producidas en el Ecuador. Por otro lado, la creciente importación de vehículos provenientes de China y otros países miembros de los BRICS, plantea nuevas coyunturas a manejar en la política comercial del país.
- El mercado automotriz cuenta con organizaciones que gozan de legitimidad y representatividad, tanto para la parte de producción, cuanto para la parte de comercialización. Ambas, reconocidas a nivel nacional e internacional. Son entidades que brindan cifras relevantes con análisis y boletines que permiten a los usuarios de la información comprender los datos estadísticos del sector. Sin embargo, no se cuenta con información oficial que provenga de fuentes abiertas al público y que den cuenta de una información confiable, estandarizada, comparable y accesible.

RECOMENDACIONES

- El impulso al sector de las ventas de vehículos puede articularse a ejes de priorización como el cambio a tecnologías limpias, en lugar de combustibles fósiles, aprovechando la disposición de los fabricantes y comercializadores de las distintas marcas de vehículos eléctricos e híbridos. Un impulso así, puede reactivar el sector a fin de alcanzar niveles que superen realmente los del año 2019, en cuanto a flujo de inventario.
- Sobre las políticas públicas se recomienda articular mesas técnicas donde participen actores clave relacionados al sector automotriz, como los transportistas, así como sectores con demandas especiales como aquellos que requieren unidades de transporte para personas con limitada movilidad, esto con el fin de ajustar o dar alcance a políticas públicas y legislaciones vigentes, para que sean más aplicables a la realidad de los sectores mencionados y otros que requieran especial estudio.
- Sobre la carga impositiva, se recomienda un estudio profundo de la incidencia de ésta, en el comprador final, a quien se traslada el costo del vehículo y todos los tributos dentro y fuera del territorio nacional. En este aspecto, se deben integrar al análisis las variables macroeconómicas como empleo adecuado, ingreso per cápita e ingreso real en los sectores de empleo formal y subempleo, así como el costo financiero del crédito vehicular.
- El impulso a la industria de producción de autopartes para consumo interno y exportación debe ser un eje prioritario en la agenda de gobierno, por la formalidad del sector y los alcances que éste puede tener, más allá de la contribución en el empleo y los tributos generados. La reactivación de ensambladoras que han cerrado sus operaciones, puede ser una alternativa para potenciar la industria automotriz nacional.
- Finalmente, se recomienda la implementación de un portal de información comercial y fiscal del sector automotriz, para que la información pueda ser

conocida de fuentes estatales en tiempo real, tanto del sector, cuanto de los subsectores como ventas nacionales, balanza comercial, tributos recaudados, utilidades, entre otros indicadores. La provisión de esta información es interna del propio SRI, ya que todas las actividades del sector están grabadas con algún tipo de impuesto.

REFERENCIAS

- Alvarado, M. (16 de 07 de 2020). *Vistazo*. Retrieved 10 de 07 de 2025, from vistazo.com:
<https://www.vistazo.com/actualidad/nacional/las-ofertas-y-planes-para-reactivar-el-sector-automotriz-en-el-ecuador-CWVI189856>
- Amador Zambrano, C. E., y Arroba Salto, I. M. (04 de 2017). Los impuestos tributarios de las importaciones de Vehículos y su incidencia en la rentabilidad del sector Automotriz. *Observatorio de la Economía Latinoamericana*, s.v(s.n), s.p. Retrieved 28 de 06 de 2025, from <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2017/impuestos.html>
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador [AEADE]. (2025). *Anuario 2024*. Retrieved 29 de 07 de 2025, from https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2025/03/AEADE-ANUARIO-2024_digital.pdf
- Asociación Ecuatoriana de Empresas Automotrices [AEDE]. (2021). *Anuario 2021*. aeade.net:
<https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2022/03/Anuario-Aeade-2021.pdf>
- Autoin. (11 de 08 de 2020). *Se inaugura Autosale, la feria automotriz virtual del sector automotor*. Retrieved 04 de 07 de 2025, from revistaautoin.com:
<https://www.revistaautoin.com/articulos/nacionales/PMEULRLf4tcKoQeyQn-l/se-inaugura-autosale-la-feria-virtual-del-sector-automotor>
- BAIC. (2025). *Proyecciones del mercado automotriz ecuatoriano en 2025*. baic.ec:
<https://baic.ec/proyecciones-mercado-automotriz/>
- Banrepcultural. (2015). *Teoría de la modernización*. Retrieved 03 de 08 de 2025, from enciclopedia.banrepcultural.org:
https://enciclopedia.banrepcultural.org/index.php?title=Teor%C3%ADa_de_la_modernizaci%C3%B3n
- Blog ESPOL. (21 de 09 de 2021). *Reactivación económica post pandemia*. Retrieved 03 de 08 de 2025, from blog.espol.edu.ec:
<https://blog.espol.edu.ec/ecomodernamundo/2021/09/28/reactivacion-economica-post-pandemia/>
- Bonales-Valencia, J., Ortiz-Paniagua, C. F., y Bautista-Hernández, M. Á. (s.f). *Indicadores de Competitividad de la Industria Automotriz de México, 2005-2020*. Retrieved 29 de 07 de 2025, from riico.net: <https://riico.net/index.php/riico/article/view/1992/1905>
- Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana [CINAE]. (2025). *Participación por clase de vehículos en porcentaje* . Retrieved 29 de 07 de 2025, from https://www.cinae.org.ec/wp-content/uploads/2025/01/24dec_boletin_indicadores.pdf
- Camargo López, A., y Jamaica Nieto, L. V. (02 de 03 de 2025). *Ensayo: Teorías del Capital Humano*. uniclanel.unicla.edu.mx:
<https://uniclanel.unicla.edu.mx/assets/tareas/8001620250302152638.pdf>

- Cantera, S. (03 de 08 de 2023). *Venta de autos nuevos supera el nivel previo a la pandemia de Covid*. eluniversal.com.mx: <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/venta-de-autos-nuevos-supera-el-nivel-previo-a-la-pandemia-de-covid/>
- Casasaempere-Santorres, A., y Vercher-Ferrándiz, M. L. (2020). Análisis documental bibliográfico. Obteniendo el máximo rendimiento a la revisión de la literatura en investigaciones cualitativas. *INVESTIGACIÓN CUALITATIVA EN CIENCIAS SOCIALES: AVANCES Y DESAFIOS*, 4(s.n), 247-257. <https://doi.org/https://doi.org/10.36367/ntqr.4.2020.247-257>
- Cifuentes-Suárez, V. H., y Moreno-Gavilanes, K. A. (05 de 10 de 2021). Inversión en publicidad: Un análisis de los ingresos del sector automotriz en la provincia de Tungurahua. *UDA Akadem*, 05(8), 96-121. <https://doi.org/https://doi.org/10.33324/udaakadem.vi8.439>
- Coba, G. (11 de 05 de 2020). La industria automotriz respondió a la crisis, el reto está en lo que vendrá. *Primicias*. Retrieved 06 de 07 de 2025, from <https://www.primicias.ec/noticias/economia/industria-automotriz-crisis-reto-covid/>
- Colegio de México, A. C. (COLMEX). (2020). *Políticas públicas Enfoque estratégico para América Latina*. (F. d. Económica, Editor) Retrieved 20 de 07 de 2025, from estadopoliticaspUBLICAS.colmex.mx: <https://estadopoliticaspUBLICAS.colmex.mx/definicion-y-etapas-de-las-politicas-publicas/>
- Conceptos de la Historia. (s.f). *La teoría del desarrollo económico: una mirada a la historia de las sociedades*. conceptosdelahistoria.com.
- Cujilema Cujilema, P. (2022). IMPORTACIONES ECUATORIANAS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ 2017-2021 Y EL IMPACTO DE LA COVID-19. [Tesis de Grado]. Guayaquil. Retrieved 25 de 07 de 2025, from <http://biblioteca.uteg.edu.ec:8080/bitstream/handle/123456789/1739/Importaciones%20Ecuatorianas%20del%20Sector%20Automotriz%202017-2021%20y%20el%20Impacto%20de.pdf?sequence=1>
- Dupuis, A. (27 de 02 de 2020). *¿Qué es una investigación exploratoria y sus características?* Retrieved 21 de 07 de 2025, from tecnicasdeinvestigacion.com: <https://tecnicasdeinvestigacion.com/investigacion-exploratoria/>
- El Comercio. (14 de 06 de 2020). *Matriculación vehicular en Quito será en línea; ¿qué pasa con quienes pagaron la revisión?* Retrieved 10 de 07 de 2025, from elcomercio.com: <https://www.elcomercio.com/actualidad/quito/matriculacion-vehicular-quito-revision-coronavirus/>
- El Comercio. (18 de 05 de 2021). *Lenín Moreno redujo de 130 a 101 los entes públicos en el Estado*. Retrieved 24 de 07 de 2025, from elcomercio.com: <https://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/lenin-moreno-economia-gobierno-ecuador/>
- El Universo. (21 de 07 de 2020). Alternativas en financiamiento y ofertas son las estrategias de los concesionarios para reactivar las ventas de carros en Ecuador. Guayaquil, Guayas, Ecuador.

<https://www.eluniverso.com/noticias/2020/07/21/nota/7914042/financiamiento-ofertas-son-estrategias-concesionarios-reactivar/>

El Universo. (27 de 08 de 2024). *Por venta de vehículos se facturan \$ 660 millones menos, en medio de 'una guerra de precios'*. Retrieved 28 de 07 de 2025, from eluniverso.com:

<https://www.eluniverso.com/noticias/economia/venta-vehiculos-facturacion-primer-semester-2024-ecuador-aeade-nota/>

Esquivel Moreno, A. (03 de 09 de 2024). *La Teoría del Desarrollo Sostenible: Un Equilibrio para el Futuro*. conarh.org: <https://conarh.org/blog/la-teoria-del-desarrollo-sostenible-un-equilibrio-para-el-futuro>

Flores, T. (2015). *Tipos de Políticas Públicas*. Retrieved 03 de 08 de 2025, from politicapublica.cl/tipos-de-politicas-publicas: <https://politicapublica.cl/tipos-de-politicas-publicas/>

Franco-Ruiz, W. L., y Jiménez-Castro, W. F. (03 de 05 de 2021). COVID- 19 y su impacto en el sector automotriz del Ecuador. *593 Digital Publisher CEIT*, 6(2), 5-15.

<https://doi.org/doi.org/10.33386/593dp.2021.3.513>

González Suárez, S. E. (2020). Recaudación Tributaria del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados en el Ecuador, 2015 -2019. *Tesis de Grado*. Santa Elena, Santa Elena, Ecuador. Retrieved 12 de 06 de 2025, from

<https://repositorio.upse.edu.ec/bitstream/46000/5511/1/UPSE-TCA-2020-0048.pdf>

Grupo Banco Mundial. (2022). *Capítulo 1. Los impactos económicos de la pandemia y los nuevos riesgos para la recuperación*. Retrieved 20 de 07 de 2025, from bancomundial.org: <https://www.bancomundial.org/es/publication/wdr2022/brief/chapter-1-introduction-the-economic-impacts-of-the-covid-19-crisis>

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., y Baptista Lucio, M. d. (2014). *Metodología de la Investigación* (Sexta ed.). México, D.D., México: Mc Graw Hill Education. Retrieved 20 de 07 de 2025, from www.intercambiosvirtuales.org

INEC. (2025). *Anuario de Estadísticas de Transporte, 2024*.

https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/ESTRA/2024/Principales_Re-sultados_ESTRA_2024.pdf

Jarama, K. (21 de 07 de 2020). Alternativas en financiamiento y ofertas son las estrategias de los concesionarios para reactivar las ventas de carros en Ecuador. Quito, Pichincha, Ecuador. <https://ecuadorendirecto.com/2020/07/21/alternativas-en-financiamiento-y-ofertas-son-las-estrategias-de-los-concesionarios-para-reactivar-las-ventas-de-carros-en-ecuador/>

Loaiza, Y. (21 de 02 de 2025). *Tres de cada diez ecuatorianos caen del sistema financiero tras acceso a créditos*. Retrieved 24 de 07 de 2025, from infobae.com:

<https://www.infobae.com/america/america-latina/2025/02/21/tres-de-cada-diez-ecuatorianos-caen-del-sistema-financiero-tras-acceso-a-creditos/>

- López-Alves, F. (01 de 01 de 2011). Una revisión de la teoría de la modernización: América Latina, Europa, y los Estados Unidos en el siglo XIX y principios del XX. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 243-279. Retrieved 06 de 07 de 2025, from <https://revistas.unal.edu.co/index.php/achsc/article/view/23187>
- López-González, Á., Zúñiga-González, C. A., Sol-Sánchez, A., y Santivañez, J. L. (2016). Teorías del desarrollo sustentable para el siglo XXI: un breve análisis. *Revista Iberoamericana de Bioeconomía y Cambio Climático*, 2(1), 437-451. <https://doi.org/10.5377/ribcc.v2i1.5710>
- Madroñero-Palacios, S., y Guzmán-Hernández, T. (2018). Desarrollo sostenible. Aplicabilidad y sus tendencias. *Revista Tecnología en Marcha*, 31(3), 122-130. [https://doi.org/Desarrollo sostenible. Aplicabilidad y sus tendencias](https://doi.org/Desarrollo%20sostenible.%20Aplicabilidad%20y%20sus%20tendencias)
- Mansilla, H. (2004). Los fundamentos de la teoría crítica de la modernización. Una visión autobiográfica. *Revista de Filosofía*, 22(48), 95-120. https://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0798-11712004000300005
- Márquez-Ortiz, L. E., Cuétara-Sánchez, L. M., Cartay-Angulo, R. C., y Labarca-Ferrer, N. J. (2020). Desarrollo y crecimiento económico: Análisis teórico desde un enfoque cuantitativo. *Revista de Ciencias Sociales*, XXVI(1), 233-253. <https://www.redalyc.org/journal/280/28063104020/html/>
- Martínez-Arias, M. V., y Gamboa-Sainas, J. M. (2022). Los efectos postpandemia en el sector automotriz de la Zona 3 del Ecuador. *Dominio de las Ciencias*, 8(1). Retrieved 30 de 07 de 2025, from <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8383481>
- Martínez-Arias, M. V., y Gamboa-Salinas, J. M. (2022). Los Efectos Postpandemia en el Sector Automotriz de la Zona 3 del Ecuador. *Revista Científica Dominio de las Ciencias*, 8(1), 821-838. Retrieved 06 de 07 de 2025, from <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8383481>
- Mateu I Giral, J. (1995). La Teoría del Desarrollo Sostenible y el Objeto de la Educación Ambiental. *Revista Interuniversitaria de Formación del Profesorado*(23), 56-64. Dialnet-LaTeoriaDelDesarrolloSostenibleYElObjetoDeLaEducac-117866%20(1).pdf
- Méndez Comenares, D. (s.f). *ceupe*. Retrieved 03 de 08 de 2025, from [ceupe.com: https://www.ceupe.com/blog/politicas-publicas.html](https://www.ceupe.com/blog/politicas-publicas.html)
- Mendoza, G. (28 de 11 de 2024). *Impacto del Coronavirus en la Industria Automotriz Análisis y Perspectivas*. todosobreautos.com: <https://www.todosobreautos.com/impacto-coronavirus-industria-automotriz/>
- Ministerio de Economía y Finanzas. (s.f). *Ministro de Economía y Finanzas explicó los beneficios de la Ley de la Reactivación Económica en la Asamblea Nacional*. Retrieved 06 de 07 de 2025, from [finanzas.gob.ec: https://www.finanzas.gob.ec/ministro-de-finanzas-explico-los-beneficios-de-la-ley-de-la-reactivacion-economica-en-la-asamblea-nacional/](https://www.finanzas.gob.ec/ministro-de-finanzas-explico-los-beneficios-de-la-ley-de-la-reactivacion-economica-en-la-asamblea-nacional/)

- Mir-Artigues, P., y González-Calvet, J. (2007). El modelo de fondos y flujos. *Investgación Económica*, LXVI(259), 133-165. Retrieved 05 de 07 de 2025, from <https://www.redalyc.org/pdf/601/60125905.pdf>
- Moré-Olivares, E. (22 de 08 de 2022). Croquis paradigmático de la Teoría de la Modernización. Una perspectiva desde la economía del desarrollo. *Revista ADGNOSIS*, 11(11), 1-27. <https://doi.org/https://doi.org/10.21803/adgnosis.11.11.493>
- MUNDOTUERCA. (25 de 06 de 2024). *¿Quiénes pueden chatarrizar carros, motos y otros automotores en Ecuador?* mundotuercaecuador.com: <https://mundotuercaecuador.com/quienes-pueden-hatarrrizar-carros-motos-y-otros-automotores-en-ecuador/>
- Organización Mundial de la Salud [ONU]. (28 de 03 de 2023). *¿Qué es la COVID 19?* Retrieved 20 de 07 de 2025, from who.int: <https://www.who.int/es/news-room/questions-and-answers/item/coronavirus-disease-covid-19>
- Perez Almansi, B. (08 de 2022). La cadena automotriz argentina a partir de la crisis de la convertibilidad: un análisis de su evolución y sus principales problemas (2002-2019). *Revista de la CEPAL*(137), 209-231. Retrieved 06 de 07 de 2025, from <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/fa637266-3aa3-4ec9-8388-f8c3323bb11c/content>
- Perspectiva. (26 de 05 de 2020). El sector automotriz y el COVID-19. *Revista Perspectiva*, 10-11. <https://perspectiva.ide.edu.ec/investiga/2020/05/26/el-sector-automotriz-y-el-covid-19/>
- Plaza García, E. (17 de 07 de 2025). Análisis de la reactivación económica del sector automotriz y su incidencia en los ingresos fiscales. (L. G. Zambrano Vega, Entrevistador) Meet. Guayaquil. Retrieved 17 de 07 de 2025.
- Quintero-Montaña, W. J. (13 de 11 de 2020). La formación en la teoría del capital humano: una crítica sobre el problema de agregación. *Análisis Económico*, 35(88), 239-265. Retrieved 05 de 07 de 2025, from <https://www.scielo.org.mx/pdf/ane/v35n88/2448-6655-ane-35-88-239.pdf>
- Ramírez-Garrido, R. G., Calderón-Moran, E. V., y Mejía-Garcés, R. E. (06 de 11 de 2020). Análisis de las estrategias de reactivación económica post COVID en el Mercado de la Concepción. *Polo del Conocimiento*, 5(1), 246-256. Retrieved 06 de 07 de 2025, from <https://polodelconocimiento.com/ojs/index.php/es/article/view/1894/3713>
- Ramírez-Garrido, R. G., Calderón-Morán, E. V., y Mejía-Garcés, R. E. (06 de 11 de 2020). Análisis de las estrategias de reactivación económica post COVID en el Mercado de la Concepción. 5(1), 246-256. Retrieved 12 de 06 de 2025, from <https://polodelconocimiento.com/ojs/index.php/es/article/view/1894/3713>
- Rea Caldas, D. C., Paltín Chica, C. A., y Piedra Aguilera, M. A. (2020). Análisis financiero del sector automotriz, un estudio aplicado a las empresas pertenecientes a una ciudad intermedia de

- un país en vías de desarrollo. *Escritos Contables y de Administración*, 11(1), 48-66. Retrieved 18 de 07 de 2025, from <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7499634>
- Rebossio, A. (14 de 09 de 2024). *Los despedidos en la era Milei: "La búsqueda laboral es fluctuante, angustiante y depresiva"*. Retrieved 24 de 07 de 2025, from [eldiarioar.com: https://www.eldiarioar.com/economia/despedidos-milei-busqueda-laboral-fluctuante-angustiante-depresiva_1_11651963.html](https://www.eldiarioar.com/economia/despedidos-milei-busqueda-laboral-fluctuante-angustiante-depresiva_1_11651963.html)
- Registro Oficial 449. (13 de 07 de 2011). *Lexis*. Retrieved 02 de 07 de 2025, from [lexis.com.ec: https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2020-06/CONSTITUCION%202008.pdf](https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2020-06/CONSTITUCION%202008.pdf)
- Registro Oficial Quinto Suplemento 700-Presidencia de la República. (10 de 12 de 2024). *Decreto Ley de la Ley Orgánica para la Mejora Recaudatoria a través del Combate de Lavado de Activos*. Retrieved 06 de 07 de 2025, from LEXIS FINDER: <https://www.lexis.com.ec/noticias/se-promulga-en-registro-oficial-decreto-ley-de-la-ley-organica-para-la-mejora-recaudatoria-a-traves-del-combate-de-lavado-de-activos>
- Registro Oficial Suplemento 308. (31 de 12 de 2014). *Ley orgánica de transporte terrestre*. Retrieved 20 de 07 de 2025, from [gob.ec: https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018-11/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf](https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018-11/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf)
- Registro Oficial Suplemento 398 - Asamblea Nacional. (10 de 08 de 2021). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*. Retrieved 06 de 07 de 2025, from Lexis Biblioteca: <https://www.lexis.com.ec/biblioteca/ley-organica-transporte-terrestre-transito-seguridad-vial>
- Registro Oficial Suplemento 463-Honorable Congreso Nacional. (29 de 12 de 2017). *Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno [LORTI]*. Retrieved 06 de 07 de 2025, from LEXIS FINDER: <https://www.lexis.com.ec/biblioteca/ley-regimen-tributario-interno>
- Registro Oficial Suplemento 610 - Asamblea Nacional. (29 de 07 de 2024). *Ley Orgánica de Prevención, Detección y Erradicación del Delito de Lavado de Activos y del Financiamiento de Delitos*. Retrieved 06 de 07 de 2025, from Lexis: <https://www.lexis.com.ec/biblioteca/ley-prevencion-lavado-activos-financiamiento-delitos>
- Registro Oficial Suplemento 802 - Asamblea Nacional. (21 de 07 de 2016). *Ley Orgánica de Prevención, Detección y Erradicación del Delito de Lavado de Activos y del Financiamiento de Delitos*. Retrieved 06 de 07 de 2025, from Boletín Contable: <https://boletincontable.com/2016/07/25/ley-organica-de-prevencion-deteccion-y-erradicacion-del-delito-de-lavado-de-activos-y-del-financiamiento-de-delitos/>
- Reyes Beltrán, R. C., y Navarro Espín, C. A. (2024). El efecto de la carga tributaria en la salud financiera del sector automotriz en el Ecuador. *Tesis de Grado*. Ecuador. Retrieved 18 de 07 de 2025, from <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/27895/1/UPS-GT005379.pdf>

- Rosales Andrade, M. J. (24 de 11 de 2024). *Forbes EC*. Retrieved 12 de 07 de 2025, from forbes.com: <https://www.forbes.com.ec/podcast/en-ecuador-pagan-23-impuestos-antes-vehiculo-salga-mercado-n49200>
- Sierra Nieto, A. G. (16 de 07 de 2025). Análisis de la reactivación económica del sector automotriz y su incidencia en los ingresos fiscales. (L. G. Zambrano Vega, Entrevistador) Meet. Guayaquil. Retrieved 16 de 07 de 2025.
- Stewart, L. (2025). *¿Qué es la investigación descriptiva y cómo se utiliza?* Retrieved 20 de 07 de 2025, from atlasti.com: <https://atlasti.com/es/research-hub/investigacion-descriptiva>
- Teoría Online. (s.f). *La Teoría de Modernización: Clave para Entender el Desarrollo Social*. teoriaonline.com: <https://teoriaonline.com/teoria-modernizacion/>
- Ugando Peñate, M., Jurado Zamora, Z. D., y Cedeño Mendoza, A. D. (2021). Implementación de la planificación estratégica para empresas del sector automotriz en la ciudad de Santo Domingo de los Tsáchilas, Ecuador: Caso Importadora de Autorepuestos Mendoza. *Revista de desarrollo del sur de Florida*, 2(4), 5017-5033. <https://doi.org/https://doi.org/10.46932/sfjdv2n4-006>
- Valora Analitik. (06 de 04 de 2022). *Ecuador: inflación anual bajó a 2,64% en marzo*. Retrieved 25 de 06 de 2025, from valoraanalitik.com: <https://www.valoraanalitik.com/ecuador-inflacion-anual-bajo-a-264-en-marzo/>
- Warner, J. (2025). *¿Qué es una recuperación económica y qué tipos hay?* Retrieved 03 de 08 de 2027, from IG: <https://www.ig.com/es/estrategias-de-trading/que-es-una-recuperacion-economica-y-que-tipos-hay--200818>
- Youtopia. (09 de 09 de 2025). *El auge del vehículo eléctrico impulsa la demanda energética*. youtopiaecuador.com: <https://youtopiaecuador.com/auge-vehiculo-electrico-ecuador-demanda-energetica/>
- Zambrano Vega, L. (04 de 06 de 2025). Análisis de la reactivación económica del sector Automotriz y su incidencia en los ingresos fiscales en el periodo 2020-2024. *[Proyecto de Titulación]*. Guayaquil, Guayas, Ecuador.

Anexos

Anexo 1

Cuestionario para entrevistas

Expertos

Nuevos _____ Seminuevos _____ Ambos _____

1. ¿Cómo afectó la pandemia el flujo comercial del negocio?
2. ¿A partir de qué año y hecho estima Usted que se reactivó el mercado automotriz en la ciudad y el país?, luego del COVID 19
3. Recuerda alguna o algunas normas y/o políticas implementadas desde el Estado, tendientes a la reactivación del mercado automotriz en Ecuador?
4. ¿Cuáles de las normas o políticas referidas, considera Usted que influyeron de manera más significativa en el mercado automotriz de Guayaquil y el país, luego del COVID 19?
5. Con respecto al incremento del IVA del 12 al 15%, ¿de qué manera específica influyó este cambio en el sector automotriz de la ciudad y el país?
6. ¿Cómo estima Usted que las políticas y normas en materia de seguridad han incidido en el sector automotriz de la ciudad y el país, en el período 2020 a 2024?
7. Usted percibe que la carga tributaria para el sector automotriz está acorde con la realidad del mercado ecuatoriano
8. Con referencia al sector, éste factura primordialmente:
 - a. Vehículos de transporte público (buses, vans, taxis, camionetas doble función, otros similares)
 - b. Vehículos pesados para transporte de carga (Cabezales, furgones, camionetas, otros similares)
 - c. Vehículos de uso particular (todos a excepción de motos)
 - d. Motos, tricimotos para transporte de carga y/o pasajeros
 - e. Motos para uso personal
 - f. Otros: _____

9. Si pudiéramos definir en una palabra y de manera general, integrando todo el sistema de concesionarios de autos nuevos y/o usados, éste se encuentra a la fecha, con relación al año 2019,

Mejor ____

Igual ____

Peor ____

Por factores como:

10. ¿El mercado automotriz de vehículos usados se ve afectado con la implementación del IVA en el hecho generador de la compraventa de los mismos?