

**ANÁLISIS Y PROPUESTA DE MEJORA DE LA GESTIÓN CONTABLE Y TRIBUTARIA
EN TRANSPORTE PESADO, ZONA INDUSTRIAL ITULPARK 2024
ANALYSIS AND PROPOSAL FOR IMPROVING ACCOUNTING AND TAX
MANAGEMENT IN HEAVY TRANSPORT, ITULPARK INDUSTRIAL ZONE 2024**

Autores: ¹Hector Manuel Cañaveral Pineida, ²Juan Bosco Villazhañay Vicuña.

¹ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0007-8884-2200>

²ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-9251-7688>

¹E-mail de contacto: hector.canaveralpineida4964@upse.edu.ec

²E-mail de contacto: jvillazhanay@upse.edu.ec

Afiliación: ¹²Universidad Estatal Península de Santa Elena, (Ecuador),

Artículo recibido: 13 de Junio del 2026.

Artículo revisado: 15 de Junio del 2026.

Artículo aprobado: 15 de Junio del 2026.

¹Ingeniero Comercial, egresado de la Escuela Politécnica Javeriana del Ecuador, (Ecuador).

²Contador Público Auditor, egresado de la Universidad de Cuenca, (Ecuador). Magíster en Contabilidad y Auditoría mención en Gestión Tributaria, egresado de la Universidad Católica de Cuenca, (Ecuador). Doctorado en Contaduría, egresado de la Universidad Autónoma de Nuevo León, (México).

Resumen

La investigación evaluó la gestión contable y tributaria de tres compañías de transporte de carga por carretera del entorno industrial Pifo–Itulpark durante el ejercicio 2024 y formuló una propuesta de mejora basada en riesgos. Se adoptó un enfoque cuantitativo-documental, con diseño no experimental, transversal y estrategia comparativa de casos múltiples. La evidencia estuvo constituida por estados financieros reportados a la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros y documentación empresarial disponible para Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda., Compañía de Transporte de Carga Pesada DTIMEXPRESS S.A. y Transporte Pesado Grúas Pifo COTRANSGRUPI S.A. Se calcularon indicadores de liquidez, endeudamiento, rentabilidad, eficiencia de activos y exposición tributaria registrada, complementados con pruebas de consistencia contable y una matriz de riesgo. Loraver presentó una razón corriente de 1,04, endeudamiento de 56,91 %, margen neto de 2,83 % y ROA de 3,50 %, configurando un perfil de riesgo financiero moderado. DTIMEXPRESS mostró liquidez atípicamente elevada por la reducida magnitud de sus pasivos, pero un margen neto de apenas 0,09 % y ROA de 0,72 %; adicionalmente, la ausencia de costo de ventas separado evidencia una debilidad de clasificación analítica. COTRANSGRUPI no reportó pasivos, alcanzó

margen neto de 7,77 % y ROA de 9,36 %, aunque su escala reducida y la concentración de egresos en gastos administrativos limitan la interpretación. Se propone el Modelo de Gestión Contable-Tributaria para Transporte Pesado (MGCT-TP), estructurado en cinco fases: marco normativo, captura y costeo, cierre y conciliación fiscal, analítica gerencial y aseguramiento continuo. Los resultados no permiten inferir causalidad ni generalizar al sector, pero ofrecen una base verificable para priorizar controles y decisiones.

Palabras clave: Gestión contable, Gestión tributaria, Transporte pesado, Análisis financiero, Riesgo fiscal, Pifo–Itulpark.

Abstract

This research evaluated the accounting and tax management of three road freight transport companies in the Pifo-Itulpark industrial park during the 2024 fiscal year and formulated a risk-based improvement proposal. A quantitative-documentary approach was adopted, with a non-experimental, cross-sectional design and a comparative multiple-case strategy. The evidence consisted of financial statements reported to the Superintendency of Companies, Securities and Insurance and available business documentation for Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda., Compañía de Transporte de Carga Pesada DTIMEXPRESS S.A., and

Transporte Pesado Grúas Pifo
COTRANSGRUPI S.A. Liquidity, debt, profitability, asset efficiency, and recorded tax exposure indicators were calculated, complemented by accounting consistency tests and a risk matrix. Loraver presented a current ratio of 1.04, debt of 56.91%, a net margin of 2.83%, and a return on assets (ROA) of 3.50%, indicating a moderate financial risk profile. DTIMEXPRESS showed atypically high liquidity due to the small size of its liabilities, but a net margin of only 0.09% and an ROA of 0.72%. Additionally, the lack of a separate cost of sales statement reveals a weakness in its analytical classification. COTRANSGRUPI reported no liabilities, achieved a net margin of 7.77%, and an ROA of 9.36%, although its small size and the concentration of expenses in administrative costs limit the interpretation. The Accounting and Tax Management Model for Heavy Transport (MGCT-TP) is proposed, structured in five phases: regulatory framework, data capture and costing, closing and tax reconciliation, management analytics, and continuous assurance. The results do not allow for inferring causality or generalizing to the sector, but they provide a verifiable basis for prioritizing controls and decisions.

Keywords: Accounting management, Tax management, Heavy transport, Financial analysis, Tax risk, Pifo–Itulpark.

Sumário

Esta pesquisa avaliou a gestão contábil e tributária de três empresas de transporte rodoviário de cargas no parque industrial Pifo-Itulpark durante o exercício fiscal de 2024 e formulou uma proposta de melhoria baseada em riscos. Adotou-se uma abordagem quantitativa-documental, com delineamento transversal não experimental e estratégia comparativa de múltiplos casos. As evidências consistiram em demonstrações financeiras reportadas à Superintendência de Empresas, Valores Mobiliários e Seguros e documentação comercial disponível da Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda., Compañía de Transporte de Carga Pesada DTIMEXPRESS S.A. e Transporte Pesado Grúas Pifo

COTRANSGRUPI S.A. Foram calculados indicadores de liquidez, endividamento, rentabilidade, eficiência do ativo e exposição tributária registrada, complementados por testes de consistência contábil e uma matriz de riscos. A Loraver apresentou índice de liquidez corrente de 1,04, endividamento de 56,91%, margem líquida de 2,83% e retorno sobre o ativo (ROA) de 3,50%, indicando um perfil de risco financeiro moderado. A DTIMEXPRESS apresentou liquidez atipicamente alta devido ao pequeno tamanho de seus passivos, mas uma margem líquida de apenas 0,09% e um ROA de 0,72%. Além disso, a ausência de uma demonstração separada do custo das vendas revela uma fragilidade em sua classificação analítica. A COTRANSGRUPI não apresentou passivos, alcançou uma margem líquida de 7,77% e um ROA de 9,36%, embora seu pequeno porte e a concentração de despesas em custos administrativos limitem a interpretação. O Modelo de Gestão Contábil e Tributária para Transporte Pesado (MGCT-TP) é proposto, estruturado em cinco fases: marco regulatório, captura e custeio de dados, fechamento e conciliação tributária, análise gerencial e auditoria contínua. Os resultados não permitem inferir causalidade ou generalizar para o setor, mas fornecem uma base verificável para priorizar controles e decisões.

Palavras-chave: Gestão contábil, Gestão tributária, Transporte pesado, Análise financeira, Risco tributário, Pifo-Itulpark.

Introducción

La gestión contable y tributaria en las empresas de transporte pesado no constituye una función meramente registral. Su calidad determina la capacidad de establecer tarifas técnicamente sustentadas, identificar la rentabilidad por vehículo y ruta, administrar el capital de trabajo, renovar la flota y cumplir las obligaciones fiscales sin afectar innecesariamente la liquidez. El sector combina activos de elevada inversión, costos variables sensibles al combustible y al mantenimiento, exposición a siniestros y ciclos de cobro que pueden extenderse más allá de los

vencimientos tributarios. Por ello, las deficiencias en la clasificación de costos, el cierre contable o la conciliación fiscal se trasladan rápidamente a los márgenes y a la sostenibilidad financiera.

La literatura especializada identifica problemas recurrentes en el transporte de carga: registros incompletos, dependencia de hojas de cálculo, escasa planificación tributaria, insuficiente segregación de funciones y limitada medición del costo por viaje o kilómetro. Morejón y Vera (2022) encontraron que las prácticas tributarias del transporte pesado requieren controles preventivos y actualización permanente; Asencio y Ganchozo (2024) demostraron que la estructura logística y de costos condiciona la rentabilidad; y Ventocilla et al. (2024) subrayaron la importancia de vincular el costeo estratégico con la toma de decisiones. En la misma línea, Loaiza et al. (2025) sostienen que la planificación tributaria debe integrarse con los registros contables y no reducirse al cálculo anual del impuesto a la renta.

El corredor industrial Pifo–Itulpark representa un entorno pertinente para este análisis por su conectividad con la E35, el aeropuerto internacional y las rutas hacia la Sierra y la Amazonía. Itulpark fue reconocido como polo logístico en Pifo y concebido como un parque de bodegas y servicios de clase AAA; sin embargo, la evidencia documental disponible no permite afirmar que las tres compañías estudiadas sean arrendatarias del parque. En consecuencia, la delimitación espacial de esta investigación se formula como entorno o corredor industrial Pifo–Itulpark, evitando equiparar la ubicación en la parroquia de Pifo con la pertenencia física al proyecto logístico (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, 2019; BID Invest, 2023). La versión inicial del estudio presentaba una

incongruencia entre las empresas descritas en el texto y las entidades contenidas en la base financiera. Para restablecer la trazabilidad, esta investigación utiliza exclusivamente las compañías identificadas en los archivos de 2024: Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda., Compañía de Transporte de Carga Pesada DTIMEXPRESS S.A. y Transporte Pesado Grúas Pifo COTRANSGRUPI S.A., todas clasificadas en la actividad CIU H4923.01. Asimismo, se prescinde de resultados de entrevistas no acompañados por transcripciones, instrumentos aplicados o evidencia primaria verificable.

Desde el punto de vista normativo, el transporte nacional terrestre de carga se encuentra gravado con tarifa 0 % de IVA; por tanto, no resulta correcto tratar la prestación principal como un servicio sujeto automáticamente a la tarifa general. Los servicios complementarios deben analizarse según su naturaleza, y la periodicidad de las declaraciones depende de las obligaciones específicas registradas para cada contribuyente. En impuesto a la renta, la tarifa general para sociedades es 25 %, sin perjuicio de reducciones o incrementos previstos legalmente. En materia contable, la Superintendencia de Compañías estableció criterios cuantitativos para la aplicación de la NIIF para las PYMES: activos inferiores a USD 4 millones, ventas anuales inferiores a USD 5 millones y menos de 200 trabajadores.

Las cifras 2024 de Loraver superan los dos primeros umbrales; esto no permite definir retrospectivamente su marco de ese mismo ejercicio, pero obliga a verificar la norma aplicable para el periodo siguiente con base en los estados financieros del ejercicio anterior. El problema de investigación se concreta en la siguiente pregunta: ¿qué riesgos financieros, contables y tributarios pueden identificarse a

partir de la información reportada por las empresas de transporte pesado del corredor Pifo–Itulpark en 2024, y qué mecanismos de gestión deberían priorizarse para mejorar la confiabilidad de la información y el cumplimiento fiscal? El objetivo general es evaluar comparativamente la situación contable-financiera y la exposición tributaria registrada de las tres compañías, con la finalidad de diseñar una propuesta de mejora basada en riesgos y adaptada a sus perfiles. De manera específica se busca: calcular indicadores comparables; identificar anomalías de clasificación y presentación; evaluar la exposición tributaria visible en los estados financieros; y estructurar un modelo de implementación con acciones, responsables, indicadores y plazos.

La gestión contable comprende el conjunto de políticas, procedimientos, sistemas y responsabilidades que permiten reconocer, medir, presentar y analizar las transacciones económicas. En transporte pesado, su utilidad depende de que la información financiera se articule con la operación: órdenes de servicio, kilometraje, consumo de combustible, mantenimiento, neumáticos, peajes, viáticos, tiempos improductivos y depreciación. Un estado de resultados que no separe el costo del servicio de los gastos administrativos puede ser formalmente cuadrado, pero ofrece menor capacidad para evaluar márgenes por cliente o ruta.

La gestión tributaria, por su parte, integra el cumplimiento formal y material, la conciliación entre contabilidad y declaraciones, la documentación de gastos deducibles, la aplicación correcta de retenciones y la planificación lícita de flujos fiscales. Su objetivo no es reducir artificialmente los tributos, sino asegurar que la base imponible se

determine con evidencia suficiente, que los incentivos se apliquen de forma sustentada y que las diferencias se detecten antes de la presentación. La auditoría tributaria preventiva y la revisión dual son mecanismos especialmente relevantes en organizaciones con alta concentración de funciones (Solórzano, 2025).

Para efectos analíticos, esta investigación distingue tres conceptos. La carga tributaria registrada como gasto refleja únicamente los rubros presentados en cuentas específicas y no equivale a la totalidad de tributos pagados. El pasivo tributario representa obligaciones pendientes a la fecha de cierre, pero tampoco mide por sí solo el cumplimiento. Finalmente, el impuesto a la renta causado expresa el tributo del ejercicio antes de considerar créditos, retenciones o saldos a favor. La interpretación conjunta evita concluir, por ejemplo, que una empresa sin saldo de impuestos en una cuenta determinada carece de obligaciones fiscales.

Materiales y Métodos

El estudio es aplicado, cuantitativo-documental, no experimental y de corte transversal. Se adoptó una estrategia comparativa de casos múltiples, adecuada cuando se examinan unidades empresariales con características comunes, pero con estructuras financieras heterogéneas. El alcance es descriptivo-evaluativo; no se plantea correlación ni causalidad debido al reducido número de casos y a la ausencia de observaciones longitudinales.

La población de referencia estuvo conformada por compañías de transporte de carga por carretera del entorno industrial de Pifo. La muestra fue intencional y quedó integrada por tres entidades con estados financieros 2024 disponibles en la base proporcionada y código CIIU H4923.01. La unidad de análisis fue la

compañía; la unidad documental estuvo constituida por el estado de situación financiera y el estado de resultados reportados a la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros. Los valores fueron contrastados con la ecuación contable y con la relación entre ingresos, costos, gastos, participación a trabajadores, impuesto a la renta y resultado neto. El procedimiento comprendió cinco etapas: depuración de entidades y cuentas; normalización de valores monetarios; cálculo de indicadores; análisis de consistencia y clasificación; y construcción de una matriz de riesgos y acciones. Los indicadores se seleccionaron por su pertinencia para liquidez, solvencia, rentabilidad, eficiencia operativa y

exposición tributaria. Cuando el denominador fue cero, el indicador se reportó como no aplicable, en lugar de asignar un valor artificial. Para fortalecer la validez se aplicó triangulación documental entre partidas de balance, resultados y cuentas tributarias; además, se efectuó una comprobación aritmética independiente. La investigación utilizó datos societarios de naturaleza pública y no procesó datos personales sensibles. Las denominaciones de las compañías se mantienen porque corresponden a registros empresariales públicos; no obstante, las inferencias se limitan al ejercicio 2024 y no constituyen una opinión de auditoría.

Tabla 1. *Indicadores utilizados en el diagnóstico.*

Indicador	Expresión	Lectura
Razón corriente	Activo corriente / Pasivo corriente	Capacidad de cobertura de obligaciones de corto plazo.
Endeudamiento	Pasivo total / Activo total	Proporción de activos financiada por terceros.
Pasivo/patrimonio	Pasivo total / Patrimonio	Intensidad del apalancamiento sobre capital propio.
Margen neto	Ganancia neta / Ingresos ordinarios	Resultado final retenido por unidad monetaria de venta.
ROA	Ganancia neta / Activo total	Rendimiento de la base de activos.
ROE	Ganancia neta / Patrimonio	Rendimiento del capital contable.
Rotación de activos	Ingresos ordinarios / Activo total	Intensidad de uso de los activos para generar ventas.
Exposición tributaria patrimonial	(Obligaciones tributarias + IR por pagar) / Patrimonio	Peso del pasivo tributario visible sobre el patrimonio.
IR causado sobre ingresos	IR causado / Ingresos ordinarios	Incidencia del impuesto causado sobre ventas; no equivale a tasa efectiva.

Fuente: Elaboración propia.

Resultados y Discusión

La depuración evidenció que la base financiera no correspondía a las compañías Aguilar Parra, Rutas del Desierto y Riera & Ramos mencionadas en la versión inicial, sino a Loraver, DTIMEXPRESS y COTRANSGRUPI. Esta discrepancia afectaba la reproducibilidad de los resultados, porque los valores publicados en el manuscrito no podían rastrearse hasta los archivos entregados. La corrección metodológica consistió en sustituir las unidades de análisis y recalcular todas las cifras desde los estados financieros disponibles.

En los tres casos se verificó la igualdad activo= pasivo + patrimonio. También se comprobó la consistencia básica del resultado. Loraver reportó ingresos ordinarios de USD 7,73 millones, costo de ventas de USD 6,53 millones, gastos de USD 902,33 mil y ganancia neta de USD 218,79 mil. DTIMEXPRESS registró ingresos por USD 607,72 mil, gastos por USD 607,00 mil y ganancia neta de USD 559,03. COTRANSGRUPI presentó ingresos por USD 4.051,40, gastos por USD 3.736,71 y utilidad de USD 314,69.

Tabla 2. Partidas financieras principales, 2024 (USD).

Partida	Loraver	DTIMEXPRESS	COTRANSGRUPI
Activo total	6.257.704,27	77.879,34	3.363,64
Activo corriente	2.962.471,60	24.879,34	3.363,64
Pasivo total	3.561.122,66	157,68	0,00
Pasivo corriente	2.845.754,97	157,68	0,00
Patrimonio	2.696.581,61	77.721,66	3.363,64
Ingresos ordinarios	7.734.080,32	607.715,19	4.051,40
Ganancia neta	218.787,89	559,03	314,69
IR causado	44.372,48	157,68	0,00

Fuente: Elaboración propia.

Loraver es la entidad de mayor escala y concentra 98,7 % de los activos y 92,7 % de los ingresos de la muestra. Su razón corriente de 1,04 indica una cobertura estrecha del pasivo corriente: por cada dólar exigible a corto plazo dispone de USD 1,04 en activos corrientes. El endeudamiento de 56,91 % y la relación pasiva/patrimonio de 1,32 reflejan dependencia moderada de recursos de terceros. Aunque el margen neto de 2,83 % es superior al de DTIMEXPRESS, sigue siendo sensible a variaciones de costos; el ROA de 3,50 % y el ROE de 8,11 % muestran una rentabilidad positiva, pero no holgada. DTIMEXPRESS presenta una razón corriente de 157,78 debido a que el pasivo corriente asciende apenas a USD 157,68. Este valor no debe interpretarse automáticamente como eficiencia: puede reflejar un modelo de operación con activos

arrendados o tercerizados, baja utilización de crédito comercial, cierre temporal de obligaciones o diferencias de clasificación. La debilidad central se encuentra en la rentabilidad: el margen neto es 0,09 %, el ROA 0,72 % y el ROE 0,72 %. Por cada USD 100 de ingresos, la entidad retiene menos de diez centavos de utilidad. COTRANSGRUPI no reporta pasivos, por lo que la razón corriente y la relación pasivo/patrimonio no son aplicables. Su margen neto de 7,77 %, ROA de 9,36 % y ROE de 9,36 % son los mejores de la muestra; sin embargo, deben interpretarse con cautela por la reducida escala de activos e ingresos. La ausencia de pasivos no elimina el riesgo operativo, y la escasa base patrimonial puede limitar la capacidad de absorber siniestros, inversiones o contingencias.

Tabla 3. Indicadores financieros y tributarios calculados

Indicador	Loraver	DTIMEXPRESS	COTRANSGRUPI
Razón corriente (veces)	1,04	157,78	N/A
Endeudamiento	56,91 %	0,20 %	0,00 %
Pasivo/patrimonio (veces)	1,32	0,00	0,00
Margen neto	2,83 %	0,09 %	7,77 %
ROA	3,50 %	0,72 %	9,36 %
ROE	8,11 %	0,72 %	9,36 %
Rotación de activos (veces)	1,24	7,80	1,20
Margen bruto reportado	15,58 %	100,00 %	100,00 %
Pasivo tributario/patrimonio	0,96 %	0,20 %	0,00 %
IR causado/ingresos	0,57 %	0,03 %	0,00 %

Fuente: Elaboración propia.

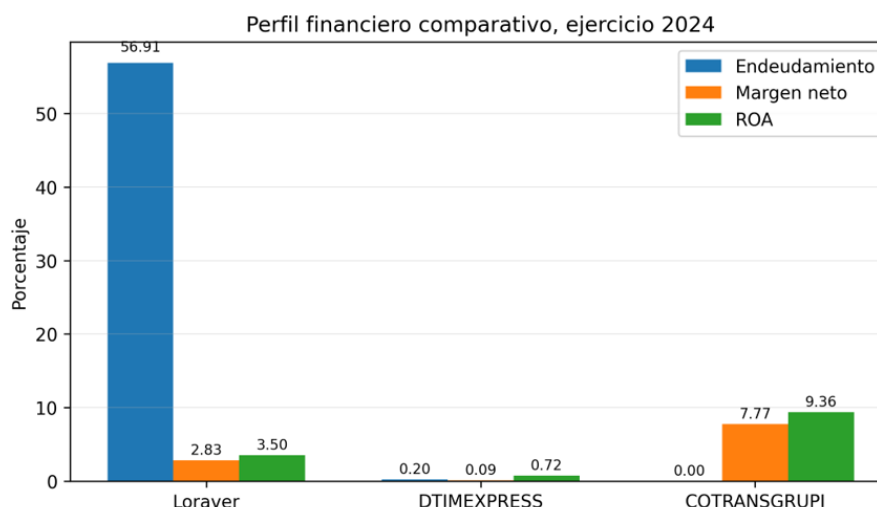


Figura 1. Endeudamiento, margen neto y ROA de las empresas analizadas.

Fuente: Elaboración propia.

La estructura del estado de resultados revela diferencias relevantes. Loraver separa el costo de ventas y producción de los gastos, lo que permite calcular un margen bruto de 15,58 %. En cambio, DTIMEXPRESS y COTRANSGRUPI reportan una ganancia bruta equivalente al 100 % de los ingresos, porque no presentan costo de ventas; prácticamente todos los egresos se concentran en gastos de venta o administrativos. Esta presentación puede ser válida si las entidades no incurren directamente en costos del servicio, pero resulta atípica para transporte de carga y exige verificar si combustible, servicios de terceros, mantenimiento, conductores y depreciación están clasificados de forma coherente.

La rotación de activos de DTIMEXPRESS, equivalente a 7,80 veces, también sugiere un modelo intensivo en contratación o arrendamiento de servicios, o una base de activos propios muy reducida. Sin notas explicativas, no es posible determinar si la cifra refleja eficiencia, activos omitidos, arrendamientos no reconocidos o tercerización. La principal recomendación contable es documentar el modelo operativo y separar los costos directamente atribuibles a la prestación del servicio para obtener márgenes por ruta, cliente y unidad.

Tabla 4. Hallazgos de presentación y riesgo analítico.

Empresa	Evidencia	Riesgo principal	Prioridad
Loraver	Costo de ventas separado; detalle de depreciación, mantenimiento y otros costos.	Liquidez estrecha y apalancamiento moderado.	Fortalecer flujo de caja, vencimientos y rentabilidad por ruta.
DTIMEXPRESS	Sin costo de ventas separado; 99,88 % de los ingresos absorbidos por gastos.	Margen neto crítico y liquidez atípica.	Reclasificar costos, validar activos/arrendamientos y revisar tarifas.
COTRANSGRUPI	Sin costo de ventas; egresos concentrados en gastos administrativos.	Escala reducida y limitada capacidad de absorción de contingencias.	Formalizar costeo, notas y planificación de crecimiento.

Fuente: Elaboración propia.

Loraver reconoce USD 25.826,12 en obligaciones con la administración tributaria y USD 44.372,48 de impuesto a la renta causado. El pasivo tributario visible representa 0,96 % del patrimonio y 0,91 % del pasivo corriente, porcentajes inferiores a los señalados en la versión inicial del artículo. Además, la cuenta “impuestos, contribuciones y otros” asciende a USD 42.784,88, equivalente a 0,55 % de los ingresos; este rubro no debe interpretarse como carga tributaria total porque puede incluir tasas, contribuciones y tributos no recuperables. DTIMEXPRESS registra USD 157,68 de impuesto a la renta por pagar, monto que representa la totalidad de su pasivo corriente, pero solo 0,20 % de su patrimonio. La concentración porcentual en el pasivo corriente se debe al reducido nivel de obligaciones

reportadas y no implica, por sí sola, una presión fiscal elevada. COTRANSGRUPI no registra impuesto a la renta causado ni pasivos tributarios al cierre; esta ausencia debe contrastarse con la conciliación tributaria, retenciones, créditos y régimen aplicable antes de concluir que no existió obligación. El IVA asociado al servicio principal requiere una corrección conceptual: el transporte nacional terrestre de carga está gravado con tarifa 0 %. Por ello, la gestión fiscal debe diferenciar el flete de servicios complementarios que pudieran estar sujetos a la tarifa general. La empresa debe construir una matriz de obligaciones a partir de su RUC y condición tributaria, en lugar de asumir una periodicidad uniforme para IVA, retenciones y anexos.

Tabla 5. *Lectura prudente de las cuentas tributarias, 2024.*

Empresa	Pasivo tributario visible	IR causado	Pasivo trib./patrimonio	Interpretación
Loraver	25.826,12	44.372,48	0,96 %	Verificar conciliación tributaria, créditos, retenciones y marco NIIF aplicable.
DTIMEXPRESS	157,68	157,68	0,20 %	No confundir concentración en pasivo corriente con carga fiscal material.
COTRANSGRUPI	0,00	0,00	0,00 %	Validar base imponible, retenciones y soportes; saldo cero no prueba cumplimiento.

Fuente: Elaboración propia.

La matriz de cribado utiliza umbrales orientativos para priorizar la revisión; no constituye un modelo predictivo ni reemplaza una auditoría. La clasificación integra resultados financieros, estructura de cuentas y materialidad relativa.

Tabla 6. *Matriz de riesgos priorizados.*

Empresa	Liquidez	Solvencia	Rentabilidad	Calidad analítica	Prioridad global
Loraver	Moderado	Moderado	Bajo–moderado	Moderado	Capital de trabajo, deuda, marco NIIF y margen por operación.
DTIMEXPRESS	Atípico	Bajo	Alto	Alto	Clasificación de costos, margen crítico y validación del modelo de activos.
COTRANSGRUPI	N/A	Bajo	Moderado	Alto	Costeo, documentación, tributación y capacidad de absorber contingencias.

Fuente: Elaboración propia.

A partir del diagnóstico se diseña el Modelo de Gestión Contable-Tributaria para Transporte Pesado (MGCT-TP). Su propósito es

transformar una gestión reactiva, centrada en presentar declaraciones y estados financieros en un sistema preventivo, integrado y trazable. El

modelo no depende de un software específico; establece resultados mínimos que pueden

implementarse progresivamente según tamaño y complejidad.

Tabla 7. Arquitectura del Modelo MGCT-TP

Fase	Contenido	Producto verificable
1. Marco y gobierno	Definir NIIF aplicable, matriz RUC, políticas, responsables, accesos y evidencias.	Matriz normativa, manual contable-tributario, mapa de riesgos.
2. Captura y costeo	Integrar orden de servicio, factura, vehículo, ruta, kilómetros, combustible, mantenimiento y terceros.	Costo por viaje, km y tonelada-km; trazabilidad documental.
3. Cierre y conciliación	Cierre D+5/D+7; bancos, clientes, proveedores, activos, nómina, SRI y conciliación tributaria.	Estados mensuales y declaraciones revisadas antes del vencimiento.
4. Analítica gerencial	Tablero de liquidez, deuda, margen, cartera, costo por ruta y exposición tributaria.	Alertas y decisiones sobre tarifas, flota, crédito e inversión.
5. Aseguramiento	Revisión dual, muestreo documental, respaldo digital, capacitación y seguimiento de hallazgos.	Reducción de errores, sanciones y dependencia de una sola persona.

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 8. Aplicación priorizada del MGCT-TP.

Empresa	Intervención prioritaria	Meta de gestión sugerida
Loraver	Revisar capital de trabajo y vencimientos; evaluar marco NIIF; rentabilidad por ruta/cliente; presupuesto tributario.	Razón corriente $\geq 1,20$; margen neto $\geq 3,5$ %; cierre ≤ 7 días; 100 % conciliaciones.
DTIMEXPRESS	Separar costo del servicio; validar arrendamientos/tercerización; revisar tarifas y productividad; control de documentos.	Costo trazable ≥ 90 %; margen neto $\geq 1,5$ %; diferencias fiscales no materiales.
COTRANSGRUPI	Formalizar políticas, costeo y soportes; evaluar capacidad patrimonial; documentar conciliación fiscal.	Cierre mensual; 100 % gastos con soporte; reserva de liquidez y tablero básico.
Nota: las metas son referencias de gestión y deben ajustarse al presupuesto y al riesgo aceptado por cada entidad.		

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 9. Plan de acción.

Plazo	Acción	Responsable	Indicador/meta
0–30 días	Confirmar marco NIIF, obligaciones del RUC y mapa de riesgos.	Gerencia, contador y asesor.	100 % de obligaciones y políticas identificadas.
1–3 meses	Aprobar manual; implantar cierre D+5/D+7 y conciliaciones.	Contabilidad y administración.	≥ 95 % de cierres dentro del plazo.
2–6 meses	Implementar costeo por vehículo, ruta, viaje, km y tonelada-km.	Contabilidad y operaciones.	≥ 90 % de servicios con costo trazable.
3–9 meses	Integrar facturación, contabilidad, flota y archivo digital.	Gerencia y tecnología.	≥ 90 % de transacciones integradas.
Permanente	Revisión dual de declaraciones, tablero mensual y seguimiento de hallazgos.	Contador, revisor y gerencia.	Cero declaraciones tardías; 100 % diferencias resueltas.

Fuente: Elaboración propia.

Los resultados confirman que el tamaño empresarial no garantiza una mejor posición financiera. Loraver genera el mayor volumen de ingresos y utilidad absoluta, pero mantiene una cobertura corriente estrecha y un apalancamiento superior al de los otros casos. Este hallazgo coincide con Acosta y Acosta

(2021), quienes advierten que las empresas de transporte pueden experimentar tensión financiera aun cuando sostienen operaciones relevantes, debido a la intensidad de activos y a la sensibilidad de los costos. La baja rentabilidad de DTIMEXPRESS muestra que una razón de liquidez elevada no es suficiente

para evaluar desempeño. La combinación de pasivos mínimos, activos reducidos, alta rotación y margen casi nulo requiere comprender el modelo operativo. Es posible que la empresa tercerice gran parte del servicio, pero la ausencia de notas impide verificarlo. Este resultado refuerza el planteamiento de Asencio y Ganchozo (2024) y Ventocilla et al. (2024): el análisis del transporte debe incorporar el costo logístico y no limitarse a razones generales.

La clasificación del costo constituye el principal hallazgo contable. Cuando el estado de resultados presenta margen bruto de 100 % y registra casi todos los egresos como gastos, se debilita la posibilidad de evaluar eficiencia operativa. No se afirma que exista error contable, porque la estructura puede responder a tercerización; se identifica una necesidad de revelación y análisis. El MGCT-TP aborda esta brecha mediante objetos de costo por ruta, vehículo y servicio. En materia tributaria, la investigación corrige una interpretación relevante: el transporte nacional terrestre de carga tiene tarifa 0 % de IVA. Por tanto, el riesgo no radica en aplicar automáticamente la tarifa general al flete, sino en clasificar correctamente servicios complementarios, sustentar deducciones, conciliar comprobantes y cumplir la periodicidad asignada. Este enfoque coincide con Morejón y Vera (2022), Loaiza et al. (2025) y Solórzano (2025), quienes proponen trasladar la gestión tributaria desde una lógica reactiva hacia controles preventivos.

La heterogeneidad observada respalda una propuesta diferenciada. Loraver requiere control financiero y una revisión del marco contable aplicable; DTIMEXPRESS necesita reconstruir su arquitectura de costos y margen; COTRANSGRUPI debe formalizar controles acordes con su escala. Aplicar el mismo

software, manual o calendario a las tres empresas sin considerar estos perfiles produciría una estandarización aparente, pero no una mejora efectiva.

Conclusiones

La presente investigación permitió restablecer la coherencia metodológica y científica del estudio mediante la corrección de la unidad de análisis. Durante el proceso de revisión se verificó que los estados financieros utilizados correspondían a las empresas Loraver, DTIMEXPRESS y COTRANSGRUPI, y no a las organizaciones descritas inicialmente en el proyecto. En consecuencia, fue necesario recalcular los indicadores financieros, reformular el análisis y rediseñar las propuestas de mejora con base en la información real de estas tres entidades, garantizando así la consistencia entre los objetivos de la investigación, los datos analizados y las conclusiones obtenidas.

El análisis financiero evidenció que Loraver presenta un perfil de riesgo moderado. La empresa registra una razón corriente de 1,04, un nivel de endeudamiento de 56,91 %, un margen neto de 2,83 % y un rendimiento sobre los activos (ROA) de 3,50 %, indicadores que reflejan una capacidad aceptable para cumplir con sus obligaciones de corto plazo, aunque con limitaciones para generar niveles superiores de rentabilidad. Estos resultados muestran la necesidad de fortalecer el capital de trabajo, optimizar la administración de los pasivos y mejorar la eficiencia operativa para incrementar los márgenes de utilidad. Asimismo, debido al crecimiento de sus cifras financieras durante el ejercicio 2024, resulta pertinente verificar periódicamente el marco de Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) que corresponde aplicar, a fin de asegurar el adecuado cumplimiento de los

requerimientos contables vigentes. Por su parte, DTIMEXPRESS constituye la empresa con mayores debilidades financieras dentro de la muestra analizada. Aunque presenta una razón corriente de 157,78, este indicador resulta atípico y no refleja necesariamente una adecuada gestión financiera, ya que contrasta con un margen neto de apenas 0,09 % y un ROA de 0,72 %, lo que evidencia una capacidad muy limitada para generar rentabilidad a partir de sus operaciones.

Adicionalmente, la ausencia de una presentación diferenciada del costo de ventas restringe el análisis de los márgenes operativos, dificultando la identificación precisa de las fuentes de ineficiencia. En este contexto, resulta indispensable revisar la clasificación contable de los servicios contratados, los costos directos, los arrendamientos y los activos utilizados en la prestación del servicio, con el propósito de obtener información financiera más transparente y útil para la toma de decisiones. En contraste, COTRANSGRUPI presenta el mejor desempeño financiero de las tres organizaciones evaluadas, alcanzando un margen neto de 7,77 % y un ROA de 9,36 %, además de no registrar pasivos durante el período analizado.

Sin embargo, estos resultados favorables deben interpretarse con cautela, debido a que la empresa opera con una escala relativamente reducida, concentra una proporción importante de sus egresos en gastos administrativos y no registra impuesto causado dentro de los estados financieros disponibles. Estas características hacen necesario validar documentalmente la información financiera y fortalecer las políticas contables y tributarias antes de proyectar procesos de expansión o crecimiento empresarial. En materia tributaria, los resultados obtenidos permiten concluir que la

información contenida en los estados financieros no es suficiente para afirmar el cumplimiento o incumplimiento de las obligaciones fiscales por parte de las empresas analizadas. Considerando que el transporte nacional terrestre de carga se encuentra gravado con tarifa 0 % de IVA en el Ecuador, la evaluación debe orientarse hacia la correcta elaboración de una matriz de obligaciones tributarias, la adecuada separación entre los servicios gravados y no gravados, la conciliación tributaria y la existencia de soportes documentales que respalden los costos, gastos y demás registros contables utilizados para la determinación de los tributos.

La investigación permitió desarrollar el Modelo de Gestión Contable y Tributaria para el Transporte Pesado (MGCT-TP), el cual integra componentes relacionados con el gobierno normativo, la captura de información operativa, el costo de los servicios, los procesos de cierre contable, la conciliación fiscal, la analítica financiera y los mecanismos de aseguramiento de la información. Este modelo constituye una propuesta integral para fortalecer la gestión financiera y tributaria de las empresas del sector, al transformar los estados financieros en herramientas estratégicas para la toma de decisiones. No obstante, su efectividad deberá comprobarse mediante procesos de implementación piloto y evaluaciones longitudinales que permitan medir su impacto sobre la eficiencia operativa, la calidad de la información financiera y el cumplimiento tributario.

Con base en los resultados obtenidos, se recomienda implementar el Modelo de Gestión Contable y Tributaria para el Transporte Pesado (MGCT-TP) de manera gradual, estableciendo un cronograma de ejecución por fases que permita consolidar progresivamente cada uno

de sus componentes. Paralelamente, resulta indispensable aprobar formalmente un manual contable y tributario que defina las políticas institucionales, los responsables de cada proceso, los plazos de ejecución, la documentación de respaldo requerida y los mecanismos de sustitución ante ausencias del personal responsable, garantizando así la continuidad de las operaciones y la estandarización de los procedimientos.

Asimismo, es recomendable diseñar un sistema de costos específico para las empresas de transporte terrestre de carga que permita identificar el costo por servicio, vehículo, ruta, viaje, kilómetro recorrido y tonelada-kilómetro transportada. Dicho sistema debe diferenciar claramente los costos directos, los costos indirectos y los gastos del período, proporcionando información más precisa para la determinación de tarifas, el análisis de rentabilidad y la evaluación del desempeño operativo. Se recomienda también institucionalizar un proceso de cierre contable mensual bajo un esquema D+5 o D+7, que incorpore conciliaciones bancarias, revisión de cuentas por cobrar y por pagar, verificación de activos fijos, conciliación de nómina, comprobantes electrónicos, retenciones y declaraciones tributarias. Este procedimiento permitirá fortalecer la confiabilidad de la información financiera y reducir el riesgo de errores o inconsistencias en los registros contables.

En el ámbito tributario, resulta conveniente elaborar una matriz de obligaciones individual para cada empresa, diferenciando expresamente las operaciones de transporte terrestre de carga gravadas con tarifa 0 % de IVA de aquellos servicios complementarios que puedan encontrarse sujetos a tarifas diferentes. De igual manera, se recomienda implementar un

mecanismo de revisión dual antes de la presentación de declaraciones tributarias, asegurando la conciliación entre los estados financieros, los formularios, los anexos, los comprobantes electrónicos y los documentos que respaldan la deducibilidad de los costos y gastos. Adicionalmente, se sugiere verificar anualmente el marco normativo NIIF aplicable a cada empresa, considerando el crecimiento de sus operaciones y los umbrales establecidos por la normativa vigente. Las notas a los estados financieros deberían incorporar información detallada sobre procesos de tercerización, contratos de arrendamiento, políticas de costos, riesgos operativos y juicios contables relevantes, fortaleciendo la transparencia y la calidad de la información presentada a los usuarios.

Por otra parte, resulta recomendable implementar un tablero de control gerencial que integre indicadores financieros y tributarios clave, tales como razón corriente, cartera vencida, nivel de endeudamiento, margen por ruta, costo por kilómetro recorrido, rendimiento de la flota, impuesto a la renta causado y diferencias detectadas en conciliaciones tributarias. Este instrumento facilitará el monitoreo permanente del desempeño empresarial y apoyará la toma de decisiones basada en evidencia. Se recomienda desarrollar investigaciones futuras con un enfoque longitudinal que abarque al menos tres ejercicios económicos consecutivos y considere una muestra más amplia de empresas del sector transporte. Esto permitirá evaluar tendencias, establecer comparaciones sectoriales y analizar asociaciones entre variables con un mayor nivel de validez externa y robustez metodológica. La presente investigación presenta diversas limitaciones que deben considerarse al interpretar los resultados obtenidos. En primer lugar, el estudio se desarrolló únicamente sobre

tres compañías y utilizó la información correspondiente a un solo ejercicio económico, lo que restringe la posibilidad de analizar tendencias temporales o generalizar los hallazgos a todo el sector del transporte terrestre de carga. Además, el análisis se fundamentó exclusivamente en estados financieros de propósito general, sin acceso a registros auxiliares contables, declaraciones tributarias, notas completas a los estados financieros, contratos, información técnica de la flota vehicular o documentación complementaria que permitiera una evaluación más exhaustiva.

De igual manera, no fue posible disponer de entrevistas verificables con los responsables de las empresas ni de evidencia suficiente que confirmara la operación física de las compañías dentro del parque industrial Itulpark. Como consecuencia de estas limitaciones, la investigación no permite evaluar de manera concluyente el grado real de cumplimiento tributario, la efectividad del sistema de control interno ni establecer relaciones de causalidad entre las prácticas contables implementadas y los resultados financieros obtenidos.

En este contexto, futuras investigaciones deberían incorporar series históricas de entre tres y cinco años, realizar entrevistas con mecanismos de trazabilidad documental, revisar declaraciones tributarias y anexos oficiales, analizar los costos y la rentabilidad por ruta o tipo de servicio, e incluir comparaciones con empresas equivalentes del mismo sector económico. Este enfoque permitirá generar evidencia más robusta para validar la efectividad de los modelos de gestión contable y tributaria propuestos y fortalecer el conocimiento científico sobre la administración financiera de las empresas de transporte terrestre de carga.

Referencias Bibliográficas

- Acosta, D., & Acosta, C. (2021). Análisis de la situación financiera de los transportistas de carga pesada por el Covid-19, en el cantón Sigchos. *Revista Científica Ecociencia*, 8, 225–236.
<https://doi.org/10.21855/ecociencia.80.646>
- Ahmad, I., Abdullah, A., Khalik, A., & Putra, A. (2025). The Mediating Role of Green Accounting Management on Financial Performance: Integrated Stakeholder Theory and Natural Resource-Based View. *International Journal of Energy Economics and Policy*, 15(3), 245–261.
<https://doi.org/10.32479/ijeep.18135>
- Asencio, C., & Ganchozo, M. (2024). Costo de Logística y Rentabilidad en la Empresa de Transporte Transpsfar S.A, 2022. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 8(1), 186–204. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v8i1.9410
- Cajas, T., Duarte, R., Mesías, A., & Guerrero, K. (2025). Sostenibilidad empresarial un enfoque contable financiero para la gestión administrativa responsable. Una revisión sistemática. *RECIAMUC*, 9(3), 293–310.
[https://doi.org/10.26820/reciamuc/9.\(3\).julio.2025.293-310](https://doi.org/10.26820/reciamuc/9.(3).julio.2025.293-310)
- Campoverde, N., Gualotuña, D., & Guevara, T. (2024). Impacto de la norma tributaria en puntos de emisión en transporte de carga pesada. *Polo del Conocimiento*, 9(6).
<https://polodelconocimiento.com/ojs/index.php/es/article/view/7482>
- Delgado, S., Legarda, C., Simisterra, V., & Hablich, F. (2025). La educación contable, financiera y tributaria como factor clave en la sostenibilidad de emprendimientos en Ecuador. *Universidad Y Sociedad*, 17(4), e5280.
<https://rus.ucf.edu.cu/index.php/rus/article/view/5280>
- Flores, D., & Rivera, C. (2025). Evaluación del impacto de la gestión tributaria en la salud financiera de la Farmacia “La Popular”. *Código Científico Revista De Investigación*, 6(E1), 338–362.
<https://doi.org/10.55813/gaea/ccri/v6/nE1/675>
- Gómez, L. (2025). SME Taxation: Planning, Compliance and Sustainability. *Perspective*, 14(03).

- <https://www.hilarispublisher.com/open-access/sme-taxation-planning-compliance-and-sustainability-116941.html>
- Granada, I., Saraceno, P., & Camilo, A. (2022). The Importance of Financial Information in the Transport Sector: an Encouragement to New Outlooks and Perspectives in Light of the IDB's Vision 2025. IDB. <http://dx.doi.org/10.18235/0004152>
- Guerrero, G., & Guerrero, M. (2020). Metodología de la Investigación. Grupo Editorial Patria. <https://books.google.es/books?>
- Kariuki, M., & Ng'ang'a, P. (2025). Effects of Tax Management Skills on Financial Performance of SMEs in Mombasa County, Kenya. *Journal of Finance and Accounting*, 9(2), 20–32. <https://doi.org/10.53819/81018102t5361>
- Lautania, M., Nuraini, N., & Ikhsan, A. (2026). Exploring the drivers of firm value in the transportation and logistics industry. *Journal of Contemporary Accounting*, 8(1), 13–24. <https://doi.org/10.20885/jca.vol8.iss1.art2>
- Loaiza, A., Vásconez, L., & Villarreal, T. (2025). Estrategias de planificación tributaria para optimizar la carga fiscal en el transporte de carga pesada. *Revista Universidad y Sociedad*, 17(4). http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2218-
- Moreira, E. (2024). Gestión contable y su impacto en la eficiencia y eficacia de la compañía de transporte de carga pesada translola S.A. cantón Buena Fe, año 2022. Quevedo: UTEQ. <https://repositorio.uteq.edu.ec/handle/43000/7628>
- Morejón, M., & Vera, R. (2022). Prácticas tributarias del sector de transporte pesado en la ciudad de Guaranda. 593 *Digital Publisher CEIT*, 7(4-2), 133-143. <https://doi.org/10.33386/593dp.2022.4-2.1228>
- Oberti, A., & Bacci, C. (2023). Metodología de la investigación. Universidad Nacional de La Plata. <https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/programas/pp.12658/pp.12658>
- OECD. (2025). Tax Administration 2025: Comparative Information on OECD and other Advanced and Emerging Economies. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/cc015ce8-en>
- Patricio, S., Castillo, G., Gallardo, C., Cruz-Gonzales, W., & Cruz, C. (2025). Influencia de la gestión tributaria en el desarrollo de las empresas de servicios logísticos del distrito de ate, propuesta 2024. *Prohominum Revista de Ciencias Sociales y Humanas*, 7(5), 520-542. <https://doi.org/10.47606/acven/ph0414>
- Romero, H., Real, J., Ordoñez, J., Gavino, G., & Saldarriaga, G. (2022). Metodología de la Investigación. <https://doi.org/10.47606/ACVEN/ACLIB0017>
- Servicio de Rentas Internas. (2023). Ley de Régimen Tributario Interno: artículos 37 y 56. SRI. <https://share.google/sqHy4bj72CKmGi4Q4>
- Servicio de Rentas Internas. (2024). Circular NAC-DGECCGC24-00000005. SRI. <https://share.google/IcXsvmeSBeULbLBAQ>
- Solórzano, J. (2025). Auditoría tributaria preventiva como instrumento de reducción de contingencias tributarias. *Innovación Empresarial*, 5(2). <https://doi.org/10.37711/rcie.2025.5.2.8>
- Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros. (2011). Resolución No. SC.Q.ICL.CPAIFRS.11.01: Reglamento para la aplicación de la NIIF para las PYMES.
- Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros. (2024). Estados financieros societarios de Ecuatoriana de Servicios Loraver Cía. Ltda., DTIMEXPRESS S.A. y COTRANSGRUPI S.A.
- Solórzano, J. (2025). Auditoría tributaria preventiva como instrumento de reducción de contingencias tributarias. *Innovación Empresarial*, 5(2). <https://doi.org/https://doi.org/10.37711/rcie.2025.5.2.8>
- Tan, Z., Wang, M., Zheng, Z., & Yang, H. (2025). Routing and adopting of green technology in road freight transportation under the carbon cap-and-trade scheme. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 203. <https://doi.org/https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1366554525002340>

- Ventocilla, L., Torres, P., & Salas, H. (2024). Gestión estratégica de costos y rentabilidad en empresas de transporte de carga por carretera, distrito de Ate (Lima - Perú), 2022. Revista Científica De La UCSA, 11(1), 65-77. <https://doi.org/10.18004/ucsa/2409-8752/2024.011.01.065>
- Vera, E., & Veliz, M. (2025). Gestión Operativa Contable y su Incidencia en el Desarrollo Organizacional de la Distribuidora Bravo. Reincisol, 4(7), 4222-4247. [https://doi.org/10.59282/reincisol.V4\(7\)4222-4247](https://doi.org/10.59282/reincisol.V4(7)4222-4247)
- Vizcaíno, P., Cedeño, R., & Maldonado, I. (2023). Metodología de la investigación científica: guía práctica. Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar, 7(4), 9723-9762. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v7i4.7658
- Zambrano, N., & Orellana, C. (2018). Factores que influyen en la calidad del servicio de transporte pesado en Guayaquil. Revista Universidad y Sociedad, 10(5), 224-231.

http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2218-36202018000500224&lng=es&tlng=es



Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento-No Comercial 4.0 Internacional. Copyright © Héctor Manuel Cañaveral Pineida y Juan Bosco Villazhañay Vicuña.

Declaraciones éticas y editoriales del artículo

Contribución de los autores (Taxonomía CRediT)

Héctor Manuel Cañaveral Pineida: conceptualización de la investigación, diseño metodológico, desarrollo del proceso investigativo, análisis formal de los datos, redacción del borrador original del manuscrito, revisión crítica del contenido científico y supervisión general del estudio.

Juan Bosco Villazhañay Vicuña: curación y organización de los datos, participación en la recolección de información, validación de los resultados obtenidos y elaboración de representaciones gráficas y visualización de los datos.

Declaración de conflicto de intereses

Los autores declaran que no existe conflicto de intereses en relación con la investigación presentada, la autoría del manuscrito ni la publicación del presente artículo.

Declaración de financiamiento

La presente investigación no recibió financiamiento específico de agencias públicas, comerciales o de organizaciones sin fines de lucro. En caso de existir financiamiento institucional o externo, este deberá ser declarado explícitamente por los autores en esta sección.

Declaración del editor

El editor responsable certifica que el proceso editorial del presente artículo se desarrolló conforme a los principios de integridad científica, transparencia y buenas prácticas editoriales. El manuscrito fue sometido a un proceso de evaluación mediante revisión por pares doble ciego, garantizando la confidencialidad de la identidad de los autores y revisores durante todo el proceso de dictamen académico. Asimismo, el editor declara que el artículo cumple con los criterios científicos, metodológicos y éticos establecidos por la revista.

Declaración de los revisores

Los revisores externos que participaron en la evaluación del presente manuscrito declaran haber realizado el proceso de revisión de manera objetiva, independiente y confidencial. Asimismo, manifiestan que no mantienen conflictos de interés con los autores ni con la investigación evaluada, y que sus observaciones y recomendaciones se fundamentan exclusivamente en criterios científicos, metodológicos y académicos.

Declaración ética de la investigación

Los autores declaran que la investigación se desarrolló respetando los principios éticos de la investigación científica, garantizando la confidencialidad de los datos y el respeto a los participantes del estudio. En los casos en que la investigación involucre seres humanos, los procedimientos deben ajustarse a los principios éticos establecidos en la Declaración de Helsinki y a las normativas institucionales correspondientes.

Declaración sobre el uso de inteligencia artificial

Los autores declaran que el uso de herramientas de inteligencia artificial, en caso de haberse utilizado durante el proceso de investigación o redacción del manuscrito, se realizó únicamente como apoyo técnico para mejorar la claridad del lenguaje o el análisis de información, manteniendo siempre la responsabilidad intelectual sobre el contenido del artículo. Las herramientas de inteligencia artificial no fueron utilizadas como autoras del manuscrito ni sustituyen la responsabilidad académica de los investigadores.

Disponibilidad de datos

Los datos que respaldan los resultados de esta investigación estarán disponibles previa solicitud razonable al autor de correspondencia, respetando las normas éticas y de confidencialidad establecidas por la investigación.

