



**Facultad de Ciencias Jurídicas**

**Carrera de Estudios Internacionales**

**ANÁLISIS DE EFICIENCIA DEL RÉGIMEN  
DE EXCEPCIÓN: EFECTOS PERSONALES DEL  
PASAJERO EN EL PERÍODO 2013-2022**

**Trabajo de titulación previo a la obtención del  
grado de Licenciado en Estudios Internacionales**

**Autor:**

Edwin Adrián Nugra Arévalo

**Directora:**

Mgst. Claudia Inés Campoverde Cárdenas

**Cuenca – Ecuador**

**Año 2023**

## **DEDICATORIA**

A mi madre quien siempre me incentivó a perseguir mis sueños; a mi padre quien con su apoyo me ayudó a llegar a esta etapa.

A mis hermanos Lía Fernanda y Pablo Emilio, mi fuente de inspiración constante.

A mi abuela Zoila, quien ya no está, pero siempre me apoyó.

A mi compañera de vida, quien me apoyó incondicionalmente.

## **AGRADECIMIENTO**

A mi tutora, Claudia Campoverde, a Antonio Torres, docentes que me guiaron en el desarrollo de esta investigación.

A la Universidad del Azuay, cuerpo de docentes de la carrera, por la apertura y la buena voluntad de compartir sus conocimientos para crecer tanto en lo personal como en lo profesional.

A mi familia, seres queridos y amigos, quienes hicieron de esta etapa una de las mejores experiencias.

# INDICE DE CONTENIDOS

DEDICATORIA.....	i
AGRADECIMIENTO .....	ii
INDICE DE CONTENIDOS.....	iii
Índice de Gráficos .....	vii
Índice de tablas.....	vii
Índice de Anexos.....	vii
Resumen.....	viii
Abstract:.....	viii
INTRODUCCIÓN .....	1
CAPÍTULO 1.....	3
1. FUNDAMENTOS TEÓRICOS Y METODOLÓGICOS.....	3
1.1. Marco teórico .....	4
1.1.1. Eficiencia .....	4
1.1.2. Comercio exterior.....	5
1.1.3. Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE).....	5
1.1.4. Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) .....	6
1.1.5. Régimen aduanero.....	8
1.1.5.1. Régimen de excepción .....	9
1.1.5.1.1. Régimen de tráfico postal internacional y mensajería acelerada o Courier .....	9
1.1.5.1.2. Régimen de tráfico fronterizo .....	12
1.1.5.1.3. Régimen de menaje de casa y equipo de trabajo.....	12
1.1.5.1.3.1. Núcleo familiar y embarque conjunto .....	14
1.1.5.1.3.2. Extranjeros .....	15

1.1.5.1.4. Régimen de efectos personales del pasajero .....	15
1.1.5.1.5. Régimen de aprovisionamiento.....	16
1.1.5.1.6. Régimen de vehículo de uso privado de turista.....	17
1.1.6. Exención .....	17
1.1.7. Contrabando de hormiga .....	18
1.2. Marco metodológico .....	20
<b>CAPÍTULO 2.....</b>	<b>24</b>
<b>2. DETERMINACIÓN DE INFORMACIÓN .....</b>	<b>24</b>
<b>2.1. Modalidades de Equipaje de pasajero y Control Aduanero.....</b>	<b>25</b>
<b>2.1.1. Modalidad aérea.....</b>	<b>25</b>
2.1.1.1. Grupo familiar .....	28
2.1.1.2. Formulario de Registro Aduanero (FRA).....	29
2.1.1.3. Límite de valores en Sala Internacional de Viajeros.....	30
2.1.1.4. Menaje de casa bajo régimen de efectos personales.....	30
<b>2.1.2. Modalidad terrestre .....</b>	<b>31</b>
2.1.2.1. Ingreso de personas .....	32
2.1.2.2. Ingreso en vehículo .....	32
2.1.2.3. Declaración Juramentada de Turista (DJT).....	33
2.1.2.4. Ingreso de mercancías .....	33
<b>2.1.3. Control Aduanero .....</b>	<b>34</b>
2.1.3.1. Perfiles de riesgo .....	34
<b>2.1.4. Tipos de abandono .....</b>	<b>36</b>
2.1.4.1. Abandono expreso .....	36
2.1.4.2. Abandono definitivo .....	36
<b>2.2. Recaudación .....</b>	<b>37</b>
<b>2.3. Impuestos y aranceles a pagar .....</b>	<b>37</b>
<b>2.3.1. Arancel .....</b>	<b>37</b>

2.3.1.1. Tipos de Aranceles.....	38
2.3.1.1.1. AD VALOREM.....	38
2.3.1.1.2. Específico .....	39
2.3.1.1.3. Arancel Mixto.....	39
2.3.2. Fondo de Desarrollo para la Infancia y la Adolescencia (FODINFA) .....	40
2.3.3. Impuesto a los Consumos Especiales (ICE).....	40
2.3.4. Impuesto al Valor Agregado (IVA) .....	41
2.4. Datos Estadísticos de los países.....	41
2.4.1. Análisis de recaudación de pasajeros en el 2013 .....	42
2.4.2. Análisis de recaudación de pasajeros en el 2014 .....	43
2.4.3. Análisis de recaudación de pasajeros en el 2015 .....	45
2.4.4. Análisis de recaudación de pasajeros en el 2016 .....	47
2.4.5. Análisis de recaudación de pasajeros en el 2017 .....	48
2.4.6. Análisis de recaudación de pasajeros en el 2018 .....	50
2.4.7. Análisis de recaudación de pasajeros en el 2019 .....	52
2.4.8. Análisis de recaudación de pasajeros en el 2020 .....	54
2.4.9. Análisis de recaudación de pasajeros en el 2021 .....	55
2.4.10. Análisis de recaudación de pasajeros en el 2022.....	57
2.5. Recaudación acumulada de los países en el período 2013-2022 .....	59
<b>CAPÍTULO 3.....</b>	<b>63</b>
<b>3. ANÁLISIS Y DISCUSIÓN.....</b>	<b>63</b>
3.1. Análisis interpretativo de tablas.....	63
3.1.1. Recaudación en el 2013 .....	63
3.1.2. Recaudación en el 2014 .....	64
3.1.3. Recaudación en el 2015.....	66
3.1.4. Recaudación en el 2016.....	67
3.1.5. Recaudación en el 2017 .....	68
3.1.6. Recaudación en el 2018.....	69
3.1.7. Recaudación en el 2019.....	70

3.1.8. Recaudación en el 2020 .....	72
3.1.9. Recaudación en el 2021 .....	73
3.1.10. Recaudación en el 2022 .....	74
3.1.11. Análisis del ranking .....	76
3.2. Análisis del procedimiento de control con México y Colombia.....	76
3.2.1. Control empleado en México.....	77
3.2.2. Control empleado en Colombia .....	78
3.2.3. Control empleado en Ecuador. Información recopilada en entrevistas .....	80
3.3. Discusiones.....	84
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	89
REFERENCIAS .....	91

## Índice de Gráficos

<i>Gráfico 1</i> .....	23
<i>Gráfico 2</i> .....	60
<i>Gráfico 3</i> .....	62

## Índice de tablas

<i>Tabla 1</i> .....	11
<i>Tabla 2</i> .....	38
<i>Tabla 3</i> .....	42
<i>Tabla 4</i> .....	44
<i>Tabla 5</i> .....	45
<i>Tabla 6</i> .....	47
<i>Tabla 7</i> .....	49
<i>Tabla 8</i> .....	51
<i>Tabla 9</i> .....	52
<i>Tabla 10</i> .....	54
<i>Tabla 11</i> .....	56
<i>Tabla 12</i> .....	58
<i>Tabla 13</i> .....	59
<i>Tabla 14</i> .....	60
<i>Tabla 15</i> .....	61
<i>Tabla 16</i> .....	62

## Índice de Anexos

<i>Anexo 1 Entrevista realizada al Mgst. Patricio Moyano</i> .....	101
<i>Anexo 2 Autorización del Mgst. Patricio Moyano</i> .....	110
<i>Anexo 3 Entrevista a Tcnlg. Jorge Palacios</i> .....	111
<i>Anexo 4 Autorización del Tcnlg. Jorge Palacios</i> .....	121



## Resumen

Este trabajo tiene como objetivo medir la eficiencia del régimen de excepción efectos personales del pasajero en un periodo establecido desde el 2013 hasta el 2022 puesto que el régimen otorga exenciones tributarias aduaneras cuando se importan bienes para uso personal. Sin embargo, varios viajeros hacen mal uso de éstos, dándoles un fin comercial. En términos cuantitativos se han considerado los ingresos y el flujo de pasajeros de países latinoamericanos como: Colombia, México, Paraguay, Perú y Uruguay en comparación con Ecuador. Una vez determinados los países con mayores índices en estos indicadores, se han comparado los procedimientos de control que los mismos han implementado para tener una mayor recaudación y, a su vez, inferir qué tan eficiente ha sido la nación ecuatoriana en este período.

**Palabras clave:** Afluencia de pasajeros, mal uso de exenciones, procedimientos de control, recaudación, régimen de excepción efectos personales, uso comercial.

## Abstract:

This paper seeks to measure the efficiency of the exception regime: passenger's personal effects in a period established from 2013 to 2022 since the regime provides tax exemptions when importing goods for personal use. However, travelers misused them, by giving them commercial use. Quantitative terms of revenue and passenger flow from Latin American countries such as Colombia, Mexico, Paraguay, Peru, and Uruguay have been considered compared to Ecuador. Once the countries with the highest rates in these indicators were determined, the control procedures that these countries have implemented to have a higher collection were determined and, in turn, it was inferred how efficient the Ecuadorian nation has been in this period.

**Keywords:** Collection, commercial use, control procedures, exception regime personaleffects, influx of passengers, misuse of exemptions



Este certificado se encuentra en el repositorio digital de la Universidad del Azuay, para verificar su autenticidad escanee el código QR

Este certificado consta de: 1 página

# INTRODUCCIÓN

En la actualidad existe un gran índice de afluencia de pasajeros que ingresan a territorio ecuatoriano con mercancías que no se encuentran sujetas al pago de tributos puesto que son exoneradas, debido a que éstas son destinadas para el uso personal del pasajero. Sin embargo, en diferentes ocasiones se ha evidenciado que los pasajeros han hecho mal uso de estas exenciones dirigiendo estas mercancías al uso comercial, mismo que paralelamente genera una competencia desleal contra los comerciantes que sí realizan la importación normal, es decir, se sujetan al pago de los tributos del comercio exterior en virtud de lo que determine la legislación aplicable. Conforme a lo mencionado, se pretende reconocer y eliminar estas actividades realizadas por estas personas de manera consciente. Asimismo, existen personas que desconocen la normativa aplicable a este régimen, quienes también en ocasiones han contravenido la misma, pero sin fines comerciales, sin embargo, el hecho de desconocer no te exenta de la sanción aplicable. En este contexto, se pretende dar a conocer la normativa que se aplica en este régimen al momento de ingresar con estas mercancías, con el fin de reducir el índice de los pasajeros que han hecho mal uso de estas exenciones.

Conforme a lo expuesto, la intención de los pasajeros de ingresar estas mercancías con un propósito alejado del pretendido por el régimen, se direcciona a la aparición del término del conocido contrabando fraccionado o contrabando de hormiga, que se refiere al ingreso de mercancías en menores cantidades que tienen la finalidad de comercialización, además, que estas no se sujetan al pago de tributos. Este contrabando ha sido lo suficientemente acogido por personas o comerciantes pequeños, que han creado esta desigualdad comercial, de esta forma, se espera que las autoridades competentes realicen un control más focalizado hacia las mercancías que se destinan al uso comercial.

En virtud de lo expuesto, surge la necesidad de realizar el análisis de la eficiencia del régimen de efectos personales del pasajero, este análisis se refiere no solo en lo establecido por la normativa sino también en términos de recaudación, es decir, se considerará la recaudación y la afluencia de pasajeros, por lo tanto, se comparará con los países de Colombia, México, Paraguay, Perú y Uruguay, dado que son países de

habla hispana y en su mayoría pertenecientes al cono sur, exceptuando a México, quien tiene lugar en esta investigación como el país mejor posicionado en cuanto a los indicadores que se mencionaron.

Una vez que se haya realizado la tabulación de los datos numéricos de cada país, se analizará la recaudación que se ha obtenido por cada pasajero, esto en relación a la recaudación y al número de viajeros que ingresaron cada año, por lo tanto, se compararán estos indicadores entre los países mejor posicionados, evaluando los procedimientos de control que implementan en comparación con Ecuador. Esto permitirá determinar qué tan eficiente ha sido Ecuador en comparación con dichos países.

Es importante mencionar que, el período de tiempo en el que se pretende realizar este análisis es dentro de un rango de 10 años, mismos que corresponden desde el año 2013 al año 2022.

# CAPÍTULO 1

## 1. FUNDAMENTOS TEÓRICOS Y METODOLÓGICOS

Uno de los grandes saltos culturales de la humanidad con mayor significación en la evolución social fue sin duda el paso de sociedades nómadas a sedentarias; no obstante, el instinto por el conocer y explorar nuevos lugares, ha hecho que la humanidad no pierda el atractivo por viajar. Actualmente, las personas han hecho parte de su itinerario el transitar constantemente, debido a razones laborales, familiares, ocio, entre otras. Esta actividad de recorrer en muchas sociedades se ha vuelto rutinaria, ha creado la necesidad de que cada Estado haya implementado organismos de control, con la finalidad de evitar problemas considerables, como el tráfico de sustancias ilícitas, de personas, ingreso de mercaderías que no tributen impuestos, entre otras.

De ahí que, este trabajo se haya consolidado con base a la desinformación que existe por parte de los viajeros al momento que ingresan mercancías extranjeras, cometiendo diferentes infracciones, generalmente por desconocimiento de las normas que rigen en el Ecuador, en relación al régimen de excepción, mismo que controla y brinda beneficios en cuanto al pago de tributos, es decir, exenciones para mercancías específicas; además, de cumplir con características determinadas dentro de la normativa que permitirán hacer uso de esta ventaja.

En la actualidad, existe un gran número de viajeros que incumplen la normativa, debido a que hacen mal uso del Régimen de Excepción: efectos personales del pasajero; al momento de ingresar o sacar diferentes tipos de mercancías, dinero, entre otros. Además, de que estos artículos no son declarados porque ingresan dentro del régimen que no requiere la presentación de la declaración puesto que es para uso personal; pero la normativa en sí, menciona que las mercancías exentas del pago de tributos al comercio exterior que no tengan fines comerciales.

Sin embargo, en el territorio ecuatoriano se dan sucesos que ingresan las mercancías bajo este régimen, pero con fines comerciales, lo que se conoce como “contrabando de hormiga”, la cual demuestra un uso aprovechado de beneficios establecidos por el régimen. Aún más, la evasión tributaria que luego al ser detectados

generan problemas, es decir, estas acciones repercutirán en sanciones establecidas dentro la legislación aplicable, de ahí que, se pretenda hacer un análisis de eficiencia del régimen de excepción: efectos personales del pasajero en el período 2013-2022; para lo cual es importante, determinar diferentes conceptos relacionados al tema de estudio.

## **1.1. Marco teórico**

### **1.1.1. Eficiencia**

Es importante definir terminologías generales para entender la génesis de este trabajo, para lo cual partimos definiendo lo que significa *eficiencia* y bajo el concepto que lo vamos a tratar en este análisis, para lo cual se ha tomado la definición más asequible que es del (DRAE, 2022a), el cual menciona que “es la capacidad de lograr los resultados deseados con el mínimo posible de recursos”. Así también, Cegarra, (2015), en su libro de Metodología de la Investigación Científica y Tecnológica nos brinda una conceptualización en la que menciona que la eficiencia “establece una relación entre los recursos suministrados y los resultados percibidos en un determinado período de tiempo” (pág. 243).

En este sentido la administración pública, considerando lo expuesto en la Constitución de la República del Ecuador, en el Art. 227, se regirá por los diferentes principios como: la eficacia, eficiencia, calidad, entre otros. Entonces para cumplir con estos principios el Estado en el Art. 23 garantizará la formación y capacitación continua de los servidores públicos, mediante escuelas, institutos, academias y diferentes programas de formación o capacitación. De tal manera que, las funciones sean realizadas de la manera más óptima(Constitución de la República del Ecuador, 2008).

Las conceptualizaciones mencionadas anteriormente, nos permiten tener una idea clara sobre la eficiencia, misma que es tener la capacidad de realizar un objetivo específico con el menor uso de recursos, la cual dentro del trabajo se analizará en cuanto ha sido o no alcanzada.

### **1.1.2. Comercio exterior**

Es también importante conocer que, dentro de esta investigación, se encuentra el concepto de comercio exterior, por lo que, se va a tomar en cuenta la definición propuesta por el DRAE “es el conjunto de operaciones del tráfico comercial internacional caracterizadas por la intervención del Estado, que se manifiesta principalmente en el ámbito de la importación y la exportación de mercancías”(DRAE, 2022a). De esta forma con el concepto brindado por el DRAE, Apolinario et al., (2021): menciona que el comercio exterior “es el intercambio de bienes, servicios y capitales, cabe destacar que el comercio exterior es entre países, puesto que facilita la obtención de bienes que en una determinada región no se producen o cuesta mucho producirlos” (pág. 2).

Es decir, la principal función del comercio exterior es la facilitación al comercio, negociaciones internacionales, que tengan o no acuerdos comerciales, que permitan la exportación e importación entre países.

### **1.1.3. Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE)**

El SENAЕ es una institución estatal y autónoma, que se encarga de controlar y regular el ingreso y salida de mercancías, personas, unidades de carga y medios de transporte, dentro del Ecuador, la misma que tiene un enfoque prioritario a la facilitación al comercio exterior; es una de las instituciones que nos permitirá extraer la información importante para realizar el análisis en este trabajo.

Dentro del Marco Regulatorio del Plan Estratégico hace referencia al SENAЕ como una “persona jurídica de derecho público, de duración indefinida, con autonomía técnica, administrativa, financiera y presupuestaria” (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2015).

En el Art. 205, del Libro V del COPCI, del Título IV Administración Aduanera, se establece que “el servicio de aduana es una potestad pública que ejerce el Estado, a través del SENAЕ, sin perjuicio del ejercicio de atribuciones por parte de delegatarios debidamente autorizados y de la coordinación o cooperación de otras entidades” (COPCI, 2021). Mientras que en el Art. 207 *ibídem*, se hace mención la potestad

aduanera, la cual es el conjunto de derechos y atribuciones que las normas supranacionales, la ley y el reglamento otorga al SENA E para lograr cumplir con los propósitos (COPCI, 2021).

En el Art. 212, del Libro V del COPCI, se determina que el SENA E es:

Un organismo al que se le atribuyen las competencias técnico-administrativas, necesarias para llevar adelante la planificación y ejecución de la política aduanera del país y para ejercer, en forma reglada, las facultades tributarias de determinación, de resolución, de sanción y reglamentaria en materia aduanera, de conformidad con este Código y sus reglamentos (COPCI, 2021).

Además, en el Sistema de Información sobre Comercio Exterior, en la Decisión 574 del Régimen Andino sobre Control Aduanero, se establece en el Art. 1 la potestad aduanera, misma que se define como:

El conjunto de facultades y atribuciones que tiene la autoridad aduanera para controlar el ingreso, permanencia, traslado y salida de mercancías, unidades de carga y medios de transporte, hacia y desde el territorio aduanero nacional, y para hacer cumplir las disposiciones legales y reglamentarias que regulan el ordenamiento jurídico aduanero (Decisión 574, 2022).

#### **1.1.4. Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI)**

En la función de regular y controlar las mercancías que ingresan y salen del país, se tendrán que regir a la normativa aduanera, que, en este caso, entre otras, será el COPCI. El cual a continuación, se explicará en cuanto a su objeto.

El Código tiene por objeto en el Art. 3, el regular el proceso productivo en la producción, distribución, intercambio, comercio, consumo, además, busca generar regulaciones que potencien, incentiven e impulsen la producción de mayor valor agregado, que establezcan las condiciones para incrementar la productividad, que permitan generar empleo de calidad y un desarrollo equilibrado (COPCI, 2021).

En el Título II, de la Facilitación Aduanera para el Comercio, *ibídem*, relacionado con lo sustantivo aduanero, en el Capítulo I, se hace referencia en el Art. 103, a que el

ámbito está enfocado a la regulación de las relaciones jurídicas entre el Estado y las personas naturales o jurídicas que se encuentren vinculadas con actividades concernientes al tráfico internacional de mercancías. Asimismo, se hace mención que se aplicarán las normas del Código Tributario y otras normas jurídicas sustantivas o adjetivas, en caso de que no se encuentren determinadas expresamente en el Título mencionado (COPCI, 2021).

Algunos de los cuerpos normativos que se tomarán en consideración son el Código Orgánico Integral Penal, Código Tributario, Ley de Prevención de Lavado de Activos y del Financiamiento de Delitos, entre otras. Estos cuerpos normativos establecerán a mayor detalle la naturaleza jurídica, sanciones, competencias, y las que correspondan según la actividad que se realice con afines del comercio exterior.

Como podemos constatar en el COPCI Libro V, en el Título IV, de la Administración Aduanera, en el Art. 205 se establece que la Aduana es una potestad pública que es ejercida por el Estado, la cual se da a través del SENA, misma que se sujetará a los cuerpos legales, reglamentos, manuales de operación y procedimientos, y demás normas vigentes aplicables (COPCI, 2021).

El objetivo de la Aduana es el facilitar el comercio exterior y ejercer el control del ingreso y salida de las personas, mercancías, medios de transporte y unidades de carga, tanto por las fronteras, como por las zonas aduaneras, así también el determinar y recaudar las obligaciones tributarias, las mismas que se rigen por el Código Tributario, además, las atribuciones que son propias de las Administraciones Aduaneras, conforme la normativa ecuatoriana y los Convenios Internacionales de los cuales nuestro país es parte; y además, como se menciona en el literal i) del artículo 211 del COPCI, regula y reglamenta las operaciones aduaneras del comercio internacional y de los regímenes aduaneros aun cuando no estén expresamente determinadas en el Código o su Reglamento (COPCI, 2021).

Explicado a breve rasgo la funcionalidad del Código, es importante también mencionar que la operatividad de exportaciones e importaciones puede tener lugar de diferentes formas, en el cual su proceso en la práctica dependerá de la mercancía que se deberá regir a la normativa, puesto que existen diferentes regímenes en los cuales llevar



el proceso de importación y exportación, para lo cual, es conveniente conocer la definición del régimen aduanero.

### **1.1.5. Régimen aduanero**

En Ecuador, el término deviene desde la Administración de la Real Aduana y Alcabalas de Guayaquil, creadas en 1778. Con el nacimiento de la República se mantuvieron las instalaciones y Aduanas, constituyéndose en un legado del período colonial. A partir de 1900 se publica la “Ley Orgánica de Aduanas y Arancelaria”, siendo la base del sistema de aduanas actual. En el año 2010, mediante el Suplemento del Registro Oficial número 351, entra en vigencia el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, desde el cual se aplica la normativa actual.

En el Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del Código Orgánico de Producción, Comercio e Inversiones (RCOPCI), dentro de la Sección I, en el Art. 2 se establecen las definiciones que se aplican en el ámbito aduanero, mismo que determina que el régimen aduanero es el tratamiento aduanero aplicable a las mercancías, que en este sentido es solicitado por el declarante, de acuerdo con la legislación aduanera vigente. Por su parte, Maruri, (2010) considera que el régimen aduanero es el procedimiento por el cual las mercancías son sometidas al control aduanero, de conformidad con las leyes y reglamentos aduaneros, según la naturaleza y objetivos de la operación comercial, es decir, que es el método que se aplica a las mercancías que son objeto de control aduanero (Pág. 11).

En síntesis, el régimen aduanero es un tratamiento aplicado a las mercancías importadas y exportadas bajo el control del SENA, dependiendo de su naturaleza, que están sujetas a un procedimiento aduanero específico, de acuerdo a la declaración aduanera presentada por el importador o exportador.

Existe más de un régimen aduanero, mismos que se clasifican de la siguiente forma: importación, exportación, otros regímenes aduaneros y los de excepción, siendo este último el que se analizará en el presente trabajo, en cuanto a efectos personales del pasajero. De manera que, conceptualizar y revisar su normativa es lo que se mencionará a continuación.

### **1.1.5.1. Régimen de excepción**

En base a la normativa del COPCI (2010), a este régimen le corresponden los tratamientos aduaneros simplificados aplicados para las mercancías, esto en base a la legislación aduanera vigente.

Así también es importante mencionar que tiene más de un tipo como, por ejemplo; el Tráfico Postal Internacional, Mensajería Acelerada o Courier, Tráfico Fronterizo, Menaje de Casa y Equipo de trabajo, Efectos personales de pasajeros, Aprovechamiento y Vehículo de uso privado de turista.

Asimismo, el COPCI, lo define como tratamientos aduaneros simplificados que se aplicarán a las mercancías, solicitadas por el declarante de acuerdo con la legislación aduanera vigente, donde toda mercancía al llegar al punto de control deberá ser registrada y mencionado su lugar de destino (COPCI, 2021).

En párrafos anteriores, se hace alusión a los tipos que conforman el régimen de excepción, por lo cual, se hará mención a cada uno en rasgos generales a lo que corresponde, según la normativa.

#### **1.1.5.1.1. Régimen de tráfico postal internacional y mensajería acelerada o Courier**

El presente régimen se rige a lo expuesto por el COPCI, en el que se establece en la Sección IV, Art. 164, que el tráfico postal se refiere a “los paquetes postales cuyo valor en aduana no exceda del límite que se establece en el reglamento, se despacharán mediante formalidades simplificadas, respetando los convenios internacionales suscritos al respecto, conforme los procedimientos que establezca el Servicio Nacional de Aduanas” (COPCI, 2021)

Asimismo, en el Art.165 del COPCI, Sección IV, establece que la mensajería acelerada es:

“La correspondencia, documentos y mercancías que cumplan con lo previsto en el Reglamento dictado por la Directora o Director General del Servicio

Nacional de Aduanas y no excedan los límites previstos en el mismo, transportados por los denominados correos rápidos” (COPCI, 2021).

Teniendo como base a la Resolución Nro. SENAE-DGN-2013-0472-RE, que contiene el Reglamento para los regímenes de excepción: tráfico postal internacional y mensajería acelerada o Courier, se establece en el Art. 2, del Título II; Ámbito de aplicación, que el tráfico postal Internacional es brindado por el Operador Público, mientras que la mensajería acelerada es brindada, ya sea, por el Operador Público o por empresas privadas, que son debidamente autorizadas por el SENAE, así también, deberán sujetarse a las regulaciones correspondientes. El operador público es el responsable de realizar la presentación de la Declaración Aduanera Simplificada (DAS) de las mercancías amparadas al tráfico postal o mensajería acelerada.

Cabe mencionar, que bajo este régimen existen prohibiciones, estas mismas se establecen en el Art. 10 del Título VI, Disposiciones Relativas al Transporte y Recepción de los Envíos Sometidos a los Regímenes de Excepción de Tráfico Postal” y “Mensajería Acelerada o Courier”, de esta forma, se establece que está prohibido el envío de dinero mediante este régimen.

En caso de hacer uso de este régimen y este sea por mensajería acelerada, se utilizará una empresa Courier, la cual deberá contener en los paquetes información con relación a las guías hijas:

- Número de guía hija.
- Nombre, apellido y dirección del consignatario.
- Nombre, apellido y dirección del consignante.
- Cantidad de paquetes, bultos, y peso de la guía hija.
- Lugar de embarque.
- Descripción de los productos que contiene, exceptuándose de las mercancías de Categoría “A”.

- Nombre de la empresa Courier.

Existen diferentes empresas Courier, por ejemplo: DHL, Geomil Express, FedEx. Mientras que, en el Tráfico Postal, tenemos a Servicios Postales del Ecuador. En este sentido, el Tráfico Postal y la Mensajería Acelerada tienen el objetivo de trasladar y consolidar la carga de manera internacional, por ejemplo, envío de documentos, mercancías, productos, entre otros. Además, existen diferentes categorías aplicables para este régimen, cada una varía en cuanto su aplicación, a continuación, se las enuncian estas categorías.

**Tabla 1**  
*Categorías de paquetes Courier*

CATEGORÍAS	DESCRIPCIÓN	IMPUESTO
<b>A</b>	Correspondencia como documentos, cartas, periódicos, fotográficos, etc.	Libre de tributos
<b>B</b>	Paquetes hasta 4kg y USD \$400	Libre de tributos
<b>C</b>	Paquetes hasta 100kg y USD \$5000 (Requiere Documento de control previo de acuerdo al producto importado)	Arancel: % depende del producto. IVA: 12% FODINFA: 0.5%
<b>D</b>	Prendas de vestir, textiles confeccionados y calzado hasta 20kg y \$2000	Textiles: 10% ADV + USD \$5,5 x KG Calzado: 10% ADV + USD \$6 x Par IVA: 12% FODINFA: 0.5%
<b>E</b>	Medicinas (con receta médica)	FODINFA: 0.5%
	Equipos ortopédicos, órganos, tejidos, etc. Sin fines comerciales	Libre de tributos Art.125 COPCI
<b>F</b>	Libros de lectura	FODINFA: 0.5%
	Equipos de Computación y sus partes	IVA: 12% FODINFA: 0.5%
<b>G</b>	Paquetes hasta 4kg y Valor FOB de un (1) Salario Básico Unificado Registro del Familiar del migrante	Libre de tributos

*Nota:* Elaboración propia.

*Fuente:* Adaptado de la página del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

### **1.1.5.1.2. Régimen de tráfico fronterizo**

El tráfico fronterizo hace referencia al intercambio de mercancías que son destinadas al uso o consumo doméstico entre las poblaciones fronterizas. Dado que estas mercancías se encuentran liberadas de formalidades y de pago de tributos al comercio exterior, cabe mencionar que éstas están direccionadas a favor de las personas residentes en localidades fronterizas, además de que deben cumplir con los procedimientos que para el efecto se establezca por parte de la Dirección General del SENA. E.

En cuanto al COPCI, en el Art. 166, se establece: “conforme a los tratados y convenios internacionales, se permite el intercambio de mercancías destinadas al uso o consumo doméstico entre las poblaciones fronterizas, libre de formalidades y del pago de tributos al comercio exterior, dentro de los límites geográficos” (COPCI, 2021)

Además, el concepto tiene total correlación con el artículo 211, del Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del COPCI.

De esta manera, también se define al “tráfico fronterizo como los desplazamientos efectuados de una parte a otra de la frontera aduanera por personas residentes en una de las zonas fronterizas adyacentes.” (SENAE, 2015).

Con base a lo mencionado, el tráfico fronterizo hace mención a que se encuentra libre de procedimientos aduaneros, que permita gozar de una exención tributaria, que será siempre con fin de uso personal las mercancías que ingresen bajo este régimen.

### **1.1.5.1.3. Régimen de menaje de casa y equipo de trabajo**

El régimen que se explicará, es uno de los más amplios y así también, uno de los más utilizados dentro del territorio nacional, de esta forma, se ha hecho un resumen en cuanto a su operatividad y a lo establecido por la normativa.

En este sentido, son considerados los bienes nuevos o usados de uso cotidiano adquiridos durante la residencia en el exterior de manera regular o irregular, esto podrá ser aplicado por una persona natural o por el núcleo familiar de ecuatorianos que hayan retornado al país con la intención de domiciliarse en el mismo, puesto que deben

cumplir con las cantidades, términos y condiciones establecidas mediante el respectivo Decreto Ejecutivo que se emita para el efecto (SENAE, 2022).

Cabe mencionar que no se pedirá el cumplimiento de medidas de defensa comercial dentro del proceso de importación para el consumo, así como la documentación de acompañamiento y soporte. Además, se permite el ingreso de prendas de vestir, calzado y accesorios para uso personal del migrante y de su núcleo familiar, siempre que no supere los doscientos (200) kilogramos, así también deberá tener relación la talla y cantidad con las que correspondan al importador y a los integrantes de su familia (SENAE, 2022).

En caso de buscar ingresar o importar un vehículo, ya sea automotor o motocicleta mediante este régimen, se verá sujeto a cumplir las condiciones que se manifiestan en la normativa.

#### **Caso vehículo automotor:**

- Año de modelo correspondiente a los últimos cuatro años anteriores al año de aceptación de la declaración aduanera de importación.
- El precio no debe exceder de ochenta Salarios Básicos Unificados.
- El salario básico unificado que se considera en la valoración del vehículo automotor o motocicleta será el vigente a la fecha de aceptación de la declaración aduanera.

#### **Caso motocicleta:**

- Año de modelo correspondiente a los últimos cuatro años anteriores al año de aceptación de la declaración aduanera de importación.
- El precio no debe exceder de veinticinco Salarios Básicos Unificados.
- El salario básico unificado que se considerará en la valoración del vehículo automotor o motocicleta será el vigente a la fecha de aceptación de la declaración aduanera.

En caso de exceder el valor límite que se ha establecido por la normativa, se permitirá la nacionalización, siempre que cubra los tributos al comercio exterior que serán calculados sobre la diferencia entre el precio y el valor máximo de la exención.

Cabe mencionar que, cuando se pretenda importar el vehículo, deberá ser embarcado con los otros bienes o unidades de carga que conformarán la importación del menaje de casa.

Es importante mencionar, que se puede hacer la importación bajo este régimen por más de una ocasión, siempre que hayan transcurrido diez años desde la última vez que se aplicó la importación mediante este régimen.

Asimismo, se le considera al conjunto de utensilios, y aparatos profesionales, ya sean nuevos o usados, como equipo de trabajo, mismo que tendrá vínculo o no a la actividad, profesión, arte u oficio del migrante o de su núcleo familiar, que, además, deberá ser justificado.

Las importaciones en equipo de trabajo no deberán superar el precio de los ciento sesenta salarios básicos unificados, caso contrario no podrán hacer uso de la exoneración del pago de tributos. En este sentido, por cada importación que se realice, sólo podrá admitirse el despacho con exoneración de tributos de un equipo de trabajo (SENAE, 2022).

El régimen desarrollado en párrafos anteriores, podrá ser utilizado por cualquier persona que cumpla los requisitos determinados en la normativa, al igual que, los miembros de la familia podrán hacer una importación en conjunto, por lo que se explicará a continuación lo que es un núcleo familiar en este régimen, así también, se hará mención si es una persona extranjera.

#### **1.1.5.1.3.1. Núcleo familiar y embarque conjunto**

En el núcleo familiar, se les considera a los familiares, hasta el cuarto grado de consanguinidad, que se refiere a padres, hijos, abuelos, nietos, hermanos, tíos, sobrinos y primos, y segundo de afinidad, que se refiere a los suegros, yernos, nueras, hijastros y cuñados.

Embarque conjunto, hace mención a que, si varias familias relacionadas consanguíneamente tienen el objetivo de embarcar sus menajes de casa en una sola unidad de carga, se admitirá solo para aquellos núcleos familiares que sean cabeza de

hogar, es decir, que mantengan relación hasta cuarto grado de consanguinidad con la persona migrante. Además, estos miembros deberán cumplir las condiciones para acogerse al menaje de casa.

#### **1.1.5.1.3.2. Extranjeros**

En el caso de que una persona extranjera pretenda importar sus pertenencias con intención de vivir en territorio ecuatoriano, podrá realizarlas mediante este régimen, es decir, las disposiciones que se aplican para las personas ecuatorianas serán las mismas para el extranjero, desde su lista de bienes y cantidades admisibles. Sin embargo, a excepción de los ecuatorianos, no podrán importar un vehículo automotor o motocicleta.

La persona extranjera podrá acceder al beneficio de la exoneración de tributos mediante este régimen, por segunda ocasión, para la cual deberá comprobarse que el mismo, cumpla con las condiciones de permanencia en el exterior, la cual se refiere a una permanencia más de dos años en el exterior.

#### **1.1.5.1.4. Régimen de efectos personales del pasajero**

Este régimen será el analizado en todo el trabajo en cuanto a su eficiencia, dado que es uno de los más utilizados y uno de los que a menudo se ha visto mal implementado, de esta forma, se menciona que:

Según el Art. 215 del RCOPCI, los efectos personales del pasajero estarán exentos de tributos, siempre que al momento de ingresar al país cumplan con las cantidades y condiciones previstas por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, el cual considerará la última Resolución que para el efecto se dicte. No obstante, si el pasajero ingresa bienes que no califiquen como efectos personales, deberá presentar ante la Autoridad Aduanera una Declaración Aduanera Simplificada, en la cual se mencionen las mercancías a importar. En caso de que el pasajero sea menor de edad, el responsable del pago de la liquidación aduanera de tributos será su representante legal (RCOPCI, 2011).

Asimismo, en el Capítulo III de la Resolución establecida para este régimen, en el Artículo 3 se establece la potestad aduanera, la misma que manifiesta que el SENA E



tiene la potestad absoluta sobre la Sala Internacional de Viajeros y puede limitar el acceso y movimiento de personas que no sean pasajeros, tripulantes o funcionarios de aduanas, en caso de ser necesario permitir su ingreso, se deberá contar con la autorización previa del SENA. Esto en virtud de la misma Resolución, en el Art. 9 que menciona que se procede a la revisión física del viajero, cuando se presuma el cometimiento de un delito o contravención (Resolución Nro. SENA-SENAE-2017-0345-RE, 2017).

La operatividad de este régimen de efectos personales tiene dos modalidades, las mismas que se dividen entre aérea y terrestre. Las cuales, si bien son similares en definición, sí mantienen diferencias que se evidenciarán en el capítulo 2, dado que se contemplará desde una perspectiva más analítica, por su complejidad en cuanto a su aplicación.

#### **1.1.5.1.5. Régimen de aprovisionamiento**

En el Art. 216 de la Sección IV, Subsección VI del RCOPCI se establece que las provisiones podrán ser para el consumo o para llevar.

- Las mercancías destinadas hacia el consumo de los pasajeros hayan sido o no vendidas a bordo de la embarcación, también las mercancías que son necesarias para operación y mantenimiento del medio de transporte, con excepción de piezas y de repuestos y equipos.
- Las provisiones que son consideradas para llevar, son las mercancías que se venderán a los pasajeros, con el propósito de desembarcarlas luego del aterrizaje en el territorio ecuatoriano, que se encuentran a bordo del medio de transporte al momento de su llegada.

En síntesis, el régimen permite almacenar mercancías destinadas al aprovisionamiento, reparación o mantenimiento de equipos o indumentaria que pueden o no ser para la prestación del servicio público, el cual está libre de todo tributo al comercio exterior (RCOPCI, 2011).

#### **1.1.5.1.6. Régimen de vehículo de uso privado de turista**

En el Art. 167 del COPCI, se establece que es el “régimen por el cual se permite el ingreso del vehículo de uso privado del turista, libre del pago de tributos dentro de los plazos y condiciones previstas en el Reglamento al presente Código” (COPCI, 2021). Por otro lado, para la aplicación de este régimen se debe considerar, qué se entiende por turista, por vehículo de turista (medio destinado a transportar al turista en el territorio), modos y medios de transporte (terrestre, aéreo o marítimo), proceso de autorización, reposición de partes y piezas, plazo de permanencia y culminación del régimen.

En caso de omitir el registro de los bienes para el régimen de vehículo de uso privado de turista, se presumirá el cometimiento de un delito aduanero, admitiendo por supuesto prueba en contrario; en el caso de exceder el plazo de permanencia en el país, que es el mismo tiempo otorgado de permanencia al turista, se procederá a imponer una sanción, misma que está establecida en el literal j) del artículo 190 del (COPCI, 2021). Así también, si el vehículo está siendo utilizado indebidamente, tendrá que ser juzgado al amparo del Código Orgánico Integral Penal.

#### **1.1.6. Exención**

Por otro lado, los regímenes de excepción, además de caracterizarse por el tratamiento aduanero simplificado que se realiza al momento de importar las mercancías, tienen un beneficio en cuanto a la exención de tributos, por lo que es pertinente conocer su definición.

Comprender el significado de esta terminología es importante porque tendrá mucha interacción en la operatividad del proceso de importación mediante este régimen, es por eso que, la definición de exención se encuentra en el Título I del Código Tributario, capítulo V de las exenciones, en el Art. 31, mismo que señala que: “exención o exoneración tributaria es la exclusión o dispensa legal de la obligación tributaria, establecida por razones de orden público, económico o social” (Registro Oficial Suplemento 38, 2018).

Es decir, la exención es la exclusión de la aplicación de la norma que impone el pago de impuestos sobre un producto, en el caso aduanero se ha detallado una de las instancias en las que aplica, por ejemplo, en los efectos personales del pasajero hace mención a la exención de tributos porque su aplicación será hacia los objetos direccionados al uso personal, más no comercial.

Los beneficios que brinda el régimen de excepción en cuanto a la exención de los tributos en ciertos aspectos llegan a ser mal utilizados por los viajeros, puesto que realizan la importación bajo un fin comercial, el mismo que se explica a continuación.

### **1.1.7. Contrabando de hormiga**

Es importante tener el conocimiento de la terminología por separada, en este sentido, es menester mencionar que el contrabando se ocasiona cuando una persona evade el control y vigilancia aduanera sobre mercancías que tengan un valor igual o superior a diez salarios básicos unificados, misma que será sancionada con una pena privativa de libertad de tres a cinco años, asimismo con una multa equivalente a tres veces el valor en aduana de la mercancía aprehendida, según el Art. 301 del Código Orgánico Integral Penal, (2021). Asimismo, se comprende que el contrabando se manifiesta en la comercialización de mercancías que no cumplen con lo determinado por el Estado, es decir, es una actividad ilícita en la cual la mercancía ha ingresado evadiendo el pago de tributos de la importación, que, a su vez, está destinada a comercializar. Por lo tanto, Coyoy y Royo en su investigación mencionan que el contrabando hace referencia a los “productos con marca original que han sido importados ilegalmente hacia un país y vendidos evadiendo impuestos y tarifas” (2017). Cabe mencionar que, el contrabando también es considerado cuando una persona realiza estos actos de manera sistemática o fraccionada, es decir, en una ocasión o en diferentes ocasiones solo que, en cantidad inferior, de esta forma se la refiere como contrabando en forma fraccionada.

Este acto considerado en los parámetros de lo ilegal, tiene una repercusión la cual se la denomina como una infracción aduanera, misma que son las faltas reglamentarias y contravenciones, que para su sanción solo bastará con el sencillo hecho de transgredir a la norma, las mismas que a continuación se explicarán la definición. De esta forma,

para brindar una mayor comprensión del tema de contrabando, es importante establecer la definición de una contravención la misma que se establece en el Registro Oficial Suplemento 38, (2018) cómo “acciones u omisiones de los contribuyentes, responsables o terceros o de empleados públicos, que violen o no acaten las normas legales sobre administración o aplicación de tributos”.

En la Resolución Nro. SENAE-SENAE-2017-0345-RE, (2017), correspondiente al equipaje de pasajero, se hace mención en el Art. 34 que se configura como contrabando cuando el pasajero evade el control y vigilancia aduanera para ingresar mercancías sin el pago de tributos o por un mecanismo doloso, siempre que estas dos superan la cantidad de \$2,000, pero en caso de no superar el valor solo deberá pagar los tributos correspondientes.

En el Art. 25 de la Resolución Nro. SENAE-SENAE-2017-0345-RE se prohíbe la comercialización de los bienes que han ingresado bajo el régimen de efectos personales. La normativa se establece de esta forma que, si el SENAE detectase esta acción por parte de los pasajeros, se le procederá a retención provisional de la mercancía hasta que se confirme la cuantía para que sea considerada como delito o si bien es una contravención administrativa por el mal uso de estas exenciones (Resolución Nro. SENAE-SENAE-2017-0345-RE, 2017).

En referencia al término mencionado, se lo define al mal uso de exenciones o suspensiones tributarias aduaneras en el Código Orgánico Integral Penal en el Art. 302, que menciona que la persona que venda, transfiera o utilice incorrectamente las mercancías cuya cuantía sea superior a 150 salarios básicos unificados, mismas que han sido importadas al amparo de los regímenes especiales aduaneros, puesto que bajo este régimen las mercancías son derivadas de la suspensión del pago de tributos al comercio exterior o importadas con la exención total de estos tributos, de ser el caso de ser mal utilizado, se sancionará con una pena privativa de libertad de 3 a 5 años y multa de hasta 10 veces el valor que se quiso evadir (Código Orgánico Integral Penal, 2021).

Es importante considerar que una contravención cabe en el contexto de contrabando, puesto que este, es la evasión del control aduanero para lograr el ingreso de mercancías extranjeras, mismas que son sancionadas con una multa equivalente a 3

veces del valor de las mercancías. Con base a la Disposición General Cuarta del COIP se hace mención a las infracciones direccionadas contra la administración aduanera, siempre que el valor no exceda los valores previstos para que se configure como tipo penal, no constituye delito y se la tratará como contravención administrativa por la autoridad aduanera, con el cincuenta por ciento de la multa máxima establecida para cada delito y de esta forma, se pueda proceder a la adjudicación, destrucción o subasta de la mercancía objeto del comiso administrativo.

Conscientes de la importancia de conocer la teoría del contrabando que se ha establecido en la normativa del Código Orgánico Integral Penal, se evidencia la necesidad de contemplar los diferentes tipos de contrabando, puesto que en este caso será solo el de contrabando de hormiga, el mismo que se le considera como el tráfico de mercancías en menores cantidades, pero de una forma concurrente, lo que quiere decir que esta se dará en reiteradas ocasiones por los usuarios, viajeros, comerciantes, entre otros. Por lo tanto, es importante que se comprenda que esto es un acto ilegal.

Considerando lo expuesto, se estudia que el contrabando de hormiga tiene dos modalidades en las que se efectúa, es decir, éste se puede cometer en la modalidad terrestre y aérea. En el caso de la terrestre, es la que se da en el cruce de frontera, ya sea en vehículo o caminando, mientras que, en la aérea, se involucra un viaje en avión en el cual también se evaden controles aduaneros; en ambas situaciones se llega a la misma finalidad que será su comercialización. La implementación de este acto ilegal conlleva a una competencia desleal, es decir, a emprendedores que sí buscan generar empleo y comercializar rigiéndose a la normativa correspondiente.

## **1.2. Marco metodológico**

Luego de señalar los conceptos básicos a ser utilizados en este trabajo, es imperante indicar la metodología que se va a aplicar en esta investigación, con la finalidad de brindar las pautas a seguir en posibles trabajos futuros en que se pretenda retomar sobre este tema, de ahí que, sea importante mencionar que esta investigación tendrá un enfoque cuantitativo con un alcance descriptivo; de la parte cuantitativa se justifica cuándo se utiliza “para contabilizar atributos, actitudes, comportamientos y otras variables definidas con el fin de respaldar u oponerse a la hipótesis de un

fenómeno específico” (Hernández Sampieri et al., 2014), es decir, se utilizará el método cuantitativo, ya que se analizarán porcentajes, estadísticas, promedios, entre otros.

Es de alcance descriptivo ya que, en este “Proceso cuantitativo se aplican análisis de datos de tendencia central y dispersión. En este alcance es posible, pero no obligatorio, plantear una hipótesis que busque caracterizar el fenómeno del estudio” (Ramos, 2020), por lo cual, se acopla a este modelo de investigación en donde se puede o no plantear una hipótesis. Es importante, mencionar que la eficiencia del régimen de excepción en el Ecuador se pretende obtener mediante un análisis comparativo, el mismo que se realizará con países latinoamericanos, siendo Colombia, México, Paraguay, Perú y Uruguay. La selección de las naciones mencionadas está basada en los siguientes factores de inclusión/exclusión:

Inclusión:

- Países de Sudamérica.
- Países de habla hispana.
- Países de los cuales se pueda obtener información oficial y libre sobre viajeros y recaudación.
- México se incluye debido a ser un referente de polo de progreso perteneciente a países de habla hispana, que servirá como punto de comparación, dado que tiene una cifra alta de pasajeros y recaudación.

Exclusión:

- Países que no sean de Sudamérica y no sean hispanohablantes.
- Países de los cuales no tengan en sus páginas oficiales de manera libre la información sobre sus viajeros y recaudaciones.

Por lo tanto, los países que se tomará para el análisis serán los siguientes:

- Ecuador
- Colombia
- México
- Paraguay

- Perú
- Uruguay

Del enfoque cuantitativo, se toma en un principio el método de la observación, que para este trabajo se lo considerará como técnica debido a que “Mediante la aplicación de ciertos recursos permite la organización, coherencia y economía de los esfuerzos realizados durante el desarrollo de una investigación; de esta forma, esta técnica tendrá una organización y una coherencia dependiente al método utilizado”(Campos & Lule, 2012); de ahí que, se fundamente la técnica de la observación al momento de extraer, organizar y clasificar los datos obtenidos de la páginas de la Organización Mundial de Turismo, Organización Mundial de Migraciones, Instituto Nacional de Estadística y Censos, Ministerio de Turismo del Ecuador y Trademap, así también, de las entidades competentes de cada país, por ejemplo; el Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, el Instituto Nacional de Migración de México, Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay, Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú, Dirección Nacional de Migraciones de Uruguay. De estas fuentes se recopila el número total de pasajeros que ha registrado cada país, para ser preciso, solo se considera a las personas entrantes con la misma nacionalidad del país al que ingresa, mencionado lo anterior, esta información permitirá compararla con Ecuador, dado que también se consideran los indicadores del total de viajeros y la recaudación para medir su eficiencia, durante el período 2013-2022.

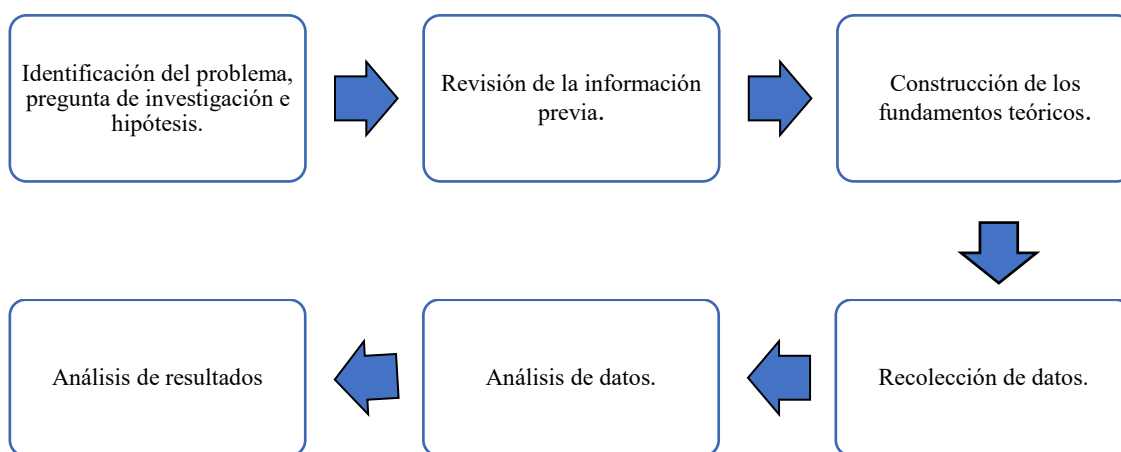
Con base a lo mencionado se utilizará también el método analítico, que según (Rodríguez Jiménez & Pérez Jacinto, 2017) “es el procedimiento lógico que posibilita descomponer mentalmente un todo en sus partes y cualidades, en sus múltiples relaciones, propiedades y componentes”, así como ha implementado (Suarez Lugo, 2004) para el análisis y clasificación de fuentes, datos numéricos con búsqueda de rescatar lo más importante referenciado a la investigación. En este sentido, se realiza la categorización de las recaudaciones relacionadas con el año y país, posterior a ello, se llevará la segmentación de los datos estadísticos, la misma que en primera instancia se considerará el total de pasajeros nacionales que ingresan al territorio ecuatoriano, con la particularidad de que este dato solo incluirá a las personas que tenga la edad legal para sujetarse al pago de tributos, así también, el mismo método se aplicará a los países con

quienes se medirá el nivel de eficiencia. Una vez recopilados los datos, tanto como el número total de viajeros y recaudación, se procede a la obtención porcentual de cada año en referencia a la misma, de esta forma, permite la identificación del país que ha obtenido mayor recaudación y mayor número de pasajeros, además, que con esta técnica se permitirá realizar la línea de tendencia en relación al caso Ecuador, así también, se realizará el procesamiento de datos para obtener el promedio de la cantidad que ha pagado cada viajero en ese año, cada valor referido al país correspondiente.

Además de esto, se va a utilizar la técnica de la entrevista, la cual según (Folgueiras Bertomeu, 2016) “obtener información de forma oral y personalizada sobre acontecimientos, experiencias, opiniones de personas. Participan dos personas. Una adopta el rol de entrevistadora y la otra el de entrevistada, generándose entre ambas una interacción en torno a una temática de estudio”, de esta forma, para desarrollar el trabajo se procedió a realizar entrevistas a expertos del ámbito aduanero, quienes son el Tnlgo. Jorge Palacios y el Mgst. Patricio Moyano, conforme a lo mencionado, para el encuentro se ha establecido un cuestionario de preguntas preliminares, lo que significa una entrevista estructurada. De esta forma, para el planteamiento del trabajo se procederá de la siguiente manera:

### Gráfico 1

Proceso de análisis de datos



Nota. Elaboración propia.



## **CAPÍTULO 2**

### **2. DETERMINACIÓN DE INFORMACIÓN**

Esta investigación utilizará un análisis comparativo del monto de la recaudación entre Ecuador y cinco países de Latinoamérica que han tenido un índice considerable en el flujo de pasajeros como: México, Colombia, Perú, Uruguay, Paraguay y Ecuador. En este sentido, se requerirá de datos estadísticos en relación al período propuesto, que se considera con fecha de corte entre el año 2013 al 2022; para lo cual se ha identificado en diferentes páginas de consulta numérica, datos que permitan el análisis. Es importante aclarar que los datos obtenidos son de carácter oficial y fidedignos, extraídos de páginas oficiales como, por ejemplo: Organización Mundial de Turismo, Organización Mundial de Migraciones, Instituto Nacional de Estadística y Censos del Ecuador, Ministerio de Turismo del Ecuador, Trademap, entre otros. Además, la consulta externa que se consideró para la obtención de la información que corresponde a los países con los que se pretenden comparar es precisamente de las entidades nacionales de cada país, es decir, se consultó en: el Instituto Nacional de Migración de México, Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, la Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú, Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay, Dirección Nacional de Migraciones de Uruguay.

Dado que en el primer capítulo se reconoció el campo afectado, se pretende también dar un análisis donde se contemplará el funcionamiento del régimen de los efectos personales del pasajero en el territorio ecuatoriano, en cuanto a su base legal, a la operatividad para controlar el proceso y a la presunta forma en que evitan el cumplimiento de la normativa. Este acápite expondrá el procedimiento correspondiente al régimen, en relación a la recaudación con estos diferentes países.

Conforme a lo mencionado y a la dimensión que se propone investigar, es imperante determinar las definiciones que se requieren para el capítulo, en el siguiente orden:

## **2.1. Modalidades de Equipaje de pasajero y Control Aduanero**

### **2.1.1. Modalidad aérea**

En esta modalidad se diferencian los artículos que se pueden ingresar con exenciones tributarias en comparación a la terrestre, además que se hará mención al Grupo Familiar, Formulario de Registro Aduanero y Límite de valores en Salas Internacionales. A continuación, se enuncian los artículos que pueden ingresar bajo este régimen y mediante la vía indicada, misma información como la que se proporcionará en estas modalidades son las establecidas dentro de la Resolución Nro. SENAE-SENAE-2017-0345-RE, (2017) éstos pueden ser nuevos o usados:

1. Prendas de vestir.
2. Artículos de tocador.
3. Elementos de aseo personal.
4. Joyas, bisutería, adornos personales y adornos para el hogar.
5. Libros, revistas, material fotográfico y documentos impresos o manuscritos.
6. Alimentos procesados, debidamente sellados o empacados al vacío.
7. Alimentos y artículos para niños.
8. Los instrumentos, equipos y herramientas portátiles, propios de la profesión u oficio del pasajero, sean estos nuevos o usados e indistintamente del motivo del viaje, siempre que se justifique fehacientemente dicha actividad laboral mediante el carné profesional, contrato de trabajo en el país u otro documento público o privado, siempre que hayan sido emitidos previo a que el pasajero se someta al control aduanero.
9. Máximo 1 herramienta portátil de uso doméstico, en el caso de que no sea propia de la profesión u oficio del pasajero.
10. Vestuario de artistas, compañías de teatro, circos, de uso deportivo u otros.
11. Medicamentos, vitaminas y suplementos alimenticios. Para el caso de medicamentos deberán estar acompañados con su respectiva prescripción médica nacional o extranjera. Para el caso de suplementos alimenticios, máximo 4 Kg.
12. Ayudas técnicas para adultos mayores o personas con discapacidad, sean pasajeros o familiares de éstos cuyo parentesco corresponda al cuarto grado

de consanguinidad y segundo grado de afinidad, y que por su condición no puedan viajar, tales como: sillas de ruedas, muletas, aparatos ortopédicos y similares, equipos necesarios para control médico, movilización y desenvolvimiento independiente, siempre que todos estos implementos estén acordes a la adultez mayor o discapacidad y en cantidades exclusivas para uso personal.

13. Aparatos de medición de presión arterial, de temperatura y de glucosa, máximo 2 por cada uno, por pasajero o grupo familiar.
14. Un Equipo de acampar, por pasajero o grupo familiar.
15. Maletas, bolsos u otros que sirvan para transportar equipaje.
16. Discos compactos de video, música o datos que puedan ser transportados normalmente por una persona.
17. Máximo 2 animales domésticos vivos como mascota, sin perjuicio del cumplimiento de las disposiciones establecidas en la normativa vigente.
18. Máximo 2 instrumentos musicales con o sin sus accesorios; y/o máximo 2 accesorios musicales que no estén con su instrumento musical principal, que puedan ser transportados normalmente por una persona.
19. Máximo 3 artículos utilizados en deportes distintos y/o sus accesorios que puedan ser transportados normalmente por una persona.
20. Juguetes y/o sus accesorios que puedan ser transportados normalmente por una persona.
21. En caso de pasajeros mayores de 18 años de edad, máximo 3 litros de bebidas alcohólicas, 20 cajetillas de cigarrillos de 20 unidades, 1 libra de tabaco y 25 unidades de habanos o cigarros. Cuando un mismo envase exceda los 3 litros de bebidas alcohólicas, 1 libra de tabaco o 25 unidades de habanos o cigarros se deberá tributar en la parte proporcional a la diferencia no exenta.
22. Máximo 6 memorias digitales para cámara fotográfica, computadoras o dispositivos móviles incluyendo teléfonos celulares, exceptuando las que vengan incorporadas en los equipos antes mencionados.
23. Máximo 10 videojuegos, entendiéndose como casetes, CD o similares;

24. Utensilios de cocina, siempre y cuando no sean eléctricos, que puedan ser transportados por una persona.
25. Aparatos eléctricos portátiles de cuidado o aseo personal, tales como: secadora de cabello, plancha de cabello, afeitadora, y similares, una unidad de cada aparato por pasajero o dos unidades de cada aparato por grupo familiar.
26. Máximo 3 aparatos eléctricos portátiles de uso doméstico por pasajero o grupo familiar.
27. Máximo 300 mililitros de perfume por pasajero o 600 mililitros de perfume por grupo familiar, contenidos en frascos nuevos.
28. Máximo 1250 mililitros en total por pasajero o 3000 mililitros en total por grupo familiar, de cremas, lociones corporales, splash y similares, contenidos en envases nuevos.

Adicional a lo expuesto, cada pasajero también podrá ingresar como efecto personal hasta una unidad nueva y una usada de los siguientes artículos portátiles:

1. Teléfono celular.
2. Cámara fotográfica.
3. Videgrabadora o filmadora.
4. Receptor digital multimedia y/o reproductor de imagen/video o sonido portátiles, de uso doméstico
5. Teléfono satelital
6. Agenda electrónica u ordenador personal en tableta (Tablet).
7. Equipo de posicionamiento global portátil (GPS) para uso personal.
8. Computador portátil y/o sus periféricos (mouse, audífonos y similares).
9. Consola para video juegos y máximo 2 accesorios, sean estas portátiles o no.
10. Calculadora electrónica.

Estos artículos mencionados, el grupo familiar podrá ingresar una unidad nueva y usada por cada miembro. Si se encontrase más unidades de las que se han indicado, éstas se consideran como bienes tributables y se las deberá incluir en la base imponible.

Además, puede ingresar un artículo, nuevo o usado, de los siguientes artículos:

1. Televisor hasta 32”.
2. Monitor de computadora hasta de 24”.
3. Computador de escritorio y/o sus periféricos (mouse, audífonos, cámara teclado, scanner y similares) de uso doméstico.
4. Impresora de escritorio, de uso doméstico, cuyo valor no supere los \$300,00.
5. Prismáticos.
6. Telescopio.
7. Aparato de proyección y/o pantalla de uso doméstico.
8. Teléfono o fax.
9. Dron, (no supere \$500.00).

En caso de que existan dos o más de los artículos mencionados, ya sean nuevos o usados, estos se les considerará como bien tributable, lo que quiere decir que también formará parte de la base imponible.

Adicional a lo mencionado, se le considerará como efectos personales a los bienes no especificados en la lista, siempre que no superen los USD 500,00 y que tampoco tenga restricción por volumen, cantidad o tamaño.

Es importante conocer que, existen artículos que no se considerarán como efectos personales que acompañen a los pasajeros y que se hayan desviado de la finalidad del régimen de excepción. Consciente de este escenario, solo se le permitirá el ingreso sin pago de tributos a los enseres personales usados, por ejemplo, las prendas de vestir y artículos de aseo, así también, los productos o bienes que demuestren que han sido adquiridos en Ecuador (Resolución Nro. SENA-SENAE-2017-0345-RE, 2017).

#### **2.1.1.1. Grupo familiar**

Para efectos del régimen objeto de análisis, un grupo familiar se encuentra conformado por menores de edad conjuntamente con sus padres o de la persona quien es responsable legal. Si en este caso se presentaran ambos padres con sus hijos, el grupo familiar se encontraría conformado solo por los hijos y uno de los padres, siendo el otro

progenitor considerado como pasajero individual. Asimismo, en caso de que uno de los hijos ya tenga la mayoría de edad, pasará como una persona individual, es decir, no se la considera dentro del grupo familiar (Resolución Nro. SENAE-SENAE-2017-0345-RE, 2017).

#### **2.1.1.2. Formulario de Registro Aduanero (FRA)**

En el Artículo 5 del Capítulo III de las Consideraciones Generales de la Resolución ejusdem, se establece que todo pasajero mayor de edad o grupo familiar que ingrese por Salas Internacionales de Viajeros y que lleve bienes tributables, deberá suscribir el FRA y someterse al aforo físico y al pago de los tributos que correspondan. Además, el FRA es de carácter personal y nadie podrá generarlo a nombre de un tercero. Es decir, que en este documento es donde se suscribirá haciendo mención si lleva consigo bienes tributables o dinero en efectivo, según lo establecido en la Ley Orgánica de Prevención, Detección y Erradicación del Delito de Lavado de Activos y del Financiamiento de Delitos, misma información que se encuentra en el Art. 13 de la Resolución referida, que establece el ingreso del dinero en efectivo e instrumentos financieros, asimismo menciona que el pasajero deberá detallar si trae dinero en efectivo, y que cuando esté sea de un monto igual o superior a diez mil dólares americanos o equivalente en otras monedas, deberá declarar, sin que se deban pagar tributos, la obligación es solo de declarar (Resolución Nro. SENAE-SENAE-2017-0345-RE, 2017).

Asimismo, si la persona o pasajero que no declaró o lo realicé errónea o falsamente ante la autoridad aduanera competente, será sancionada con una multa equivalente al 30% de los valores que no han sido declarados o declaradas falsa o erróneamente (Suplemento del Registro Oficial 282, 2023).

Cabe mencionar que, los menores de edad que hayan arribado sin la presencia del representante legal no deberán llenar el FRA, puesto que se constituyen en contribuyentes de la obligación tributaria generada, en solidaridad con sus representantes legales, así también los pasajeros que no lleven bienes tributables en su equipaje. En caso de un grupo familiar, la persona a cargo de los menores de edad deberá suscribir el FRA por todo el grupo de forma indivisible. Adicional a esto, las

personas que no lleven consigo bienes tributables no deberán sujetarse a este formulario.

#### **2.1.1.3. Límite de valores en Sala Internacional de Viajeros**

Existe un monto máximo en el que se podrá dar paso al despacho en la Sala de Arribo Internacional, el cual deberá ser menor o igual a \$2.000.00, para lo cual se utilizará el FRA, además, se debe considerar que se dará paso, siempre y cuando la mercancía que se importe sea de permitida importación y que también cumpla con las formalidades.

En caso de que el monto máximo sea superado, esta mercancía no podrá ser despachada en la Sala, por lo que deberá al término de 5 días después de la llegada, indicar a la autoridad aduanera cual será el destino que se le dará a la misma, pudiendo solicitar la devolución al exterior, el abandono expreso o la movilización a un depósito temporal (Resolución Nro. SENAE-SENAE-2017-0345-RE, 2017).

Las mercancías que deban presentar autorizaciones, permisos, licencias y registros, podrán ingresar sin la presentación de estos documentos, siempre y cuando no se superen los \$500.00.

#### **2.1.1.4. Menaje de casa bajo régimen de efectos personales**

Este tipo de importación se establece en el Art. 10 del Capítulo III de la Resolución mencionada, entonces se comprende que bajo este régimen también se puede nacionalizar el menaje de casa, en este caso se hace mención a que el migrante que retorna al territorio ecuatoriano deberá presentar al técnico operador la declaración juramentada con los requisitos necesarios para su despacho (Resolución Nro. SENAE-SENAE-2017-0345-RE, 2017).

Esto hace mención también a que el control, en el acto de aforo, buscará verificar su cumplimiento y se determinará si su ingreso será con o sin exención del pago de tributos al comercio exterior. Así también esta importación deberá registrarse en el ECUAPASS con la subpartida arancelaria de menaje de casa.

Es importante conocer que, si por alguna razón no se obtuviera el levante de la mercancía en el control concurrente, el pasajero tendrá 5 días a partir de la llegada de la mercancía para responder por la misma, si el importador no responde en este tiempo establecido, se configura el abandono definitivo.

### **2.1.2. Modalidad terrestre**

En adelante, se expresan los artículos que pueden ingresar por vía terrestre, sin el pago de tributos, sean éstos nuevos o usados:

- Prendas de vestir de uso del viajero.
- Artículos de tocador; elementos de aseo personal.
- Joyas, bisutería, adornos personales y para el hogar en cantidades no comerciales.
- Libros, revistas, material fotográfico y documentos impresos o manuscritos.
- Alimentos procesados, debidamente sellados o empacados al vacío en cantidades no comerciales.
- Alimentos y artículos para niños que acompañen al viajero.
- Bienes de uso profesional, herramientas y equipos necesarios para el desempeño de funciones o actividades laborales propias del viajero: únicamente los que sean portátiles, situación que deberá ser justificada mediante un carné laboral, contrato de trabajo u otro documento público o privado; Vestuario de artistas, compañías de teatro, circos o similares.
- Máximo tres cajetillas de cigarrillos.
- Unidades de almacenamiento de video, música o datos.
- Medicamentos de uso personal. Para el caso de medicamentos que contengan sustancias psicotrópicas deberán estar acompañados con su respectiva prescripción médica; Ayudas técnicas para los viajeros discapacitados, tales como: sillas de ruedas, muletas, aparatos, ortopédicos y similares, equipos necesarios para control médico, movilización y desenvolvimiento independiente del viajero, siempre que todos estos implementos estén acordes a su discapacidad y en cantidades exclusivas para su uso personal; Un medidor de presión arterial, de temperatura y/o de glucosa.



- Equipo de acampar: Maletas, bolsos u otros que permitan el transportar equipaje.
- 2 animales domésticos vivos como mascota, sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos sanitarios correspondientes.
- 2 instrumentos musicales y/o accesorios, que puedan ser transportados normalmente por una persona.
- Artículos deportivos y sus accesorios que puedan ser transportados normalmente por una persona.
- 1 unidad usada de los artículos portátiles que a continuación se enunciarán: Cámara fotográfica y/o filmadora; Teléfono celular o satelital; Agenda electrónica u ordenador personal en tableta (tablet); Equipo de posicionamiento global portátil (GPS); Computador portátil y sus periféricos (mouse, audífonos, cámaras, teclado, y similares); Calculadora electrónica.
- Utensilios de Cocina, no eléctricos que puedan ser transportados por una persona y 3 aparatos de cocina que sean eléctricos y portátiles; e instrumentos portátiles utilizados para jardinería.

#### **2.1.2.1. Ingreso de personas**

En caso, de que las personas intenten ingresar al territorio nacional, ya sea, ecuatoriana o extranjero, deberá presentar la documentación correspondiente:

- Tarjeta Andina de Migración (TAM).
- Cédula de Identidad o pasaporte.
- En caso de ser menor de edad, deberá ingresar con la compañía de sus padres, así también deberán presentar un permiso de salida del país.

#### **2.1.2.2. Ingreso en vehículo**

Las personas que cruzan las fronteras, tienden a moverse con vehículo, para el mismo existen diferentes tipos:

- **Vehículo de pasajeros (transporte local o taxis):** deberá presentar documentación única de transporte de pasajeros.

- **Vehículo de transporte turístico:** deberá presentar documentación única de transporte turístico y lista del grupo turístico.
- **Vehículo en tránsito aduanero comunitario:** deberá presentar copia del permiso de prestación de servicios y Certificado de Idoneidad, otorgados por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad vial.
- **Vehículos privados o alquilados con fines turísticos:** tendrán que presentar ante los funcionarios de Aduana del Ecuador, documentos habilitantes para tal efecto: el documento de identidad deberá estar sellado por migración, licencia de conducir y matrícula vehicular.

#### **2.1.2.3. Declaración Juramentada de Turista (DJT)**

Es el documento electrónico, el cual tendrá por objeto verificar, registrar y habilitar el ingreso y salida del vehículo de uso privado de turista en el territorio nacional, en el cual estará autorizando su libre circulación, esto con base al tiempo que se le ha otorgado al turista, en conformidad al registro migratorio. Esta declaración tendrá función en casos que no se encuentren amparados en convenios binacionales e internacionales vigentes, para los vehículos de uso privado de turista que ingresan al territorio nacional con la Libreta Andina de Pasos por Aduanas, expedida por el país de residencia del visitante.

#### **2.1.2.4. Ingreso de mercancías**

El pasajero que busque ingresar al territorio nacional con mercancías que tengan que regirse a contribución tributaria, deberá realizar la Declaración Aduanera Simplificada (DAS) conjuntamente con los documentos requeridos por Aduana, siempre y cuando esta mercancía sea de una cantidad menor o igual a USD \$2.000,00. En caso de que el valor sea superior al mencionado, el viajero tendrá que registrarse como importador, y de esta manera, contratar los servicios de un Agente de Aduana autorizado por la Aduana del Ecuador, así también, obtener permisos y licencias de importación que dependerán del producto, además de presentar la Declaración Aduanera de Importación (DAI).

### **2.1.3. Control Aduanero**

El control se realiza en el momento de ingreso, permanencia, traslado, circulación, almacenamiento y salida de mercancías, unidades de carga y medios de transporte hacia y desde el territorio ecuatoriano. De la misma forma, se ejerce el control sobre las personas que intervienen en las operaciones de comercio exterior y también en las que entren y salgan del territorio aduanero ecuatoriano.

En el capítulo IV de la Resolución *ibídem*, se enuncia el Control Aduanero, en la sección I, en el Art. 17 Inspección no intrusiva, estableciendo que el servidor aduanero encargado deberá someter a esta inspección con el uso de medios no intrusivos, en cuanto a todo el equipaje de pasajero, en caso de encontrarse alguna anomalía, se procederá a la inspección intrusiva (Resolución Nro. SENAE-SENAE-2017-0345-RE, 2017).

Si hubiese un daño, avería o falta del equipo para la inspección, se procederá a realizar la inspección de manera ocular o tacto de todo el equipaje de pasajero. En caso, de detectarse bienes que son tributables se procederá a la inspección intrusiva (Resolución Nro. SENAE-SENAE-2017-0345-RE, 2017).

En el Art. 20 y Art. 21 se establece el procedimiento de control que se realiza, en primera instancia con la inspección intrusiva, donde el servidor encargado deberá revisar y abrir cada una de las maletas que conforman el equipaje del pasajero, así como también de los abrigo, bolsos de mano, entre otros. Si se encontrase algún bien tributable, se procede al aforo físico, donde el servidor aduanero deberá solicitar al viajero que ingrese todo el equipaje, incluyendo el de mano. En este mismo, se determinará, origen, cantidad, naturaleza, valor, peso, medida y clasificación arancelaria de la mercancía que se encuentra con el pasajero. Los efectos personales del pasajero se excluirán de los tributos siempre que sean de aquellos que estén indicados en la Resolución y estén exentos (Resolución Nro. SENAE-SENAE-2017-0345-RE, 2017).

#### **2.1.3.1. Perfiles de riesgo**

Los perfiles de riesgo hacen parte del control aduanero dentro del territorio ecuatoriano debido a que es un método que permitirá tener una mayor eficiencia al

momento de realizar el control de esta mercancía de pasajeros, además que este perfil de riesgo tiene su propia base de información que se encuentra alimentada cada vez que un pasajero ingresa a territorio nacional, mismo que considera diferentes indicadores para determinar qué tipo de control se debería aplicar.

En términos generales, el perfil de riesgo es básicamente una herramienta o mecanismo electrónico implementado por las autoridades aduaneras, mismo que permite evaluar y clasificar el indicador correspondiente. Esta conceptualización se asemeja con lo establecido en el Art. 146 del COPCI, (2021) que “consisten en la combinación predeterminada de indicadores de riesgo, basada en información que ha sido recabada, analizada y jerarquizada” (Pág. 54). Esta información confirma la teoría establecida anteriormente. Asimismo, el SENA E mediante este sistema determinará la modalidad de despacho que se le dará a la mercancía en base a la declaración presentada.

Con la implementación de esta herramienta en la Sala de Arribo de Internacional, se procede de la siguiente forma, misma que empieza con el escaneo de los pasaportes de los pasajeros, en el cual se determinará a qué tipo de revisión tendrá que acogerse el equipaje, este procedimiento al que se somete es comprendido como semaforización, en el que el color determinará la manera en la que se hará el control.

Existen tres niveles de riesgo, el color rojo que será el control de revisión intrusiva, puesto que el sistema determina que es posible que en el equipaje haya bienes tributables, mismos que debieron ser declarados o en su defecto el ingreso de efectivo en cantidades superiores al monto permitido y que también debió ser declarado en el FRA. Si se determinase en color amarillo se procedería a una revisión no intrusiva y sería prácticamente una revisión con la ayuda de rayos X, es decir se implementa tecnología no intrusiva para el control. En caso de ser de color verde, significaría que la mercancía no se someterá a un tipo de control, dado que no se realiza la revisión del equipaje.

#### **2.1.4. Tipos de abandono**

Existen diferentes tipos de abandonos, los mismos que se distinguen entre el Expreso, Tácito y Definitivo, los cuales se encuentran definidos en el COPCI. De esta forma, se expone el abandono expreso:

##### **2.1.4.1. Abandono expreso**

Según el Art. 247 del RCOPCI del Capítulo XI, este tipo de abandono opera en virtud de la solicitud del consignatario de las mercancías, así se haya presentado la declaración aduanera, en caso de que el consignatario haya cancelado los tributos correspondientes se le deberá devolver los tributos mediante una nota de crédito. Además, si la mercancía que se prevé abandonar no ha tenido indicio de contravención, delito o por el estado de la mercancía no pueda adjudicarse o subastarse, se procederá a la destrucción (RCOPCI, 2011).

Básicamente, el abandono expreso es un procedimiento que permite a importadores, viajeros, renunciar de manera formal a la propiedad de las mercancías que se ha pretendido importar, lo que quiere decir es que el importador decide no proseguir con la importación. Si la mercancía es perecible o de fácil descomposición, y se realiza la solicitud de abandono, y ésta se acepta, se procederá a declarar mediante un acto administrativo emitido por el Director Distrital, éste se generará en un plazo de 24 horas, que se contarán desde la fecha de recepción de la solicitud. De esta forma, pasarán a ser donadas a la Secretaría de Estado encargado de la política social.

##### **2.1.4.2. Abandono definitivo**

En este tipo de abandono se declarará por parte del Director Distrital según se ha expuesto en el Art. 249 del RCOPCI, esto siempre que se haya incurrido en alguna causal determinada en el Art. 143 del COPCI, en caso de ser declarado en abandono la mercancía, implicará la pérdida de las mercancías, que se direccionarán a favor de la administración aduanera (RCOPCI, 2011).

Una de las posibles causales del Art. 143 del COPCI, que se relacionan al tema de investigación cuando los efectos personales del pasajero o bienes tributables retenidos

en la Sala de Arribo Internacional, que no hayan sido retirados en un término de 5 días luego del arribo al país (COPCI, 2021).

Conforme a lo mencionado, el administrado también podrá solicitar el levantamiento del abandono definitivo hasta antes de la subasta o de su adjudicación gratuita, es decir, una vez que se hayan liquidado el pago y multas por el levantamiento de abandono tácito y se habilite en el sistema del SENAE, el Director Distrital respectivo o delegado podrá revocar el abandono definitivo.

## **2.2. Recaudación**

El DRAE (2022), define la recaudación como el “cobrar o percibir dinero”, pero en contexto con la temática, es importante una definición que complemente lo expuesto. En este sentido, diferentes autores como Allen et al., (2015) han mencionado que la recaudación “es el proceso de obtener fondos para financiar las actividades de una empresa” siendo en el caso para el sostenimiento del gasto público”.

## **2.3. Impuestos y aranceles a pagar**

Este acápite se encuentra conformado por los siguientes; Arancel (específico, ad-Valorem, mixto), Fondo de Desarrollo para la Infancia (FODINFA), Impuesto al Valor Agregado (IVA), Impuesto a los Consumos Especiales (ICE).

### **2.3.1. Arancel**

El arancel en el territorio ecuatoriano es considerado como una herramienta de política internacional comercial, porque tiene como objetivo el proteger la producción nacional, así como también el fomentar la competencia leal entre las diferentes empresas nacionales o como tal, internacionales. En términos generales, se le interpreta como una fuente de ingreso para el Estado. Es decir, un arancel es un impuesto adicional, que se debe pagar al momento que se realiza una importación de bienes o servicios, el cual se determinará en base a la cantidad de bienes que pretenda ingresar el importador.

Según el (DRAE, 2022) un arancel es “la tarifa oficial determinante de los derechos que se han de pagar en varios servicios, como el de costas judiciales, aduanas, etc”. Mientras que, Alma de los Ángeles Ríos Ruíz, (2017) brinda una definición más comprensible como: “es un impuesto que aplica en el comercio internacional para agregar valor al precio de las mercancías en el mercado meta. Se gravan las mercancías que se importan a fin de proteger a las similares que se fabriquen en el país”.

En la siguiente tabla se muestra la estructura de un arancel, datos tomados del Comité de Comercio Exterior ( 2012):

**Tabla 2**

*Estructura de Aranceles*

DÍGITOS										DENOMINACIÓN
1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°	
1°	2°									Capítulo
1°	2°	3°	4°							Partida del Sistema Armonizado
1°	2°	3°	4°	5°	6°					Subpartida del Sistema Armonizado
1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°			Subpartida NANDINA
1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°	Subpartida Nacional

*Nota.* Elaboración propia.

*Fuente:* Información obtenida de la Resolución No. 59 del 2012, Comité del Comercio Exterior.

Una vez determinado el término arancel en cuanto a su funcionalidad, es también importante conocer los tipos.

### 2.3.1.1. Tipos de Aranceles

#### 2.3.1.1.1. AD VALOREM

Con base a lo publicado en la página de la Organización Mundial del Comercio, el Ad Valorem es el derecho arancelario que grava la mercancía con un porcentaje predeterminado, el mismo que resulta del cálculo del valor del bien que se esté importando.

En este sentido, el mismo que se refiere al valor del CIF (Costo, Seguro y Flete), este término hace referencia a la suma del costo del producto importado más el seguro y los gastos que correspondan al transporte hasta el puerto de destino. En Ecuador, el porcentaje que se aplica varía, puesto que depende del tipo de producto y el país de origen, dado que existen desde el 0% para algunos productos, mientras que para otros se estima del 5% al 40% o más.

En el Art. 2 del Libro V del RCOPCI se instauran las definiciones, el efecto de aplicación del Título de Facilitación Aduanera, siendo en este caso en el literal X) donde se establece que el ad-Valorem “son los establecidos por la autoridad competente, consistentes en porcentajes que se aplican sobre el valor de las mercancías”(RCOPCI, 2011).

#### **2.3.1.1.2. Específico**

Con base a lo expuesto en la página de la Organización Mundial del Comercio, el arancel específico es referenciado al cobro monetario de una cantidad o unidad de mercancía determinada. Es decir, se expresa en términos de una cantidad fija por unidad de medida, como ejemplo; tonelada, litro, metro cúbico, entre otros. En este sentido, el monto de este arancel depende únicamente de la cantidad o el peso de los bienes que han sido importados.

En el Art. 2 del Libro V del RCOPCI del Título de Facilitación Aduanera, se establece la definición de este arancel, siendo en este caso en el literal W) donde muestra que “son los establecidos por la autoridad competente, consistentes en recargos fijos que se aplican en base a determinadas condiciones de las mercancías, como, por ejemplo: peso, unidades físicas, dimensiones, volumen, entre otros”(RCOPCI, 2011).

#### **2.3.1.1.3. Arancel Mixto**

La Organización Mundial del Comercio define el arancel mixto como la combinación de los aranceles ad-Valorem y específico en una misma tasa arancelaria, lo cual también establece que el componente ad Valorem se basa en el valor del producto importado y el específico se basa únicamente en la cantidad o el peso de este producto o bien, es decir, esta combinación permite que estos aranceles puedan ser ajustados de acuerdo al precio y a la cantidad del producto.

Así también, se establece en el Art. 2 del Libro V del RCOPCI (2011) Título de Facilitación Aduanera, en el literal Z) donde se señala que “son los establecidos por la autoridad competente, consistentes en derechos arancelarios ad-Valorem y derechos arancelarios específicos que se aplicarán conjuntamente”.



### **2.3.2. Fondo de Desarrollo para la Infancia y la Adolescencia (FODINFA)**

Este fondo especial fue creado básicamente para el financiamiento de proyectos de desarrollo social para niños, niñas y adolescentes que se encuentren en situación de vulnerabilidad, este mismo es administrado por el Ministerio de Inclusión Económica y Social (MIES), anteriormente se encontraba a cargo del INNFA. De esta forma, en el caso de Ecuador, en las importaciones se considera un porcentaje que se aplica a la base imponible, mismo que se direcciona a esta entidad. En el ámbito aduanero según la página del SENA (2021), el FODINFA es uno de los tributos que grava en las importaciones conjuntamente con un recargo de 0.5% del valor de aduana, el mismo que es considerado en base a las mercancías objeto de importación.

### **2.3.3. Impuesto a los Consumos Especiales (ICE)**

El ICE es un impuesto que tiene aplicabilidad en ciertos bienes considerados como de lujo, como vehículos de alta gama, productos alcohólicos y cigarrillos, entre otros. Este impuesto se cobra sobre el precio de venta público de los bienes y se aplica en adición a otros impuestos, como puede ser el IVA. El ICE recauda ingresos para el Estado, pero así también, el desincentivar el consumo de bienes que son considerados innecesarios o perjudiciales para la salud o el medio ambiente. El valor de la tasa de este impuesto varía en función del bien gravado. Por ejemplo, en un vehículo, la tasa se estima entre el 5% y el 50% en relación con el cilindraje y tipo de vehículo.

Al igual que el IVA, este impuesto es recaudado por el Servicio de Rentas Internas (SRI), además que, importadores, productores y distribuidores de bienes sujetos a este impuesto, deberán cumplir con las obligaciones fiscales correspondientes. De esta forma, se establece en el Art. 75 de Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno (2017), como “impuesto a los consumos especiales, el mismo que se aplicará a los bienes y servicios de procedencia nacional o importados”. Cuando importas un producto, el impuesto correspondiente debe ser pagado en la Aduana antes de retirarlo del puerto de entrada. Este impuesto será tratado de la misma manera que los productos nacionales, y su monto dependerá del tipo de bien y su valor. Además, se aplicará en conjunto con otros impuestos y aranceles que puedan ser aplicados a la importación.

#### **2.3.4. Impuesto al Valor Agregado (IVA)**

El IVA es un impuesto indirecto que se aplica a la mayoría de los bienes y servicios que se compran y se venden. Prácticamente, es un porcentaje adicional que se agregará al producto o servicio, mismo que se pagará al gobierno.

En la nación ecuatoriana el IVA se establece con un 12%. El mismo que se encuentra gestionado y se encarga de recaudar el Servicio de Rentas Internas (SRI), además que este es uno de los principales impuestos del país ecuatoriano, puesto que representa un fuerte ingreso para el Estado.

Es importante mencionar que, la definición del IVA se establece en la Ley de Régimen Tributario Interno, en su codificación 26, en el Art. 52 señala que el IVA “grava al valor de la transferencia de dominio o a la importación de bienes muebles de naturaleza corporal, en todas sus etapas de comercialización, así como a los derechos de autor, de propiedad industrial y derechos conexos”.

En el caso de las importaciones, el IVA se calculará en referencia al valor total de la importación, en cual se incluye el valor de los bienes y seguros, con base al Art 110 del COPCI, se excluye lo referente al flete, así también, los derechos arancelarios y cualquier otro gasto relacionado a las mismas (COPCI, 2021).

#### **2.4. Datos Estadísticos de los países**

En esta sección se presenta el ingreso de las personas de cada país, considerando que sea un viajero nacional; se recolectará año tras año, conjuntamente con la descripción e interpretación de las tablas y gráficos. De esta forma, es importante mencionar que estos datos han sido recopilados de fuentes oficiales de cada país, como Direcciones de Migración, Instituciones Estadísticas, entre otras.

Es importante mencionar que, en términos de recaudación de dinero de los países analizados, se ha realizado la consulta en la página oficial de Trade Map, (2023) que recopila datos comerciales de diversas fuentes, en la que se considera diferentes organismos estadísticos incluyendo aduanas. En este sentido, se inicia con el año 2013 hasta alcanzar el año 2022.

### 2.4.1. Análisis de recaudación de pasajeros en el 2013

A vista previa, el ingreso total de pasajeros nacionales de los países analizados es de 16,382,825, la recaudación total de estos pasajeros es de \$4,737,000,000, en el que también se estima el promedio de la cantidad que ha pagado cada pasajero, mismo que es \$289,14. En este año, se interpreta que México tiene una recaudación porcentual del 60,12%, siendo la más alta de este análisis; mientras que Paraguay es la más baja dado que su recaudación porcentual es de 3,59%. Sin embargo, Ecuador, se encuentra con un 7,73% lo que le posiciona en cuarto lugar. Lo mismo que se detalla en la siguiente tabla.

**Tabla 3**

*Recaudación de impuestos por número de viajeros año 2013*

Países	Viajeros en ese año	Recaudación en importación (dólares)	Porcentual Recaudación	Cantidad en dólares por pasajero	Estado por encima/debajo del promedio
Colombia	3,412,574	651,000,000	13.74%	190.77	-34%
Ecuador	990,687	366,000,000	7.73%	369.44	28%
México	5,424,536	2,848,000,000	60.12%	525.02	82%
Paraguay	740,654	170,000,000	3.59%	229.53	-21%
Perú	3,163,639	513,000,000	10.83%	162.16	-44%
Uruguay	2,650,735	189,000,000	3.99%	71.30	-75%
<b>TOTAL</b>	<b>16,382,825</b>	<b>4,737,000,000</b>	<b>100%</b>	<b>289.14</b>	

*Nota.* Elaboración propia a partir de la investigación de los diferentes datos.

*Fuente:* Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, INEC, Instituto Nacional de Migraciones de México, Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay, Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú, y Dirección Nacional de Uruguay

En Colombia, se identifica un total de pasajeros de 3,412,574 que ingresaron en este año, según información publicada por el Ministerio de Relaciones Exteriores, (2013), en el cual también se visualiza una recaudación equivalente a \$651,000,000, mismo que equivale al 13.74% del total de recaudación, donde cada pasajero ha pagado un valor aproximado de \$190,77.

Ecuador, se demuestra un total de 990,687 pasajeros nacionales han ingresado al país, en el cual también se visualiza una recaudación equivalente a \$366,000,000, mismo que demuestra ser 7.73% del total de recaudación, se estima que cada pasajero que ingresó al territorio ecuatoriano ha pagado un valor aproximado de \$369,44 (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2013).

En la estadística de México, demuestra un total de 5,424,536 pasajeros, con una recaudación de \$2,848,000,000, misma que equivale al 60.12% del total de recaudación, donde se estima que cada pasajero pagó \$525,02 (Instituto Nacional de Migraciones, 2013).

En Paraguay, se evidencia un ingreso total de pasajeros de nacionalidad paraguaya equivalente a 952,005, en el cual también se evidenció una recaudación de \$170,000,000, mismo que equivale al 3.59% del total recaudado, de esta cantidad se presume que cada pasajero pagó un aproximado de \$178.57 (Dirección Nacional de Migraciones, 2013).

En Perú, se evidencia un total de pasajeros de 3,163,639 que ingresaron en este año, con una recaudación total de \$651,000,000 lo que representa un 10.83% del total recaudado, además se presume que cada pasajero ha pagado un valor equivalente a los \$162.16 (Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú, 2013).

En Uruguay, se identifica un total de 2,650,735 pasajeros en este año, así también, se evidencia el valor total de recaudación de \$189,000,000, mismo que representa el 3.99% del total recaudado, de esta forma se estimó que cada pasajero pagó un valor aproximado de \$71.30 (Dirección Nacional de Migraciones, 2013).

#### **2.4.2. Análisis de recaudación de pasajeros en el 2014**

En términos generales, el ingreso total de personas nacionales en este año es de 17,306,847, la recaudación total es de \$4,714,000,000, en donde se estima el promedio de la cantidad que ha pagado cada pasajero, el cual es \$272,38. En este año, se interpreta que México tiene una recaudación porcentual del 62,58%, siendo la más alta de este análisis, mientras que Paraguay es la más baja, dado que su recaudación porcentual es de 0,38%. Mientras que Ecuador, se encuentra con un 7,53%, lo que le posiciona en cuarto lugar.

**Tabla 4***Recaudación de impuestos por número de viajeros año 2014*

<b>Países</b>	<b>Viajeros en ese año</b>	<b>Recaudación en importación (dólares)</b>	<b>Porcentual Recaudación</b>	<b>Cantidad en dólares por pasajero</b>	<b>Estado por encima/debajo del promedio</b>
<b>Colombia</b>	3,736,659	616,000,000	13.07%	164.85	-39%
<b>Ecuador</b>	1,095,645	355,000,000	7.53%	324.01	19%
<b>México</b>	5,505,196	2,950,000,000	62.58%	535.86	97%
<b>Paraguay</b>	883,953	18,000,000	0.38%	20.36	-93%
<b>Perú</b>	3,214,934	529,000,000	11.22%	164.54	-40%
<b>Uruguay</b>	2,870,460	246,000,000	5.22%	85.70	-69%
<b>TOTAL</b>	<b>17,306,847</b>	<b>4,714,000,000</b>	<b>100%</b>	<b>272.38</b>	

*Nota.* Elaboración propia a partir de la investigación de los diferentes datos.

*Fuente:* Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, INEC, Instituto Nacional de Migraciones de México, Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay, Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú, y Dirección Nacional de Uruguay.

En Colombia, se identifica un total de pasajeros de 3,736,659 nacionales que ingresaron, también se visualiza una recaudación equivalente a \$616,000,000, que demuestra el 13.07% del total recaudado, se estima que cada pasajero ha pagado un valor aproximado de \$164,85, el mismo que ha sido obtenido en base a la recaudación y al número de pasajeros de este año (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2014).

En Ecuador, se evidencia un total de 1,095,645 pasajeros nacionales han ingresado, con una recaudación equivalente a los \$355,000,000, misma que representa el 7.53% del total recaudado, se estima que cada pasajero que ingresó al territorio ecuatoriano ha pagado un valor aproximado de \$324,01 (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2014).

En la estadística de México, demuestra un total de 5,505,196 pasajeros en este año, con un total de \$2,950,000,000, misma que demuestra el 62.58% del total recaudado. Además, se estima que cada pasajero pagó un valor aproximado de \$535,86 (Instituto Nacional de Migraciones, 2014).

En Paraguay, se evidencia un ingreso total de pasajeros de nacionalidad paraguaya equivalente a 98,800, en el cual también se evidencia una recaudación de \$18,000,000, mismo que equivale al 0.38% del total recaudado, de esta cantidad se presume que cada

pasajero pagó un aproximado de \$182,19 (Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay, 2014).

En Perú, se evidencia un total de pasajeros de 3,214,934 que ingresaron en este año, obteniendo una recaudación total de \$529,000,000, con un valor porcentual de 11.22% del total recaudado, se evidencia en base a los valores mencionados que cada pasajero ha pagado un valor equivalente a los \$164.54 (Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú, 2014).

En Uruguay, se identifica un total de 2,870,460 pasajeros en este año, así también, se evidencia el valor total de recaudación, el cual es de \$246,000,000, lo que representa un valor porcentual de 5.22%, de esta forma se estima que cada pasajero pagó un valor aproximado de \$85,70 (Dirección Nacional de Migraciones, 2014).

### 2.4.3. Análisis de recaudación de pasajeros en el 2015

De forma general, existió un ingreso total de personas nacionales, el cual es de 18,934,339, misma que tiene una recaudación que asciende a los \$4,581,000,000, donde se estima el promedio de la cantidad que ha pagado cada pasajero, mismo que es \$241.94. En este año, se interpreta que México tiene una recaudación porcentual del 56,10%, siendo la más alta de este análisis, mientras que Paraguay es la más baja, dado que su recaudación porcentual es de 4,39%. Mientras que Ecuador, se encuentra con un 7,75%, lo que le posiciona en el cuarto lugar.

**Tabla 5**

*Recaudación de impuestos por número de viajeros año 2015*

Países	Viajeros en ese año	Recaudación en importación (dólares)	Porcentual Recaudación	Cantidad en dólares por pasajero	Estado por encima/debajo del promedio
Colombia	3,734,686	572,000,000	12.49%	153.16	-37%
Ecuador	1,200,104	355,000,000	7.75%	295.81	22%
México	6,005,656	2,570,000,000	56.10%	427.93	77%
Paraguay	1,905,097	201,000,000	4.39%	105.51	-56%
Perú	3,455,709	660,000,000	14.41%	190.99	-21%
Uruguay	2,633,087	223,000,000	4.87%	249.90	3%
<b>TOTAL</b>	<b>18,934,339</b>	<b>4,581,000,000</b>	<b>100%</b>	<b>241.94</b>	

*Nota.* Elaboración propia a partir de la investigación de los diferentes datos.

*Fuente:* Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, INEC, Instituto Nacional de Migraciones de México, Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay, Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú, y Dirección Nacional de Uruguay.

En Colombia, se identifica un total de pasajeros de 3,734,686 nacionales que ingresaron en este año, donde se visualiza una recaudación equivalente a \$572,000,000, lo que representa un valor porcentual del 12.49% del total recaudado, se estima que cada pasajero ha pagado un valor aproximado de \$153.16, el mismo que ha sido obtenido en base a la recaudación y al número de pasajeros (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2015).

En Ecuador, se evidencia un total de 1,200,104 pasajeros nacionales han ingresado al país, de esta forma se identifica una recaudación equivalente a los \$355,000,000, misma que representa el 7.75% del total recaudado. En base a esta información, se estima que cada pasajero que ingresó al territorio ecuatoriano ha pagado un valor aproximado de \$295.81 (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2015).

En la estadística de México, demuestra un total de 6,005,656 pasajeros, con un total de \$2,570,000,000, lo que representa el 56.10% del total recaudado. Además, se estima que cada pasajero pagó un valor aproximado de \$427.93 (Instituto Nacional de Migraciones, 2015).

En Paraguay, se evidencia un ingreso total de pasajeros de nacionalidad paraguaya equivalente a 2,105,888, en el cual también se evidenció una recaudación de \$201,000,000, asimismo, representa 4.39% del total recaudado, además, de esta cantidad se presume que cada pasajero pagó un aproximado de \$95.45 (Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay, 2015).

En Perú, se evidencia un total de pasajeros de 3,455,709 que ingresaron en este año, con una recaudación total de \$660,000,000, mismo que representa el 14.41% del total recaudado, además, se evidencia en base a los valores mencionados que cada pasajero ha pagado un valor equivalente a los \$190.99 (Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú, 2015).

En Uruguay, se identifica un total de 2,633,087 pasajeros en este año, de nacionalidad uruguaya, así también, se evidencia el valor total de recaudación el cual es de \$223,000,000, mismo que representa el 4.87% del total recaudado, de esta forma

también se estimó que cada pasajero pagó un valor aproximado de \$249.90 (Dirección Nacional de Migraciones, 2015).

#### 2.4.4. Análisis de recaudación de pasajeros en el 2016

El ingreso total de pasajeros nacionales de los países analizados en este año es de 19,369,233, con una recaudación de \$4,611,000,000, donde el promedio de la cantidad que ha pagado cada pasajero es de \$238.06. En este año, México tiene una recaudación porcentual del 54,65%, siendo la más alta, mientras que Paraguay es la más baja, con una recaudación porcentual es de 4,36%. Ecuador, se encuentra con un 8,09%, lo que le posiciona en el cuarto lugar.

**Tabla 6**

*Recaudación de impuestos por número de viajeros año 2016*

Países	Viajeros en ese año	Recaudación en importación (dólares)	Porcentual Recaudación	Cantidad en dólares por pasajero	Estado por encima/debajo del promedio
<b>Colombia</b>	3,569,532	637,000,000	13.81%	178.45	-25%
<b>Ecuador</b>	880,849	373,000,000	8.09%	423.46	78%
<b>México</b>	6,586,343	2,520,000,000	54.65%	382.61	61%
<b>Paraguay</b>	2,539,191	201,000,000	4.36%	79.16	-67%
<b>Perú</b>	3,744,461	658,000,000	14.27%	175.73	-26%
<b>Uruguay</b>	2,048,857	222,000,000	4.81%	108.35	-54%
<b>TOTAL</b>	<b>19,369,233</b>	<b>4,611,000,000</b>	<b>100%</b>	<b>238.06</b>	

*Nota.* Elaboración propia a partir de la investigación de los diferentes datos.

*Fuente:* Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, INEC, Instituto Nacional de Migraciones de México, Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay, Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú, y Dirección Nacional de Uruguay.

En Colombia, se identifica un total de pasajeros de 3,569,532 nacionales que ingresaron, con una recaudación equivalente a \$637,000,000, misma que representa el 13.81%, donde se estima que cada pasajero ha pagado un valor aproximado de \$178.45, el mismo que ha sido obtenido en base a la recaudación y al número de pasajeros de este año (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2016).

En Ecuador, se evidencia un total de 880,849 pasajeros nacionales que han ingresado al país, con una recaudación equivalente a los \$373,000,000, misma que representa el 8.09% del total recaudado. En base a esta información, se estima que cada



pasajero que ingresó al territorio ecuatoriano ha pagado un valor aproximado de \$423.46 (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2016).

En la estadística de México se evidencia un total de 6,586,343 pasajeros, con un valor de recaudación de \$2,520,000,000, mismo que representa un valor porcentual de 54.65% del total recaudado. Además, se estima que cada pasajero pagó \$382.61 (Instituto Nacional de Migración, 2016)-

En Paraguay, se evidencia un ingreso total de pasajeros de nacionalidad paraguaya equivalente a 2,555,022, en el cual también se evidenció una recaudación de \$201,000,000, mismo que representa el 4.36% del total recaudado, asimismo, de esta cantidad se presume que cada pasajero pagó un aproximado de \$79.16 (Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay, 2016).

En Perú, se evidencia un total de pasajeros de 3,744,461 que ingresaron en este año, con una recaudación total de \$658,000,000, misma que representa un valor porcentual de 14.27%, además, se evidencia en base a los valores mencionados que cada pasajero ha pagado un valor equivalente a los \$175.73 (Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú, 2016).

En Uruguay, se identifica un total de 2,048,857 pasajeros en este año, de nacionalidad uruguaya, así también, se evidencia el valor total de recaudación el cual es de \$222,000,000, misma que representa un valor porcentual de 4.81% del total recaudado, de esta forma también se estimó que cada pasajero pagó un valor aproximado de \$108,35 (Dirección Nacional de Migraciones, 2016).

#### **2.4.5. Análisis de recaudación de pasajeros en el 2017**

En términos generales, existió un ingreso total de personas nacionales de los países que se van a analizar, el cual es de 20,528,893, misma que tiene una recaudación que asciende a los \$5,080,000,000, donde se estima el promedio de la cantidad que ha pagado cada pasajero, mismo que es \$247.46. En este año, se interpreta que México tiene una recaudación porcentual del 55,26%, siendo la más alta de este análisis, mientras que Paraguay es la más baja, dado que su recaudación porcentual es de 3,96%.

Mientras que Ecuador, se encuentra con un 7,85%, lo que le posiciona en el cuarto lugar.

**Tabla 7**

*Recaudación de impuestos por número de viajeros año 2017*

Países	Viajeros en ese año	Recaudación en importación (dólares)	Porcentual Recaudación	Cantidad en dólares por pasajero	Estado por encima/debajo del promedio
<b>Colombia</b>	3,809,801	747,000,000	14.70%	196.07	-21%
<b>Ecuador</b>	1,324,741	399,000,000	7.85%	301.19	22%
<b>México</b>	6,939,399	2,807,000,000	55.26%	404.50	63%
<b>Paraguay</b>	2,305,309	201,000,000	3.96%	87.19	-65%
<b>Perú</b>	4,032,339	702,000,000	13.82%	174.09	-30%
<b>Uruguay</b>	2,117,304	224,000,000	4.41%	105.79	-57%
<b>TOTAL</b>	<b>20,528,893</b>	<b>5,080,000,000</b>	<b>100%</b>	<b>247.46</b>	

*Nota.* Elaboración propia a partir de la investigación de los diferentes datos.

*Fuente:* Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, INEC, Instituto Nacional de Migraciones de México, Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay, Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú, y Dirección Nacional de Uruguay.

En Colombia, se identifica un total de pasajeros de 3,809,801 nacionales que ingresaron en este año, con una recaudación equivalente a \$747,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 14.70%, de manera que, se estima que cada pasajero ha pagado un valor aproximado de \$196,07, el mismo que ha sido obtenido en base a la recaudación y al número de pasajeros de este año (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2017).

En Ecuador, se evidencia un total de 1,324,741 pasajeros nacionales que han ingresado al país, de esta forma se identifica una recaudación equivalente a los \$399,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 7.85%. En base a esta información, se estima que cada pasajero que ingresó al territorio ecuatoriano ha pagado un valor aproximado de \$301.19 (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2017).

En la estadística de México, demostró un total de 6,939,399 pasajeros, así también, con un total de \$2,807,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 55.26%. Además, que, mediante un promedio general se estima que cada pasajero pagó \$404.50 (Instituto Nacional de Migración, 2017).

En Paraguay, se evidencia un ingreso total de pasajeros de nacionalidad paraguaya equivalente a 2,700,721, en el cual también se evidenció una recaudación de \$201,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 3.96% del valor total recaudado. Asimismo, de esta cantidad se presume que cada pasajero pagó un aproximado de \$74.42 (Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay, 2017).

En Perú, se evidencia un total de pasajeros de 4,032,339 que ingresaron en este año, obteniendo una recaudación total de \$702,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 13.82% del valor total recaudado. Además, se evidencia en base a los valores mencionados que cada pasajero ha pagado un valor equivalente a los \$174.09 (Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú, 2017).

En Uruguay, se identifica un total de 2,117,304 pasajeros en este año, de nacionalidad uruguaya, así también, se evidencia con un valor total de recaudación de \$224,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 4.41%, de esta forma también se estimó que cada pasajero pagó un valor aproximado de \$105.79 (Dirección Nacional de Migraciones, 2017).

#### **2.4.6. Análisis de recaudación de pasajeros en el 2018**

De forma general, existió un ingreso total de personas nacionales de los países que se van a analizar, el cual es de 22,189,668, misma que tiene una recaudación que asciende a los \$5,142,000,000, donde se estima el promedio de la cantidad que ha pagado cada pasajero, mismo que es \$231.73. En este año, se interpreta que México tiene una recaudación porcentual del 55,21%, siendo la más alta de este análisis, mientras que Paraguay es la más baja, dado que su recaudación porcentual es de 3,91%. Mientras que Ecuador, se encuentra con un 7,57% lo que le posiciona en el cuarto lugar.

**Tabla 8***Recaudación de impuestos por número de viajeros año 2018*

Países	Viajeros en ese año	Recaudación en importación (dólares)	Porcentual Recaudación	Cantidad en dólares por pasajero	Estado por encima/debajo del promedio
<b>Colombia</b>	4,098,497	747,000,000	14.53%	182.26	-21%
<b>Ecuador</b>	1,282,704	389,000,000	7.57%	303.27	31%
<b>México</b>	7,724,716	2,839,000,000	55.21%	367.52	59%
<b>Paraguay</b>	2,277,918	201,000,000	3.91%	88.24	-62%
<b>Perú</b>	4,419,430	749,000,000	14.57%	169.48	-27%
<b>Uruguay</b>	2,386,403	217,000,000	4.22%	90.93	-61%
<b>TOTAL</b>	<b>22,189,668</b>	<b>5,142,000,000</b>	<b>100%</b>	<b>231.73</b>	

*Nota.* Elaboración propia a partir de la investigación de los diferentes datos.

*Fuente:* Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, INEC, Instituto Nacional de Migraciones de México, Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay, Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú, y Dirección Nacional de Uruguay.

En Colombia, se identifica un total de pasajeros de 4,098,497 nacionales que ingresaron en este año, con una recaudación equivalente a \$747,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 14.53%, de manera que, se estima que cada pasajero ha pagado un valor aproximado de \$182.26, el mismo que ha sido obtenido en base a la recaudación y al número de pasajeros de este año (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2018).

En Ecuador, se evidencia un total de 1,282,704 pasajeros nacionales que han ingresado al país, de esta forma se identifica también una recaudación equivalente a los \$389,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 7.57%. En base a esta información, se estima que cada pasajero que ingresó al territorio ecuatoriano ha pagado un valor aproximado de \$303.27 (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2018).

En la estadística de México, se puede apreciar una mayor cantidad de viajeros con un total de 7,724,716 pasajeros en este año, con un total de \$2,839,000,000 en recaudación, misma que demuestra un valor porcentual de 55.21% del total recaudado. Así también, se estima que cada pasajero pagó \$367.52 del valor total recaudado (Instituto Nacional de Migración, 2018).

En Paraguay, se evidencia un ingreso total de pasajeros de nacionalidad paraguaya equivalente a 2,277,918, en el cual también se evidenció una recaudación de \$201,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 3.91%, asimismo, de esta

cantidad se presume que cada pasajero pagó un aproximado de \$88.24 (Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay, 2018).

En Perú, se evidencia un total de pasajeros de 4,419,430 que ingresaron en este año, obteniendo una recaudación total de \$749,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 14.57% del total recaudado. Además, se evidencia en base a los valores mencionados que cada pasajero ha pagado un valor equivalente a los \$169.48 (Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú, 2018).

En Uruguay, se identifica un total de 2,386,403 pasajeros en este año, de nacionalidad uruguaya, así también, se evidencia el valor de recaudación el cual es de \$217,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 4.22%. De esta forma también se estimó que cada pasajero pagó un valor aproximado de \$90.93 (Dirección Nacional de Migraciones, 2018).

#### 2.4.7. Análisis de recaudación de pasajeros en el 2019

De forma general, existió un ingreso total de personas nacionales, el cual es de 21,806,125, misma que tiene una recaudación que asciende a los \$4,794,000,000, donde se estima el promedio de la cantidad que ha pagado cada pasajero, mismo que es \$219.85. En este año, se interpreta que México tiene una recaudación porcentual del 49.48%, mientras que Paraguay es la más baja, dado que su recaudación porcentual es de 4.19%. Ecuador, se encuentra con un 9.05%, lo que le posiciona en cuarto lugar.

**Tabla 9**  
*Recaudación de impuestos por número de viajeros año 2019*

Países	Viajeros en ese año	Recaudación en importación (dólares)	Porcentual Recaudación	Cantidad en dólares por pasajero	Estado por encima/debajo del promedio
<b>Colombia</b>	4,211,089	723,000,000	15.08%	171.69	-22%
<b>Ecuador</b>	1,302,764	434,000,000	9.05%	333.14	52%
<b>México</b>	8,048,197	2,372,000,000	49.48%	294.72	34%
<b>Paraguay</b>	1,159,752	201,000,000	4.19%	173.31	-21%
<b>Perú</b>	4,371,787	853,000,000	17.79%	195.11	-11%
<b>Uruguay</b>	2,712,536	211,000,000	4.40%	77.79	-65%
<b>TOTAL</b>	<b>21,806,125</b>	<b>4,794,000,000</b>	<b>100%</b>	<b>219.85</b>	

*Nota.* Elaboración propia a partir de la investigación de los diferentes datos.

*Fuente:* Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, INEC, Instituto Nacional de Migraciones de México, Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay, Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú, y Dirección Nacional de Uruguay.

En Colombia, se identifica un total de pasajeros de 4,211,089 nacionales que ingresaron en este año, con una recaudación equivalente a \$723,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 15.08%, de manera que, se estima que cada pasajero ha pagado un valor aproximado de \$171.69, el mismo que ha sido obtenido en base a la recaudación y al número de pasajeros de este año (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2019).

En Ecuador, se evidencia un total de 1,302,764 pasajeros nacionales que han ingresado al país, de esta forma se identifica también una recaudación equivalente a los \$434,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 9.05% del valor total recaudado. En base a esta información, se estima que cada pasajero que ingresó al territorio ecuatoriano ha pagado un valor aproximado de \$333.14 (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2019).

En la estadística de México, con un total de 8,048,197, así también, con un total de 4,794,000,000 de recaudación, misma que demuestra un valor porcentual de 49.48% del valor total recaudado. Además, que, mediante un promedio general se estima que cada pasajero pagó \$294.72 (Instituto Nacional de Migración, 2019).

En Paraguay, se evidencia un ingreso total de pasajeros de nacionalidad paraguaya equivalente a 1,159,752, en el cual también se evidenció una recaudación de \$201,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 4.19%, asimismo, de esta cantidad se presume que cada pasajero pagó un aproximado de \$173.31 (Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay, 2019).

En Perú, se evidencia un total de pasajeros de 4,371,787 que ingresaron en este año, con una recaudación total de \$853,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 17.19% del valor total recaudado, además, se evidencia en base a los valores mencionados que cada pasajero ha pagado un valor equivalente a los \$195.11 (Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú, 2019).

En Uruguay, se identifica un total de 2,712,536 pasajeros en este año, de nacionalidad uruguaya, así también, se evidencia el valor total de recaudación el cual es de \$211,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 4.40% del valor total

recaudado, de esta forma también se estimó que cada pasajero pagó un valor aproximado de \$77.79 (Dirección Nacional de Migraciones, 2019).

#### 2.4.8. Análisis de recaudación de pasajeros en el 2020

Desde una perspectiva breve, existió un ingreso total de personas nacionales de los países que se van analizar, el cual es de 7,845,356, misma que tiene una recaudación que asciende a los \$1,403,000,000, donde se estima el promedio de la cantidad que ha pagado cada pasajero, mismo que es \$178.83. En este año, se interpreta que México tiene una recaudación porcentual del 57.31%, siendo la más alta de este análisis, mientras que Paraguay es la más baja, dado que su recaudación porcentual es de 3.21%. Mientras que Ecuador, se encuentra con un 8.91%, lo que le posiciona en cuarto lugar.

**Tabla 10**

*Recaudación de impuestos por número de viajeros año 2020*

Países	Viajeros en ese año	Recaudación en importación (dólares)	Porcentual Recaudación	Cantidad en dólares por pasajero	Estado por encima/debajo del promedio
<b>Colombia</b>	1,297,530	182,000,000	12.97%	140.27	-22%
<b>Ecuador</b>	441,676	125,000,000	8.91%	283.01	58%
<b>México</b>	3,675,095	804,000,000	57.31%	218.77	22%
<b>Paraguay</b>	752,588	45,000,000	3.21%	59.79	-67%
<b>Perú</b>	896,523	205,000,000	14.61%	228.66	28%
<b>Uruguay</b>	781,944	42,000,000	2.99%	53.71	-70%
<b>TOTAL</b>	<b>7,845,356</b>	<b>1,403,000,000</b>	<b>100%</b>	<b>178.83</b>	

*Nota.* Elaboración propia a partir de la investigación de los diferentes datos.

*Fuente:* Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, INEC, Instituto Nacional de Migraciones de México, Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay, Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú, y Dirección Nacional de Uruguay.

En Colombia, se identifica un total de pasajeros de 1,279,530 nacionales que ingresaron en este año, con una recaudación equivalente a \$182,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 12.97%. De manera que, se estima que cada pasajero ha pagado un valor aproximado de \$140.27, el mismo que ha sido obtenido en base a la recaudación y al número de pasajeros de este año (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2020).

En Ecuador, se evidencia un total de 441,676 pasajeros nacionales que han ingresado al país, de esta forma se identifica también una recaudación equivalente a los \$125,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 8.91% del valor total

recaudado. En base a esta información, se estima que cada pasajero que ingresó al territorio ecuatoriano ha pagado un valor aproximado de \$283,01 (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2020).

En la estadística de México, con un total de 3.675.095 de pasajeros, con un valor de recaudación de \$804,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 57.31% en este año. Además, que, mediante un promedio general se estima que cada pasajero pagó \$218.77 (Instituto Nacional de Migración, 2020).

En Paraguay, se evidencia un ingreso total de pasajeros de nacionalidad paraguaya equivalente a 752,588, en el cual también se evidenció una recaudación de \$45,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 3.21%, asimismo, de esta cantidad se presume que cada pasajero pagó un aproximado de \$59.79 (Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay, 2020).

En Perú, se evidencia un total de pasajeros de 896,523 que ingresaron en este año, con una recaudación total de \$205,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 14.61% del valor total recaudado, además, se evidencia en base a los valores mencionados que cada pasajero ha pagado un valor equivalente a los \$228.66 (Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú, 2020).

En Uruguay, se identifica un total de 781,944 pasajeros en este año, de nacionalidad uruguaya, así también, se evidencia el valor total de recaudación el cual es de \$42,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 2.99%, de esta forma también se estimó que cada pasajero pagó un valor aproximado de \$53.71 (Dirección Nacional de Migraciones, 2020).

#### **2.4.9. Análisis de recaudación de pasajeros en el 2021**

En este año, existió un ingreso total de personas nacionales de los países que se van a analizar, el cual es de 10,957,040, misma que tiene una recaudación que asciende a los \$2,266,000,000, donde se estima el promedio de la cantidad que ha pagado cada pasajero, mismo que es \$206.81. En este año, se interpreta que México tiene una recaudación porcentual del 58.83%, siendo la más alta de este análisis, mientras que



Paraguay es la más baja, dado que su recaudación porcentual es de 2.87%. En el caso de Ecuador, se encuentra con un 4.68%, lo que le posiciona en cuarto lugar.

**Tabla 11**

*Recaudación de impuestos por número de viajeros año 2021*

Países	Viajeros en ese año	Recaudación en importación (dólares)	Porcentual Recaudación	Cantidad en dólares por pasajero	Estado por encima/debajo del promedio
<b>Colombia</b>	2,724,696	337,000,000	14.87%	123.68	-40%
<b>Ecuador</b>	686,830	106,000,000	4.68%	154.33	-25%
<b>México</b>	6,400,252	1,333,000,000	58.83%	208.27	1%
<b>Paraguay</b>	444,246	65,000,000	2.87%	146.32	-29%
<b>Perú</b>	444,331	372,000,000	16.42%	837.21	305%
<b>Uruguay</b>	256,685	53,000,000	2.34%	206.48	-0.2%
<b>TOTAL</b>	10,957,040	2,266,000,000	100%	206.81	

*Nota.* Elaboración propia a partir de la investigación de los diferentes datos.

*Fuente:* Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, INEC, Instituto Nacional de Migraciones de México, Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay, Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú, y Dirección Nacional de Uruguay.

En Colombia, se identifica un total de pasajeros de 2,724,696 nacionales que ingresaron en este año, con una recaudación equivalente a \$337,000,000 misma que demuestra un valor porcentual de 14.87%, de manera que, se estima que cada pasajero ha pagado un valor aproximado de \$123.68, el mismo que ha sido obtenido en base a la recaudación y al número de pasajeros de este año (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2021).

En Ecuador, se interpreta que tuvo lugar un total de 686,830 pasajeros nacionales que han ingresado al país, de esta forma se identifica una recaudación equivalente a los \$106,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 4.68%. En base a esta información, se estima que cada pasajero que ingresó al territorio ecuatoriano ha pagado un valor aproximado de \$154,33 (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2021).

En el caso de México, demuestra una afluencia de 6.400.252, así también, con un valor total de \$1,333,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 58.83%. Además, que, mediante el promedio general se logra estimar que cada pasajero pagó \$208,27 (Instituto Nacional de Migración, 2021).

En Paraguay, se evidencia un ingreso total de pasajeros de nacionalidad paraguaya equivalente a 444,246, en el cual también se evidenció una recaudación de \$65,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 2.87%, asimismo, de esta cantidad se presume que cada pasajero pagó un aproximado de \$119.48 (Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay, 2021).

En Perú, se evidencia un total de pasajeros de 444,331 que ingresaron en este año, con una recaudación total de \$372,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 16.42%, de la misma que se evidencia que cada pasajero ha pagado un valor equivalente a los \$837.21 (Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú, 2021).

En Uruguay, se identifica un total de 256,685 pasajeros en este año, de nacionalidad uruguaya, así también, se evidencia el valor total de recaudación el cual es de \$53,000,000, misma que demuestra un valor porcentual de 2.34%, de esta forma se estimó que cada pasajero pagó un valor aproximado de \$206.48 (Dirección Nacional de Migraciones, 2021).

#### **2.4.10. Análisis de recaudación de pasajeros en el 2022**

En breves rasgo, se interpreta que existió un ingreso total de personas nacionales de los países que se van a analizar, el cual es de 19,121,508, misma que tiene una recaudación que asciende a los \$2,543,833,333, donde se estima el promedio de la cantidad que ha pagado cada pasajero, mismo que es \$133.04. En este año, se interpreta que México tiene una recaudación porcentual del 50.72%, siendo la más alta de este análisis, mientras que Paraguay es la más baja, dado que su recaudación porcentual es de 3.70%. En el caso de Ecuador, se encuentra con un 7.58%, lo que le posiciona en cuarto lugar.

**Tabla 12***Recaudación de impuestos por número de viajeros año 2022*

Países	Viajeros en ese año	Recaudación en importación (dólares)	Porcentual Recaudación	Cantidad en dólares por pasajero	Estado por encima/debajo del promedio
<b>Colombia</b>	4,382,711	390,722,222	15.36%	89.15	-33%
<b>Ecuador</b>	1,088,592	192,777,778	7.58%	177.09	33%
<b>México</b>	6,559,600	1,290,194,444	50.72%	196.69	48%
<b>Paraguay</b>	2,197,835	94,027,778	3.70%	42.78	-68%
<b>Perú</b>	2,009,275	494,083,333	19.42%	245.90	85%
<b>Uruguay</b>	2,883,495	82,027,778	3.22%	28.45	-79%
<b>TOTAL</b>	<b>19,121,508</b>	<b>2,543,833,333</b>	<b>100%</b>	<b>133.04</b>	

*Nota.* Elaboración propia a partir de la investigación de los diferentes datos.

*Fuente:* Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, INEC, Instituto Nacional de Migraciones de México, Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay, Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú, y Dirección Nacional de Uruguay.

En Colombia, se identifica un total de pasajeros de 4,382,711 nacionales que ingresaron, donde se tuvo una recaudación equivalente a \$390,722,222, misma que demuestra un valor porcentual de 15.36%, de manera que, se estima que cada pasajero ha pagado un valor aproximado de \$89,15, el mismo que ha sido obtenido en base a la recaudación y al número de pasajeros de este año (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2022).

En Ecuador, se evidencia un total de 1,088,592 pasajeros nacionales que han ingresado al país, de esta forma se identifica una recaudación equivalente a los \$192,777,778, misma que demuestra un valor porcentual de 7.58%. En base a esta información, se estima que cada pasajero que ingresó al territorio ecuatoriano ha pagado un valor aproximado de \$177,09 (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2022).

En la estadística de México, con un total de 6,559,600 pasajeros en este año, con valor de recaudación de \$1,290,194,444, misma que demuestra un valor porcentual de 50.72%. Además, que, mediante un promedio general se estima que cada pasajero pagó \$196.69 (Instituto Nacional de Migración, 2022).

En Paraguay, se evidencia un ingreso total de pasajeros de nacionalidad paraguaya equivalente a 2,197,835, en el cual también se evidenció una recaudación de \$94,027,778, misma que demuestra un valor porcentual de 3.70%, asimismo, de esta

cantidad se presume que cada pasajero pagó un aproximado de \$42.78 (Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay, 2022).

En Perú, se evidencia un total de pasajeros de 2,009,275 que ingresaron en este año, con una recaudación total de \$494,083,333, misma que demuestra un valor porcentual de 19.42%, además, se evidencia en base a los valores mencionados que cada pasajero ha pagado un valor equivalente a los \$245.90 (Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú, 2022).

En Uruguay, se identifica un total de 2,883,495 pasajeros en este año de nacionalidad uruguaya, así también, se evidencia el valor total de recaudación el cual es de \$82,027,778, misma que demuestra un valor porcentual de 3.22% del valor total recaudado, de esta forma se estimó que cada pasajero pagó un valor aproximado de \$28.45 (Dirección Nacional de Migraciones, 2022).

## 2.5. Recaudación acumulada de los países en el período 2013-2022

En la siguiente tabla, se detalla la recaudación obtenida en cada año por los países analizados, así también se presenta la suma de las recaudaciones de los países de forma anual, y también el total recaudado en el período. A su vez, se presenta el resultado de total de la recaudación en este período considerando todos los países analizados.

**Tabla 13**

*Recaudación total y anual de los países analizados (miles dólares)*

<b>Año/ País</b>	<b>Colombia</b>	<b>Ecuador</b>	<b>México</b>	<b>Paraguay</b>	<b>Perú</b>	<b>Uruguay</b>	<b>Total</b>
<b>2013</b>	651,000	366,000	2,848,000	170,000	513,000	189,000	4,737,000
<b>2014</b>	616,000	355,000	2,950,000	18,000	529,000	246,000	4,714,000
<b>2015</b>	572,000	355,000	2,570,000	201,000	660,000	223,000	4,581,000
<b>2016</b>	637,000	373,000	2,520,000	201,000	658,000	222,000	4,611,000
<b>2017</b>	747,000	399,000	2,807,000	201,000	702,000	224,000	5,080,000
<b>2018</b>	747,000	389,000	2,839,000	201,000	749,000	217,000	5,142,000
<b>2019</b>	723,000	434,000	2,372,000	201,000	853,000	211,000	4,794,000
<b>2020</b>	182,000	125,000	804,000	45,000	205,000	42,000	1,403,000
<b>2021</b>	337,000	106,000	1,333,000	65,000	372,000	53,000	2,266,000
<b>2022</b>	390,722	192,777	1,290,194	94,027	494,083	82,027	2,543,830
<b>Total</b>	<b>5,602,722</b>	<b>3,094,777</b>	<b>22,333,194</b>	<b>1,397,027</b>	<b>5,735,083</b>	<b>1,709,027</b>	<b>39,871,830</b>

*Nota:* Elaboración propia a partir de la investigación de los diferentes datos.

*Fuente:* Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, INEC, Instituto Nacional de Migraciones de México, Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay, Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú, y Dirección Nacional de Uruguay.

En consideración con lo expuesto en la tabla 13, se prevé la necesidad de establecer la siguiente tabla, siendo la nro. 14, a forma de establecer el ranking de los países analizados, en virtud de términos de recaudación en este período, donde se demuestra que México ha sido el país con la recaudación más alta, seguido de Perú y Colombia, quienes no se diferencian en cantidades extremas, Ecuador posicionándose en el cuarto lugar, seguidos de Paraguay y Uruguay, mismos países que completan este ranking.

**Tabla 14**  
*Ranking de Recaudación (dólares)*

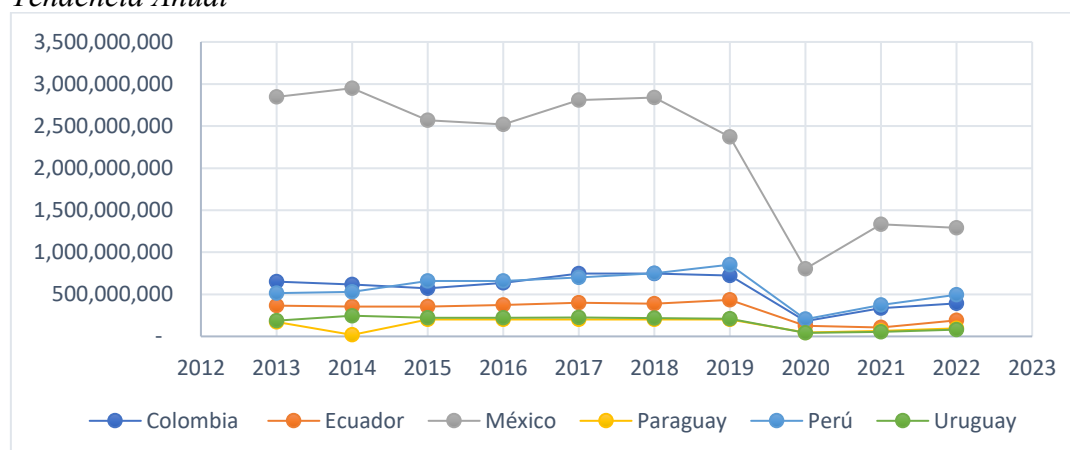
País	Recaudación en el período 2013-2022
México	22,333,194,444
Perú	5,735,083,333
Colombia	5,602,722,222
Ecuador	3,094,777,778
Paraguay	1,709,027,778
Uruguay	1,397,027,778

*Nota:* Elaboración propia a partir de la investigación de los diferentes datos.

*Fuente:* Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, INEC, Instituto Nacional de Migraciones de México, Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay, Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú, y Dirección Nacional de Uruguay.

Conforme a la tabla acumulada de los países analizados se presenta la línea de tendencia anual de cada país con el fin de inferir la evolución de la recaudación de los tributos de cada país.

**Gráfico 2**  
*Tendencia Anual*



*Nota:* Elaboración propia a partir de la investigación de los diferentes datos.

En el gráfico 2, se demuestra que México es el país con mayor recaudación en todos los años, aunque en el 2020 demuestra una descendencia bastante considerable. Este suceso se ha visto evidenciado en todos los países, dado el impacto ocasionado por la pandemia del COVID 19. Además, países como Paraguay y Uruguay no se diferencian mucho en cuanto a la recaudación obtenida, donde se puede estimar que la línea de tendencia no es muy diferenciada. Así también, se evidencia entre la línea de tendencia de Perú y Colombia, quienes varían en unos años con montos considerables. Mientras que Ecuador, está en una fase intermedia en comparación a los países del cono sur, mientras que, a comparación de México, ninguno de los países analizados está cerca de tener la misma recaudación que ha tenido esta potencia.

A continuación, la tabla acumulada en cuanto a la recaudación obtenida por cada pasajero, en referencia a si se encuentra por encima o por debajo del promedio general de recaudación por pasajero.

**Tabla 15**  
*Recaudación por pasajero y estado del promedio acumulado.*

<b>Países</b>	<b>Promedio General Acumulado</b>	<b>Recaudado por cada pasajero</b>	<b>Por encima/debajo del promedio general</b>
<b>Colombia</b>	2,259.23	1,590.36	-30%
<b>Ecuador</b>	2,259.23	2,964.74	31%
<b>México</b>	2,259.23	3,561.90	58%
<b>Paraguay</b>	2,259.23	1,032.19	-54%
<b>Perú</b>	2,259.23	2,543.88	13%
<b>Uruguay</b>	2,259.23	1,078.40	-52%

*Nota:* Elaboración a partir de los datos obtenidos

*Fuente:* Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, INEC, Instituto Nacional de Migraciones de México, Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay, Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú, y Dirección Nacional de Uruguay.

Con base a la tabla 15, se interpreta que Colombia ha recaudado un total de \$1,590.36, mientras que Ecuador, ha recaudado un total de \$2,964.74, así también México ha recaudado un total de \$3,561.90, Paraguay también ha recaudado \$1,032.19, Perú un total de \$2,543.88 y Uruguay que ha recaudado un total de \$1,078.40. Conforme a los datos establecidos, se prevé necesario conocer el ranking de los países en base a la recaudación porcentual por pasajero.

**Tabla 16**

*Ranking porcentual total de valores recaudados por pasajero*

Países	Estado del promedio
<b>México</b>	58%
<b>Ecuador</b>	31%
<b>Perú</b>	13%
<b>Colombia</b>	-30%
<b>Uruguay</b>	-52%
<b>Paraguay</b>	-54%

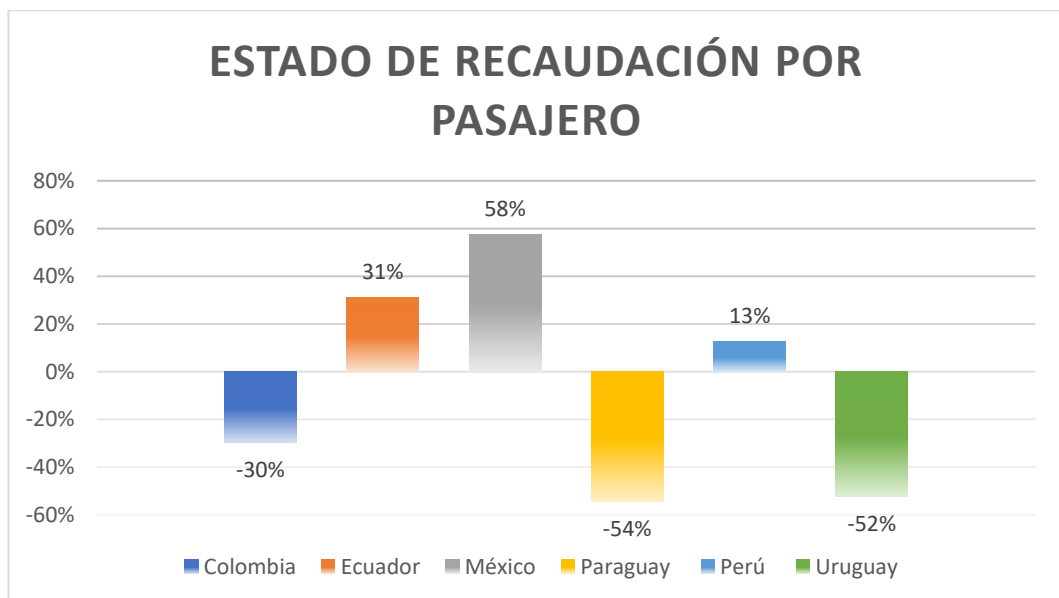
*Nota:* Elaboración propia a base de resultados obtenidos.

La tabla presentada, determina el podio de los países con mejor estado en base al promedio general, de esta forma, México se encuentra con un 58%, Ecuador se presenta con un 31%, Perú con 13% completando el podio, seguido de Colombia con -30%, Uruguay con un -52% y Paraguay con un -54%.

Conforme al Ranking porcentual total de los valores que fueron recaudados solo por pasajero, se presenta la siguiente gráfica, con la finalidad de evidenciarse de manera más didáctica.

**Gráfico 3**

*Recaudación porcentual por pasajero*



*Nota:* Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en tablas previstas.

## CAPÍTULO 3

### 3. ANÁLISIS Y DISCUSIÓN

Con la finalidad de cumplir los objetivos planteados para el desarrollo de esta investigación se describirán los aspectos que fueron abordados, es decir, con los datos obtenidos y su descripción previa, se establece el análisis interpretativo de las tablas enunciadas. Además, se hará referencia al procedimiento de control que se realiza en el territorio ecuatoriano en virtud de las entrevistas y de los sucesos generados, así también, se analizan a breves rasgos los procedimientos aplicados por los países de México y Colombia, mismos que son justificados en los siguientes acápite.

#### 3.1. Análisis interpretativo de tablas

##### 3.1.1. Recaudación en el 2013

En este acápite como en los siguientes que se enunciarán, se pretende encontrar el desempeño de los miembros del cono sur y México con Ecuador, en relación a la recaudación, para de esta forma medir la eficiencia. Basado en la tabla 3 que corresponde al año 2013, se interpreta el estado del número de viajeros, la recaudación obtenida por cada país y el estado de la cantidad pagada por pasajero en relación al promedio.

#### **Número de pasajeros:**

- Ecuador registra 990,687 pasajeros nacionales que ingresaron al territorio ecuatoriano.
- México es la nación con mayor cantidad de viajeros en este año 5,424,536, seguido de Colombia con 3,412,574 y Perú con 3,163,639.
- Uruguay es un país que tuvo 2,650,735, pasajeros.
- Paraguay con un total de 740,654 se posiciona en último lugar.

#### **Porcentual de Recaudación**

- México es el país más representativo en cuanto a la recaudación, tiene un 60.12% de la recaudación total.



- Colombia y Perú registran porcentajes de 13.74% y 10.83% que les posicionaría a continuación de México que es el primero.
- Ecuador tiene un porcentaje de recaudación de 7.73% del total recaudado.
- Paraguay y Uruguay son los países que presentaron los porcentajes más bajos de recaudación, con 3.59% y 3.99%, respectivamente.

### **Estado por encima/debajo del promedio general de la cantidad en dólares por pasajero**

- Ecuador está por encima del promedio general con un 28%, posicionándose por detrás de México, siendo la más alta del cono sur en este año.
- México se destaca en esta sección con un 82% por encima del promedio.
- Colombia y Perú se encuentran por debajo del promedio, con estados correspondientes a -34% y -44%.
- Paraguay y Uruguay estuvieron significativamente por debajo del promedio general, con un porcentaje de -21% y -75%.

México lidera en referencia a la cantidad de viajeros y recaudación en importación, mientras que Ecuador tiene una posición favorable en cuanto al promedio en término de recaudación por pasajero. Por otro lado, Colombia y Perú demostraron estar por debajo del promedio general, mientras que Paraguay y Uruguay evidenciaron los datos más bajos en comparación al promedio total. Con relación a lo mencionado, se estima que Ecuador ha sido relativamente eficiente en la recaudación de impuestos en comparación con los países del cono sur, sin embargo, se establece una diferencia de 54% entre México y Ecuador, que son quienes lideran la recaudación por pasajero.

### **3.1.2. Recaudación en el 2014**

Basado en la tabla 4 correspondiente al año 2014, se interpreta el número de los viajeros, la recaudación obtenida por cada país y el estado de la cantidad pagada por pasajero en relación al promedio.

#### **Número de pasajeros:**

- Ecuador registró un ingreso de 1,095,645 personas de nacionalidad ecuatoriana.

- México registró la mayor cantidad de viajeros, misma que equivale a los 5,505,196 personas.
- Luego de México le sigue Colombia, Perú, Uruguay, Ecuador y Paraguay.
- Ecuador tiene una cantidad inferior de viajeros en comparación al resto de países, excepto con Paraguay que tiene 883,953.

### **Porcentual de Recaudación**

- Ecuador demostró tener una recaudación de 7.53% de la recaudación total.
- México, Colombia y Perú son los países que tienen los porcentajes de recaudación más altos.
- Uruguay es uno de los países con un valor porcentual similar al de Ecuador, con 5.22% y con 7.53%.
- Paraguay es el país con el valor porcentual más bajo en comparación de los demás, con un valor de 0.38%.

### **Estado por encima/debajo del promedio general de la cantidad en dólares por pasajero**

- Ecuador se encuentra por encima del promedio general en cuanto a la recaudación por pasajero, con un 19%, siendo la segunda por detrás de México que demuestra un porcentaje de 97%.
- De esta forma, los países que se encuentran por debajo del promedio general, con índices considerables son: Colombia con -39%, Perú con -40%, Uruguay con -69% y Paraguay con -93%.

Ecuador demostró una cantidad de viajeros demasiado inferior en comparación con otros países, sin embargo, en este año pudo generar una de las recaudaciones más altas por pasajero, solo por detrás de México, que superaban el promedio general. Mientras que países como Colombia, Perú, Uruguay y Paraguay no demostraron mayor diferencia en los índices de la cantidad recaudada por pasajero y recaudación porcentual. Sin embargo, Paraguay, es el país con el más bajo índice, mismo que es de 0.38%.

### **3.1.3. Recaudación en el 2015**

Basado en la tabla 5 que corresponde al año 2015, se interpreta el número de los viajeros, la recaudación obtenida por cada país y el estado de la cantidad pagada por pasajero en relación al promedio.

#### **Número de pasajeros:**

- El número total de pasajeros es de 18,934,339 en los países analizados.
- México registra una cantidad de 6,005,656, seguido de Colombia con 3,734,686, Perú con 3,455,709, Uruguay con 2,633,087, Paraguay con 1,905,097 y Ecuador con 1,200,104.

#### **Porcentual en Recaudación**

- México lidera en recaudación en comparación al resto de los países analizados, con un 56.10%.
- Perú y Colombia son dos países que tienen un porcentaje significativo, con 14.41% y 12.49%.
- Ecuador tiene un valor del 7.75% en recaudación, Uruguay con el 4.87% y Paraguay con el 4.39%.

#### **Estado por encima/debajo del promedio general de la cantidad en dólares por pasajero**

- México está por encima del promedio, con un estado de un 77%.
- Ecuador también se encuentra por encima del promedio, con un estado de un 22%.
- Uruguay demuestra un estado ligeramente por encima del promedio, con un 3% más de recaudación por pasajero.
- Colombia, Perú y Paraguay se sitúan por debajo del promedio, con estados de un -37%, -21% y -56%, respectivamente.

En síntesis, México destaca por tener un gran número de viajeros, además de ser el país con mayor recaudación. Ecuador muestra una solidez en cuanto a la recaudación

por pasajeros, así como también es sorprendente la presencia de Uruguay con un porcentaje por encima del promedio general en cuanto a la recaudación por pasajero, mientras que Colombia, Perú y Paraguay demuestran menor rendimiento en este tema, siendo esta última nación la que tiene el más bajo porcentaje en el estado del promedio.

### **3.1.4. Recaudación en el 2016**

Basado en la tabla 6 que corresponde al año 2016, se interpreta el número de los viajeros, la recaudación obtenida por cada país y el estado de la cantidad pagada por pasajero en relación al promedio.

#### **Número de viajeros:**

- En este año se evidenció un total de 19,369,233 pasajeros nacionales.
- México se encuentra en la cima con 6,586,343 viajeros, seguido por Perú con 3,744,461 viajeros y Colombia con 3,569,532 viajeros. Paraguay tiene 2,539,191 viajeros, Uruguay tiene 2,048,857 viajeros.
- Ecuador tiene 880,849 viajeros, es el país con menor afluencia de pasajeros nacionales.

#### **Porcentual en Recaudación**

- México se mantiene en primer lugar con un 54.65% del total.
- Perú y Colombia tienen un 14.27% y 13.81%. Ecuador representa el 8.09% de la recaudación, Uruguay el 4.81% y Paraguay el 4.36%.
- Paraguay es el país con el más bajo porcentaje en recaudación en este año.

#### **Estado por encima/debajo del promedio general de la cantidad en dólares por pasajero**

- Ecuador y México continúan por encima del promedio con un 78% y un 61%.
- Colombia, Perú, Uruguay y Paraguay se sitúan por debajo del promedio con un -25%, -26%, -54% y -67%.

En este año Ecuador, demuestra por primera vez un valor porcentual en términos de recaudación por pasajero superior a los países analizados, inclusive por encima de

México con una diferencia del 17% en este año. Sin embargo, en términos de total de viajeros, Ecuador se posiciona en último lugar, siendo así también la primera vez en que se encuentra por debajo de Paraguay y Uruguay. México sin lugar a duda, lidera en términos de total de viajeros y recaudación, seguido de Perú y Colombia, quienes no se diferencian significativamente.

### **3.1.5. Recaudación en el 2017**

Basado en la tabla 7 que corresponde al año 2017, se interpreta el número de los viajeros, la recaudación obtenida por cada país y el estado de la cantidad pagada por pasajero en relación al promedio.

#### **Número de pasajeros:**

- Existe un total de 20,528,893 viajeros en este año.
- México se conserva en primer lugar, con 6,939,399 de pasajeros nacionales que han ingresado en este año.
- Ecuador al igual que en el año anterior demuestra la menor afluencia de pasajeros ingresados.
- Colombia, Perú, Paraguay y Uruguay tienen una diferencia no muy significativa entre ellos.

#### **Porcentual en Recaudación:**

- México se mantiene en primer lugar en recaudación, con un porcentaje del 55.26% del total.
- Paraguay y Uruguay son los países con el más bajo porcentaje, 3.96% y 4.41% cada uno.
- Ecuador tiene un porcentaje de 7.85% del total.
- Colombia y Perú son los países con un porcentaje considerable en consideración al resto de los países, con 14.70% y con 13.82%, respectivamente.

### **Estado por encima/debajo del promedio general de la cantidad en dólares por pasajero**

- Ecuador y México son los países que se mantienen por encima del promedio, con 22% y 63%, en comparación con el resto de países.
- Paraguay y Uruguay son los países con el porcentaje más bajo al promedio general.
- Perú y Colombia tienen un porcentaje inferior al promedio, pero no es muy diferenciado en relación al promedio general.

Como en el año anterior, México es el país con mayor afluencia de pasajeros, así también tiene la mayor recaudación porcentual y demuestra encontrarse por encima del promedio general. Ecuador, en este año es el país con menos ingreso de personas nacionales, la posición de esta nación en el último lugar se repite al año anterior, la cual fue una de las peores; sin embargo, se encuentra por encima del promedio general en cuanto a recaudación por pasajero, asimismo por encima de los países pertenecientes a la región. Paraguay y Uruguay son los países con un porcentaje que se encuentra por debajo del promedio general, la diferencia de afluencia de pasajeros entre las dos es mínima. Perú y Colombia, al igual que estos dos últimos se encuentra por debajo del promedio general en la recaudación por pasajero.

#### **3.1.6. Recaudación en el 2018**

Basado en la tabla 8 que corresponde al año 2018, se interpreta el número de los viajeros, la recaudación obtenida por cada país y el estado de la cantidad pagada por pasajero en relación al promedio.

#### **Número de pasajeros:**

- Se evidencia un total de 22,189.668 viajeros nacionales que han ingresado a los diferentes países.
- México lidera la lista con 7,724,716 viajeros, seguido por Perú con 4,419,430 viajeros y Colombia con 4,098,497 viajeros.
- Ecuador tiene 1,282,704 viajeros, siendo la más baja de este año.

- Uruguay tiene 2,386,403 viajeros y Paraguay tiene 2,277,918 viajeros.

### **Porcentual en Recaudación**

- México se posiciona en primer lugar con un 55.21% del total, seguido por Perú y Colombia con un 14.57% y 14.53%, respectivamente.
- Ecuador representa el 7.57% de la recaudación, Uruguay el 4.22% y Paraguay el 3.91%.

### **Estado por debajo/encima del promedio general de la cantidad en dólares por pasajero**

- Ecuador y México se encuentran por encima del promedio con un 31% y un 59% respectivamente.
- Por otro lado, Colombia, Perú, Uruguay y Paraguay se sitúan por debajo del promedio con un -21%, -27%, -61% y -62%, respectivamente.

Al igual que en el año anterior, México es el país con el mayor número de pasajeros nacionales que han ingresado, asimismo tiene una recaudación alta que equivale a los \$2,839,000,000, siendo una cantidad exhaustiva en comparación con los países del cono sur. Esta cantidad representa el 55.21% del total de recaudación. Ecuador y México son los países que tienen un porcentaje por encima del promedio en la recaudación por pasajero. Sin embargo, Ecuador tuvo la cantidad más baja en cuanto al ingreso de pasajeros, siendo el tercer año consecutivo, no obstante, en cuanto a su recaudación demostró mayor captación de dinero por pasajero que los de la región. Los países restantes se encuentran por debajo del promedio, con índices no muy diferenciados entre el uno y el otro. Países como Paraguay y Uruguay son los que tienen el índice más bajo en la recaudación por pasajero.

### **3.1.7. Recaudación en el 2019**

Basado en la tabla 9 que corresponde al año 2019, se interpreta el número de los viajeros, la recaudación obtenida por cada país y el estado de la cantidad pagada por pasajero en relación al promedio.

### **Número de pasajeros:**

- En este año se obtuvo una afluencia de pasajeros de 21,806,125.
- México es el país con mayor ingreso de pasajeros de 8,048,197.
- Paraguay es el país con menor ingreso de pasajeros con 1,159,752.
- Ecuador se posiciona en cuarto lugar con 1,302,764.
- Perú y Colombia, tiene una similar afluencia de pasajeros.

### **Porcentual en Recaudación:**

- México tiene el 49,48% del porcentaje de la recaudación total.
- Perú y Colombia, tienen poca diferencia en el porcentaje, con 17.79% y 15.08%, respectivamente.
- Ecuador demuestra solo el 9.05% del total porcentual.
- Paraguay y Uruguay son los porcentajes más bajos, además que no tienen una diferencia significativa.

### **Estado por debajo/encima del promedio general de la cantidad en dólares por pasajero:**

- Ecuador y México nuevamente son los países con un estado por encima del promedio, 52% y 34%.
- Ecuador es el país con la mayor cantidad porcentual recaudada por pasajero, por encima de México.
- Uruguay es el país con el más bajo índice porcentual, con -65%
- Colombia y Paraguay, no se diferencian en cantidades extremas, con -22% y con -21%, respectivamente.

En este año Ecuador logra recuperarse en cuanto al número de viajeros, ubicándose por encima de Paraguay, que es el país con menor afluencia en este año. Además, es importante mencionar, que también supera a México por segunda vez en la recaudación porcentual por pasajero, con una diferencia del 18%. Sin embargo, en términos de afluencia de pasajeros y de recaudaciones la nación mexicana seguirá



liderando con los altos índices que demuestra, previo a la llegada de la pandemia del COVID 19.

### **3.1.8. Recaudación en el 2020**

Basado en la tabla 10 que corresponde al año 2020, se interpreta el número de los viajeros, la recaudación obtenida por cada país y el estado de la cantidad pagada por pasajero en relación al promedio.

#### **Número de pasajeros:**

- En este año se evidencia una afluencia de 7,845,356 de los países analizados.
- México una vez más es el país con mayor afluencia en comparación al resto de países.
- Ecuador tiene la cifra más baja en comparación a los otros países.
- Colombia se posiciona en el segundo lugar.
- Paraguay, Uruguay y Perú no tienen una diferencia muy significativa en cuanto al ingreso de personas nacionales.

#### **Porcentual en Recaudación:**

- México tiene el 57.31% de recaudación de la sumatoria total.
- Colombia y Perú son los que siguen detrás de México, con 12.97% y con 14.61%.
- Uruguay y Paraguay son los países con menor porcentaje de recaudación.
- Ecuador demuestra el 8.91%, el mismo que equivale a los 125,000,000 del total de recaudación.

#### **Estado por debajo/encima del promedio general de la cantidad en dólares por pasajero:**

- Ecuador lidera con un porcentaje de 58% por encima del promedio general.
- Perú es el segundo país con un porcentaje de 28% por encima del promedio.
- México sigue el paso, con 22% por encima del promedio general.

- Colombia no se diferencia mucho del promedio general, la cantidad porcentual equivale a -22%.
- Paraguay y Uruguay son los países con menor porcentaje.

México en este año tiene como de costumbre el mayor número de afluencia de pasajeros que ingresaron al territorio mexicano, asimismo con el porcentaje porcentual más alto del cuadro. Sin embargo, en esta ocasión se ubica en tercer lugar en cuanto al promedio de la cantidad pagada por pasajero, con un 22% por encima del promedio general. No obstante, Ecuador y Perú son los países que lideran el estado por encima del promedio general con un 58% y 28%. Aunque la nación ecuatoriana en este año haya demostrado una afluencia de pasajeros bastante inferior en comparación a los otros países. Paraguay y Uruguay demuestran ser las más bajas. Es importante mencionar que, en este año, se tuvo el suceso de la pandemia del COVID 19, en donde, se generó un impacto económico, social y cultural que provocó muchos cambios en cada país. La forma que afectó en esta ocasión a estos países es en cuanto al ingreso de personas, dado que, para ese entonces, el ingreso a un país se encontraba completamente restringido, además de que ya los controles implementados no fueron los habituales al momento de ingresar a la nación.

### **3.1.9. Recaudación en el 2021**

Basado en la tabla 11 que corresponde al año 2021, se interpreta el número de los viajeros, la recaudación obtenida por cada país y el estado de la cantidad pagada por pasajero en relación al promedio.

#### **Número de pasajeros:**

- México en este año se recupera en cuanto al ingreso de personas nacionales en comparación al anterior con un total de 6,400,252.
- Colombia es el segundo país con mayor afluencia de personas.
- En esta ocasión Ecuador se ubica en tercer lugar con 686,830 personas que ingresaron, sin embargo, no se diferencia mucho de los países restantes.
- Perú, Paraguay y Uruguay tienen una diferencia de cantidad poco diferenciada.

### **Porcentual en Recaudación:**

- México es la primera con un 58.83% en recaudación.
- Seguida de Perú, con 16.42% del total de la recaudación.
- Colombia está en tercer lugar con el 14.87%.
- Ecuador, Paraguay y Uruguay son los países con el índice más bajo.

### **Estado por debajo/encima del promedio general de la cantidad en dólares por pasajero:**

- Perú es el país que sorprende en este año, con un valor de recaudación por pasajero de hasta 305% por encima del promedio general.
- Seguida de México que tiene un porcentaje de 1% por encima del promedio general.
- Es la primera vez que Ecuador se encuentra por debajo del promedio general.
- Uruguay es el país con el porcentaje más cercano a llegar alcanzar el promedio general, se diferencia por centavos.

México en referencia al ingreso de pasajeros es considerable, nuevamente tiene la cantidad más alta. En este año, se encuentra por encima del promedio general, sin embargo, es con diferencia del 1%. Perú en esta ocasión es el que se encuentra liderando en cuanto a la recaudación por cada pasajero con un porcentaje extremadamente alto en comparación al promedio general que es del 305%. Ecuador, por primera vez se encuentra por debajo del promedio general con un valor correspondiente a -25%. Este valor porcentual no se encuentra muy diferenciado de los demostrados por Paraguay y Colombia. En esta ocasión Uruguay está muy cerca de llegar al promedio general de la cantidad de dólares obtenidos por pasajero.

### **3.1.10. Recaudación en el 2022**

Basado en la tabla 12 que corresponde al año 2022, se interpreta el número de los viajeros, la recaudación obtenida por cada país y el estado de la cantidad pagada por pasajero en relación al promedio.

### **Número de pasajeros:**

- Se evidencia un total de 19,121,508 de pasajeros que han ingresado en los diferentes países.
- México nuevamente tiene el primer lugar de afluencia de pasajeros nacionales.
- Seguido de Colombia, con un total de 4,382,711 pasajeros.
- Ecuador nuevamente ocupa el último lugar en cuanto a la cantidad de pasajeros.
- Paraguay, Perú y Uruguay, tienen una diferencia poco considerable.

### **Porcentual en Recaudación:**

- México se encuentra solo con el 50.72% de la recaudación obtenida.
- Perú y Colombia demuestran un porcentaje poco diferenciado, con 19.42% y con 15.36%, respectivamente.
- Ecuador se posiciona en tercer lugar con 7.58%.
- Paraguay y Uruguay son los países con menor porcentaje de recaudación.

### **Estado por debajo/encima del promedio general de la cantidad en dólares por pasajero:**

- Perú nuevamente es el líder en cuanto al porcentaje que está por encima del promedio general con el 85%.
- México y Ecuador son los países que completan el podio, con 48% y con 33%, respectivamente.
- Colombia, Paraguay y Uruguay tienen un porcentaje que se encuentra por debajo del promedio.

México nuevamente es el líder en cuanto a la afluencia de pasajeros nacionales, asimismo con una recaudación sumamente alta, en comparación al resto de países. Sin embargo, no tiene la cantidad más alta en cuanto al estado del promedio. Ecuador completa el podio de estado del promedio con un 33%, aunque la cantidad de pasajeros es la más baja, representa solo el 7.58% de la recaudación obtenida. Perú es uno de los países con mayor cantidad en dólares por pasajero, con un valor del 85%, superando a los dos fuertes en este ámbito que son Ecuador y México. Los países restantes se

encuentran con el promedio por debajo del promedio general. Aunque las cantidades de pasajeros que ingresan son superiores a Ecuador, no representa que hayan obtenido mayor recaudación, al contrario, los números son inferiores al promedio.

### **3.1.11. Análisis del ranking**

Con base a la tabla 14, en donde se expone el ranking de los países en cuanto a la recaudación total en este período, se visualiza que México es el país con la recaudación más alta del análisis, de esta manera se considera como el principal país con el cual se realizará la comparación en referencia a los procedimientos de control. De la misma manera, se completa el podio con los países de Perú y Colombia, siendo este último el país más semejante al ecuatoriano, es decir, demuestra similitudes y que no se encuentran ampliamente diferenciadas. Ecuador, se encuentra por debajo del podio, ocupando el cuarto lugar, seguido de Paraguay y Uruguay.

Es importante considerar que estos valores de recaudación no dependen directamente de la afluencia de pasajeros extranjeros, puesto que solo se han considerado a pasajeros nacionales, es decir, el pago de tributos es obligación de los viajeros de la misma nacionalidad a la cual se ingresa, por ejemplo; un ecuatoriano al momento de ingresar con el equipaje de pasajero, ya sea un teléfono o computadora laptop podrá hacerlo, y en caso de llevar bienes fuera de las características que establece la normativa se procederá a determinar que el pasajero debe pagar tributos. Bajo este contexto, exclusivamente solo el indicador de afluencia de pasajeros nacionales de cada país se ha considerado en este análisis.

### **3.2. Análisis del procedimiento de control con México y Colombia**

El procedimiento de control que aplica la nación ecuatoriana es fundamental para garantizar el correcto flujo de mercancías, esto con la verificación de la documentación, declaraciones y las inspecciones físicas que realizan a las mismas, de esta forma se busca detectar, prevenir y evitar el mal uso de exenciones. Dado el alto nivel de recaudación y flujo de pasajeros en México y Colombia, se prevé examinar la metodología empleada por ambos países para controlar este tráfico de mercancías y de

esta forma obtener una mayor recaudación, además que son consideradas naciones destacadas en la región, y en su enfoque en la gestión aduanera y fronteriza han contribuido a la optimización de los controles.

En el caso de México, como se ha determinado a lo largo de la investigación, es el país mejor perfilado en los indicadores vistos, siendo el país guía de la investigación, mientras que Colombia, se lo consideró por la proximidad geográfica, así como también las relaciones de cooperación en diferentes aspectos que mantienen con la nación ecuatoriana. Además, en términos económicos, sociales y culturales, factores que permiten el entendimiento mutuo en diversas áreas, entre estas dos naciones.

### **3.2.1. Control empleado en México**

El control que se emplea en referencia a la normativa aplicada es amplio, de manera que en esta sección se hará mención de forma breve a las reglas aplicadas para el ingreso de las mercancías en términos de viajeros.

En el Capítulo 3.2 de las Reglas Generales de Comercio Exterior para 2023, se establece las condiciones y forma de control de las mercancías que ingresan con los pasajeros en México. En virtud de lo investigado, se menciona que los pasajeros podrán traer productos en estado de nuevos o usados, por ejemplo: bienes de uso personal, como ropa, calzado y productos de aseo y de belleza. Dos cámaras fotográficas o de videograbación, dos equipos deportivos personales, aparato portátil para el grabado, cinco discos, libros, revistas y documentos impresos, cinco juguetes y una consola de videojuegos, binocular y telescopio, entre otros. Estas mercancías podrán ingresar sin el pago de tributos, así como también podrán ingresar hasta 3 mascotas sin el pago del mismo. (Servicio de Administración Tributaria, 2023)

Cada pasajero que ingrese a territorio mexicano podrá introducir mercancías sin pago de tributos siempre que sean de uso personal, además que ellas no excedan la franquicia. En caso de exceder las mismas, se deberá pagar una tasa global de 16% del valor total de la mercancía. (Sistema de Administración Tributaria, 2017)

En el Portal del Servicio de Administración Tributaria, en el acápite de Aduanas, se expresa la declaración de dinero, en la que no se comprende como delito el introducir

o extraer más de 10,000 dólares, lo que si se considera delito es no declararlo. Mediante la Declaración de Aduana para Pasajeros procedente del Extranjero y la Declaración de Dinero, salida de Pasajeros, es donde el pasajero deberá declararlo ante las autoridades correspondientes. Si en un caso, el pasajero indicará que lleva más de 10,000 dólares en una de estas declaraciones, también deberá completar la Declaración de Internación o Extracción de Cantidades en Efectivo o Documentos por Cobrar. (Sistema de Administración Tributario, 2017)

Es menester mencionar que, México también utiliza el perfilamiento de riesgo, mismo que funciona en consideración a la información recabada en base a los diferentes viajeros que han ingresado al país, este método también se relaciona con la semaforización que utiliza Ecuador, en el que cuando se determine el color verde, la mercancía ingresará sin percances, lo que significa que dentro de la base de datos no ha existido un inconveniente anteriormente; en color naranja la mercancía se someterá a una inspección mediante escáner, además de la revisión documental; y el color rojo que servirá para direccionar a la inspección física, en la que se verificará toda la documentación y se dará el control por la autoridad competente.

### **3.2.2. Control empleado en Colombia**

Colombia emplea métodos de control hacia las mercancías que ingresan con los pasajeros nacionales y extranjeros, siendo en este caso solo la consideración de los nacionales, de esta forma se comprende que cada pasajero tendrá que acogerse al procedimiento y normativa correspondiente, en este caso se encuentra a cargo la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), la cual proporciona en su página web la información que se debe cumplir al momento de ingresar al territorio colombiano y también los métodos de control que se aplican.

En consideración al Artículo 266 del Decreto 1165, que establece lo correspondiente a los viajeros, en el cual hace énfasis a que un viajero podrá importar mercancía siempre y cuando no se constituyan en expedición comercial. Cabe mencionar que, dentro del mismo Artículo, se establece que no se considera expedición comercial hasta diez unidades de la misma clase, esto en referencia a las mercancías que

son introducidas solo de forma ocasional, asimismo estas deben ser direccionadas al uso personal o familiar, o destinados a regalo. (Decreto 1165, 2019)

En este sentido, los viajeros tienen como obligación el presentar una Declaración de Equipaje, misma que se encuentra establecida en el Artículo 286 del Reglamento del Decreto 1165, (2019)

Los siguientes casos requieren de presentación de declaración de equipaje:

- El equipaje esté sujeto al pago de tributo único.
- El monto de cualquier clase de divisa que esté por encima de los USD 10.000.
- Cuando exista una norma especial que exija información específica de las mercancías.
- Si ingresan vegetales, animales y productos reglamentados e insumos agropecuarios.
- Ingreso de mercancías que se constituyan patrimonio de la Nación u otras naciones.
- Ingreso de mercancías sujetas a requisitos dados por el Ministerio de Cultura o Ambiente y Desarrollo Sostenible.
- Cuando el viajero resida en el exterior y éste busque introducir mercancía de forma temporal.
- Cuando el viajero haya enviado o pretenda enviar equipaje no acompañado.
- Cuando el viajero lleve mercancías en cantidades comerciales.

En el territorio colombiano con el objetivo de facilitar el flujo de las mercancías y de los viajeros al ingresar al país, se establece en el Artículo 287 del Reglamento del Decreto 1165, que la DIAN seleccionará de forma aleatoria, esto en referencia a los perfiles de riesgos, para el procedimiento de verificación de las mercancías, esto es independientemente si ha presentado o no la declaración de equipaje. Es importante mencionar que este procedimiento podrá darse de forma selectiva, puesto que también se considerará el número de bultos, empaques o tamaños de este. (2019)



De esta forma, el procedimiento para la revisión del equipaje se establece en el Artículo 288 del Reglamento del Decreto 1165, (2019) de la República colombiana, se dará cuando el funcionario al terminar la revisión del equipaje identifique si el viajero ingresa con mercancías admisibles por modalidad de viajeros y éstas se deben someter a tributos, pues con el pago de estos podrá salir de la zona de revisión de equipajes sin otro particular. También en el caso, de que el viajero haya presentado la declaración de equipaje y que en ésta no coincida con los requisitos y condiciones correspondientes, se procederá a la retención de la mercancía, para que se someta a importación ordinaria, en caso de no acceder a éste, se le considerará como abandono de mercancía. Asimismo, si dentro de la presentación de esta declaración se hizo mención a la mercancía con un menor valor, el viajero podrá corregir la declaración, liquidando y pagando el mayor valor del tributo.

Conforme a lo mencionado, Colombia hace uso del perfilamiento de riesgo, que se alimenta de la información almacenada por los diferentes viajeros que ha tenido, en consecuencia de esto, se demuestra en la investigación realizada por (López Díaz & Ruiz Obando, 2019) que partirán desde el resultado del análisis de un escáner el cual determinará el color del viajero, es decir, al tipo de control al que se someterá, de esta forma, existen los colores Verde: que se refiere a que la mercancía tendrá paso sin inconvenientes, es decir, levantamiento automático. Así también, se determina el color Naranja: que hace referencia a que la inspección es de forma no intrusiva, solo mediante la aplicación de escáner, lo que quiere decir, que se dará la inspección documental y, por último, el color Rojo: que determina que se dará el reconocimiento de la carga, es decir, se realizará la inspección física de la mercancía.

### **3.2.3. Control empleado en Ecuador. Información recopilada en entrevistas**

La información proporcionada en este acápite es en virtud de las entrevistas realizadas a profesionales conocedores del ámbito aduanero, quienes han tenido una larga trayectoria en los procesos aduaneros, por ejemplo, los procedimientos de control que se realizan en el régimen objeto de la presente investigación. Además, es importante mencionar que la base legal que se aplica dentro del territorio ecuatoriano ya se ha enunciado en el Capítulo 1 en el subtítulo 1.1.5.1.4. Régimen de Efectos Personales y

Capítulo 2 en el subtítulo 2.1 Modalidades de Equipaje de pasajero y Control Aduanero, de la presente investigación, no obstante, en este apartado se explican los controles desde una visión práctica y la experiencia compartida por los diferentes personajes a quienes se realizó la entrevista.

Con base a la entrevista que se realizó al Mgst. Patricio Moyano, (2023) quien es una persona con un amplio conocimiento en el control aduanero, misma que se encuentra en el Anexo 1, donde se evidencia la práctica de la teoría expuesta en capítulos anteriores. De esta forma, se menciona que en el control de estas mercancías lo realizan los conocidos técnicos operadores, quienes son servidores del SENA, con el apoyo de los miembros del Cuerpo de Vigilancia Aduanera (CVA), en este sentido, una vez que se inspecciona la cantidad y la naturaleza de la mercancía, se emite la Declaración Aduanera Simplificada (DAS), asimismo también hace mención a la aplicación del sistema de perfilamiento de riesgos, el mismo que se genera a través de escáneres, donde se determina el tipo de inspección que se realizará en el ingreso de mercancías de los viajeros.

Es importante mencionar, que el apoyo que se brinda por parte del CVA en cuanto a la cantidad de personal es esporádica, debido a que en ocasiones pueden estar presentes dos, tres a cuatro servidores, aunque varía en casos excepcionales, por ejemplo, el aeropuerto de la ciudad de Cuenca no es internacional, pero se realizan regularmente vuelos privados internacionales, es aquí donde también se procede a realizar el control a los pasajeros y a sus efectos personales de viajero.

El listado de los efectos personales de viajero, aplica únicamente en los aeropuertos internacionales, en las fronteras terrestres del territorio ecuatoriano, no aplica este listado de efectos personales que el viajero puede ingresar sin el pago de tributos, en virtud que con los países fronterizos ubicados al norte y sur del país, específicamente con las Repúblicas de Colombia y Perú, respectivamente, existen convenios binacionales para el libre cruce de frontera y tránsito de personas y vehículos, puesto que se podría llegar a fomentar el contrabando de hormiga (contrabando en pequeñas cantidades para ser recopiladas), si se aplicase el mismo listado de los aeropuertos internacionales.

Existen diferentes formas de evadir el control aduanero, asimismo existen otras maneras de realizar el contrabando de hormiga, por ejemplo, pagar a personas que han viajado por primera vez, para que importen bajo este régimen sin el pago de tributos. Un indicador del perfilamiento de riesgo es la frecuencia de viajes, en el caso de ser por primera vez, no existiría inconveniente, sin embargo, utilizarlo con fines comerciales tendría sus repercusiones.

Además, el perfilamiento de riesgo ha permitido un avance tecnológico y que éste ha generado resultados positivos, se ha evidenciado también que los miembros del CVA, además de lo brindado por el sistema, consideran otros factores para evidenciar este tipo de contrabando, por ejemplo la actitud de una persona, donde demuestra nervios o miedo por el hecho de ocultar el acto de evasión, o por ejemplo evadir o no contestar las preguntas formuladas por las autoridades de control, hechos que permiten presumir la posible evasión de tributos.

En la entrevista realizada al Tnglo. Jorge Palacios, (2023) se logra recabar la siguiente información relevante conforme al régimen de efectos personales, así como el control de las mercancías.

Con respecto al control de mercancías, se menciona que existen 4 escáneres por donde pasan las maletas para su revisión de los pasajeros que ingresan a territorio nacional, esto en virtud del perfilamiento de riesgo, puesto que anteriormente de realizar el control, se les remite el listado de las personas con la información correspondiente y con la frecuencia qué viajan. La utilización de este escáner se da cuando el pasajero arriba al país, y posterior a ello, debe escanear su pasaporte, en caso que se genere uno de los diferentes colores se prosigue al control, por ejemplo, si es de color rojo, se procede a revisión física de la mercancía, si es de color verde el pasajero sigue su salida normal sin ser revisado su equipaje y si sale amarillo hay una posibilidad que dicha persona ya ha viajado pero no muy seguido, razón por la cual también se le realiza una inspección rápida para que pueda salir del aeropuerto.

El perfilamiento y la implementación de estos escáneres han facilitado y agilizado el control de las mercancías, sin embargo, la experiencia es un factor importante y necesario al momento del control, por ejemplo, en el análisis físico de una persona, ya

que se logra determinar que es una persona pequeña, y la encontrada en el equipaje es demasiado grande y del mismo modelo, entonces se presume que es para la comercialización. La contextura física es un factor de vital importancia para los miembros de control. Una vez encontrada la mercadería que tiene que tributar al Estado, se procede con el técnico operador para que determine el valor de estas, y se realice al pago de los tributos al comercio exterior en cualquiera de los Bancos asignados para el respectivo cobro.

En caso de que la mercancía inspeccionada tiene logotipos de diferentes marcas reconocidas en nuestro país y que son copias idénticas, se procede con la aprehensión, dado que están violando la Propiedad Intelectual de dichas marcas. Luego de su respectiva valoración por parte de los Técnicos Operadores donde se determina la clasificación arancelaria, valores a pagar y demás tributos al Comercio Exterior, se pone en conocimiento del Director Distrital para seguir con el trámite respectivo, si pasa de los 10 salarios Básicos Unificados hay que ponerlos a Ordenes de los jueces competentes en materia de Aduanas, los mismos que determinaran las respectivas acciones a realizarse, ya sea para el pago de los tributos o se le declare en abandono por parte del dueño de la mercadería, la misma que luego puede ser destinada a una adjudicación gratuita a las diferentes Instituciones del Estado con carácter de Bienestar social, remate o destrucción de las mismas cuando proceda.

En el control de estas mercancías, en ocasiones se ha logrado evidenciar la presencia de otras sustancias que se encuentran contaminando las mismas, para lo cual como es nuestra competencia se da parte inmediato al ECU-911, para que personal de la Policía Nacional tome el respectivo procedimiento, en el caso de encontrar mercaderías sujetas a fiscalización. Asimismo, cuando se detecte armas se pone en conocimiento inmediato al departamento de Control de Armas y explosivos.

Una forma de realizar el contrabando de hormiga o de evadir los impuestos en el control aduanero, es por las reiteradas eventualidades de viajes de las personas, es decir, un grupo familiar, se desplaza cada dos meses el padre de familia, después la madre de familia y posterior los hijos. Lo cual empieza a sumar y se puede evidenciar una cantidad grande de mercadería ingresada por ese núcleo familiar, lo cual nos da la pauta

que se dedican al comercio ilegal y venta de mercadería extranjera por medio de las redes sociales que actualmente existen en nuestro medio.

### **3.3. Discusiones**

La investigación realizada ha buscado conocer que tan eficiente ha sido el régimen de equipaje de pasajeros en el territorio ecuatoriano, en cuanto a lo cuantitativo, que se ha referenciado en la data numérica que corresponde a la recaudación en un período de 2013-2022; y en lo cualitativo que se refiere a los procedimientos de control y normativa aplicada en el Ecuador, así también, en el intento de obtener el nivel de la eficiencia se evidencia una disparidad al comparar el procedimiento que aplican los países que se han posicionado dentro del podio de los mejores en cuanto a la recaudación en el período, en este caso son México y Colombia.

Con los resultados obtenidos se ha evidenciado una varianza considerable entre los países analizados, considerando que México es la potencia a diferencia del resto, con sus índices altos en cuanto a la afluencia de viajeros y la recaudación obtenida en este período analizado. De esta forma, se determina también, que Perú y Colombia, son los países del cono sur con mayor afluencia y recaudación. En base a esto, se selecciona a Colombia como el país más semejante a Ecuador, para la medición de la eficiencia del régimen.

Con mención a la tabla acumulada de todos los países, es evidente reconocer la supremacía de México ante Ecuador, esto con relación a la recaudación obtenida en estos años, con un total de \$22,333,194,444, mientras que Ecuador obtuvo solo \$3,094,777,778, este índice demuestra un resultado demasiado significativo, debido a que la población mexicana es aproximadamente 6.2 veces mayor que la ecuatoriana, es decir, la nación mexicana no se encontrará por debajo del Ecuador tanto en recaudación, como en afluencia de pasajeros nacionales.

Asimismo, Colombia dentro de la tabla acumulada se ha previsto con \$5,602,722,222, de la misma forma que con México, Colombia es 1.87 veces mayor que la población ecuatoriana. Considerando esta estadística, la diferencia poblacional es más

reducida con relación a la ecuatoriana, de esta forma se los determina como países semejantes, lo cual ha permitido medir la eficiencia de Ecuador.

Con mención a los datos anteriores, se entiende que Ecuador ha sido menos eficiente que estos dos países, en cuanto a las recaudaciones obtenidas en esta investigación, esto debido a que interfieren índices poblacionales, puesto que al ser más grande en términos de población se podrá obtener una mayor recaudación, dado que solo considera a los pasajeros nacionales, no se consideran a extranjeros.

Asimismo, se muestra que Ecuador ha sido menos eficiente que México en este período, en cuanto a lo recaudado por cada pasajero, asimismo se evidencia que la nación mexicana se encuentra por encima del promedio general acumulado con un 58%, mientras que Ecuador continúa el podio con un 31%, valor porcentual que lo ubica por encima de los diferentes países del cono sur que fueron analizados en esta investigación.

Colombia al ser el país más semejante a Ecuador, en cuanto a diferentes aspectos de cultura, población entre otros, se manifiesta por debajo del promedio general, acumulado con un porcentaje del -30%, mismo que en comparación con Ecuador, existe una diferencia de 60 puntos porcentuales. Valores que demuestran que en este caso Ecuador, ha sido considerablemente más eficiente que Colombia en cuanto a la recaudación por pasajero.

Ecuador es mucho más eficiente que los diferentes países que han integrado el cono sur en esta investigación, solo Uruguay es el país que se encuentra por encima del promedio, sin embargo, sigue por debajo del valor porcentual obtenido por Ecuador, mismo que tiene una diferencia porcentual de 18%.

Los resultados obtenidos han permitido dar paso a los procedimientos realizados por los dos países, con los cuales se ha comparado que tan eficiente ha sido el régimen, evidencian que los controles implantados dependen necesariamente del perfilamiento de riesgo con relación a los pasajeros, aunque difieran en cuanto a las mercancías que pueden ingresar a cada uno de estos países.

La lista de las mercancías como tal, no se diferencian de forma considerable con relación a lo establecido en Ecuador, por ejemplo, en México y Colombia se publica una

lista de las mercancías que pueden ingresar sin el pago de tributos, tal como ha sido de conocimiento público para los pasajeros tanto nacionales como internacionales, es decir, los tres países han puesto a disposición de todo viajero la información sobre el equipaje del pasajero.

Un caso en particular, en referencia al apoyo que brindan los miembros del Cuerpo de Vigilancia Aduanera, quienes ayudan al control de estas mercancías, es que aplican la percepción visual en cuanto al control, puesto que las mercancías que son de uso personal y son necesariamente del pasajero que busca ingresarlas, y de esta forma, es importante que se verifique su real destino que es para el uso propio y que no se destinen a comercializar. Aunque de ser el caso, de que la mercancía ingrese sin detectarse sus fines comerciales, los miembros de este Cuerpo de Vigilancia realizan la inteligencia necesaria para así lograr evitar el mal uso de estas exenciones, y de esta forma intentar ser más eficientes en el régimen de efectos personales, tal como han sido implantadas las respectivas investigaciones realizadas por el CVA, y así proseguir con la debida aprehensión de estas mercancías.

Si bien es cierto que, los procedimientos de control han avanzado en virtud de mitigar más contravenciones, se han evidenciado nuevas formas donde las personas eluden los diferentes controles, lo cual dificulta todavía más el ser eficiente. Por ejemplo, en el caso donde las personas realizan viajes al exterior y en su regreso se permite ingresar mercancía sin pago de tributos, sin embargo, ésta se encuentra direccionada a otras personas, es decir, se crea un tipo de servicio, dado que estas personas pagan un porcentaje a la persona que estuvo en el exterior, para que les ingresará la mercancía con estas exenciones. Las mercancías como tal no son en cantidades extremas, pero no deja de ser una forma de evadir impuestos y a su vez, la creación de una competencia desleal entre el vendedor que sí cumple con la importación normal y quienes no. Estos importadores y comercializadores informales generan diferentes publicaciones en las redes sociales con tarifas de los productos que se busque importar.

Este método implementado es uno de los más utilizados en la actualidad en Ecuador. Asimismo, otro ejemplo particular, es cuando el núcleo familiar viaja al

exterior, puede ingresar con una cantidad considerable de mercancías sin el pago de tributos, es decir, cada miembro puede importar mercancía con exención tributaria, sin embargo, estos actores utilizan estos beneficios de forma organizada, lo que nos direcciona a que en cada viaje que realicen de forma separada o en conjunto brindan este servicio de traer mercancías ajenas. Además, que al realizar viajes individualmente del núcleo familiar, el sistema de perfilamiento no determinará anomalías correspondientes al viajero, mismo que sí podría determinar si éste considerará los núcleos familiares, o también, con la inclusión de otros indicadores o en su defecto con la aplicación de Inteligencia Artificial, tal como han sido implementados en otros países, en cuanto al proceso de datos, la transmisión de información correspondiente a los temas aduaneros, entre otros.

En Colombia y México, se ha observado la práctica de evadir las regulaciones que rigen las importaciones a través de mecanismos como los efectos del viajero o pasajero, según se determina en cada país. En el caso de México, se ha evidenciado un mayor valor comercial en las mercancías ingresadas bajo este régimen, especialmente debido a su proximidad con Estados Unidos, una potencia mundial. Es importante tener en cuenta que los ciudadanos mexicanos que ingresan al país cuentan con la documentación requerida, como la visa americana, que les permite el libre ingreso y salida de Estados Unidos. Esto les brinda la oportunidad de realizar compras a precios más bajos y luego comercializar esos productos en México, donde incluso la tecnología puede tener un valor porcentualmente mayor que el establecido por los estadounidenses.

Es necesario considerar que el contrabando ya no se limita a pequeñas importaciones, sino que también puede involucrar grandes cantidades y mercancías más delicadas destinadas al consumo humano. Este aspecto plantea otro tema relevante, ya que el uso recurrente de esta práctica ilícita puede derivar en actividades más peligrosas, como la venta de armas o el tráfico ilegal de estupefacientes, que también se clasifican como formas de contrabando. Es fundamental destacar que, desde una perspectiva más amplia, la importancia radica en identificar que el abuso de estas transgresiones, aunque inicialmente se realice con importaciones de menor escala y con propósitos distintos, puede llevar a un aumento en la realización de esta actividad ilícita en cantidades superiores y con productos más perjudiciales para la sociedad en general.



Conforme a lo mencionado, México demuestra que, a pesar de sus altos índices de recaudación, afluencia de pasajeros nacionales y los procedimientos de control que fueron aplicados durante este período, ha logrado determinar grandes resultados. En virtud del análisis México ha demostrado por índices superiores ser más eficiente que Ecuador.

Colombia al ser uno de los países más semejantes a Ecuador, demuestra tener diferentes controles más especializados y más factibles que el ecuatoriano, este mismo en virtud de la infraestructura implementada, esto debido a que se parte desde la inversión realizada para las metodologías que buscan aplicarse en estos controles, inversión que ha sido obtenida a base de las grandes exportaciones que generan el país y que en consecuencia han sido redireccionadas hacia la gestión aduanera o áreas similares.

Colombia ha demostrado ser más eficiente que Ecuador en términos de control aduanero. A pesar del perfilamiento de riesgos como parte de su estrategia, Colombia ha implementado otros mecanismos de control, respaldados por la utilización de Inteligencia Artificial. Esta aplicación de la tecnología ha generado diversas ventajas tanto en el control aduanero como en los procesos administrativos. Además, la información necesaria para estos controles se encuentra ampliamente disponible, incluso en las redes sociales, y puede ser accesible con solo unos pocos clics o una simple consulta telefónica. Estos mecanismos han permitido a Colombia alcanzar mayores niveles de eficiencia en comparación con Ecuador en el ámbito aduanero.

## CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

A lo largo de la investigación realizada, se ha permitido determinar que Ecuador, en términos de recaudación ha sido menos eficiente que México, mismo que ha sido el país modelo de la investigación, así también menos eficiente que Colombia y Perú, los cuales son los países más semejantes al ecuatoriano. Sin embargo, Ecuador en este análisis si demostró ser más eficiente que Paraguay y Uruguay, países que completan el ranking mediante el cual se determinó la eficiencia. Sin embargo, Ecuador, en términos de recaudación por cada pasajero ha sido más eficiente que los países pertenecientes al cono sur, con un valor porcentual del 31% sobre el promedio general del periodo, solo posicionándose por detrás del país modelo que es México, el cual tiene un valor porcentual del 58%.

Es importante mencionar que, Ecuador en cuanto a valores recaudados ha sido ineficiente en comparación a México, Colombia y Perú, esto podría considerarse por la población de habitantes que tiene cada una, puesto que la superan hasta 6 veces en el caso de México, lo que permite intuir una mayor recaudación por pasajero nacional que ingrese. Por consecuencia, en el caso Paraguay y Uruguay quienes también tienen una menor población incluso que la ecuatoriana.

La presente investigación, también permitió determinar que el procedimiento de control que ha implementado Ecuador es uno de los más generales a nivel de Latinoamérica, mismo que es el perfilamiento de riesgo, debido a que es el determinado a aplicarse por la OMC.

En este sentido, México además de aplicar el perfilamiento de riesgo también utiliza diferentes mecanismos como: análisis de la documentación presentada para ingresar las mercancías, revisión de pedimentos los cuales contienen información detallada sobre la mercancía, tecnología y sistemas automatizados, como: escáneres de carga, sistemas de identificación biométrica, entre otros.

Mientras que, Colombia también aplica el perfilamiento de riesgo al igual que las naciones mencionadas, realizan verificación minuciosa de la documentación de las

mercancías, tecnología avanzada, sistemas de gestión aduanera, escáneres de alta resolución, entre otros.

Por otro lado, Ecuador al mantener convenios internacionales con las naciones fronterizas como Perú y Colombia en cuanto al libre paso de personas, ha realizado modificaciones en cuanto al listado que corresponde al equipaje del pasajero que permite en la modalidad aérea y la terrestre, es decir, presentan diferencias que permiten mitigar la evasión de los tributos, una metodología que ha permitido mejorar el control aduanero.

En a las diferencias presentadas de realizar el control se concluye que Ecuador no ha sido tan eficiente debido a los mecanismos y metodología que aplica en sus procedimientos de control, mismos que al ser adecuados permitirían tener un mayor ingreso económico, es decir, una mayor recaudación del pago de los tributos, dado que se mitigaría considerablemente este tipo de contrabando.

Conforme a lo mencionado, se recomienda los siguientes parámetros para que Ecuador mejore su eficiencia en este régimen de excepción: efectos personales del pasajero:

- Constantes capacitaciones y profesionalización del personal de control. Es decir, que se encuentren en constante actualización sobre las regulaciones aduaneras, como las técnicas de inspección y la capacidad para detectar y prevenir estas actividades.
- Realizar colaboraciones y cooperación internacional con los países que han sido más eficientes que el ecuatoriano, como: México, Colombia y Perú, en donde podrían intercambiar información, buenas prácticas y experiencias sobre este campo.
- Implementar sistemas de análisis de riesgos actualizados y considerar perfiles de riesgo específicos, para mitigar estas actividades con fines comerciales.
- El automatizar los procesos podría ayudar a tener un mejor control, con sistemas y tecnologías avanzadas, mismos que agilizarían los procesos aduaneros.

## REFERENCIAS

- Allen, F., Brealey, R., & Myers, S. (2015). *PRINCIPIOS DE FINANZAS CORPORATIVAS 11ED* (11 edition). McGraw-Hill.
- Alma de los Ángeles Ríos Ruíz. (2017). *Clasificación de Aranceles; Barreras Arancelarias y No Arancelarias*.
- Apolinario, R., Rodríguez, M., Briones, V., Molina, W., & Bedor, J. (2021). *Introducción al Comercio Exterior*.
- Campos, G., & Lule, E. (2012). La observación, un método para el estudio de la realidad. *Revista Xihmai*.
- Cegarra, J. (2015). *METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA Y TECNOLÓGICA*.
- Código Orgánico Integral Penal. (2021, February 17). *Registro Oficial Suplemento 180 de 10-feb-2014*. [www.lexis.com.ec](http://www.lexis.com.ec)
- Comité de Comercio Exterior. (2012). *Resolución No. 59*. [https://www.aduana.gob.ec/archivos/Boletines/2013/ARANCEL\\_FINAL\\_1\\_DE\\_ENERO\\_R93.pdf](https://www.aduana.gob.ec/archivos/Boletines/2013/ARANCEL_FINAL_1_DE_ENERO_R93.pdf)
- Constitución de la República del Ecuador. (2008). *CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR*. In *Registro Oficial* (Vol. 449, Issue 20). [www.lexis.com.ec](http://www.lexis.com.ec)
- COPCI. (2021). *CÓDIGO ORGÁNICO DE LA PRODUCCIÓN COMERCIO E INVERSIONES*. <https://www.aduana.gob.ec/gacnorm/data/CODIGO-ORGANICO-DE-LA-PRODUCCION-COMERCIO-E-INVERSIONES.pdf>
- Coyoy Echeverría, E., & Rayo Muñoz, M. (2017). Estimación del comercio exterior ilícito por contrabando y defraudación aduanera en Guatemala en el año 2015. *Embajada Británica Ciudad de Guatemala*.
- Decisión 574, R. A. sobre C. A. (2022). *Sistema de Información sobre Comercio Exterior*. Organización de Los Estados Americanos. <http://www.sice.oas.org/trade/junac/decisiones/dec574s.asp>

- Decreto 1165. (2019, July 2). *Decreto 1165 de 2019*. Sistema Único de Información Normativa. <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=30036618>
- Dirección Nacional de Migraciones. (2013a). *Anuario Estadístico de Uruguay*. <https://migracion.minterior.gub.uy/index.php/estadisticas/anuario-2013>
- Dirección Nacional de Migraciones. (2013b). *INFORME ESTADÍSTICO, Departamento de Estadística*.
- Dirección Nacional de Migraciones. (2014). *Anuario Estadístico de Uruguay*. <https://migracion.minterior.gub.uy/index.php/estadisticas/anuario-2014>
- Dirección Nacional de Migraciones. (2015). *Anuario Estadístico de Uruguay*. <https://migracion.minterior.gub.uy/index.php/estadisticas/anuario-2015>
- Dirección Nacional de Migraciones. (2016). *Anuario Estadístico de Uruguay*. <https://migracion.minterior.gub.uy/index.php/estadisticas/anuario-2016>
- Dirección Nacional de Migraciones. (2017). *Anuario Estadístico de Uruguay*. <https://migracion.minterior.gub.uy/index.php/estadisticas/anuario-2017>
- Dirección Nacional de Migraciones. (2018). *Anuario Estadístico de Uruguay*. <https://migracion.minterior.gub.uy/index.php/estadisticas/anuario-2018>
- Dirección Nacional de Migraciones. (2019). *Anuario Estadístico de Uruguay*. <https://migracion.minterior.gub.uy/index.php/estadisticas/anuario-2019>
- Dirección Nacional de Migraciones. (2020). *Anuario de Estadística de Uruguay*. <https://migracion.minterior.gub.uy/index.php/estadisticas/anuario-2020>
- Dirección Nacional de Migraciones. (2021). *Anuario Estadístico de Uruguay*. <https://migracion.minterior.gub.uy/index.php/estadisticas/anuario-2021>
- Dirección Nacional de Migraciones. (2022). *Anuario Estadístico de Uruguay*. <https://migracion.minterior.gub.uy/index.php/estadisticas/anuario-2022>
- Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay. (2014). *INFORME ESTADÍSTICO, Departamento de Estadística*.

- Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay. (2015). *INFORME ESTADÍSTICO, Departamento de Estadística.*
- Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay. (2016). *INFORME ESTADÍSTICO, Departamento de Estadística.*
- Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay. (2017). *INFORME ESTADÍSTICO, Departamento de Estadística.*
- Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay. (2018). *INFORME ESTADÍSTICO, Departamento de Estadística.*
- Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay. (2019). *Informe de Movimiento Migratorio General de Entrada/Salida del país.*
- Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay. (2020). *Informe de Movimiento Migratorio General de Entrada/Salida del país.*
- Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay. (2021). *Entradas y Salidas del País por departamento.*  
<https://www.migraciones.gov.py/index.php/inicio/estadisticas/movimientos-migratorios>
- Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay. (2022). *Entradas y Salidas del País por departamento.*  
<https://www.migraciones.gov.py/index.php/inicio/estadisticas/movimientos-migratorios>
- DRAE. (2022a). *Diccionario de la Real Academia Española.* <https://dle.rae.es/eficiencia>
- DRAE. (2022b). *Diccionario de la Real Academia Española.* <https://dle.rae.es/recaudar>
- DRAE. (2022c, April 25). *Diccionario de la Real Academia Española.* <https://dle.rae.es/arancel>
- Folgueiras Bertomeu, P. (2016). *Técnica de recogida información: la entrevista.* <https://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/99003/1/entrevista%20pf.pdf>

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., María del Pilar Baptista Lucio, D., Méndez Valencia, S., & Mendoza Torres, P. (2014). *Metodología de la Investigación Hernández Sampieri 6a Edición*.

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2013). *Anuario de estadísticas de entradas y salidas internacionales*.

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2014). *Anuario de Entradas y Salidas Internacionales*.

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2015). *Registro Estadístico de Entradas y Salidas Internacionales*.

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2016). *Registro Estadístico de Entradas y Salidas Internacionales*.

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2017). *Registro Estadístico de Entradas y Salidas Internacionales*.

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2018). *Visualizador de Entradas y Salidas Internacionales*. Buenas Cifras, Mejores Vidas.  
<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiZDgyYTA4ODUtNWQzMjY0YTNILWEwMjktNWUzNDYyNDY4MzdmIiwidCI6ImYxNThhMmU4LWNhZWmtNDQwNi1iMGFiLWY1ZTI1OWJkYTExMiJ9>

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2019). *Visualizador de Entradas y Salidas Internacionales*. Buenas Cifras, Mejores Vidas.  
<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiZDgyYTA4ODUtNWQzMjY0YTNILWEwMjktNWUzNDYyNDY4MzdmIiwidCI6ImYxNThhMmU4LWNhZWmtNDQwNi1iMGFiLWY1ZTI1OWJkYTExMiJ9>

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2020). *Visualizador de Entradas y Salidas Internacionales*. Buenas Cifras, Mejores Vidas.  
<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiZDgyYTA4ODUtNWQzMjY0YTNILWEwMjktNWUzNDYyNDY4MzdmIiwidCI6ImYxNThhMmU4LWNhZWmtNDQwNi1iMGFiLWY1ZTI1OWJkYTExMiJ9>

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2021). *Visualizador de Entradas y Salidas Internacionales. Buenas Cifras, Mejores Vidas.*  
<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiZDgyYTA4ODUtNWQzMy00YTNILWEwMjktNWUzNDYyNDY4MzdmIiwidCI6ImYxNThhMmU4LWNhZWMtNDQwNi1iMGFiLWY1ZTI1OWJkYTExMiJ9>

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2022). *Visualizador de Entradas y Salidas Internacionales. Buenas Cifras, Mejores Vidas.*  
<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiZDgyYTA4ODUtNWQzMy00YTNILWEwMjktNWUzNDYyNDY4MzdmIiwidCI6ImYxNThhMmU4LWNhZWMtNDQwNi1iMGFiLWY1ZTI1OWJkYTExMiJ9>

Instituto Nacional de Migración. (2016). *Estadísticas migratorias Síntesis 2016.*  
[https://portales.segob.gob.mx/es/PoliticaMigratoria/Direccion\\_de\\_Estadistica](https://portales.segob.gob.mx/es/PoliticaMigratoria/Direccion_de_Estadistica)

Instituto Nacional de Migración. (2017). *Estadísticas Migratorias Síntesis 2017.*  
[https://portales.segob.gob.mx/es/PoliticaMigratoria/Direccion\\_de\\_Estadistica](https://portales.segob.gob.mx/es/PoliticaMigratoria/Direccion_de_Estadistica)

Instituto Nacional de Migración. (2018). *Estadísticas migratorias Síntesis 2018.*  
[https://portales.segob.gob.mx/es/PoliticaMigratoria/Direccion\\_de\\_Estadistica](https://portales.segob.gob.mx/es/PoliticaMigratoria/Direccion_de_Estadistica)

Instituto Nacional de Migración. (2019). *Estadísticas Migratorias Síntesis 2019.*  
[https://portales.segob.gob.mx/es/PoliticaMigratoria/Direccion\\_de\\_Estadistica](https://portales.segob.gob.mx/es/PoliticaMigratoria/Direccion_de_Estadistica)

Instituto Nacional de Migración. (2020). *Estadísticas Migratorias Síntesis 2020.*  
[https://portales.segob.gob.mx/es/PoliticaMigratoria/Direccion\\_de\\_Estadistica](https://portales.segob.gob.mx/es/PoliticaMigratoria/Direccion_de_Estadistica)

Instituto Nacional de Migración. (2021). *Estadísticas Migratorias Síntesis 2021.*  
[https://portales.segob.gob.mx/es/PoliticaMigratoria/Direccion\\_de\\_Estadistica](https://portales.segob.gob.mx/es/PoliticaMigratoria/Direccion_de_Estadistica)

Instituto Nacional de Migración. (2022). *Estadísticas Migratorias Síntesis 2022.*  
[https://portales.segob.gob.mx/es/PoliticaMigratoria/Direccion\\_de\\_Estadistica](https://portales.segob.gob.mx/es/PoliticaMigratoria/Direccion_de_Estadistica)

Instituto Nacional de Migraciones. (2013). *Estadística migratoria, Unidad Política Migratoria de México.*  
[https://portales.segob.gob.mx/es/PoliticaMigratoria/Direccion\\_de\\_Estadistica](https://portales.segob.gob.mx/es/PoliticaMigratoria/Direccion_de_Estadistica)



- Instituto Nacional de Migraciones. (2014). *Estadística migratoria, Unidad Política Migratoria de México*.  
[https://portales.segob.gob.mx/es/PoliticaMigratoria/Direccion\\_de\\_Estadistica](https://portales.segob.gob.mx/es/PoliticaMigratoria/Direccion_de_Estadistica)
- Instituto Nacional de Migraciones. (2015). *Estadísticas migratorias Síntesis 2015*.  
[https://portales.segob.gob.mx/es/PoliticaMigratoria/Direccion\\_de\\_Estadistica](https://portales.segob.gob.mx/es/PoliticaMigratoria/Direccion_de_Estadistica)
- López Díaz, Y. A., & Ruiz Obando, G. A. (2019). *Gestión de perfilamiento de riesgo en las importaciones colombianas, Estudio de caso: PERCOINT S.A.*  
<https://repositorio.uniagustiniana.edu.co/bitstream/handle/123456789/840/LopezDiaz-YessicaAndrea-2019.pdf?sequence=1>
- LORTI. (2017). *LEY ORGÁNICA DE RÉGIMEN TRIBUTARIO INTERNO, LORTI*.  
[www.lexis.com.ec](http://www.lexis.com.ec)
- Maruri, C. (2010). "Análisis de los regímenes aduaneros".
- Mgst. Patricio Moyano. (2023, April 17). *Entrevista personal*.
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2013). *Migración de Colombia, Tableau Public*.  
<https://public.tableau.com/app/profile/migraci.n.colombia/viz/TablasdeSalidas2013/Inicio>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2014). *Migración de Colombia, Tableau Public*.  
<https://public.tableau.com/app/profile/migraci.n.colombia/viz/TablasdeSalidas2014/Inicio>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2015). *Migración de Colombia, Tableau Public*.  
<https://public.tableau.com/app/profile/migraci.n.colombia/viz/TablasdeSalidas2015/Inicio>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2016). *Migración de Colombia, Public Tableau*.  
<https://public.tableau.com/app/profile/migraci.n.colombia/viz/TablasdeSalidas2016/Inicio>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2017). *Migración de Colombia, Tableau Public*.  
<https://public.tableau.com/app/profile/migraci.n.colombia/viz/TablasdeSalidas2017/Inicio>

- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2018). *Migración de Colombia, Tableau Public*.  
<https://public.tableau.com/app/profile/migraci.n.colombia/viz/TablasdeSalidas2018/Inicio>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2019). *Migración de Colombia, Tableau Public*.  
<https://public.tableau.com/app/profile/migraci.n.colombia/viz/FlujosMigratorios-2019/Inicio>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2020). *Migración de Colombia, Tableau Public*.  
<https://public.tableau.com/app/profile/migraci.n.colombia/viz/FlujosMigratorios-2020/Inicio>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2021). *Migración de Colombia, Tableau Public*.  
<https://public.tableau.com/app/profile/migraci.n.colombia/viz/FlujosMigratorios-2021/Inicio>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (2022). *Migración de Colombia, Tableau Public*.  
<https://public.tableau.com/app/profile/migraci.n.colombia/viz/FlujosMigratorios-2022/Inicio>
- Organización Mundial del Comercio. (n.d.). *OMC - Valoración en aduana - Información técnica*. Retrieved May 11, 2023, from [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/cusval\\_s/cusval\\_info\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/cusval_s/cusval_info_s.htm)
- Ramos, C. (2020). LOS ALCANCES DE UNA INVESTIGACIÓN. *CienciAmérica*.
- RCOPCI. (2011). *REGLAMENTO-AL-TITULO-DE-LA-FACILITACION-ADUANERA-PARA-EL-COMERCIO-DEL-LIBRO-V-DEL-COPCI*.
- Registro Oficial Suplemento 38. (2018). *CÓDIGO TRIBUTARIO*. [www.lexis.com.ec](http://www.lexis.com.ec)
- Reglamento del Decreto 1165. (2019). *Resolución Número 00046*.
- Resolución Nro. SENAE-DGN-2013-0472-RE. (2013). *Reglamento para los Regímenes de Excepción: "Tráfico Postal Internacional" y "Mensajería Acelerada o Courier."*
- Resolución Nro. SENAE-SENAE-2017-0345-RE. (2017). *Procedimiento General para el Despacho de Equipaje de Pasajeros y Tripulantes que ingresan o salen de los Aeropuertos Internacionales del Ecuador*.

- Rodríguez Jiménez, A., & Pérez Jacinto, A. O. (2017). Métodos científicos de indagación y de construcción del conocimiento. *Revista Escuela de Administración de Negocios*, 82, 175–195. <https://doi.org/10.21158/01208160.n82.2017.1647>
- SENAE. (2015). *Centro de Logística y Soluciones Aduanales*.
- SENAE. (2021). *Servicio Nacional de Aduana del Ecuador*. [https://www.aduana.gob.ec/para-importar/#:~:text=FODINFA%20\(Fondo%20de%20Desarrollo%20para,base%20imp%20onible%20de%20la%20importaci%C3%B3n.&text=IVA%20\(Impuesto%20al%20V%20alor%20Agregado,%20ADVALOREM%20%20FODINFA%20%20ICE](https://www.aduana.gob.ec/para-importar/#:~:text=FODINFA%20(Fondo%20de%20Desarrollo%20para,base%20imp%20onible%20de%20la%20importaci%C3%B3n.&text=IVA%20(Impuesto%20al%20V%20alor%20Agregado,%20ADVALOREM%20%20FODINFA%20%20ICE)
- SENAE. (2022). *Servicio Nacional de Aduana del Ecuador*. <https://www.aduana.gob.ec/regimenes-aduaneros/>
- Servicio de Administración Tributaria. (2023). *Reglas Generales de Comercio Exterior*.
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2015). *SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR, PLAN ESTRATÉGICO*.
- Sistema de Administración Tributaria. (2017, October 3). *Secretaría de Hacienda y Crédito Público*. [http://omawww.sat.gob.mx/aduanas/pasajeros/Paginas/Mercancia\\_ingresar\\_Mexico.aspx](http://omawww.sat.gob.mx/aduanas/pasajeros/Paginas/Mercancia_ingresar_Mexico.aspx)
- Sistema de Administración Tributario. (2017, October 3). *Secretaría de Hacienda y Crédito Público*. [http://omawww.sat.gob.mx/aduanas/pasajeros/Paginas/declaracion\\_dinero.aspx](http://omawww.sat.gob.mx/aduanas/pasajeros/Paginas/declaracion_dinero.aspx)
- Suarez Lugo, N. de la C. (2004, May). Tabaco o salud: una decisión social. . *Horizonte Sanitario*.
- Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú. (2013). *Perú: Llegada de viajeros internacionales por país de residencia*.
- Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú. (2014). *Perú: Llegada de viajeros internacionales por país de residencia*. <https://www.gob.pe/migraciones>

- Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú. (2015). *Perú: Llegada de viajeros internacionales por país de residencia*. <https://www.gob.pe/migraciones>
- Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú. (2016). *Perú: Llegada de viajeros internacionales por país de residencia*. <https://www.gob.pe/migraciones>
- Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú. (2017). *Perú: Llegada de viajeros internacionales por país de residencia*. <https://www.gob.pe/migraciones>
- Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú. (2018). *Perú: Llegada de viajeros internacionales por país de residencia*. <https://www.gob.pe/migraciones>
- Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú. (2019). *Perú: Llegada de viajeros internacionales por país de residencia*. <https://www.gob.pe/migraciones>
- Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú. (2020). *Perú: Llegada de viajeros internacionales por país de residencia*. <https://www.gob.pe/migraciones>
- Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú. (2021). *Perú: Llegada de viajeros internacionales por país de residencia*. <https://www.gob.pe/migraciones>
- Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú. (2022). *Perú: Llegada de viajeros internacionales por país de residencia*. <https://www.gob.pe/migraciones>
- Suplemento del Registro Oficial 282, 3-IV-2023. (2023). *Ley Orgánica de Prevención, Detección y Erradicación del Delito de lavado de Activos y del Financiamiento de Delitos*.
- Tnglo. Jorge Palacios. (2023, April 4). *Entrevista personal*.
- Trade Map. (2023). *Estadísticas comerciales para el desarrollo empresarial internacional. Datos comerciales mensuales, trimestrales y anuales. Valores de Importación y exportación*. International Trade Centre. [https://www.trademap.org/Country\\_SelService\\_TS.aspx?nvpm=1%7c%7c%7c%7c%7c%7c%7cS03002001%7c3%7c3%7c1%7c1%7c2%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1](https://www.trademap.org/Country_SelService_TS.aspx?nvpm=1%7c%7c%7c%7c%7c%7c%7cS03002001%7c3%7c3%7c1%7c1%7c2%7c1%7c2%7c1%7c1%7c1)

## **ANEXOS**

## **Anexo 1 Entrevista realizada al Mgst. Patricio Moyano**

### **Perfil del Entrevistado:**

Patricio Efraín Moyano Álvaro es un destacado Ingeniero en Comercio Exterior, con una sólida formación académica complementada por su título de Magíster en Comercio y Negociación Internacional de la Universidad Tecnológica Equinoccial. Con una trayectoria de 31 años como miembro del Cuerpo de Vigilancia Aduanera (CVA), ha consolidado un profundo conocimiento en el campo aduanero y se ha convertido en un referente en su área de especialización.

Patricio Moyano es un profesional con un perfil integral en el campo aduanero, respaldado por su sólida formación académica, su vasta experiencia y su enfoque proactivo en el logro de los objetivos organizacionales. Su compromiso con la excelencia y su pasión por el comercio exterior lo convierten en un valioso activo para cualquier empresa o institución que busque alcanzar el éxito en un entorno global y dinámico.

**Fecha de entrevista:** jueves, 16 de marzo de 2023.

**Para empezar, si bien sabemos que el Cuerpo de Vigilancia Aduanera brinda ayuda a los técnicos operadores al momento de controlar la mercancía que ingresa, tengo una pregunta, la cual es sobre, ¿cómo procede el Cuerpo de Vigilancia Aduanera al momento de realizar el control, así también, si la cantidad de miembros del CVA depende del control que se realice o de algún otro factor?**

¿Usted se refiere al control en Sala de Arribo Internacional de pasajeros para el control de efectos personales de viajero, exclusivamente para ese control?

**Sí, para el régimen de efectos personales.**

El Código Orgánico de Entidades de Seguridad Ciudadana y Orden Público (COESCOPE), faculta al Cuerpo de Vigilancia Aduanera realizar los operativos de control, tanto en zona primaria como en zona secundaria; debido al reducido personal

que tenemos a nivel nacional, actualmente no hay una unidad que se dedique a esa tarea específica de control de los efectos personales de viajero.

Anteriormente, sí se asignaba personal para que cumpla sus funciones exclusivamente en la Sala de Arribo Internacional de pasajeros, que es en donde se realiza este control, es decir en los aeropuertos internacionales de las ciudades de Quito y Guayaquil, actualmente allí existe una Unidad especial denominada GELA, que es el Grupo Especial de Lavado de Activos, que controla que las personas al momento de ingresar o salir del país, lo realicen con las cantidades de dinero que la ley lo faculta, pero en este caso en los aeropuertos mencionados, también se brinda apoyo a Zona primaria de los Distritos del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) de estas jurisdicciones. Es decir, apoyamos a realizar este control de efectos personales, ¿cuál es el procedimiento si se detecta que un pasajero ingresa las mercancías que están sujetas al pago de tributos? Simplemente en las Salas de Arribo Internacional de pasajeros existe personal administrativo civil del SENAE, no del Cuerpo de Vigilancia Aduanera, el cual realiza el aforo de las mercancías, que consiste en la inspección física de las mismas en presencia del pasajero obviamente, en donde de acuerdo a la cantidad, tipo y naturaleza de las mercancías, emiten una Declaración Aduanera Simplificada, cuyas siglas son DAS, esto cuando existen bienes tributables.

Como existen en el interior de los aeropuertos agencias bancarias, pagan los tributos en ese mismo momento y salen con las mercancías que han tributado, ese es el procedimiento. La función del personal de Zona Primaria ubicados en la Sala de Arribo Internacional de pasajeros es realizar el control de las mercancías de los pasajeros, a través de inspecciones no intrusivas (por medio de escáneres) o inspecciones intrusivas (inspecciones físicas).

Aquí también se determina qué mercancías se las puede inspeccionar físicamente, si fuere el caso que el personal del Cuerpo de Vigilancia Aduanera, por sus labores de inteligencia o perfilamiento, presume que una persona trae mercancías sujetas a tributar, se coordina con el personal de zona primaria, para que se realice el aforo físico de las mercancías y se proceda al cálculo de los tributos a cancelarse y su pago en la agencia bancaria en ese mismo momento, conforme es el procedimiento.

Al momento de brindar apoyo a los técnicos operadores, si bien ya se detecta alguna anomalía en este proceso ¿cuántos miembros del CVA se dirigen a este control? Esto depende tal vez de la cantidad de la mercancía.

Generalmente están destinadas dos, tres o cuatro servidores para todo el turno, dependiendo del personal disponible, pero la labor de este personal es para otras funciones, las cuales son el control del Lavado de dinero, puesto que si se ingresa con dinero, la Ley permite el ingreso de hasta menos de diez mil dólares en efectivo al país, si es igual o mayor a esa cantidad, deben realizar una declaración de ese dinero, entonces como no están exclusivamente para realizar el control de efectos personales de viajero, lo realizan cuando se requiere el apoyo o para atender los vuelos de más alto riesgo.

En los aeropuertos que están habilitados para realizar vuelos internacionales se brinda este tipo de control, como por ejemplo en la ciudad de Cuenca, en donde las autoridades correspondientes han autorizado, para que el aeropuerto Mariscal La Mar opere vuelos privados con frecuencia internacional, en donde se brinda el apoyo al personal de zona primaria, con la asignación de personal para recibir y despachar los vuelos procedentes del exterior o con destino a él.

En este apoyo, cuando se presume la comisión de una contravención, la mercancía procede a ser aprehendida para continuar con el respectivo proceso, ¿cómo se procede a realizar la aprehensión por parte del CVA?

Se realiza la coordinación con el personal de zona primaria del SENA, ellos son quienes realizan la liquidación a través del sistema ECUAPASS, que es el sistema informático del SENA, el cual brinda ciertos privilegios de acuerdo a cada área, es decir, el CVA que es la parte operativa, tiene asignados unos privilegios en el sistema para el cumplimiento de sus funciones.

Asimismo, el personal administrativo que se encuentra en la Sala de Arribo Internacional de pasajeros, por ejemplo, en Quito y Guayaquil, tienen personal designado exclusivamente para esa área, en la que se reciben los vuelos internacionales,



contando con los accesos en base a su perfil del puesto, que le permiten generar la Declaración Aduanera Simplificada.

Mientras que, en el caso de que personal del CVA detecte mercancías que deban tributarse, comunica al personal del SENA E que se encuentra en zona primaria, para que realicen el aforo físico de las mercancías, que consiste en la inspección física del equipaje en presencia del pasajero, en el caso de existir mercancías que estén en exceso de lo que la ley les permite traer como efectos personales de viajero, en el sistema ECUAPASS generan la DAS, documento con el cual pagan en la agencia bancaria los tributos generados, finalizando así el trámite y procediendo al retiro de las mercancías. El personal del CVA, no puede generar la Declaración Aduanera Simplificada, sin embargo en las fronteras terrestres de Tulcán y Huaquillas, cuando la autoridad respectiva lo requiere, hay personal del Cuerpo de Vigilancia Aduanera que en apoyo a las funciones de zona primaria, tiene acceso a estos perfiles en el sistema ECUAPASS, para que puedan generar la Declaración Aduanera Simplificada, que en frontera se denomina DAS-F, que significa Declaración Aduanera Simplificada en Frontera, pero es muy importante diferenciarlo de la normativa aplicable en los aeropuertos internacionales, en donde el usuario tiene derecho a ingresar sus efectos personales de viajero, cuyo detalle se lo puede consultar en la página web del SENA E: [www.aduana.gob.ec](http://www.aduana.gob.ec), en donde consta el listado de bienes que puede ingresar al país sin el pago de impuesto, que entre otros tenemos por ejemplo una laptop, un teléfono celular usado y uno nuevo, tres litros de licor, pero eso es únicamente en los aeropuertos internacionales, nada más. ¿Por qué? Porque una persona que viaja al exterior por vía aérea, es por alguna necesidad específica, no necesariamente se hace el viaje para traer esas mercancías, en cambio en las fronteras terrestres ahí no aplica el listado de efectos personales de viajero, porque en cumplimiento de convenios binacionales, hay el libre paso de la frontera norte hacia la República Colombia y en la frontera sur hacia la República de Perú, entonces si en estos lugares transporta una botella de licor, debe tributar por la misma, no así en los aeropuertos internacionales, en donde puede ingresar hasta tres litros de licor sin el pago de tributos. ¿Por qué es esta diferencia? Porque si la misma normativa aplicara en las fronteras terrestres, se estaría fomentando el contrabando de hormiga, que consiste en el paso de mercancías ilegales en pequeñas cantidades. Imagínese si la ley permitiera conforme en los aeropuertos internacionales,

que en las fronteras terrestres el pasajero entre otros artículos tenga derecho a ingresar al país sin el pago de tributos por ejemplo tres litros de licor, un teléfono celular nuevo y uno usado, una laptop, una cámara fotográfica, una impresora, una consola de video juego, entonces los usuarios pasarían estos artículos todo el tiempo que quisieran acogiéndose a dicha normativa, resultaría incontrolable por el libre tránsito existente en las fronteras terrestres, lo cual como se dijo anteriormente generaría el contrabando de hormiga.

¿Cuáles son estas mercancías más comunes que por lo general intentan ingresar mediante el contrabando de hormiga?

En los aeropuertos, bueno, ingresan una variedad de mercancías, pero lo que en mayor cantidad se ha detectado son prendas de vestir, calzado también, pero mayor cantidad de prendas de vestir, pero ello no quiere decir que únicamente son esas mercancías las que se han detectado, por ejemplo, relojes, celulares, dispositivos electrónicos, tarjetas de memoria, artículos electrónicos, así como bisutería.

En el caso de la ropa, anteriormente le había realizado una entrevista a otro miembro del CVA y él me había comentado que utilizaban otro método para hacer este tipo de contrabando de hormiga, por ejemplo, cuando viaja el núcleo familiar completo, entonces decimos que el papá viaja este mes y se le permite traer hasta cierta cantidad de equipaje y el siguiente mes viaja la hija y así por consiguiente toda su familia, entonces si se permiten dos maletas por cada persona, se diría que si viajan estas cuatro personas, esposa, esposo e hijos, decimos que traen cuatro maletas como mínimo. ¿tal vez sí es otra forma que se dé este contrabando de hormiga, y en caso de ser así, ¿cómo ustedes proceden? Tengo entendido que también realizan un tipo de inteligencia, entonces ¿cómo proceden con ello?

Es verdad que muchas personas lo harán de esta manera, existen muchas formas, no necesariamente familiares, inclusive en algunos casos se han detectado que los propietarios de las mercancías no viajan sino que contratan y les pagan a otras personas para que viajen y traigan estas mercancías, ya que al no ser viajeros frecuentes, su perfil no va a constar en los parámetros de riesgo. La labor de inteligencia consiste en analizar perfiles de riesgo, para ello el personal está capacitado observando la actitud del

pasajero, se le pregunta los datos, hay muchas maneras en que las personas se ponen nerviosas, hay muchas maneras de perfilar en estos casos, es por ello que estas personas que aparentemente pueden pasar desapercibidas, muchas de las veces han sido detectadas con sus mercancías. En los vuelos internacionales y principalmente cuando son temporadas altas, hay mucha afluencia de pasajeros y entonces con el poco personal existente es imposible hacer el control a todos, porque se causaría mucha demora si se revisara a todos los pasajeros, es complicado hacer la inspección física a cada uno de ellos, sino únicamente se lo revisa a través de perfiles y por ello mismo es que a veces las personas toman mucha confianza y piensan que no los van a revisar porque tal vez alguna vez por suerte para ellos no les revisaron, le salió inspección en semáforo verde que significa que pueden pasar libremente sin que se someta al aforo físico, pero en algún momento ya no van a poder hacerlo y ahí tal vez lo poco que ganaron en otras ocasiones, en una sola vez que ya se los detecte, van a perder lo que ganaron anteriormente.

Con base a su experiencia, en muchas ocasiones este tipo de infracciones se cometen de manera intencionada, pero también de manera inconsciente, me refiero inconsciente al decir que desconocían la normativa, aunque si bien el no conocer las leyes no es que te exime de la misma, entonces, ¿tal vez ha tenido alguna experiencia similar?

Sí, han habido muchos casos en que los pasajeros no lo hacen de mala fe, o porque se dedican tal vez a actividades comerciales a vender esos productos, sino lo hacen por el desconocimiento como usted bien lo menciona y obvio desconocer la ley no le exime de su cumplimiento, pero únicamente deben pagar los tributos del exceso, por citar un ejemplo en perfumes la ley le permite traer hasta 300 ml, es decir, puede traer tres frascos de 100 o 6 de 50 ml o combinado, pero que no pase de 300 ml, si lo hiciera en mayores cantidades, deben pagar los correspondientes tributos; es fácil darse cuenta cuando una persona lo hace sin conocer, ¿por qué? porque una persona que ya se dedica al comercio, es fácil detectarlo por el tipo, cantidad y clase de mercancías, es visible, es fácil determinar aquello, pero de igual manera así haya tenido desconocimiento de la ley, pero si es una cantidad considerable que se sale dentro de la normativa, deben pagar los tributos.

¿Cuál ha sido la mercancía más grande o la que le ha llamado más la atención, la que ha sido un poco más difícil detectar su proceso? Porque si bien entiendo en la modalidad aérea y la modalidad terrestre se diferencian bastante, en la terrestre entiendo que cuando se dan este tipo de controles, estas personas que hacen el contrabando, para proteger su mercadería me imagino que deben estar armadas o cuestión parecida, entonces cómo proceden con el control. En este caso ustedes creo que no pasan armados o podrían hacer uso de las armas, no estoy seguro de ello, pero talvez podrían apoyarse en la Policía Nacional será, sé que cada quien tiene sus funciones como tal, pero puede ser una idea.

El COESCOP faculta al Cuerpo de Vigilancia Aduanera para realizar las coordinaciones respectivas con otras entidades de control, como la Policía Nacional o las Fuerzas Armadas, pero ya exclusivamente usted me pregunta en los aeropuertos. En los aeropuertos si se requiere el apoyo de una persona que está portándose mal, se coordina con la Policía y si amerita la detención, se la detiene, también usted me preguntaba algún caso especial, ¿en relación al tipo de mercancías?

En sí al contrabando, cuando hacen el trabajo de inteligencia, le pongo un ejemplo de este núcleo familiar de la ropa, ya sabe que se está yendo a comercializar, entonces imagino que le hacen a esta persona el trabajo de inteligencia y en un determinado momento se acercan y la retienen, ¿pero esta mercancía ha sido en cantidades muy grandes y tal vez esta persona opone fuerza al momento de la aprehensión, con base a esto más o menos alguna experiencia similar?

El haber tenido experiencia de personas que están revoltosas y que se resisten al control, si, generalmente las personas que tienen algo que esconder pues por naturaleza, ellos se ponen agresivos, con amenazas, pero como el personal está capacitado para enfrentarse a este tipo de situaciones y nosotros actuamos profesionalmente, no nos dejamos amedrentar de eso, no ha habido casos en que se haya llegado a la agresión, pero de ser así, estamos preparados para actuar en defensa propia, utilizando el uso progresivo de la fuerza. Como un caso especial, le podría comentar hace años atrás, en la ciudad de Cuenca se decomisaron mercancías de contrabando que habían ingresado al país vía aérea por el aeropuerto de Guayaquil, luego los pasajeros abordaron un vuelo

nacional en la frecuencia Guayaquil-Cuenca, entonces con las labores de inteligencia se dio seguimiento y coordinaron con el personal destacado en la ciudad de Cuenca, quienes con el cruce de información realizada, lograron realizar la aprehensión en la ciudad de Cuenca, de dicha mercancía consistente en bisutería, relojes, cadenas, anillos; este es un caso del resultado obtenido por un trabajo de inteligencia.

Otro caso especial, es una experiencia propia hace muchos años atrás en el aeropuerto de la ciudad de Quito, en donde en un vuelo internacional, una vez que salieron los pasajeros, se divisó que gran cantidad de maletas ingresaba por las bandas que transportaban el equipaje, mismas que eran aproximadamente 70 maletas, imagínese era una cantidad significativa y los dueños no aparecían, cómo es posible que ingrese un equipaje de esa magnitud; esa es una experiencia de una gran cantidad de mercancía decomisada en un aeropuerto, consistente en prendas de vestir nuevas.

Existen casos en los cuales las personas realizan este contrabando, no lo consideremos como contrabando sino más bien a la actividad como un servicio, es decir, si soy una persona que viajo a EEUU por primera vez y puedo yo traer dos teléfonos un nuevo o usado, entonces tengo un conocido que me pide que le dé trayendo este teléfono pero yo le cobro 50 dólares, ¿que otro método utilizan para hacer este tipo de contrabando o en sí es esta manera que utilizan estas personas para no pagar los tributos, no ha sido controlado del todo o si existe una forma de controlar?

Sí y seguramente habrán casos bajo la modalidad que usted bien lo menciona, que si una persona se va de viaje y trae un teléfono que la ley le permite ingresar sin el pago de tributos, pero lo trae para la venta, pero serán casos excepcionales, ya que generalmente si se va a hacer el viaje por un teléfono, pues más va a gastar en pasajes, en estadía, etc.; resulta muy difícil controlar esa modalidad, en virtud que si le inspeccionan y trae dos teléfonos uno usado y un nuevo, que le permite la ley, no hay por qué detenerle, generalmente las personas que se dedican a este tipo contrabando, no sabemos el destino final de ese artículo, está trayendo una cantidad que la ley le permite, entonces no podemos presumir de qué es para la venta y qué es para su uso personal, quienes traen para comercializarlos lo hacen en mayor cantidad y muchas de las veces se les ha localizado adherido al cuerpo, en los zapatos o se adhieren en el

vientre, en las piernas, también lo hacen personas de sexo femenino y obvio, como son mujeres nosotros los hombres no podemos realizar una inspección, para ello se cuenta con personal femenino, para que realicen este tipo de inspecciones, en el caso de que no se encuentre una servidora del CVA mujer, se pide la colaboración del personal administrativo femenino de zona primaria del SENA, para que realice la inspección y si se ha detectado que algunas personas utilizan este método, otra modalidad es ubicar este tipo de mercancías en las maletas, pero en este caso son fácilmente detectables a través de los escáneres o por la actitud sospechosa del pasajero es fácil darse cuenta.

Con base a la pregunta anterior, no ha tenido algún caso en el cual si ha habido uso de armas o algo en reacción de estas personas.

Felizmente no, no he tenido experiencias con el uso de armas, pero si se ha detectado a veces que si transportan armas, pero ello ha sido en años anteriores; últimamente, desconozco si han detectado este clase de mercancías, pero es fácil darse cuenta en la máquina de rayos X, por lo tanto no podrían pasar y si lo hicieran, esa arma se decomisaría para ponerla a órdenes de la autoridad competente.

Claro, pero y en el tema de lo terrestre, digamos que en ese camión logró pasar sin ser percibido

En la modalidad vía terrestre si ha habido casos en que hemos tenido que hacer uso de las armas en legítima defensa y como usted bien menciona, son organizaciones delincuenciales que muchas veces no solo se dedican al contrabando de mercancías, sino también incurren en otros delitos conexos como tráfico de drogas, armas, municiones, explosivos, dinero, inclusive ha habido compañeros que han fallecido en el cumplimiento del deber, sufriendo atropellamientos en algunos casos, obvio porque ya son bandas delictivas transnacionales que están bien organizadas, armadas y poseen una mejor logística que la entidad de control, por lo cual se actúa en desventaja; las funciones que cumple el personal del CVA son muy delicadas y altamente peligrosas, pero es parte del trabajo el peligro al que estamos expuestos y lo asumimos con todo el profesionalismo y responsabilidad, que está reflejado en los excelentes resultados obtenidos, con altos montos de aprehensiones realizadas cada año.

## **Anexo 2 Autorización del Mgst. Patricio Moyano**

Cuenca, 29 de junio del 2023

### **CARTA DE AUTORIZACIÓN**

Yo, **PATRICIO EFRAIN MOYANO ALVARO**, de nacionalidad ecuatoriana, con número de identidad **0602032609**, de profesión Magister en Comercio y Negociación Internacional, autorizo de manera expresa a **EDWIN ADRIAN NUGRA AREVALO**, con número de identidad, **0106474877**, para que mencione mi nombre e incluya la información relevante de la entrevista realizada dentro de la tesis titulada como "Análisis de eficiencia del régimen de excepción: efectos personales del pasajero en el período 2013-2022". La autorización es válida únicamente para el propósito de la tesis mencionada.

Atentamente,



---

**PATRICIO EFRAIN MOYANO ALVARO**  
C.C. 0602032609

### **Anexo 3 Entrevista a Tcnlg. Jorge Palacios**

#### **Perfil del Entrevistado:**

Jorge Fernando Palacios Viteri es un destacado Tecnólogo Superior en Administración con una sólida formación académica. A lo largo de sus 34 años de experiencia como miembro del Cuerpo de Vigilancia Aduanera, ha adquirido un profundo conocimiento en el campo aduanero, estableciéndose como un referente en su área de especialización.

Jorge Palacios es un profesional integral en el ámbito aduanero, respaldado por su amplia experiencia en diversos puntos de control, como puertos, aeropuertos, fronteras y áreas del territorio ecuatoriano. Ha ocupado roles de liderazgo como jefe de distrito, operaciones, administrativo y logístico, demostrando un enfoque proactivo en la consecución de los objetivos organizacionales. Su compromiso con la excelencia y su pasión por el control aduanero lo convierten en un activo sumamente valioso para cualquier empresa o institución que busque alcanzar el éxito en un entorno global y dinámico. Jorge Palacios es un profesional altamente capacitado y su experiencia lo respalda como un recurso estratégico en el ámbito aduanero.

**Fecha:** martes, 04 de abril del 2023.

**He creído conveniente realizar las siguientes preguntas: ¿cómo realizan el control del equipaje de un viajero, ustedes como CVA?**

A ver dentro de la zona primaria, nosotros estamos solamente como personal de apoyo. La parte operativa que realiza especialmente el chequeo del equipaje en los aeropuertos, son los técnicos operadores del SENA. Nosotros estamos como personal de seguridad. Claro que cuando hay la presencia o se detecta en las maletas el ingreso de productos que tienen que pagar tributos al comercio exterior, para que puedan ingresar legalmente al país, el personal de los compañeros que trabajan en Sala Internacional, pide la ayuda de nosotros, entonces les colaboramos y siempre estamos prestos a dar nuestro servicio, para que se pueda realizar de mejor manera el trabajo.



**Cuándo brindan este apoyo, ¿Cuántos miembros del CVA están presentes en el lugar donde están los escáneres, por donde hacen el control los técnicos operadores?**

Para su información dentro del aeropuerto de Guayaquil hay cuatro escáneres, por donde pasan las maletas y se hace la revisión del equipaje de los pasajeros que ingresan a nuestro país, no necesariamente todas las maletas tienen que pasar por los rayos X, ahora hay un sistema que se incrementó a partir del año 2020, es el método del semáforo, que se lo llama y consiste en que al personal que labora en el aeropuerto les llega previo a la llegada de un vuelo, el listado de los pasajeros que nos proporciona Migración, entonces nosotros como Aduana del Ecuador tenemos un banco de datos en el que constan los nombres de las personas que son pasajeros frecuentemente y viajan constantemente al exterior. No es lo mismo una persona que ha viajado tres veces, cuatro veces al exterior, que una que lo ha hecho una sola vez al año, en donde automáticamente en el sistema le salta el nombre donde le aparece un código rojo, de la persona frecuente por sus diversos viajes a diferentes partes del exterior, y eso ocurre al momento que pasa su pasaporte por el lector del código de barras, es en ese momento donde se prende el semáforo en rojo, a dicho pasajero hay que realizarle una revisión técnica ocular en forma manual, es ahí donde se detecta verdaderamente qué clase de mercaderías trae y si son de uso personal o es mercadería para la venta. Esa es la forma que ahora tiene la Aduana del Ecuador para controlar a los pasajeros que ingresan a territorio ecuatoriano.

**Me imagino que debe tener alguna experiencia particular en que estos efectos no cumplieron con los requisitos para ingresar mediante este régimen. Entonces, ¿cuáles son estas mercancías que por lo general son las más comunes? Un ejemplo: tiene una televisión de 52 pulgadas, que no creo que está dentro del requisito para ingresar mediante este régimen.**

Para que una televisión pueda ingresar por zona primaria o por la Sala de arribo Internacional, es hasta de 32 pulgadas, si pasa de esas pulgadas, tienen que hacer ya una Declaración de Importación y hacer el trámite respectivo para que puedan retirar su producto.

Lo que normalmente se encuentra en las maletas de los pasajeros, a lo que ellos dicen efectos personales, pero que en definitiva al ser revisadas no lo es ya que se encuentra una gran cantidad de prendas de vestir, las cuales se determina que no son para uso personal, sino para la venta, y eso lo evidenciamos al momento de hacer el chequeo de las maletas ya con la experiencia que se tiene en el trabajo, es fácil determinarlo.

El pasajero dice, es mi equipaje de viaje que estoy llevando, entonces se le observa a una persona de contextura mediana que llega, se le pregunta, ¿usted cuánto calza, señor? El mismo que responde calzo número 40, pero al momento de revisar las maletas se verifica que tienen zapatos que son tallas 42, 43, son zapatos que nunca se va a poner eso nos da la pauta que es mercadería para la venta y por consiguiente no puede ser un equipaje acompañado del pasajero, al ver que es una persona de contextura delgada, que máximo es una talla S, M, pero trae igual pantalones talla L, XL en todas sus prendas de vestir, las cuales no corresponde a la contextura de la persona que está transportando ese equipaje, además traen en cantidades comerciales, que no concuerda con los días que se va a quedar en nuestro país al revisar el sello de migración en donde constan los días que está autorizado para estar como turista, como otro indicador es que traen el mismo modelo de pantalón, el mismo color y tallas grandes, se supone que si es para mí uso, me compro uno en diferentes colores y modelos diferentes para tener variedad, ¿no es cierto? Pero la mayoría de las personas traen tres o cuatro camisetas del mismo modelo. Entonces eso ya se ve y se evidencia que verdaderamente no es para uso personal, sino mercadería para la venta.

**En este caso que ya se verifica o que ustedes identifican este tipo de contravenciones, ¿cómo procede el CVA?**

En el momento que se puede evidenciar la presencia de mercadería para la venta y no es equipaje del pasajero, se llama al técnico operador el mismo que les solicita las facturas de compra de toda la mercadería que transporta, si no tiene las facturas de compra, nosotros tenemos una base de datos de la Aduana del Ecuador, en donde constan todo el universo de las mercaderías en un listado por productos que ingresan por Sala Internacional, como camisetas, pantalones, jeans, zapatos y todo lo demás

productos que encontremos en el equipaje, un ejemplo zapatos Nike modelo deportivo, entramos a la base de datos de nosotros, se pone zapatos Nike, procedencia Estados Unidos, procedencia Panamá o procedencia China, y le sale automáticamente el precio mínimo que cuesta en el país consultado, en base a ese valor el técnico Operador le puede poner el valor mínimo o el valor máximo, depende del valor que ese rato el técnico lo detecta y consta en la base de datos, de acuerdo a ese valor que se tiene, se cobran los tributos al comercio exterior. Todo se hace en base a los datos recopilados que ya se tiene en el banco de datos de la Aduana del Ecuador, para poder hacer el cobro de los tributos de la mercadería que están ingresando por el aeropuerto.

**En base a lo mencionado, ¿luego de que se valora la mercancía, la podemos aprehender? ¿Podría recuperar la misma siempre y cuando pague los tributos y cuando también sea de permitida importación?**

Dentro de zona primaria usted está pasando el primer filtro; una vez que pase el mismo y usted paga los tributos en el aeropuerto, puertos o frontera, no hay ningún problema, porque usted está ingresando con su mercadería legal, ya en zona secundaria es diferente, la aprehensión ya se la hace por contrabando, porque usted evadió el primer filtro, que son los ingresos a zona primaria, y luego al interior del territorio ecuatoriano que ya es una zona secundaria. En esta zona secundaria la mercancía es aprehendida por presunción de contrabando si al momento de la revisión no presenta ningún documento que acredite su legal tenencia y movilización a nuestro territorio ecuatoriano, entonces ahí los costos que tiene que pagar por tratar de evadir los tributos son más alto, no en el caso cuando está ingresando en zona primaria.

**¿Qué tipos de mercancías ingresan dentro del presunto contrabando? Aparte de licor y de cigarrillos.**

¿Por zona secundaria?

Por zona secundaria especialmente lo que viene netamente de las fronteras, y aquí en Cuenca tenemos la mercadería que ingresa por Macará, Zapotillo, Alamor, etc. Estos productos vienen por tierra y entran a Loja y luego a la ciudad de Cuenca, también tenemos productos de la frontera sur de la ciudad de Huaquillas, que es la mayor parte

de mercadería que ingresa especialmente para la ciudad de Cuenca, lo que más se logra aprehender es ropa, zapatos, zapatillas deportivas, productos naturales, confitería y productos perecibles de procedencia peruana.

**Este tipo de contrabando se da más en las fronteras.**

Sí. En las fronteras.

**¿La principal frontera que tiene el índice más alto de contrabando será tal vez la de Huaquillas?**

Si la mayor cantidad de productos aprehendidos son los que vienen de la ciudad de Huaquillas, donde ingresa mercadería perecible la misma que consiste en: cebolla colorada, frutas, conservas, productos naturales, etc., así como mercadería seca, la misma que consiste en: prendas de vestir, electrodomésticos, zapatos deportivos, llantas para automotores, confitería, etc.

**Creo que, dentro del Régimen de Efectos Personales del Viajero, las personas por lo general ingresan mercancías con desconocimiento de la normativa legal vigente. Porque si bien hay personas que como lo llamamos muchos, por la viveza criolla, entonces también hay personas quienes desconocen la normativa y es la primera vez que viajan y terminan cometiendo estas contravenciones. Conscientes que el desconocimiento no le exime de la ley.**

Uno cuando viaja de paseo al exterior, por lo general lo que siempre hace es comprarse ropa para uso personal, y algún presente para el resto de la familia, que son dos maletas que es el cupo del viajero, lo que no ocurre con las personas que se dedican al comercio ilegal, las cuales traen 4 o 5 maletas, la maleta normal está dentro de un peso de 20 kilogramos, que puede traer normal, sin pagar impuestos ni sobrepeso.

Al momento que sobrepasa el cupo permitido por la aerolínea, le cobran el valor de sobrepeso, es cuando uno se da cuenta que no amerita gastar tanto dinero por que los valores son muy altos por cada kilogramo que se pase para traer regalos para toda la familia y en cantidades comerciales, lo que no sucede con las personas que se dedican a esta forma de ingresar mercadería para la venta en nuestro país,, ellos lo que hacen es

comprar la mercadería por lotes de la que está fuera de temporada y ellos la tienen almacenada allá y lo vienen trayendo poco a poco. Entonces, ahí se puede evidenciar verdaderamente que es mercadería que no es para uso personal.

**Si bien el aeropuerto de Cuenca no es internacional, pero si recibe, vuelos internacionales privados, Hablaré de los grupos económicos existentes en la ciudad. Tengo entendido que la Mgst. Claudia Campoverde me comentaba que ella pedía apoyo al CVA. No sé si tal vez usted tiene conocimiento al respecto.**

Por lo general aquí se realizan las coordinaciones con la Dirección Distrital y Control de Zona Primaria, para que el personal del cuerpo uniformado de la Aduana del Ecuador que somos nosotros el Cuerpo de Vigilancia Aduanera realice estas operaciones por ser el brazo operativo de la Aduana, en las recepciones y salidas de los diferentes vuelos que están programados con anticipación para su respectivo chequeo de sus equipajes.

Los dos aviones que frecuentemente salen e ingresan son del Grupo Roldan y de Juan El Juri, a los mismos que se les hace el chequeo, revisión de equipaje, mercadería, pasaportes y son aviones pequeños, de cinco o seis personas, y los que más viajan son el personal administrativo de estos grupos económicos, los cuales se trasladan a hacer sus negocios, sus convenios internacionales, especialmente se dirigen a Miami, Panamá, Perú y Colombia, es cuando a su regreso a territorio ecuatoriano se les hace el chequeo del equipaje de todo el personal que viaja, como también el chequeo de toda la aeronave, se revisan los compartimientos de las maletas y las herramientas que son de la nave, si algo traen y tienen que tributar tienen que liquidar al momento de salir del aeropuerto.

### **¿Este control es muy a menudo aquí dentro de Cuenca?**

No, la frecuencia por lo general aquí será uno o dos veces por semana, dentro de la normativa aeroportuaria consta que una persona que tiene un avión en territorio ecuatoriano y para no perder el carácter internacional, tiene que salir como mínimo una vez cada mes, fuera de nuestro espacio aéreo, caso contrario tiene una penalidad con el cobro de una multa y el peligro que le retiren el permiso para poder volar esa aeronave.

Entonces, por no perder esos privilegios lo que hacen es viajar en la mañana al Perú y regresan en la tarde o noche, pero ya cumplieron con la normativa vigente y salieron del territorio ecuatoriano.

**Desde su experiencia, ¿qué tan eficiente cree que es la manera en la que se hace el control a los efectos personales del pasajero?**

Le diré que como en toda regla siempre hay una excepción y hoy en día las personas que se dedican al comercio ilegal se buscan las formas de evadir el control de la Aduana y lo que están haciendo es un mes viaja el cabeza de hogar, al siguiente mes viaja la señora de la casa y luego mes a mes los hijos, pero en definitiva son del mismo núcleo familiar, los cuales ingresan mercadería para luego venderla de forma ilegal ya que la misma nunca pago ningún tributo al comercio exterior.

Entonces eso ya se evidenció y nos dimos cuenta que verdaderamente son los mismos y las mismas personas que son las que están haciendo eso, es cuando ahora se está controlando a todo el núcleo familiar y especialmente viendo qué parentesco tienen los viajeros.

Otra forma de tratar de evadir el pago de los impuestos es que ahora les pagan a terceras personas para que viajen con ellos y luego a su regreso les ayudan trayendo dos maletas, los cuales les cubren todos los gastos desde los pasajes, estadía y alimentación, es decir se van con vacaciones pagadas, y como son personas que nunca han viajado nunca les va a salir un semáforo en rojo y así ingresan mercadería para la venta.

**Claro, consciente de esto, usted del uno al diez le pongo un margen, ¿cuánto cree que se ha sido eficiente en los últimos cinco años?**

Ahorita que se han hecho estos cambios y se ha implementado estos nuevos controles para el ingreso de los pasajeros por las salas de arribo internacionales, yo diría un 8 sobre 10, ya que todo ha mejorado, ha habido un incremento en las recaudaciones tanto en los puertos, aeropuertos y fronteras ,claro que no se puede decir que se controla el 100% de los pasajeros que ingresan, porque si hacemos igual una media, un avión que viene de Miami o de otro lugar, estamos hablando que vienen doscientas veinte, doscientas cincuenta personas, y tener esa cantidad de personas y querer hacer una

inspección minuciosa eso nos llevaría horas y enseguida ya vienen los otros vuelos internacionales y no se podría controlar maleta por maleta.

Entonces, ahora lo que se hace es el perfilamiento de riesgo, que es de acuerdo a los perfiles de cada una de las personas y de acuerdo a los resultados del sistema del semáforo, y nos apoyamos muchísimo con el personal que esta de civil y que laboran dentro del aeropuerto, ellos están en la parte de Migración, en la parte de los andenes, en la parte de las gradas, en la parte de la recepción de las maletas, en fin regados por toda la sala de arribo de pasajeros, y son los encargados de hacer los perfilamientos de las personas, por los diferentes rasgos característicos que demuestran en su forma de actuar ya que son personas que está mirando a todos los lados, que no sabe qué hacer, que empieza a cogerse las manos, empieza a sudar a ponerse nerviosas, y esto ocurre porque esta persona trae algo ilegal, entonces ya se le ve una maleta por acá, otra maleta por otro lado, es cuando el personal empieza a hacer su trabajo con un seguimiento y se le dice por favor señor acompañeme, previo a identificarse como funcionario de la Aduana del Ecuador, donde se lo lleva a las oficinas que tenemos en el aeropuerto para hacerle una revisión minuciosa de su equipaje como un cacheo de la persona dueña de las maletas, ya que cuando actúan de esa forma es por lo general personas que ingresan dinero adherido a su cuerpo o camuflados en los bordes de sus maletas de viaje y tratan de evadir el pago de los tributos al Estado.

Nosotros tenemos el GELA, que es el Grupo Especial de Lavado de Activos y como somos la parte operativa de la Aduana del Ecuador nos encontramos en los aeropuertos, en los puertos y zonas de frontera, donde somos los encargados de verificar, controlar y ver qué tanto de dinero ingresa como sale de nuestro territorio nacional, siempre cumpliendo con la normativa legal vigente para el manejo de dinero, y tengan su respectiva declaración de Aduanas o el FRA que se llama, si no posee esta documento y no ha determinado la procedencia del dinero que trae, ese dinero es retenido hasta que pague la respectiva multa por tratar de evadir los controles Aduaneros, y una vez que realiza el pago respectivo de la multa se le devuelve la diferencia de su dinero que pretendió ingresar ilegalmente a nuestro territorio.

**Creo que esto sería todo mi estimado Jorge. La verdad, le agradezco mucho por la apertura y por su ayuda en toda la información proporcionada de una fuente real.**

Con mucho agrado estamos prestos para servirles en lo que esté a mi alcance y con la poca o mucha experiencia que uno la tiene dentro de mi carrera en la Aduana del Ecuador donde ya tengo más de 34 años de servicio ininterrumpidos en la institución y he pasado en puertos, aeropuertos, fronteras, y en los diferentes Distritos a nivel nacional, donde tiene sus diferentes cuarteles el Cuerpo de Vigilancia Aduanera ya que somos el primer filtro de ingreso a nuestro país y por ende representamos a la Aduana del Ecuador.

**Una última pregunta ya con lo que menciona. Una aprehensión que tal vez usted haya hecho, ¿cuán complicado ha sido, digamos, en este caso las personas contrabandistas? Porque los que son contrabandistas me imagino deben andar armados para llevar su mercadería y todo, porque es ilegal. ¿Tal vez ha tenido un caso particular de usted?**

Claro, anteriormente de venir acá a Cuenca yo estuve prestando mis servicios en el puente Internacional de Rumichaca en la ciudad de Tulcán como Oficial de Operaciones del VIII DISTRITO “CARCHI”, es donde el personal uniformado siempre ha tenido problemas y eso es a diario, pero no por el paso habilitado que es el puente internacional, sino por los diferentes desvíos que existen a lo largo del Cordón Fronterizo con nuestro vecino país del norte que es Colombia, los cuales sirven para evadir los Controles Aduaneros he ingresar su mercadería de forma clandestina a nuestro territorio nacional sin pagar los respectivos impuestos, lo que trae como consecuencia el perjuicio para los comerciantes formales que realizan sus trámites legales y pagan sus respectivos impuestos generando un comercio desleal por la competencia de los precios al momento de venderlos y por lo general por no decir en la mayoría de los casos son personas afro ecuatorianas, y especialmente del Valle del Chota, ellos tienen su centro de operaciones en la parte de allá del Valle y eso es un dolor de cabeza a nivel nacional, porque los afros no solamente sacan o traen sus



productos de la frontera norte, sino ellos los llevan y los entregan en Guayaquil, en Manta, dentro del territorio ecuatoriano.

Entonces siempre en la carretera hay enfrentamientos, los choques de las camionetas del personal de las patrullas, los empujones y en el peor de los casos hasta muertes ya que dichos individuos son personas muy volátiles y quieren interpretar las leyes a su antojo y quieren pasarse a la brava y si es posible atropellando a todo el que se interponga en su camino.

Es en ese momento en donde nosotros tenemos el uso progresivo de la fuerza, para tratar de neutralizar a todas estas personas que se encuentran al margen de la ley y pedir ayuda al resto de Instituciones por medio de una llamada al ECU-911, para que nos brinden apoyo el personal de Fuerzas Armadas y Policía Nacional, para poder interceptarlos en el interior de nuestro territorio nacional, han existidos casos que hacen caso omiso de los controles policiales y esto ocurrió en el Control de Mascarillas donde no respetaron nada y se pasaron casi atropellando al personal uniformado que se encontraba en ese momento trabajando en dicho punto de control, es su modo de vida ellos viven del contrabando.

## **Anexo 4 Autorización del Tecnlg. Jorge Palacios**

Cuenca, 28 de junio del 2023

### **CARTA DE AUTORIZACIÓN**

Yo, **JORGE FERNANDO PALACIOS VITERI**, de nacionalidad **ecuatoriana**, con numero de identidad **1707627806**, domiciliado en la ciudad de Machala, de profesión **Tecnólogo Superior en Administración**, autorizó de manera expresa a **EDWIN ADRIAN NUGRA AREVALO**, con número de identidad, **0106474877**, para que mencione mi nombre e incluya la información relevante de la entrevista realizada dentro de la tesis titulada como “Análisis de eficiencia del régimen de excepción: efectos personales del pasajero en el período 2013-2022”. La autorización es válida únicamente para el propósito de la tesis mencionada.

Atentamente,



---

**JORGE FERNANDO PALACIOS VITERI**  
**1707627806**