

Tendencias que marcan la ruta: ¿qué vehículos livianos están conquistando el mercado ecuatoriano?

Tendencias leading the route: Which light vehicles are conquering the Ecuadorian market?

Jorge Washington Tobar Franco ¹, Bertha Yolanda De Janon Torres ², Doménica del Carmen Negrete Rodríguez ³, Jhoany Alejandro Valencia Arias ⁴

Citar como: Tobar Franco, J. W. , De Janon Torres, B. Y., Negrete Rodríguez, D. C., Jhoany Alejandro Valencia Arias, J. A. (2025). Tendencias que marcan la ruta: ¿qué vehículos livianos están conquistando el mercado ecuatoriano?. *Gaceta Científica*, 11(1), 41-50. <https://doi.org/10.46794/gacien.11.1.2380>

¹ Magister en Negocios Internacionales.
Universidad Casa Grande,
Guayaquil, Ecuador.
bdejanon@casagrande.edu.ec

² Magister en Negocios Internacionales.
Universidad Casa Grande,
Guayaquil, Ecuador.
dnegrete@casagrande.edu.ec

³ Magister en Comunicación y
Marketing. Universidad Casa Grande,
Guayaquil, Ecuador.
jtobar@casagrande.edu.ec

⁴ Magister en Comunicación y
Marketing. Universidad Casa Grande,
Guayaquil, Ecuador
jhoanyvalencia@itm.edu.co

Arbitrado por pares ciegos

Recibido: 24/10/2024
Aceptado: 18/01/2025

Autor de correspondencia:
jtobar@casagrande.edu.ec

RESUMEN

Objetivo: El presente estudio tuvo como objetivo analizar la evolución del parque automotor ecuatoriano entre 2019 y 2023, considerando el impacto de factores económicos, políticos y tecnológicos en la composición vehicular, las emisiones y la necesidad de políticas equilibradas en América Latina. **Materiales y métodos:** Se empleó una metodología exploratoria basada en fuentes secundarias, realizando una revisión sistemática de datos oficiales sobre ventas, procedencia, participación de marcas y consumo de combustible en el mercado de vehículos livianos en Ecuador. **Resultados:** Los resultados obtenidos evidencian un crecimiento en la preferencia por los vehículos deportivos utilitarios, en contraste con una disminución en la demanda de automóviles y camionetas. Así mismo, se destaca el ascenso de las marcas asiáticas, particularmente las chinas, que han desplazado a fabricantes tradicionales como Chevrolet. Esta tendencia ha sido influenciada por diversos factores, entre ellos la eliminación de subsidios a los combustibles y el incremento del IVA, los cuales han modificado las decisiones de compra de los consumidores. **Conclusiones:** Se concluye que el mercado automotor ecuatoriano se encuentra en un proceso de transición hacia opciones más eficientes y accesibles, donde las marcas asiáticas juegan un papel determinante. En este contexto, se recomienda continuar con políticas que fomenten la movilidad sostenible y la adopción de tecnologías limpias, con el fin de reducir el impacto ambiental y garantizar un desarrollo equilibrado del sector.

Palabras clave: vehículos livianos; mercado automotriz ecuatoriano; tendencias de consumo; movilidad sostenible; Innovación tecnológica automotriz; transición energética.

ABSTRACT

Objective: The present study aimed to analyze the evolution of the Ecuadorian automotive park between 2019 and 2023, considering the impact of economic, political, and technological factors on vehicle composition, emissions, and the need for balanced policies in Latin America. **Materials and methods:** An exploratory methodology based on secondary sources was employed, conducting a systematic review of official data on sales, origin, brand share, and fuel consumption in the light vehicle market in Ecuador. **Results:** The results obtained evidence a growing preference for sport utility vehicles, in contrast to a decline in demand for cars and trucks. Likewise, stands out the ascent of Asian brands, particularly Chinese ones, which have displaced traditional manufacturers such as Chevrolet. This tendency to been influenced by various factors, between the elimination of fuel subsidies and the increase in VAT, which have changed consumer purchasing decisions. **Conclusions:** It is

concluded that the Ecuadorian automotive market is found in a process of transition toward more efficient and with Asian brands playing a key role. In this context, it is recommended to continue with policies that foment sustainable mobility and the adoption of clean technologies, with in order to reduce the environmental impact and ensure balanced development of the sector.

Keywords: *light vehicles; Ecuadorian automotive market; consumer tendencies; sustainable mobility; automotive technological innovation; energy transition.*

Introducción

La industria automotriz global clasifica los vehículos ligeros según su tamaño, capacidad de carga y uso, experimentando en los últimos años una creciente tendencia hacia la adopción de tecnologías híbridas y eléctricas. Este cambio responde tanto a preocupaciones ambientales como a la necesidad de fomentar la sostenibilidad urbana (Ewert et al., 2021; Ambrose et al., 2020). Sin embargo, esta transición tecnológica ha generado desafíos en términos de regulaciones, producción y aceptación del mercado, particularmente en regiones como América Latina, donde la infraestructura y las políticas aún evolucionan para acompañar estos cambios. En Ecuador, la composición del parque vehicular y su impacto en las emisiones se han convertido en un tema de creciente interés debido a la necesidad de equilibrar el crecimiento del sector con la sostenibilidad ambiental (Gallachóir et al., 2009; Tian et al., 2022).

A nivel internacional, diversos estudios han analizado la influencia del poder de mercado en la producción y comercialización de vehículos ligeros. En Estados Unidos, las regulaciones de créditos duales han incentivado la innovación en el desarrollo de vehículos sostenibles (Grieco et al., 2024; Kong et al., 2023). En Europa, la adopción de vehículos eléctricos ha sido impulsada por factores económicos, sociales y medioambientales, con una notable influencia de las percepciones y actitudes del sector transporte (Corradi et al., 2023). Investigaciones previas han demostrado que una mayor aceptación de estas tecnologías es determinante para alcanzar los objetivos climáticos globales. En América Latina, los estudios han resaltado la importancia de implementar políticas equilibradas que contribuyan a mitigar el impacto

ambiental del sector automotriz, promoviendo incentivos que faciliten la transición hacia vehículos más eficientes (Boso et al., 2023; Delclòs-Alió et al., 2023).

Este estudio se justifica por la necesidad de comprender las tendencias de compra de vehículos ligeros en Ecuador entre 2019 y 2023, así como su impacto en las emisiones de gases de efecto invernadero. La literatura existente ha demostrado que la composición del parque vehicular influye directamente en la contaminación urbana y en la sostenibilidad del transporte. Sin embargo, en el contexto ecuatoriano aún es limitado el análisis detallado de los factores que impulsan la elección de vehículos y las políticas que podrían mitigar el impacto ambiental del sector. Considerando los cambios recientes en la regulación, los patrones de consumo y la crisis económica derivada por la pandemia de la COVID-19, resulta imprescindible un análisis actualizado que brinde información relevante para la toma de decisiones en materia de movilidad sostenible (Coba, 2023; Tapia, 2023).

El objetivo principal de este estudio fue analizar las tendencias de compra de vehículos ligeros en Ecuador entre 2019 y 2023, identificando su impacto en las emisiones de gases de efecto invernadero. De manera específica, se busca evaluar cómo la evolución del parque vehicular ha afectado las emisiones en este período, determinar los factores económicos, políticos y tecnológicos que han influido en las decisiones de compra, y examinar las políticas implementadas en América Latina para mitigar dicho impacto. Este análisis permitirá generar recomendaciones para el desarrollo de estrategias de movilidad sostenible en Ecuador, contribuyendo a la transición hacia un sector automotriz más eficiente y menos contaminante.

Materiales y métodos

La metodología utilizada en esta investigación fue de carácter exploratorio y se basó en fuentes secundarias. Para ello, se realizó una revisión sistemática de fuentes oficiales sobre las características del parque de vehículos motorizados en Ecuador, abarcando el periodo 2015-2023 y considerando variables que van desde aspectos generales hasta detalles específicos. Este enfoque metodológico permite analizar tendencias mediante

estadísticas descriptivas históricas sobre el consumo de vehículos motorizados, para asegurar así la transparencia y reproducibilidad de los resultados. Así mismo, a través de un enfoque deductivo se establecen hipótesis y conclusiones sobre los patrones de consumo en el mercado automotriz, lo que proporciona una base para futuros estudios que profundicen en las motivaciones de compra y uso de estos vehículos.

El diseño del estudio sigue un modelo de revisión documental basado en el análisis de datos históricos, lo que permite la identificación de tendencias y patrones en la comercialización de vehículos livianos en Ecuador. Al tratarse de un estudio de tipo exploratorio y descriptivo, se enfoca en la recopilación, organización y análisis de información secundaria, para establecer una visión integral del mercado automotriz en el país.

La población objeto de estudio corresponde a la totalidad de los registros de ventas de vehículos motorizados en Ecuador entre 2015 y 2023. Se emplearon criterios de selección rigurosos para garantizar la fiabilidad de los datos, excluyendo fuentes no oficiales o con inconsistencias en sus registros. Se priorizó la triangulación de bases de datos oficiales con el fin de validar la coherencia y consistencia de la información.

La muestra utilizada en esta investigación corresponde a los datos extraídos de las fuentes oficiales seleccionadas, incluyendo informes anuales de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), registros del censo de vehículos motorizados del Servicio de Rentas Internas del Ecuador (SRI) y reportes de la Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador (ANT). Se aplicó un muestreo intencional basado en la relevancia de las fuentes y la disponibilidad de datos para el periodo de estudio.

Los instrumentos de recolección de datos se basaron en la extracción y sistematización de información proveniente de las bases de datos oficiales. Se utilizó Microsoft Excel® para el almacenamiento, organización y reprocesamiento de los datos, lo que permitió realizar comparaciones, cálculos de pesos relativos y evolución de tendencias. Para la validación de los instrumentos se efectuó una verificación cruzada entre las diferentes fuentes de información, lo que aseguró la confiabilidad de los resultados.

El procedimiento de recolección de datos

implicó la obtención de registros históricos de ventas de vehículos motorizados, desglosados por tipo de vehículo, procedencia, ensamblaje local, participación provincial, marcas y precios promedios. Se aplicó un proceso de depuración y categorización de datos para garantizar la precisión de los análisis.

El análisis de datos se realizó mediante técnicas de estadística descriptiva, utilizando comparaciones, participaciones de pesos relativos y evolución temporal. Se aplicaron métodos gráficos y tabulares para visualizar tendencias y patrones en el mercado automotriz ecuatoriano, lo que permitió una interpretación clara de los hallazgos.

En cuanto a las consideraciones éticas, el estudio se basó exclusivamente en fuentes secundarias de acceso público y datos anonimizados, lo que garantizó la protección de la información y el cumplimiento de los principios de la ética en investigación. No se manipularon datos sensibles ni se realizaron intervenciones directas en sujetos de estudio, asegurando así la integridad del proceso de investigación.

Resultados

Evolución del parque automotor en Ecuador (2015-2023)

Esta revisión sistemática de los boletines anuales de la AEADE y las bases de datos del SRI y la ANT proporciona información clave sobre la evolución del parque automotor en Ecuador. La Tabla 1 presenta datos del censo automotor de 2017, destacando el tamaño del parque de vehículos livianos y la participación de mercado por marcas. Chevrolet lidera con un 27,39 % de participación en un total de 2 467 031 vehículos livianos registrados, seguido por Suzuki (7,76 %) y Toyota (6,21 %). Es importante señalar que este censo incluye tanto los vehículos nuevos registrados para circulación como aquellos dados de baja por obsolescencia o siniestros, conforme a los registros de la ANT.

La Figura 1 muestra la evolución de las ventas anuales de vehículos en Ecuador entre 2007 y 2023. Aunque se observa una tendencia general al alza, las ventas han fluctuado a lo largo de los años. Entre 2011 y 2015 el mercado alcanzó sus niveles más altos, superando las 120 000 unidades anuales. En 2016 se produjo una caída significativa, seguida de una recuperación en 2018 y una nueva contracción en 2020, probablemente debido a factores económicos y

Tabla 1

Parque automotor Ecuador a julio de 2017: vehículos motorizados livianos

Marca	Unidades	Porcentaje
CHEVROLET	675 827	27,39
SUZUKI	191 488	7,76
TOYOTA	153 176	6,21
HYUNDAI	148 505	6,02
MAZDA	129 246	5,24
NISSAN	115 333	4,67
KIA	103 280	4,19
FORD	74 936	3,04
SHINERAY	60 060	2,43
MOTOR UNO	50 985	2,07
HONDA	50 409	2,04
VOLKSWAGEN	47 297	1,92
RENAULT	37 271	1,51
DAYTONA	36 719	1,49
BAJAJ	34 805	1,41
MITSUBISHI	32 337	1,31
YAMAHA	31 285	1,27
SUKIDA	29 259	1,19
TUNDRA	26 276	1,07
RANGER	24 502	0,99
FIAT	18 314	0,74
DUKARE	17 977	0,73
QMC	16 853	0,68
GREAT WALL	16 645	0,67
LONCIN	15 261	0,62
TUKO	14 882	0,6
ICS	14 186	0,58
DAEWOO	13 266	0,54
SKODA	13 245	0,54
THUNDER	12 713	0,52
LADA	12 052	0,49
TRAXX	11 768	0,48
PEUGEOT	10 916	0,44
DATSUN	8965	0,36
CHERY	8078	0,33
DAYANG	7952	0,32
AXXO	7650	0,31
DAIHATSU	6439	0,26
MERCEDES BENZ	6200	0,25
QINGQI	6149	0,25
JEEP	5815	0,24
OTROS	168 709	6,84
TOTAL	2 467 031	100,0

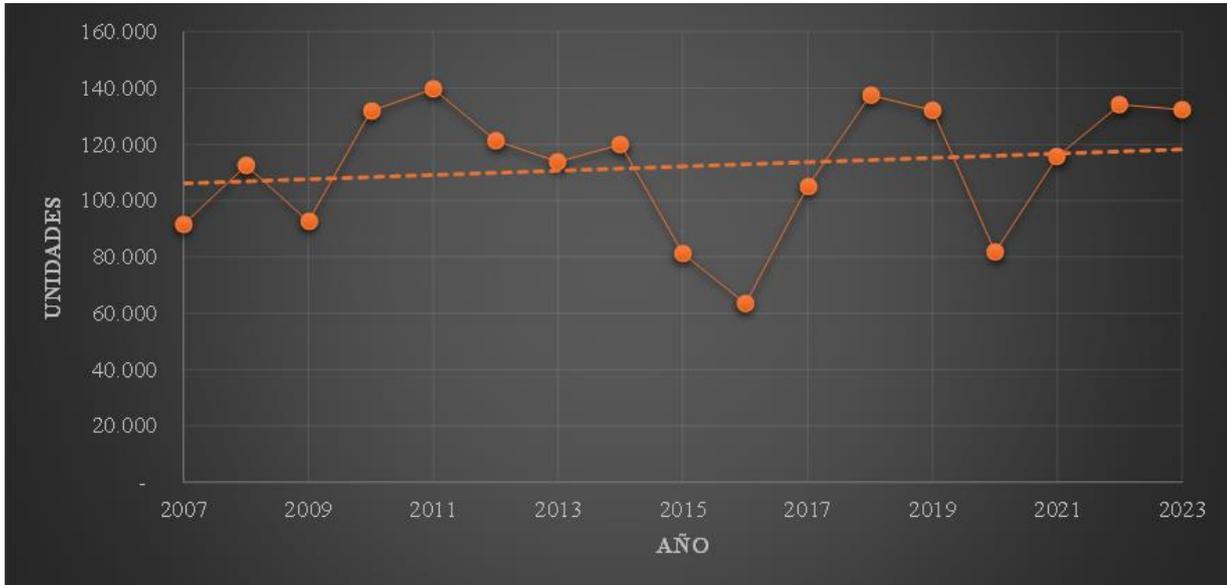
Fuente: SRI (2017).

a la pandemia por la COVID-19. A partir de 2021 el mercado mostró signos de recuperación, alcanzando en 2023 un total de 132 388 unidades, lo que

representa una leve disminución del 1,33 % respecto al año anterior.

Figura 1

Ventas anuales de vehículos en Ecuador entre 2007 y 2023



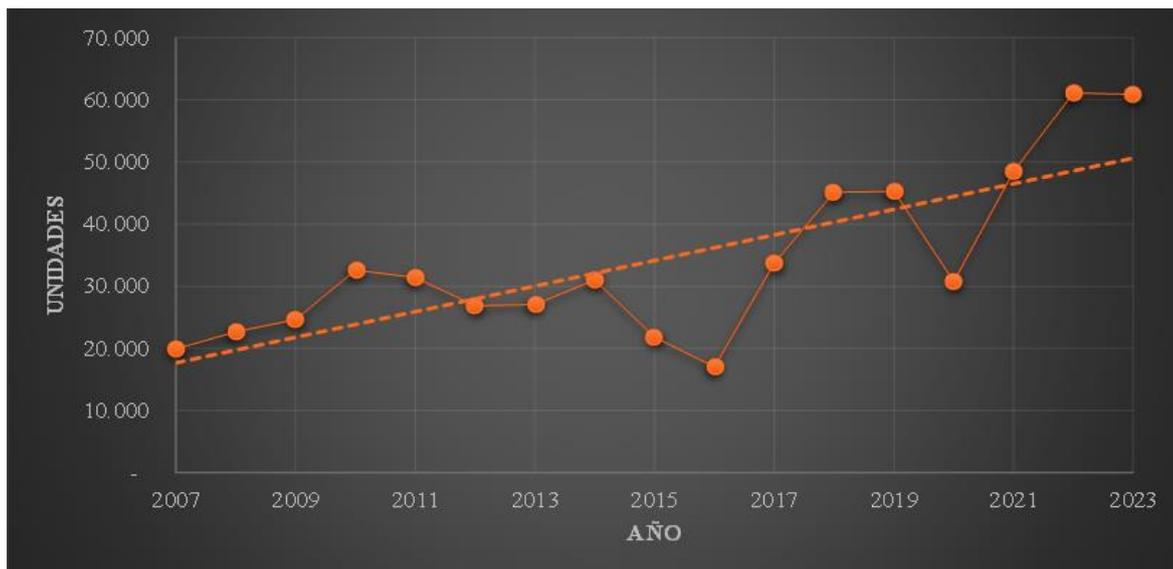
Fuente: AEADE (2023).

El análisis por tipo de vehículo revela un crecimiento sostenido en la demanda de vehículos deportivos utilitarios (del inglés Sport Utility Vehicle o SUV), como se observa en la Figura 2. Las ventas han pasado de un promedio de 20 000 unidades a más de 60 000 en los últimos años, consolidándose como el

segmento de mayor expansión en el mercado. Aunque en 2016 y 2020 hubo caídas en las ventas, el segmento ha mostrado una rápida recuperación, alcanzando niveles récord a partir de 2021 y superando las 60 000 unidades en 2023.

Figura 2

Ventas anuales de vehículos SUV en Ecuador



Fuente: AEADE (2023).

En la Tabla 2 se evidencia la participación de los vehículos por subsegmento en comparación con el total de vehículos motorizados livianos, para comprender la evolución a lo largo de los años con la finalidad de mostrar la tendencia de los ecuatorianos en la preferencia de vehículos motorizados. En el subsegmento de SUV ha venido subiendo la participación desde el 24,65 % en el año 2007 hasta el 50,01 % en el año 2023; en cambio los automóviles

perdieron participación del 46,96 % al 26,13 %, y las camionetas han decrecido su participación del 25,45 % al 19,75 % en el mismo período de análisis. En el caso del subsegmento de furgonetas (también denominadas van, minivan, busetas, furgones o combis), su participación sigue siendo marginal dentro del segmento de vehículos motorizados livianos en un promedio del 3,83 %, dónde máximo han llegado al 5,96 % en el año 2015.

Tabla 2

Parque Automotor de Ecuador a Julio de 2017: vehículos motorizados livianos

Año	Part. SUV (%)	Part. Automóviles (%)	Part. Camionetas (%)	Part. Van (%)	Total (%)
2007	24,65	46,96	25,45	2,94	100,00
2008	22,74	46,69	27,86	2,72	100,00
2009	29,40	42,64	25,44	2,52	100,00
2010	26,84	47,00	22,80	3,25	100,00
2011	24,67	49,15	21,60	4,57	100,00
2012	24,66	48,77	22,00	4,56	100,00
2013	26,70	46,16	21,77	5,37	100,00
2014	28,97	44,45	21,72	4,86	100,00
2015	30,52	42,40	21,12	5,96	100,00
2016	29,32	47,17	19,03	3,95	100,00
2017	34,60	46,87	15,58	2,95	100,00
2018	35,30	46,03	15,22	3,45	100,00
2019	36,94	44,22	15,62	3,22	100,00
2020	41,50	36,82	18,05	3,63	100,00
2021	45,76	32,11	19,09	3,04	100,00
2022	49,72	26,80	20,08	3,40	100,00
2023	50,01	26,13	19,75	4,10	100,00

Fuente: AEADE (2023).

Tendencias en la motorización y tipos de combustible

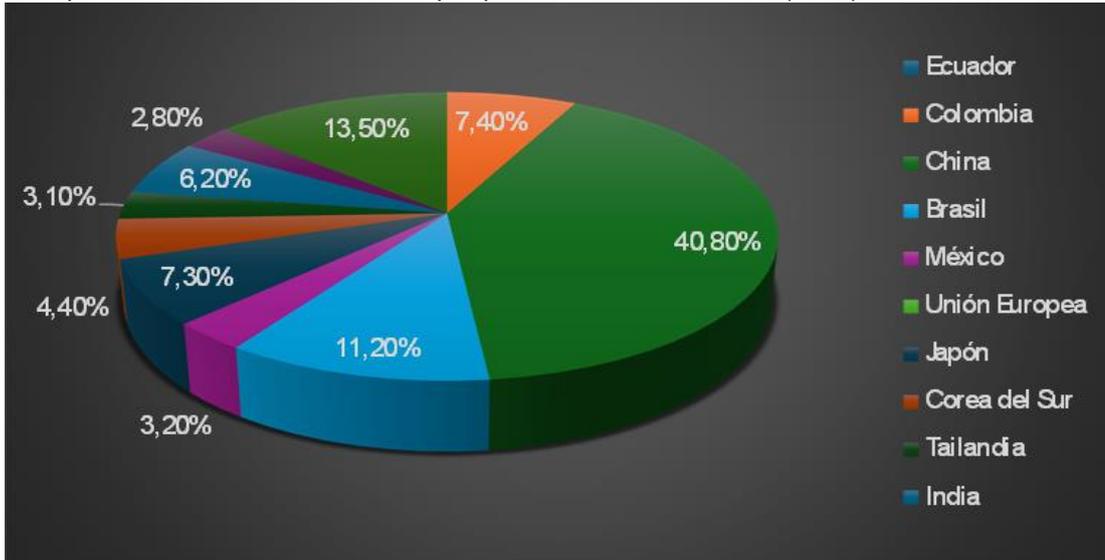
Entre 2019 y 2023, los vehículos ensamblados en Ecuador mostraron una tendencia decreciente, mientras que los provenientes de China aumentaron significativamente, alcanzando un 42,40 %. Los vehículos de marcas estadounidenses y europeas perdieron participación, con los de la Unión Europea por debajo del 9 %. Los vehículos japoneses se mantuvieron estables, mientras que los coreanos, aunque con menor participación, siguen influyendo en el ensamblaje local. Los vehículos asiáticos dominan el mercado ecuatoriano, mientras que las marcas tradicionales ajustan su producción en el país debido a costos y competitividad. La Figura 3 presenta la distribución de mercado por procedencia en 2023.

Finalmente, en la Figura 4 se observa una clara

tendencia decreciente en la participación de la marca Chevrolet en el mercado ecuatoriano, que pasó de dominar casi el 50 % de las ventas de vehículos livianos en 2015 a un 17,41 % en 2023. Esta caída se atribuye al cierre de la planta de General Motors OBB en Ecuador en septiembre de 2024, en un contexto de competencia globalizada. Los modelos más vendidos en 2023 fueron el Chevrolet D-Max CRDI AC 2.5 diésel, el Chevrolet Joy Black Edition AC 1.4 y el Chevrolet Groove LTZ AC 1.5, todos con transmisión manual, lo que refleja la preferencia de los consumidores por opciones de bajo consumo de combustible, especialmente en un contexto de subsidios y liberación de precios de gasolina. La pérdida de la alianza con Suzuki para los modelos SUV Vitara SZ también afectó la marca desde 2021.

Figura 3

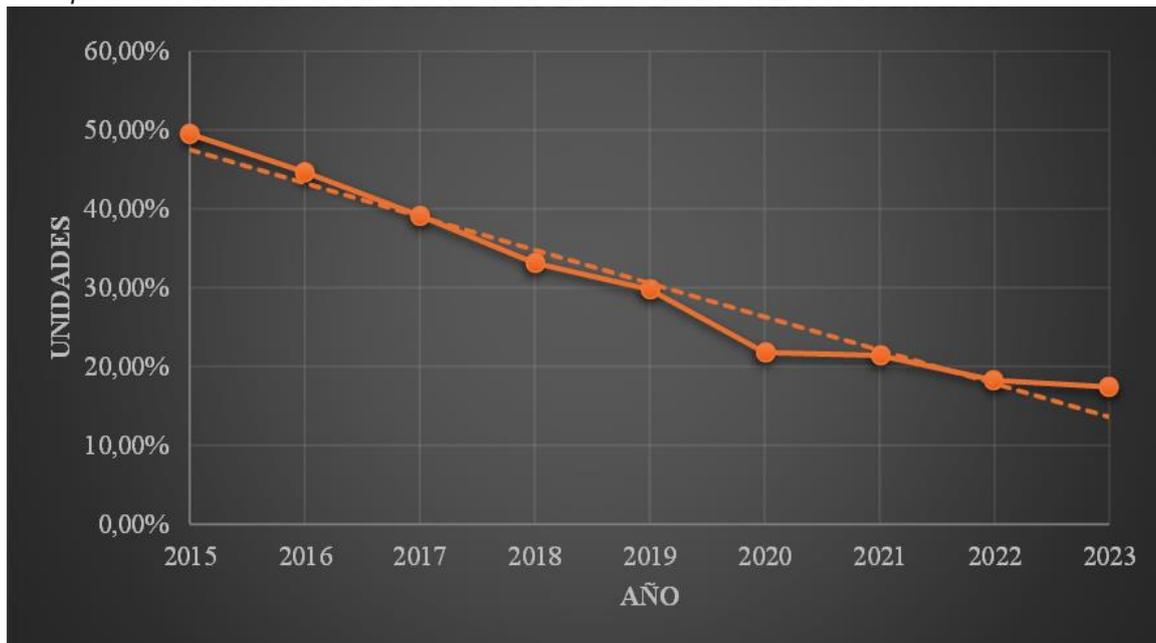
Participación de ventas de vehículos por procedencia en Ecuador (2023)



Fuente: AEADE (2023).

Figura 4

Participación de mercado anuales de los vehículos Chevrolet en Ecuador



Fuente: AEADE (2023).

Discusión

Los resultados de esta investigación evidencian un cambio significativo en las preferencias del consumidor ecuatoriano en el mercado de vehículos livianos entre 2015 y 2023. Se observa una creciente adquisición de SUV, que en 2023 superaron el 50 % de las ventas, mientras que la participación de los automóviles cayó del 46,96 % en 2007 al 26,13 % en 2023. Este fenómeno se alinea con tendencias globales que favorecen vehículos con mayor espacio,

versatilidad y mejor desempeño en diversas condiciones.

En contraste con otros estudios, en Perú la demanda de vehículos livianos también se ha recuperado tras la pandemia, pero con una competencia basada en la diferenciación de productos y variaciones en la demanda entre distintos segmentos. Además, la importación de vehículos nuevos contribuye a la renovación del parque automotor y la reducción de unidades obsoletas. En

este país las políticas de competencia juegan un papel clave para evitar monopolios y garantizar un entorno competitivo (Infante, 2022).

La evolución del parque automotor ecuatoriano también muestra un cambio en la procedencia de los vehículos. La producción local ha disminuido, mientras que las importaciones, especialmente de China y Corea del Sur, han ganado participación. Marcas como Chery, JAC, Shineray y Great Wall han aumentado su presencia, mientras que Chevrolet, Nissan, Ford y Volkswagen han visto reducida su cuota de mercado. Factores como precios accesibles, financiamiento flexible y mejoras en la percepción de calidad han favorecido esta transición. Jiménez (2024) confirma que la participación de vehículos chinos ha crecido desde 2019, consolidándose en 2023 debido a tratados comerciales y estrategias de precio.

La pandemia y las políticas económicas han tenido un fuerte impacto en el sector automotriz. En 2020, las ventas de vehículos livianos y comerciales cayeron un 37 % y 23 %, respectivamente. Sin embargo, en 2021 hubo un repunte impulsado por estrategias de marketing digital. Velásquez (2022) destaca que la digitalización permitió un mejor posicionamiento de las marcas en mercados como Guayaquil. A pesar de una recuperación del 16 % en 2022, en 2023 se presentaron nuevos desafíos debido a cambios gubernamentales, alzas impositivas y la eliminación de subsidios a combustibles, lo que afectó la capacidad adquisitiva de los consumidores. La regionalización del consumo también influyó en el mercado, ya que Pichincha, Guayas y Azuay concentraron más del 80 % de las ventas. Esto indica que la demanda está ligada a la urbanización y las condiciones económicas de estas zonas, sugiriendo la necesidad de estrategias diferenciadas para la comercialización de vehículos.

En cuanto a precios, los automóviles tuvieron el costo más bajo (18 503 USD en promedio en 2023), seguidos por los SUV (29 956 USD), que dominan el mercado debido a su relación costo-beneficio y seguridad percibida. Las camionetas, con un precio promedio de 34 037 USD, han mantenido una participación estable, aunque menor que la de los SUV. Este estudio aporta un análisis integral sobre la evolución del parque automotriz ecuatoriano, abordando las dinámicas de consumo, cambios en la participación de mercado y la adopción de tecnologías híbridas y eléctricas. A diferencia de estudios previos

enfocados en tendencias globales, este trabajo examina factores locales como la procedencia de los vehículos, regulaciones e incentivos fiscales, lo que permite comprender mejor el impacto de estas variables en las decisiones de compra.

Las implicaciones de esta investigación son relevantes para la industria automotriz, los formuladores de políticas y los consumidores. Fabricantes y concesionarios pueden ajustar sus estrategias de comercialización al priorizar modelos eficientes en consumo de combustible. Los gobiernos pueden diseñar incentivos para promover la movilidad sostenible y optimizar la regulación de importaciones. Para los consumidores esta información permite tomar decisiones más informadas sobre precios y tendencias de compra. Futuras investigaciones podrían centrarse en la penetración de vehículos eléctricos y el desarrollo de infraestructura de carga en Ecuador. Además, sería valioso analizar cómo las políticas gubernamentales influyen en la industria automotriz y en las preferencias de los consumidores. Otros estudios podrían explorar el impacto de la digitalización en los hábitos de compra y uso de vehículos, así como comparaciones con países de la región para evaluar diferencias en la adopción de tecnologías sostenibles.

Conclusiones

El mercado automotriz ecuatoriano ha experimentado una transformación significativa en la última década, con un crecimiento sostenido de los SUV, que han superado el 50 % de participación en 2023, mientras que los vehículos sedanes han perdido protagonismo. Este cambio responde a la preferencia de los consumidores por vehículos más versátiles y seguros, adaptados a las condiciones viales del país. A su vez, la procedencia de los vehículos ha cambiado drásticamente, con una reducción en la producción local y un aumento en la importación de marcas chinas y surcoreanas, que han desplazado a fabricantes tradicionales debido a su competitividad en precios y financiamiento accesible.

Factores macroeconómicos como la pandemia, la eliminación de subsidios a combustibles y los ajustes impositivos han influido en la demanda, generando caídas y repuntes en las ventas a lo largo del período analizado. Los consumidores han respondido a estos cambios buscando vehículos de menor cilindraje y mayor eficiencia energética, lo que

ha favorecido el crecimiento de modelos híbridos, aunque los eléctricos aún presentan baja adopción por la falta de infraestructura y costos elevados. Además, el mercado sigue concentrándose en Pichincha, Guayas y Azuay, donde se registra más del 80 % de las ventas de vehículos.

En términos de precios, los SUV, aunque más costosos que los automóviles, han sido la opción preferida, lo que refleja una mayor valoración por su comodidad y funcionalidad. La diversificación del mercado con la entrada de más marcas asiáticas ha intensificado la competencia, lo que obliga a las marcas tradicionales a replantear sus estrategias. En este contexto, los hallazgos de este estudio ofrecen información clave para la industria automotriz y las políticas públicas, lo que evidencia la necesidad de adaptar estrategias comerciales y promover incentivos para una movilidad más eficiente y sostenible.

Referencias bibliográficas

- Ambrose, H., Kendall, A., Lozano, M., Wachche, S., & Fulton, L. (2020). Trends in life cycle greenhouse gas emissions of future light duty electric vehicles. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, *81*, 102287. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102287>
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2023). Estadísticas del Sector Automotriz: Anuarios. <https://www.aeade.net/anuario/>
- Boso, A., Oltra, C., Garrido, J., & López-Asensio, S. (2023). Understanding Public Acceptance Of Automobile Restriction Policies: A Qualitative Study In Four Latin American Cities. *Society*, *60*, 592-605. <https://doi.org/10.1007/s12115-023-00867-4>
- Coba, G. (2023, 9 de mayo). *Estadísticas del sector automotor muestran una recuperación productiva*. PRIMICIAS. <https://www.primicias.ec/Noticias/Economia/Venta-Vehiculos-Trabajo-Recuperacion-Economia-Ecuador/>
- Corradi, C., Sica, E., & Morone, P. (2023). What drives electric vehicle adoption? Insights from a systematic review on European transport actors and behaviours. *Energy Research & Social Science*, *95*, 102908. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2022.102908>
- Delclòs-Alió, X., Kanai, C., Soriano, L., Quistberg, D. A., Ju, Y., Dronova, I., Gouveia, N., & Rodríguez, D. A. (2023). Cars in Latin America: An exploration of the urban landscape and street network correlates of motorization in 300 cities. *Travel Behaviour and Society*, *30*, 192–201. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2022.09.005>
- Ewert, A., Brost, M., & Schmid, S. (2021). Small electric vehicles – benefits and drawbacks for sustainable urban development. *Small Electric Vehicles*, *3*, 3-15. doi: 10.1007/978-3-030-65843-4
- Gallachóir, B., Howley, M., Cunningham, S., & Bazilian, M. (2009). How private car purchasing trends offset efficiency gains and the successful energy policy response. *Energy Policy*, *37*(10), 3790-3802. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2009.07.012>
- Grieco, P. L., Murry, C., & Yurukoglu, A. (2024). The Evolution of Market Power in the U.S. Automobile Industry. *The Quarterly Journal of Economics*, *139*(2), 1201–1253, <https://doi.org/10.1093/qje/qjad047>
- Infante, F. (2022). *Análisis de competencia y mercados relevantes del sector automotriz en Perú: caso de los vehículos livianos* [Tesis de pregrado, Universidad de Piura]. Repositorio Institucional de la Universidad de Piura. <https://hdl.handle.net/11042/5676>
- Jiménez, C. A. (2024). *Análisis del impacto en el mercado automotriz de Quito por la importación de vehículos livianos de origen chino: análisis del periodo 2019-2023* [Tesis de pregrado, Universidad Politécnica Salesiana]. Repositorio Institucional UPS. <http://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/28957>
- Kong, Y., Jie Ma, S., Tang, W. C., & Xue, Y. X. (2023). The policy effect on automobile industry considering the relationship between technology, market and production: the dual-credit policy as an example. *Transportation Letters*, *15*(3), 163-177. <https://doi.org/10.1080/19427867.2022.2040280>

- Servicio de Rentas Internas del Ecuador. (2017). *Base de Datos del Parque Automotor de los vehículos matriculados al corte de abril 2017 en calidad de censo*. Obtenido en archivo Excel como respuesta a solicitud de trámite # 109012017044964 a la Dirección Zonal 8 Guayas en el Edificio World Trade Center en la ciudad de Guayaquil para efectos académicos.
- Servicio Ecuatoriano de Normalización. (2016). *Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2656*. https://Esacc.Corteconstitucional.Gob.Ec/Storage/Api/V1/10_DWL_FL/E2nhcnbldge6j3nvcnrlbycsihv1awq6jzqwogq2nge4ltuxn2etndc1ny04n2e4ltu5ndeyzjawzdnhs5wzgynfq==
- Tapia, E. (2023, 24 de diciembre). *Las proyecciones de ventas de carros en 2024 son desalentadoras, según Aeade*. PRIMICIAS. <https://www.primicias.ec/noticias/economia/carros-ventas-precios-caida-consumo/#:~:text=Nuestras%20proyecciones%20para%202024%20son,son%20fuentes%20generadoras%20de%20empleo>
- Tian, X., Huang, G., Song, Z., An, C., & Zhikun, C. (2022). Impact from the evolution of private vehicle fleet composition on traffic related emissions in the small-medium automotive city. *Science of The Total Environment*, 840, 156657. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2022.156657>
- Velásquez Dicado, S. J. (2022). *Análisis de estrategias comerciales aplicadas en los concesionarios de vehículos livianos de Guayaquil, año 2021* [Tesis de pregrado, Universidad Politécnica Salesiana]. Repositorio Institucional UPS. <http://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/23802>

Contribución de los autores

JWTF: recolección de datos, análisis de resultados, discusión y revisión final del artículo.

BYDJT: introducción, recolección de datos y análisis de resultados

DDCNR: metodología, recolección de datos y análisis de resultados

JAVA: análisis de resultados, discusión y revisión final del artículo.

Fuentes de financiamiento

La investigación fue realizada con recursos propios.

Conflictos de interés

No presenta conflictos de interés.

Autor de correspondencia

jtobar@casagrande.edu.ec y jhoanyvalencia@itm.edu.co