AEADE

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

ANUARIO 2025

80 AÑOS

AEADE 80 AÑOS

ANUARIO 2025

AEADE

ASOCIACIÓN DE EMPRESAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR

Anuario 2025

ESTA PUBLICACIÓN ES POSIBLE GRACIAS A:

AKAISAN AUTOPARTES

Alvarez Barba S.A.
Fundada en 1932

AVIAUTO AUTOMOTIVE TECHNOLOGY
QUITO GUAYAQUIL
sikkens AkzoNobel
WANDA

BAIC FOTON
NISSAN RENAULT
OMODA | JAECOO

LOZANO Asesores
Servicios Aduaneros & Jurídicos

Banco Guayaquil

FULL GARANTÍA.COM

CHEVROLET

MOTOR TERRA

SEGINUS

GRUPO CEAS
ABOGADOS & CONSULTORES
"RENTABILIZAMOS LAS NORMAS"

INDUESA

servifreno

SmartKey CONNECT
INTELIGENCIA AUTOMOTRIZ

SUZUKI

itlligence
ai&analytics

TECNOVA

TEPM
Terminal Extraportuario de Manta

UB Logistics

UIDE
Powered by
Arizona State University



DIEGO LUNA LALAMA

Presidente del Directorio
Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

AEADE

SALUDO

El 2025 representó un desafío para el Ecuador y para el sector automotor. Iniciamos este período en un contexto complejo, marcado por un proceso electoral, una economía frágil y crisis de seguridad y eléctrica. Estas circunstancias impactaron directamente en la actividad productiva, en la inversión y en la confianza de los ciudadanos, con efectos en la economía nacional.

El sector automotor también afrontó esos retos. La caída de las ventas, que se arrastraba desde junio de 2023, durante todo el 2024 y se mantuvo durante el primer trimestre del año. Sin embargo, una vez superado el proceso electoral y con mayor claridad en el panorama político, abril de 2025 marcó un punto de inflexión. La comercialización de vehículos creció de manera sostenida y permitió cerrar el año con la venta de 124.505 unidades.

Pese a ello enfrentamos retos estructurales que van desde una alta carga tributaria y arancelaria hasta una mayor demanda de tecnologías más eficientes, precios accesibles y estándares de seguridad cada vez más exigentes. El sector responde con inversión, innovación y compromiso con el país.

El dinamismo se traduce en un aporte concreto al desarrollo nacional. En 2025, el sector generó más de 106.000 plazas de empleo, contribuyó con una recaudación superior a USD 1.530 millones en impuestos.

En tanto que, los desafíos del año exigieron una respuesta inmediata y sostenida. Ante ello, la representación gremial, el diálogo técnico y la defensa de mejores condiciones de mercado fueron fundamentales. La Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador asumió ese rol con responsabilidad, actuando como un vocero técnico especializado y acompañando al sector en un entorno desafiante.

El trabajo desarrollado tuvo el apoyo y el compromiso del Directorio de la Aeade, del Presidente Ejecutivo y del equipo técnico de la Asociación, cuyo esfuerzo permitió fortalecer la estabilidad institucional, impulsar políticas públicas coherentes y mantener espacios de diálogo constructivo entre el sector público y privado. De esta manera, se contribuyó a mejorar el entorno de negocios y a brindar a las empresas información oportuna y datos confiables para la toma de decisiones.

El esfuerzo colectivo mostrado en 2025, convirtió a este año en un periodo de recuperación y avance. Gracias por el trabajo y la confianza de nuestros afiliados y del Directorio de la Aeade 2025 - 2026.

De cara al 2026, el sector automotor ecuatoriano se proyecta con una agenda clara y responsable. Al mismo tiempo, la Asociación conmemora sus 80 años de vida institucional, un hito que invita a reafirmar el compromiso del gremio con el desarrollo del país, la generación de empleo y la construcción de un sector moderno y competitivo.

Este escenario exige, mantener un diálogo permanente y técnico con el Gobierno Nacional, orientado a preservar la seguridad jurídica de las empresas y de todos quienes forman parte del sector automotor. Desde la Aeade seguiremos promoviendo un entorno de reglas claras, decisiones previsibles y políticas públicas coherentes, que permitan consolidar la inversión, facilitar el acceso a la movilidad y fortalecer el aporte del sector a la economía, siempre con una visión de largo plazo y de corresponsabilidad con el país.

80 AÑOS



GENARO BALDEÓN HERRERA

Presidente Ejecutivo
Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

AEADE

PRESENTACIÓN

Para el sector automotor ecuatoriano, el 2025 marcó una diferencia. Tras dos años de contracción, el mercado se recuperó impulsado por un mejor clima político y económico, junto con la percepción favorable sobre la estabilidad del país, lo cual contribuyó a reactivar las decisiones de compra que se habían postergado. Así, las ventas al terminar el año alcanzaron las 124.505 unidades, un 15 % más que en 2024.

La evolución de los indicadores económicos apuntaló el repunte. El crecimiento de las exportaciones reforzaron la actividad de los sectores productivos vinculados a la logística y al transporte, lo que incidió en el buen desempeño de los segmentos comerciales. Por ejemplo, las ventas de camiones crecieron el 40 % en 2025, con 13.189 unidades.

Los acuerdos comerciales también aportaron a este dinamismo. Aunque cada uno se encuentra en diferente estado, todos tienen el mismo objetivo: promover mayor inversión, impulsar el desarrollo productivo y generar empleo. Así, se avanza en la aplicación del cronograma de desgravación arancelaria con China; se revisaron los términos del acuerdo con Corea; continuaron las negociaciones con Canadá; se profundizaron los mecanismos de reducción arancelaria con Estados Unidos; y, se abrió el compromiso de revisar condiciones comerciales con Argentina y el Mercosur.

La Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador asumió la vocería del sector en este escenario. En el ámbito fiscal y productivo, sostuvo una posición firme para evitar mayores cargas sobre el sector y defendió la urgencia de políticas que beneficien al consumidor.

Por otro lado, la dimensión internacional también se convirtió en un eje estratégico durante 2025. La representación de la Aeade en la Asociación Latinoamericana de Distribuidores de Automotores (Aladda) fortaleció la presencia del Ecuador en los espacios regionales de diálogo y cooperación.

Así que en esta ocasión presentamos cuatro capítulos que recogen la acción de nuestra Asociación en 2025. En esta ocasión presentamos un análisis de la incidencia del sector automotor en la economía nacional vista desde diferentes ángulos, con el aporte de varios gremios y analistas especializados.

También, incluimos el balance 2025 y las perspectivas 2026 del sector automotor latinoamericano, con el apoyo de nuestros pares de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Paraguay, Perú y México, fruto de la colaboración de ACARA, FENABRAVE, CAVEM, ACONAUTO, AIVEMA, AEADE, CADAM, AAP y AMDA. Al finalizar recogemos el Manifiesto de Movilidad Sostenible de Aladda, que expresa la posición de la Asociación frente a los retos del sector en la región.

El respaldo y la confianza de nuestras empresas afiliadas resultaron fundamentales para el trabajo desarrollado tanto en la Aeade como en Aladda. Su participación activa en la construcción de una agenda gremial sólida hizo posible avanzar en las iniciativas planteadas ante las autoridades y alcanzar hitos relevantes para el sector.

Este camino no habría sido posible sin el compromiso y la capacidad del equipo técnico de la Aeade, cuyo trabajo sostenido se rige por altos estándares de calidad y rigor técnico.

La Asociación reafirma su compromiso de seguir siendo un puente entre el sector privado y el Estado, un espacio de diálogo técnico y una voz firme en defensa de una movilidad moderna, accesible y sostenible. Este anuario es testimonio de ese trabajo colectivo y una invitación a seguir construyendo, con responsabilidad y visión, el futuro del sector automotor ecuatoriano.

80 AÑOS

NUESTRO DIRECTORIO



Diego Luna, Presidente del Directorio



Luis Baca, vicepresidente del Directorio

Pablo Ordóñez, delegado al Comité Ejecutivo

Esteban Acosta

Jeffrey Cadena



Santiago Castro

Ramiro Cornejo

José de Howitt

Gil Malo

Daniel Wiener

NUESTRO EQUIPO



Genaro Baldeón, Presidente Ejecutivo

DEPARTAMENTO DE OPERACIONES
Karla Reinoso, Doménica Zapata, Byron Coronel, Gabriela Morales



DEPARTAMENTO TÉCNICO
Juan José Abad, Melany Corella, Daniel Padilla, Eduardo Villacís y Keyla Vivanco



DEPARTAMENTO DE COMUNICACIÓN
Roosevelt Sandoval, Amanda Baquero, María José Molina y Catherine Peñafiel



ÁREA ADMINISTRATIVA
Fátima Miño, Brayan Pinchao, Jéssica Tituaña



↘ CONTENIDOS 2025

1

↘ Sector automotor 2025, motor de la economía

p.16

2

↘ Diálogo, reformas y resultados, la agenda que marcó el 2025

p.62

3

↘ Cifras 2025, sector automotor ecuatoriano

- Análisis de las cifras históricas
- Evolución del mercado en el Ecuador
- Segmentación de vehículos
- Autopartes
- Híbridos y eléctricos
- Cifras de Aladda

p.80

4

↘ Directorio de afiliados

p.148

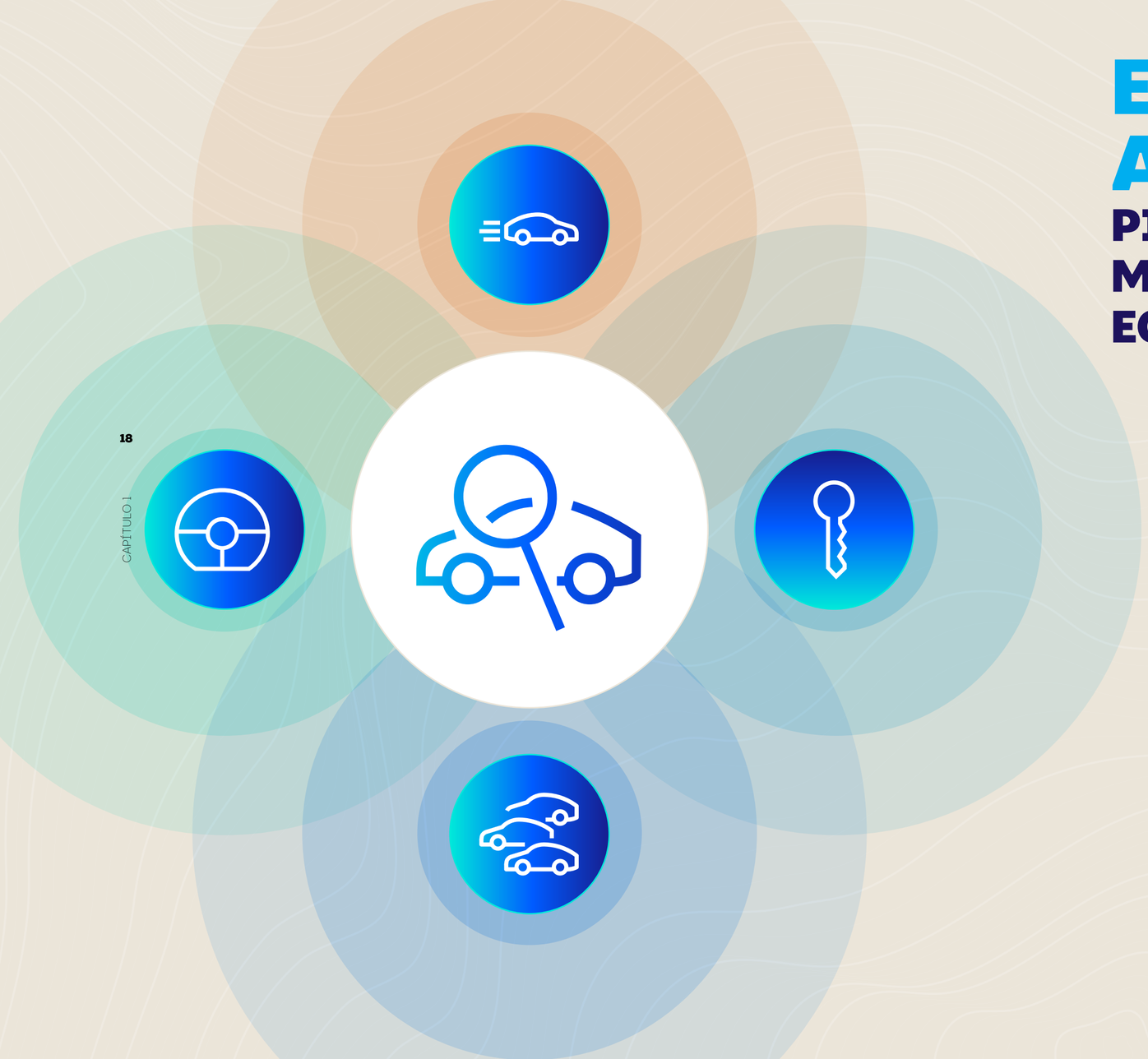
AEADE

Capítulo 1

SECTOR AUTOMOTOR 2025

Motor de la economía





EL SECTOR AUTOMOTOR:

PILAR ESTRATÉGICO Y MOTOR DE LA EFICIENCIA ECONÓMICA EN ECUADOR

Por Juan José Abad
Director de Asuntos Económicos - Aeade

En el análisis del desempeño macroeconómico del Ecuador al cierre de 2025, el sector automotor se consolida no solo como un indicador de consumo, sino como un engranaje fundamental para la productividad sistémica. Su relevancia se manifiesta en una triple dimensión: como generador de empleo formal frente a los retos del mercado laboral; como soporte de liquidez para el fisco; y, como facilitador logístico indispensable para el auge agroexportador y minero del país.

→ DINAMIZACIÓN DEL MERCADO LABORAL Y ENCADENAMIENTO DE SERVICIOS

La actividad automotriz sostiene un ecosistema de empleo que trasciende la simple comercialización. Al cierre de 2025, el sector sostiene más de ***116.813 puestos de trabajo***. Al contrastar estas cifras con los datos de la Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU) del INEC, se observa una diferencia cualitativa crítica: mientras el promedio nacional de empleo adecuado fluctúa ante la volatilidad económica, el sector automotor —especialmente en las actividades de comercio y reparación y manufactura— se caracteriza por altos niveles de formalidad y afiliación a la seguridad social. Los ***112.722 empleos*** en comercio y reparación representan una fuerza laboral tecnificada que dinamiza el consumo interno.

Este encadenamiento se extiende con vigor hacia los sectores de servicios especializados. En el ámbito financiero, el ***crédito automotriz*** alcanzó una cifra récord de ***USD 1.541 millones*** de acuerdo con datos de Asobanca, consolidándose como uno de los productos de mayor colocación en el sistema bancario. Paralelamente, el mercado de seguros encuentra en el parque vehicular su mayor sustento; con aproximadamente ***28 compañías de seguros*** que operan activamente en este ramo en el país, las primas por seguros automotrices representan el ***20,5% del ingreso total de primas netas emitidas*** del sistema asegurador ecuatoriano. Este dato subraya que una de cada cinco pólizas en el país nace de la necesidad de proteger el patrimonio vehicular, alimentando una cadena de talleres, repuestos y peritaje que multiplica la actividad económica.

→ APORTE FISCAL: UN PILAR DE LA RECAUDACIÓN TRIBUTARIA NACIONAL

El sector automotor es, proporcionalmente, uno de los mayores contribuyentes netos al erario nacional. Para contextualizar su importancia, es necesario observar la recaudación total del Servicio de Rentas Internas (SRI), que en 2025 alcanzó niveles históricos. Dentro de este universo, el sector automotor generó una recaudación estimada de ***USD 1.530 millones***, sumando los aportes de empresas importadoras y ensambladoras.

Este aporte se desglosa en una estructura tributaria compleja que incluye IVA (USD 482 millones), ICE (USD 342 millones) y aranceles (USD 261 millones). Al cierre de 2025, los aranceles generados específicamente por la importación de vehículos livianos crecieron un ***16,3%***, sumando ***USD 234,2 millones.*** En un modelo de dolarización, donde el Estado requiere fuentes de ingresos genuinas y no inflacionarias, el sector automotor se ratifica como un soporte directo para el presupuesto general, facilitando el financiamiento de infraestructura y gasto social esencial.

→ DINAMISMO DEL MERCADO: FACTURACIÓN Y RECUPERACIÓN DE VENTAS

El 2025 marcó un año de recuperación técnica y resiliencia comercial. La facturación total de las actividades económicas ligadas al sector alcanzó los ***USD 11.100 millones***, lo que representa un crecimiento del ***16,5%*** respecto al periodo anterior. Este incremento en valores monetarios se alinea con el desempeño del volumen de ventas, que cerró el año con ***124.505 unidades entregadas***, superando las expectativas iniciales de la industria.

Este flujo de ventas está respaldado por una logística de comercio exterior altamente eficiente. Las importaciones de vehículos sumaron 105.036 unidades, evidenciando un crecimiento del ***29,1%*** en volumen frente a 2024. El valor CIF de estas importaciones alcanzó los USD ***1.848,1 millones***, un incremento del ***33,1%***, lo que demuestra no solo una mayor cantidad de vehículos ingresando al país, sino una demanda hacia unidades con mejor equipamiento, tecnología y estándares internacionales.

→ 4. COMERCIO EXTERIOR E INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA (IED)

La configuración del mercado ecuatoriano en 2025 refleja una apertura estratégica y un interés renovado por parte de capitales globales. China se consolida como el principal origen de la oferta con el ***48,8%*** de participación, pero la relevancia del sector va más allá de las unidades importadas. El dinamismo y la madurez del mercado ecuatoriano despertaron el interés de inversión de las ***casas matrices*** y de ***distribuidores multinacionales*** de gran envergadura que ya poseen presencia en la región andina y el cono sur.

La llegada y expansión de estos grupos internacionales no solo inyecta divisas a la economía bajo la figura de Inversión Extranjera Directa (IED), sino que eleva los estándares de gestión, introduce mejores prácticas de servicio al cliente y fortalece la transferencia tecnológica. La presencia de estos actores globales es una señal de confianza en la estabilidad jurídica y el potencial de consumo a largo plazo del Ecuador.

→ MOTOR DE LA COMPETITIVIDAD Y EL AUGE DE LOS SECTORES ESTRATÉGICOS

La verdadera fuerza económica del sector se observa en su conexión indisoluble con el aparato productivo. El año 2025 registró una ***demanda récord en el segmento de vehículos comerciales***, con un crecimiento del ***48,6%*** en las importaciones de este tipo de unidades, alcanzando las 19.995 unidades por un valor CIF de ***USD 571,7 millones.***

Este fenómeno es la respuesta logística al auge de los principales sectores exportadores del país. El éxito en los mercados internacionales del ***camarón*** (que creció un 19,7% en exportaciones), el ***cacao*** (con un incremento del 36,7% en valor FOB), el ***atún y el banano***, depende de una cadena de frío y transporte terrestre eficiente. El sector automotor provee los camiones y furgones que garantizan que el producto llegue del campo o el mar al puerto en condiciones óptimas.

Asimismo, la ***actividad minera,*** que reportó crecimientos superiores al ***40% y 50%*** en minerales de cobre y metales preciosos respectivamente, ha disparado la necesidad de camionetas de trabajo y equipo pesado. Las ventas de camionetas crecieron un ***14,7%*** interanual, reflejando que el vehículo automotor en Ecuador es, ante todo, un bien de capital que impulsa la competitividad sistémica.

→ DESAFÍOS ESTRUCTURALES Y LA URGENCIA DE MODERNIZACIÓN

A pesar de los indicadores positivos, el análisis económico identifica cuellos de botella que limitan un crecimiento aún mayor. Un punto destacable es que la ***inflación*** en el sector ha sido sumamente moderada, reportando incluso reducciones de precios en ciertos segmentos debido a la eficiencia logística y la alta competencia. No obstante, persisten desafíos de política pública:

→ ***Carga arancelaria distorsiva:*** Los aranceles siguen siendo elevados para orígenes que no gozan de acuerdos comerciales, encareciendo el acceso a tecnologías más seguras.

→ ***Diseño anti técnico del impuesto a los consumos especiales:*** Es necesario reformular este impuesto para que deje de ser un castigo a la seguridad y la eficiencia y se convierta en un incentivo a la renovación.

→ ***Excesivos trámites burocráticos:*** La excesiva carga administrativa para los procesos de homologaciones y registros vehiculares ralentiza la introducción de nuevos modelos.

Finalmente, el país debe priorizar la ***modernización continua del parque automotor.*** Adaptarse a las últimas tendencias en seguridad activa y normativas de emisiones más estrictas no es un lujo, sino una necesidad de salud pública y eficiencia energética. Un parque moderno reduce el consumo de combustibles, optimiza el gasto de recursos estatales y garantiza que la movilidad sea el eje transversal del progreso y la seguridad de todos los ecuatorianos.

SOBRE EL AUTOR:
Juan José Abad es director Técnico y de Asuntos Económicos de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, desde el 2020. Fue profesor auxiliar de la Universidad Sorbonne Nouvelle de París, analista de Consejo a Gobiernos en Lazard Fréres; analista de investigación macroeconómica de Natixis Economic Research. Es doctor en economía por la Universidad Sorbonne Nouvelle de París y máster en Desarrollo y Economía Internacional por la Universidad Pierre Mendes Francés de Grenoble.

ECUADOR EN CONTEXTO:

ECONOMÍA Y ENTORNO POLÍTICO

Juan Rivadeneira Frisch
Experto en gestión del entorno y asuntos corporativos

Ecuador transita un período en el que la economía, la política y el entorno social se encuentran profundamente entrelazados. La toma de decisiones empresariales ya no puede apoyarse únicamente en variables financieras tradicionales, sino que exige una lectura integral del contexto, de los riesgos y de las señales explícitas e implícitas que emite el entorno. A ello se suma una dinámica propia de un año preelectoral, en el que las prioridades públicas comienzan a reordenarse y el comportamiento de los actores políticos incorpora mayores incentivos de corto plazo. En este escenario, entender el momento que vive el país no es un ejercicio académico: es una condición necesaria para decidir.

Este análisis propone una lectura estratégica del Ecuador actual, articulando variables económicas, políticas e institucionales, con énfasis en el impacto que estas tienen sobre la confianza, el consumo y la inversión.

→ PANORAMA ECONÓMICO Y POLÍTICO DEL PAÍS

Las proyecciones para 2026 muestran un crecimiento económico promedio estimado del +2%, en un contexto de estabilidad macroeconómica relativa, pero con presiones estructurales persistentes. El consumo crecería alrededor del +1,9%, mientras que las exportaciones totales lo harían en un +1,5%, con un peso relevante del sector minero, que alcanzaría exportaciones por USD 3.900 millones.

En el frente externo, la balanza comercial proyecta un superávit de USD 7.647 millones, lo que aporta un ancla de estabilidad en un entorno regional volátil. Sin embargo, esta fortaleza convive con desafíos fiscales relevantes: un déficit fiscal estimado de -0,1% del PIB, necesidades de financiamiento por USD 16.055 millones, de los cuales, las amortizaciones de deuda están cercanas a los USD 8.351 millones. El reciente retorno de la República al mercado internacional de bonos representa un alivio parcial a la presión por deuda que proyectaba para 2026.

En el plano político, el país enfrenta una gobernabilidad frágil, marcada por tensiones entre Ejecutivo y Legislativo, una ciudadanía demandante y un entorno de seguridad que condiciona la agenda pública. Este contexto no paraliza la economía del todo, pero sí incide en la velocidad y calidad de las decisiones.

ECUADOR SE MUEVE
CON EL MÁS ALTO DESEMPEÑO



ESCANEA Y
CONOCE **MÁS**

AKAISAN
AUTOPARTES

@akaisan.ec @akaisanec

PARQUE COMERCIAL CALIFORNIA No. 1 LOCAL 3, BLOQUE G
KILÓMETRO 11,5, VIA DAULE. PROVINCIA
GUAYAS CANTÓN GUAYAQUIL, ECUADOR
E-MAIL: VENTAS@AKAISAN.COM
WHATSAPP: +593 98 656 1054 | AKAISAN.**COM**

→ EL RIESGO PAÍS COMO TERMÓMETRO DE LA ECONOMÍA

El riesgo país continúa siendo uno de los principales indicadores de percepción externa sobre Ecuador. Más allá de su lectura financiera, funciona como un termómetro que recoge señales políticas, fiscales, sociales y de gobernanza. Su comportamiento refleja tanto avances macroeconómicos como fragilidades institucionales.

Un riesgo país elevado no solo encarece el financiamiento soberano, sino que permea al sector privado, incidiendo en el costo del crédito, en las decisiones de expansión y en la evaluación de proyectos de largo plazo. Por ello, su análisis debe ir más allá del dato puntual y centrarse en las causas estructurales que lo sostienen.



→ INFLACIÓN Y SU IMPACTO EN EL CONSUMO Y LA INVERSIÓN

La inflación prevista para 2026 se movería dentro de un rango moderado para el contexto regional y consistente con una economía dolarizada, con estimaciones que la ubican alrededor del +3,4%. Si bien no se trata de un nivel desbordado, sí representa un punto de atención relevante por sus efectos diferenciados sobre hogares y empresas, especialmente en los segmentos más sensibles del consumo.

Las proyecciones del Ministerio de Economía y Finanzas y del Fondo Monetario Internacional coinciden en que 2026 concentrará el punto más alto del ciclo inflacionario del período 2024–2029, con estimaciones promedio entre 2,8% y 3,2%. Si bien se trata de un nivel acotado en términos macroeconómicos, su impacto será desigual y más visible en los segmentos de consumo básico, donde la sensibilidad a los precios es mayor.

Este comportamiento responde principalmente a un ajuste transitorio asociado a la convergencia del precio del diésel hacia niveles internacionales. El efecto se trasladará a los costos de transporte y producción, con impactos directos e indirectos sobre el Índice de Precios al Consumidor, pero sin configurar un escenario inflacionario estructural. Las derivaciones en la estabilidad política serán determinantes al momento de concluir con las compensaciones estatales al transporte público, en especial, si las tarifas llegaran a registrar un aumento.

Para las empresas, el contexto exige decisiones precisas en precios, costos y márgenes. La inversión se mantiene, aunque bajo criterios más selectivos, priorizando eficiencia operativa, disciplina financiera y retornos claros. El consumo continúa creciendo, pero lo hace con cautela, reflejando un entorno donde la estabilidad macro convive con una mayor prudencia en la toma de decisiones.

→ CONFIANZA DEL CONSUMIDOR Y TOMA DE DECISIONES

La confianza del consumidor se ha convertido en una variable crítica para entender la dinámica económica. No responde únicamente a indicadores macroeconómicos, sino también a percepciones de seguridad, estabilidad política y expectativas de futuro.

Cuando la confianza es frágil, las decisiones de consumo se postergan, el ahorro precautorio aumenta y la inversión se vuelve defensiva. En este contexto, la comunicación pública, la coherencia de las políticas y la capacidad del Estado para transmitir rumbo son factores determinantes.

→ SISTEMA BANCARIO PRIVADO: UNA ANCLA DE ESTABILIDAD

El sistema bancario privado ha mostrado resiliencia y estabilidad. Los depósitos mantienen una tendencia creciente y la cartera de créditos (ambos de dos cifras) continúa expandiéndose de manera gradual, reflejando un nivel de confianza sostenido en el sistema financiero.

Esta solidez cumple un rol relevante como ancla de la actividad económica, al sostener el consumo, facilitar el financiamiento y amortiguar eventuales shocks externos. No obstante, el comportamiento del crédito evidencia un entorno que privilegia la cautela: la asignación de recursos se orienta hacia sectores con mayor previsibilidad, confirmando que, incluso en escenarios de estabilidad, el contexto sigue siendo un factor determinante en la toma de decisiones financieras.

→ EL GRAN DESAFÍO: CREAR EMPLEO FORMAL

El mercado laboral sigue siendo uno de los principales retos estructurales del país. Actualmente, el empleo formal se sitúa en torno al 37%, con el objetivo gubernamental de alcanzar el 40% en 2026.

Las reformas en discusión como el contrato de jornada parcial permanente, el trabajo remoto, ajustes en jubilación patronal, la simplificación de contratos y la automatización de procesos buscan flexibilizar el mercado laboral y reducir la informalidad. El desafío será equilibrar competitividad empresarial con protección social.

→ REMESAS: UN SOPORTE SILENCIOSO

Las remesas continúan desempeñando un rol clave en la economía ecuatoriana. Ecuador destaca en la región con un crecimiento anual cercano al 21%, alcanzando aproximadamente USD 7916 millones en 2025, según el último reporte del BID.

Este flujo de recursos sostiene el consumo de miles de hogares y actúa como un amortiguador social, así como un elemento esencial en la estabilidad política relativa. No obstante, también evidencia una dependencia estructural que debe ser leída con cautela desde la política pública.

→ RIESGOS POTENCIALES DEL ENTORNO 2026

De cara a este nuevo año, el entorno presenta riesgos múltiples y entrelazados:

→ ***Inseguridad:*** crimen organizado, control territorial, ciberseguridad y protección de ejecutivos.

→ ***Internacional:*** cooperación con EE. UU., dinámica regional, apertura comercial y relación con Venezuela.

→ ***Democracia:*** crisis de representación, autoridad limitada y gobernabilidad frágil.

→ ***Economía:*** informalidad, presión fiscal, deuda, financiamiento, rol de multilaterales, banca privada, dolarización y remesas.

→ ***Energía:*** aumento de demanda, capacidad de respuesta, incertidumbre regulatoria y nuevos proyectos.

→ ***Política local:*** elecciones seccionales 2027, fragmentación política, proyectos de ley urgentes y riesgos de populismo.

→ ***Justicia:*** penetración del narcotráfico, corrupción y arbitrariedad institucional.

→¿HACIA DÓNDE MIRAR EN 2026?

El 2026 se perfila menos como un año de definiciones cerradas y más como un período de ajustes continuos. No será un ciclo marcado por grandes consensos ni por certezas duraderas, sino por la coexistencia de avances parciales, tensiones latentes y decisiones que deberán tomarse con información incompleta. A ello se suma una dinámica política propia de un año preelectoral, en el que las agendas comienzan a ordenarse más por cálculo y narrativa que por profundidad técnica. En este contexto, la capacidad de lectura del entorno se vuelve tan relevante como la fortaleza financiera o la eficiencia operativa.

La economía ecuatoriana muestra señales de estabilidad relativa, pero estas conviven con riesgos políticos, sociales e institucionales que pueden alterar rápidamente el escenario. La proximidad del ciclo electoral introduce incentivos que tienden a acelerar decisiones, tensionar la gobernabilidad y volver más volátil el debate público. La velocidad con la que se producen los hechos supera, muchas veces, la profundidad con la que estos logran procesarse. Por ello, más que intentar anticipar un único escenario, resulta clave comprender las dinámicas que lo configuran y reconocer los márgenes reales de maniobra.

La información, hoy abundante y fragmentada, no genera valor por sí sola. El verdadero diferencial está en la capacidad de interpretarla, jerarquizarla y convertirla en criterio para decidir, especialmente en contextos donde el ruido político puede distorsionar señales relevantes. Las estrategias rígidas pierden vigencia con rapidez; en contraste, aquellas organizaciones que incorporan flexibilidad, revisión permanente y lectura contextual logran sostenerse y adaptarse.

Administrar la complejidad será más efectivo que pretender eliminarla. En un país como Ecuador, donde economía, política y entorno social se influyen de manera constante, y más aún en la antesala de un nuevo ciclo electoral, la gestión del entorno deja de ser un ejercicio accesorio y se consolida como un componente central de la estrategia.

No se trata solo de reaccionar frente a los cambios, sino de comprenderlos a tiempo para decidir con mayor claridad y menor costo.

SOBRE EL AUTOR:
Juan Rivadeneira es experto en gestión de entorno y asuntos corporativos, con amplia trayectoria en análisis político, opinión pública y relaciones institucionales. Fue Director Senior de Asuntos Públicos y Crisis de LLORENTE & CUENCA (LLYC) en Ecuador. Es economista por la PUCE y tiene una Maestría en Gestión Política por The George Washington University. Fue Director Ejecutivo de la Cámara de Comercio de Quito y actualmente preside el Comité de Economía y Tributario de AMCHAM.

AUTO plus

Herramienta digital de análisis e inteligencia del mercado automotor

www.autoplus.ec

(02) 226 9052 / 226 9056

departamentotecnico@aeade.net

AEADE Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

IMPUESTO SOBRE RUEDAS

Por Francisco Briones R.
Senior Partner – Andersen





El debate tributario sobre el mercado de vehículos suele reducirse a una idea simple: subamos impuestos porque es un bien no esencial. Ese atajo es cómodo, pero caro. Ignora una realidad fiscal evidente: el Estado ya captura una porción desproporcionada de valor en cada unidad transada.

En 2024 la recaudación asociada al mercado automotor alcanzó USD 1.337 millones, cerca del 9,1% de la recaudación neta del SRI, pese a que el mercado de vehículos representa alrededor del 4% de las ventas totales (locales y externas). Esta divergencia no necesariamente describe un sector grande, sino un diseño tributario intenso, con alta carga por unidad, que se sostiene más por presión fiscal que por expansión natural de la base.

El problema de fondo no es la existencia de impuestos, sino su arquitectura. Hoy un vehículo liviano enfrenta un encadenamiento de aranceles, IVA e ICE, más cargas vinculadas a importación como Fodinfa (0,5%) e ISD. Pero lo decisivo es el impuesto sobre impuesto: el ICE se calcula sobre una base inflada por el arancel y el IVA se calcula sobre una base que incluye el propio ICE. Esto amplifica cualquier escalón, vuelve abrupto el salto de precios y termina castigando más la formalidad y la renovación del parque que el "lujo".

Un ejemplo ayuda a dimensionar el fenómeno. Para un vehículo con costo de importación cercano a USD 20.000 sin preferencias arancelarias, el arancel ad valorem (40%) agrega USD 8.000 y el resto de tributos se apilan sobre esa base, llevando el total de impuestos a niveles comparables al propio costo de importación antes de margen comercial. Cuando el sistema llega a ese punto, deja de funcionar como un mecanismo de recaudación neutro y se convierte en un dispositivo que decide qué productos pueden existir en el mercado, a qué precio, y con qué nivel de seguridad o eficiencia.

En esa distorsión, el ICE es el protagonista. Su evolución desde un esquema casi uniforme hacia uno escalonado y progresivo por precio elevó la carga y, sobre todo, introdujo no linealidades que segmentan artificialmente la demanda.

Las cifras de incidencia lo muestran con crudeza: los tributos pueden equivaler a 72% del costo de importación en la gama baja, 93% en la gama media y 114% en la gama alta. Con esa estructura, el mercado no compite solo por calidad o tecnología; compite por cómo caer en el tramo tributario menos penalizado.

El resultado es predecible: se incentiva la oferta en segmentos donde la carga marginal es menor, se frena la incorporación de tecnologías de seguridad y eficiencia, y se encarece la renovación del parque, que es precisamente lo que un país debería querer acelerar.

Los aranceles, por su parte, han operado como una mezcla de protección y política industrial, pero con resultados modestos frente a los costos. El arancel general aplicado a los vehículos a combustión (40%) contrasta con rangos menores para eléctricos e híbridos (0% a 20% según características), y aun así la composición importada sigue dominada por combustión (81,8 % en 2025), con híbridos (14,8%) y eléctricos (3,4%) todavía minoritarios, aunque creciendo aceleradamente. Peor aún, cerca del 70% del valor importado goza de aranceles preferenciales o menores al 40%, lo que crea asimetrías competitivas por origen. Así, el arancel deja de ser una regla clara y se convierte en un mapa de excepciones

Alvarez Barba S.A.
Fundada en 1932

Importador líder del segmento Premium automotriz en el Ecuador

A pesar de los desafíos de seguridad y la intensificación de la competencia durante 2025, hemos consolidado nuestra posición como el **importador número uno en el segmento Premium en Ecuador.** Este liderazgo reafirma nuestra capacidad de resiliencia y la confianza de nuestros clientes

De cara al futuro, nuestra estrategia evoluciona hacia la innovación disruptiva. Nos enfocamos en capitalizar la transición hacia la **electromovilidad (híbridos y eléctricos)**, fortaleciendo el 'brand engagement' y construyendo comunidades de clientes leales que se identifiquen con nuestra vanguardia tecnológica y compromiso con las nuevas tendencias del mercado.

HITOS ALVAREZ BARBA

• **Alvarez Barba S.A** en el 2025 ingresa al listado de las 1000 empresas más grandes del Ecuador, reconocida por su aporte en el crecimiento económico, la generación de empleo y la construcción de un futuro sostenible.

• **BMW** en el 2025 se consolida como la marca líder en ventas del segmento Premium y el nuevo BMW X3 se posiciona como el modelo más vendido en el segmento, reafirmando su atractivo y versatilidad dentro del portafolio de la marca.



BMW X3 xDrive 30e

BMW 218i GCP

• **BMW Motorrad** en el 2025 incorpora el proyecto de **Experience Genius**, la estrategia se volcó hacia la autenticidad y la conexión emocional con el Rider, logrando una comunidad más activa, alcanzando más de 50 mil kilómetros recorridos en las 9 rodadas realizadas.



BMW Motorrad R 1300 GS ADV

• **MINI** en el 2025 Introdujimos con éxito el **MINI Aceman** y el **MINI Countryman BEV**, alineando la marca con las tendencias de sostenibilidad y demanda del mercado premium actual.



MINI Countryman BEV

MINI ACEMAN

• **PORSCHE:** en el 2025 tuvimos el lanzamiento del Porsche 911(992) un evento de alto impacto que fusionó lujo e innovación, además fieles al compromiso con el cambio social, Porsche y Alvarez Barba, en alianza con TECHO, realizaron la donación de tres viviendas de emergencia al sur de Quito. Esta iniciativa brindó refugio y dignidad a familias en situación de vulnerabilidad, reafirmando que nuestro propósito trasciende el desempeño automotriz.



Porsche 911(992) Carrera

Alvarez Barba S.A.
Fundada en 1932

Somos la marca número 1
en el segmento Premium en el Ecuador.

El liderazgo no se construye solo: se construye con confianza sostenida en el tiempo. Hoy, Alvarez Barba S.A. es el importador #1 del segmento premium en Ecuador, con innovación constante y una trayectoria que respalda cada experiencia.

BMW MOTORRAD MINI PORSCHE

Showroom Matriz: Av. Galo Plaza Lasso N51-97 y de los Algarrobos (593-2) 2380 9270 canaldigital2@alvarezbarba.com.ec
Showroom Cumbayá: Oswaldo Guayasamín y Florencia a 300m del Centro Comercial Scala Shopping. (593-2) 2380 9270 ext. 6001
crmpostventa@alvarezbarba.com.ec

Alvarez Barba S.A

que distorsiona competencia, precios y planificación empresarial.

¿Cómo construir un sistema tributario más eficiente para el mercado de vehículos? El foco debe estar en el ICE, porque la política arancelaria suele depender de acuerdos comerciales y márgenes de maniobra externos (como la reciente reducción unilateral del arancel a EE.UU.) Pero la corrección no pasa por "bajar el ICE" a ciegas ni por seguir ajustando escalones por precio. Es más estructural y pasa por cambiar el criterio: mover el ICE desde un esquema ad valorem progresivo por precio hacia un esquema basado en desempeño, donde lo que se grava es el impacto y no la etiqueta. En términos simples, el ICE debe transformarse, por ejemplo, en un impuesto que sube cuando suben las emisiones y baja cuando baja la huella ambiental del vehículo. Eso alinea el incentivo tributario con un objetivo público razonable: renovar el parque hacia tecnologías más eficientes, sin destruir recaudación ni crear saltos arbitrarios.

El nuevo ICE podría ser específico y progresivo por emisiones de CO_2 (g/km), aplicado de forma transparente y estable. 'Específico' significa que la carga no se calcula como un porcentaje del precio, sino como una tarifa asociada a un tramo de emisiones; 'progresivo' significa que esa tarifa aumenta a medida que el vehículo emite más. La lógica es clara: un vehículo de bajas emisiones enfrenta una carga menor; uno de altas emisiones paga más, no porque sea más caro, sino porque contamina más. La progresividad deja de estar atada al precio y pasa a estar atada a la externalidad que el impuesto pretende corregir.

Operativamente, esto puede estructurarse como un esquema de tramos simple: cero o mínimo para vehículos de cero emisiones, una carga baja para emisiones reducidas, una carga intermedia para emisiones promedio y tarifas crecientes para emisiones altas y muy altas. La clave no es la cantidad exacta de tramos, sino evitar el defecto actual: los saltos por precio que provocan discontinuidades y estrategias de 'caer' en el escalón. Con un ICE por emisiones, el incentivo se vuelve continuo y virtuoso: importadores y consumidores se benefician cuando eligen versiones más eficientes, incluso dentro de una misma marca o segmento.

Además, el rediseño debe ser fiscalmente responsable: el objetivo no es desfinanciar al Estado, sino recaudar mejor. Por eso, el nuevo ICE debe calibrarse para mantener una trayectoria de recaudación comparable en el corto plazo, pero con una base más sana en el mediano plazo: más volumen formal, más renovación del parque y menos distorsión en la composición de oferta. Y debe aplicarse con una transición creíble: una entrada gradual del nuevo esquema, con reglas claras desde el inicio, para que empresas y consumidores ajusten portafolios y decisiones sin shocks innecesarios.

En síntesis, el debate correcto no es 'vehículos pagan mucho' versus 'vehículos pagan poco'. El debate correcto es si queremos un ICE que siga castigando el precio, y con ello la modernización, la seguridad y la eficiencia, o un ICE que castigue la contaminación y premie el desempeño. Si el Estado ya recauda una porción desproporcionada del mercado, lo mínimo exigible es que esa recaudación se base en un criterio defendible y útil. Cambiar el ICE hacia emisiones no es un capricho técnico: es la forma de convertir un impuesto distorsionante en un instrumento de política pública coherente.



SOBRE EL AUTOR:
Francisco Briones es Senior Partner – Andersen. Director General del Servicio de Rentas Internas en 2022. Economista con mención en Gestión Empresarial por la Escuela Superior Politécnica del Litoral y Master of Science in Economics por la University of Manchester. Se desempeñó como Subsecretario General de Gabinete de la Presidencia de la República y presidió el Directorio de BanEcuador. Además, consultor para The Economist Intelligence Unit, director de Investigación y Proyectos de la Cámara de Comercio de Guayaquil, docente y articulista.

EL APOYO DE LA BANCA PRIVADA
AL SECTOR AUTOMOTOR

Por Asobanca

360

En 2025, ***los bancos privados concedieron 9 de cada 10 nuevos préstamos orientados a la compra de vehículos.*** Este dato sugiere que el sector bancario privado constituye el principal mecanismo de provisión de recursos para promover el crecimiento de la demanda de automóviles y viabilizar su compra por parte de los hogares, con efectos sobre la dinámica de comercialización del sector. El objetivo de este artículo es analizar la trayectoria del crédito orientado a la adquisición de vehículos, las condiciones del financiamiento y su relación con la reactivación del mercado en los últimos años.

→ CONTEXTO ECONÓMICO

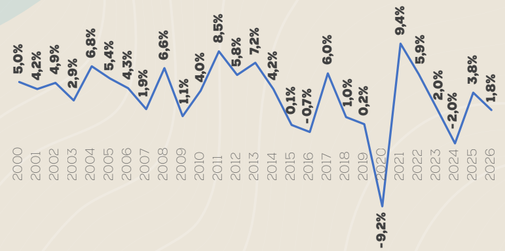
Para revisar la evolución de los nuevos créditos y las condiciones de financiamiento, resulta importante situar el análisis en el contexto económico, ya que influye sobre las decisiones de compra de un vehículo, y, por extensión, en la demanda de crédito.

En 2024, la economía ecuatoriana enfrentó un escenario desafiante. Tras la recuperación que siguió a la pandemia, cuando las ventas locales acumuladas crecieron a tasas de dos dígitos entre 2021 y 2022, los signos de desaceleración se hicieron evidentes en 2023 y se profundizaron en 2024.

Hasta mayo de 2024, el crecimiento anual de las ventas locales se ubicó en 5,2%. A partir de junio, las tasas de variación continuaron disminuyendo, y cerró diciembre de 2024 con una variación anual prácticamente nula (0,01%). Esta evolución reflejó menores niveles de actividad comercial y una menor demanda interna.

La desaceleración de las ventas locales se explica por los diversos retos a los que se enfrentó la economía, entre los que destaca un contexto de inseguridad, la crisis energética e, incluso, procesos electorales. De esta manera, considerando además factores como el cierre progresivo del Bloque 43-ITT y otras interrupciones en el sector petrolero, en 2024 se registró una contracción del Producto Interno Bruto (PIB) del 2,0% (Ilustración 1).

Ilustración 1. PIB niveles encadenados.
Variación anual (%). 2000-2026
Nota: la variación anual para el año 2025 y 2026 corresponde a la previsión realizada por el BCE de acuerdo con la Programación Macroeconómica realizada en septiembre de 2025. Fuente: BCE



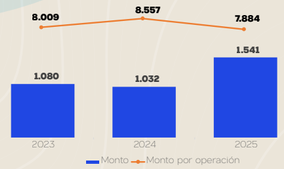


En 2025, el entorno macroeconómico mostró una normalización frente a 2024. Tras el proceso electoral, se redujo la incertidumbre y las condiciones climáticas permitieron operar con regularidad, lo que contribuyó a estabilizar la actividad. Al mismo tiempo, el sector externo aportó notablemente mediante el crecimiento de las exportaciones no petroleras (19,5% a noviembre de 2025), flujos de remesas en niveles récord (USD 5.738 millones al tercer trimestre) y desembolsos de organismos multilaterales, que respaldaron la liquidez y el gasto agregado. En este marco, la recuperación de la demanda interna se reflejó en un mayor dinamismo de las decisiones de consumo durable. Este entorno permite evaluar de mejor forma cómo evolucionó el financiamiento para la compra de vehículos.

→ SITUACIÓN DEL CRÉDITO AL SECTOR AUTOMOTRIZ

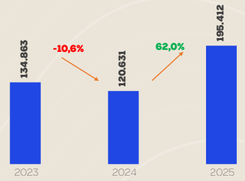
En 2024, en un contexto de menor dinamismo económico, los bancos privados desembolsaron USD 1.032 millones en nuevos créditos (Ilustración 2) para la compra de vehículos, a través de 120.631 operaciones (Ilustración 3). En ese año, el monto promedio por operación fue de USD 8.557, por encima de 2023 (USD 8.009), en línea con una menor cantidad de colocaciones.

Ilustración 2. Evolución de los nuevos créditos de la banca privada destinados a la compra de vehículos
En USD millones y USD/operación. 2023-2025
Fuente: BCE



En 2025, con la recuperación de la actividad y una mejora del entorno macroeconómico, ***los desembolsos totales aumentaron a USD 1.541 millones (+49,3% anual) y las operaciones se incrementaron a 195.412 (+62,0%).*** Al mismo tiempo, el monto promedio por operación se redujo a USD 7.884, consistente con un mayor número de operaciones y una mayor transaccionalidad del crédito.

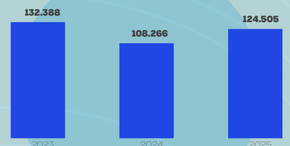
Ilustración 3. Evolución del número de operaciones de los nuevos créditos de la banca privada destinados a la compra de vehículos
En número de operaciones. 2023-2025
Fuente: BCE



Las ventas de vehículos también reflejaron el ciclo macroeconómico descrito previamente (Ilustración 4). En 2024, los autos vendidos se redujeron a 108.266 (desde 132.388 en 2023), en línea con un entorno de menor actividad y mayor cautela en decisiones de consumo durable. En 2025, las ventas se recuperaron a 124.505, consistente con una mejora del contexto económico y financiero.

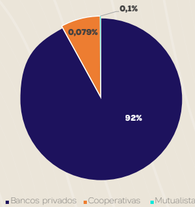
Como se acotó anteriormente, este repunte ocurrió en paralelo con un mayor dinamismo del crédito automotor. Mientras en 2024 los bancos privados colocaron USD 86 millones en promedio cada mes, en 2025 el financiamiento aumentó a USD 128 millones por mes. De esa forma, el crédito actúa como un canal que amplía el acceso a la compra de vehículos; por ello, su disponibilidad y condiciones suelen influir sobre la demanda y, por extensión, sobre el volumen de ventas del sector.

Ilustración 4. Evolución de las ventas de autos
En número de unidades. 2023-2025
Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (Aeade)



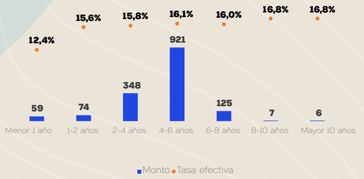
Al desagregar el financiamiento para la adquisición de un vehículo por tipo de institución, los bancos privados concentraron el 92,0% del monto total en 2025, con USD 1.541 millones. En segundo lugar, se ubicaron las cooperativas, con 7,9% (USD 133 millones), mientras que las mutualistas representaron 0,1% (USD 1,9 millones). ***Esta composición confirma que la mayor parte del crédito para la compra de vehículos se canaliza a través de la banca privada(Ilustración 5).***

Ilustración 5. Nuevos créditos destinados a la compra de vehículos desagregado por tipo de institución
(%) de participación. Ene-dic 2025
Fuente: BCE



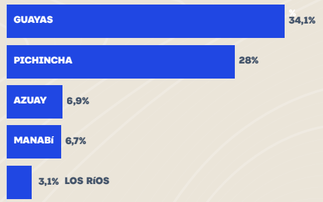
En cuanto a las condiciones de financiamiento, la Ilustración 6 presenta la distribución de los desembolsos por plazo y la tasa efectiva asociada. En 2025, la colocación se concentró en plazos de entre 2 a 8 años: 91% del monto (USD 1.395 millones) se otorgó a estos plazos. Dentro de este rango, el tramo 4–6 años explicó la mayor parte del financiamiento (USD 921 millones), seguido por 2–4 años (USD 348 millones) y 6–8 años (USD 125 millones). Además, las tasas efectivas se ubicaron entre 12,4% y 16,8%.

Ilustración 6. Nuevos créditos concedidos por los bancos privados destinados a la compra de vehículos desagregado por plazo y tasa efectiva
En USD millones y (%). Ene-dic 2025
Fuente: BCE



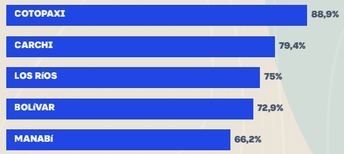
En términos de participación, el crédito automotor se concentra principalmente en Guayas y Pichincha (Ilustración 7), que en conjunto representan el 62,1 % del total, con participaciones de 34,1 % y 28,0 %, respectivamente. En un segundo grupo se ubican Azuay y Manabí, cada una con una participación del 6,9 % y 6,7 %, respectivamente, mientras que Los Ríos concentra el 3,1 % del total.

Ilustración 7. Top 5 de provincias con mayor participación de nuevos créditos concedidos por los bancos privados destinados a la compra de vehículos
Participación (%). Ene-dic 2025
Fuente: BCE



En 2025, los mayores incrementos interanuales (Ilustración 8) se registraron en Cotopaxi (88,9 %), Carchi (79,4 %) y Los Ríos (75,0 %); también destacaron Bolívar (72,9 %) y Manabí (66,2 %). ***Esta evolución sugiere que el crédito automotor no solo se mantiene en las provincias con mayor participación, sino que también se está expandiendo hacia otros territorios, lo que contribuye a dinamizar la demanda de vehículos y la actividad del sector automotor en distintas zonas del país.***

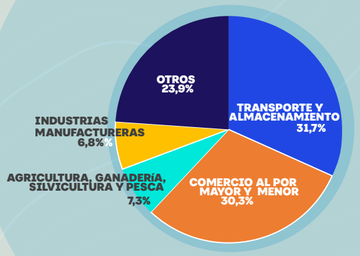
Ilustración 8. Top 5 de provincias con mayor crecimiento de nuevos créditos concedidos por los bancos privados destinados a la compra de vehículos
Variación anual (%). Ene-dic 2025
Fuente: BCE



Hasta aquí se ha analizado el crédito destinado a la compra de vehículos dentro del segmento de consumo. No obstante, ***los bancos privados también respaldan a los sectores productivos mediante financiamiento para la adquisición de vehículos destinados a actividades económicas.*** Entre enero y diciembre de 2025, ***los bancos privados otorgaron USD 106 millones en este tipo de créditos,*** de los cuales el 56% (USD 60 millones) correspondió al segmento productivo y el 44% (USD 47 millones) al segmento de microcrédito.

Al desagregar por tipo de actividad, el crédito destinado a la adquisición de vehículos para fines productivos (Ilustración 9) se concentra principalmente en transporte y almacenamiento (31,7%); seguido por comercio (30,3%); agricultura, ganadería y silvicultura (7,3%); e industrias manufactureras (6,8%).

Ilustración 9. Nuevos créditos concedidos por los bancos privados destinados a la compra de vehículos por sector económico
(%) de participación. Ene-dic 2025
Fuente: BCE





ANUARIO AEADE 2025

FULL GARANTÍA.COM

AEADE 80 AÑOS

Líderes en servicios de lealtad para la industria automotriz

Innovación, respaldo y lealtad automotriz
Mediante nuestra alianza con AEADE, protegemos a sus clientes con soluciones integrales de posventa que fortalecen la confianza en su concesionario. Lideramos hoy el futuro de su marca y concesionario y saludamos a AEADE en su aniversario N°80, reconociendo su labor, desarrollo y valioso aporte a la industria automotriz del Ecuador.

Respaldo ante fallas mecánicas de alto costo

Asistencia 24/7 y gestión de posventa

Clientes más satisfechos y fidelizados

Más y nuevos ingresos en el área de venta y postventa

"Actuamos como un pilar estratégico, aportando soluciones de lealtad innovadoras y sostenibles para maximizar el potencial de nuestros asociados."

— **Erika Martin Abreu**
Directora Comercial Full Garantía

Escanea el código QR y transforma tu estrategia de lealtad.

fullgarantia.com.ec
erika.martin@fullgarantia.com
+598 9726 6363

→ CONCLUSIONES

La evidencia presentada muestra que la banca privada cumple un rol central en el financiamiento del sector automotor, al canalizar la mayor parte del crédito destinado a la adquisición de vehículos y facilitar el acceso de los hogares y empresas a bienes durables.

No obstante, el impacto potencial y adicional del financiamiento sobre el sector automotor enfrenta restricciones de ***origen normativo.*** En particular, los ***techos a las tasas de interés***, vigentes desde finales de 2007, fueron concebidos con el objetivo de ampliar el acceso al crédito y apoyar la actividad productiva y el empleo. Sin embargo, l***a experiencia acumulada indica que estos mecanismos tienden a generar efectos contrarios, al limitar la oferta de crédito formal, principalmente para las personas cuyos perfiles de riesgo se ubican por encima de los techos de tasas de interés vigentes.***

En la práctica, la fijación de tasas máximas reduce los incentivos para atender operaciones con mayor riesgo o menor escala, lo que se traduce en una menor inclusión financiera y en una asignación más concentrada del crédito. Estas distorsiones restringen la profundidad del mercado crediticio y limitan su capacidad para acompañar de manera más amplia la recuperación y expansión sostenida del consumo de bienes durables, tan relevante para el PIB.

En este contexto, ***la revisión del marco normativo de tasas de interés, junto con otros elementos regulatorios,*** resulta un aspecto esencial para fortalecer el funcionamiento del mercado de crédito, mejorar su cobertura y potenciar su contribución al dinamismo del sector automotor y de la economía en general.



REFERENCIAS:

→ Banco Central del Ecuador. (2025). Cuentas Nacionales Anuales [Base de datos]. https://contenido.bce.fin.ec/documentos/informacioneconomica/cuentasnacionales/ix_cuentasnacionalesanuales.html

→ Banco Central del Ecuador. (2025). Programación macroeconómica del sector real 2025–2026. https://contenido.bce.fin.ec/documentos/Administracion/SectorReal_092025.pdf

→ Banco Central del Ecuador. (2026). Tasas Mensuales Activas [Base de datos]. https://contenido.bce.fin.ec/documentos/informacioneconomica/MonetarioFinanciero/ix_TasasInteres.html#

→ Servicio de Rentas Internas. (2026). Ventas de acuerdo con la declaración 104 [Base de datos]. Saiku. https://srienlinea.sri.gob.ec/saiku-ui/

BALANCE 2025 Y PERSPECTIVAS 2026

MERCADO AUTOMOTOR LATINOAMERICANO

La Asociación Latinoamericana de Distribuidores de Automotores (Aladda) presenta el Balance y Perspectivas del Mercado Automotor Latinoamericano 2025, elaborado gracias al análisis técnico de las asociaciones que la integran.

Este informe resume la evolución del mercado en Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, México, Paraguay y Perú, fruto de la colaboración de Acara, Fenabrave, Cavem, Aconauto, Aivema, Aeade, AMDA, Cadam y AAP.



ARGENTINA

ESTABILIDAD MACROECONÓMICA Y MAYOR OFERTA IMPULSARON LA REACTIVACIÓN DEL MERCADO AUTOMOTOR

Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (Acara)

El 2025 marcó un punto de inflexión para el mercado automotor argentino. Luego de varios años atravesados por restricciones macroeconómicas, inflación elevada, controles cambiarios y una fuerte caída del consumo, el sector comenzó a mostrar señales claras de recuperación.

El cambio de rumbo económico, acompañado por un proceso de estabilización monetaria y una mayor previsibilidad en las reglas de juego, facilitó al mercado automotor retomar el dinamismo y volver a consolidarse como uno de los motores de la actividad económica.

Durante el año, las ventas de vehículos nuevos crecieron cerca de un 50% interanual y alcanzaron un volumen estimado de más de 615.000 unidades. Este desempeño estuvo directamente vinculado a la desaceleración de la inflación, que pasó de niveles superiores al 100% en 2024 a valores cercanos al 30% en 2025, así como a una mayor estabilidad cambiaria, sustentada en un esquema de bandas de flotación. Estos factores devolvieron confianza tanto a consumidores como a empresas, permitiendo reactivar decisiones de compra que habían sido postergadas.

Uno de los elementos centrales de la recuperación fue el regreso del crédito. Cerca de la mitad de las operaciones de venta de vehículos se concretaron a través de financiamiento, impulsado principalmente por las propias terminales automotrices. Este acceso al crédito, junto con tasas de interés más previsibles, amplió la base de compradores y dinamizó la demanda, especialmente en los segmentos de autos y SUV, que concentraron el mayor crecimiento del mercado.

La normalización del comercio exterior también jugó un rol determinante. A lo largo de 2025, se amplió la disponibilidad de unidades importadas, lo que permitió diversificar la oferta, mejorar los plazos de entrega y aumentar la competencia en precios. Esta mayor apertura se tradujo en un mercado más equilibrado, con una oferta más amplia de modelos, versiones y tecnologías, alineadas con las nuevas preferencias de los consumidores.



En paralelo, la movilidad sostenible continuó ganando espacio. Los vehículos híbridos y eléctricos incrementaron su participación en el mercado, pasando del 3,4 % en 2024 al 4,2 % en 2025. Si bien aún representan una porción limitada del total, su crecimiento refleja una tendencia estructural que se proyecta con mayor fuerza hacia 2026, impulsada por cambios regulatorios, avances tecnológicos y una mayor conciencia ambiental.

El proceso de recuperación también estuvo acompañado por una transformación en los modelos de comercialización. Durante 2025, los concesionarios profundizaron la digitalización de sus operaciones, incorporando plataformas de venta en línea, herramientas digitales de financiamiento y nuevos esquemas de atención al cliente. Este cambio permitió mejorar la experiencia de compra, reducir tiempos administrativos y adaptarse a un consumidor cada vez más informado y exigente.

Las perspectivas para 2026 son moderadamente optimistas. Las proyecciones del sector estiman que el mercado podría crecer alrededor de un 7% adicional y alcanzar cerca de 670.000 unidades comercializadas. Este escenario estaría respaldado por una inflación en descenso, tasas de interés más bajas, mayor disponibilidad de crédito y una consolidación del proceso de reformas económicas. A ello se suma la expectativa de avanzar en la simplificación tributaria y la modernización administrativa, factores clave para sostener la competitividad del sector.

El balance de 2025 deja una señal clara: cuando existen condiciones macroeconómicas más estables, reglas previsibles y un entorno de negocios más abierto, el sector automotor responde con inversión, empleo y crecimiento. El desafío para 2026 será consolidar este camino, sostener la confianza y transformar la recuperación coyuntural en un proceso de crecimiento sostenible a largo plazo.



BRASIL

VEHíCULOS NUEVOS: ¡ENTRE EL FRENO Y EL ACELERADOR!

Por Arcelio Junior, presidente de Fenabrave

El mercado automotor brasileño atravesó 2025 en un delicado equilibrio entre la desaceleración económica y los estímulos públicos orientados a sostener la demanda.

Con tasas de interés elevadas, inflación proyectada entre 4,5% y 5% y una tasa Selic del 15%, el crédito siguió siendo el principal freno para la expansión del mercado, especialmente en los segmentos más dependientes del financiamiento.

Aun así, el sector de automóviles y vehículos comerciales livianos logró cerrar el año con una proyección de crecimiento del 3%, alcanzando 2.608.777 unidades emplacadas, según estimaciones de Fenabrave. Si bien este volumen se mantiene por debajo del récord histórico de 2012, cuando se superaron los 3,6 millones de unidades, representa una señal de estabilidad en un entorno macroeconómico desafiante.

Una de las acciones más importantes fue la puesta en marcha del Programa del Vehículo Sustentable, enmarcado en el Programa Mover, a través de esta iniciativa, el Gobierno brasileño redujo los impuestos para los vehículos producidos en Brasil con alta eficiencia energética, generando un impacto inmediato en el mercado.

Mientras el crecimiento general de los emplacamientos de autos y comerciales livianos fue del 2,74% hasta octubre, las ventas de vehículos incluidos en el programa crecieron más del 26%, evidenciando la efectividad del incentivo fiscal.

El desempeño por segmentos fue heterogéneo. El mercado de motocicletas mantuvo un dinamismo destacado y alcanzó un crecimiento del 15%, con 2.157.288 unidades nuevas vendidas, impulsado en gran parte por el sistema de consorcios, que representó el 32% de las ventas. En contraste, los camiones registraron una caída estimada del 7% y los implementos rodoviarios una contracción del 20%, afectados por el alto costo del crédito y la desaceleración del sector industrial y agropecuario. El segmento de buses, en cambio, mostró una recuperación sostenida, con un crecimiento del 6% y 29.336 unidades emplacadas, apoyado principalmente por el programa público Caminho da Escola.

De cara a 2026, el sector enfrenta un escenario marcado por factores estructurales y coyunturales. Fenabrave advierte que será un año condicionado por un calendario electoral, la realización del Mundial de Fútbol y una alta concentración de feriados en días laborables, lo que podría afectar el ritmo de ventas. No obstante, el posible inicio de una reducción gradual de las tasas de interés abre una ventana de oportunidad para la recuperación del crédito y la demanda, siempre que el entorno macroeconómico acompañe.

En este contexto, Brasil cerró 2025 con un equilibrio frágil, pero importante para encarar los desafíos del próximo año.



CHILE
AVANZA HACIA LA MODERNIZACIÓN DEL MERCADO AUTOMOTOR

Cámara Nacional de Comercio Automotriz de Chile (Cavem)

El mercado automotor chileno transitó 2025 en una senda de recuperación gradual, apoyado en una mejora del contexto macroeconómico, una inflación en proceso de convergencia y una demanda que comenzó a reactivarse en la segunda mitad del año.

Tras un período de ajuste orientado a corregir desequilibrios recientes, la economía retomó un crecimiento moderado, con una expansión del PIB proyectada entre 2,25% y 2,75%, según el Banco Central de Chile, y una inflación anual de 4,4% a septiembre de 2025, aún por encima de la meta, pero en descenso.

En este contexto, el mercado automotor mostró una tendencia al alza, aunque con un crecimiento contenido. 2025 cerró con cerca de 310.000 vehículos nuevos inscritos, lo que representa un crecimiento anual de 1,3%. El desempeño fue heterogéneo por segmentos: mientras las ventas de autos livianos y medianos nuevos crecieron 2,8% en el primer semestre, aún se mantienen por debajo de los niveles alcanzados en 2021 y 2022. Septiembre se consolidó como el mejor mes del año, impulsado por la renovación de vehículos comerciales y de trabajo, así como por la entrada en vigencia de nuevas normas de emisiones para vehículos livianos y medianos.

El segmento de camiones mostró un comportamiento más dinámico. En octubre de 2025, las ventas crecieron 5,9% interanual, impulsadas por la modernización de flotas y la incorporación de unidades más eficientes y menos contaminantes. El mercado de buses también evidenció un mejor desempeño, apoyado por programas públicos de renovación del transporte, mientras que el segmento de vehículos usados continuó ganando protagonismo como alternativa de acceso a la movilidad.

Entre enero y octubre de 2025, las ventas de vehículos nuevos livianos y medianos crecieron 5,1%, alcanzando 258.600unidades, frente a 252.237 unidades nuevas en el mismo período. Esta relación confirma una tendencia estructural del mercado chileno: por cada vehículo nuevo vendido, se comercializan 3,4 vehículos usados, reflejando tanto restricciones de acceso al financiamiento como una preferencia por opciones más accesibles. El mercado de usados concentra el 77,3% del total del mercado automotor, con una fuerte concentración geográfica, ya que la Región Metropolitana representa más del 60 % de las inscripciones .

El financiamiento continúa siendo un factor determinante. En Chile, el 80% de las compras de autos nuevos requiere algún tipo de financiamiento, con un promedio del 60% del valor del vehículo, de los cuales 65% corresponde a crédito automotor. Las condiciones crediticias, junto con las tasas de interés aún elevadas, siguen siendo uno de los principales límites para una recuperación más acelerada del mercado.

En paralelo, la electromovilidad avanzó con fuerza, pese a los desafíos. Entre enero y octubre de 2025, los vehículos electrificados enchufables registraron un crecimiento del 67,2%, con 6.824 unidades matriculadas. De este total, los vehículos eléctricos puros crecieron 33,5%, con 4.264 unidades, mientras que los híbridos enchufables aumentaron 188,6%, alcanzando 2.560 unidades. Estas categorías son las únicas que cuentan con un incentivo en la rebaja del Permiso de Circulación anual. No obstante, persisten barreras relevantes, como la falta de incentivos directos al usuario final y la concentración de la infraestructura de carga —más de 1.200 puntos, con 59,2 MW de potencia instalada— principalmente en la Región Metropolitana .

De cara a 2026, las proyecciones son moderadamente optimistas. El mercado de vehículos nuevos podría ubicarse entre 320.000 y 325.000 unidades, superando las cifras de 2025, impulsado por una mayor penetración del financiamiento, la recuperación del consumo interno y la expansión de la oferta de vehículos eléctricos e híbridos. Sin embargo, el crecimiento seguirá condicionado por tasas de interés aún altas y un entorno económico que, si bien mejora, mantiene riesgos asociados a la volatilidad externa y al desempeño general de la economía .

Chile cierra así 2025 con un mercado automotor que avanza con cautela, pero con señales claras de reordenamiento. La modernización de flotas, la transición hacia tecnologías más eficientes y un consumidor cada vez más informado marcan la hoja de ruta para 2026, en un escenario donde la estabilidad macroeconómica, el acceso al crédito y la coherencia de las políticas públicas serán determinantes para consolidar la recuperación.



El Banco
del Año es
magenta

COLOMBIA

EN 2025, LAS VENTAS CRECIERON EL 30 % IMPULSADAS POR LAS NUEVAS TECNOLOGíAS

Asociación Colombiana de Concesionarios Automotrices (Aconauto)

El mercado automotor colombiano mostró en 2025 uno de los desempeños más dinámicos de la región.

El mercado automotor colombiano mostró en 2025 uno de los desempeños más dinámicos de la región. Tras un 2024 marcado por niveles de ventas históricamente bajos, el sector registró un crecimiento anual del 30,1%, al pasar de 154.013 unidades en 2024 a 200.435 vehículos matriculados en 2025, de acuerdo con el Registro Único Nacional de Tránsito. Este repunte respondió, en gran medida, al efecto base del año anterior y al impulso sostenido de las nuevas tecnologías, en particular los vehículos electrificados.

El crecimiento resultó consistente a lo largo del año. En 2025, todos los meses mostraron variaciones positivas frente a 2024, con incrementos destacados en julio (44,7%), septiembre (45,2%) y octubre (36,3%). La dinámica del mercado permitió que las matrículas mensuales superaran las 25.000 unidades en octubre, consolidando una recuperación que devolvió dinamismo al sector.

Este año, el avance de la electromovilidad resultó significativo. Las ventas de vehículos electrificados crecieron 77,5%, con un desempeño particularmente destacado de los vehículos eléctricos (EV), que aumentaron 170,8%, los híbridos enchufables (PHEV) con 166,4%, y los híbridos no enchufables (HEV) con 57,8%. Este crecimiento estuvo estrechamente vinculado a incentivos regulatorios vigentes desde años anteriores, como la reducción de aranceles e IVA, así como a beneficios operativos en las grandes ciudades, donde los vehículos electrificados están exentos de las restricciones de circulación por número de placa.

El contexto macroeconómico, sin embargo, continuó desafiante. En 2025, Colombia enfrentó un crecimiento económico inercial cercano al 2,4%, una inflación anual del 5,81% y una tasa de interés de referencia del 9,25%. A ello se sumó un entorno político tenso y una presión fiscal creciente derivada de un recaudo insuficiente, que elevó la deuda pública a niveles superiores al 60% del PIB y derivó en rebajas de calificación de riesgo país.

Pese a este escenario, el mercado automotor se sostuvo gracias al financiamiento, que participa entre el 60% y 70% de las operaciones, y a una demanda que encontró en los vehículos electrificados una alternativa para sortear restricciones urbanas y mejorar la eficiencia en movilidad. Sin embargo, existe una amenaza latente de nuevos gravámenes o la eliminación de beneficios fiscales, lo que podría encarecer los productos y afectar la continuidad del crecimiento.

De cara a 2026, las perspectivas son moderadamente positivas. Se espera un crecimiento económico del 2,5%, lo que permitiría un aumento adicional de las ventas de vehículos cercano al 10%. El 2026 está marcado por un calendario electoral y una mayor polarización política, factores que introducen incertidumbre. En este contexto, el gremio identifica desafíos clave, como la eliminación de esquemas que restringen el acceso al mercado —entre ellos la chatarrización 1 a 1—, la revisión del Impuesto al Consumo, que encarece en aproximadamente 8% el valor de los vehículos, y la necesidad de preservar reglas claras para sostener la inversión y la innovación.

Colombia cerró así 2025 con un mercado automotor en plena recuperación, impulsado por la electrificación y la demanda contenida, pero con retos estructurales y políticos que definirán la solidez de su crecimiento en los próximos años.





COSTA RICA

EL SECTOR AUTOMOTOR ENFRENTA RETOS Y RIESGOS

Asociación de Importadores de Vehículos y Maquinaria (AIVEMA)

El mercado automotor de Costa Rica transitó 2025 en un proceso de reacomodo, luego de haber alcanzado en 2024 el mejor desempeño histórico de la industria.

En un contexto macroeconómico todavía favorable, pero con señales de moderación, el sector enfrentó nuevos desafíos que marcaron el ritmo de las importaciones y obligaron a una lectura más cautelosa del mercado.

Para 2025, el crecimiento del Producto Interno Bruto se proyectó en 3,8%, impulsado principalmente por la demanda interna, mientras que para 2026 se anticipa una desaceleración hacia el 3,5%, asociada a una menor dinámica del turismo, la caída de exportaciones de servicios y una moderación del consumo de los hogares.

En este entorno, se estimó que el año cerrará con un volumen cercano a las 70.000 unidades nuevas importadas, lo que representa una desaceleración aproximada del 8% frente a 2024. Hasta octubre de 2025 ya se habían superado las 59.000 unidades, confirmando que, pese al ajuste, el año se consolidará como el segundo mejor resultado histórico del sector. Del total de unidades importadas, el 84% corresponde a vehículos con combustibles fósiles, mientras que el 16 % son eléctricos, reflejando una estructura de mercado claramente influenciada por los incentivos regulatorios vigentes.

El análisis por tipo de motorización muestra cambios relevantes. Los vehículos a gasolina cedieron espacio frente a los eléctricos, mientras que las unidades diésel mantuvieron una participación estable, entre el 26% y 28% del mercado. La participación de tecnologías híbridas continúa siendo baja, debido a que los beneficios fiscales se concentran únicamente en los vehículos 100% eléctricos, una situación que ha limitado la diversificación tecnológica.

En cuanto a segmentos, los SUV se consolidaron como líderes indiscutibles, concentrando el 66,93% de las importaciones, seguidos por pick-ups con 14,11% y camiones con 6,61%, confirmando la preferencia del consumidor costarricense por vehículos versátiles y de mayor tamaño.



Uno de los factores determinantes del mercado en 2025 fue el ajuste en la política de incentivos a la movilidad eléctrica. A partir de junio de 2025, entró en vigencia el primer incremento del Impuesto Selectivo de Consumo (ISC) previsto en la Ley N.° 9518, estableciendo una tasa del 7,5% para los vehículos eléctricos. Esta medida tuvo un impacto directo en los costos y precios, generando una desaceleración en la importación de unidades eléctricas. De hecho, el volumen importado entre enero y octubre de 2025 fue inferior al registrado en el mismo período de 2024, y abril de 2025 se posicionó como el mes con menor ingreso de vehículos eléctricos en los últimos años.

A este escenario se sumaron distorsiones regulatorias en el mercado de vehículos usados. La eliminación de ciertos mecanismos de control y verificación de valores por parte del Ministerio de Hacienda abrió un espacio que ha sido aprovechado por importadores de autos usados y por el denominado grey market, generando una competencia desleal frente al mercado formal de vehículos nuevos y encendiendo alertas en el sector.

De cara a 2026, el mercado costarricense enfrenta retos adicionales. El año electoral podría introducir incertidumbre y cambios administrativos, mientras que el mercado continúa redistribuyendo su volumen entre marcas, orígenes y tecnologías. Sin embargo, existen elementos que podrían favorecer la actividad, como los precios de los combustibles —los más bajos de la región—, y el eventual avance de proyectos de ley orientados a restablecer incentivos para tecnologías híbridas y fortalecer la electromovilidad. Al mismo tiempo, será clave ampliar la infraestructura pública de carga, actualmente tensionada por el crecimiento acumulado del parque eléctrico.

Costa Rica cierra así 2025 con un mercado automotor que ajusta su ritmo tras un año excepcional, pero que mantiene fundamentos sólidos. La capacidad de equilibrar incentivos, control regulatorio y acceso a tecnologías será determinante para sostener un crecimiento ordenado en 2026, en un entorno donde la eficiencia, la transparencia y la seguridad jurídica marcarán la hoja de ruta del sector.



ECUADOR

EL MERCADO AUTOMOTOR INICIÓ UN PROCESO DE REACTIVACIÓN EN 2025

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

El mercado automotor ecuatoriano comenzó en 2025 un proceso claro de reactivación, tras casi dos años consecutivos de contracción.

En el año 2025, las ventas de vehículos nuevos alcanzaron 124.505 unidades, lo que representa un crecimiento del 15% frente al mismo período de 2024, cuando se comercializaron 108.266 unidades. Pese a esta recuperación, el mercado aún se mantiene 6% por debajo de los niveles de 2023, año en el que se registraron 123.335 unidades, lo que refleja que el proceso de normalización sigue en curso.

La recuperación comenzó a consolidarse a partir de abril de 2025, impulsada por una combinación de factores económicos y financieros. La mayor confianza del consumidor, la expansión del crédito automotriz y el dinamismo de los sectores productivo y logístico permitieron que hogares y empresas retomaran decisiones de compra postergadas durante los años previos. En noviembre de 2025, las ventas mensuales alcanzaron 11.810 unidades, lo que significó un incremento interanual del 46,3%, confirmando el cambio de tendencia del mercado .

El entorno macroeconómico fue un factor determinante. En 2025, la economía ecuatoriana mostró un repunte significativo, con proyecciones de crecimiento del 3,8%, según el Banco Central del Ecuador. La inflación se mantuvo en niveles moderados y las tasas de interés se redujeron tras los ajustes de política monetaria aplicados en 2024, favoreciendo el financiamiento de bienes duraderos y la renovación de flotas empresariales. En el plano político, la estabilidad posterior a las elecciones de abril, que ratificaron a Daniel Noboa para un período presidencial completo, generó un clima de mayor previsibilidad, importante para un sector con ciclos de inversión de mediano plazo como el automotor.

El desempeño por segmentos evidenció cambios estructurales en las preferencias de movilidad. Los vehículos comerciales registraron un crecimiento del 28,6%, con 17.478 unidades vendidas, destacando el aumento del 35% en la venta de camiones, en línea con el mayor dinamismo del comercio y las exportaciones. En el segmento de livianos, los SUV consolidaron su liderazgo con 55.476 unidades, lo que representa el 49% del mercado, mientras que los automóviles fueron el único segmento con una variación interanual negativa del 4,5%.

Otro rasgo clave del mercado ecuatoriano en 2025 fue la creciente diversificación de la oferta. El número de marcas presentes en el país alcanzó 130, una de las ofertas más amplias de América Latina, lo que redujo significativamente la concentración del mercado. Mientras en 2016 las cinco principales marcas concentraban el 74,7% de las ventas, en 2025 su participación se redujo al 44,8%, incrementando la competencia y la rotación de modelos. En paralelo, la participación de vehículos de origen chino continuó expandiéndose y alcanzó el 48,5% del mercado en lo que va del año, impulsada por precios competitivos, mayor equipamiento y el segundo año de desgravación arancelaria del acuerdo comercial con China .

La movilidad electrificada mostró uno de los crecimientos más acelerados de la región. En 2025, las ventas de vehículos eléctricos aumentaron 202%, pasando de 1.416 a 4.276 unidades, lo que equivale al 3,4% del mercado. Los vehículos híbridos crecieron 40,4%, alcanzando 18.370 unidades y una participación del 14,8%. En conjunto, los vehículos electrificados ya representan más del 18,2% del mercado ecuatoriano, impulsados por exoneraciones tributarias, mayor disponibilidad de modelos accesibles y la expansión inicial de infraestructura de carga.

El segmento de motocicletas también registró un crecimiento relevante. En 2025, las ventas aumentaron 25,4%, con 275.011 unidades, frente a 219.272 del 2024. Este mercado cumple un rol importante como alternativa de movilidad en zonas de alto crecimiento poblacional.

De cara a 2026, las perspectivas apuntan a la continuidad del ciclo de recuperación. Se espera que las ventas de vehículos nuevos alcancen niveles cercanos a 127.000 unidades, lo que implicaría un crecimiento interanual estimado entre 4% y 5%, sostenido por un entorno macroeconómico relativamente estable, la mejora gradual de los ingresos y la permanencia del crédito en condiciones favorables. No obstante, persisten desafíos estructurales, como la elevada carga tributaria —23 tributos sobre los vehículos nuevos— y la rigidez regulatoria que limita el desarrollo de esquemas financieros innovadores, factores que podrían seguir condicionando el potencial de crecimiento del mercado .

Ecuador cerró así 2025 con un sector automotor que dejó atrás la fase más profunda de la contracción y entró en una etapa de recuperación progresiva, marcada por la diversificación de la oferta, la aceleración de la movilidad sostenible y un entorno político más estable. El desafío para 2026 será consolidar este impulso y transformar la recuperación coyuntural en un crecimiento sostenido y equilibrado.



MÉXICO

DESAFÍOS EXTERNOS Y PRESIÓN INTERNA MARCAN EL SECTOR AUTOMOTOR

Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA)

El mercado automotor mexicano atravesó 2025 en un contexto de claros contrastes.

Mientras la industria mantiene su peso estratégico como uno de los principales motores manufactureros y exportadores del país, el mercado interno de vehículos nuevos mostró señales de estancamiento, condicionado por un entorno macroeconómico complejo y crecientes tensiones comerciales internacionales. Al tercer trimestre de 2025, la economía mexicana registró una variación del PIB de –0,2%, reflejando una actividad productiva detenida, con inflación anual de 3,57% y una tasa de interés de referencia de 7,25%, tras el recorte aplicado por el Banco de México.

En este escenario, el mercado de vehículos ligeros cerró 2024 con 1.496.797 unidades vendidas y, en el acumulado enero–octubre de 2025, alcanzó 1.204.923 unidades, lo que representa un crecimiento marginal de apenas 0,1% frente al mismo período de 2024, equivalente a 1.342 unidades adicionales. El mercado se mantiene lejos del máximo histórico de 2016, cuando se comercializaron 1.607.165 unidades, y confirma una fase de bajo dinamismo tras la recuperación posterior a la pandemia.

A pesar del estancamiento general, la demanda mostró comportamientos diferenciados por segmento. Los vehículos de usos múltiples (SUV) consolidaron su liderazgo y concentraron el 41,5 % del total de unidades comercializadas al cierre de octubre. Tanto los SUV como las pick-ups alcanzaron niveles históricos de ventas mensuales y acumuladas, impulsados por su versatilidad y por el peso creciente de las actividades productivas y logísticas. En contraste, los segmentos de subcompactos y compactos continuaron perdiendo participación.

La estructura del mercado refleja una alta dependencia de la importación. A octubre de 2025, el 64,3% de los vehículos comercializados fueron importados, frente a un 35,7% de origen nacional. Los principales países de origen fueron China, Estados Unidos, Brasil, India, Japón y Tailandia, que en conjunto concentraron el 80,5% del total de unidades importadas. Esta mayor competencia, especialmente por la entrada de marcas asiáticas, ha presionado los márgenes del negocio de distribución, pero también ha favorecido una tendencia a la baja en los precios. En octubre de 2025, la inflación anual de automóviles se ubicó en 1,39%, muy por debajo de la inflación general.

El financiamiento continuó siendo el principal sostén del mercado. Entre enero y septiembre de 2025 se registraron 661.274 colocaciones de vehículos ligeros nuevos, un crecimiento del 2,8% frente a 2024, que representó el 61,5% del total de ventas. Las financieras de marca concentraron el 78,61% de las operaciones, seguidas por la banca con 20,07%, confirmando la importancia del crédito para sostener la demanda en un entorno de bajo crecimiento.

La transición tecnológica avanzó de manera gradual. En 2024, las ventas de vehículos híbridos y eléctricos alcanzaron 124.303 unidades, con una participación del 8,3% del mercado. En el período enero–septiembre de 2025, estas tecnologías representaron el 9,0% del total, con 100.353 unidades comercializadas, lo que significó un crecimiento anual del 17,0%. Si bien la participación sigue siendo moderada, el avance confirma una tendencia sostenida hacia tecnologías de nueva generación.

De cara a 2026, el mercado mexicano enfrenta un escenario de alta incertidumbre. El documento plantea dos escenarios de proyección para las ventas de vehículos ligeros: uno conservador, con 1.507.757 unidades (+0,2%), y otro más optimista, con 1.619.414 unidades (+2,0%). Estas proyecciones estarán condicionadas por la revisión del T-MEC, la posible imposición de nuevos aranceles por parte de Estados Unidos, el impacto del aumento del salario mínimo y la persistencia de un entorno inflacionario.

Un riesgo estructural adicional es la regularización de vehículos de contrabando. Entre marzo de 2022 y septiembre de 2024 se regularizaron 2.559.256 vehículos, equivalentes a 6.398 millones de pesos, concentrados en un 50% en tres estados fronterizos, lo que representa una distorsión relevante para el mercado formal, la renovación del parque automotor y la seguridad vial.

México cierra así 2025 con un mercado automotor que resiste, pero no despega. La fortaleza exportadora, la integración productiva y el financiamiento siguen sosteniendo al sector, mientras que el desafío para 2026 será recuperar el dinamismo del mercado interno, bajo reglas claras, incentivos coherentes y un entorno comercial menos incierto.





PARAGUAY
UN MERCADO DINÁMICO CON PROYECCIÓN POSITIVA PARA 2026

Cámara de Distribuidores de Automotores y Maquinarias

El mercado automotor paraguayo cerró 2025 como uno de los más dinámicos de la región, respaldado por un entorno macroeconómico favorable y una demanda interna en expansión.

La economía del país registró un crecimiento del 5 % del PIB en 2025, según el Banco Central del Paraguay, superando el promedio regional, con inflación controlada y una tasa de desempleo cercana al 4,5%. A este desempeño se sumó la obtención del grado de inversión otorgado por Moody's en julio de 2024, un hito que consolidó la confianza de los mercados y fortaleció la atracción de inversiones privadas.

En este contexto, el mercado automotor mantuvo una trayectoria de crecimiento sostenido. El parque vehicular paraguayo alcanza aproximadamente 2 millones de vehículos y 1,3 millones de motocicletas, con un crecimiento promedio anual del 10% en los últimos años. Sin embargo, se trata de uno de los parques más antiguos de la región: el 62% de los vehículos tiene más de 16 años de antigüedad. En promedio, cada año se incorporan 90.000 unidades al parque automotor, de las cuales el 60% corresponde a vehículos usados y el 40% a vehículos nuevos, una estructura que plantea retos relevantes en términos de seguridad vial y sostenibilidad ambiental .

Durante 2025, las importaciones totales de vehículos nuevos alcanzaron 40.321 unidades, lo que representó un crecimiento del 9,8% frente a 2024. De ese total, las importaciones de vehículos livianos se ubicaron en torno a 38.000 unidades, con un aumento del 9,7%, mientras que las importaciones de vehículos pesados alcanzaron 2.250 unidades, con un crecimiento del 11,8% interanual. Para 2026, bajo un escenario prudente, se proyecta un incremento cercano al 5%, con alrededor de 40.000 vehículos livianos y 2.360 pesados importados.

La composición del mercado evidencia un cambio estructural en las preferencias de los consumidores. En 2025, las camionetas cerradas y SUV concentraron el 56 % de las importaciones de vehículos livianos, frente a apenas el 17% de los automóviles y el 23% de las camionetas. Este giro confirma a los SUV como el segmento dominante del mercado paraguayo. En línea con esta tendencia, las matriculaciones de vehículos nuevos al cierre de 2025 se estiman en 36.700 unidades, lo que supone un crecimiento del 18,8% respecto a 2024 y el nivel más alto registrado hasta la fecha. En el segmento de pesados, las matriculaciones de camiones alcanzaron 2.228 unidades, con un incremento del 35,8% interanual.

La movilidad electrificada también comenzó a ganar espacio. Los vehículos electrificados nuevos (BEV, HEV y PHEV) proyectan una participación cercana al 10% del total de importaciones en 2025. Actualmente se comercializan 48 marcas y más de 148 modelos, con una composición dominada por HEV (50,5%), seguidos por PHEV (27,9%) y BEV (21,6%). Este avance ha sido impulsado por la Ley 6925/2022, que exonera del arancel de importación y del IVA venta a los vehículos híbridos y eléctricos nuevos, además de ofrecer condiciones de financiamiento preferenciales.

El financiamiento continúa siendo un pilar clave del mercado. Se estima que el 60% de las compras de vehículos se realiza a través del sistema financiero, con tasas de interés que parten desde el 7% anual en moneda local y desde el 4% en dólares, y plazos de hasta 60 meses. A nivel geográfico, las matriculaciones se concentran en los departamentos de Central (30%), Alto Paraná (17%) y Asunción (16%), reflejando el peso de los principales polos económicos del país .

Pese al escenario positivo, persisten desafíos estructurales. La alta informalidad, que alcanza cerca del 62% del mercado laboral, y la débil regulación de la importación de vehículos usados —muchos de ellos modificados sin controles técnicos— continúan afectando la seguridad vial y el medio ambiente. A ello se suma la ineficiencia del sistema de transporte público y la necesidad de fortalecer la infraestructura energética para sostener el crecimiento futuro.

Paraguay cierra así 2025 con un mercado automotor en expansión, apoyado en una economía sólida y una demanda creciente. De cara a 2026, el desafío será consolidar este crecimiento de forma ordenada, promoviendo la renovación del parque automotor, la formalización del mercado y el fortalecimiento de la movilidad sostenible, sobre la base de reglas claras y políticas públicas coherentes.



PERÚ

LA COMERCIALIZACIÓN DE VEHíCULOS SUPERÓ LAS VENTAS DE 2024

Asociación Automotriz del Perú (AAP)

El mercado automotor peruano atraviesa uno de sus momentos más dinámicos de la última década.

Solo entre enero y octubre de 2025, la comercialización de vehículos nuevos superó ampliamente los resultados de 2024. Según cifras oficiales de la Sunarp, en los primeros diez meses del año se vendieron 152.026 vehículos livianos, lo que representa un crecimiento de 20,6% frente al mismo período del año anterior, superando incluso el total comercializado en todo 2024. Solo en octubre se registraron 16.632 unidades, el volumen mensual más alto desde enero de 2013, con un aumento interanual de 26,8%.

Este desempeño se explica por un entorno macroeconómico favorable. El Producto Bruto Interno (PBI) del país acumuló un crecimiento de 3,3% hasta septiembre de 2025, impulsado por sectores clave como construcción, agropecuario, comercio, minería y transporte. La recuperación de la inversión privada y el consumo ha sido sostenida, respaldada por expectativas empresariales que se mantienen en terreno optimista por 17 meses consecutivos. A ello se suma una inflación controlada de 1,3%, un crecimiento del empleo formal superior al 6% anual y una apreciación del tipo de cambio, que cayó más de 10% en lo que va del año, ubicándose incluso por debajo de S/ 3,4 por dólar, factores que han mejorado el poder adquisitivo de los hogares y reducido los precios de los vehículos importados.

La dinámica del mercado muestra una clara preferencia por las SUV, que entre enero y octubre alcanzaron 77.929 unidades vendidas, con un crecimiento de 27,4%, representando ya más de la mitad del mercado de vehículos livianos. Las pick-ups y furgonetas también registraron un desempeño sólido, con 31.456 unidades (+27,2%), mientras que las camionetas sumaron 20.008 unidades (+16,3%). El único segmento con retroceso fue el de automóviles, que vendió 22.633 unidades, con una leve caída de 1,4%. En vehículos pesados, las cifras fueron igualmente positivas: entre enero y octubre se comercializaron 16.899 camiones y tractocamiones (+34%) y 3.162 minibuses y ómnibus (+34,7%).

Los vehículos menores consolidaron su papel como motor del mercado. En octubre se vendieron 40.875 unidades (+28,5%) y el acumulado a octubre alcanzó 349.958 unidades (+20,7%), impulsadas principalmente por motocicletas (243.327 unidades, +19,5%) y trimotos (106.631 unidades, +23,6%). En paralelo, el segmento de vehículos electrificados continúa ganando terreno: entre enero y octubre se comercializaron 8.165 vehículos híbridos y eléctricos, lo que equivale a un crecimiento de 46% interanual, con una mayor participación de híbridos convencionales y un avance sostenido de los eléctricos puros.

De cara a 2026, el mercado peruano proyecta una moderación en el ritmo de crecimiento, influida por el contexto electoral, aunque con fundamentos sólidos que permitirían mantener cifras superiores a las de 2025. La liberación de fondos previsionales, la estabilidad de la confianza del consumidor y la fortaleza de la inversión privada seguirán respaldando la demanda. En un país con bajos niveles de motorización y una economía que supera los USD 315.000 millones, el sector automotor se perfila como un protagonista para la movilidad, la productividad y el crecimiento sostenible en los próximos años.



MANIFIESTO ALADDA POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

En Aladda concebimos la movilidad como un motor para el desarrollo sostenible, la reducción de desigualdades y la protección del medio ambiente en América Latina.

La sostenibilidad es un desafío global que requiere acciones locales y esfuerzos colectivos. Como Asociación Latinoamericana de Distribuidores de Automotores (Aladda) reconocemos nuestra responsabilidad en la promoción de un sector automotor que impulse el desarrollo económico, proteja el medio ambiente y fomente el bienestar social en la región. Este manifiesto presenta nuestra visión y compromiso para avanzar hacia un modelo de movilidad sostenible, inclusivo y adaptable, capaz de responder a las distintas realidades urbanas, rurales, económicas y sociales de Latinoamérica.

1. HACIA UN ECOSISTEMA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE BASADO EN LA NEUTRALIDAD TECNOLÓGICA

Adoptamos un ***enfoque integral*** que promueve la movilidad sostenible en cada rincón de nuestra región, desde grandes ciudades hasta comunidades rurales, fundamentado en la neutralidad tecnológica.

Impulsamos un abanico flexible de soluciones —como vehículos eléctricos, híbridos, de hidrógeno, biocombustibles y de combustión interna— priorizando opciones de bajas emisiones que se alineen con las capacidades económicas y energéticas de cada país.

Reconocemos la ***diversidad de América Latina*** y favorecemos soluciones de transporte adaptadas a las características únicas de cada territorio, promoviendo una planificación urbana que facilite opciones diversas de movilidad, integre soluciones sostenibles y equilibre el crecimiento económico con la responsabilidad ambiental y la equidad social.

En este marco, apoyamos el establecimiento y mantenimiento de ***incentivos fiscales y de circulación*** —como exenciones de impuestos y beneficios en restricciones de tránsito— para vehículos de bajas emisiones, con el objetivo de acelerar su adopción y consolidar una transición práctica y accesible hacia una movilidad más limpia.

2. PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD PEATONAL, CICLISTA Y TRANSPORTE PÚBLICO DIGNO

La movilidad peatonal, ciclista y el transporte público digno constituyen pilares de la movilidad sostenible, esenciales para ***aliviar la congestión y mejorar la calidad de vida.***

Respaldamos senderos peatonales seguros, ciclovías planificadas y sistemas de transporte masivo con un subsidio eficiente, como autobuses de bajas emisiones, trenes o metros, que optimizan el uso del espacio urbano y aseguran la ***eficiencia del sistema de movilidad público.***

3. CALIDAD DE COMBUSTIBLES ADAPTADA AL CONTEXTO REGIONAL

La mejora de la calidad de los combustibles es esencial para ***minimizar el impacto ambiental del transporte.***

Respaldamos estándares más limpios y tecnologías compatibles con el desarrollo de cada país, con colaboración de gobiernos, la academia y las empresas para ***garantizar combustibles adecuados*** tanto a motores tradicionales como a tecnologías avanzadas.

4. ECONOMÍA CIRCULAR: UN COMPROMISO CON LA SOSTENIBILIDAD INTEGRAL

La sostenibilidad incluye ***gestionar responsablemente los residuos*** generados por el sector automotor.

Por ello, desde Aladda fomentamos la recolección y reciclaje de neumáticos y baterías, garantizando su reutilización o disposición responsable; así como la gestión adecuada de lubricantes y otros residuos, con el fin de disminuir el impacto ambiental.

5. INFRAESTRUCTURA PARA UNA TRANSICIÓN SOSTENIBLE

Reconocemos la necesidad de ***fortalecer la infraestructura del transporte*** en todos los países para facilitar la transición hacia una movilidad sostenible.

Impulsamos la construcción de ***redes de carga*** para vehículos eléctricos, tanto privados como públicos, ***estaciones de combustibles alternativos*** para vehículos que utilizan fuentes de energía limpia, incluyendo el transporte público, y vías diseñadas para adaptarse a las condiciones locales y optimizar el flujo de tránsito, contribuyendo a reducir la congestión.

Estas medidas promueven un sistema de transporte más eficiente, mejoran la calidad del aire, aportan a ***disminuir la contaminación*** ambiental y aseguran soluciones inclusivas que respeten la biodiversidad y las características geográficas de nuestra región.

6. RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR

La modernización de los ***vehículos en circulación*** resulta fundamental para disminuir emisiones y elevar la seguridad vial.

Favorecemos políticas que incentiven la ***sustitución de vehículos obsoletos*** por modelos nuevos y sostenibles, con programas de chatarrización e incentivos financieros accesibles para los consumidores.

Respaldamos la implementación de estándares de inspección técnica vehicular que identifiquen vehículos no aptos y garanticen el cumplimiento de normas ambientales y de seguridad.

7. PROHIBICIÓN DE LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS USADOS QUE PONEN EN RIESGO LA SEGURIDAD Y EL MEDIOAMBIENTE

América Latina ***no debe ser el destino de vehículos descartados*** por otras naciones.

La importación de vehículos usados compromete la sustentabilidad y la segu-

ridad, al introducir modelos obsoletos con altas emisiones y ***riesgos viales***, además de afectar la industria y el comercio formal.

Por ello, Aladda alienta a los gobiernos que aún permiten la importación de vehículos usados, a que adopten las medidas necesarias para ***controlar el ingreso y circulación*** de vehículos que ponen en riesgo la vida de las personas y contaminan el ambiente.

Promovemos la adopción de vehículos nuevos y tecnologías limpias, con garantías de seguridad y que protejan el medio ambiente.

8. COMPROMISO INTEGRAL CON LA SOSTENIBILIDAD: EDUCACIÓN, COLABORACIÓN Y TRANSPARENCIA

La movilidad sostenible requiere un ***esfuerzo conjunto y un cambio cultural*** arraigado en la cooperación estratégica y la evaluación constante.

Nos comprometemos a facilitar toda la información necesaria a consumidores, empresas y gobiernos sobre los beneficios de tecnologías automotrices sustentables y prácticas responsables, promoviendo que las empresas automotrices ***ofrezcan información clara y detallada sobre las características sustentables de sus vehículos***, como eficiencia energética y reducción de emisiones.

Nos aliamos con gobiernos, fabricantes y comunidades para diseñar soluciones adaptadas a los desafíos específicos de América Latina, ***impulsando políticas que fomenten tecnologías limpias y fortalezcan la integración regional.***

Además, medimos el impacto de nuestras acciones con transparencia, ajustando nuestras estrategias de manera continua para garantizar que estén alineadas con los objetivos de equidad, progreso social y protección ambiental.

ALADDA
Asociación Latinoamericana de Distribuidores de Automotores

El presente manifiesto fue aprobado en sesión de la Asociación Latinoamericana de Distribuidores de Automotores por las siguientes Asociaciones:

ACARA · CAB Cámara Automotor Boliviana · ACONAUTO · cadam · CAVEM Conduciendo Futuro · AIVEMA · AEADE Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador · AIDVA · AMDA Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores A.C. · ADAP · AAP Asociación Automotriz del Perú

NUEVA CAPTIVA HÍBRIDA

CUANDO LA PRUEBAS LO ENTIENDES



MÁS DE 1.000 KM DE AUTONOMÍA*

*El rendimiento promedio publicado aquí (Kilómetros por carga) se ha obtenido bajo condiciones controladas, considerando conducción entre ciudad / carretera y su consumo aproximado dependerá de varios factores, tales como pero sin limitar a los hábitos de conducción, condiciones geográficas, tráfico, condiciones y situaciones de las vías, altura del sitio, carga en el vehículo, tipo, cantidad y calidad de combustible, condiciones técnicas del vehículo, entre otras.

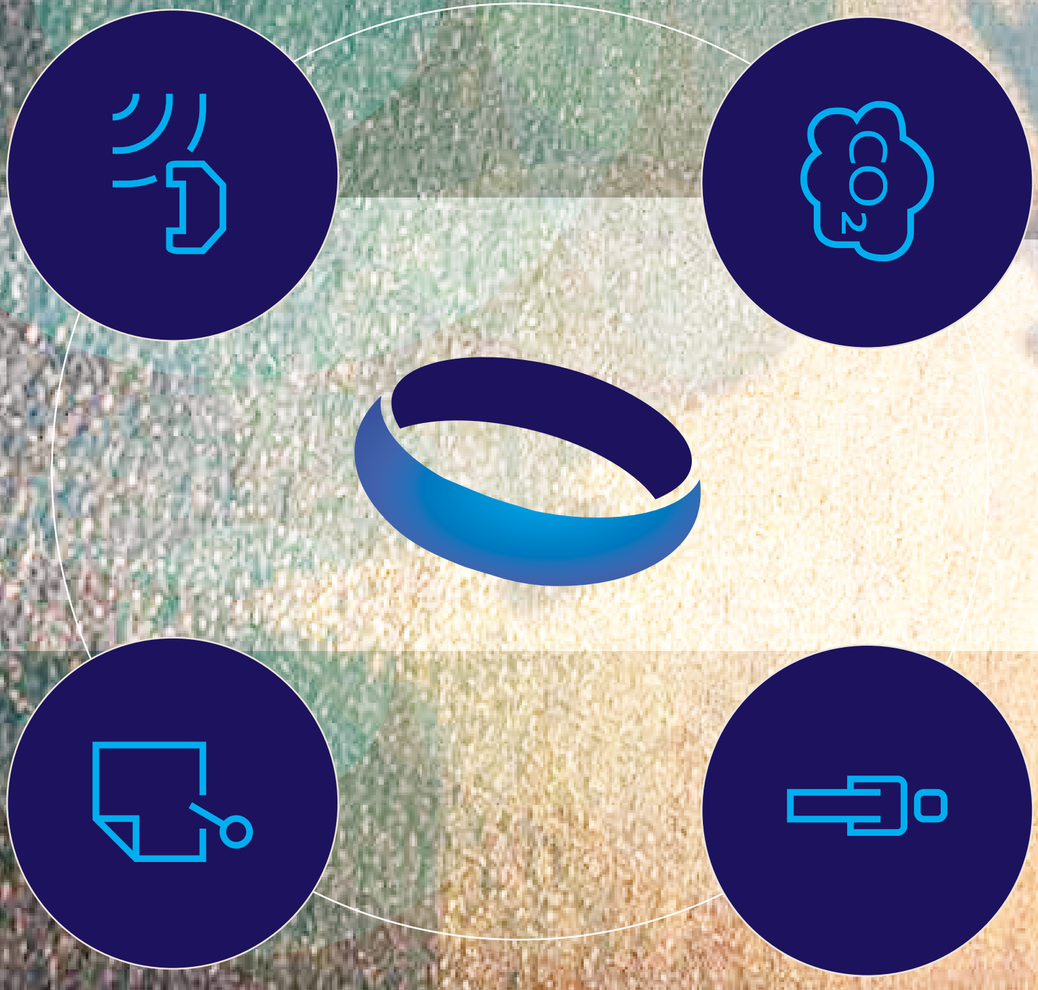
• Automotores Continental • Automotores de la Sierra • Ecua-auto • E. Maulme • Induauto • Metrocar • Mirasol • Proauto

CHEVROLET

Capítulo 2

DIÁLOGO REFORMAS Y RESULTADOS

La agenda que marcó el 2025



2025

LA AEADE CONSOLIDÓ SU PRESENCIA EN EL PAÍS Y LA REGIÓN

La realidad que vivió el país en 2025 se vio reflejada en el desenvolvimiento del sector automotor. Por un lado, el Ecuador tuvo que enfrentar las consecuencias de las crisis de seguridad y energética que arrastraba del 2024; y, por otro, las dificultades del escenario político y económico apuntaban a mirar con cautela el desarrollo de ese año.



El primer trimestre se vivió como una extensión del año anterior: dificultades económicas, políticas y sociales que incidieron en las ventas. Sin embargo, tras las elecciones presidenciales, con un panorama más claro, el crédito se reactivó, la confianza del consumidor aumentó y se avanzó en las negociaciones de nuevos acuerdos comerciales. En pocas palabras: el comercio se dinamizó. El sector automotor es una prueba de ello. Aunque el primer trimestre del año hubo una caída de las ventas, desde abril la comercialización de vehículos creció. Al final de 2025 se vendieron 124.505 unidades, si bien la cifra es superior a 2024, aún está por debajo de los números alcanzados en 2023. La reactivación del sector estuvo acompañada por desafíos: la posibilidad constante de establecer nuevos impuestos, la intención de cambiar la normativa, incluso establecer normas imposibles de cumplir.

→ MEJORA DE LA CALIDAD DE LOS COMBUSTIBLES

También hubo otros retos, como la eliminación del subsidio de los combustibles, acompañado por la decisión del Ejecutivo de mejorar la calidad de los combustibles. Según el Decreto 126, del 12 de septiembre de 2025, en un año, Petroecuador debe distribuir un diésel premium con 50 partes por millón, equivalente al estándar Euro IV.

El sector automotor tiene un gran interés por que el país adopte normas de emisiones exigentes y por lo tanto una mejor calidad de combustibles porque solo así será posible acceder a tecnologías automotrices eficientes y menos contaminantes.

Para cumplir con este objetivo, que incluso se recogió en el Plan Estratégico de la Aeade, se insistió en reactivar las mesas técnicas con el fin de revisar y actualizar la normativa técnica que establecen los estándares de calidad de la gasolina y el diésel. Petroecuador está dispuesto a establecer una hoja de ruta que permita alcanzar las 50 partes por millón en la gasolina de 95 octanos.

AEADE

→ SIMPLIFICACIÓN DE TRÁMITES

En medio de la realidad nacional en 2025, la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (Aeade) asumió un papel protagónico, se convirtió en el portavoz del sector, mantuvo un diálogo permanente y cercano con las autoridades; y, avanzó en la agenda técnica.



Entre los avances para simplificar los trámites, la Aeade trabajó para eliminar el certificado de control de emisiones contaminantes en vehículos. Si bien esta propuesta se impulsó por varios años, en 2025 se logró incorporar el certificado de inspección al procedimiento.

Este proceso incluyó una modificación al RTE INEN 017, a través del INEN, luego una resolución de la ANT para que esta entidad fiscalice y controle el documento. Únicamente está pendiente que este certificado se retire de la Ventanilla Única Ecuatoriana. Este es un precedente para avanzar en la eliminación del Certificado de Reconocimiento del INEN.

→ SE SUSPENDIÓ EL ETIQUETADO VEHICULAR



Por otro lado, se realizaron gestiones para suspender el etiquetado vehicular. Si bien la propuesta era contar con una herramienta informativa, se incorporaron requisitos imposibles de cumplir y la ANT tampoco contaba con la capacidad para cubrir las exigencias establecidas en la norma.

→ REVISIÓN DE NORMAS INEN

La Aeade mantuvo contacto permanente con el Servicio Ecuatoriano de Normalización (INEN) para coordinar la revisión y actualización de los reglamentos técnicos sin que esto se traduzca en nuevas cargas administrativas que afecten el desempeño de las empresas automotrices.

→ CONTROL DE CONTENIDO DE ASBESTO

Luego del trabajo de la Aeade con el INEN y el Ministerio de la Producción, el control de contenido de asbesto se incorporó al RTE INEN 053 - Material de fricción para sistema de frenos de automotores. La medida busca fortalecer el control del ingreso de productos libres de asbesto, y en cuanto entre en vigor, se eliminará la licencia de importación no automática que, actualmente, es administrada por el Ministerio de Producción.

→ NEUMÁTICOS

Se trabajó para que en el RTE INEN 011 - Neumáticos se excluyera del ámbito de aplicación de los neumáticos destinados a uso fuera del área de

carretera, pues no requieren los mismos controles técnicos que los neumáticos de uso en carretera. La Asociación planteó un mecanismo digital para acceder a los datos del producto. Finalmente, se revisaron las subpartidas arancelarias para evitar inconsistencias, las definiciones técnicas sobre neumáticos tipo LT e indicadores de desgaste. El reglamento debería avanzar a la fase de consulta pública internacional.

Con relación a los neumáticos, también, se establecieron canales de diálogo con Senae y Comex para presentar los argumentos técnicos para que el marcado LT o C de las llantas de las camionetas sean reconocidas como parte del segmento de vehículos livianos, según el índice de carga y de velocidad.



→ HOMOLOGACIÓN DE CASCOS

Presentó el proyecto de Reglamento de Homologación de Cascos. Desde la Aeade se recordó que la RTE INEN 086 establece los requisitos técnicos y de seguridad, hace falta un control adecuado para su cumplimiento. Sin embargo, en caso de continuar con la propuesta de la ANT, la Asociación solicitó acogerse a los criterios de simplicidad y proporcionalidad, eliminar el Certificado de Reconocimiento del INEN y reforzar los mecanismos de vigilancia de mercado y control posterior

→ REVISIÓN DE SUBPARTIDAS DE NEUMÁTICOS

El Comex creó nuevas subpartidas para camiones livianos y vehículos comerciales ligeros, y reformó el arancel para fijarlo en el 1 % más USD 0,83 por kilogramo. Además, se incluyó una Nota Complementaria Nacional que recoge los criterios técnicos de identificación según el índice de carga, la estructura reforzada y el uso comercial.

La Aeade gestionó para evitar reliquidaciones a importaciones anteriores. La resolución entró en vigencia el 10 de diciembre de 2025.

→ IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS NO HOMOLOGADOS

Por otro lado, se avanzó en los procedimientos para garantizar la seguridad jurídica del sector automotor ecuatoriano. En 2025, la Procuraduría General del Estado confirmó que la Senae no tiene la competencia para interpretar, exonerar o modificar la norma que exige el Certificado de Homologación Vehicular al momento de importar vehículos. Esa competencia la tiene únicamente la Asamblea Nacional. En tanto que, la Corte de Justicia ratificó que cualquier excepción debe tener el respaldo técnico y legal correspondiente.

Al mismo tiempo, Senae fortaleció el control a los bienes que ingresan por uso de regímenes especiales y se evidenció el mal uso de la normativa que beneficia a las personas con discapacidad. La entidad retuvo varios vehículos.

AEADE

→ REFORMA A LA LEY DE TRÁNSITO

La Asociación también realizó un seguimiento a las reformas que se trabajaron desde la Asamblea Nacional. La reforma a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sobre el régimen de cuenta propia entró en vigencia el 14 de mayo. Este cambio estableció procedimientos diferenciados y simplificados para sectores turísticos y agropecuarios para que realicen procesos y trámites más sencillos.

En el segundo semestre se retomó el debate de la reforma integral de la Ley de Tránsito. La Aeade participó en las mesas técnicas convocadas por la Comisión de Desarrollo Económico para defender los principios de libertad de empresa. En paralelo, el sector empresarial cuestionó las propuestas legislativas que incidirían en la competitividad, la eficiencia logística y la seguridad jurídica.



→ EXONERACIÓN DE MATRICULACIÓN PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Este año, además, el Ejecutivo tomó decisiones que incidieron en el sector automotor. Por ejemplo, se implementaron beneficios para el segmento de los vehículos eléctricos: se los exoneró del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados y la matrícula se fijó en USD 10.

→ SE CUESTIONÓ EL PROYECTO DE HOMOLOGACIÓN PARA IMPORTACIÓN PERSONALIZADA

Se anunció el proyecto de homologación para importación personalizada, a cargo de la ANT. La Aeade advirtió a los ministerios de Transporte, de Producción, a ANT y a Senae sobre cómo esta medida podría facilitar la subfacturación, estructuras opacas de comercialización, evasión de controles, riesgos de lavado de activos y defraudación fiscal.

→ PROPUESTA DE NUEVO REGISTRO VEHICULAR

La realidad del sistema nacional de tránsito se evidenció a lo largo del 2025. Hubo intervenciones policiales y de Fiscalía en varias agencias de tránsito municipales; se identificó estructuras delictivas que operaban en las agencias; se denunció uso indebido de bases de datos; y, se evidenció la vulnerabilidad del sistema.

Ante ello, la Aeade propuso implementar un nuevo Sistema Nacional de Registro e Identificación Vehicular, controlado por el Gobierno Central, en el que se plantea la centralización de la emisión de placas y de los certificados de identidad vehicular, la unificación de la Revisión Técnica Vehicular y un régimen que elimine discrecionalidades -para eliminar la posibilidad de actos de corrupción- y, simplifique trámites.















GESTIÓN CON IMPACTO: EL ROL DE LA AEADE EN 2025

Desde la Aeade se realizó una labor integral, a través de la cual se dieron respuestas concretas a los requerimientos de las empresas automotrices. Por un lado, se consolidaron espacios de comercialización y exhibición, a través de Automundo 2025; por otro se avanzó el objetivo de profesionalizar a los colaboradores del sector, sin descuidar los programas de responsabilidad social que evidencian el compromiso del sector con la sociedad. Al mismo tiempo se lideraba la Asociación Latinoamericana de Distribuidores de Automotores (Aladda).

AEADE

2025 CONSOLIDÓ A AUTOMUNDO COMO LA VITRINA COMERCIAL MÁS IMPORTANTE DEL PAÍS

En 2025, Automundo llegó a su vigésima primera edición. Con más de 70.000 visitantes y 200 modelos en exhibición este año se consolidó como el espacio de exhibición y ventas más importante y más esperado del país.

Este año, las puertas del Centro de Convenciones Metropolitano de Quito abrió sus puertas para recibir a 69 empresas, las cuales mostraron sus productos en 17.000 metros cuadrados de exhibición. Así se convirtió en la vitrina más grande de todo el país.

Pero llegar hasta aquí representó un desafío para la Aeade. Aún está en la memoria la primera edición de Automundo, en 1993, cuando se realizaba en el Centro de Exposiciones Quito y con un poco más de 5.000 metros cuadrados de exhibición atrajo a cientos de visitantes.

Ahora, en la vigésima primera feria automotriz de la Aeade el espacio creció en un 240 % y los visitantes se multiplicaron. "He visitado la feria en los últimos años. Y cada vez encuentro más oferta, cada año es más grande y hay más empresas participantes. Siempre hay algo que nos sorprende", contó Pablo Muentes, quien visitó la feria en 2025.

Los periodistas que cada año recorren la feria, también destacan cambios. Cristian Segarra, editor de En Curva, considera que cada año hay un mayor desarrollo y mejora. "Automundo es la feria más grande, la de mayor interés y la más relevante del país. Con el paso de los años hay un desarrollo y una mejora constante en la experiencia que tenemos en este espacio de exhibición", agregó.

En palabras de Alexandra Mosquera Romero, directora Ejecutiva de la Cámara Ecuatoriana Mexicana, la feria ha mostrado una evolución hasta convertirse en el escenario idóneo para exhibir innovaciones y concretar decisiones de compra. En la edición del 2025, "nos sorprendimos gratamente con el incremento del área de exhibición, la incorporación de una pista para prueba de manejo, la mayor presencia de vehículos eléctricos, y la exhibición de nuevas tecnologías y modelos exclusivos, que mostraron a todos hacia dónde avanza la movilidad y la industria".







EL SECTOR AUTOMOTOR REFLEXIONÓ SOBRE EL PAÍS, LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL

Un año marcado por cambios políticos, tensiones económicas y desafíos estructurales debía analizarse en diferentes espacios. Era indispensable la reflexión, el diálogo y la construcción de consensos. La Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador asumió un rol activo como interlocutor técnico del sector, promoviendo espacios de análisis y debate para analizar el entorno y anticipar decisiones.

→ EL FORO AUTOMOTOR 2025, ESCENARIOS POLíTICOS Y ECONÓMICOS EN ANÁLISIS

La Aeade organizó el Foro Automotor: Entorno y perspectivas del sector automotor ecuatoriano para el 2026, para examinar la situación económica y política del país y su influencia en la industria automotriz.

El evento contó con la participación de Juan Rivadeneira, consultor político; Fausto Ortiz, economista; Ximena Rodríguez, Sustainability Team Lead Americas.

Los panelistas reiteraron la importancia del sector privado como actor esencial en el desarrollo del Ecuador. Además, reconocieron que el país enfrenta un escenario desafiante que demanda mayor protagonismo del sector privado para impulsar la inversión.

→ UN ESPACIO PARA HABLAR SOBRE SEGURIDAD VIAL

El XI Foro Iberoamericano de Seguridad Vial Quito 2025 se desarrolló este miércoles 15. En este encuentro se dialogó sobre las acciones y el trabajo que se desarrolla en los países de Iberoamérica para mejorar la seguridad vial, disminuir siniestros y salvar vidas.

Durante el encuentro, Genaro Baldeón, presidente Ejecutivo de Aeade, convocó a construir una causa común que integre a todos los actores: sociedad civil, gobierno y empresas, pensando siempre en el centro de esta causa son las personas: conductores, ciclistas y peatones.

AEADE

LA PROFESIONALIZACIÓN Y MODERNIZACIÓN DEL SECTOR AUTOMOTOR ECUATORIANO, UN COMPROMISO COMPARTIDO

Más de 1.000 colaboradores del sector automotor participaron durante 2025 en los espacios de capacitación, charlas técnicas y videoconferencias impulsados por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. Esta es una muestra del compromiso gremial con la profesionalización del talento humano y el fortalecimiento de las capacidades del sector.

La Asociación mantuvo una agenda permanente de formación a lo largo del año, lo cual permitió abordar los temas de mayor interés de los colaboradores del sector automotor: gestión empresarial, normativa, electromovilidad, transformación digital, rentabilidad del negocio automotor y tendencias del mercado.

Cada encuentro tuvo el apoyo de expertos nacionales e internacionales, todos aliados estratégicos de la Aeade, quienes compartieron su conocimiento y experiencia con los asistentes, quienes apuntaban a desarrollar sus habilidades y mecanismos para alcanzar los objetivos estratégicos de las empresas. Cada tema abordó la dinámica actual del sector en espacios de capacitación oportunos y especializados.

Además, se desarrollaron diplomados con una malla curricular diseñada a partir de los requerimientos y la visión estratégica de las empresas. Así, la Aeade, junto a Suzuki y el Tecnológico de Monterrey, estructuró un programa de formación dirigido a 156 colaboradores de la compañía, con contenidos estratégicos orientados a fortalecer competencias técnicas, comerciales y de liderazgo.

Las empresas automotrices mantienen un firme compromiso con el desarrollo profesional de sus colaboradores, y la Aeade es el aliado permanente para acompañarlas en la preparación frente a los desafíos tecnológicos, regulatorios y de mercado que enfrenta el sector.



EL FUTURO DEL SECTOR SE CONSTRUYE CON INNOVACIÓN, TALENTO E INCLUSIÓN

Construir el futuro de una persona empieza hoy. Eso lo entendió la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (Aeade), que en 2025 apostó nuevamente por jóvenes en condiciones de vulnerabilidad. Ya va por la quinta promoción del programa Futuro Automotor.

Las 500 horas de aprendizaje teórico y práctico para completar el Diplomado de Mecánica Básica y Gestión de Talleres se realizaron con el acompañamiento de la Fundación Sembrar, el respaldo pedagógico del Instituto Tecnológico Superior Tecnoecuatoriano, que este año garantizó acceso gratuito a la formación, y prácticas en Mavesa y Ford Quito Motors.

Cada promoción enfrenta desafíos y encuentra oportunidades para construir una carrera en el sector automotor. "Yo al principio tenía miedo. Era un mundo desconocido, pero eso cambió", contó Edwin Tabango. Su compañero Carlos Vargas reconoció que antes se frustraba y temía por su futuro, pero Futuro Automotor lo ayudó a descubrir su vocación.

Desde las empresas también ven el impacto. "Estos chicos tienen ganas de aprender y aportar para que esta industria crezca", afirmó Jorge Aguirre, jefe Nacional de Posventa en Quito Motors. Leandro Camino, jefe de Taller del Grupo Mavesa, destacó que este trabajo fortalece la profesionalización del sector.

Rolando Pazmiño, rector del Instituto, señaló que este programa de responsabilidad social abre oportunidades reales: algunos jóvenes ya trabajan donde realizaron prácticas y otros continuaron sus estudios para alcanzar su tecnología. Futuro Automotor abre puertas, forma técnicos y transforma vidas.









GRUPO CEAS
ABOGADOS & CONSULTORES

CEAS & AEADE

AEADE 80 AÑOS

LA ALIANZA ESTRATÉGICA QUE CONVIERTE DATOS EN NEGOCIOS.

En el siglo XXI, el dato es el nuevo petróleo.

Con más de una década de trabajo conjunto, AEADE y GRUPO CEAS ABOGADOS & CONSULTORES se han aliado para brindar un servicio que transforme la obligación legal de proteger datos en una ventaja competitiva para sus socios.

Bajo nuestro lema: **RENTABILIZAMOS LAS NORMAS** - Ofrecemos un servicio integral que:

- Protege y asegura el cumplimiento normativo en datos personales.
- Genera nuevos negocios con valor agregado a través del análisis y rentabilización del dato.
- Integra visión jurídica, econometría e innovación interdisciplinaria para potenciar resultados.

Con un equipo sólido de abogados, ingenieros y economistas, liderado por expertos en protección y rentabilización de datos, CEAS acompaña a las empresas de AEADE en el camino hacia un futuro donde la información se convierte en motor de crecimiento.

GRUPO CEAS, más de 32 años de experiencia internacional en Ecuador, España, Bolivia e Israel, asesorando en: Contratación Pública, tradicional y no tradicional •Energía y Sectores Regulados •Salud, Telemedicina e innovación sanitaria •Seguridad integral, •Negociación asistida y solución alternativa de conflictos •Propiedad Intelectual •Derecho de los Negocios a nivel global.

Con CEAS en alianza con AEADE, tus datos trabajan para ti.

www.grupoceas.com.ec

Gabriela Baldeón B. – gbaldeon@ceas.com.ec






EL 2025 SE DESARROLLÓ EL CIRCUITO DEPORTIVO

El deporte abrió la puerta a la integración de la familia automotriz del país en 2025. La Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador organizó dos torneos deportivos, uno de fútbol y otro de pádel, como un espacio de encuentro para fortalecer los lazos de las empresas.

En este año, se desarrolló la segunda Copa AEADE de Pádel 2025, con el cual inició este circuito deportivo en el que participaron más de 90 deportistas y 40 equipos, que se dividieron en cinco categorías tanto femeninas como masculinas.

Durante tres jornadas, la competencia se desarrolló en largas jornadas, luego de las cuales se entregaron medallas y trofeos a los tres primeros lugares de cada categoría.

Un poco después se desarrolló la Copa Aeade de Fútbol 2025. Participaron 17 equipos (14 masculinos y tres femeninos). Unos 170 participantes de las empresas del sector automotor saltaron cada fin de semana a la cancha.

En la categoría masculina, Servifreno se hizo del primer lugar, seguido por la Corporación Maresa; mientras que, en la categoría femenina Quicklink es el campeón femenino de 2025, y la Aeade se hizo del segundo lugar.

Más allá de los resultados deportivos, este año, el deporte se convirtió en un espacio de encuentro que unió al sector, fortaleciendo la unidad de la Aeade.

AEADE

APERTURA COMERCIAL: LA APUESTA POR UN MERCADO ABIERTO

La apertura comercial se consolidó en 2025 como una de las prioridades estratégicas de la Aeade. La Asociación mantuvo un diálogo permanente con embajadores y delegaciones de Europa, Corea, China, Japón, Estados Unidos, representantes del Mercosur, y con organizaciones como Anfavea de Brasil. La iniciativa permitió fortalecer la inserción del país en el comercio internacional y promover condiciones más competitivas para el sector.

La reducción progresiva de aranceles demuestra efectos concretos. Antes del acuerdo con la Unión Europea, en 2016, el mercado contaba con 17 marcas y 74 modelos de ese origen; en 2025 la oferta creció a 29 marcas y 114 modelos, ampliando opciones, tecnología y competencia. Esto es una muestra de que la apertura reduce costos para familias y empresas, dinamiza el mercado, atrae inversión y facilita el acceso a nuevas tecnologías automotrices.

Sin embargo, el desafío persiste: Es momento de racionalizar la estructura tributaria, evitar las distorsiones que afectan el mercado y restan competitividad. Avanzar en cambios que establezcan reglas previsibles aumentará el empleo e impulsará el desarrollo y la economía del país.









ALADDA: LIDERAZGO INTERNACIONAL Y PROYECCIÓN REGIONAL

La participación activa de la Aeade en la Asociación Latinoamericana de Distribuidores de Automotores (ALADDA) consolidó, durante 2025, su liderazgo internacional y fortaleció la proyección regional del gremio.















INDUESA®

Soluciones integrales y tecnológicas para ITV

www.induesa.com

Proveedor de tecnología y equipos de análisis ambiental para talleres.



Cuenta revolucones
Ref: RMU - 300
Marca: MAHLE



Alineador de luces
Ref: MOON
Marca: Tecnolux



Opacímetro
Ref: DMU - 300
Marca: MAHLE



Analizador de Gases
Ref: BMU - 688 MID con Pantalla
Marca: MAHLE



Representantes oficiales de la marca MAHLE para Ecuador

asistenteoperativa.ec@induesa.com

0991333490 / (2) 3823920

Avenida Shyris con Eloy Alfaro
No 32-218, Quito - Ecuador.

AEADE
EVOLUCIÓN DE NUESTROS SERVICIOS

AUTOMUNDO

TOTAL VISITANTES	TRÁFICO DE ASISTENCIA	EMPRESAS PARTICIPANTES	MARCAS LIVIANOS	MARCAS PESADOS	NEGOCIOS RELACIONADOS
73.044	+23%	69	32	3	34

MATRICULACIÓN DIRECTA EN EL D.M. DE QUITO

AUTOS Y MOTOS MATRICULADOS	GESTORES REGISTRADOS	EMPRESAS PARTICIPANTES
8.890	45	30

FOROS AUTOMOTRICES

ENTORNO Y PERSPECTIVAS DEL SECTOR AUTOMOTOR ECUATORIANO 2026

ASISTENTES	PONENTES
118	4

Beneficios:
- → Acceso exclusivo a información estratégica
- → Análisis de expertos
- → Actualización sobre tendencias globales

FORO IBEROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL QUITO 2025

ASISTENTES	PONENTES
300	22

Asistentes:
- → Chile
- → Ecuador
- → España
- → Guatemala
- → Honduras
- → Panamá
- → Paraguay
- → Perú
- → Uruguay

CAPACITACIÓN

CHARLAS DE CAPACITACIÓN GRATUITAS	HORAS	PERSONAS CAPACITADAS
35	270	1.142

MOTORTERRA

WEB	LINKEDIN	FACEBOOK	INSTAGRAM	TIKTOK	X
3.000	5.122	2.500	3.743	3.214	266
VISITAS/MES	SEGUIDORES	SEGUIDORES	SEGUIDORES	SEGUIDORES	SEGUIDORES

AEADE

PROGRAMAS ESPECIALIZADOS, DIPLOMADOS CORPORATIVOS Y ABIERTOS

Diplomado Transformación y Profesionalización de la Fuerza de Ventas (comercial)	Diplomado Corporativo Gerencia Estratégica en Ventas (comercial)	Diplomado Gerencia Estratégica en Posventa (posventa)	Diplomado Corporativo Gerencia Estratégica de Ventas en Posventa (comercial, posventa)	Escuela de Ventas (comercial)	Consultoría en reingeniería de procesos

Características: Escuelas personalizadas, adecuación a requerimiento de marca, temas de coyuntura, cumplimiento obligatorio./ Escuelas de 96 horas a 120 horas.

RESPONSABILIDAD SOCIAL

ESCUELA DE TALLERES

ESTUDIANTES	HORAS DE CAPACITACIÓN	ALIANZA
35	12	UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DEL ECUADOR

DEPORTE E INTEGRACIÓN

COPA DE FÚTBOL

EQUIPOS	PARTICIPANTES
17	170

Categoría masculino
- → Campeón: Servifreno
- → Segundo lugar: Maresa

Categoría femenina
- → Campeón: Quicklink
- → Segundo lugar: Aeade

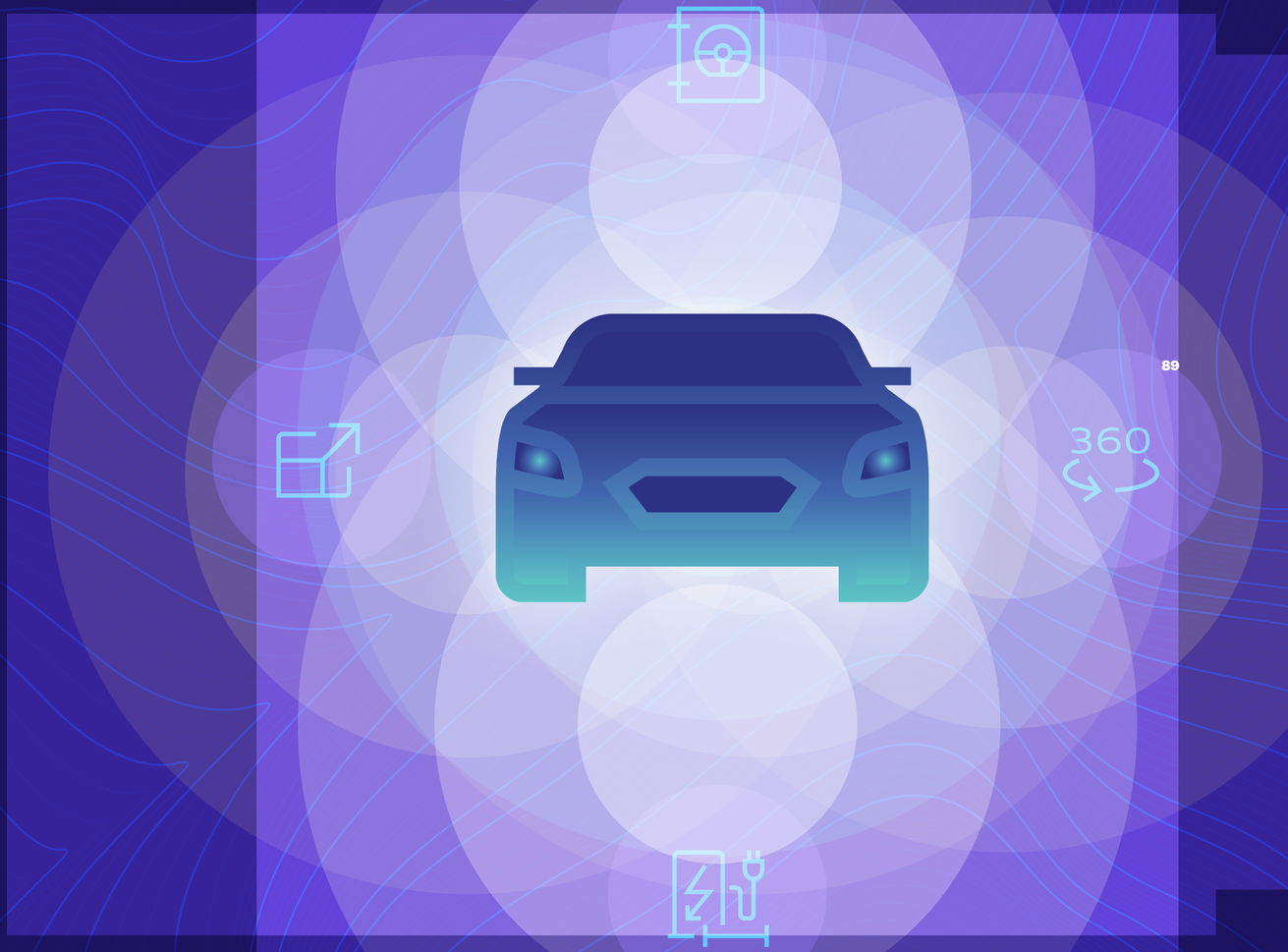
COPA DE PÁDEL

PARTICIPANTES	EQUIPOS	CATEGORÍAS
90	40	5

Capítulo 3

CIFRAS 2025

Sector automotor ecuatoriano



2025

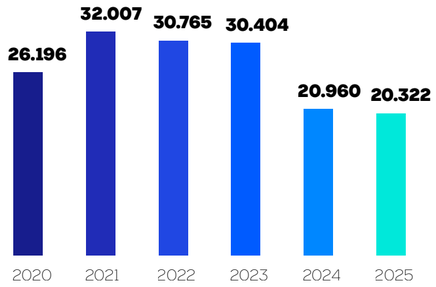
EL COMERCIO DE VEHÍCULOS SE RECUPERÓ CON UN CRECIMIENTO DE 15%

En Ecuador se vendieron 124.505 vehículos nuevos durante el 2025, lo que representa un crecimiento del 15,0% frente a las 108.266 unidades del 2024. La recuperación del mercado arrancó con fuerza durante el segundo semestre del año, impulsada por una mayor estabilidad política y económica tras la elección de Daniel Noboa, lo que generó un entorno de mayor confianza para el consumo y la inversión en el sector automotor.

Fuente: SRI/Aeade, Autoplus

→ AUTOMÓVILES

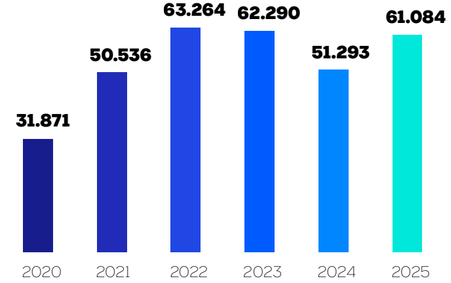
Este segmento cerró el año con 20.322 unidades, registrando una ligera contracción del 3,0% en comparación con el 2024. A diferencia de la tendencia general de crecimiento del mercado, los automóviles continúan perdiendo terreno frente a otras categorías, manteniendo una participación del 16,3% del mercado total.



Fuente: SRI/Aeade, Autoplus

→ SUV

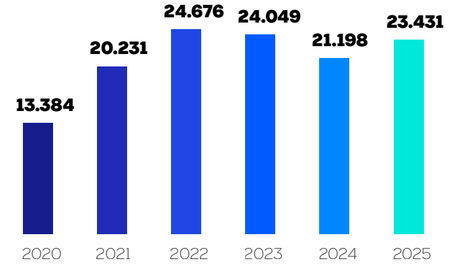
El segmento de los SUV se consolidó como el líder indiscutible y motor del sector. En 2025 alcanzó una participación de mercado del 49,1%, con un total de 61.084 unidades vendidas. Esto representa una evolución positiva frente al 47,4% de participación registrado en 2024, reafirmando la preferencia de los consumidores por vehículos versátiles con una amplia oferta en rangos de precio competitivos.



Fuente: SRI/Aeade, Autoplus

→ CAMIONETAS

El segmento de camionetas alcanzó las 23.431 unidades en 2025, un crecimiento del 10,5%. Este año marcó un cambio estructural profundo en el segmento tras la salida del mercado del vehículo más vendido en Ecuador por varios años: la Chevrolet D-Max ensamblada localmente. Este cambio permitió una redistribución de la demanda, con lo cual otros modelos existentes incrementaron su participación y generaron espacio para el ingreso de nuevos modelos.



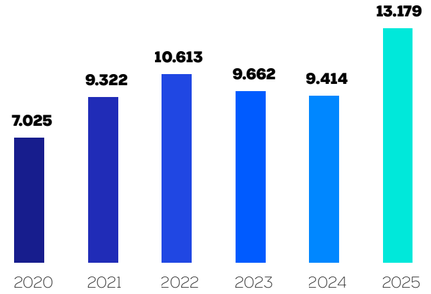
Fuente: SRI/Aeade, Autoplus

VEHÍCULOS COMERCIALES

Este sector mostró un dinamismo notable en todas sus categorías:

→ CAMIONES

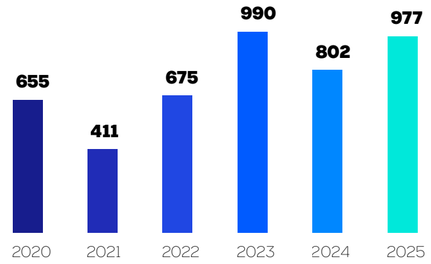
Fue el segmento de mayor crecimiento con un 40,0% de incremento (13.179 unidades). Este repunte se explica principalmente por el buen desempeño de actividades económicas estratégicas como el sector agroexportador y el sector minero, que demandaron una renovación y ampliación de sus flotas de carga pesada.



Fuente: SRI/Aeade, Autoplus

→ BUSES

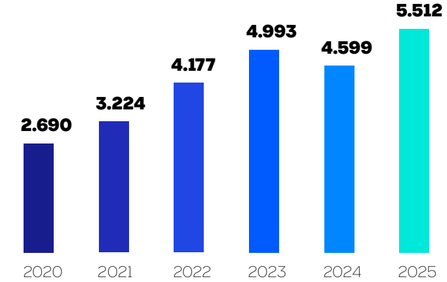
Aunque registró una recuperación del 21,8% (977 unidades), el mercado de buses sigue sin alcanzar los niveles previos a la pandemia. Tal como se observaba en 2024, este segmento tiene más dificultades para retornar a sus cifras históricas (en 2019 se vendieron 1.759 unidades).



Fuente: SRI/Aeade, Autoplus

→ VANS

Registraron un crecimiento del 19,9% con 5.512 unidades, impulsadas por la reactivación de actividades corporativas y escolares. El mercado de vans está fuertemente marcado por el origen chino, que ofrece soluciones altamente competitivas en el rango de precios de USD 15.000 a USD 25.000, ideal para emprendimientos de logística urbana y última milla.

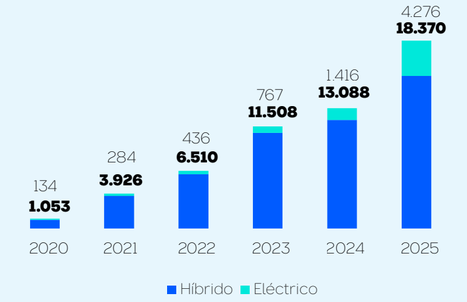


Fuente: SRI/Aeade, Autoplus

→ VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS

El 2025 cerró con una cifra histórica para las nuevas tecnologías de movilidad. Los vehículos electrificados (híbridos y eléctricos) alcanzaron una participación de mercado récord del 18,2%, sumando un total de 22.646 unidades.

- → Los híbridos crecieron un 40,4% (18.370 unidades).
- → Los eléctricos mostraron un salto disruptivo del 202,0%, alcanzando las 4.276 unidades, lo que refleja una adopción acelerada de estas tecnologías en el país.



Fuente: SRI/Aeade, Autoplus

RESUMEN DEL COMERCIO AUTOMOTOR 2025

Unidades

Importaciones	*Exportaciones*
105.225	67

Ventas de vehículos livianos	*Ventas de vehículos comerciales*	*Ventas de vehículos ensamblados*
104.837	19.668	14.623

Resumen del sector automotor
Unidades (2012-2025)

AÑO	Exportación	Importación	Ventas de producción nacional	Ventas de vehículos importados	Ventas totales	Variación % (t/t-1)
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	124.533	18.789	113.599	132.388	-1,3%
2024	33	81.345	17.359	90.907	108.266	-18,2%
2025	67	105.225	14.623	109.882	125.505	15,0%

Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

Desde el 2012 se consideran los vehículos exonerados en las importaciones.

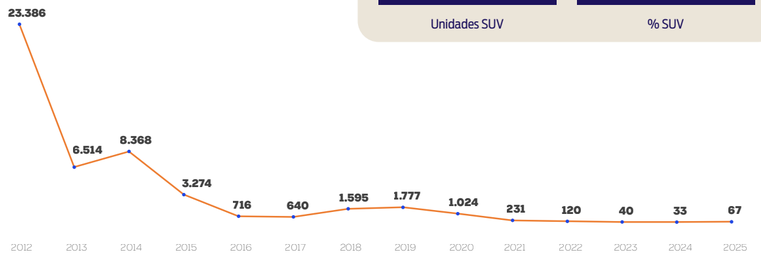


EXPORTACIÓN

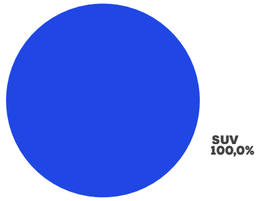
Fuentes: Senae/Aeade, Autoplus

EXPORTACIÓN ANUAL DE VEHÍCULOS *(Unidades)*

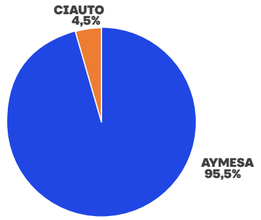
67	103%↑
Unidades exportadas 2025	Variación 2025/2024
67	100%
Unidades SUV	% SUV



Exportaciones de vehículos según segmento 2025
% Participación



Exportaciones de vehículos por ensambladora 2025
% Participación



Exportaciones de vehículos por ensambladora y segmento
Unidades (2012-2025)

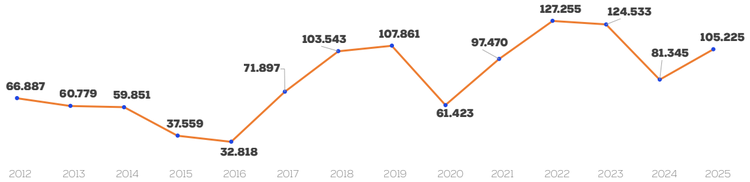
Segmento	Exportadora	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
SUV	AYMESA	4.625	2.127	2.080	400	-	-	-	-	-	-	-	-	-	64
	CIAUTO	-	-	-	-	-	-	-	38	8	-	-	30	3	3
	AMBACAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30	-
	OMNIBUS BB	1.030	327	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TOTAL SUV	**5.655**	**2.454**	**2.080**	**400**	**-**	**-**	**-**	**38**	**8**	**-**	**-**	**30**	**33**	**67**
Camionetas	AEKIA S.A.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OMNIBUS BB	4.996	1.179	2.368	2.144	716	640	1.595	1.660	991	17	-	-	-	-
	CIAUTO	-	-	-	-	-	-	-	79	25	214	120	10	-	-
	MARESA	4.260	960	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TOTAL CAMIONETAS	**9.256**	**2.139**	**2.368**	**2.144**	**716**	**640**	**1.595**	**1.739**	**1.016**	**231**	**120**	**10**	**-**	**-**
Automóviles	AYMESA	4.862	1.752	3.720	730	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OMNIBUS BB	2.117	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TOTAL AUTOMÓVILES	**6.979**	**1.752**	**3.720**	**730**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
VAN	AYMESA	1.496	169	200											
	Total	**23.386**	**6.514**	**8.368**	**3.274**	**716**	**640**	**1.595**	**1.777**	**1.024**	**231**	**120**	**40**	**33**	**67**

IMPORTACIÓN

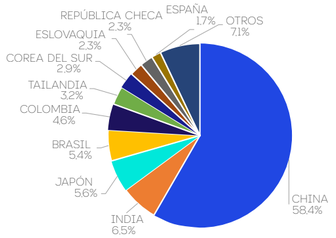
Fuentes: Senae/Aeade, Autoplus

IMPORTACIÓN ANUAL DE VEHÍCULOS 2012-2025 *(Unidades)*

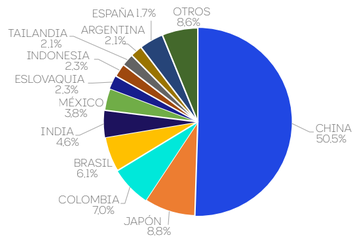
105.225	29,4%↑
Unidades importadas 2025	Variación 2025/2024
49.371	19.367
Unidades SUV	Unidades Automóviles



Importaciones de vehículos por origen 2025
% Participación



Importaciones de vehículos por origen 2024
% Participación



Importaciones de vehículos por segmento
Unidades (2012-2025)

AÑO	SUV	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	CAMIONES	VAN	BUSES	TOTAL VEHÍCULOS
2012	13.669	26.810	9.834	12.172	2.837	1.565	66.887
2013	15.401	20.968	6.392	10.913	5.124	1.981	60.779
2014	15.960	19.734	5.449	11.505	5.814	1.389	59.851
2015	8.878	11.859	2.946	9.426	3.172	1.278	37.559
2016	10.025	13.273	2.090	3.462	2.467	1.501	32.818
2017	26.317	30.079	6.223	4.767	2.699	1.812	71.897
2018	36.697	44.466	8.466	7.537	4.925	1.452	103.543
2019	37.741	47.242	8.683	7.830	4.586	1.779	107.861
2020	24.592	21.111	6.923	6.187	2.172	438	61.423
2021	48.009	23.993	12.482	9.401	3.182	403	97.470
2022	61.351	34.380	15.846	11.636	3.658	384	127.255
2023	59.820	32.801	15.268	11.149	4.749	746	124.533
2024	43.334	16.899	7.656	8.788	3.917	751	81.345
2025	49.371	19.367	16.492	13.840	5.320	835	105.225

Desde el 2012 se consideran los vehículos exonerados en las importaciones.

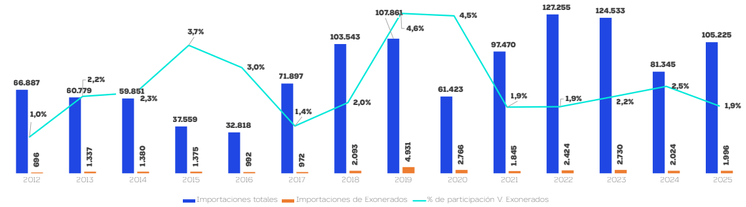
105.225

1.996 EXONERADOS

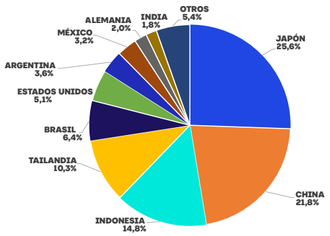
Fuentes: Senae/Aeade, Autoplus

EVOLUCIÓN DE LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EXONERADOS *(Unidades y %)*

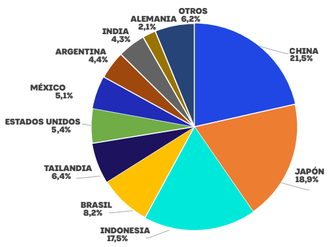
1.996	-1,4%↓
Unidades exoneradas 2025	Variación 2025/2024
1.580	269
Unidades SUV	Unidades Camionetas



■ Importaciones de vehículos exonerados por origen 2025
% Participación



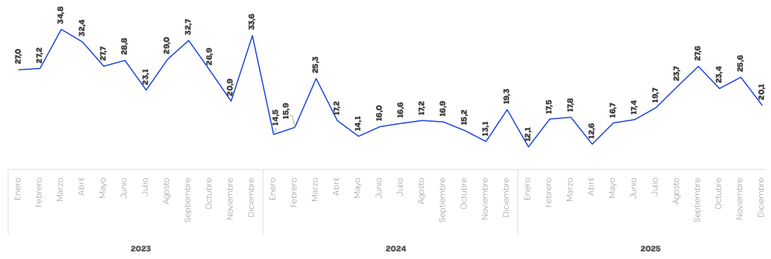
■ Importaciones de vehículos exonerados por origen 2024
% Participación



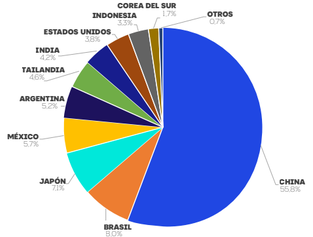
■ Importaciones de vehículos exonerados por segmento
Unidades (2012-2025)

AÑO	SUV	CAMIONETAS	AUTOMÓVILES	VAN	CAMIONES	BUSES	TOTAL VEHÍCULOS
2012	541	40	99		16		696
2013	1.086	50	168	2	30	1	1.337
2014	1.055	81	213	1	30		1.380
2015	1.080	56	218	1	20		1.375
2016	807	48	121		16		992
2017	771	42	141		18		972
2018	1.636	199	236		22		2.093
2019	3.815	473	561		82		4.931
2020	2.159	232	347		28		2.766
2021	1.429	190	207		19		1.845
2022	1.965	264	191		4		2.424
2023	2.180	331	212		7		2.730
2024	1.634	205	175		10		2.024
2025	1.580	269	130		17		1.996

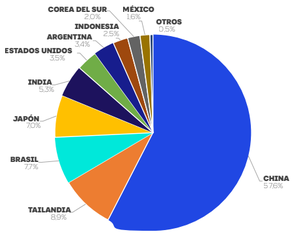
RECAUDACIÓN ARANCELARIA POR LA IMPORTACIÓN DE VEHíCULOS 2023-2025
(Millones USD)



■ Recaudación arancelaria por la importación de vehículos por origen 2024
% Participación



■ Recaudación arancelaria por la importación de vehículos por origen 2025
% Participación



■ Arancel efectivo de las importaciones de vehículos livianos en Ecuador (2023-2025)

SEGMENTO	ARANCEL EFECTIVO 2023	ARANCEL EFECTIVO 2024	ARANCEL EFECTIVO 2025
SUV	18,1%	14,8%	11,4%
Automóvil	21,5%	24,2%	23,3%
Camioneta	30,8%	31,8%	29,1%
Arancel efectivo vehículos livianos	**21,0%**	**18,5%**	**16,9%**

■ Arancel efectivo de las importaciones de vehículos comerciales en Ecuador (2023-2025)

SEGMENTO	ARANCEL EFECTIVO 2023	ARANCEL EFECTIVO 2024	ARANCEL EFECTIVO 2025
Camión	3,7%	2,8%	1,3%
VAN	21,6%	14,0%	16,5%
Bus	1,8%	1,5%	0,5%
Arancel vehículos comerciales	**5,9%**	**4,7%**	**3,1%**

ARANCELES

Fuentes: Senae/Aeade, Autoplus

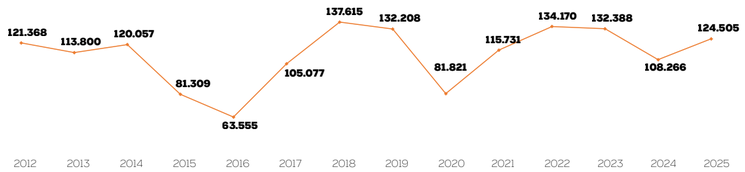
124.505

↑ VENTAS TOTALES

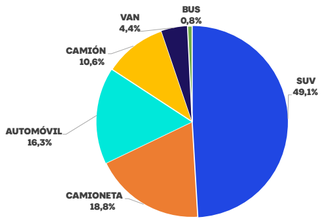
Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

→ VENTAS ANUALES DE VEHÍCULOS *(Unidades)*

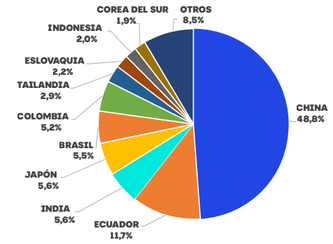
124.505	15%↑
Unidades vendidas 2025	Variación 2025/2024
48,8%	49,1%
País de origen China	% SUV 2025



Ventas de vehículos por segmento 2025
% Participación



Ventas de vehículos por país de origen 2025
% Participación



Composición de las ventas en Ecuador
Unidades (2012-2025)

AÑO	ENSAMBLAJE LOCAL	PARTICIPACIÓN	IMPORTACIÓN	PARTICIPACIÓN	TOTAL
2012	55.651	45,9%	65.717	54,1%	121.368
2013	55.906	49,1%	57.894	50,9%	113.800
2014	60.273	50,2%	59.784	49,8%	120.057
2015	44.210	54,4%	37.099	45,6%	81.309
2016	31.738	49,9%	31.817	50,1%	63.555
2017	40.201	38,3%	64.876	61,7%	105.077
2018	37.298	27,1%	100.317	72,9%	137.615
2019	25.315	19,1%	106.893	80,9%	132.208
2020	13.424	16,4%	68.397	83,6%	81.821
2021	17.021	14,7%	98.710	85,3%	115.731
2022	15.125	11,3%	119.045	88,7%	134.170
2023	18.789	14,2%	113.599	85,8%	132.388
2024	17.359	16,0%	90.907	84,0%	108.266
2025	14.623	11,7%	109.882	88,3%	124.505



14.623

→ ENSAMBLADOS

Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

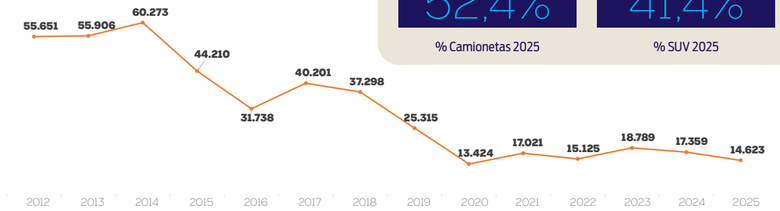
→ VENTAS DE VEHÍCULOS ENSAMBLADOS *(Unidades)*

14.623
Unidades ensambladas 2025

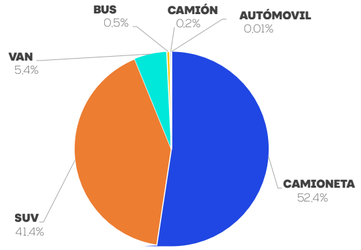
11,7%
Participación de mercado 2025

52,4%
% Camionetas 2025

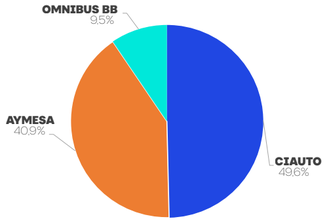
41,4%
% SUV 2025



Ventas de vehículos ensamblados por segmento 2025
% Participación



Ventas de vehículos ensamblados por ensambladora 2025
% Participación



Ventas anuales de vehículos ensamblados por ensambladora y segmento, Unidades 2012-2025

SEGMENTO	ENSAMBLADORA	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
CAMIONETAS	CIAUTO	70	389	638	1.005	797	1.412	1.601	1.872	2.430	2.319	2.433	1.509	2.587	5.677
	OMNIBUS BB	9.934	9.052	10.756	7.743	6.023	7.964	8.036	6.325	3.432	6.000	7.030	8.524	8.942	1.387
	AYMESA	-	-	-	-	-	-	773	392	224	404	210	15	-	599
	MARESA	4.789	5.839	6.440	3.375	2.079	144	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total Camionetas	**14.793**	**15.280**	**17.834**	**12.123**	**8.899**	**9.520**	**10.410**	**8.589**	**6.086**	**8.723**	**9.673**	**10.048**	**11.529**	**7.663**
SUV	AYMESA	2.521	2.719	3.438	2.836	2.103	5.356	5.633	4.522	3.152	1.543	1.795	3.487	4.187	5.267
	CIAUTO	159	448	1.202	1.159	1.718	2.187	2.562	1.977	846	657	464	2.911	1.287	791
	OMNIBUS BB	9.945	8.566	9.598	8.544	3.647	3.631	2.462	2.042	91	-	-	-	-	-
	Total SUV s	**12.625**	**11.733**	**14.238**	**12.539**	**7.468**	**11.174**	**10.657**	**8.541**	**4.089**	**2.200**	**2.259**	**6.398**	**5.474**	**6.058**
VANS	CIAUTO	-	-	-	-	-	-	-	-	336	312	230	404	254	790
	AYMESA	703	1.096	348	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total VAN s	**703**	**1.096**	**348**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**336**	**312**	**230**	**404**	**254**	**790**
BUSES	AYMESA	-	-	-	-	-	12	22	8	1	7	5	11	40	75
	MIRAL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
	Total BUS	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**12**	**22**	**8**	**1**	**7**	**5**	**11**	**41**	**75**
CAMIONES	AYMESA	-	-	-	-	-	-	16	-	204	177	85	30	26	35
	VEHICENTRO	-	-	-	-	-	-	-	-	13	12	-	-	-	-
	CIAUTO	29	115	86	55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total Camiones	**29**	**115**	**86**	**55**	**-**	**-**	**16**	**-**	**217**	**189**	**85**	**30**	**26**	**35**
AUTOMÓVILES	AYMESA	1.868	3.955	3.015	1.631	975	995	294	364	931	3.224	670	569	33	2
	OMNIBUS BB	25.633	23.727	24.752	17.862	14.396	18.500	15.899	7.813	1.764	2.366	2.203	1.329	2	-
	Total Automóviles	**27.501**	**27.682**	**27.767**	**19.493**	**15.371**	**19.495**	**16.193**	**8.177**	**2.695**	**5.590**	**2.873**	**1.898**	**35**	**2**
	TOTAL	**55.651**	**55.906**	**60.273**	**44.210**	**31.738**	**40.201**	**37.298**	**25.315**	**13.424**	**17.021**	**15.125**	**18.789**	**17.359**	**14.623**

→ LVIANOS Y PESADOS

Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

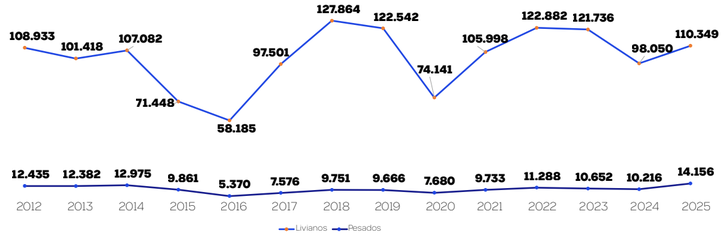
→ VENTAS DE VEHÍCULOS LIVIANOS Y PESADOS *(Unidades)*

110.349
Vehículos livianos 2025

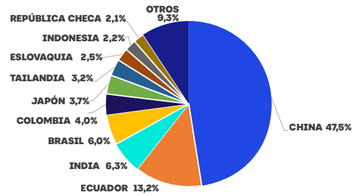
14.156
Vehículos pesados 2025

88,6%
% livianos

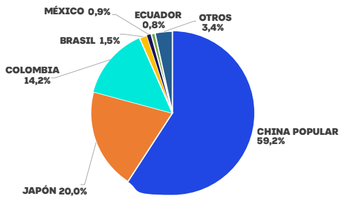
11,4%
% pesados



Ventas de vehículos livianos por país de origen 2025
% Participación



Ventas de vehículos pesados por país de origen 2025
% Participación



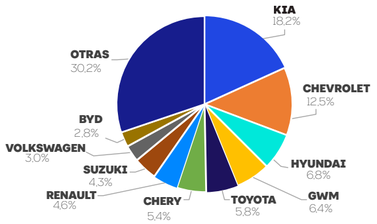
Ventas anuales por tipo de vehículos
Unidades (2012-2025)

AÑO	SUV	CAMIONETAS	AUTOMÓVILES	CAMIONES	VAN	BUSES	TOTAL VEHÍCULOS
2012	26.860	24.037	53.124	10.971	4.912	1.464	121.368
2013	27.079	22.077	46.813	10.958	5.449	1.424	113.800
2014	31.025	23.262	47.596	11.594	5.199	1.381	120.057
2015	21.804	15.088	30.297	8.196	4.259	1.665	81.309
2016	17.057	11.070	27.760	3.948	2.298	1.422	63.555
2017	33.739	15.193	45.703	5.722	2.866	1.854	105.077
2018	45.139	19.463	58.855	7.844	4.407	1.907	137.615
2019	45.266	18.406	54.192	7.907	4.678	1.759	132.208
2020	31.871	13.384	26.196	7.025	2.690	655	81.821
2021	50.536	20.231	32.007	9.322	3.224	411	115.731
2022	63.264	24.676	30.765	10.613	4.177	675	134.170
2023	62.290	24.049	30.404	9.662	4.993	990	132.388
2024	51.293	21.198	20.960	9.414	4.599	802	108.266
2025	61.084	23.431	20.322	13.179	5.512	977	124.505

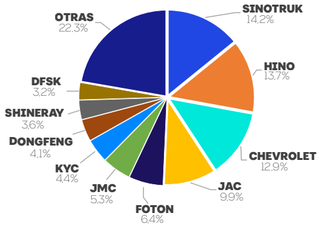
Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

VENTAS POR SUBSEGMENTOS DE VEHÍCULOS
(Unidades)

Ventas por marca de vehículos livianos 2025
% Participación



Ventas por marca de vehículos comerciales 2025
% Participación



SUV	SUBSEGMENTO	2025	2024	2023	VAR 2025/2024	VAR 2025/2023
	LOW MEDIUM	28.190	22.013	22.594	28,1%	24,8%
	MEDIUM	26.717	23.939	32.159	11,6%	-16,9%
	SMALL	5.195	4.619	6.453	12,5%	-19,5%
	LARGE	982	722	1.084	36,0%	-9,4%

CAMIONETA	SUBSEGMENTO	2025	2024	2023	VAR 2025/2024	VAR 2025/2023
	CABINA DOBLE	22.643	20.343	22.866	11,3%	-1,0%
	CABINA SIMPLE	788	855	1.183	-7,8%	-33,4%

AUTOMÓVIL	SUBSEGMENTO	2025	2024	2023	VAR 2025/2024	VAR 2025/2023
	SEDÁN	13.904	12.938	18.725	7,5%	-25,7%
	HATCHBACK	6.375	7.991	11.628	-20,2%	-45,2%
	COUPE	43	31	51	38,7%	-15,7%

CAMIÓN	SUBSEGMENTO	2025	2024	2023	VAR 2025/2024	VAR 2025/2023
	CAMIÓN RÍGIDO	11.224	8.069	8.269	39,1%	35,7%
	TRACTOCAMIÓN	1.955	1.345	1.393	45,4%	40,3%

VAN	SUBSEGMENTO	2025	2024	2023	VAR 2025/2024	VAR 2025/2023
	VAN	5.478	4.424	4.701	23,8%	16,5%
	MPV	34	175	292	-80,6%	-88,4%

BUS	SUBSEGMENTO	2025	2024	2023	VAR 2025/2024	VAR. 2025/2024
	BUS	791	658	879	20,2%	-10,0%
	MINIBÚS	186	144	111	29,2%	67,6%

MOTOR TERRA

Todo sobre el sector automotor del Ecuador

www.motorterra.com

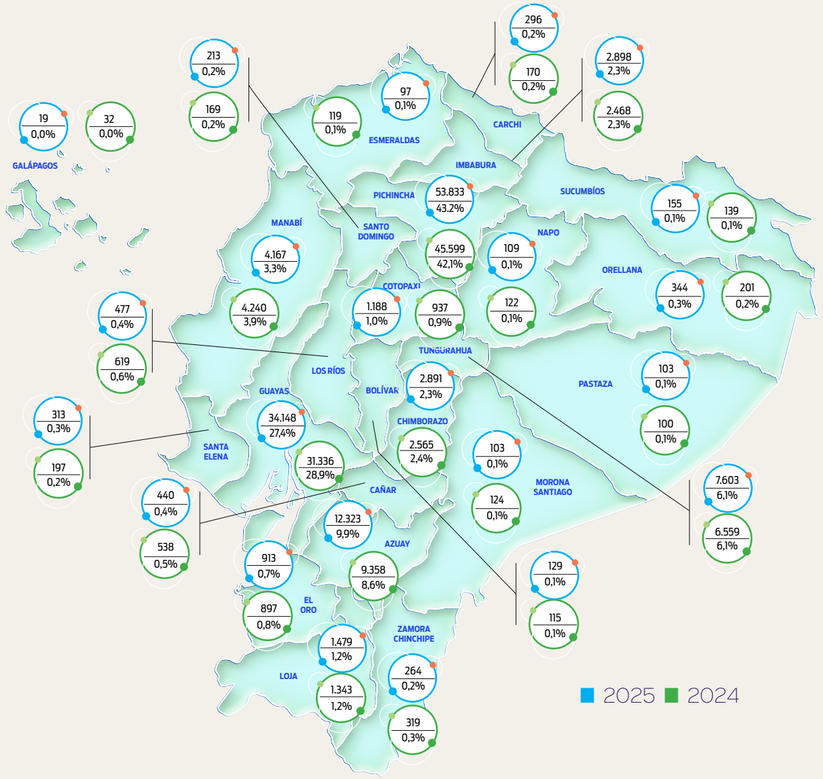
contenidos@motorterra.com

PROVINCIAS

Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

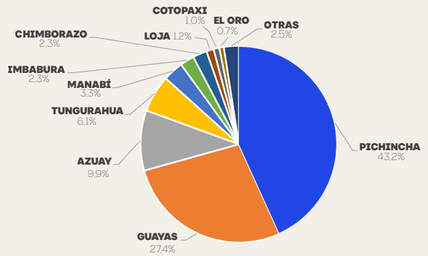
VENTAS DE VEHÍCULOS POR PROVINCIA *(Unidades y % participación)*

124.505	70,6%
Total unidades 2025	Total Pichincha + Guayas 2025
108.266	15,0%↑
Total unidades 2024	Variación 2025/2024

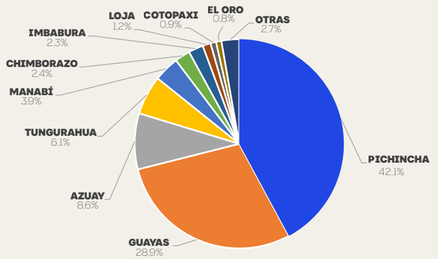


AÑO	PICHINCHA	% PARTICIPACIÓN	GUAYAS	% PARTICIPACIÓN	AZUAY	% PARTICIPACIÓN	TUNGURAHUA	% PARTICIPACIÓN	MANABÍ	% PARTICIPACIÓN	OTRAS PROVINCIAS	% PARTICIPACIÓN	TOTAL
2012	48.670	40,1%	32.584	26,8%	7.393	6,1%	8.740	7,2%	3.992	3,3%	19.989	16,5%	121.368
2013	46.463	40,8%	30.830	27,1%	6.462	5,7%	8.005	7,0%	3.961	3,5%	18.079	15,9%	113.800
2014	49.700	41,4%	32.373	27,0%	7.114	5,9%	8.235	6,9%	4.078	3,4%	18.557	15,5%	120.057
2015	32.566	40,1%	22.268	27,4%	4.986	6,1%	5.495	6,8%	3.108	3,8%	12.886	15,8%	81.309
2016	24.556	38,6%	18.657	29,4%	4.009	6,3%	3.922	6,2%	3.156	5,0%	9.255	14,6%	63.555
2017	41.027	39,0%	29.180	27,8%	7.181	6,8%	6.738	6,4%	5.047	4,8%	15.904	15,1%	105.077
2018	52.894	38,4%	38.016	27,6%	9.905	7,2%	9.436	6,9%	5.667	4,1%	21.697	15,8%	137.615
2019	49.600	37,5%	36.498	27,6%	9.033	6,8%	9.536	7,2%	5.346	4,0%	22.195	16,8%	132.208
2020	31.671	38,7%	24.200	29,6%	6.056	7,4%	5.175	6,3%	3.324	4,1%	11.395	13,9%	81.821
2021	46.655	40,3%	33.350	28,8%	9.109	7,9%	6.648	5,7%	5.085	4,4%	14.884	12,9%	115.731
2022	52.732	39,3%	38.996	29,1%	11.703	8,7%	8.126	6,1%	6.326	4,7%	16.287	12,1%	134.170
2023	54.070	40,8%	37.748	28,5%	12.166	9,2%	8.084	6,1%	5.639	4,3%	14.681	11,1%	132.388
2024	45.599	42,1%	31.336	28,9%	9.358	8,6%	6.559	6,1%	4.240	3,9%	11.174	10,3%	108.266
2025	**53.833**	**43,2%**	**34.148**	**27,4%**	**12.323**	**9,9%**	**7.603**	**6,1%**	**4.167**	**3,3%**	**12.431**	**10,0%**	**124.505**

Participación de ventas de vehículos por provincia 2025
% Participación



Participación de ventas de vehículos por provincia 2024
% Participación



TOP 5 PROVINCIAS

Fuente: SRI/Aeade, Autoplus

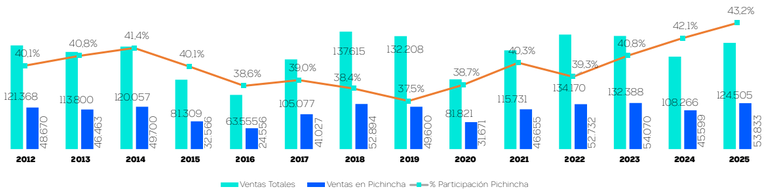
PICHINCHA

Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

VENTAS PICHINCHA 2012-2025 *(Unidades y %)*

53.833 Vehículos vendidos 2025

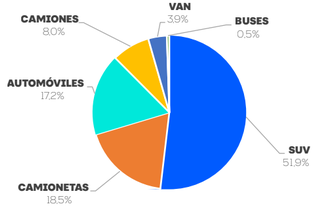
43,2% % Participación Provincia



Principales modelos vendidos: Pichincha (Unidades) 2024-2025

PRINCIPALES MODELOS VENDIDOS	MARCA	2024	2025
SOLUTO LX AC 1.4 4P 4X2 TM	KIA	2.238	3.863
SONET AC 1.5 5P 4X2 TM	KIA	926	1.280
POER AC 2.0 CD 4X4 TM DIESEL	GWM	536	1.178
D-MAX HI RIDE CRDI AC 2.0 CD 4X2 TM DIESEL	CHEVROLET	1	961
GROOVE LTZ AC 1.5 5P 4X2 TM	CHEVROLET	877	957

Ventas de vehículos en Pichincha por segmento 2025 % Participación



Ventas de vehículos en unidades por segmento: Pichincha (2012-2025)

AÑO	SUV	CAMIONETAS	AUTOMÓVILES	CAMIONES	VAN	BUSES	TOTAL
2012	12.513	9.497	19.929	4.301	1.999	431	48.670
2013	12.857	8.790	17.562	4.443	2.345	466	46.463
2014	14.939	9.082	18.809	4.556	1.757	557	49.700
2015	10.242	5.468	11.728	2.973	1.434	721	32.566
2016	7.577	3.645	10.480	1.391	901	562	24.556
2017	14.806	4.888	17.776	1.905	1.035	617	41.027
2018	18.972	6.581	22.579	2.603	1.604	555	52.894
2019	18.442	6.198	20.516	2.573	1.512	359	49.600
2020	13.595	4.956	10.160	1.939	928	93	31.671
2021	22.064	7.861	12.651	2.845	1.161	73	46.655
2022	26.643	9.123	12.080	3.277	1.455	154	52.732
2023	26.942	9.324	12.836	3.047	1.572	349	54.070
2024	22.897	8.858	8.883	3.176	1.567	218	45.599
2025	27.921	9.955	9.256	4.311	2.107	283	53.833

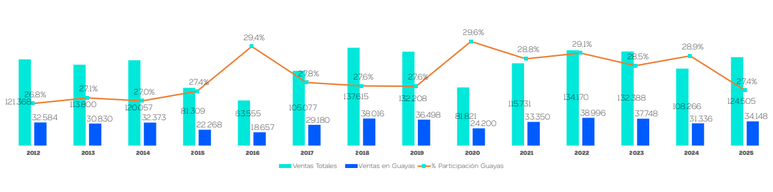
GUAYAS

Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

VENTAS GUAYAS 2012-2025 *(Unidades y %)*

34.148 Vehículos vendidos 2025

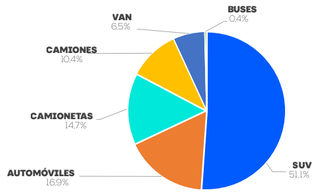
27,4% % Participación Provincia



Principales modelos vendidos: Guayas (Unidades) 2024-2025

PRINCIPALES MODELOS VENDIDOS	MARCA	2024	2025
SOLUTO LX AC 1.4 4P 4X2 TM	KIA	2.049	2.421
GROOVE LTZ AC 1.5 5P 4X2 TM	CHEVROLET	1.221	1.381
D-MAX HI RIDE CRDI AC 2.0 CD 4X2 TM DIESEL	CHEVROLET	-	801
SONET AC 1.5 5P 4X2 TM	KIA	578	708
TIGGO 2 PRO A1X SPORT AC 1.5 5P 4X2 TM	CHERY	-	671

Ventas de vehículos en Guayas por segmento 2025 % Participación



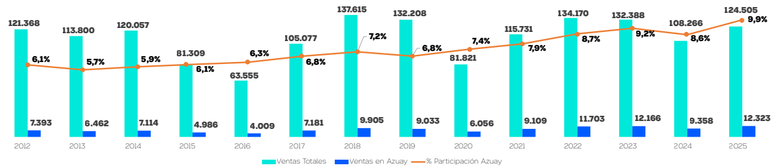
Ventas de vehículos en unidades por segmento: Guayas (2012-2025)

AÑO	SUV	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	CAMIONES	VAN	BUSES	TOTAL
2012	6.297	16.869	4.599	2.756	1.648	415	32.584
2013	6.490	15.623	4.174	2.598	1.716	229	30.830
2014	7.450	15.398	4.408	2.824	2.163	130	32.373
2015	5.331	9.665	3.160	2.027	1.866	219	22.268
2016	4.375	9.372	2.697	1.083	926	204	18.657
2017	8.478	14.011	3.726	1.460	1.155	350	29.180
2018	11.368	18.221	4.303	2.040	1.750	334	38.016
2019	11.929	16.310	3.967	2.163	1.858	271	36.498
2020	9.238	8.649	3.107	1.895	1.186	125	24.200
2021	13.972	10.492	4.958	2.398	1.391	139	33.350
2022	18.169	9.993	6.140	2.779	1.770	145	38.996
2023	18.164	8.925	5.636	2.614	2.308	101	37.748
2024	15.548	6.670	4.800	2.387	1.871	60	31.336
2025	17.448	5.775	5.024	3.542	2.221	138	34.148

→ VENTAS AZUAY 2012-2025 *(Unidades y %)*

12.323
Vehículos vendidos 2025

9,9%
% Participación Provincia



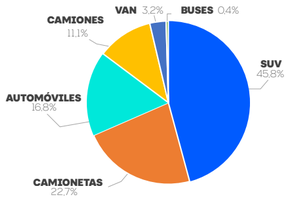
→ AZUAY

Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

Principales modelos vendidos: Azuay (Unidades) 2024-2025

PRINCIPALES MODELOS VENDIDOS	MARCA	2024	2025
SOLUTO LX AC 1.4 4P 4X2 TM	KIA	314	474
D-MAX HI RIDE CRDI AC 2.0 CD 4X2 TM DIESEL	CHEVRO-LET	-	441
SONET AC 1.5 5P 4X2 TM	KIA	263	323
CRETA SU2 AC 1.5 5P 4X2 TM	HYUNDAI	99	273
GROOVE LTZ AC 1.5 5P 4X2 TM	CHEVROLET	187	257

Ventas de vehículos en Azuay por segmento 2025 % Participación



Ventas de vehículos en unidades por segmento: Azuay (2012-2025)

AÑO	SUV	CAMIONETAS	CAMIONES	AUTOMÓVILES	VAN	BUSES	TOTAL
2012	1.639	1.686	943	2.655	250	220	**7.393**
2013	1.642	1.620	856	1.943	280	121	**6.462**
2014	1.891	1.898	948	2.033	234	110	**7.114**
2015	1.357	1.217	812	1.346	184	70	**4.986**
2016	1.136	973	419	1.277	117	87	**4.009**
2017	2.349	1.354	615	2.508	240	115	**7.181**
2018	3.563	1.800	735	3.327	303	177	**9.905**
2019	3.207	1.567	663	2.898	257	441	**9.033**
2020	2.408	1.439	639	1.351	120	99	**6.056**
2021	4.130	2.149	994	1.643	175	18	**9.109**
2022	5.576	2.820	1.112	1.948	227	20	**11.703**
2023	5.411	3.056	1.108	2.233	306	52	**12.166**
2024	4.257	2.353	1.016	1.386	285	61	**9.358**
2025	5.643	2.793	2.066	1.368	398	55	**12.323**

SEGINUS

SÉ PARTE DEL NUEVO ESTÁNDAR DE
SOSTENIBILIDAD PARA LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Optimiza la operación de tu **concesionario** mediante:

- Grupo de concesionarias comprometidas con la sostenibilidad
- Costo Cero de Adhesión
- Plataforma Inteligente de Trazabilidad Sostenible - PITS
- Gestión de reciclaje sin costo de NFU
- Exposición itinerante de esculturas elaboradas con NFU
- Sello de Gestión Sostenible

+9M
Neumáticos fuera de uso (NFU) gestionados

+1,3K
Empleos verdes

+60K
NFU retirados de Galápagos

+300
Ciudadanos capacitados en seguridad vial

+1,8K
Ecotablones instalados en la Isla Santay

+50
Obras de arte elaboradas con NFU

ES LA OPORTUNIDAD PARA UNIRSE AL LIDERAZGO QUE EL PLANETA RECONOCE Y SU EMPRESA NECESITA

SEGINUS
0968215180
www.seginus.com.ec

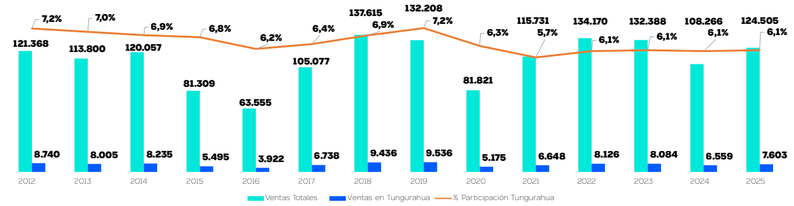
7.603

TUNGURAHUA

Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

VENTAS TUNGURAHUA 2012-2025 *(Unidades y %)*

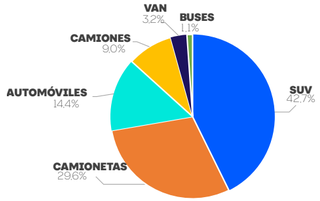
7.603	6,1%
Vehículos vendidos 2025	% Participación Provincia



Principales modelos vendidos: Tungurahua (Unidades) 2024-2025

PRINCIPALES MODELOS VENDIDOS	MARCA	2024	2025
SOLUTO LX AC 1.4 4P 4X2 TM	KIA	288	475
POER AC 2.0 CD 4X4 TM DIESEL	GWM	108	388
F3 AC 2.0 CD 4X2 TM DIESEL	KYC	336	290
D-MAX HI RIDE CRDI AC 2.0 CD 4X2 TM DIESEL	CHEVROLET	-	251
SONET AC 1.5 5P 4X2 TM	KIA	151	220

Ventas de vehículos en Tungurahua por segmento 2025 % Participación



Ventas de vehículos en unidades por segmento: Tungurahua (2012-2025)

AÑO	SUV	CAMIONETAS	AUTOMÓVILES	CAMIONES	VAN	BUSES	TOTAL
2012	1.564	2.149	3.339	1.089	250	349	**8.740**
2013	1.511	2.009	2.631	1.055	306	493	**8.005**
2014	1.754	1.862	2.682	1.187	261	489	**8.235**
2015	1.204	1.245	1.529	855	192	470	**5.495**
2016	884	836	1.364	314	76	448	**3.922**
2017	1.963	1.443	2.331	428	136	437	**6.738**
2018	2.875	2.189	2.999	686	224	463	**9.436**
2019	2.976	2.184	2.864	761	342	409	**9.536**
2020	1.813	1.226	1.492	495	117	32	**5.175**
2021	2.743	1.534	1.735	491	127	18	**6.648**
2022	3.728	1.770	1.826	551	180	71	**8.126**
2023	3.530	1.796	1.765	659	255	79	**8.084**
2024	2.598	1.834	1.147	673	209	98	**6.559**
2025	3.247	2.249	1.096	683	244	84	**7.603**

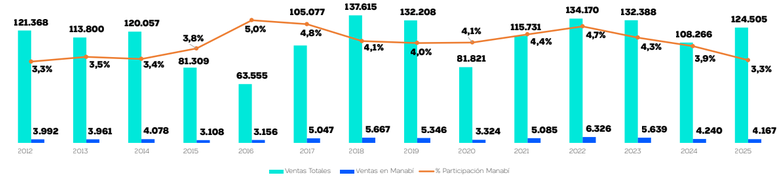
4.167

MANABÍ

Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

VENTAS MANABÍ 2012-2025 *(Unidades y %)*

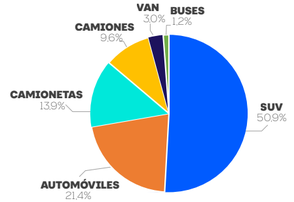
4.167	3,3%
Vehículos vendidos 2025	% Participación Provincia



Principales modelos vendidos: Manabí (Unidades) 2024-2025

PRINCIPALES MODELOS VENDIDOS	MARCA	2024	2025
SOLUTO LX AC 1.4 4P 4X2 TM	KIA	319	543
GROOVE LTZ AC 1.5 5P 4X2 TM	CHEVROLET	132	158
SONET AC 1.5 5P 4X2 TM	KIA	107	151
SELTOS LX AC 1.5 5P 4X2 TM	KIA	57	96
YUAN PRO GS AC 5P 4X2 TA EV	BYD	6	82

Ventas de vehículos en Manabí por segmento 2025 % Participación



Ventas de vehículos en unidades por segmento: Manabí (2012-2025)

AÑO	SUV	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	CAMIONES	VAN	BUSES	TOTAL
2012	774	1.912	768	381	142	15	**3.992**
2013	804	1.825	710	416	174	32	**3.961**
2014	798	1.769	835	400	226	50	**4.078**
2015	716	1.322	537	277	196	60	**3.108**
2016	746	1.437	597	197	111	68	**3.156**
2017	1.427	2.361	774	300	131	54	**5.047**
2018	1.732	2.733	695	274	172	61	**5.667**
2019	1.752	2.418	694	248	196	38	**5.346**
2020	1.305	1.180	457	247	107	28	**3.324**
2021	2.236	1.541	802	347	130	29	**5.085**
2022	2.967	1.486	1.165	497	168	43	**6.326**
2023	2.735	1.364	919	411	159	51	**5.639**
2024	1.908	878	679	411	322	42	**4.240**
2025	2.120	892	579	400	127	49	**4.167**

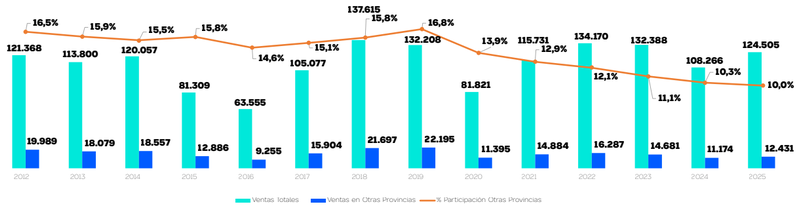
OTRAS PROVINCIAS

Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

VENTAS OTRAS PROVINCIAS 2012-2025 *(Unidades y %)*

12.431
Vehículos vendidos 2025

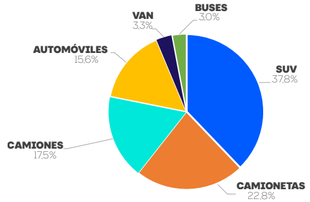
10%
% Participación Provincia



Principales modelos vendidos: Otras Provincias (Unidades) 2024-2025

PRINCIPALES MODELOS VENDIDOS	MARCA	2024	2025
SOLUTO LX AC 1.4 4P 4X2 TM	KIA	659	949
D-MAX HI RIDE CRDI AC 2.0 CD 4X2 TM DIESEL	CHEVROLET	-	561
POER AC 2.0 CD 4X4 TM DIESEL	GWM	333	476
GROOVE LTZ AC 1.5 5P 4X2 TM	CHEVROLET	343	472
SONET AC 1.5 5P 4X2 TM	KIA	350	417

Ventas de vehículos en Otras Provincias por segmento 2025 % Participación



Ventas de vehículos en unidades por segmento: Otras Provincias (2012-2025)

AÑO	SUV	CAMIONETAS	CAMIONES	AUTOMÓVILES	VAN	BUSES	TOTAL
2012	4.073	5.338	1.501	8.420	623	34	**19.989**
2013	3.775	4.774	1.590	7.229	628	83	**18.079**
2014	4.193	5.177	1.679	6.905	558	45	**18.557**
2015	2.954	3.461	1.252	4.707	387	125	**12.886**
2016	2.339	2.322	544	3.830	167	53	**9.255**
2017	4.716	3.008	1.014	6.716	169	281	**15.904**
2018	6.629	3.895	1.506	8.996	354	317	**21.697**
2019	6.960	3.796	1.499	9.186	513	241	**22.195**
2020	3.512	2.199	1.810	3.364	232	278	**11.395**
2021	5.391	2.927	2.247	3.945	240	134	**14.884**
2022	6.181	3.658	2.397	3.432	377	242	**16.287**
2023	5.508	3.318	1.823	3.281	393	358	**14.681**
2024	4.085	2.674	1.751	1.996	345	323	**11.174**
2025	4.705	2.831	2.177	1.935	415	368	**12.431**



MARCAS

Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

VENTAS DE VEHÍCULOS SEGÚN LA MARCA *(2021 - 2025)*

MARCA	2021	% Participación 2021	2022	% Participación 2022	2023	% Participación 2023	2024	% Participación 2024	2025	% Participación 2025
KIA	15.804	13,7%	18.194	13,6%	21.887	16,5%	16.727	15,4%	19.141	15,4%
CHEVROLET	24.775	21,4%	24.481	18,2%	23.048	17,4%	19.969	18,4%	15.671	12,6%
HYUNDAI	6.581	5,7%	6.448	4,8%	7.140	5,4%	5.158	4,8%	7.554	6,1%
GWM	5.063	4,4%	4.906	3,7%	3.494	2,6%	3.608	3,3%	6.678	5,4%
TOYOTA	7.338	6,3%	10.227	7,6%	9.548	7,2%	6.654	6,1%	6.123	4,9%
CHERY	5.461	4,7%	7.297	5,4%	6.688	5,1%	4.718	4,4%	5.660	4,5%
RENAULT	5.269	4,6%	7.350	5,5%	4.857	3,7%	3.671	3,4%	4.810	3,9%
SUZUKI	743	0,6%	2.056	1,5%	3.993	3,0%	4.198	3,9%	4.534	3,6%
JAC	5.002	4,3%	6.308	4,7%	4.520	3,4%	2.969	2,7%	4.047	3,3%
DONGFENG	1.638	1,4%	2.330	1,7%	2.306	1,7%	2.152	2,0%	3.479	2,8%
SINOTRUK	624	0,5%	1.344	1,0%	1.423	1,1%	1.984	1,8%	3.459	2,8%
DFSK	2.347	2,0%	3.798	2,8%	3.284	2,5%	2.626	2,4%	3.320	2,7%
VOLKSWAGEN	3.547	3,1%	3.481	2,6%	3.076	2,3%	2.569	2,4%	3.181	2,6%
BYD	92	0,1%	67	0,0%	237	0,2%	850	0,8%	2.916	2,3%
HINO	3.028	2,6%	2.696	2,0%	2.566	1,9%	2.532	2,3%	2.699	2,2%
MAZDA	2.427	2,1%	2.500	1,9%	2.914	2,2%	2.430	2,2%	2.637	2,1%
JETOUR	2.210	1,9%	3.610	2,7%	3.345	2,5%	1.825	1,7%	2.289	1,8%
FOTON	790	0,7%	1.131	0,8%	1.315	1,0%	1.245	1,1%	2.077	1,7%
NISSAN	3.861	3,3%	1.869	1,4%	2.475	1,9%	2.560	2,4%	1.772	1,4%
SHINERAY	2.786	2,4%	4.182	3,1%	4.408	3,3%	2.318	2,1%	1.769	1,4%
CHANGAN	1.284	1,1%	2.147	1,6%	1.893	1,4%	1.591	1,5%	1.645	1,3%
KYC		0,0%		0,0%	831	0,6%	1.490	1,4%	1.579	1,3%
FORD	2.185	1,9%	1.642	1,2%	2.345	1,8%	1.705	1,6%	1.562	1,3%
MITSUBISHI	1.223	1,1%	1.460	1,1%	1.256	0,9%	745	0,7%	1.508	1,2%
JMC	635	0,5%	853	0,6%	1.543	1,2%	1.356	1,3%	1.428	1,1%
MG	333	0,3%	464	0,3%	612	0,5%	658	0,6%	972	0,8%
CITROEN	1.225	1,1%	1.015	0,8%	674	0,5%	1.213	1,1%	965	0,8%
PEUGEOT	1.413	1,2%	1.241	0,9%	1.134	0,9%	869	0,8%	937	0,8%
KARRY	49	0,0%	659	0,5%	626	0,5%	445	0,4%	616	0,5%
MERCEDES BENZ	595	0,5%	695	0,5%	639	0,5%	557	0,5%	518	0,4%
RAM	53	0,0%	1.124	0,8%	1.036	0,8%	611	0,6%	495	0,4%
GEELY	11	0,0%	14	0,0%	309	0,2%	449	0,4%	469	0,4%
ISUZU		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	468	0,4%
SUBARU	5	0,0%	5	0,0%	6	0,0%	293	0,3%	462	0,4%
FAW TRUCKS	23	0,0%	334	0,2%	360	0,3%	294	0,3%	444	0,4%
ZXAUTO	857	0,7%	1.109	0,8%	683	0,5%	420	0,4%	418	0,3%
LIVAN		0,0%		0,0%		0,0%	171	0,2%	407	0,3%
HONDA	258	0,2%	195	0,1%	246	0,2%	144	0,1%	358	0,3%
BMW	348	0,3%	329	0,2%	333	0,3%	288	0,3%	340	0,3%
OTRAS	5.848	5,1%	6.609	4,9%	5.338	4,0%	4.204	3,9%	5.098	4,1%
TOTAL	115.731	100,0%	134.170	100,0%	132.388	100,0%	108.266	100,0%	124.505	100,0%

VENTAS DE VEHÍCULOS EN UNIDADES SEGÚN MARCA Y SEGMENTO *(2021 - 2025)*

SUV en unidades y participación de marca, 2021-2025

MARCA	2021	% 2021	2022	% 2022	2023	% 2023	2024	% 2024	2025	% 2025
KIA	6.101	12,1%	8.988	14,2%	10.491	16,8%	8.676	16,9%	9.924	16,2%
CHEVROLET	6.638	13,1%	6.390	10,1%	6.303	10,1%	5.691	11,1%	5.986	9,8%
HYUNDAI	3.155	6,2%	2.934	4,6%	2.935	4,7%	2.630	5,1%	4.588	7,5%
CHERY	3.679	7,3%	5.547	8,8%	4.761	7,6%	3.445	6,7%	4.124	6,8%
TOYOTA	4.202	8,3%	6.852	10,8%	6.434	10,3%	4.465	8,7%	4.099	6,7%
OTRAS	26.761	53,0%	32.553	51,5%	31.366	50,4%	26.386	51,4%	32.363	53,0%
TOTAL	50.536	100,0%	63.264	100,0%	62.290	100,0%	51.293	100,0%	61.084	100,0%

Camionetas en unidades y participación de marca, 2021-2025

MARCA	2021	% 2021	2022	% 2022	2023	% 2023	2024	% 2024	2025	% 2025
CHEVROLET	6.351	31,4%	7.545	30,6%	9.605	39,9%	9.736	45,9%	6.123	26,1%
GWM	3.305	16,3%	4.115	16,7%	2.798	11,6%	2.987	14,1%	5.543	23,7%
JAC	2.587	12,8%	3.299	13,4%	1.991	8,3%	1.149	5,4%	1.518	6,5%
TOYOTA	2.192	10,8%	2.550	10,3%	2.149	8,9%	1.431	6,8%	1.517	6,5%
DONGFENG	991	4,9%	1.360	5,5%	1.032	4,3%	679	3,2%	952	4,1%
OTRAS	4.805	23,8%	5.807	23,5%	6.474	26,9%	5.216	24,6%	7.778	33,2%
TOTAL	20.231	100,0%	24.676	100,0%	24.049	100,0%	21.198	100,0%	23.431	100,0%

Automóviles en unidades y participación de marca, 2021-2025

MARCA	2021	% 2021	2022	% 2022	2023	% 2023	2024	% 2024	2025	% 2025
KIA	9.482	29,6%	9.054	29,4%	11.274	37,1%	7.963	38,0%	9.111	44,8%
HYUNDAI	2.973	9,3%	3.112	10,1%	3.750	12,3%	2.208	10,5%	2.493	12,3%
CHERY	1.397	4,4%	1.739	5,7%	1.927	6,3%	1.273	6,1%	1.534	7,5%
SUZUKI	1	0,0%	3	0,0%	1.899	6,2%	1.668	8,0%	1.374	6,8%
RENAULT	1.560	4,9%	2.219	7,2%	1.352	4,4%	1.055	5,0%	1.160	5,7%
OTRAS	16.594	51,8%	14.638	47,6%	10.202	33,6%	6.793	32,4%	4.650	22,9%
TOTAL	32.007	100,0%	30.765	100,0%	30.404	100,0%	20.960	100,0%	20.322	100,0%

Camiones en unidades y participación de marca, 2021-2025

MARCA	2021	% 2021	2022	% 2022	2023	% 2023	2024	% 2024	2025	% 2025
SINOTRUK	624	6,7%	1.344	12,7%	1.271	13,2%	1.697	18,0%	2.784	21,1%
HINO	2.768	29,7%	2.226	21,0%	1.866	19,3%	1.856	19,7%	2.016	15,3%
CHEVROLET	1.860	20,0%	1.764	16,6%	1.443	14,9%	1.433	15,2%	1.912	14,5%
JAC	1.392	14,9%	1.783	16,8%	1.407	14,6%	1.097	11,7%	1.749	13,3%
JMC	622	6,7%	657	6,2%	922	9,5%	599	6,4%	881	6,7%
OTRAS	2.056	22,1%	2.839	26,8%	2.753	28,5%	2.732	29,0%	3.837	29,1%
TOTAL	9.322	100,0%	10.613	100,0%	9.662	100,0%	9.414	100,0%	13.179	100,0%

VAN en unidades y participación de marca, 2021-2025

MARCA	2021	% 2021	2022	% 2022	2023	% 2023	2024	% 2024	2025	% 2025
KYC		0,0%		0,0%	757	15,2%	811	17,6%	750	13,6%
SHINERAY	932	28,9%	1.208	28,9%	780	15,6%	577	12,5%	709	12,9%
DFSK	620	19,2%	805	19,3%	802	16,1%	498	10,8%	634	11,5%
CHEVROLET		0,0%	1	0,0%		0,0%	194	4,2%	626	11,4%
FOTON	149	4,6%	261	6,2%	416	8,3%	393	8,5%	508	9,2%
OTRAS	1.523	47,2%	1.902	45,5%	2.238	44,8%	2.126	46,2%	2.285	41,5%
TOTAL	3.224	100,0%	4.177	100,0%	4.993	100,0%	4.599	100,0%	5.512	100,0%

Buses en unidades y participación de marca, 2021-2025

MARCA	2021	% 2021	2022	% 2022	2023	% 2023	2024	% 2024	2025	% 2025
HINO	260	63,3%	470	69,6%	700	70,7%	676	84,3%	683	73,4%
SCANIA	51	12,4%	55	8,1%	56	5,7%	46	5,7%	86	8,8%
HYUNDAI	7	1,7%	5	0,7%	11	1,1%	40	5,0%	75	7,5%
YUTONG	3	0,7%		0,0%	4	0,4%	5	0,6%	64	6,6%
CAMIONES Y BUSES VOLKSWAGEN	3	0,7%	9	1,3%	15	1,5%	5	0,6%	22	2,3%
OTRAS	87	21,2%	136	20,1%	204	20,6%	30	3,7%	47	4,8%
TOTAL	411	100,0%	675	100,0%	990	100,0%	802	100,0%	977	100,0%

SEGMENTOS

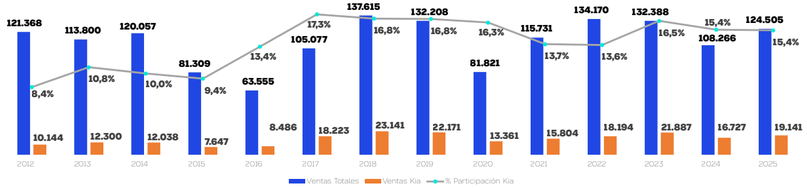
Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

Movement that inspires

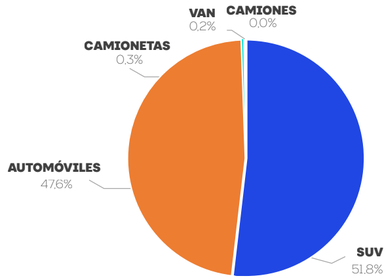
KIA

VENTAS ANUALES 2012-2025 *(Unidades y %)*

19.141	15,4%
Vehículos vendidos 2025	% Participación Marca
9.924	9.111
SUV vendidos	Automóviles vendidos



Ventas de vehículos según segmento 2025 % Participación



Ventas de vehículos por provincia (Unidades) 2024-2025

PROVINCIA	2024	2025
Pichincha	6.861	8.153
Guayas	5.014	5.063
Azuay	1.188	1.606
Tungurahua	871	1.097
Manabí	916	1.084
Otras	1.877	2.138
Total	**16.727**	**19.141**

Principales modelos vendidos (Unidades) 2024-2025

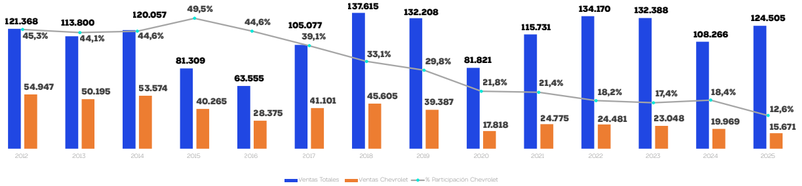
MODELO	2024	2025
SOLUTO LX AC 1.4 4P 4X2 TM	5,867	8,725
SONET AC 1.5 5P 4X2 TM	2,375	3,099
SELTOS LX AC 1.5 5P 4X2 TM	819	1,702
SPORTAGE AC 2.0 5P 4X2 TM	1,535	1,301
SELTOS LX AC 1.5 5P 4X2 TA	337	726

Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

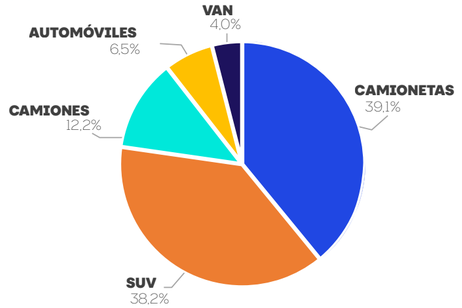
CHEVROLET

VENTAS ANUALES 2012-2025 *(Unidades y %)*

15.671	12,6%
Vehículos vendidos 2025	% Participación Marca
6.123	5.986
Camionetas vendidas	SUV vendidos



Ventas de vehículos según segmento 2025 % Participación



Ventas de vehículos por provincia (Unidades) 2024-2025

PROVINCIA	2024	2025
Pichincha	8.004	5.698
Guayas	5.707	4.822
Azuay	1.993	1.710
Tungurahua	1.097	748
Imbabura	475	500
Otras	2.693	2.193
Total	**19.969**	**15.671**

Principales modelos vendidos (Unidades) 2024-2025

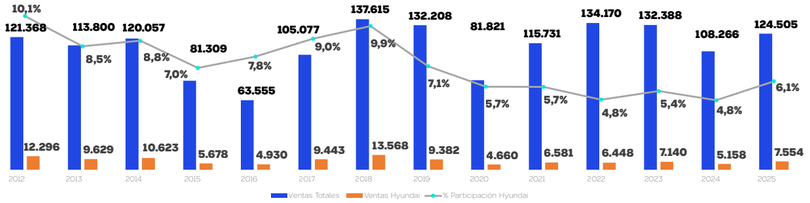
MODELO	2024	2025
GROOVE LTZ AC 1.5 5P 4X2 TM	2.876	3.359
D-MAX HI RIDE CRDI AC 2.0 CD 4X2 TM DIESEL	1	3.087
D-MAX PREMIER CRDI AC 2.0 CD 4X4 TM DIESEL	1	1.041
D-MAX CRDI PREMIER AC 2.5 CD 4X4 TM DIESEL	636	706
GROOVE PREMIER AC 1.5 5P 4X2 TM	423	610

Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

HYUNDAI

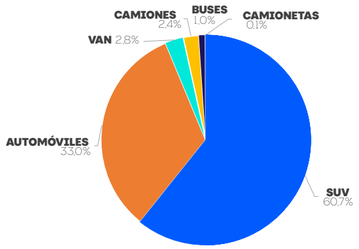
→ VENTAS ANUALES 2012-2025 *(Unidades y %)*

7.554	6,1%
Vehículos vendidos 2025	% Participación Marca
4.588	2.493
SUV vendidos	Automóviles vendidos



Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

Ventas de vehículos según segmento 2025 % Participación



Ventas de vehículos por provincia (Unidades) 2024-2025

PROVINCIA	2024	2025
Pichincha	2.028	3.276
Guayas	1.055	1.417
Azuay	733	1.066
Tungurahua	530	664
Imbabura	99	212
Otros	713	919
Total	**5.158**	**7.554**

Principales modelos vendidos (Unidades) 2024-2025

MODELO	2024	2025
CRETA SU2 AC 1.5 5P 4X2 TM	667	1.671
GRAND I10 AI3 HB GLS AC 1.2 5P 4X2 TM	402	1.379
TUCSON NX4E GL AC 2.0 5P 4X2 TM	915	1.191
ACCENT BN7 L AC 1.5 4P 4X2 TM	196	676
TUCSON NX4E L AC 2.0 5P 4X2 TM	1	473



APROBACIÓN DE CRÉDITO EN MINUTOS: LA PROPUESTA DE SMARTKEY PARA EL SECTOR AUTOMOTOR EN ECUADOR

La digitalización del financiamiento automotriz avanza en Ecuador con la incorporación de SmartKey, una plataforma que conecta concesionarios y entidades financieras en un flujo integrado de gestión crediticia y servicios asociados a la compra de vehículos. La solución busca reducir los tiempos de aprobación —tradicionalmente de varios días— a minutos e integrar en un solo entorno la oferta de financiamiento, seguros, garantías y programas de fidelización.

Según explica Cristián Aguilera Rodríguez, director de la plataforma y ejecutivo con más de 25 años de experiencia en financiamiento, seguros y servicios automotrices en Chile y Latinoamérica, el sistema permite que los concesionarios envíen solicitudes de crédito a múltiples entidades financieras con las que mantienen acuerdos vigentes y reciban respuestas consolidadas en un mismo entorno de gestión.

> En Chile, por ejemplo, donde el modelo opera hace 20 años, ha permitido integrar a más de 60 concesionarios, 200 sucursales y 10 instituciones financieras, con 70.000 solicitudes de financiamiento evaluadas y más de 6.000 créditos otorgados al mes.

En ese mercado, los tiempos de evaluación se sitúan en torno a cinco minutos, mientras que en Ecuador el despliegue inicial proyecta respuestas promedio cercanas a 20 minutos, una reducción sustancial en los plazos de aprobación. Este desempeño se ha traducido en una mayor penetración del crédito automotriz, estandarización operativa y una competencia basada en eficiencia.

Además del crédito, SmartKey integra en el mismo flujo la comercialización de servicios vinculados al ciclo de vida del vehículo como garantías extendidas, mantenimiento, asistencias, accesorios y programas de lealtad, lo que permite ampliar el ingreso por operación y fortalecer la relación posventa. El modelo incorpora también planes de renovación programada que favorecen la rotación del parque y la generación de inventario de seminuevos en concesionarios.

Con cobertura nacional proyectada, la plataforma apunta a mejorar la eficiencia del financiamiento automotor en Ecuador y a dinamizar la venta de vehículos financiados mediante procesos digitales integrados y ofertas consolidadas en un solo entorno.

Para más información sobre SmartKey y sus soluciones de financiamiento automotriz para concesionarios, contactar a d.zapata@smartkeyconnect.com.

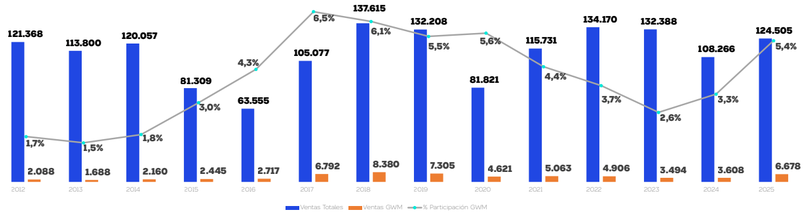
SmartKey CONNECT INTELIGENCIA AUTOMOTRIZ

Publirreportaje

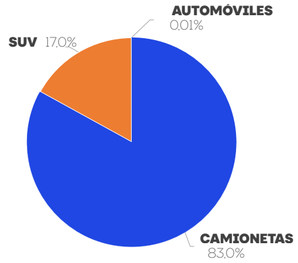
GWM

VENTAS ANUALES 2012-2025 *(Unidades y %)*

6.678	5,4%
Vehículos vendidos 2025	% Participación Marca
5.543	1.134
Camionetas vendidas	SUV vendidos



Ventas de vehículos según segmento 2025 % Participación



Ventas de vehículos por provincia (Unidades) 2024-2025

PROVINCIA	2024	2025
Pichincha	1.564	2.964
Guayas	910	1.440
Tungurahua	382	865
Azuay	150	478
Cotopaxi	155	207
Otras	447	724
Total	**3.608**	**6.678**

Principales modelos vendidos (Unidades) 2024-2025

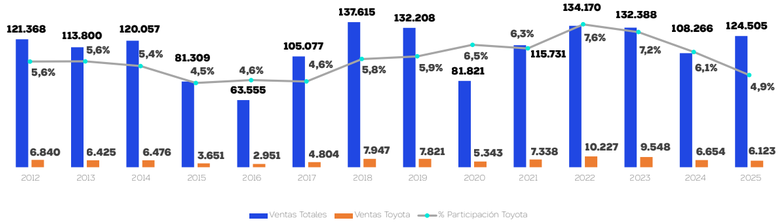
MODELO	2024	2025
POER AC 2.0 CD 4X4 TM DIESEL	1.219	2.715
POER AC 2.0 CD 4X2 TM DIESEL	800	1.345
WINGLE 7 AC 2.0 CD 4X2 TM DIESEL	361	611
WINGLE 7 AC 2.0 CD 4X4 TM DIESEL	315	473
HAVAL H2 JOLION PRO HIGH AC 1.5 5P 4X2 TA HYBRID	21	382

Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

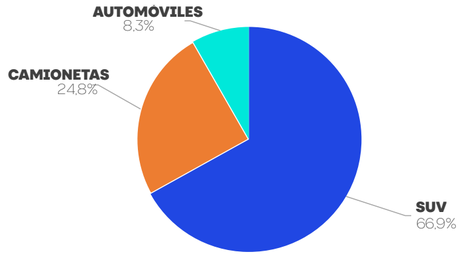
TOYOTA

VENTAS ANUALES 2012-2025 *(Unidades y %)*

6.123	4,9%
Vehículos vendidos 2025	% Participación Marca
4.099	1.517
SUV vendidos	Camionetas vendidas



Ventas de vehículos según segmento 2025 % Participación



Ventas de vehículos por provincia (Unidades) 2024-2025

PROVINCIA	2024	2025
Pichincha	3.265	3.021
Guayas	1.384	1.258
Azuay	870	888
Tungurahua	366	320
Imbabura	202	189
Otras	567	447
Total	**6.654**	**6.123**

Principales modelos vendidos (Unidades) 2024-2025

MODELO	2024	2025
RAIZE AC 1.2 5P 4X2 TM	655	800
COROLLA CROSS MID AC 1.8 5P 4X2 TA HYBRID	582	573
HILUX 2.4 CD 4X4 TM DIESEL	480	538
COROLLA CROSS HIGH AC 1.8 5P 4X2 TA HYBRID	512	491
HILUX 2.7 CD 4X2 TM	358	481

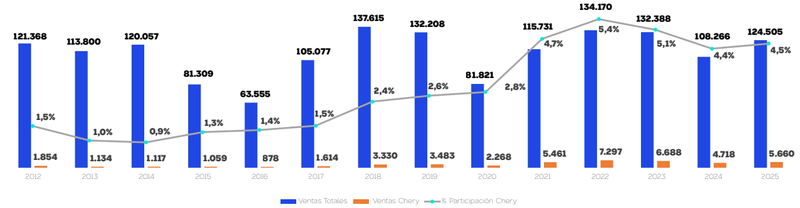
Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

5.660

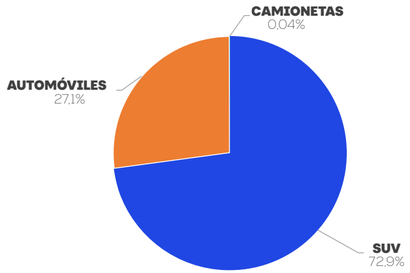
CHERY

→ VENTAS ANUALES 2012-2025 *(Unidades y %)*

5.660	4,5%
Vehículos vendidos 2025	% Participación Marca
4.124	1.534
SUV vendidos	Automóviles vendidos



Ventas de vehículos según segmento 2025 % Participación



Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

Ventas de vehículos por provincia (Unidades) 2024-2025

PROVINCIA	2024	2025
Guayas	2.477	2.924
Pichincha	1.658	2.117
Azuay	123	200
Manabí	185	199
Imbabura	58	68
Otras	217	152
Total	**4.718**	**5.660**

Principales modelos vendidos (Unidades) 2024-2025

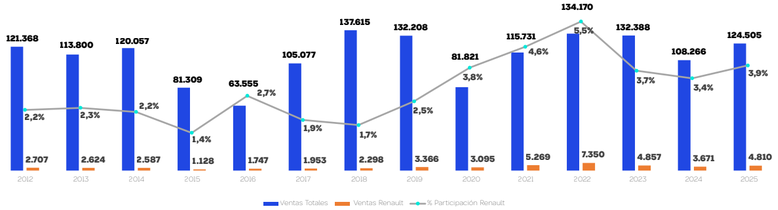
MODELO	2024	2025
TIGGO 2 PRO A1X SPORT AC 1.5 5P 4X2 TM	1	1.325
ARRIZO 5 PRO STANDARD AC 1.5 4P 4X2 TM	329	853
TIGGO 4 PRO COMFORT AC 1.5 5P 4X2 TA HYBRID	721	786
ARRIZO 5 PRO COMFORT AC 1.5 4P 4X2 TM	848	680
TIGGO 7 PRO COMFORT AC 1.5 5P 4X2 TA HYBRID	546	645



RENAULT

→ VENTAS ANUALES 2012-2025 *(Unidades y %)*

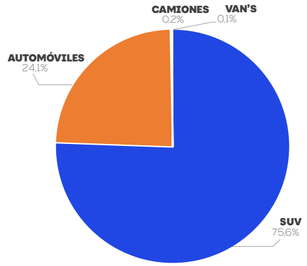
4.810	3,9%
Vehículos vendidos 2025	% Participación Marca
3.635	1.160
SUV vendidos	Automóviles vendidos



→ RENAULT

Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

Ventas de vehículos según segmento 2025 % Participación



Ventas de vehículos por provincia (Unidades) 2024-2025

PROVINCIA	2024	2025
Pichincha	1.950	2.595
Guayas	899	1.011
Azuay	239	348
Tungurahua	122	208
Manabí	145	197
Otras	316	451
Total	**3.671**	**4.810**

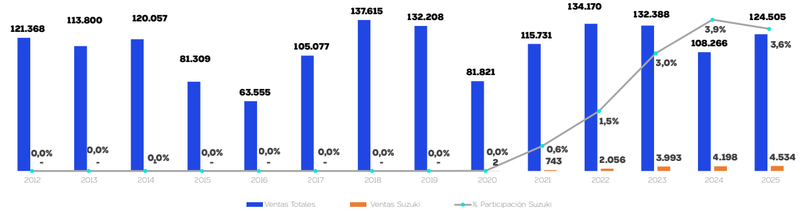
Principales modelos vendidos (Unidades) 2024-2025

MODELO	2024	2025
DUSTER INTENS AC 1.6 5P 4X2 TM	1.183	1.383
DUSTER ZEN AC 1.6 5P 4X2 TM	408	810
STEPWAY INTENS FASE II AC 1.6 5P 4X2 TM	672	551
LOGAN ZEN FASE II AC 1.6 4P 4X2 TM	252	475
KWID ZEN AC 1.0 5P 4X2 TM	94	261

SUZUKI

→ VENTAS ANUALES 2012-2025 *(Unidades y %)*

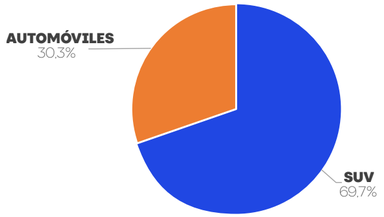
4.534	3,6%
Vehículos vendidos 2025	% Participación Marca
3.160	1.374
SUV vendidos	Automóviles vendidos



→ SUZUKI

Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

Ventas de vehículos según segmento 2025 % Participación



Ventas de vehículos por provincia (Unidades) 2024-2025

PROVINCIA	2024	2025
Pichincha	2.358	2.304
Guayas	855	988
Azuay	410	520
Tungurahua	240	373
Chimborazo	134	159
Otras	201	190
Total	**4.198**	**4.534**

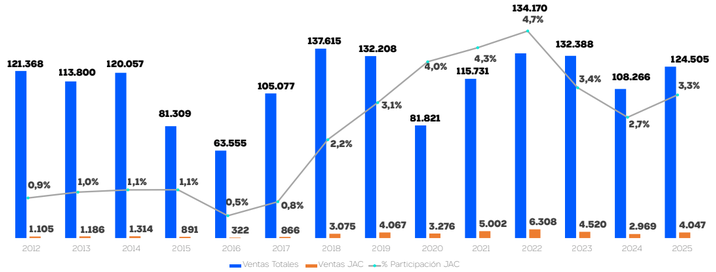
Principales modelos vendidos (Unidades) 2024-2025

MODELO	2024	2025
FRONX ISG GLX AC 1.5 5P 4X2 TM HYBRID	703	1.581
SWIFT GLX DSBS AC 1.2 5P 4X2 TM HYBRID	-	1.330
GRAND VITARA ISG GLX AC 1.5 5P 4X2 TM HYBRID	702	531
FRONX ISG GLX AC 1.5 5P 4X2 TA HYBRID	43	310
XL7 ISG GLX AC 1.5 5P 4X2 TM HYBRID	217	166

JAC MOTORS

VENTAS ANUALES 2012-2025 *(Unidades y %)*

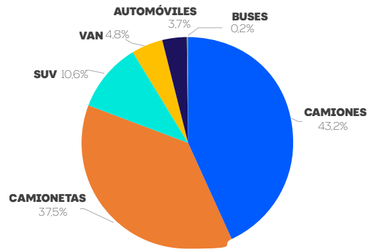
4.047	3,3%
Vehículos vendidos 2025	% Participación Marca
1.749	1.518
Camiones vendidos	Camionetas vendidas



JAC

Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

Ventas de vehículos según segmento 2025 % Participación



Ventas de vehículos por provincia (Unidades) 2024-2025

PROVINCIA	2024	2025
Guayas	1.144	1.439
Pichincha	868	1.393
Azuay	302	442
Tungurahua	83	130
Manabí	120	121
Otras	452	522
Total	**2.969**	**4.047**

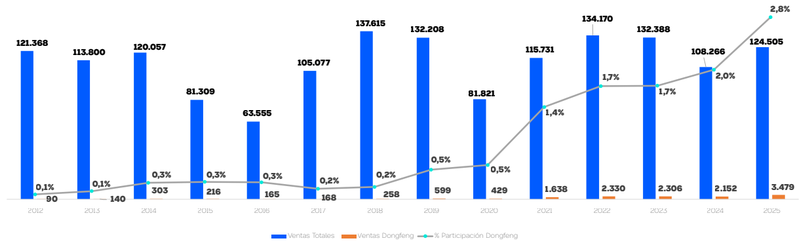
Principales modelos vendidos (Unidades) 2024-2025

MODELO	2024	2025
HFC1037DEV LUXURY AC 2.0 CD 4X2 TM	221	359
HFC1037D3KT LUXURY T8 AC 2.0 CD 4X2 TM DIESEL	222	323
HFC1037D3KST LUXURY T8 AC 2.0 CD 4X4 TM DIESEL	152	254
S2 AC 1.5 5P 4X2 TM	231	185
HFC1037D3KST INTER T8 PRO AC 2.0 CD 4X4 TM DIESEL	99	182

DONGFENG

VENTAS ANUALES 2012-2025 *(Unidades y %)*

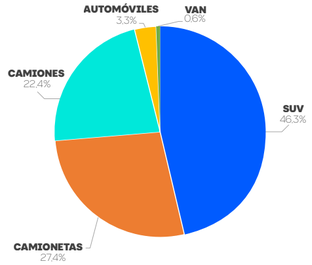
3.479	2,8%
Vehículos vendidos 2025	% Participación Marca
1.611	952
SUV vendidos	Camionetas vendidas



DONGFENG

Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

Ventas de vehículos según segmento 2025 % Participación



Ventas de vehículos por provincia (Unidades) 2024-2025

PROVINCIA	2024	2025
Pichincha	901	1.800
Guayas	729	942
Manabí	128	181
Azuay	116	166
Tungurahua	29	93
Otras	249	297
Total	**2.152**	**3.479**

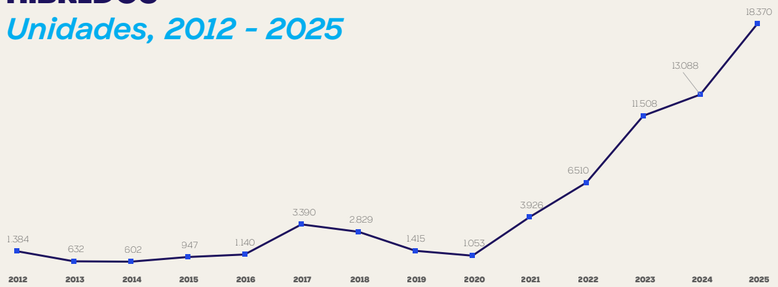
Principales modelos vendidos (Unidades) 2024-2025

MODELO	2024	2025
HUGE T AC 1.5 5P 4X2 TA HYBRID	581	775
MAGE T AC 1.5 5P 4X2 TA HYBRID	-	623
RICH 6 AC 2.5 CD 4X4 TM DIESEL	196	331
RICH 6 AC 2.5 CD 4X2 TM DIESEL	208	254
RICH 6 AC 2.4 CD 4X2 TM	213	138

HÍBRIDOS

VENTAS ANUALES DE VEHíCULOS HíBRIDOS

Unidades, 2012 - 2025

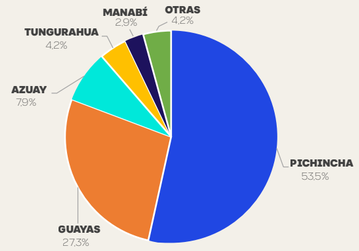


Ventas de vehículos híbridos según su tecnología.
En unidades/ porcentaje de participación 2020 - 2025

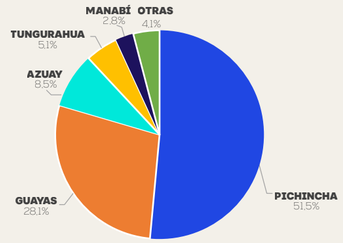
TECNOLOGÍA	MHEV	% Participación	HEV	% Participación	PHEV	% Participación	EREV	% Participación
2020	213	20,2%	797	75,7%	43	4,1%	-	0,0%
2021	2.192	55,8%	1.693	43,1%	41	1,0%	-	0,0%
2022	3.420	52,5%	2.930	45,0%	160	2,5%	-	0,0%
2023	6.831	59,4%	3.259	28,3%	375	3,3%	1.043	9,1%
2024	8.298	63,4%	3.468	26,5%	540	4,1%	782	6,0%
2025	8.918	48,5%	6.172	33,6%	2.636	14,3%	644	3,5%

Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

Ventas de vehículos híbridos por provincia 2024
% de participación



Ventas de vehículos híbridos por provincia 2025
% de participación



Innovación para tu vida

BOSCH



HÍBRIDOS

Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

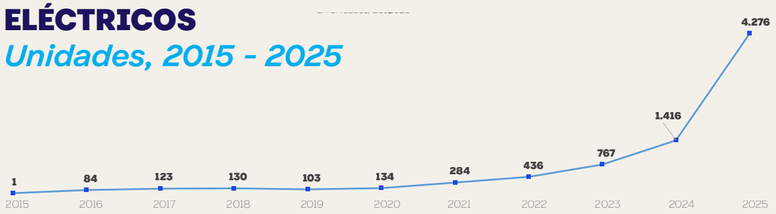
Ventas de vehículos híbridos por marca
En unidades/ porcentaje de participación 2020 - 2025

MARCA	2020	% Participación 2020	2021	% Participación 2021	2022	% Participación 2022	2023	% Participación 2023	2024	% Participación 2024	2025	% Participación 2025
SUZUKI	-	0,0%	1	0,0%	5	0,1%	2.492	21,7%	3.442	26,3%	4.088	22,3%
CHERY	-	0,0%	-	0,0%	3	0,0%	1.459	12,7%	2.023	15,5%	2.449	13,3%
DONGFENG	-	0,0%	-	0,0%	2	0,0%	5	0,0%	591	4,5%	1.508	8,2%
TOYOTA	505	48,0%	1.362	34,7%	2.098	32,2%	1.977	17,2%	1.722	13,2%	1.396	7,6%
GWM	-	0,0%	1	0,0%	47	0,7%	539	4,7%	550	4,2%	1.124	6,1%
DFSK	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	3	0,0%	134	1,0%	758	4,1%
HYUNDAI	93	8,8%	199	5,1%	463	7,1%	373	3,2%	109	0,8%	695	3,8%
CHANGAN	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	641	3,5%
NISSAN	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	1.046	9,1%	782	6,0%	632	3,4%
FORD	-	0,0%	1	0,0%	2	0,0%	229	2,0%	195	1,5%	556	3,0%
KIA	342	32,5%	2.140	54,5%	2.288	35,1%	1.062	9,2%	554	4,2%	479	2,6%
BYD	-	0,0%	-	0,0%	2	0,0%	-	0,0%	169	1,3%	458	2,5%
GEELY	-	0,0%	-	0,0%	1	0,0%	283	2,5%	380	2,9%	425	2,3%
SUBARU	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	258	2,0%	424	2,3%
RENAULT	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	364	2,0%
MAZDA	-	0,0%	-	0,0%	603	9,3%	774	6,7%	804	6,1%	344	1,9%
MERCEDES BENZ	8	0,8%	80	2,0%	184	2,8%	265	2,3%	279	2,1%	286	1,6%
BMW	39	3,7%	35	0,9%	117	1,8%	199	1,7%	200	1,5%	270	1,5%
RAM	17	1,6%	18	0,5%	497	7,6%	426	3,7%	287	2,2%	262	1,4%
HONDA	-	0,0%	-	0,0%	2	0,0%	12	0,1%	20	0,2%	184	1,0%
OTRAS	49	4,7%	89	2,3%	196	3,0%	364	3,2%	589	4,5%	1.027	5,6%
TOTAL	1.053	100,0%	3.926	100,0%	6.510	100,0%	11.508	100,0%	13.088	100,0%	18.370	100,0%

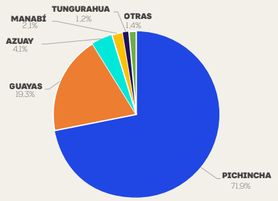
ELÉCTRICOS

Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

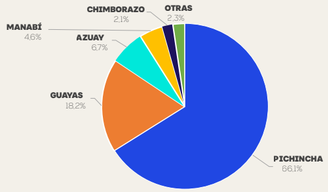
VENTAS ANUALES DE VEHíCULOS ELÉCTRICOS
Unidades, 2015 - 2025



Ventas de vehículos eléctricos por provincia 2024
% de participación



Ventas de vehículos eléctricos por provincia 2025
% de participación



Ventas de vehículos eléctricos por marca
En unidades/ porcentaje de participación 2020 - 2025

MARCA	2020	% Participación 2020	2021	% Participación 2021	2022	% Participación 2022	2023	% Participación 2023	2024	% Participación 2024	2025	% Participación 2025
BYD	41	30,6%	49	17,3%	45	10,3%	237	30,9%	681	48,1%	2.456	57,4%
CHEVROLET	-	0,0%	-	0,0%	1	0,2%	26	3,4%	30	2,1%	342	8,0%
KIA	3	2,2%	64	22,5%	7	1,6%	60	7,8%	185	13,1%	308	7,2%
JAC	-	0,0%	3	1,1%	12	2,8%	26	3,4%	12	0,8%	153	3,6%
DONGFENG	5	3,7%	28	9,9%	81	18,6%	69	9,0%	46	3,2%	106	2,5%
NETA	-	0,0%	2	0,7%	1	0,2%	4	0,5%	43	3,0%	97	2,3%
GAC	-	0,0%	1	0,4%	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	93	2,2%
CHERY	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	1	0,1%	13	0,9%	89	2,1%
MG	1	0,7%	4	1,4%	4	0,9%	44	5,7%	24	1,7%	70	1,6%
YUTONG	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	60	1,4%
AUDI	-	0,0%	20	7,0%	61	14,0%	69	9,0%	39	2,8%	55	1,3%
CHANGAN	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	1	0,1%	48	1,1%
LYNK AND CO	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	48	1,1%
DFSK	-	0,0%	-	0,0%	3	0,7%	24	3,1%	29	2,0%	37	0,9%
AVANTIER	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	8	0,6%	35	0,8%
LEAPMOTOR	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	24	3,1%	109	7,7%	31	0,7%
URVANE MOBILITY	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	9	0,6%	29	0,7%
RIDDARA	-	0,0%	-	0,0%	-	0,0%	2	0,3%	9	0,6%	27	0,6%
BMW	-	0,0%	-	0,0%	10	2,3%	32	4,2%	37	2,6%	26	0,6%
MERCEDES BENZ	-	0,0%	-	0,0%	19	4,4%	40	5,2%	46	3,2%	20	0,5%
OTRAS	84	62,7%	113	39,8%	192	44,0%	109	14,2%	95	6,7%	146	3,4%
TOTAL	134	100,0%	284	100,0%	436	100,0%	767	100,0%	1.416	100,0%	4.276	100,0%

Fuentes: SRI/Aeade, Autoplus

PRECIOS PROMEDIO EN DÓLARES
Según Segmento

Segmento	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
SUV	40.712	43.648	43.719	45.665	42.858	40.031	37.581	35.462	34.045	28.554	29.956	28.791	28.268
Camionetas	31.549	32.795	35.207	37.805	39.382	38.649	36.009	34.360	34.169	33.000	34.037	32.549	32.699
Automóviles	21.342	23.545	23.540	23.279	23.805	22.208	19.879	20.110	20.329	17.878	18.503	18.061	17.428
Camiones	59.557	60.397	55.331	56.167	56.263	58.826	57.525	53.324	52.359	46.171	51.306	54.221	54.076
VAN	29.089	29.280	28.849	33.563	32.879	28.569	26.859	27.129	27.226	21.535	23.215	23.598	24.239
Buses	69.789	79.471	72.976	82.061	80.716	78.731	76.626	66.734	60.618	60.103	71.005	73.294	77.177

Precios promedio en dólares de ventas de vehículos según Subsegmento 2014-2025

Segmento	Subsegmento	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
SUV	LOW MEDIUM	29.781	31.862	39.184	32.434	33.573	30.176	29.760	28.881	25.701	26.260	24.202	23.537
	MEDIUM	42.488	40.757	42.620	42.480	42.102	40.767	38.724	37.103	32.348	32.682	33.643	33.846
	SMALL	30.848	33.870	26.692	22.601	20.095	20.610	20.675	19.998	18.608	19.005	20.462	19.904
	LARGE	66.311	72.531	74.991	77.598	64.289	65.289	60.778	54.790	85.264	98.638	90.187	78.238
CAMIONETAS	CD 4X2	30.341	31.602	32.587	31.717	30.190	28.743	27.836	28.098	28.419	28.686	28.505	27.491
	CD 4X4	39.077	41.185	44.787	47.669	45.355	42.683	42.843	42.172	39.977	42.887	40.205	39.203
	CS 4X2	25.530	27.750	28.589	29.139	26.499	23.314	20.777	21.939	21.595	22.763	24.376	19.198
	CS 4X4	36.652	36.099	37.754	45.792	51.945	51.352	46.048	36.862	37.986	37.992	40.297	35.610
AUTOMÓVILES	Sedan	24.501	23.863	23.656	24.460	23.636	20.934	21.089	21.179	18.399	19.069	18.377	17.065
	Hatchback	19.765	21.399	20.611	20.853	18.998	17.419	17.563	18.042	16.866	17.398	17.306	17.835
	Coupé	101.278	117.928	131.618	141.549	121.420	154.959	131.299	108.142	91.790	103.746	120.044	97.638
	Station Wagon	19.475	19.990	-	-	23.308	21.998	-	-	-	-	-	-
CAMIONES	Ultraliviano	26.832	26.629	27.825	28.226	26.627	27.452	27.377	27.822	25.767	25.672	27.730	26.010
	Liviano	35.844	37.215	39.144	39.710	36.277	35.621	35.274	34.474	34.000	33.650	39.617	36.290
	Mediano	67.875	67.502	71.740	67.544	65.116	68.329	64.615	60.570	57.753	64.017	70.005	69.601
	Pesado	115.614	119.606	130.163	123.150	113.795	120.189	109.022	105.174	101.822	109.314	116.588	121.379
	Tracto	110.429	110.934	127.915	129.388	120.769	118.867	107.367	100.682	102.452	106.202	106.934	98.981
VAN	Van	28.073	27.571	30.534	30.074	27.510	26.614	26.825	26.998	21.075	22.951	23.284	23.969
	MPV	34.271	39.989	51.618	50.759	37.007	28.979	32.092	28.715	24.463	27.593	31.649	69.687
BUSES	Bus	103.638	92.509	99.698	89.681	86.348	83.351	77.339	64.343	61.955	72.499	78.435	86.002
	Minibus	52.132	54.213	51.347	48.392	51.853	49.497	45.522	41.525	48.501	57.195	49.807	41.818

Nota: Desde 2024, los precios promedios son calculados con la información de avalúo provista por el registro de vehículos nuevos del SRI, a excepción del segmento de buses, donde se toman los precios de lista de los chasis provistos por las empresas.

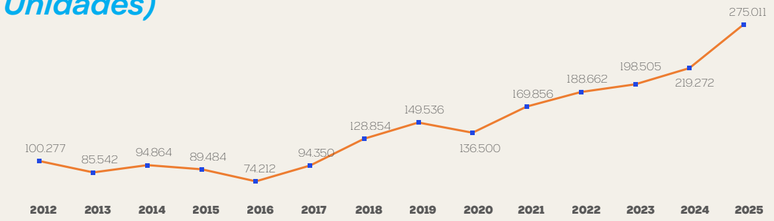
TUS ALIADOS ESTRATÉGICOS
EN LOGÍSTICA AUTOMOTRIZ



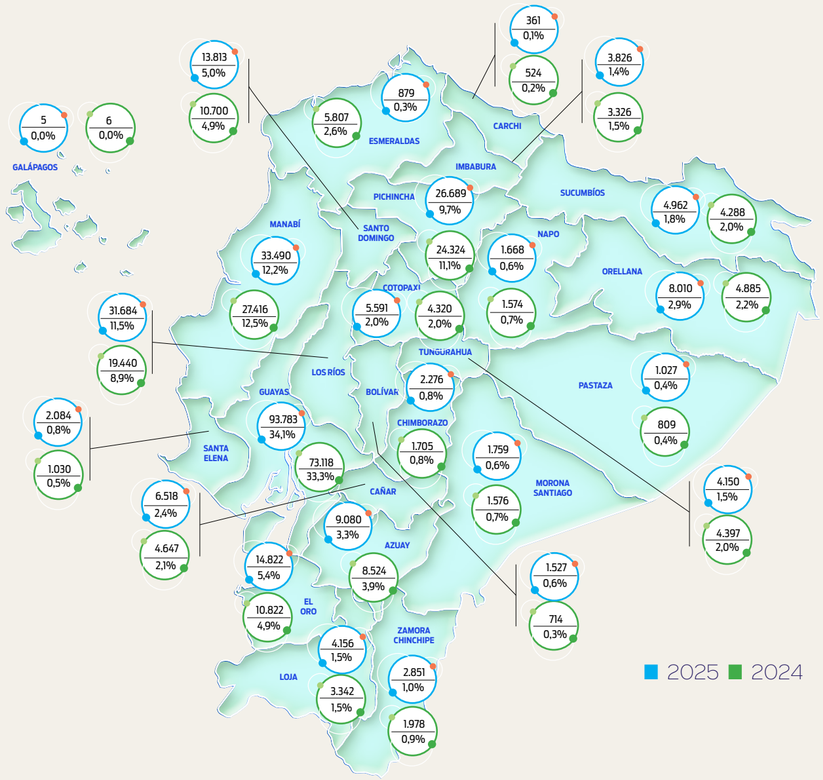




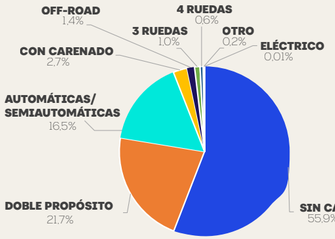
VENTAS ANUALES DE MOTOS 2012 - 2025
(Unidades)



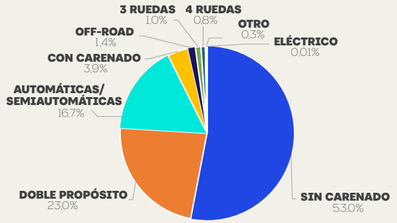
Ventas de motocicletas por provincias
(Unidades y % de Participación)



Ventas de motocicletas por segmento 2024
(%) Participación



Ventas de motocicletas por segmento 2025
(%) Participación



Ventas de motocicletas por marca y participación
(Unidades y participación 2021-2025)

MARCA	2021	% Participación 2021	2022	% Participación 2022	2023	% Participación 2023	2024	% Participación 2024	2025	% Participación 2025
SHINERAY	21.079	12,4%	29.044	15,4%	35.222	17,7%	46.429	21,2%	59.165	21,5%
DAYTONA	14.598	8,6%	15.670	8,3%	17.658	8,9%	24.673	11,3%	34.109	12,4%
TUKO	7.349	4,3%	9.406	5,0%	8.235	4,1%	10.233	4,7%	18.681	6,8%
IGM	9.911	5,8%	13.600	7,2%	16.982	8,6%	15.709	7,2%	16.346	5,9%
RANGER	13.632	8,0%	13.529	7,2%	10.695	5,4%	10.311	4,7%	13.372	4,9%
MOTOR UNO	8.683	5,1%	7.586	4,0%	7.806	3,9%	8.949	4,1%	12.924	4,7%
LONCIN	4.833	2,8%	7.381	3,9%	7.423	3,7%	9.337	4,3%	11.929	4,3%
THUNDER	3.472	2,0%	6.677	3,5%	5.191	2,6%	7.128	3,3%	11.306	4,1%
SUZUKI	9.785	5,8%	9.841	5,2%	7.674	3,9%	9.563	4,4%	11.189	4,1%
BAJAJ	11.731	6,9%	11.348	6,0%	11.454	5,8%	12.497	5,7%	11.081	4,0%
HONDA	5.826	3,4%	7.251	3,8%	7.580	3,8%	7.631	3,5%	11.048	4,0%
YAMAHA	8.595	5,1%	7.808	4,1%	8.029	4,0%	8.600	3,9%	10.213	3,7%
TUNDRA	8.833	5,2%	6.382	3,4%	6.618	3,3%	4.688	2,1%	9.122	3,3%
DUKARE	5.616	3,3%	6.386	3,4%	5.747	2,9%	5.609	2,6%	7.559	2,7%
AKT	1.300	0,8%	1.468	0,8%	1.449	0,7%	2.841	1,3%	5.984	2,2%
FACTORY BIKE	3.361	2,0%	3.153	1,7%	3.453	1,7%	3.891	1,8%	3.853	1,4%
ZONSEN	1.579	0,9%	1.943	1,0%	2.111	1,1%	2.720	1,2%	3.700	1,3%
Z1	2.630	1,5%	986	0,5%	6.981	3,5%	5.576	2,5%	3.240	1,2%
SUKIDA	4.403	2,6%	3.505	1,9%	2.810	1,4%	3.201	1,5%	3.043	1,1%
TVS	1.915	1,1%	3.783	2,0%	4.292	2,2%	3.007	1,4%	2.944	1,1%
ICS	2.907	1,7%	1.851	1,0%	4.289	2,2%	2.398	1,1%	1.471	0,5%
HAOJUE	605	0,4%	780	0,4%	866	0,4%	877	0,4%	1.357	0,5%
BULTACO	1.414	0,8%	1.730	0,9%	1.809	0,9%	2.017	0,9%	1.230	0,4%
OTRAS	15.799	9,3%	17.554	9,3%	14.131	7,1%	11.387	5,2%	10.145	3,7%
TOTAL	**169.856**	**100,0%**	**188.662**	**100,0%**	**198.505**	**100,0%**	**219.272**	**100,0%**	**275.011**	**100,0%**

Ventas de motocicletas según su cilindraje
(Unidades 2012-2025)

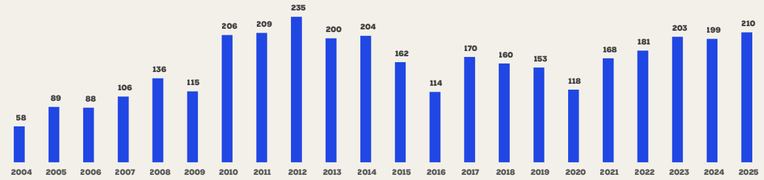
Cilindraje	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
0 a 250 CC	100.077	85.092	94.156	88.800	73.678	93.456	127.053	146.219	133.248	165.508	183.537	192.243	211.614	261.008
250 a 500 CC	100	251	347	305	353	682	1.376	2.525	2.458	3.432	4.164	5.423	6.723	12.822
Más de 500 CC	100	199	361	379	181	212	425	792	794	916	961	839	935	1.181
TOTAL	**100.277**	**85.542**	**94.864**	**89.484**	**74.212**	**94.350**	**128.854**	**149.536**	**136.500**	**169.856**	**188.662**	**198.505**	**219.272**	**275.011**

275.011

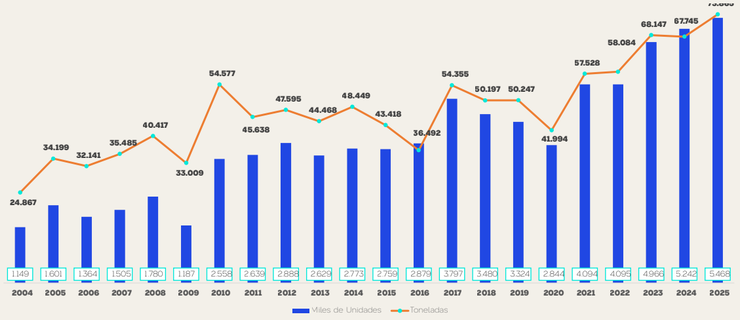
NEUMÁTICOS

Fuentes: Senae/Aeade, Autoplus

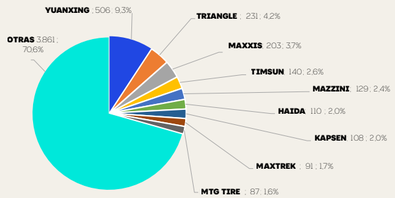
Importaciones de neumáticos
Millones de USD FOB 2004 - 2025



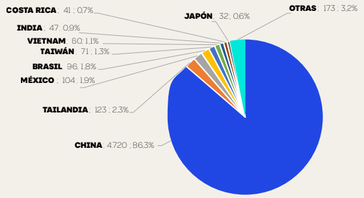
Importaciones de neumáticos
Miles de unidades / toneladas 2004 - 2025



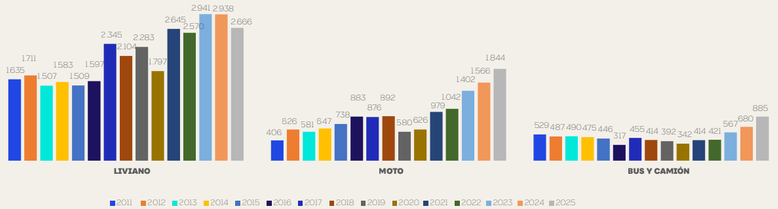
Importaciones de neumáticos
por marca 2025
Miles de Unidades y participación



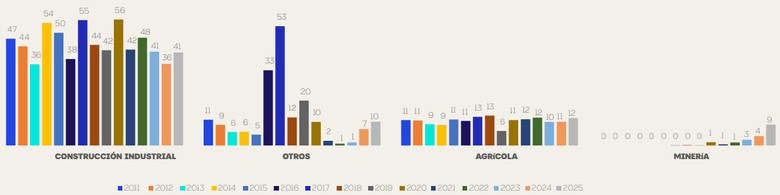
Importaciones de neumáticos
por origen 2025
Miles de Unidades y participación



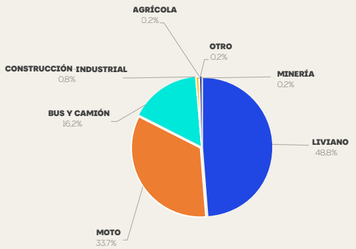
Importaciones de neumáticos por segmento
Miles de Unidades 2011 - 2025



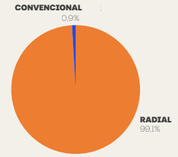
Importaciones de neumáticos por segmento
Miles de Unidades 2011 - 2025



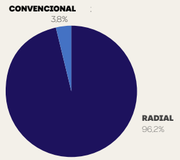
Importaciones de neumáticos
por segmento
(%) Participación 2025



Importaciones de neumáticos
de segmento liviano según tipo de construcción
Unidades 2025



Importaciones de neumáticos
de segmento bus y camión según tipo de construcción
Unidades 2025



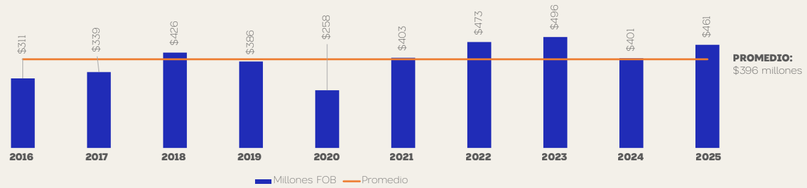
NEUMÁTICOS

Fuentes: Senae/Aeade, Autoplus

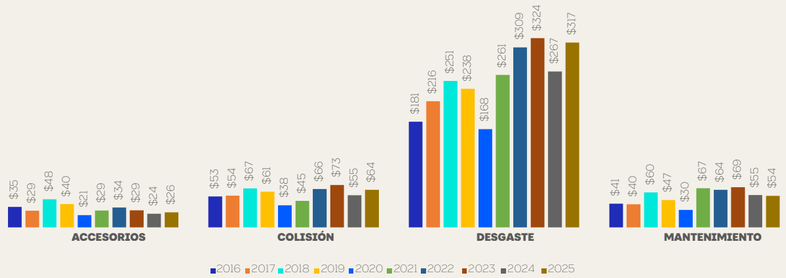
AUTOPARTES

Fuentes:Senae/Aeade, Autoplus

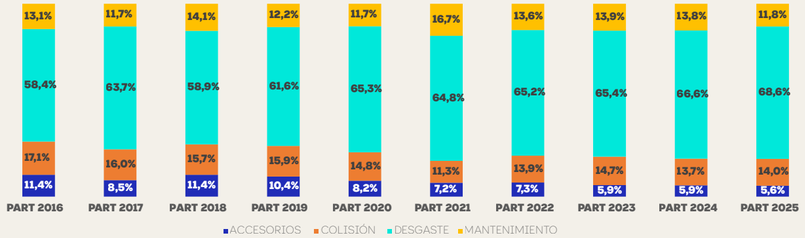
Evolución de la importación de autopartes 2016-2025 (millones FOB)



Importación de autopartes por su segmento 2016 -2025 (millones FOB)



Importación de autopartes por su segmento 2016 -2025 (% de Participación)





Argentina

Habitantes por vehículo	Habitantes	Parque Automotor
3	47.592.000	18.599.154

MARCA	UNIDADES 2024	UNIDADES 2025	% PARTICIPACIÓN 2025
TOYOTA	84.774	96.428	16,0%
VOLKSWAGEN	65.940	95.299	15,8%
FIAT	47.329	73.514	12,2%
OTRAS	216.168	338.886	56,1%
TOTAL	**414.211**	**604.127**	**100,0%**

Fuente: Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA-FMI)

Colombia

Habitantes por vehículo	Habitantes	Parque Automotor
7	53.111.000	7.334.873

MARCA	UNIDADES 2024	UNIDADES 2025	%PARTICIPACIÓN 2025
KIA	24.251	34.077	13,4%
RENAULT	25.339	33.680	13,2%
TOYOTA	27.023	23.721	9,3%
OTRAS	124.606	162.960	64,0%
TOTAL	**201.219**	**254.438**	**100,0%**

Fuente: Asociación Nacional de Movilidad Sostenible (ANDEMOS-FMI)

Chile

Habitantes por vehículo	Habitantes	Parque Automotor
3	20.207.000	6.592.807

MARCA	UNIDADES 2024	UNIDADES 2025	%PARTICIPACIÓN 2025
TOYOTA	23.916	24.814	7,6%
HYUNDAI	21.493	22.107	6,7%
SUZUKI	20.133	21.729	6,6%
OTRAS	253.070	259.568	79,1%
TOTAL	**318.612**	**328.218**	**100,0%**

Fuente: Camara de Comercio Automotriz de Chile (CAVEM-FMI)

Ecuador

Habitantes por vehículo	Habitantes	Parque Automotor
6	18.104.000	3.221.241

MARCA	UNIDADES 2024	UNIDADES 2025	% PARTICIPACIÓN 2025
KIA	16.727	19.141	15,4%
CHEVROLET	19.969	15.671	12,6%
HYUNDAI	5.158	7.554	6,1%
OTRAS	66.412	82.139	66,0%
TOTAL	**108.266**	**124.505**	**100,0%**

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE-FMI)

Brasil

Habitantes por vehículo	Habitantes	Parque Automotor
4	213.362.000	48.000.000

MARCA	UNIDADES 2024	UNIDADES 2025	%PARTICIPACIÓN 2025
FIAT	521.282	533.711	19,8%
VOLKSWAGEN	400.414	436.297	16,2%
GENERAL MOTORS	314.957	275.966	10,3%
OTRAS	1.397.713	1.443.205	53,7%
TOTAL	**2.634.366**	**2.689.179**	**100,0%**

Fuente: Federación Nacional de la Distribución de Vehículos Automotores (FENABRAVE-FMI)

México

Habitantes por vehículo	Habitantes	Parque Automotor
2	128.972.000	53.684.955

MARCA	UNIDADES 2024	UNIDADES 2025	% PARTICIPACIÓN 2025
NISSAN	255.116	274.461	17,5%
CHEVROLET	192.137	183.234	11,7%
VOLKSWAGEN	141.032	139.912	8,9%
OTRAS	974.330	966.864	61,8%
TOTAL	**1.562.615**	**1.564.471**	**100,0%**

Fuente: Asociación Mexicana de distribuidores Automotores (AMDA-FMI), Instituto de Estadística y Geografía (INEGI), FMI

Venezuela

Habitantes por vehículo	Habitantes	Parque Automotor
7	26.674.000	4.100.000

MARCA	UNIDADES 2024	UNIDADES 2025	% PARTICIPACIÓN 2025
JAC	4.814	15.777	40,9%
TOYOTA	7.114	12.800	33,2%
CHANGAN	1.698	2.500	6,5%
OTRAS	3.932	7.533	19,5%
TOTAL	**17.558**	**38.610**	**100,0%**

Fuente: Cámara Automotriz de Venezuela (CAVENEZ-FMI)

Perú

Habitantes por vehículo	Habitantes	Parque Automotor
10	34.409.000	3.423.000

MARCA	UNIDADES 2024	UNIDADES 2025	% PARTICIPACIÓN 2025
TOYOTA	32.496	38.387	18,1%
HYUNDAI	14.773	17.663	8,3%
KIA	13.793	17.508	8,3%
OTRAS	108.247	138.218	65,3%
TOTAL	**169.309**	**211.776**	**100,0%**

Fuente: Asociación Automotriz del Perú (AAP -FMI)

Estados Unidos

Habitantes por vehículo	Habitantes	Parque Automotor
1	341.698.000	298.000.000

MARCA	UNIDADES 2024	UNIDADES 2025	%PARTICIPACIÓN 2025
TOYOTA	1.986.954	2.147.811	13,2%
FORD	1.974.009	2.097.256	12,9%
CHEVROLET	1.747.338	1.829.235	11,2%
OTRAS	10.381.699	10.194.571	62,7%
Total	**16.090.000**	**16.268.873**	**100,0%**

Fuente: National Automobile Dealers Association (NADA-FMI)

Uruguay

Habitantes por vehículo	Habitantes	Parque Automotor
2	3.486.000	1.485.345

MARCA	UNIDADES 2024	UNIDADES 2025	%PARTICIPACIÓN 2025
FIAT	8.150	9.192	12,7%
CHEVROLET	10.062	7.855	10,8%
BYD	3.753	7.375	10,2%
OTRAS	44.747	48.081	66,3%
TOTAL	**66.712**	**72.503**	**100,0%**

Fuente: Asociación de Concesionarios de Marcas de Automotores (ASCOMA-FMI)

Paraguay

Habitantes por vehículo	Habitantes	Parque Automotor
4	6.972.000	1.955.318

MARCA	UNIDADES 2024	UNIDADES 2025	% PARTICIPACIÓN 2025
KIA	5.114	5.757	14,6%
TOYOTA	4.750	5.181	13,1%
HYUNDAI	3.730	4.331	11,0%
OTRAS	18.966	24.151	61,3%
TOTAL	**32.560**	**39.420**	**100,0%**

Fuente: Cámara de Distribuidores de Automotores y Maquinarias (CADAM-FMI)

Panamá

Habitantes por vehículo	Habitantes	Parque Automotor
-	4.566.000	-

MARCA	UNIDADES 2024	UNIDADES 2025	%PARTICIPACIÓN 2025
TOYOTA	11.189	11.507	19,1%
KIA	7.457	7.626	12,7%
HYUNDAI	7.048	6.985	11,6%
OTRAS	28.690	34.115	56,6%
TOTAL	**54.384**	**60.233**	**100,0%**

Fuente: Asociación de Distribuidores de Automóviles de Panamá (ADAP-FMI)

Costa Rica*

Habitantes por vehículo	Habitantes	Parque Automotor
2	5.373.000	3.199.086

MARCA	UNIDADES 2024	UNIDADES 2025	% PARTICIPACIÓN 2025
TOYOTA	15.674	13.547	18,6%
NISSAN	6.813	6.555	9,0%
SUZUKI	6.342	6.127	8,4%
OTRAS	48.050	46.559	64,0%
TOTAL	**76.879**	**72.788**	**100,0%**

*Fuente: Asociación de Importadores de Vehículos y Maquinaria (AIVEMA-FMI) / Información de importaciones**

República Dominicana

Habitantes por vehículo	Habitantes	Parque Automotor
2	10.797.000	6.608.779

MARCA	UNIDADES 2024	UNIDADES 2025	% PARTICIPACIÓN 2025
KIA	7.069	7.444	15,5%
TOYOTA	7.315	7.119	14,9%
ISUZU	3.031	4.076	8,5%
OTRAS	30.519	29.287	61,1%
TOTAL	**47.934**	**47.926**	**100,0%**

Fuente: Asociación de Concesionarios de Fabricantes de Vehículos, Inc. (ACOFAVE-FMI)

ALADDA
Asociación Latinoamericana de Distribuidores de Automotores

UB Logistics

Convertimos su operación en *RENTABILIDAD SOSTENIBLE*

Optimización en la gestión de demanda e inventarios

ES UNA *INVERSIÓN ESTRATÉGICA* CON
IMPACTO MEDIBLE EN KPIs CLAVE

MAYOR NIVEL DE SERVICIO

>95%

Más pedidos completos y a tiempo

Clientes más satisfechos y recurrentes

MAYOR ROTACIÓN DE INVENTARIO

+20%

Menor capital inmovilizado

Liquidez operativa optimizada

REDUCCIÓN DE COSTOS OPERATIVOS

–16%

Reducción de reprocesos y urgencias

Mayor margen operativo

REDUCCIÓN DE QUIEBRES DE STOCK

<5%

Disminución de ventas perdidas

Continuidad operativa

ANALÍTICA AVANZADA E INTELIGENCIA ARTIFICIAL

Plataformas tecnológicas para decisiones inteligentes

UB Logistics

IDEAMOS SOLUCIONES Y PROCESOS EFICIENTES

www.ub-logistics.com
info@ub-logistics.com

CONTÁCTANOS

Capítulo 4

DIRECTORIO AFILIADOS



Concesionarios de vehículos livianos y pesados

Aekia S. A.
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos y comerciales
Galo Plaza Lasso y Sabanilla, Quito
(+593) 1700 542 542
https://www.kia.com/ec/

Álvarez Barba S. A.
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos
Av. Galo Plaza Lasso N51-97 y de los Algarrobos
(+593) 23 809 270 ext. 206
www.bmw.com.ec

Ambacar Cía. Ltda.
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos
Repuestos y accesorios
Av. Indoamérica, km 1, Ambato
(+593) 32 521 432
www.ambacar.ec

Andor Corp. S. A. S.
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos
Av. Oswaldo Guayasamín Oe 5-95 y Jacinto Jijón y Caamaño, junto a Primax, Cumbayá
(+593) 999 679 481
www.byd.com/ec

Armacar S. A.
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos
Av. de los Granados E14-215 y Av. Eloy Alfaro, Quito
(+593) 26 011 990
https://jac.com.ec/

Autec S. A.
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos y comerciales
Matriz: Galo Plaza Lazo, km 6 ½, y Juan Barrezueta, Quito
(+593) 22 807 830
www.autec.ec

Autolider Ecuador S. A.
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos y comerciales
Av. 10 de Agosto N36-226 y Av. Naciones Unidas, Quito
(+593) 997 936 662
www.autoliderecuador.com.ec

Automekano Cía. Ltda.
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos y comerciales
Av. Perimetral Km 13,5, a 700 metros del Mercado de Transferencias de Víveres (Sector Montebello)
(+593) 43 901 033
www.automekano.com

Automotores Carlos Larrea T. Cía. Ltda.
Concesionario de vehículos livianos
Av. Atahualpa y Víctor Hugo, Ambato (Taller de servicio y repuestos)
(+593) 33 70 04 60
www.automotorescarloslarrea.com

Automotores Continental S. A.
Concesionario de vehículos livianos
Av. 10 de Agosto N45-266 y Av. Amazonas, Quito
(+593) 1800 141 414
www.automotorescontinental.com

Automotores de la Sierra S. A.
Concesionario de vehículos livianos y pesados
Av. Atahualpa, km 2, y Río Guayllabamba, Ambato
(+593) 999 359 999
www.assachevrolet.com.ec

Automotores y Anexos S. A. Ayasa
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos
Av. Orellana E2-30 y Av. 10 de Agosto, Quito
(+593) 23 972 800
www.automotoresyanexos.com.ec

Automotores Zhong Xing Cía. Ltda.
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos
Urbanización Girasol, Calle Tercera, Mz. 132, Solar 12-1, Guayaquil
(+593) 993 177 171
www.automotoreszhongxing.com

Autosharecorp S. A.
Concesionario de vehículos livianos
Av. Carlos Julio Arosemena, km 2 ½, puente de Monjas, Guayaquil
(+593) 44 001 100
www.orgu.com.ec

Casabaca S. A.
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos
Av. de los Granados y Gonzalo Baca
(+593) 1800 227 222
www.casabaca.com

Cochez
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos
Av. Interoceánica, C. C. Paseo San Francisco, Local L101, Quito
(+593) 23 922 372
https://ecuador.landrover.com/dealer-locator
https://ecuador.jaguar.com/terms-conditions

Comercial Carlos Roldán Cía. Ltda.
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos y comerciales
Av. España 8-99 y Sevilla, Cuenca
(+593) 981 055 800
www.carlosroldan.com.ec

Corporación Automotriz S. A. Corasa
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos y comerciales
Av. Carlos Julio Arosemena, km 4 ½, frente a Universidad del Río, Guayaquil
(+593) 45 123 500

Corporación Maresa / Distrivehic
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos
Av. de los Granados E11-67 y Las Hiedras, Edif. Corp. Maresa
(+593) 991 050 600
www.maresacenter.com

Corporación Nexum Nexumcorp S. A.
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos
Av. Juan Tanca Marengo y Francisco de Orellana
(+593) 43 813 200
www.peugeot.com.ec
www.opel.com.ec
www.changanecuador.com

Ecua-Auto S. A.
Concesionario de vehículos livianos
Río Coca E8-73 y París, Quito
(+593) 991 402 100
www.ecuaautochevrolet.ec

Ecua-Wagen S. A.
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos
Av. de los Granados E14-70 e Isla Marchena, Quito
(+593) 22 264 380
www.ecuawagen.com

Eurovehículos S. A.
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos
Carlos Julio Arosemena, km 2 ½, vía a Daule, Guayaquil
(+593) 46 005 220
https://skoda.ec/

Ford Motor Colombia S. A.
Comercializadora de autos
Carrera 7, 113 43, oficina 1101-1102, Bogotá
(+57) 01 800 093 02 72
www.ford.com.co

Foton del Ecuador S. C. C.
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos y comerciales
Av. Eloy Alfaro entre José Queri y Av. Gaspar de Villarroel
(+593) 964 056 666
www.fotonecuador.com

Galarza Mackay Company S. A., JMC
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos y comerciales
Av. Galo Plaza Lasso y Manuel Ambrosi, Quito
(+593) 962 220 888
www.galmack.com.ec

General Motors del Ecuador, GMICA Ecuador Cía. Ltda.
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos y comerciales
Enrique Guerrero Portilla Oe1-34 y Av. Galo Plaza Lasso, Quito
(+593) 24 004 700
www.chevrolet.com.ec

German Motors S. A.
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos
Av. de los Granados E12-70 e Isla Marchena, Quito
(+593) 22 264 380
www.audi.com.ec

Importaciones Ventura, Impoventura C. A.
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos
Calle de los Establos s/n y El Charro, Edif. Site Center, Torre 1, piso 11, Cumbayá
(+593) 1800 898 989
www.volkswagen.com.ec

Importadora Tomebamba S. A.
Concesionario de vehículos livianos e importadora de neumáticos
Av. Gil Ramírez Dávalos 3,90 y Elia Liut, Cuenca
(+593) 72 86 56 78
www.tomebamba.com.ec

Importadora y Comercializadora María Auxiliadora ICMA Cía. Ltda.
Importadora y comercializadora de camiones
Autopista Cuenca-Azogues, puente Tomebamba-El Descanso, Cuenca
(+593) 72 866 999
www.icma.com.ec

Industrial del Sur S. A. Indusur
Representante de marca y concesionario de vehículos comerciales
Mz. 223, Solar 1, km 10 ½, vía Durán-Yaguachi
(+593) 38 04 900
www.indusur.com

Itochu Ecuador S. A.
Representante de marca y concesionario de vehículos comerciales
Av. 12 de Octubre N26-48 y Abraham Lincoln, Edif. Mirage, piso 7, oficina 7A, Quito
(+593) 23 949 130

Latinoamericana de Vehículos C. A. Lavca
Concesionario de vehículos livianos y comerciales
Av. 10 de Agosto 5505 y Villalengua, Quito
(+593) 23 947 720
www.lavca.com.ec

Maquinarias y Vehículos S. A. Mavesa
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos y comerciales
Av. Juan Tanca Marengo, km 3 ½, Guayaquil
(+593) 1800 628 372
https://grupomavesa.com.ec

Metrocar S. A.
Concesionario de vehículos livianos
San Ignacio N27 y Av. Francisco de Orellana, Quito
(+593) 969 448 350
www.metrocarchevrolet.com

Motransa C. A.
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos y comerciales
Juan de Ascaray E3-33 y Av. 10 de Agosto, Quito
(+593) 22 94 08 00
www.motransa.com

Negocios Automotrices Neohyundai S. A.
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos y comerciales
Av. Galo Plaza Lasso y Av. 6 de Diciembre, Quito
(+593) 1800 498 632
www.hyundai.com.ec

Nihon Motors del Ecuador S.A.S.
Representante de marca y concesionario de vehículos
Av. 6 de Diciembre N33-42 e Ignacio Bossano, Edf. Titanium, oficina 607, Quito
(+593) 962 940 000
https://honda.com.ec/

Proauto S. A.
Concesionario de vehículos livianos
Av. Eloy Alfaro N43-02 y Av. Los Granados, Quito
(+593) 983 305 525
www.proautochevrolet.com.ec

Quito Motors S. A. Comercial e Industrial
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos
Av. 10 de Agosto N25-108 y Colón, Quito
(+593) 999 763 673
www.quitomotors.com.ec

Salcedo Motors S. A.
Representante de marca y concesionario de vehículos comerciales
Vía a Daule, km 15 ½, Guayaquil
(+593) 42 597 220
https://salcedomotors.com/

Sudamericana de Buses y Camiones Cía. Ltda.
Importadora y comercializadora de vehículos comerciales
Av. Interoceánica E1-115 y Carvajal, Pifo
(+593) 22 377 946

Suramericana de Motores, Motsur
Comercializadora de vehículos comerciales
Av. Carlos Julio Arosemena Km 2, Edif. Gerardo Ortiz, piso 6, Guayaquil
(+593) 74 13 46 00 / 74 13 46 01

SZK del Ecuador S. A.
Representante de marca
Av. Juan Diguja Oe1-182 y Vozandes, Edif. Certero, Quito
(+593) 1800 789 854
www.suzukiecuador.com

Teojama Comercial S. A.
Representante de marca y concesionario de vehículos comerciales
Av. Galo Plaza Lasso N47-137 y pasaje Los Cactus, Quito
(+593) 22 400 500
www.teojama.com

Toyocosta S. A.
Representante de marca y concesionario de vehículos comerciales
Av. Carlos Julio Arosemena, km 3 ½
(+593) 968 351 716
www.toyocosta.com

Toyota del Ecuador S. A.
Representante de marca y concesionario de vehículos livianos
Av. 10 de Agosto N21-281, Quito
(+593) 1800 227 222
www.toyota.com.ec

Vehículos y Camiones Centro Sierra S. A. Vehicentro
Representante de marca y concesionario de vehículos comerciales
Av. Indoamérica, km 3 ½ vía a Quito, Ambato
(+593) 32 994 740
www.vehicentro.com



→ Motos

Almacenes Juan Eljuri Cía. Ltda.
Concesionario de motos
Av. Gil Ramírez Dávalos 5-32 y Armenillas, Cuenca
(+593) 74 134 720
www.eljuri.store

Assemblymotos S. A.
Concesionario de motos
Miguel Narváez y Carlos Tosi, Cuenca
(+593) 72 863 387

Compañía General de Comercio y Mandato S. A.
Concesionario de motos
Dr. Elías Muñoz Vicuña y Av. Plaza Dañín, Guayaquil
(+593) 46 009 000
https://www.comandato.com/

Cresa - Retail S.A.
Concesionario de motos
Emilio Romero, Solar 2, y Av. Benjamín Carrión
(+593) 42 922 660
https://cresa.com.ec/

Ecuadmotors CIA. LTDA
Concesionario de motos
Av. 12 de Octubre y Cristóbal Colón, Cuenca
(+593) 939 139 957
https://zongshenecuador.com/

Indian Motos Inmot S. A.
Concesionario de motos
Gran Colombia y Unidad Nacional, Cuenca
(+593) 992 031 707
https://bajajecuador.com/

Industrias Motorizadas S. A. Indumot
Representante de marca y concesionario de motos
Av. Manuel J. Calle y Cornelio Merchán, Cuenca
(+593) 72 806 503
https://indumot.com.ec/

Motoindustria S. A.
Comercializadora de motos
Urb. Las Brisas, Mz. 9B, Lote 7A-2, vía Durán-Tambo, Guayaquil
(+593) 1800 885 632
https://tuko.com.ec/

Motorcycle Assembly-Line of Ecuador S. A. Massline
Comercializadora de motos
Av. Galo Plaza Lasso, Guasmo Norte, cooperativa Primero de Marzo, Mz. 2003, Solar 1, Guayaquil
(+593) 42 051 605
www.shineray.com.ec

P&P Motorcycles S.A.S
Comercializadora de motos
Av. América y San Francisco, Quito
(+593) 985 429 371
www.samadimotos.com

Unnomotors S. A.
Comercializadora de motos
Felicísimo Vega N3-104 y Teniente Hugo Ortiz, Quito
(+593) 979 228 512
https://motor1.ec/



→ Neumáticos

Antonio Pino Ycaza Cía. Ltda.
Importadora y comercializadora de neumáticos
Matriz: Av. Juan Tanca Marengo 107, Guayaquil 090512
(+593) 42 28 45 00
www.apy.com.ec

Bridgestone de Colombia S. A.
Importadora y comercializadora de neumáticos
Carrera 24 A No. 59-42, Edif. Argos, Torre 3, oficina 203, Bogotá
(+57) 005 824 187 476 11
www.bridgestone.com

Cepsa S. A.
Importadora y comercializadora de neumáticos
Av. 6 de Diciembre N24-48 y Foch, Quito
(+593) 22 562 262
www.cepsaonline.com

Conauto C. A.
Importadora y comercializadora de neumáticos
Av. de los Granados y Av. Simón Bolívar, Edif. EkoPark, Torre 2, piso 6, Quito
(+593) 45 30 50 00
www.conauto.com.ec

Continental Tire Andina S. A.
Importadora, productora y comercializadora de neumáticos
Av. Coruña y Manuel Iturrey, Edif. Santa Fe, piso 9, Quito
(+593) 72 862 155
www.continentaltire.com.ec

Durallanta S. A.
Importadora y comercializadora de neumáticos
Panamericana Sur, km 11, Mariana de Jesús E1E S43-41, atrás del Mega Santa María de la Maldonado, Quito
(+593) 968 811 111
www.durallanta.com

Hi Performance Cía. Ltda.
Importadora y comercializadora de neumáticos
Matriz: Av. de la Prensa 616 y Papallacta, Quito
(+593) 22 438 328

Importadora Double Coin
Comercializadora de neumáticos
Vía a Samborondón, km 1 ½, Edif. Xima, oficina 219, Guayaquil
(+593) 988 955 695 / (+593) 999 174 601

Importadora Lartizco S. A.
Comercializadora e importadora de neumáticos
Av. Sevilla 1-34 y Av. España, Cuenca
(+593) 72 860 498
www.lartizco.com

Importadora Tay Fu S. A., Tayfusa
Comercializadora e importadora de neumáticos
Vía a San Carlos, km 1, gasolinera Terpel, Quevedo
(+593) 52 770 636

Llanticentro L&M S. A.
Importadora y comercializadora de neumáticos
Av. Diego de Vásquez N72-104, vía a Carcelén, Quito
(+593) 22 484 065
www.llanticentro.ec

Michelin del Ecuador S. A.
Importadora y comercializadora de neumáticos
Baquerizo Moreno s/n y José Luis Tamayo, Edif. Torres del Castillo, Torre 2, piso 16, Quito
(+593) 984 031 950

Sait Samaniego Iturralde S. A.
Importadora y comercializadora de neumáticos
Unidad Nacional y Av. Ángel Subía, Latacunga
(+593) 32 660 740
www.sait-importadores.com

Segovia Maya Ribadeneira Semayari Cía. Ltda.
Importadora y comercializadora de neumáticos
Av. Eloy Alfaro 24-74, diagonal al Terminal Terrestre, Latacunga
(+593) 32 811 364
https://www.imotriz.com.ec/tienda/semayari

Tractomaq S. A.
Importadora y comercializadora de neumáticos
Parque Industrial Inmaconsa, vía a Daule, km 9 ½, Eucaliptos y Quinquelios, Guayaquil
(+593) 45 00 12 85
https://grupotractomaq.com/



Repuestos y accesorios

Akaisan S. A.
Repuestos y accesorios
Parque Comercial California 1, local 3, bloque G, vía a Daule, km 11 ½, Guayaquil
(+593) 42 10 34 96
www.akaisan.com

Autoeastern S. A.
Repuestos
Av. Galo Plaza Lasso y José María Borrero
(+593) 26 03 89 34
www.planetarepuestos.com.ec

Aviauto Representaciones Internacionales S. A.
Repuestos y accesorios
Galo Plaza Lasso N57-103 y Los Ciruelos, Quito
(+593) 23 465 300
www.aviauto.net

Frenoseguro Cía. Ltda.
Repuestos y accesorios
Av. Juan Tanca Marengo, km 5 ½, Guayaquil
(+593) 45 004 500
www.frenoseguro.com

Garner Espinosa C. A.
Repuestos y accesorios
Eloy Alfaro N73-22 y Calle N73, Quito
(+593) 22 808 408
www.garner.com.ec

Hivimar Cía. Ltda.
Repuestos y accesorios
Av. Juan Tanca Marengo, km 2 ½ y Agustín Freire, Guayaquil
(+593) 43 731 900
www.hivimar.com

Importadora Alvarado Vásconez Cía. Ltda.
Repuestos y accesorios
Panamericana Norte, km 7 ½, vía a Samanga, Ambato
(+593) 32 997 600
www.iav.com.ec

Importadora Dávila
Repuestos y accesorios
Domingo Rengifo N74-21 y Antonio Basantes, Quito
(+593) 22 47 44 00
www.importadoradavila.com

Infamotors S. A.
Repuestos y accesorios
Av. de las Américas y Calle Décima, esq., Mz. 10, Solar N2, Guayaquil
(+593) 42 28 05 51
https://infamotor.com/

Mansuera S. A.
Repuestos y accesorios
Av. Bellavista Oe2-73 y Panamericana Norte, Quito
(+593) 1800 626 783
www.mansuera.com

Productos Metalúrgicos S. A., Promesa
Repuestos y accesorios
Vía a Daule, km 5 ½, Guayaquil
(+593) 46 00 60 60
www.promesa.com.ec

Proveedora Automotriz S. A. C. I.
Repuestos y accesorios
Los Arupos E1-26 y Av. Galo Plaza Lasso, esq., Quito
(+593) 23 947 910
www.proveedora-automotriz.com

Servifreno C. A.
Repuestos y accesorios
Panamericana Norte N67-103 y Los Ciruelos, Quito
(+593) 22 80 77 11
www.servifreno.com



Aseguradora

Acosaustro S.A.
Aseguradora
Av. Colón E1-45 y Av. 10 de Agosto, Quito
(+593) 22 97 70 00
www.acosaustro.com.ec

Aseguradora del Sur C. A.
Aseguradora
Av. de los Naranjos N44-463 y Las Azucenas, Quito
(+593) 95 553 333
www.aseguradoradelsur.com

Fideval S.A.
Administrador de fondos y fideicomisos
Coruña N28-14 y Manuel Iturrey, Edif. Torre Santa Fe, Torre Corporativa, Quito
(+593) 22 945 300
www.fideval.com

Mapfre Seguros
Aseguradora
Justino Cornejo, entre Av. Francisco de Orellana y Av. Luis Orrantia, Torre Atlas, piso 11, Kennedy Norte, Guayaquil
(+593) 43 811 500
www.mapfreatlas.com.ec

Plan Automotor Ecuatoriano S. A.
Aseguradora
Av. Orellana E9-102 y Av. 6 de Diciembre
(+593) 1800 243 897
www.chevyplan.com.ec



Baterías

Industria Dacar Cía. Ltda.
Distribuidor de baterías
Vía a Daule, km 15 ½, Parque Industrial Pascuales, calles Cobre y Rosavin, Guayaquil
(+593) 43 80 37 50
www.bateriasdacar.com

Mevo Energy Company S.A.S
Infraestructura de carga para vehículos eléctricos
Av. Diego de Almagro y Juan Severino, Edf. Edge, Quito
(+593) 998 631 219
www.mevomobility.com

Tecnova S. A.
Distribuidor de baterías
Las Monjas 10, Guayaquil
(+593) 42 204 000
www.tecnova.com.ec



Consorcio automotor

Comprasigma S. A.
Consorcio automotor
Juan Diguja Oe1-82 y Vozandes, Quito
(+593) 23 98 07 20
www.certero.ec

Consorcio del Pichincha S. A., Condelpi
Consorcio automotor
Av. 6 de Diciembre N32-208 y Pedro Ponce Carrasco, Quito
(+593) 1700 80 80 80
www.condelpi.com



Agentes aduaneros y servicios logísticos

Comercial Aduanera Internacional Raúl Coka Barriga Cía. Ltda.
Afianzadora aduanera
Av. Amazonas 4080 y Unión Nacional de Periodistas, Edif. Torre del Sol, Quito
(+593) 987 361 601
https://rcbglobal.com/

Lozano Asesores Cía. Ltda.
Agentes aduaneros
Av. República de El Salvador N35-82 y Portugal, Edif. Twin Towers, oficina PH, Quito
(+593) 961 215 386
www.lozanoasesores.com

Mercado Libre
Servicios logísticos
Avenida Amazonas N39-61 y Alfonso Pereyra, Edificio Centro Financiero, Piso 3°, Oficina 315
www.mercadolibre.com.ec

Schryver del Ecuador S. A.
Servicios logísticos
Av. República de El Salvador N34-493 y Av. Portugal, Torre Gibraltar, piso 3
(+593) 24 01 61 03



Financieras

Amerafin S. A. / BPAC
Servicios financieros
Av. Amazonas N39-61 y Alfonso Pereira, Centro Financiero, Quito
(+593) 22 987 900

Banco Amazonas
Servicios financieros
Av. Francisco de Orellana 238, Guayaquil
(+593) 1700 456 456
www.bancoamazonas.com

Banco Bolivariano C. A.
Servicios financieros
Junín 200 y Panamá, Guayaquil
(+593) 42 305 000
www.bolivariano.com

Banco Capital
Servicios financieros
Av. Amazonas N34-289 y Av. Atahualpa, Quito
(+593) 22 26 52 31
https://www.bancocapital.com/web/

Banco Guayaquil S. A.
Servicios financieros
Pichincha y P. Icaza, Guayaquil
(+593) 43 730 100
www.bancoguayaquil.com



→ Pintura automotriz

Pinturas Cóndor S. A.
Pintura automotriz
Cusubamba Oe1-365 y Manglar Alto, Sector Guajaló, Quito
(+593) 1800 266 367
www.pinturascondor.com



→ Sistemas satelitales de seguridad vial

Audioauto S. A. Tracklink
Sistemas satelitales de seguridad vehicular
Calle de las Buganvillas N46 y Av. Eloy Alfaro, Quito
(+593) 25 00 40 04
https://tracklink.com.ec/

Carro Seguro Carseg S. A. Hunter
Sistemas satelitales de seguridad vehicular
Av. 6 de Diciembre N58-112 y Fray L. Murialdo, Quito
(+593) 46 004 640
www.hunter.com.ec

Roadtrack Ecuador Cía. Ltda.
Sistemas satelitales de seguridad vehicular
Manuel Najas Oe1-81 y Juan de Selis, Carcelén Alto, Quito
(+593) 1800 48 87 26
www.ituran.com.ec



→ Renta de vehículos

Expertia Corporativa S. A.
Renta de vehículos
Av. 12 de Octubre N24-774 y Av. Coruña, Edif. Urban Plaza, piso 6, Quito
(+593) 23 23 00 23
www.expertia.ec



→ Talleres

Ecublin S.A.
Servicio de blindaje vehicular
Av. Juan Tanca Marengo Solar 7 Mz. 112, Guayaquil
(+593) 939 984 023
https://blindador.com/

Mundo Motriz S. A.
Centro de colisiones y venta de repuestos
Av. Eloy Alfaro s/n y De las Anonas, Quito
(+593) 998 847 605
www.mundomotriz.com.ec

AEADE

→ Créditos

COMITÉ EDITORIAL
Genaro Baldeón
Karla Reinoso
Juan José Abad
Melany Corella
Catherine Peñafiel

EQUIPO AEADE
Presidente Ejecutivo: Genaro Baldeón Herrera

Departamento de Operaciones
Karla Reinoso, Doménica Zapata, Byron Coronel, Gabriela Morales

Departamento Técnico
Juan José Abad, Melany Corella, Daniel Padilla, Eduardo Villacís y Keyla Vivanco.

Departamento de Comunicación
Roosevelt Sandoval, Amanda Baquero, María José Molina y Catherine Peñafiel

Área administrativa
Fátima Miño, Brayan Pinchao, Jéssica Tituaña

INFORMACIÓN ESTADÍSTICA
Equipo técnico Aeade

FUENTES DE TABLAS ESTADÍSTICAS
Argentina – Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (Acara) / Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (Anpact) / Autoplus, Aeade / Banco Central del Ecuador (BCE) / Brasil – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) / Chile – Asociación Automotriz de Chile (ANAC) / Colombia – Asociación Colombiana de Vehículos Automotores (Andemos) / Ecuador – Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (Aeade) / Estados Unidos – National Automobile Dealers Association (NADA) / Fondo Monetario Internacional (FMI) / México – Asociación Mexicana de Industria Automotriz (AMIA) / Perú – Asociación Automotriz del Perú (APP) / Uruguay – Asociación de Concesionarios de Marcas de Automotores (Ascoma) / Venezuela – Cámara Automotriz de Venezuela (Cavenez)

COMERCIALIZACIÓN
Melany Corella
Daniel Padilla
Eduardo Villacís
Keyla Vivanco
Doménica Zapata

CONTENIDOS
Asobanca
Juan José Abad
Francisco Briones
Juan Rivadeneira Frisch
Catherine Peñafiel

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Ángel Cahuasquí

DISEÑO DE PORTADA
AEADE

FOTOS
Álvaro Sevilla

IMPRESIÓN
Gráficas Iberia

AEADE 80 AÑOS

ASOCIACIÓN DE EMPRESAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR

Núñez de Vela E3-13 y Av. Atahualpa.
Edificio Torre del Puente. Piso 10
(593)226-9052 · 226-9056

www.aeade.net

Síguenos en redes sociales:

Aeade ***@AeadeEc*** ***AEADE.EC***