



Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar, Ciudad de México, México.  
ISSN 2707-2207 / ISSN 2707-2215 (en línea), marzo-abril 2026,  
Volumen 10, Número 2.

[https://doi.org/10.37811/cl\\_rcm.v10i2](https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v10i2)

**MARCO REGULATORIO EN EL SECTOR DEL  
TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN  
ECUADOR: IMPACTO EN LA EFICIENCIA Y  
EL DESARROLLO ECONÓMICO**

**REGULATORY FRAMEWORK IN THE TRANSPORT AND  
LOGISTICS SECTOR IN ECUADOR: IMPACT ON EFFICIENCY  
AND ECONOMIC DEVELOPMENT**

**Maryorie Lisbeth Montenegro Quiroz**  
Universidad Politécnica Estatal del Carchi – Ecuador

**Jorge Luis Chunés Jácome**  
Universidad Politécnica Estatal del Carchi - Ecuador

DOI: [https://doi.org/10.37811/cl\\_rcm.v10i2.23400](https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v10i2.23400)

## Marco regulatorio en el sector del transporte y la logística en Ecuador: impacto en la eficiencia y el desarrollo económico

**Maryorie Lisbeth Montenegro Quiroz<sup>1</sup>**  
[maryorie.montenegro@upec.edu.ec](mailto:maryorie.montenegro@upec.edu.ec)  
<https://orcid.org/0009-0002-8048-5302>  
Universidad Politécnica Estatal del Carchi  
Ecuador

**Jorge Luis Chunés Jácome**  
[jorge.chunes@upec.edu.ec](mailto:jorge.chunes@upec.edu.ec)  
<https://orcid.org/0000-0003-1967-7110>  
Universidad Politécnica Estatal del Carchi  
Ecuador

### RESUMEN

El sistema logístico y de transporte ecuatoriano es un pilar estratégico para la competitividad nacional y el desarrollo económico. Este artículo analiza la normativa vigente, centrándose en la interacción entre la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tras su reforma en 2021, y las resoluciones de la Agencia Nacional de Tránsito entre 2021 y 2023. El estudio utiliza un método cualitativo descriptivo y documental, así como una triangulación basada en doce referencias bibliográficas y seis instrumentos legales. Los resultados muestran que la simplificación administrativa introducida por la Resolución No. 018-DIR-2022-ANT ha aumentado la eficiencia operativa, al mismo tiempo, surgen tensiones entre las medidas destinadas a fortalecer la resiliencia postpandemia, como la extensión de la vida útil de los vehículos (Resolución No. 026-DIR-2022-ANT), y los indicadores de productividad a largo plazo del sector, además, el marco legal actual presenta importantes deficiencias en la integración de la logística inversa y la economía circular. Los autores concluyen que el desarrollo económico del país requiere la armonización de regulaciones que vinculen el transporte terrestre con la promoción del comercio internacional y el desarrollo sostenible, tomando en cuenta las diferencias regionales en infraestructura y movilidad.

**Palabras clave:** marco normativo, transporte, logística, Ecuador, eficiencia

---

<sup>1</sup> Autor principal  
Correspondencia: [maryorie.montenegro@upec.edu.ec](mailto:maryorie.montenegro@upec.edu.ec)

# Regulatory framework in the transport and logistics sector in Ecuador: impact on efficiency and economic development

## ABSTRACT

The Ecuadorian logistics and transport system is a strategic pillar for national competitiveness and economic development. This article analyzes the current regulatory framework, focusing on the interaction between the Organic Law of Land Transport, Traffic and Road Safety, following its 2021 reform, and the resolutions issued by the National Transit Agency between 2021 and 2023. The study employs a qualitative, descriptive, and documentary methodology, as well as triangulation based on twelve bibliographic references and six legal instruments. The results show that the administrative simplification introduced by Resolution No. 018-DIR-2022-ANT has increased operational efficiency. At the same time, tensions arise between measures aimed at strengthening post-pandemic resilience, such as the extension of vehicle service life (Resolution No. 026-DIR-2022-ANT), and the sector's long-term productivity indicators. Additionally, the current legal framework presents significant shortcomings in the integration of reverse logistics and the circular economy. The authors conclude that the country's economic development requires the harmonization of regulations that link land transport with the promotion of international trade and sustainable development, taking into account regional differences in infrastructure and mobility.

**Keywords:** regulatory framework, transport, logistics, Ecuador, efficiency

*Artículo recibido 28 febrero 2026*

*Aceptado para publicación: 28 marzo 2026*



## INTRODUCCIÓN

Los pilares del desarrollo económico y la competitividad de cualquier país son la logística y el transporte, mismos que funcionan como un sistema circulatorio que garantizan el flujo de bienes, servicios y capital. En el contexto global, caracterizado por una red de conexiones sin precedentes y la necesidad de cadenas de suministro sostenibles, flexibles y eficientes, la infraestructura y los procesos logísticos han perdido su importancia operativa y se han convertido en factores estratégicos (*United Nations Conferencia on Trade and Development* [UNCTAD], 2020). Especialmente en países en desarrollo como Ecuador, la eficiencia de estos sectores determina no solo la eficacia del sistema, sino también la capacidad del país para integrarse eficazmente en los mercados internacionales (Torres y Cruz, 2025).

Ecuador, en su ubicación geográfica en el sur del océano Pacífico, cuenta con una variada gama de productos de exportación, dependiendo en gran medida de un sistema de transporte y logística para enviar sus productos al extranjero, especialmente en los sectores de la agricultura, la pesca y la energía. Sin embargo, la complejidad de estos sistemas va más allá de las infraestructuras físicas, como puertos, carreteras y aeropuertos. Como señalan Mocha *et al.* (2023), durante la última década, la productividad del sector del transporte del país se ha caracterizado por fluctuaciones empíricas, lo que pone de relieve la necesidad de reforzar el progreso tecnológico y adaptar las políticas públicas. Desde este punto de vista, la eficiencia de la cadena de suministro es indisociable del marco jurídico vigente, que debe garantizar un equilibrio entre la seguridad jurídica y la simplificación operativa.

La normativa del Ecuador, definida en la Ley de Transporte Terrestre, Tráfico y Seguridad Vial, establece las pautas para un gran número de actores de la cadena de valor, este marco jurídico, complementado por las disposiciones generales y las resoluciones técnicas de la Agencia Nacional de Tránsito, define desde los permisos para el transporte de mercancías hasta las especificaciones técnicas de los vehículos (Resolución No. 006-DIR-2022-ANT). Sin embargo, la introducción de nuevas normas plantea retos económicos. Cedeño y Velásquez (2023) sostienen que el cumplimiento de un marco jurídico complejo repercute en los costos operativos, que deben analizarse en términos de eficiencia y sostenibilidad.

La eficacia del transporte y la logística en Ecuador no solo se mide por la velocidad y el costo, sino también por su resistencia ante crisis disruptivas. Los efectos de la pandemia de COVID-19 han puesto



de manifiesto la vulnerabilidad de los flujos logísticos nacionales y han hecho necesaria la reestructuración de la gestión del transporte internacional (Capurro, 2020; Apolinario *et al.*, 2025). Del mismo modo, el marco legal debe seguir evolucionando hacia la facilitación del comercio, en la que las normas aduaneras y la simplificación de los procedimientos (Resolución No. 018-DIR-2022-ANT) desempeñan un papel catalizador. Según Martínez (2025), la logística simplificada y desburocratizada es el catalizador más potente para la innovación y para atraer la inversión extranjera.

A pesar de los avances en materia de infraestructura, como la modernización de los puertos de Guayaquil y Posorja (Piza, 2025), siguen existiendo diferencias significativas en la competitividad regional en el ámbito de la logística. Obregón *et al.* (2025) destacan que la distribución de los servicios y la movilidad entre las diferentes zonas geográficas de Ecuador es desigual, y subrayan la necesidad de introducir medidas diferenciadas para reducir las desigualdades territoriales en el marco regulatorio, además, la legislación debe abordar nuevos paradigmas como la economía circular y la logística inversa. Apolinario *et al.* (2024) destacan los obstáculos normativos que siguen impidiendo una gestión eficaz de las devoluciones en la cadena de suministro, mientras que Corral (2022) propone el teletrabajo como medida de transporte sostenible que puede reducir la congestión en los corredores logísticos urbanos.

El objetivo de este estudio se centra en realizar un análisis exhaustivo de la normativa en el sector del transporte y la logística en Ecuador. La finalidad es determinar el impacto de estas leyes, reglamentos y resoluciones en la eficiencia operativa de los sectores afectados y su efecto multiplicador en el desarrollo económico nacional. Sobre la base de este análisis, se identificarán los puntos fuertes del sistema y las brechas normativas que crean obstáculos, y se presentarán propuestas sobre cómo optimizar la normativa para promover la competitividad, la integración logística regional y la adaptación a las normas mundiales de desarrollo sostenible.

## **METODOLOGÍA**

Este estudio utiliza un método cualitativo y analítico, basado en una revisión sistemática de la literatura y un análisis explicativo del marco legal vigente. La investigación, de tipo no experimental, es descriptiva, correlativa y documental. Su objetivo es determinar la relación entre el marco legal del transporte en Ecuador y los indicadores de eficiencia logística y desarrollo económico.

## **Diseño de la Investigación**

El diseño del estudio es transversal no experimental. La investigación es analítica y sintética, dado que analiza los marcos regulatorios vigentes (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y resoluciones de la Agencia Nacional de Tránsito) para comprender sus componentes y vincular estos resultados con los datos de productividad y eficiencia de la literatura existente.

## **Enfoque y Método**

La investigación fue desarrollada mediante análisis documental porque permite una revisión sistemática de fuentes científicas y legales secundarias. Asimismo, se empleó el método cualitativo que contribuye a comprender el impacto de la normativa en las actividades de las empresas del sector y permite interpretar cómo la normativa de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de la Agencia Nacional de Tránsito, constituyen obstáculos u oportunidades para el sector nacional.

## **Unidades de Análisis y Corpus Documental**

El corpus del estudio se compiló mediante un muestreo intencional, los documentos se seleccionaron en función de su relevancia, actualidad y autoridad científica. Las unidades de análisis se dividieron en dos grupos:

**Instrumentos jurídicos nacionales:** Se analizaron seis leyes ecuatorianas:

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, reformada en 2021.

Reglamento general a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Decreto Ejecutivo No. 1196)

Reforma al reglamento de procedimientos y requisitos para la matriculación vehicular (Resolución No. 006-DIR-2022-ANT)

Reglamento para la optimización, actualización y simplificación de trámites regulados por la Agencia Nacional de Tránsito (Resolución No. 018-DIR-2022-ANT)

Ampliación de años de vida útil en vehículos del transporte terrestre público y comercial en Ecuador (Resolución No. 026-DIR-2022-ANT)

Reglamento para el servicio de transporte terrestre comercial escolar e institucional (Resolución No. 015-DIR-2023-ANT)



**Literatura científica:** Se seleccionaron 12 fuentes bibliográficas (artículos científicos, informes de organizaciones internacionales como la UNCTAD y publicaciones profesionales) e indexadas en bases de datos confiables para garantizar una base teórica actual para el análisis (2020-2025).

### **Fases de la Investigación**

El proceso de investigación se desarrolló en tres fases:

**Fase heurística:** Esta fase consistió en la búsqueda y recopilación de normativas técnicas y literatura científica. Los términos de búsqueda utilizados incluyeron “normativa ecuatoriana”, “logística de transporte”, “eficiencia económica” y “ANT Ecuador”. El estudio se centró en el transporte terrestre y la logística en general.

**Fase hermenéutica:** Durante esta fase, se realizó una lectura crítica y un análisis de la normativa. Los objetivos de las normativas (Simplificación administrativa mediante la Resolución No. 018-DIR-2022-ANT) se compararon con los resultados empíricos sobre productividad y barreras logísticas identificados por autores como Mocha *et al.* (2023) y Apolinario *et al.* (2024).

**Fase de síntesis y triangulación:** Se triangularon los datos, vinculando la normativa, la teoría logística y los indicadores de desarrollo económico, esta fase permitió identificar las brechas existentes entre el marco legal y la realidad operativa del transporte en diferentes zonas geográficas del país.

### **Técnicas de Análisis de Datos**

Mediante el análisis cualitativo se identificó cuatro dimensiones clave del impacto de las regulaciones:

**Dimensión operativa:** Impacto en la simplificación de procesos y los tiempos de transporte.

**Dimensión económica:** Relación entre la normativa y los costos en la cadena de suministro.

**Dimensión de sostenibilidad:** Análisis de la normativa con respecto a la economía circular y la logística inversa.

**Dimensión de facilitación:** Evaluación del marco legal con relación a los estándares de comercio internacional.

## **RESULTADOS Y DISCUSIÓN**

### **Análisis del marco normativo del transporte y la logística en Ecuador**

El marco normativo ecuatoriano ha experimentado una profunda transformación en los últimos tres años, con el objetivo de adaptar la normativa del transporte terrestre a las exigencias de eficiencia

logística y competitividad económica. Esta modernización responde a la necesidad de fortalecer la cadena de suministro nacional ante el creciente dinamismo económico y el aumento de los costos logísticos. En este contexto, la Agencia Nacional de Tránsito ha adoptado una serie de instrumentos regulatorios, objeto de este análisis, los cuales buscan optimizar las operaciones de transporte, simplificar los trámites administrativos y mejorar los estándares técnicos y de control (Ver Tabla 1).

**Tabla 1**

*Comparación de las resoluciones de la Agencia Nacional de Tránsito y sus implicaciones para la logística y el transporte*

<b>Resoluciones</b>	<b>Objetivo</b>	<b>Implicación Logística</b>
Resolución No. 018-DIR-2022-ANT	Optimizar y simplificar trámites administrativos.	Reducción de tiempos de inactividad de flota, por gestión de permisos.
Resolución No. 006-DIR-2022-ANT	Regular la matrícula según capacidad y tipo de servicio.	Asegura la capacidad técnica de los vehículos para la carga transportada.
Resolución No. 026-DIR-2022-ANT	Extender la vida útil de los vehículos de transporte.	Asistencia financiera inmediata. Riesgo de obsolescencia a largo plazo.
Resolución No. 015-DIR-2023-ANT	Regular el transporte escolar, institucional y de servicios.	Define el funcionamiento de las flotas de apoyo en la logística institucional.
Resolución No. 018-DIR-2022-ANT	Reformar los títulos habilitantes de carga pesada.	Seguridad jurídica en la cadena de suministro para las operadoras comerciales

Con la identificación de estos instrumentos jurídicos, cada uno se somete a un análisis que compara su mandato legal con la realidad operativa de la logística y del transporte, esta comparación destaca tanto los avances regulatorios alcanzados como las diferencias entre la legislación formal y su aplicación práctica en la gestión de la cadena de suministro. Por lo tanto, el análisis del marco regulatorio requiere un enfoque holístico que integre la ley principal, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con los reglamentos técnicos secundarios emitidos por la Agencia Nacional de Tránsito.

Esta relación se caracteriza por una tensión constante entre la necesidad de control estatal y la exigencia de agilidad logística, requisito esencial para el desarrollo económico y la competitividad del país.

### **Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: Estructura y Competencias**

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Reformada en 2021) no solo es una norma de tránsito, sino también una herramienta de planificación estratégica para la movilidad nacional.

El artículo 3 estipula que el Estado garantiza la movilidad de personas y mercancías, priorizando la eficiencia y la seguridad, sin embargo, las competencias regulatorias se comparten entre la Agencia Nacional de Tránsito y los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD).

Esta división de responsabilidades tiene consecuencias directas para la logística. Según Torres y Cruz (2025), la cadena de suministro requiere consistencia. Cuando los GAD adoptan normativas locales que entran en conflicto con la normativa nacional sobre transporte de mercancías, surgen barreras internas que extienden los tiempos de transporte. La reforma de 2021 buscó abordar este problema mediante la introducción de un sistema nacional de competencias, sin embargo, su implementación aún enfrenta dificultades relacionadas con la integración tecnológica, un factor que Mocha *et al.* (2023) identificaron como un obstáculo para la productividad histórica del sector durante el período 2012-2021.

### **Optimización de procesos: El impacto de la Resolución No. 018-DIR-2022-ANT**

El Reglamento para la optimización, actualización y simplificación de trámites regulados por la Agencia Nacional de Tránsito, aprobado mediante Resolución No. 018-DIR-2022-ANT representa una iniciativa de mayor alcance hasta la fecha por reducir la burocracia en el sector. Esta normativa tiene por objetivo simplificar los trámites para obtener y renovar permisos de operación. En lo que concierne la logística del transporte, este aspecto es de suma importancia, dado que, cada día que un vehículo permanece inactivo por falta de permisos genera costos de oportunidad que afectan negativamente la rentabilidad del sector.

Martinez (2025) argumenta que la facilitación del comercio no se limita a los aranceles, sino que también se aplica a la infraestructura institucional que facilita la movilidad. Al reducir los requisitos de actualización de la flota y el registro de vehículos de carga, la Resolución No. 018-DIR-2022-ANT reduce los costos de transacción. Esta opinión también es compartida por la UNCTAD (2020), que indica



que la digitalización de los trámites administrativos es relevante para mantener la competitividad en mercados globales saturados.

### **Impacto económico de las regulaciones técnicas (Resolución No. 006-DIR-2022-ANT)**

Las regulaciones técnicas, en particular la Reforma al reglamento de procedimientos y requisitos para la matriculación vehicular (Resolución No. 006-DIR-2022-ANT), regulan la matriculación de vehículos según la capacidad de carga y el modo de transporte. Su objetivo es garantizar la seguridad vial y el mantenimiento de la infraestructura, sin embargo, su implementación representa una carga económica significativa para la sociedad. Cedeño y Velásquez (2023) analizan el impacto de la introducción de estas nuevas regulaciones en la estructura financiera de las empresas de transporte.

El costo de adecuar los vehículos a las nuevas especificaciones técnicas de la Agencia Nacional de Tránsito puede obligar a su reemplazo; si el marco regulatorio es demasiado rígido, los operadores pueden optar por procedimientos informales o el uso de rutas no controladas, lo que paradójicamente reduce la seguridad logística. Por consiguiente, las regulaciones deben complementarse con incentivos económicos o períodos de transición que permitan la transición tecnológica sin comprometer la estabilidad económica del sector.

### **Resiliencia Postpandemia y Vida Útil: Resolución No. 026-DIR-2022-ANT**

La pandemia de COVID-19 impactó profundamente la logística en Ecuador (Capurro, 2020). La Resolución No. 026-DIR-2022-ANT: Ampliación de años de vida útil en vehículos del transporte terrestre público y comercial en Ecuador, que extendió la vida útil de los vehículos, buscaba asegurar la supervivencia económica del sector, sin embargo, desde el punto de vista de la productividad, esta medida resulta paradójica. Por un lado, evita la quiebra de las empresas de transporte al no exigirles la renovación de sus flotas de vehículos durante la crisis; por otro, perjudica su eficiencia operativa.

Una flota de vehículos obsoleta conlleva mayores costos de mantenimiento y una menor disponibilidad, según el documento “La Gestión de la Logística y el Transporte Internacional en el Ecuador: Estrategias, Retos y Oportunidades en un Mundo Globalizado” (Apolinario *et al.*, 2025), la confiabilidad de la flota de vehículos es un factor clave para cumplir con los estándares de entrega justo a tiempo. Si bien las regulaciones han reducido el tráfico en el corto plazo, representan un desafío a largo plazo en términos

de eficiencia logística, que el gobierno debe abordar eliminando incentivos fiscales y otorgando beneficios a los vehículos con propulsión alternativa.

### **Regulaciones Aduaneras: Una Expansión de la Logística**

La zona aduanera primaria, marca el éxito o fracaso de la logística terrestre de Ecuador, ante lo cual, constituye un elemento clave para la eficiencia de esta. Córdova *et al.* (2023) realizaron un análisis comparativo regional que sitúa a Ecuador en una fase de transición hacia la optimización logística integral. Las regulaciones aduaneras deben integrarse con las regulaciones de transporte, por ejemplo, el uso de sellos electrónicos y el rastreo de mercancías regulados por la Agencia Nacional de Tránsito deberían ser reconocidos automáticamente por las autoridades aduaneras para evitar controles innecesarios y el consiguiente aumento de los costos de la cadena de suministro. Según Martínez (2025), este impacto de la logística en la facilitación del comercio internacional está sujeto a un análisis de costo-beneficio, y Ecuador podría mejorar aún más la interoperabilidad de datos entre el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) y la Agencia Nacional de Tránsito (ANT).

### **Territorialidad, movilidad y brecha regionales**

El marco legal nacional (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial) se aplica según el principio de aplicabilidad general, pero la realidad física del Ecuador es heterogénea. Obregón *et al.* (2025) muestran que la infraestructura y la movilidad presentan importantes asimetrías geográficas. La normativa actual no diferencia suficientemente los requisitos logísticos del transporte de mercancías en la región de la Sierra, con sus desafíos topográficos y climáticos, de los de la región costera.

Esta falta de especificidad regional en la normativa genera ineficiencia. Las decisiones de la Agencia Nacional de Tránsito deberían permitir una gestión diferenciada de la movilidad para fortalecer la competitividad regional y, por ejemplo, permitir diferentes configuraciones de carga según la zona geográfica, respetando las normas de seguridad vial.



## **Hacia un marco para el desarrollo sostenible**

El marco regulatorio enfrenta el reto de modernizarse. Apolinario *et al.* (2024) identifican importantes barreras cualitativas para la implementación de la logística inversa y la economía circular en Ecuador, bajo las condiciones actuales, no existe una normativa clara que incentive a las empresas de transporte a gestionar la devolución de embalajes o productos al final de su vida útil dentro de una cadena de suministro regulada.

El teletrabajo, analizado por Corral (2022) como una medida de transporte sostenible, también debe integrarse en la estrategia logística nacional; las regulaciones que promueven el teletrabajo reducen la demanda de movilidad individual en horas punta y optimizan el uso de la infraestructura vial para el transporte de mercancías, en virtud de lo anterior, el marco regulatorio del transporte ya no puede considerarse de forma aislada, sino que debe vincularse con las políticas laborales y ambientales para aumentar la eficiencia económica del país.

## **DISCUSIÓN**

La interacción entre los marcos regulatorios y la eficiencia logística en Ecuador revela una estructura compleja donde los avances en la simplificación administrativa coexisten con obstáculos estructurales de larga data. El análisis se estructura en torno a cinco áreas clave que permiten interpretar la realidad del sector en el contexto del desarrollo económico.

### **La paradoja de la productividad y la regularidad**

Un análisis empírico de la productividad en el sector del transporte ecuatoriano durante el período de 2012-2021 realizado por Mocha *et al.* (2023) sugiere que el crecimiento no ha sido constante, sino que ha dependido de factores externos y de la adaptabilidad tecnológica de los operadores. Por el contrario, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su reforma de 2021, a pesar de centrarse en la estandarización y el aseguramiento de la calidad, históricamente han obstaculizado la agilidad operativa debido a la estricta aplicación de las licencias de operación.

La introducción de nuevas regulaciones, como destacan Cedeño y Velásquez (2023) en su análisis de impacto económico, genera una carga administrativa que puede anular las ganancias de productividad logradas mediante las mejoras de infraestructura, en este contexto, el debate debería centrarse en el propósito del marco regulatorio ecuatoriano, ¿aumentar la eficiencia o simplemente fortalecer el control



administrativo?, los resultados sugieren que Ecuador necesita pasar de una “regulación controladora” a una “regulación habilitadora”, donde el cumplimiento sea un factor facilitador más que una fuente de costos residuales para la logística del transporte (Torres y Cruz, 2025).

### **Facilitación del Comercio: Sinergia entre Transporte y Aduanas**

Un punto clave de debate se refiere a la actual falta de coordinación entre el transporte terrestre y la normativa aduanera. Martínez (2025) enfatiza que los beneficios de la logística para facilitar el comercio internacional solo se materializarán cuando se reduzcan los costos y las demoras a lo largo de la cadena de suministro, por otro lado, Córdova *et al.* (2023) muestran en su análisis comparativo regional que, a pesar del progreso de Ecuador en la implementación de los estándares internacionales propuestos por la UNCTAD (2020), la eficiencia operativa aún se ve limitada.

La Resolución No. 018-DIR-2022-ANT, que busca agilizar los trámites, es un paso en la dirección correcta, pero su impacto será limitado si los procedimientos aduaneros no reconocen la trazabilidad y los registros digitales emitidos por la Agencia Nacional de Tránsito, de manera consecuente, el debate debe centrarse en la necesidad de una interoperabilidad total de los datos. La eficiencia de la logística interna depende de la capacidad de los vehículos de carga aprobados bajo la Resolución No. 006-DIR-2022-ANT para despachar con la misma rapidez en los depósitos aduaneros y centros de distribución, eliminando así los dobles controles que actualmente frenan el desarrollo económico (Apolinario *et al.*, 2025).

### **Asimetría regional y el desafío de la cohesión territorial**

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ignora las realidades geográficas que Obregón *et al.* (2025) identifican como factores importantes para la competitividad logística regional. En Ecuador, la logística en la ruta costera se percibe de forma diferente a la de las rutas amazónicas. La normativa vigente prescribe estándares técnicos uniformes que no siempre son eficaces dada la diversidad de infraestructura y movilidad en las diferentes zonas geográficas.

Este enfoque regulatorio centralizado genera un rezago en el desarrollo económico en algunas regiones. El debate debería proponer una regionalización de la normativa técnica, en la que las decisiones de la Agencia Nacional de Tránsito consideren la capacidad de carga y los tipos de vehículos óptimos para cada topografía, permitiendo una logística más resiliente y adaptada a la geografía ecuatoriana. La falta



de esta perspectiva territorial en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial limita la importancia de la logística como factor clave en la economía local fuera de los principales centros de transporte.

### **Vida Útil Vehicular y la Eficiencia Postpandemia**

La Resolución No. 026-DIR-2022-ANT, que extendió la vida útil de los vehículos, sirve como estudio de caso de las respuestas regulatorias a la crisis. Capurro (2020) describe en detalle cómo el sector logístico permitió al país mantenerse a flote durante el confinamiento, a pesar de los altísimos costos operativos. Si bien la medida de la Agencia Nacional de Tránsito fue necesaria para evitar el colapso económico de las empresas de transporte, sus consecuencias a largo plazo son preocupantes.

Mantener los vehículos más allá de su vida útil óptima contradice los principios de productividad y sostenibilidad, una flota envejecida es menos eficiente, consume más combustible y tiene un mayor impacto ambiental. Esto nos lleva a la “barrera de la modernización”, donde Ecuador necesita un marco regulatorio que le permita pasar de un alivio temporal (Resolución No. 026-DIR-2022-ANT) a una reestructuración. La discusión debe centrarse en cómo el Estado puede generar incentivos para reemplazar el parque vehicular sin afectar la liquidez de los operadores, de manera que la logística del transporte pueda volver a los niveles de productividad previos a la crisis (Mocha *et al.*, 2023).

### **Desafíos relacionados con la sostenibilidad y la economía**

Finalmente, el debate debe abordar la falta de una regulación proactiva en materia de logística inversa y economía circular. Apolinario *et al.* (2024) enfatizan que las barreras a la calidad en Ecuador no son solo técnicas o culturales, sino principalmente regulatorias. El marco legal de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no incentiva la devolución de mercancías, lo que incrementa los costos para las empresas que buscan trabajar de forma más sostenible.

Incluso soluciones innovadoras como el teletrabajo (Corral, 2022), que reducen la necesidad de transporte y liberan vías para camiones pesados, no están formalmente integradas en los planes de movilidad logística de la Agencia Nacional de Tránsito. En conclusión, Ecuador se encuentra en una coyuntura crítica, donde el país debe modernizar su marco legal para integrar la sostenibilidad y la digitalización, o continuará enfrentando altos costos logísticos que obstaculizan su desarrollo económico en comparación con sus competidores regionales que ya han adoptado estos paradigmas.





## CONCLUSIONES

Un análisis exhaustivo del marco regulatorio del transporte y la logística en Ecuador permite extraer conclusiones importantes sobre su impacto en la eficiencia operativa y el desarrollo económico nacional. La articulación entre el marco legal primario y la regulación secundaria determina la competitividad del país en un mercado global cada vez más exigente.

### **Eficiencia Regulatoria y Simplificación Administrativa**

El marco regulatorio ecuatoriano ha emprendido una necesaria evolución hacia la simplificación logística. Esta evolución se ha visto influenciada principalmente por la reforma de 2021 a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y se ha implementado mediante instrumentos como la Resolución No. 018-DIR-2022-ANT. La simplificación de trámites que permite esta normativa ha demostrado ser un factor clave para reducir los costos de transacción y mejorar la capacidad de respuesta de las empresas de transporte. Como señalan Torres y Cruz (2025), la logística del transporte es una parte fundamental de la cadena de suministro, y su eficiencia está directamente relacionada con la reducción de los obstáculos de mecanismos de control administrativo que históricamente han afectado la productividad del sector.

Sin embargo, esta simplificación administrativa debe continuar. Un análisis empírico de productividad realizado por Mocha *et al.* (2023) muestra que los períodos de mayor crecimiento del sector coinciden con períodos de estabilidad y claridad regulatoria. La mejora del desarrollo económico del Ecuador depende por tanto de la capacidad de la Agencia Nacional de Tránsito de mantener una política de actualización de la normativa técnica, como la Resolución No. 006-DIR-2022-ANT, acorde a la realidad operativa de las empresas de transporte de carga.

### **El Desafío de la Productividad ante la Resiliencia Económica**

La investigación muestra una contradicción inherente entre las medidas de resiliencia postpandemia y los objetivos de productividad a largo plazo. La Resolución No. 026-DIR-2022-ANT es importante para la supervivencia del sector tras las consecuencias económicas de la crisis sanitaria (Capurro, 2020), pero conlleva el riesgo de una obsolescencia tecnológica permanente. El uso de vehículos con una vida útil prolongada puede aliviar las presiones económicas inmediatas, pero socava la eficiencia energética y la fiabilidad de la cadena de suministro internacional (Apolinario *et al.*, 2025).



En conclusión, el desarrollo económico sostenible requiere una transición de las medidas regulatorias y de emergencia a estrategias que impulsen el crecimiento. El impacto de la introducción de nuevas regulaciones debe evaluarse no solo en términos de controlabilidad, sino también en términos de su impacto en la estructura de costos de los actores y la rentabilidad sistémica (Cedeño y Velásquez, 2023).

### **Facilitación del comercio y convergencia regional**

En Ecuador, la logística es vital para el comercio exterior, y su éxito depende de la armonización con los estándares internacionales propuestos por la UNCTAD (2020). Diversos estudios destacan la urgente necesidad de integrar la normativa de transporte terrestre con la aduanera. Martínez (2025) enfatiza que la facilitación del comercio es una cuestión de análisis de costo-beneficio; en Ecuador, estos beneficios solo se maximizarán si la interoperabilidad regular permite el flujo fluido de mercancías entre los centros de producción y los puntos de salida transfronterizos (Córdova *et al.*, 2023).

La normativa también debe eliminar las asimetrías territoriales, la competitividad regional en logística no debe limitarse a corredores viales específicos. Como identifican Obregón *et al.* (2025), las diferencias geográficas en infraestructura y movilidad deben tenerse en cuenta mediante la normativa nacional (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial) y una planificación descentralizada adaptada a las especificidades de cada región del país.

### **Sostenibilidad y digitalización**

En conclusión, el marco legal presenta importantes deficiencias en materia de sostenibilidad e integración de las nuevas tendencias de movilidad. Ante la ausencia de incentivos legales claros (Apolinario *et al.*, 2024), Ecuador enfrenta obstáculos cualitativos para implementar la logística inversa y la economía circular. La integración de medidas innovadoras, como el teletrabajo (Corral, 2022), como estrategia para reducir la congestión vehicular y mejorar el flujo de mercancías, aún se encuentra en una fase inicial.

## **REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

Agencia Nacional de Tránsito [ANT]. (2022a). *Reforma al reglamento de procedimientos y requisitos para la matriculación vehicular* (Resolución No. 006-DIR-2022-ANT). Segunda Sesión Extraordinaria de Directorio, 05 de Abril de 2022.



- Agencia Nacional de Tránsito [ANT]. (2022b). *Reglamento para la optimización, actualización y simplificación de trámites regulados por la Agencia Nacional de Tránsito* (Resolución No. 018-DIR-2022-ANT). Tercer Suplemento del Registro Oficial No. 103, 12 de Julio 2022.
- Agencia Nacional de Tránsito [ANT]. (2022c). *Ampliación de años de vida útil en vehículos del transporte terrestre público y comercial en Ecuador* (Resolución No. 026-DIR-2022-ANT). Quinto Sesión Ordinaria de Directorio, 02 de Diciembre de 2022.
- Agencia Nacional de Tránsito [ANT]. (2023). *Reglamento para el servicio de transporte terrestre comercial escolar e institucional* (Resolución No. 015-DIR-2023-ANT). Segunda Sesión Ordinaria de Directorio, 24 de Agosto de 2023.
- Apolinario Quintana, R., Rodríguez Donoso, M., Apolinario Quintana, C. y Zambrano Farías, F. J. (2024). Barriers to Reverse Logistics and the Circular Economy in Supply Chain Arrangements: A Qualitative Study in Ecuador. *Revista Galega de Economía*, 33(2), 1-18. <https://doi.org/10.15304/rge.33.2.9228>
- Apolinario Quintana, R. E., Rodríguez Donoso, M. G., Segarra Jaime, H. P., Caicedo Leones, M. A., Valle Matute, J. C., Mata Villagomez, M. W., Baque Mieles, J. A., Sánchez Parrales, C. E., Cabello Vivar, M. A., Cevallos Castro, D. A. y Loma Montoya, J. B. (2025). *La Gestión de la Logística y el Transporte Internacional en el Ecuador: Estrategias, Retos y Oportunidades en un Mundo Globalizado*. Live Working Editorial.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2021). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Registro Oficial Suplemento No. 512, 10 de agosto de 2021.
- Capurro Tapia, E. E. (2020). Impacto económico de la logística en el Ecuador y su afectación en la pandemia. *Dominio De Las Ciencias*, 6(4), 1610–1625. <https://dominiodelasciencias.com/ojs/index.php/es/article/view/1571>
- Cedeño Cedeño, P. D. y Velásquez Gutiérrez, M. T. (2023). Economic impact of the introduction of new regulations: an analysis of construction and transportation SMEs in Ecuador. *Sapienza: International Journal of Interdisciplinary Studies*, 4(4), e23052. <https://doi.org/10.51798/sijis.v4i4.708>



- Córdova Carrión, J. D., Chica Silva, L. M. y Carrión González, J. T. (2023). Regulación aduanera y facilitación logística del comercio: Un análisis comparativo regional desde Ecuador. *Revista Multidisciplinar De Estudios Generales*, 4(4), 757-776. <https://doi.org/10.70577/reg.v4i4.330>
- Corral Naveda, A. N. (2022). Telecommuting as a Sustainable Transportation Measure in Ecuador. *Enfoque UTE*, 13(1), 23-41. <https://doi.org/10.29019/enfoqueute.786>
- Martínez Prats, G. (2025). El impacto de la logística en la facilitación del comercio internacional: un estudio de costos y beneficios. *European Public & Social Innovation Review*, 10, 1-10. <https://doi.org/10.31637/epsir-2025-1626>
- Mocha Ayavaca, K. D., Pinos Luzuriaga, L. G. y Mejía Matute, S. R. (2023). Productividad del sector transporte en el Ecuador, un análisis empírico del periodo 2012-2021. *INNOVA Research Journal*, 8(3.1), 202-224. <https://doi.org/10.33890/innova.v8.n3.1.2023.2322>
- Obregón Zabala, J. E., Osorio Ruiz, A. G. y Moposita Vásquez, D. D. (2025). Competitividad logística regional en el Ecuador: análisis de infraestructura, servicios y movilidad por zonas geográficas. *Perspectivas Sociales y Administrativas*, 3(2), 6-15. <https://doi.org/10.61347/psa.v3i2.89>
- Piza Ortiz, J. K. (2025). Comparative Analysis of Port Logistics between the Ports of Guayaquil and Posorja in Ecuador. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 9(2), 7162-7179. [https://doi.org/10.37811/cl\\_rcm.v9i2.17438](https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v9i2.17438)
- Presidencia de la República del Ecuador. (2012). *Reglamento general a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial* (Decreto Ejecutivo No. 1196). Registro Oficial Suplemento 731, 25 de Junio de 2012.
- Torres Achurra, A. y Cruz B., R. del C. (2025). La Logística del Transporte como Factor Clave en la Cadena de Suministro. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 9(1), 10771-10784. [https://doi.org/10.37811/cl\\_rcm.v9i1.16669](https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v9i1.16669)
- United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD]. (2020). *Review of Maritime Transport 2020*. United Nations.

