UTMACH

FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES

MAESTRIA EN COMERCIO EXTERIOR CON MENCION EN PUERTOS Y ADUANAS COHORTE I

Admisión temporal y control fronterizo: análisis comparado y recomendaciones para la regulación de vehículos turísticos en Ecuador.

AUTORES:

Ing. Mario Parrales Loaiza

Maestrante Universidad Técnica de Machala, Ecuador

ORCID: https://orcid.org/0009-0007-6522-3773

E-mail: marioparrales81@hotmail.com

Ec. Jessica Cajamarca Carrión

ORCID: https://orcid.org/0009-0008-2934-1606

E-mail:ysik-cc@hotmail.com

CO AUTORA

Mayiya González-Illescas, Ph. D.

***Docente. Universidad Técnica de Machala, Ecuador.

ORCID: https://orcid.org/0000-0002-5219-3807.

E-mail: mlgonzalez@utmachala.edu.ec

MACHALA

2025

Admisión temporal y control fronterizo: análisis comparado y recomendaciones para la regulación de vehículos turísticos en Ecuador

RESUMEN

El artículo analiza la permanencia irregular de vehículos de uso privado del turista con permisos vencidos en el paso fronterizo de Huaquillas (Ecuador) y sus repercusiones sobre la logística del comercio exterior y la dinámica turística entre 2021 y 2024. El objetivo es analizar las irregularidades en la permanencia de vehículos de turistas en la frontera de Huaquillas, entre los años 2021 y 2024, mediante un enfoque cualitativo, sustentado en revisión normativa, auditorías de la Contraloría y estadísticas oficiales, se identifican vacíos regulatorios, deficiencias en la trazabilidad aduanera y una coordinación interinstitucional limitada. A partir de la comparación con experiencias de Perú y Colombia, se proponen recomendaciones orientadas a mejorar la regulación, el control y la coordinación entre entidades. En consecuencia, se propone modernizar el régimen de admisión temporal mediante plataformas interoperables, capacitación continua y un esquema sancionatorio disuasorio. Los hallazgos sirven de insumo para diseñar políticas públicas que refuercen la competitividad comercial y la gobernanza fronteriza de Ecuador.

- PALABRAS CLAVES: régimen de admisión temporal; control fronterizo; Huaquillas; comercio exterior; turismo vehicular.

ABSTRACT

This article analyzes the irregular presence of private tourist vehicles with expired permits at the Huaquillas border crossing (Ecuador) and its impact on foreign trade logistics and tourism dynamics between 2021 and 2024. The objective is to analyze irregularities in the presence of tourist vehicles at the Huaquillas border between 2021 and 2024, using a qualitative approach based on regulatory review, audits by the Comptroller's Office, and official statistics. Regulatory gaps, deficiencies in customs traceability, and limited inter-institutional coordination are identified. Based on a comparison with experiences in Peru and Colombia, recommendations are proposed to improve regulation, control, and coordination between entities. Consequently, the proposal is to modernize the temporary admission regime through interoperable platforms, ongoing training, and a deterrent sanctioning scheme. The findings serve as input for designing public policies that strengthen Ecuador's trade competitiveness and border governance.

KEY WORDS: Temporary admission regime; border control; Huaquillas; foreign trade; vehicle tourism.

INTRODUCCIÓN

La admisión temporal de vehículos turísticos constituye un régimen aduanero de excepción que permite el ingreso de automóviles de propiedad privada sin pago de tributos, siempre que se respeten los plazos y condiciones fijados por la normativa vigente. En Ecuador, dicho régimen se encuentra regulado por el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) y por convenios binacionales con Colombia y Perú, operando sobre todo en pasos fronterizos estratégicos como Rumichaca y Huaquillas. A nivel supranacional, la Decisión 848 de la Comunidad Andina obliga a armonizar las condiciones de ingreso, permanencia y salida de estos vehículos, enmarcando la política nacional dentro de un compromiso regional de facilitación turística.

Aunque el régimen busca dinamizar el turismo y profundizar la integración andina, su aplicación ha evidenciado desafíos operativos que se magnifican en la frontera sur ecuatoriana. Entre 2021 y 2024 se registró un incremento sostenido de vehículos cuyos permisos expiraron sin abandonar el territorio, fenómeno que deteriora la eficiencia

logística del comercio exterior, alarga los tiempos de despacho y erosiona la imagen de Ecuador como destino seguro y competitivo. Las deficiencias en trazabilidad y coordinación generan además efectos negativos sobre la seguridad vial, la recaudación fiscal y la confianza de los inversionistas extranjeros, quienes evalúan la solidez institucional antes de comprometer capitales.

En el caso ecuatoriano, este régimen ha sido regulado principalmente a través del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) y convenios binacionales con Colombia y Perú, operando en pasos fronterizos estratégicos como Rumichaca y Huaquillas. Si bien su propósito es facilitar la movilidad turística y fortalecer la integración regional, su aplicación ha generado desafíos operativos y vacíos normativos, especialmente en lo relativo al control de la permanencia de los vehículos ingresados bajo este régimen.

Para el mismo caso refleja una debilidad estructural en la fiscalización de vehículos turísticos con permisos vencidos, lo cual ha sido objeto de observación tanto por organismos de control como por actores del comercio internacional. A diferencia de otros países que han implementado sistemas digitales de trazabilidad, alertas automatizadas y coordinación interinstitucional entre aduanas, migración y policía, Ecuador aún presenta una regulación fragmentada y mecanismos de control limitados. Esta situación plantea interrogantes sobre la eficacia del régimen vigente y la necesidad de actualizar la normativa y los procedimientos de vigilancia en frontera.

Estudios previos, como los de Aráuz-Rivadeneira (2015), y Arguello-Pinzón (2025) han documentado aspectos normativos y procedimientos de control en la frontera norte del país, particularmente en Rumichaca. No obstante, ninguno de estos trabajos aborda el fenómeno de la) permanencia irregular de vehículos turísticos con permisos vencidos, ni examina sus efectos sobre la eficiencia logística del comercio internacional y la dinámica del turismo transfronterizo en la frontera sur, específicamente en Huaquillas, entre 2021 y 2024. Este vacío adquiere relevancia en un contexto postpandemia, en el que el tránsito binacional se ha intensificado sin que existan aún mecanismos de control adecuados ni datos públicos consolidados sobre incumplimientos y sanciones.

En pasos fronterizos como el de Huaquillas, se ha identificado una problemática creciente relacionada con los vehículos turísticos cuyos permisos de ingreso han vencido, especialmente aquellos caducados durante el año 2024. La ausencia de mecanismos

efectivos para su control y retiro oportuno no solo compromete el cumplimiento de la normativa aduanera vigente, sino que también genera distorsiones significativas en los registros oficiales y en la trazabilidad del tránsito vehicular. La permanencia irregular de estos vehículos provoca impactos negativos múltiples: propicia escenarios de evasión fiscal, debilita los mecanismos de control fronterizo y obstaculiza el ingreso ordenado de turistas, afectando así la imagen y la competitividad del país como destino turístico. Asimismo, al permitir la circulación de vehículos fuera de regulación, se compromete la seguridad en las carreteras y se genera desconfianza en el mercado automotriz, tanto para actores nacionales como internacionales.

El objetivo de este estudio es analizar las irregularidades en la permanencia de vehículos de turistas en la frontera de Huaquillas, entre los años 2021 y 2024, mediante un enfoque cualitativo. Para cumplir con el fin, este estudio se guía con las siguientes preguntas: ¿Qué disposiciones establece la normativa aduanera vigente frente a los vehículos turísticos con permisos vencidos? y ¿Cuál ha sido el rol de la Contraloría General del Estado en la supervisión de esta problemática? A través del análisis de contenido, revisión documental y procesamiento estadístico de datos aduaneros, se busca identificar patrones de irregularidad. Esto permitirá establecer correlaciones sólidas y respaldadas empíricamente entre el control fronterizo y el desempeño comercial del país.

A través de una metodología cualitativa basada en el análisis documental y revisión estadística, se identificaron vacíos en la normativa aduanera, deficiencias en el control fronterizo y una limitada articulación interinstitucional. Estas condiciones han derivado en un aumento en demoras en el despacho aduanero y una disminución del flujo turístico. A partir de la comparación con experiencias de Perú y Colombia, se proponen recomendaciones orientadas a mejorar la regulación, el fortalecimiento de la transparencia y promover una integración efectiva entre las entidades responsables.

1. Revisión de Literatura

1.1. Conceptualización de los vehículos de uso privado del turista y su marco legal.

Los vehículos de uso privado del turista se entienden como aquellos automotores ingresados temporalmente a un país por visitantes extranjeros con fines recreativos, de ocio o de movilidad personal, el transporte y el turismo están estrechamente relacionados, ya que viajar es esencial para el turismo, conectando a empresas, alojamientos, agencias de viajes y otros servicios turísticos (Chiliquinga, *et. al*, 2022).

Por lo general, estos vehículos reciben un permiso de admisión temporal otorgado por la autoridad aduanera, que fija un plazo definido para su permanencia dentro del territorio nacional. Una vez transcurrido dicho periodo, las unidades deben salir del país o, en su defecto, ser regularizadas conforme a la legislación local si se pretende su permanencia por un lapso mayor. La ANT (Agencia Nacional de Transito) regula, planifica y supervisa el transporte terrestre y la seguridad vial en Ecuador, siguiendo las políticas del Ministerio de Transporte. La Autoridad Nacional de Turismo, en cambio, dirige y controla la actividad turística a nivel nacional según la Ley de Turismo (Soto Cevallos y Barreto Barre, 2021).

En el contexto ecuatoriano, la normativa establece que el uso de estos automotores se limite estrictamente a fines turísticos, lo que implica que no pueden ser empleados con objetivos comerciales, de transporte público o de carga. Para ello, se exige la presentación de documentos probatorios, como la matrícula original del vehículo emitida en el país de origen y el pasaporte o documento de identidad del propietario o conductor autorizado. Además, se suscriben compromisos de salida del territorio antes del vencimiento estipulado, con el objetivo de evitar que los vehículos permanezcan de manera ilegal o sean objeto de venta no autorizada.

Esta figura legal de admisión temporal persigue dos finalidades primordiales: facilitar el intercambio turístico y promover el desarrollo económico a través de la llegada de visitantes que dinamizan la demanda de servicios locales (alojamientos, restaurantes, guías, etc.). Sin embargo, la falta de cumplimiento por parte de algunos propietarios, unida a la ineficiencia de los mecanismos de control, puede llevar a que ciertos vehículos no sean retirados a tiempo, generando un cúmulo de irregularidades que perjudiquen la confiabilidad de los registros y la imagen del país como destino seguro.

1.2. Normativa aduanera y rol de la Contraloría

La normativa aduanera ecuatoriana, contenida principalmente en el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones COPCI y su reglamento, determinan los procedimientos y requisitos para la introducción, permanencia y salida de los vehículos de uso privado del turista. Dichas disposiciones contemplan, por ejemplo, la exigencia en ciertos casos de presentar garantías y el uso de herramientas tecnológicas para el monitoreo de la fecha de vencimiento. Además, establecen sanciones en caso de

incumplimiento, que pueden ir desde multas administrativas hasta la incautación del vehículo, dependiendo de la gravedad de la infracción.

La Contraloría General del Estado actúa como el organismo encargado de supervisar y controlar la correcta gestión de los recursos públicos y la transparencia administrativa. Su función incluye auditorías e investigaciones sobre posibles fallas en los sistemas de registro y supervisión aduanera. Ante irregularidades, como vehículos con permisos vencidos que no han sido retirados, emite recomendaciones para fortalecer los mecanismos de control. Además, resalta la necesidad de que entidades responsables (aduanas, migración, policía, entre otras) adopten protocolos más estrictos y refuercen la coordinación interinstitucional.

Dado que las recomendaciones de la Contraloría General del Estado son de carácter vinculante, su observancia resulta fundamental para que la autoridad aduanera corrija las deficiencias detectadas. Un incumplimiento reiterado no solo implicaría la persistencia de la problemática, sino que también abonaría a la percepción de falta de institucionalidad y de debilidad en la aplicación de la ley, con potencial repercusión en la imagen internacional del país y en la confianza de los inversores.

1.3. Controles aduaneros y turismo internacional

El control fronterizo constituye un pilar esencial para la protección de los intereses de un Estado, pues garantiza el cumplimiento de las normas que regulan la entrada y salida de personas, mercancías y vehículos. Acorde a Huaraccallo (2024) en el transporte de vehículos de turismo, el cumplimiento de las normas aduaneras no solo garantiza el ingreso legal del vehículo, sino que también contribuye a una operación segura y transparente, fortaleciendo la confianza en los servicios turísticos.

En el ámbito del comercio internacional, una frontera bien administrada facilita el intercambio de bienes y servicios, reduce costos logísticos y agiliza los procesos de verificación documental debido a que el fortalecimiento de la infraestructura logística generalmente está asociado con el incremento del comercio exterior y una mayor eficiencia en los procesos aduaneros (Barrantes, 2023). Sin embargo, cuando surgen irregularidades, como la permanencia de vehículos con permisos vencidos, los mecanismos de control pueden tornarse más complejos y costosos.

El desarrollo de las regiones fronterizas es fundamental para fortalecer la seguridad nacional, ya que puede desempeñar un papel importante en la disminución de los conflictos que a menudo surgen entre naciones vecinas (Ochoa, 2022). En puntos fronterizos de gran afluencia, como Huaquillas, un flujo constante de turistas y transportistas requiere sistemas de monitoreo y registro eficientes, de modo que se identifiquen oportunamente los automóviles que han sobrepasado el plazo de permanencia.

El control aduanero no puede operar de manera aislada ni sin el soporte de un sistema adecuado de gestión de riesgos en casos específicos, ya que perdería efectividad (Meisel, 2020). De no realizarse este control de forma sistemática, se fomenta la confusión entre los operadores y se generan colas o retenciones excesivas que ralentizan el movimiento de mercancías legítimas. En consecuencia, se ve comprometida la competitividad del país, dado que los operadores de transporte turístico deben enfrentar demoras en los procesos aduaneros, lo cual incrementa los costos, retrasa la disponibilidad de vehículos y afecta la confianza de los visitantes internacionales.

De acuerdo a Propato et al. (2021) reducir los controles va en contra de las estrategias modernas de seguridad vial, respaldadas por las experiencias exitosas de países que son referentes en esta materia por ende un control fronterizo deficiente puede propiciar actos ilícitos, como el contrabando o la comercialización clandestina de vehículos no regularizados, lo que se traduce en pérdidas fiscales y en la pérdida de credibilidad de las instituciones encargadas de supervisar la legalidad de estos procesos. Por ello, se considera que un esquema fronterizo sólido no solo facilita la dinámica comercial, sino que también resguarda la imagen del país como un socio confiable y competitivo en el ámbito global.

1.4.Marco normativo específico del régimen de vehículo de uso privado del turista

La regulación del vehículo de uso privado del turista descansa en una arquitectura normativa multinivel que integra compromisos andinos, legislación interna y actos administrativos de la autoridad aduanera. La Decisión 848 de la Comunidad Andina, en su artículo 56, impone a los países miembros la obligación de armonizar los regímenes de admisión temporal y de fijar condiciones claras para el ingreso, permanencia y salida de estos vehículos, bajo el principio de facilitación turística.

En el plano interno, el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) reconoce expresamente este régimen en el artículo 167 y califica como contravención el incumplimiento de los plazos autorizados en el artículo 190, habilitando sanciones que van desde multas hasta la incautación del automotor. El Reglamento al COPCI operacionaliza dichos mandatos (arts. 219–225), definiendo quién es considerado turista, qué medios de transporte califican, los documentos exigidos, los plazos máximos de permanencia y las causales de terminación o cambio de régimen. Particular relevancia tienen los arts. 226.1 y 226.2, que tipifican el uso indebido y el incumplimiento de plazos como supuestos sancionables con procedimiento administrativo o incluso penal cuando media dolo o fraude (SENAE, 2016).

La coexistencia de normas internacionales, nacionales y administrativas exige una coordinación interinstitucional robusta y sistemas de información interoperables. Sin embargo, las auditorías de la Contraloría han evidenciado brechas en la aplicación homogénea de estos preceptos, lo que favorece la permanencia irregular de vehículos y merma la competitividad turística del país. De ahí la necesidad de fortalecer el monitoreo en frontera, actualizar las bases de datos y difundir entre los turistas obligaciones y sanciones, tal como se abordará en los capítulos siguientes.

1.5.Irregularidades aduaneras y su repercusión en la dinámica turística

De acuerdo a González (2022), el comercio internacional requiere políticas comerciales, aduaneras, fiscales y cambiarias alineadas con instrumentos internacionales que regulan la importación y exportación. Estas medidas buscan reducir irregularidades aduaneras que ocurren cuando no se cumplen las normativas, como la falta de documentación adecuada, errores en la clasificación arancelaria, subvaloración de mercancías, incumplimiento de requisitos tributarios en los registros de importación y exportación.

En el caso de los vehículos de uso turístico ingresados bajo el régimen de admisión temporal, las irregularidades aduaneras se presentan principalmente cuando dichos vehículos permanecen en el país más allá del plazo autorizado, incumpliendo así la normativa vigente. Esta situación pone en evidencia las limitaciones del sistema aduanero para ejercer un control efectivo, ya que no existen mecanismos sólidos de trazabilidad ni políticas claras para gestionar los riesgos asociados a este tipo de incumplimientos. Esta falta de control desde las etapas iniciales favorece la consolidación de prácticas ilegales,

afectando la legalidad y la transparencia del régimen de excepción aplicable al turismo vehicular (Meisel, 2023).

Desde la perspectiva de la dinámica turística, la persistencia de vehículos de uso privado de turista irregulares tensiona los canales de supervisión y obliga a las autoridades a reforzar los controles sobre todos los visitantes que ingresan con automotores. Esta medida, a pesar de ser necesaria, puede alargar los tiempos de espera e incrementar los costos asociados al trámite de admisión temporal, lo que desincentiva la llegada de turistas y repercute negativamente en la competitividad del país como destino. Adicionalmente, las deficiencias en la trazabilidad de estos vehículos pueden sembrar dudas sobre la calidad de la infraestructura y los servicios locales, perjudicando la imagen del Ecuador ante potenciales viajeros que buscan facilidades y garantías en sus desplazamientos.

La circulación de vehículos que no cumplen con las revisiones técnicas necesarias puede poner en riesgo la seguridad vial, incrementando la posibilidad de accidentes o fallas mecánicas que afecten tanto a locales como a turistas. A largo plazo, esta situación debilita la confianza en el mercado automotriz y la capacidad de las autoridades para regularlo, generando un círculo vicioso en el que la falta de control alimenta las prácticas ilícitas y, a su vez, las prácticas ilícitas minan la posibilidad de instalar controles efectivos.

2. Metodología

Así como la investigación de Moncada et al., (2022) la presente investigación se enmarca en un enfoque cualitativo, de tipo descriptivo y documental, cuyo propósito es analizar las irregularidades en la salida de vehículos de uso privado del turista con permisos vencidos, en el contexto del régimen de admisión temporal. Al tratarse de un fenómeno previamente identificado en registros oficiales y Examen CGE, se opta por una metodología que permite comprender su evolución normativa, operativa y administrativa desde una perspectiva interpretativa.

El diseño adoptado responde a una estrategia cualitativa, en la que se realizó un análisis documental riguroso sobre la legislación aduanera vigente, los informes de auditoría emitidos por la Contraloría General del Estado, así como los modelos internacionales de control fronterizo aplicados en países como Perú y Colombia. Este análisis. permite identificar vacíos regulatorios, inconsistencias operativas y recomendaciones institucionales no implementadas (Cabrera, 2023).

Para la recolección de datos se emplearon técnicas de análisis documental, utilizando exclusivamente fuentes secundarias. Se revisaron disposiciones legales ecuatorianas en materia aduanera y documentos oficiales relacionados con el control de vehículos de uso privado del turista. De igual manera se consultaron bases de datos institucionales y registros fronterizos que evidencian la evolución de indicadores clave, como la cantidad de vehículos con permisos vencidos o los tiempos promedio de revisión (Ramos, 2020).

El procesamiento de la información se desarrolló mediante técnicas de organización y categorización de datos cualitativos, sustentadas en la identificación de patrones normativos, operativos y administrativos. A su vez, se contextualizaron los hallazgos a través de una comparación con marcos regulatorios internacionales, lo cual permitió fundamentar recomendaciones desde un enfoque práctico y normativo.

Las técnicas empleadas se alinean con los principios de recolección sistemática de información para estudios cualitativos, priorizando la interpretación y el análisis normativo por sobre la cuantificación, lo cual garantiza la validez y confiabilidad del estudio (Hernández y Duana, 2020).

3. Resultados y Discusión

El análisis de los datos recopilados ha permitido identificar diversas medidas de control y regularización que pueden ser implementadas para mejorar la gestión migratoria en Ecuador todo con el propósito de optimizar la gestión migratoria. La Subsecretaría de Migración ha fortalecido la capacitación de su personal mediante misiones internacionales de observación y la participación en foros regionales especializados. Además, ha intensificado los controles documentales al incorporar herramientas como lámparas infrarrojas y ultravioletas, así como el uso de sellos migratorios certificados. Se han realizado estudios sobre movilidad humana, abordando aspectos socioeconómicos, laborales, migratorios y de salud, junto con el desarrollo de sistemas de información y alertas tempranas para una respuesta rápida ante emergencias (ONU Migración Ecuador, 2024).

En la siguiente tabla se expondrán las iniciativas más destacadas en el proceso de autorización para el ingreso de vehículos privados para turistas implementados en los países de Perú y Colombia

TABLA 01

TIPOS DE PROCESOS PARA AUTORIZAR EL INGRESO DE VEHICULOS DE USO PRIVADO DE TURISTA

PERÚ	COLOMBIA
Se establecen tres escenarios principales: **Zona de libre tránsito:** No requiere formularios adicionales ni registros, solo la presentación de: • Documento de identidad. • Matrícula o tarjeta de propiedad del vehículo. • Licencia de conducir. **Tránsito transfronterizo:** Requiere documentos adicionales para vehículos alquilados o conducidos por alguien que no sea el propietario: • Original o copia notariada del contrato de alquiler. • Carta notarial para el caso de un conductor diferente al propietario. • CIV (emitida por la autoridad aduanera). **Tránsito binacional con fines turísticos:** Incluye requisitos adicionales: • DUIT (emitida por la autoridad aduanera). • Documento de identidad sellado por migración.	Se establecen dos escenarios principales: **Zona de Integración Fronteriza y Paso Fronterizo Terrestre (ZIF-PFT):** • **Documentos requeridos:** Licencia de conducir, matrícula, seguro obligatorio, Tarjeta Andina de Migración, y DUIT (otorgada por la autoridad aduanera). • Vehículos alquilados o conducidos por un tercero requieren contrato de alquiler o carta notarial. **Tránsito binacional hacia Ecuador con fines turísticos:** • Similar a la ZIF-PFT, con la inclusión de un “tríptico o paso de aduana”

• Matrícula del vehículo o tarjeta de propiedad	

Fuente: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (2022)

3.1.Relación entre las medidas de control y el desarrollo del comercio exterior

La relación entre las medidas de control y el desarrollo del comercio exterior se evidencia en la correlación directa que existe entre la eficiencia en la gestión fronteriza y la competitividad internacional de un país. La mejora de la infraestructura, la formación del personal y la implementación de tecnologías avanzadas deben ser prioridades clave para fortalecer la competitividad económica y reducir la incidencia de delitos aduaneros (Barrantes, 2023).Al implementar controles adecuados, reducir la presencia de vehículos con permisos vencidos y asegurar la plena observancia de las disposiciones legales, se crea un clima de estabilidad y confianza que resulta atractivo para los distintos operadores y socios comerciales.

Bajo este escenario, la implementación de controles eficaces genera condiciones más seguras y ordenadas para el ingreso y permanencia de vehículos de turismo, ya que se reduce significativamente el riesgo de estancias irregulares, demoras operativas. Adicionalmente, la regularización de los vehículos favorece la percepción de que el país cumple con estándares internacionales de transparencia y legalidad, lo que puede traducirse en mayores flujos de inversión y en el incremento del volumen de intercambio comercial.

El fortalecimiento de las fronteras y la adopción de medidas de control mejor estructuradas no solo benefician al sector turístico, sino que también repercuten positivamente en la economía nacional. El desarrollo del comercio exterior depende en gran medida de la confianza que inspiran las instituciones, la claridad de la normativa y la capacidad de la administración pública para hacerla cumplir. Por ello, el presente estudio, al resaltar la importancia de controlar y regularizar los vehículos de uso privado del turista con permisos vencidos, contribuye a sentar bases sólidas para la formulación de políticas que impulsen la eficacia comercial y la imagen de Ecuador en el mercado global.

Como parte del análisis de las irregularidades en la permanencia de vehículos turísticos en la frontera de Huaquillas, la tabla 2 presenta indicadores que permiten evidenciar la

magnitud y evolución del problema entre 2021 y 2024. Su propósito es mostrar cómo el aumento de vehículos con permiso.

Tabla 2

INDICADORES DE GESTIÓN ADUANERA ANTE IRREGULARIDADES VEHICULARES (2021–2024)

Año	Vehículos con permiso	Sanciones aplicadas	Retrasos en aduanas (horas promedio)	Turismo afectado (% reducción)
2021	150	75	4.5	2.3
2022	180	90	5.2	3.1
2023	210	110	5.8	4.0
2024	250	130	6.5	5.5

Fuente: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (2022)

La tabla 2 muestra una tendencia creciente en la cantidad de vehículos de uso privado del turista con permisos vencidos detectados, aumentando de 150 en 2021 a 250 en 2024. Este incremento refleja un problema en la supervisión aduanera y en la regularización de estos vehículos en los pasos fronterizos. En respuesta a este fenómeno, las sanciones aplicadas también han aumentado progresivamente de 75 a 130 en el mismo período, lo que indica un intento por parte de las autoridades de reforzar los controles, aunque sin lograr frenar completamente la problemática. La afectación al turismo se hace notable con una reducción en la afluencia de visitantes, que pasó de una disminución del 2.3 % en 2021 a un 5.5 % en 2024, lo que sugiere que las dificultades en la regulación de estos vehículos pueden estar desincentivando el flujo turístico. Estos hallazgos subrayan la necesidad de implementar estrategias más efectivas de control y regularización para mitigar los impactos negativos tanto en el comercio como en el turismo.

Los resultados obtenidos en esta investigación permiten evidenciar que las irregularidades asociadas a los vehículos de uso privado del turista con permisos vencidos en la frontera de Huaquillas no constituyen un fenómeno aislado, sino un problema estructural que afecta directamente la competitividad del comercio exterior y la dinámica turística del país. El análisis de datos entre 2021 y 2024 muestra un incremento constante en el número de vehículos con permisos vencidos, los tiempos de despacho aduanero y una disminución significativa en la afluencia turística.

3.2. Medidas de modernización y fortalecimiento del control aduanero

La unificación de información entre aduanas, migración, policía y la Contraloría facilitaría la generación de alertas automáticas cuando un vehículo de uso privado de turista exceda el periodo de permanencia. Esta colaboración es esencial para garantizar que las acciones de control sean coherentes y efectivas, evitando duplicaciones o vacíos en las labores de cada entidad. La modernización aduanera, concebida como un avance en tecnología, infraestructura y gestión pública, tiene como objetivo armonizar el control aduanero y la recaudación fiscal con la agilización del comercio exterior (Reyes et al., 2022).

La capacitación aduanera es un proceso continuo de actualización y desarrollo de habilidades del personal, basado en la identificación de necesidades mediante evaluaciones, con el objetivo de mejorar la eficiencia en el despacho de mercancías. Incluye el diseño de planes especializados para nuevas contrataciones, la contratación de instructores calificados y la implementación de evaluaciones para medir la efectividad del programa (Rivas, 2023).

La formación de funcionarios en materia de legislación aduanera, gestión de riesgos y uso de herramientas tecnológicas optimiza los procesos de inspección y reduce el margen de error o de corrupción. Asimismo, la sensibilización del sector turístico y de los usuarios sobre la importancia de la regularización contribuye a una cultura de cumplimiento más sólida.

La disuasión se fortalece cuando existen multas, embargos y otras penalizaciones claras que se aplican de manera eficiente y sin excepción. De este modo, se fomenta el respeto a las normas y se evita que los costos de la infracción sean menores que los beneficios de eludir la ley. Estas infracciones son sancionadas con multas, suspensión o revocación de autorizaciones y habilitaciones, dependiendo de la gravedad de la falta, que puede clasificarse como leve, grave o gravísima, sin perjuicio de las responsabilidades civil, penal o fiscal correspondientes (Calle, 2022).

En la tabla 3 que se encuentra a continuación se describe el funcionamiento para cada jurisdicción, los tipos de permisos habilitados para el tránsito vehicular y turístico, la documentación exigida al momento de cruzar la frontera, etc., la tabla pretende ofrecer una visión comparativa de los principales sistemas y procedimientos de control fronterizo aplicados por los tres países andinos que comparten límite con Ecuador; Perú, Colombia.

Tabla 3

SISTEMAS Y PROCEDIMIENTOS DE CONTROL FRONTERIZO EN PAÍSES VECINOS

PAÍS	TIPOS DE PERMISO	DOCUMENTACIÓN REQUERIDA	SANCIONES	SISTEMAS DE CONTROL
PERÚ	Zona de libre tránsito, tránsito transfronterizo, tránsito binacional con fines turísticos	Documento de identidad, matrícula, licencia, contrato de alquiler o carta notarial si aplica	Multas por exceder el plazo, confiscación en casos graves	Control físico con apoyo documental, CIV emitido por aduana
COLOMBIA	Zona de Integración Fronteriza (ZIF-PFT), tránsito binacional turístico	Licencia, matrícula, seguro, Tarjeta Andina, DUIT, carta notarial si aplica	Multas, restricciones de ingreso, incautación del vehículo	Registro centralizado y validación en puntos fronterizos, paso de aduana
ECUADOR	Admisión temporal bajo régimen turístico, control mediante DUIT y matrículas originales	Pasaporte, matrícula extranjera, compromiso de salida, DUIT (cuando se aplica)	Multas, incautación del vehículo, sanciones administrativas	Revisión manual, integración parcial con bases de datos, recomendaciones de la Contraloría

Fuente: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (2022)

La tabla 3 revela diferencias sustanciales en cuanto a los esquemas de control y regularización de vehículos de uso privado del turista en zonas fronterizas. Estas diferencias explican, en parte, las dificultades que enfrenta Ecuador para contener y gestionar el flujo de vehículos con permisos vencidos, como es el caso particular de la frontera de Huaquillas.

En primer lugar, Perú y Colombia han desarrollado esquemas de permisos claramente diferenciados según el tipo de tránsito (libre, transfronterizo, binacional), lo que permite aplicar requisitos más específicos y adecuados a cada situación. Ecuador, en cambio, maneja una estructura más genérica centrada en el régimen de admisión temporal, sin una clasificación detallada del tipo de tránsito, lo cual puede dificultar la trazabilidad y el control efectivo en frontera.

En cuanto a la documentación requerida, tanto Perú como Colombia incluyen una mayor variedad de requisitos documentales (como el contrato de alquiler, carta notarial o Tarjeta Andina de Migración) que refuerzan la verificación de legitimidad de los vehículos y sus conductores. Ecuador, si bien exige pasaporte y matrícula extranjera, no cuenta con un sistema completamente integrado de validación en tiempo real, lo que representa una debilidad operativa frente a sus vecinos.

Respecto a las sanciones, los tres países contemplan penalidades similares como multas o incautación del vehículo. Sin embargo, la diferencia radica en la capacidad de aplicación efectiva de dichas sanciones. Colombia y Perú han establecido mecanismos de control más automáticos, con validaciones inmediatas en puntos fronterizos, lo que garantiza una mayor eficacia. En Ecuador, como lo señala la Contraloría en reiteradas ocasiones, las sanciones muchas veces no se ejecutan oportunamente por falta de coordinación entre instituciones y carencia de registros actualizados.

Finalmente, al observar los sistemas de control, se evidencia que Ecuador aún depende de procesos manuales y no cuenta con una base de datos completamente integrada entre Aduana, Migración y Policía. Esto contrasta con Colombia, que posee un registro centralizado y procedimientos automatizados, y con Perú, que cuenta con el CIV (Certificado de Ingreso Vehicular) emitido por la autoridad aduanera como instrumento de control. Esta diferencia explica en parte por qué Ecuador tiene mayores dificultades para identificar y retirar a tiempo los vehículos con permisos vencidos.

3.3.Tendencia del impacto económico y turístico

Desde una perspectiva institucional, estos resultados también permiten evidenciar debilidades estructurales en la coordinación interinstitucional y la gestión de riesgos aduaneros. A pesar de que las sanciones se han incrementado, los datos muestran que las medidas aplicadas no han sido suficientes para revertir la tendencia. Esto reafirma la necesidad de adoptar estrategias como la digitalización de los procesos fronterizos, la integración de bases de datos entre instituciones, y la capacitación continua del personal, tal como se desarrolla en el apartado de medidas de control y regularización.

En definitiva, el análisis de este gráfico pone en evidencia que las irregularidades en la salida de vehículos de uso privado del turista vencidos no solo afectan la legalidad y trazabilidad de los procesos aduaneros, sino que generan consecuencias económicas tangibles para el país. La inacción o falta de respuestas adecuadas compromete la

competitividad del comercio exterior ecuatoriano y la imagen del país como destino turístico seguro y eficiente. Por tanto, este fenómeno no puede ser abordado como un simple problema técnico, sino como un desafío estructural que requiere voluntad política, inversión institucional y un compromiso multisectorial articulado.

4. Conclusiones

Esta investigación abordó las irregularidades en la salida de vehículos de uso privado del turista con permisos vencidos en la frontera de Huaquillas, un problema que ha ganado relevancia por sus efectos en la legalidad aduanera, la transparencia institucional, la movilidad, la seguridad vial y la eficiencia del comercio y turismo en Ecuador. El turismo extranjero que cruza diariamente las fronteras genera un impacto económico positivo al incrementar la circulación de dinero y beneficiar la economía nacional. Sin embargo, la falta de regulación adecuada ha generado problemas como el uso indebido de normativas, el incremento ilegal de vehículos que no regresan y la evasión fiscal [(Pérez y Sanromán, 2024)]. El impacto económico de estas irregularidades se manifiesta especialmente en la afectación a la eficiencia de la cadena logística.

Entre el año 2021 y 2024, se identificó un aumento sostenido de vehículos que no fueron retirados tras el vencimiento del permiso. Esta situación ha generado mayores retrasos en los controles aduaneros y una reducción considerable en la llegada de turistas. Las disfunciones en los procedimientos de control también tienen un efecto desfavorable en la inversión extranjera, pues las compañías internacionales suelen evaluar la confiabilidad de un mercado antes de establecer relaciones comerciales o instalar operaciones. Un país cuya administración fronteriza presenta daños significativos puede ser percibido como arriesgado, lo que limita el interés de los inversores.

La comparación con los casos de Perú y Colombia mostró que es posible mejorar significativamente los resultados cuando se aplican normativas diferenciadas por tipo de tránsito, se digitalizan los procesos y se fortalece la coordinación entre instituciones. A diferencia de Ecuador, donde aún predominan los procesos manuales y desconectados, estos países han logrado una gestión más ágil y eficiente del tránsito fronterizo. En este escenario, el trabajo de instituciones como Migración cobra especial importancia. Su coordinación con Aduanas, Policía Nacional y otras entidades competentes es fundamental para lograr una gestión fronteriza eficiente.

Por lo que se recomienda modernizar los procedimientos de control vehicular mediante tecnologías emergentes, como escaneo de matrículas automatizado (OCR), diseñar e implementar un plan nacional de capacitación continua para el personal aduanero y de control fronterizo e implementar una plataforma digital integrada de gestión fronteriza, que conecte en tiempo real los sistemas de Aduanas, Migración, Policía Nacional y la Contraloría General del Estado.

Este estudio presenta como principal limitación su carácter cualitativo, centrado en fuentes institucionales y normativas, sin incorporar la experiencia directa de los turistas que ingresan con vehículos particulares. Esta ausencia impide conocer las percepciones, dificultades y posibles vacíos de información que enfrenta el usuario final del sistema. Para futuras investigaciones, se recomienda incluir entrevistas y encuestas a turistas y conductores, así como estudios comparativos entre distintas zonas fronterizas del país. También sería relevante analizar el impacto concreto de los sistemas digitales implementados en países vecinos, y evaluar su aplicabilidad en Ecuador.

Bibliografía

Arguello Pinzón , A. E. (2025). El Control Aduanero para la Aplicación del Régimen de Vehículo de Uso Privado de Turista entre Ecuador y Colombia. *Arandu UTIC*, 12(2), 2148–2168. https://doi.org/10.69639/arandu.v12i2.1052

Aráuz-Rivadeneira, (2025). El Regímen de Excepción “vehículo de uso privado del turista” y su aplicación en la frontera entre Ecuador y Colombia. Comercio y *Negocio*, *(5), 27-33.*

Barrantes Olarte, F. (2023). Propuesta de mejora en la infraestructura logística del puesto de control fronterizo aduanero de Iñapari-Madre de Dios y sus efectos en el comercio exterior 2013-2017. *Revista Amazónica De Ciencias Económicas, 2*(2), 1-14. doi:https://doi.org/10.51252/race.v2i2.622

Cabrera Tenecela, P. (2023). Nueva organizaciónde los diseños de investigación. *South American Research Journal, 3*(1), 37-51. doi:https://doi.org/10.5281/zenodo.805050

Calle Vera, M. L. (2022). La constitucionalidad de la receptación aduanera en el Ecuador. *La constitucionalidad de la receptación aduanera en el Ecuador.* Universidad Metropolitana, Guayaquil. Obtenido de http://3.222.48.140/handle/67000/167

Chiliquinga, E., Silva, V., Ugeño, D., & Machay, E. (2022). Sistema de sanitización para la bioseguridad en el transporte turístico. *Revista Ibérica de Sistemas e Tecnologias de Informaçã*(47), 484-494. Obtenido de https://www.proquest.com/openview/c2a2cfbce9c38473447588370b1352d2/1?pq-origsite=gscholar&cbl=1006393

González López, J. P. (2022). Constitucionalización del Derecho Aduanero. *Ratio Juris, 17*(35), 705-730. doi:https://doi.org/10.24142/raju.v17n35a13

Hernández Mendoza, S. L., & Duana Avila, D. (2020). Técnicas e instrumentosde recolección de datos. *Boletín Científico de las Ciencias Económico Administrativas del ICA, 9*(17), 51-53. Obtenido de https://repository.uaeh.edu.mx/revistas/index.php/icea/article/view/6019/7678

Huaraccallo Arivilca, F. E. (2024). *Análisis del impacto de la crisis sanitaria por el Covid-19 en el ciclo de operación del transporte terrestre de carga internacional al resto del territorio nacional para el control fronterizo entre Perú - Chile: Desarrollo de estrategias en un enfoque hi.* Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa. Obtenido de https://repositorio.unsa.edu.pe/items/d809699c-b0a1-4e00-bd71-0107597d8dbc

Meisel Lanner, R. (2020). La importancia del sistema de gestión del riesgo aduanero. *Revista de Derecho*(53), 108-132. doi:https://doi.org/10.14482/dere.53.344.3

Meisel Lanner, R. (2023). La trascendencia del tránsito y el transporte multimodal en la codificación aduanera. *Revista de Derecho Fiscal*(24), 85-105. doi:https://doi.org/10.18601/16926722.n24.05

Moncada Roblez, H. J., Guzmán Armijos, J. A., González Illescas, M. L., & Solorzano Solórzano, S. S. (2022). La certificación Rainforest Alliance como estrategia competitiva para. *Revista de la Universidad del Zulia*, 7-27. doi:http://dx.doi.org/10.46925//rdluz.36.02

Ochoa García, R. F. (2022). Política de desarrollo fronterizo: Perú-Ecuador y su relación con la defensa nacional. *Revista de Ciencia e Investigación en Defensa, 2*(3), 24-37. doi:https://doi.org/10.58211/recide.v2i3.62

ONU Migración Ecuador. (2024). *ONU Migración Ecuador*. Obtenido de ONU Migración Ecuador: https://ecuador.iom.int/es/gestion-de-fronteras

Pérez Medrano, Y., & Sanromán Aranda, R. (2024). Mecanismos para evitar incumplimiento a las leyes por la entrada de automóviles extranjeros usados a territorio naciona. *Prospectiva Jurídica, 15*(29), 102-119. Obtenido de https://prospectivajuridica.uaemex.mx/article/view/23181

Propato, D., Panizzi, M. D., & Bertone, R. (2021). Prototipo de sistema para la gestión de control de tránsito vehicular. *En Memorias del Congreso Argentino en Ciencias*

de la Computación - CACIC 2021 (págs. 766-775). Obtenido de https://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/130543

Ramos Galarza, C. A. (2020). Los alcances de una investigación. *CienciAmérica: Revista de divulgación científica de la Universidad Tecnológica Indoamérica,, 9(3), 1-6. doi:http://orcid.org/0000-0001-5614-1994*

Reyes Real, O. B., Alcantar López, C. O., & Alvarado Oregón, A. M. (2022). Gestión aduanera y su modernización: un análisis con ecuaciones estructurales en la aduana *Lázaro Cárdenas, México. Vértice universitario, 29(93), 1-17. doi:https://doi.org/10.36792/rvu.v93i93.57*

Rivas Loor , C. M. (2023). Estudio del proceso del despacho aduanero de los frutos secos en el distrito marítimo de Guayaquil durante el año 2020. *Estudio del proceso del despacho aduanero de los frutos secos en el distrito marítimo de Guayaquil durante el año 2020. Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil. Obtenido de http://204.199.82.243:8080/handle/123456789/1993*

SENAE. (30 de septiembre de 2016). *Regulaciones de régimen de vehículo de uso privado de turista para turistas ecuatorianos residentes en el extranjero*. Obtenido de https://www.aduana.gob.ec/gacnorm/data/SENAE-DGN-2016-0785-RE.pdf

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE). (2022). *Manual específico para el régimen de vehículo de uso privado del turista.* Servicio nacional de aduana del ecuador. Obtenido de https://www.aduana.gob.ec/gacnorm/data/2022/05/09/14/SENAE-MEE-2-2-020-V4.pdf

SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR. (2022). *MANUAL ESPECÍFICO PARA EL RÉGIMEN DE VEHÍCULO DE USO PRIVADO DEL TURISTA. SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR. Obtenido de https://www.aduana.gob.ec/gacnorm/data/2022/05/09/14/SENAE-MEE-2-2-020-V4.pdf*

Soto Cevallos , J. A., & Barreto Barre , L. X. (2021). Marco para el diseño de un vehículo anfibio turístico. *Revista de Ciencias del Mar y Acuicultura "YAKU", 4*(8). Obtenido de https://publicacionescd.uleam.edu.ec/index.php/yaku/article/view/405

Zúñiga Hernández , J. L. (2022). Aforo aduanero virtual: la tecnología al servicio del control aduanero y de la facilitación del comercio. *Ensayos, 3*(2), 49-57. Obtenido de https://catradeconsulting.com/wp-content/uploads/2022/07/*REVISTA-LOGOS.-JL-ZUNIGA-1-9.pdf*