



**Régimen de Tráfico Fronterizo en el desarrollo económico de la Zona de Integración Fronteriza: Caso
de la Provincia de Loja 2015-2020**

Tapia Morales, Verónica Isabel

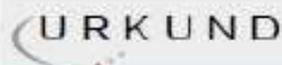
Departamento de Ciencias Económicas, Administrativas y del Comercio

Carrera de Comercio Exterior y Negociación Internacional

Trabajo de titulación, previo a la obtención del título de Licenciado en Comercio Exterior y Negociación
Internacional

MBA. Machado Espinosa, Franco Agustín

Sangolquí, 5 de marzo de 2021



Urkund Analysis Result

Analysed Document: Tapia Morales Verónica - Tesis.docx (D97625980)
 Submitted: 3/8/2021 4:34:00 PM
 Submitted By: vitapia@espe.edu.ec
 Significance: 9%

Sources included in the report:

Informe de Investigación-Burgos Paola.docx (D44832554)
 TESIS Andrea Ponce Ramirez.docx (D78240622)
 MONTANO Yerexi_EntregaFinal.docx (D29570670)
 JIMENEZ PARRA MATHEU-TT-FCE.doc (D30233296)
 Tesis Diana Cumbicus.pdf (D83749186)
 TESIS VERSION FINAL MODIFICADA 23-10-2019.docx (D57507282)
 Proyecto de investigación Salvaguardias (04-07-2018).docx (D40538553)
 Karen Chávez.pdf (D41116346)
 TESIS MARIBEL OROZCO.docx (D34125741)
 Proyecto de Investigación Starlyn.docx (D40550636)
 PROYECTO DE TITULACION CALDERON DAYANA-USHINA JESSICA.pdf (D29764521)
<http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=122&tipo=TE#~:text=Las%20ZIF%20est%C3%A1n%20reguladas%20por,de%20Ministros%20de%20Relaciones%20Exteriores.&text=Los%20pa%C3%ADses%20andinos%20podr%C3%A1n%20establecer,considerarlo%20conveniente%252C%20con%20teComunidad>
<http://www.economia48.com/spa/d/zona-deprimida/zona-deprimida.htm#:~:text=%C3%81rea%20o%20regi%C3%B3n%20de%20un,Depressed%20%C3%A1reaGaviria>,
<https://docsonline.wto.org/dol2fe/Pages/SS/DirectDoc.aspx?filename=v%253A%252Fg%252Fc%252Fw80r1.doc&Organizaci>
<https://blog.selfbank.es/la-economia-keynesiana-como-alternativa-para-el-credmiendo/>
<http://repositorio.upec.edu.ec/bitstream/123456789/698/1/422%20An%C3%A1lisis%20de%20la%20aplicaci%C3%B3n%20de%20la%20canasta%20comercial%20fronteriza%20en%20el%20cart%C3%B3n%20Tulc%C3%A1n.pdf>
http://repositorio.ute.edu.ec/bitstream/123456789/8269/1/52728_1.pdf
<http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/7932/1/La%20recaudaci%C3%B3n%20de%20los%20tributos%20aduaneros%20y%20su%20incidencia%20en%20los%20ingresos%20P%C3%81blicos%20del%20Ecuador%2C%20pe.pdf>
<http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/8377/1/TESIS%20DE%20HERMAN%20SORANGA%20SANDOVAL%2029%20JUNIO%202015%20TRABAJO%20FINAL.pdf>
<https://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/11293/1/T-ESPE-049463.pdf>
<https://dooplayer.es/78821355-Universidad-central-del-ecuador-facultad-de-ciencias-economicas-carrera-de-economia-proyecto-de-graduacion-previo-a-la-obtencion-del.html>

Firma:



FRANCO AGUSTIN
 MACHADO ESPINOSA

Franco A. Machado Espinosa, MBA
 CI. 1102805221
 DIRECTOR DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN



DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y DEL COMERCIO

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN INTERNACIONAL

CERTIFICACIÓN

Certifico que el trabajo de titulación, “**Régimen de Tráfico Fronterizo en el desarrollo económico de la Zona de Integración Fronteriza: Caso de la Provincia de Loja 2015-2020**” fue realizado por la señorita **Tapia Morales, Verónica Isabel** el mismo que ha sido revisado en su totalidad, analizado por la herramienta de verificación de similitud de contenido; por lo tanto cumple con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, razón por la cual me permito acreditar y autorizar para que lo sustente públicamente.

Sangolquí, 5 de marzo de 2021



Firmado electrónicamente por:
**FRANCO AGUSTIN
MACHADO ESPINOSA**

MBA. Machado Espinosa, Franco Agustín
C.C. 1102805221



DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y DEL COMERCIO

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN INTERNACIONAL

RESPONSABILIDAD DE AUTORÍA

Yo, **Tapia Morales, Verónica Isabel** con cédula de ciudadanía n° 1106043472, declaro que el contenido, ideas y criterios del trabajo de titulación: **"Régimen de Tráfico Fronterizo en el desarrollo económico de la Zona de Integración Fronteriza: Caso de la Provincia de Loja 2015-2020"** es de mi autoría y responsabilidad, cumpliendo con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, respetando los derechos intelectuales de terceros y referenciando las citas bibliográficas.

Sangolquí, 5 de marzo de 2021

Tapia Morales, Verónica Isabel
C.C. 1106043472



DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y DEL COMERCIO

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN INTERNACIONAL

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN

Yo, **Tapia Morales, Verónica Isabel** con cédula de ciudadanía n° 1106043472, autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE publicar el trabajo de titulación: **“Régimen de Tráfico Fronterizo en el desarrollo económico de la Zona de Integración Fronteriza: Caso de la Provincia de Loja 2015-2020”** en el Repositorio Institucional, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi responsabilidad.

Sangolquí, 5 de marzo de 2021



Tapia Morales, Verónica Isabel
C.C. 1106043472

Dedicatoria

A mis padres Jorge y Lorena, que siempre me han apoyado para que pueda cumplir mis sueños, que me han dejado volar tan alto como he querido.

A ti mami por hacerme fuerte, no dejar que me diera por vencida cuando se ponía difícil y creer en mí y en lo lejos que puedo llegar.

A ti papi por ser mi fortaleza, por enseñarme a no conformarme, consolarme y abrazarme con tus oraciones siempre.

A mis hermanos Sebastián, Israel y Pedrito que son mis cómplices desde siempre, a quienes quiero con todo mi corazón.

A mi tía Beatriz quien ha sido mi apoyo incondicional.

A todos mis amigos que he conocido en el transcurso de este camino llamado vida.

Verónica Isabel Tapia Morales

Agradecimiento

Agradezco a Dios por ser quien me ha cuidado durante todo el camino, dándome fortaleza y llenando mi vida de bendiciones, alegrías y amor para lograr mis sueños.

A mi familia que a la distancia siempre me acompañó y me recibió con mucho amor y alegría cada vez que regresaba a casa.

A mi mejor amiga, Sandra Salguero, por su amistad, su apoyo incondicional en todo momento y con quien disfruté de muchas alegrías en nuestro paso por la universidad.

A los docentes de la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE, en especial a mi tutor MBA. Franco Machado, por todo su tiempo dedicado en el proceso y los conocimientos impartidos a lo largo de la carrera universitaria.

A mis amigos de la Residencia Universitaria ESPE, quienes se convirtieron en mi familia durante el tiempo que la universidad fue mi casa, gracias por los buenos momentos.

A la familia COMEX, infinitas gracias.

Verónica Isabel Tapia Morales

Índice de contenido

Carátula.....	1
Certificación	3
Responsabilidad de autoría	4
Autorización de publicación	5
Dedicatoria.....	6
Agradecimiento	7
Índice de contenido	8
Índice de tablas.....	11
Índice de figuras.....	12
Capítulo I	
Introducción	
Planteamiento del problema	15
Objetivos de la investigación.....	16
Objetivo General:.....	16
Objetivos específicos:.....	16
Justificación.....	17
Determinación de variables de estudio.....	18
Marco Teórico	19
Bases Teóricas	19
Antecedentes investigativos	22
Marco Conceptual.....	24
Capítulo II	
Metodología de la Investigación	
Enfoque de la investigación	27
Tipología de la investigación	27
Por su finalidad	27
Por las fuentes de información	27
Por las unidades de análisis.....	28
Por el control de las variables	28
Por el alcance	28
Instrumentos de recolección de información	28

Capítulo III

Resultados

Antecedentes del Tráfico Fronterizo	31
Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio - GATT	31
Resolución 10 sobre tráfico fronterizo de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio.....	31
Convenio de Estambul sobre Admisión Temporal.....	31
Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones	32
Resolución SENA 2019-0033-RE	33
Antecedentes de la Canasta Comercial Transfronteriza.....	34
Resolución del Nro. 007 -2016 del COMEX	35
Resolución Nro. 026- 2016 del COMEX	36
Resolución Nro. 034-2016 del COMEX	37
Antecedentes de la Zona de Integración Fronteriza.....	38
Constitución del Ecuador	38
Acuerdo amplio de integración fronteriza, desarrollo y vecindad.....	38
El Plan Binacional de Desarrollo Fronterizo.....	39
Decisión 459 de la Comunidad Andina: Política Comunitaria para la integración y el desarrollo fronterizo	40
Decisión 501 de la Comunidad Andina: Zonas de integración Fronteriza (ZIF) en la Comunidad Andina	41
Proceso de importación mediante Comercio Transfronterizo	42
Consideraciones Generales	42
Transporte de mercancías.....	43
Documentación a presentar.....	44
Proceso de importación	45
Flujograma del comercio transfronterizo.....	46
Proceso de importación mediante Canasta Comercial Transfronteriza	47
Consideraciones Generales	47
Documentación para la Canasta Comercial Transfronteriza	48
Proceso de importación mediante Canasta Comercial Transfronteriza	49
Liquidación de tributos con y sin Canasta Comercial Transfronteriza	50

Flujograma de la Canasta Comercial Transfronteriza	53
Importaciones del Distrito Loja-Macará 2015-2020	54
Cantidad	54
Flete	55
Seguro	56
Valor CIF de las importaciones	58
Principales importadores 2015-2020	59
Análisis de la Canasta Comercial Transfronteriza	61
Socialización de la resolución del COMEX Nro. 007-2016 en la Provincia de Loja	61
Comportamiento de la Canasta comercial Transfronteriza	63
Valor Agregado Bruto de la Provincia de Loja	68
Valor Agregado Bruto 2015	68
Valor Agregado Bruto 2016	70
Valor Agregado Bruto 2017	71
Valor Agregado Bruto 2018	73
Valor Agregado Bruto 2019	74
Evolución del Valor Agregado Bruto de Loja 2015-2019	76
Evolución anual del VAB sectorial	77
Evolución del Valor Agregado Bruto del Comercio	78
ndice de Competitividad Provincial	80
ndice de Competitividad Provincial 2017	80
ndice de Competitividad Provincial 2018	81
Comparación del índice de competitividad provincial 2017-2018	82
Ventas totales de la Provincia de Loja 2015-2020	84
Capítulo IV	
Conclusiones y Recomendaciones	
Conclusiones	86
Recomendaciones	89
Bibliografía	90

Índice de tablas

Tabla 1 Variables de la Investigación	18
Tabla 2 Operacionalización de Variables.....	30
Tabla 3 Cuotas de importación por segmento	36
Tabla 4 Ampliación de las cuotas de importación.....	37
Tabla 5 Número de contribuyentes autorizados por segmentos	38
Tabla 6 Zonas de Integración Fronteriza de Ecuador y Perú	42
Tabla 7 Valores para el cálculo del flete y seguro	43
Tabla 8 Cuotas de importación de la Canasta Comercial Transfronteriza	48
Tabla 9 Documentación para la Canasta Transfronteriza	49
Tabla 10 Comparación del uso de la Canasta Comercial Transfronteriza	50
Tabla 11 Liquidación sin Canasta Comercial Transfronteriza	51
Tabla 12 Liquidación sin Canasta Comercial Transfronteriza	52
Tabla 13 Cantidad de importaciones Distrito aduanero Loja-Macará 2015-2020.....	55
Tabla 14 Valor del flete de importaciones distrito aduanero Loja-Macará	56
Tabla 15 Valor del Seguro de importaciones distrito aduanero Loja-Macará	57
Tabla 16 Valor CIF de importaciones distrito aduanero Loja-Macará	59
Tabla 17 Principales importadores en Loja 2015-2020	60
Tabla 18 Asistencia de contribuyentes por cantón	62
Tabla 19 Consumo por Canasta	63
Tabla 20 Principales productos importados FOB	65
Tabla 21 Canastas Comerciales Transfronterizas atendidas a noviembre del 2016	66
Tabla 22 Valor Agregado Bruto de la Provincia de Loja 2015.....	69
Tabla 23 Valor Agregado Bruto de la Provincia de Loja 2016.....	70
Tabla 24 Valor Agregado Bruto de la Provincia de Loja 2017.....	72
Tabla 25 Valor Agregado Bruto de la Provincia de Loja 2018.....	73
Tabla 26 Valor Agregado Bruto de la Provincia de Loja 2019.....	75
Tabla 27 Evolución del Valor Agregado Bruto de Loja 2015-2019	76
Tabla 28 Variación Porcentual del Comercio en el VAB de Loja	79
Tabla 29 Índice de Competitividad provincial 2017	81
Tabla 30 Índice de competitividad provincial 2018	82
Tabla 31 Variación de los pilares más representativos del Índice de Competitividad	84
Tabla 32 Ventas totales de la Provincia de Loja 2015-2020	85

Índice de figuras

Figura 1	Flujograma del Comercio Transfronterizo	46
Figura 2	Flujograma de la Canasta Comercial Transfronteriza	53
Figura 3	Cantidad de importaciones Distrito aduanero Loja-Macará	55
Figura 4	Valor del flete en importaciones Distrito Loja-Macará	56
Figura 5	Valor del seguro en importaciones Distrito Loja-Macará	57
Figura 6	Valor CIF de importaciones Distrito Loja-Macará	59
Figura 7	Principales importadores en Loja 2015-2020	60
Figura 8	Asistencia de contribuyentes por cantón	62
Figura 9	Valor FOB y tributos a diciembre del 2016	64
Figura 10	Número de Trámites y Comerciantes	65
Figura 11	Principales productos importados de la Canasta Transfronteriza Loja	66
Figura 12	Proyección de Canasta Comerciales Transfronterizas atendidas a Junio del 2017	67
Figura 13	Valor Agregado Bruto Provincia de Loja 2015	69
Figura 14	Valor Agregado Bruto Provincia de Loja 2016	71
Figura 15	Valor Agregado Bruto Provincia de Loja 2017	72
Figura 16	Valor Agregado Bruto Provincia de Loja 2018	74
Figura 17	Valor Agregado Bruto Provincia de Loja 2019	75
Figura 18	Evolución del Valor Agregado Bruto Loja 2015-2019	76
Figura 19	Evolución anual del VAB sectorial Loja 2015-2019	77
Figura 20	Variación porcentual del Comercio 2015-2019	79
Figura 21	Ventas totales de la Provincia de Loja 2015-2020	85

Resumen

El Tráfico Fronterizo permite el intercambio comercial entre países vecinos con la finalidad de mejorar la calidad de vida de las personas que residen en ella, como es el caso de la Provincia de Loja, la cual por su ubicación geográfica y por convenios internacionales forma parte de la Zona de Integración Fronteriza. El objetivo del trabajo de investigación es analizar el Régimen de Tráfico Fronterizo en la Provincia de Loja y su aporte al desarrollo de la Zona de Integración Fronteriza, además de manera específica, la aplicación de la Canasta Comercial Transfronteriza que es la importación de ciertos productos libres de tarifas arancelarias. La investigación tiene un enfoque mixto, con diseño no experimental. Además del uso de bases de datos del Servicio Nacional de Aduana, Servicio de Rentas Internas y Banco Central. También se utilizó la entrevista como un instrumento de recolección de información, orientada a conocer lo que fue la aplicación de la Canasta Comercial Transfronteriza, el comercio fronterizo y los procesos en zona primaria. Como resultado, se obtiene que la medida tuvo una débil acogida por parte de los comerciantes por lo tanto no reactivó el comercio en la provincia ni logró el desarrollo económico esperado. En cuanto a los indicadores económicos analizados, muestra que, aunque el comercio se sitúa dentro de las cinco actividades principales de la provincia, este no ha mejorado al pasar de los años y su contribución a través del tiempo ha disminuido.

Palabras Clave:

- **DESARROLLO ECONÓMICO**
- **CANASTA COMERCIAL TRANSFRONTERIZA**
- **TRÁFICO FRONTERIZO**
- **ZONA DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA**

Abstract

Border Traffic enables commercial trading between neighboring countries in order to improve the quality of life of their residents. This is the case of the Province of Loja, which thanks to its geographical location and international covenants, it is part of the Border Integration Zone. The objective of this research is to analyze Loja province's Border Traffic Regime and its contributions to the Border Integration Zone development, specifically the implementation of the Cross-Border Commercial Basket initiative. This initiative allowed tariff-free trading of certain products, so that merchants could sell these at competitive prices within the province, reactivating trading activity. This research has a mixed approach, with a non-experimental design. Besides the use of databases for quantitative purposes, interviews were conducted and used as information collection instruments, designed to understand the implementation of the Cross-Border Commercial Basket, border trading and the primary zone's processes. Results show, the Cross-Border Commercial Basket initiative had a weak reception among merchants and therefore, it did not reactivate trade in the province nor it achieve the expected economic development. The economic indicators analyzed suggest that although trade is one of the top five economic activities in the province, over the years it has not seen improvements and its contribution to the local economy has decreased.

Keywords:

- **ECONOMIC DEVELOPMENT**
- **BORDER COMMERCIAL BASKET**
- **BORDER TRAFFIC**
- **BORDER INTEGRATION ZONE**

Capítulo I

Introducción

Planteamiento del problema

La caída del precio del petróleo y la devaluación del sol peruano con respecto al dólar son algunos de los factores que inciden en la diferencia de precios de los productos entre la República del Ecuador con la República del Perú y Colombia, por lo tanto, esta variación favorable al sol peruano y peso colombiano respectivamente resulta atractiva para el consumidor, puesto que prefieren cruzar la frontera para adquirir los mismo productos a un mejor precio. Sumado a lo anteriormente mencionado, con el fin de salvaguardar la incipiente industria del Ecuador y proteger la balanza de comercial, en el año 2015 el estado ecuatoriano implementó medidas de defensa comercial como lo es la salvaguardias, provocando así una contracción en la importación de productos de los países colindantes.

Todo lo anteriormente mencionado ha ocasionado que, al menos en los cantones fronterizos de la República del Ecuador, el comercio disminuya cada vez más, debido a que los precios cruzando la frontera, ya sea con Colombia o Perú, son catalogados como baratos por los consumidores, en consecuencia pueden conseguir los mismos productos a un menor precio, captando así gran parte de demandantes ecuatorianos, viéndose afectado sobre todo los comerciantes de esta zonas fronterizas y aumentando así el contrabando a través de los distintos pasos ilegales.

En este caso puntual, los comerciantes en especial de los cantones fronterizos con Perú de la Provincia de Loja se han afectado debido a las diferentes medidas tomadas por los gobiernos de turno, no han sido lo suficientemente efectivas para solventar los problemas que surgen en frontera y fomentar el desarrollo económico de la provincia.

De esta manera se ha planteado las siguientes preguntas de investigación en torno al problema planteado:

¿Cómo se ha desarrollado el tráfico fronterizo en la Provincia de Loja?

¿Cómo ha afectado el tráfico fronterizo el desarrollo económico de la provincia?

Objetivos de la investigación

Objetivo General:

Analizar la aplicación del Régimen de Tráfico Fronterizo en la Provincia de Loja y su aporte al desarrollo de la Zona de Integración Fronteriza

Objetivos específicos:

- Describir la normativa general y específica que da origen al régimen de excepción Tráfico Fronterizo y Zona de Integración Fronteriza.
- Identificar el proceso, actores y responsables que intervienen en la aplicación del comercio transfronterizo y Canasta Comercial Transfronteriza
- Analizar las importaciones de la Canasta Comercial Transfronteriza en la Provincia de Loja
- Determinar las variables relacionados al desarrollo económico de la Provincia de Loja durante el periodo 2015-2020

Justificación

La República del Ecuador comparte con su similar de Perú una frontera de 1,529 km de longitud, la cual abarca desde la Amazonía hasta la zona costera del Pacífico, siendo estas características geográficas, además de las sociales, económicas y demográficas las bases que han facilitado el comercio bilateral entre ambos países y el cumplimiento de los deseos de integración.

El trabajo de investigación analizará cómo se ha desarrollado el Régimen de tráfico fronterizo en la Provincia de Loja, específicamente evaluando la aplicación de la Canasta Comercial Transfronteriza durante su vigencia. Es relevante para la sociedad, ya que permitirá conocer que tan idónea fue la aplicación de esta, si realmente benefició a los contribuyentes autorizados y si contribuyó al desarrollo económico en la Provincia de Loja, la cual forma parte de la zona de integración fronteriza del lado ecuatoriano.

Así mismo, permitirá conocer si las estrategias y políticas relacionadas al comercio bilateral enfocado al desarrollo de las poblaciones fronterizas han sido beneficiosas para la provincia. Con los resultados obtenidos al finalizar la investigación se espera conocer como se ha venido desarrollando el tráfico fronterizo en esta zona.

Determinación de variables de estudio

Para el desarrollo de la investigación se han determinado las siguientes variables:

Tabla 1

Variables de la Investigación

Variable dependiente	Variable independiente
Comercio	Tráfico Fronterizo
Desarrollo Económico	
Política Fronteriza	
Competitividad	

Marco Teórico

Bases Teóricas

Esta investigación analiza el régimen de Tráfico Fronterizo en la Provincia de Loja, de acuerdo con convenios internacionales se permite el intercambio de mercancías entre zonas fronterizas, como ha sido catalogada la provincia. A continuación, se plantean aquellas teorías vinculadas con el desarrollo local y el comercio exterior que brindarán un soporte teórico para la realización de la investigación.

Teoría Keynesiana. Esta teoría fue desarrollada por el economista inglés John Maynard Keynes, que postula la importancia de la intervención del gobierno para estabilizar la economía y dotarlos de instrumentos y poder, para que las crisis económicas puedan ser evitadas, a través del uso de la política fiscal y monetaria (Díaz Almada, Pablo, 2020).

Para Keynes, las crisis se originaban por la baja demanda producto de las bajas expectativas de los consumidores. Consideraba que uno de los mecanismos más efectivos era estimular la demanda y regular la economía a través del intervencionismo del gobierno, de esta manera aumentaría la inversión, el empleo y la producción (Sevilla, 2015).

Uno de los estudios de Keynes fue la propensión marginal al consumo, esta demuestra que cuando se incrementa la unidad monetaria de su renta disponible, la persona estará dispuesta a gastar más, por el contrario si esta disminuye optará por ahorrarlo. Por supuesto, esto dependerá de las expectativas que tiene una persona con respecto al nivel de renta y al futuro (Singular Bank, 2018).

Entre las propuestas económicas de Keynes para el aumento de la demanda agregada, fue distribuir parte del ingreso de los ricos para los pobres, ya que el aumento del consumo eleva la producción y por lo tanto genera crecimiento económico en otras palabras mayor

distribución del ingreso equivale a mayor crecimiento. La redistribución del ingreso sería un mecanismo que favorecía al funcionamiento y recuperación de la economía, según Keynes una distribución más igualitaria actúa como un estímulo a la economía. Claramente los postulados de Keynes pretenden una menor desigualdad distributiva y la generación de un estado de bienestar (Delgado, 2014).

En cuanto a los instrumentos utilizados bajo los postulados de Keynes se encuentra: la inversión por parte del estado en infraestructura, incentivos fiscales a la inversión extranjera y privada, promoción de polos de desarrollo mediante empresas públicas, políticas redistributivas, mejoras de servicios sociales y creación de empleo.

Teoría de la demanda representativa. La teoría de la demanda representativa fue propuesta por el economista Staffan Linder, este expone que el intercambio comercial de bienes surge entre países que posean características similares como gustos y preferencias, con un nivel de desarrollo económico semejante. Además, consideraba que el comercio internacional se basa en ventajas comparativas originadas por las distintas dotaciones factoriales siendo el caso de los productos primarios (Comerciointernacionaludfblog, 2016).

Linder, en su libro *An Essay on Trade and Transformation*, establece que el nivel de ingresos promedio del país es un factor único e importante que ejerce influencia sobre la estructura de la demanda, además menciona:

Cuanto más similares sean las estructuras de demanda de dos países, más intensivo, potencialmente, es el comercio entre estos dos países. Si dos los países tienen exactamente las mismas estructuras de demanda, todos los exportables e importables de un país, son también exportables e importables portátiles del otro país (Linder, 1961, pág. 96).

De acuerdo con Linder, un bien que anteriormente haya tenido una fuerte demanda interna es muy susceptible a ser exportado. Por lo tanto, lo que genera la ventaja comparativa es la existencia de una notable demanda interna y que se den las condiciones para que el bien sea exportado de manera más fácil, ya que el mercado interno es un gran incentivo para la innovación y da paso a las economías a escala (Palmieri, 2019).

Teoría de la ventaja absoluta. La teoría de la ventaja absoluta hace referencia a que un país debido a sus condiciones naturales o específicas contará con una ventaja absoluta, la cual es originada por el uso de menos recursos para elaborar un bien en comparación a otro país. Es decir, si el país es capaz de producir con eficiencia, buena calidad y a menor coste de producción (Pedrosa, 2016).

Adam Smith consideraba que los países se especializan en aquellos bienes en los que poseen una ventaja absoluta, ya que representan un menor uso de los recursos de producción lo que les permite que puedan exportar esos bienes y con las ganancias generadas puedan comprar otros bienes que producen otros países (Sánchez, 2015).

Teoría de la dotación de la infraestructura. Esta teoría denota la importancia del capital físico de carácter público o de la infraestructura para contribuir al crecimiento de las regiones. La Teoría de la Dotación de infraestructura parte dos supuestos:

1) Hay factores o componentes que crean condiciones de crecimiento y generan una atmósfera de externalidades en una región; y 2) que el crecimiento puede ser inducido mediante la inversión para la creación o ampliación de estos factores o componentes (Gutiérrez Casas, 2006, pág. 211).

Un elemento fundamental para el desarrollo de esta teoría según Hirschmann, autor de esta teoría, es el *capital social fijo*. Para este pensador, sin este elemento no se puede dar el

desarrollo económico el cual, inclusive, puede atraer también a la inversión privada. Este capital social fijo “incluye todos los servicios públicos, desde la justicia y el orden a través de la educación y la salubridad pública hasta el transporte, las comunicaciones, la oferta de energía y agua, así como el capital agrícola fijo, y los sistemas de irrigación y drenaje” (Hirschman, 1961, pág. 89).

Según Urbano (2005), las actividades económicas no se dan en un lugar indefinido sino que se apoyan en un sustrato territorial, en el cual van interviniendo más factores para de esta manera lograr un aprovechamiento de los recursos disponibles en el entorno y que las posibilidades de desarrollo se vayan ampliando, dotándolos de más y mejores materiales recursos tecnológicos y factores de producción.

Teoría de la Base Económica. De acuerdo con esta teoría, relaciona el desarrollo de una región o de un área en específica a los flujos del comercio exterior. Esta teoría define a los sectores de producción de bienes y servicios para la exportación como actividades básicas regionales y que las actividades no básicas (aquellas actividades dirigidas al mercado local) dependen de las básicas (Tello, 2006).

Según esta perspectiva, lo que impulsa el crecimiento de una región o de un sector es el desarrollo del sector básico, ocasionando competitividad en el sector exportador. De esta manera se genera capital para producción proveniente de otro sector o región, atracción de trabajadores para sostener la continua expansión (Gaviria, 2010).

Antecedentes investigativos

A continuación, se presentan los antecedentes que guardan relación con la investigación, estos servirán de guía para el desarrollo de esta.

Según Jiménez (2017) menciona que, el tráfico fronterizo es esencial para una zona fronteriza, ya que la mayor parte de residentes se dedican a actividades comerciales. Para contrarrestar los efectos negativos de las salvaguardias en el Carchi, el gobierno de turno aplicó la medida de la Canasta Comercial Transfronteriza. Los resultados de esta investigación muestran que la aplicación de la Canasta Transfronteriza, se logró frenar el crecimiento del desempleo en la provincia y permitir abastecerse de productos que comprenden la Canasta en beneficio para sus locales. Otro de los resultados importantes obtenidos a partir de esta investigación fue que el aumento de los 2 puntos porcentuales del IVA durante el periodo 2015-2016 hizo que los productos nacionales se encarecieran en comparación a los productos extranjeros, ya que las personas preferían cruzar la frontera por el puente Rumichaca para obtener mejores precios.

Debido a la devaluación del peso colombiano y aplicación de las salvaguardias en la Provincia del Carchi el comercio en esta provincia se vio afectado. Es por esto por lo que el gobierno permitió la importación sin recargos arancelarios y libres del pago de derechos para que los productos adquiridos puedan ser vendidos a precios competitivos en el Carchi. Sin embargo, la aplicación de la Canasta Transfronteriza no cumplió con su función, ya que debido a la falta de conocimiento de la medida no tuvo acogida, únicamente 1204 personas se beneficiaron de un total de 6918 comerciantes autorizados. Claramente en la provincia existió una inconformidad con respecto a los ítems que estaban permitidos bajo esta modalidad, el 50% de los negocios de esta zona se dedican a la comercialización de textiles y calzados, productos no considerados dentro de la Canasta Transfronteriza. En base a todo lo anteriormente mencionado, la Canasta Comercial Transfronteriza no contribuyó al desarrollo económico de la provincia (Burgos, 2018).

Jaime y Vanegas (2018) mencionan que, uno de los detonantes para la fuga del comercio de Tulcán hacia Ipiales, fue la devaluación del peso colombiano frente a un dólar fortalecido, lo que llevó a la implementación de salvaguardias para proteger el comercio en Ecuador. En el año 2015 Tulcán fue declarada zona deprimida debido a los bajos ingresos de los comerciantes y una de las estrategias fue la implementación de la Canasta Comercial Transfronteriza, la cual no fue la solución más idónea para mitigar el problema de la disminución del comercio en esta zona. Otra conclusión del estudio es que existió malestar por la asignación de cupos a cada comerciante que podía beneficiarse de la Canasta, y mencionan que la cultura tributaria jugó un papel decisivo que no tuvo la relevancia necesaria.

Hasta antes de 1998, la integración fronteriza entre Ecuador y Perú se realizaba de manera muy lenta, debido al conflicto territorial existente entre los dos países que hasta ese momento generaba desconfianza para poder desarrollar proyectos de manera conjunta. Tras la firma del Tratado de Paz entre Ecuador y Perú en el año de 1998, dio paso a una nueva fase en cuanto a relaciones bilaterales se refiere y también en la integración fronteriza de ambos países. Como resultado surge el Plan Binacional de Desarrollo de la región Fronteriza entre Ecuador y Perú, se determinó que durante el periodo 2007-2012, este contribuyó a que Ecuador tenga una balanza comercial creciente y positiva con respecto a Perú, lo que le ha permitido tener un desarrollo económico de ambas naciones en sus fronteras (Benítez, 2015).

Marco Conceptual

Canasta Comercial Transfronteriza. Con la finalidad de reactivar la economía, se implementó como herramienta la Canasta Comercial Transfronteriza, la cual permite a los comerciantes domiciliados en zonas declaradas como deprimidas, ingresar ciertos productos de

los países vecinos (Perú y Colombia) sin pagar aranceles ni salvaguardias, según los cupos de importación asignados (Rosero & Hallo, 2018).

Canasta Familiar Transfronteriza. Según resolución del SENA (2019) sobre el Procedimiento General del Régimen Transfronterizo se define como “el conjunto de bienes necesarios para la subsistencia básica cotidiana del residente de la Zona de Integración Fronteriza del lado ecuatoriano, que ingresa al Ecuador por vía terrestre, según los convenios binacionales suscritos con Colombia y Perú” (pág. 2).

Desarrollo económico. Se define como desarrollo económico como “la capacidad que tiene un país de generar riqueza. Esto, además, se debe reflejar en la calidad de vida de los habitantes” (Roldán, 2018).

Efectos personales del viajero. Se considera como efectos personales del viajero a aquellos bienes de uso exclusivo y consumo personal de viajero, siempre que por su cantidad o valor no puedan ser considerados comerciales, y que se encuentran exentos del pago de tributos recargos arancelarios y restricciones técnicas al comercio exterior (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2019).

Salvaguardias. La Organización Mundial del Comercio define a las salvaguardias como una medida para “restringir temporalmente las importaciones de un producto) para proteger a una rama de producción nacional específica de un aumento de las importaciones de un producto que cause o amenace causar daño grave a esa rama de producción” (Organización Mundial del Comercio, 2015)

Tráfico Fronterizo. De acuerdo con 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 que fije el Servicio Nacional de Aduana (Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones, 2010).

Zona de Integración Fronteriza. La Comunidad Andina de Naciones en base a la Decisión 501 define a las Zonas de Integración fronteriza como “los ámbitos territoriales fronterizos adyacentes de los países miembros de la Comunidad Andina, en las que se ejecutarán planes, programas y proyectos para impulsar su desarrollo de manera conjunta, compartida y coordinada” (Comunidad Andina, 2001).

Zona deprimida. “Área o región de un país que se distingue de las demás por su menor grado de industrialización” (Enciclopedia Económica, 2009)

Capítulo II

Metodología de la Investigación

Enfoque de la investigación

Según Hernández, Fernández y Baptista (2014) mencionan que existen dos enfoques principales: el enfoque cualitativo y el enfoque cuantitativo, de los cuales de manera conjunta surge un tercer enfoque que lo denominaron enfoque mixto que es la combinación de ambas (pág. 4)

Para el desarrollo de la investigación se utilizará un enfoque mixto, es decir cuantitativo y cualitativo. Es de tipo cualitativo, puesto que analiza las resoluciones y la información para la aplicación del régimen de excepción de Tráfico Fronterizo en la Provincia de Loja, además se realizará una entrevista con el objetivo de conocer los procesos que se realizan en zona primaria con respecto al Régimen de Tráfico Fronterizo. En cuanto al enfoque cuantitativo, se hará uso de bases de datos de distintas instituciones para analizar estadísticamente aspectos relativos al Tráfico Fronterizo en la provincia.

Tipología de la investigación

Por su finalidad

Por la finalidad la investigación es aplicada, ya que pretende contribuir con la construcción de conocimiento nuevo acerca de la incidencia Régimen de Tráfico Fronterizo. Por lo tanto, analizará la información existente para generar nuevos resultados de la investigación.

Por las fuentes de información

De acuerdo con las fuentes de información es documental, debido a que la investigación se encuentra basada en fuentes documentales de registros públicos de las instituciones

referentes al tema de estudio. Para la investigación se utilizará información secundaria, es decir resoluciones e informes emitidos por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, así como información del SRI, el Banco Central y el sistema de información COBUS para la obtención de datos relacionados al Régimen de Tráfico Fronterizo.

Adicionalmente, se realizará entrevistas semiestructuradas a personas conocedoras del tema de investigación y encuestas para recopilar información relevante que aportará al estudio del problema de investigación.

Por las unidades de análisis

Analítica, debido a que el Régimen de Tráfico Fronterizo es la unidad analizada de la investigación, al ser una variable cualitativa se tomará en cuenta otros factores como registros de comerciantes que se acogieron al régimen, entre otras.

Por el control de las variables

Por el control de las variables es no experimental, de esta manera se observará y analizará la situación real en un contexto exento de la manipulación de variables que influyan en el Régimen de Tráfico Fronterizo en la Provincia de Loja.

Por el alcance

Por el alcance es descriptivo, puesto que enlista las características del Régimen de Tráfico Fronterizo con la finalidad de identificar un patrón de comportamiento del desarrollo económico de la Zona de Integración Fronteriza.

Instrumentos de recolección de información

Para el desarrollo de la investigación se utilizarán fuentes primarias, como bases de datos del: Banco Central del Ecuador, Instituto de Censos y Estadísticas, Ministerio de

Producción Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, Servicio de Rentas Internas. Así como Boletines oficiales del Comité de Comercio Exterior y del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Además, se hará uso de la entrevista como instrumento de recolección de la información

De igual forma se utilizará fuentes de información secundaria como investigaciones previas relacionadas a la temática, noticias de periódicos y publicaciones en páginas web.

Operacionalización de Variables

A continuación, se presenta la Tabla Nro.2 con la Operacionalización de las variables de la investigación.

Tabla 2
Operacionalización de Variables

Dimensión	Variable	Indicador	Unidad	Fuente
Comercial	Tráfico Fronterizo	-Volumen de importaciones bajo Canasta Comercial Transfronteriza -Procesos para acceder a beneficios -Socialización de la Canasta Transfronteriza	-Dólares -Unidad -Porcentaje	Bases de datos SENAE
	Comercio	-Valor de las importaciones del Distrito Loja-Macará	-Dólares	Bases de datos
	Política Fronteriza	-Resoluciones relativas al tema	-Unidad	SENAE Documentos normativos
Económica	Desarrollo Económico	-Valor Agregado Bruto Provincial -Ventas Total	-Porcentaje -Dólares	Banco Central del Ecuador Servicio de Rentas Internas
	Competitividad	-Índice de competitividad	Porcentaje	Ministerio de Producción Comercio Exterior, Inversiones y Pesca

Capítulo III

Resultados

Antecedentes del Tráfico Fronterizo

Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio - GATT

En el año de 1947 nace el *Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio - GATT*, suscrito por 90 países, el cual tuvo como objetivo velar por un correcto funcionamiento del comercio internacional, más abierto, transparente y liberal. En su *artículo XXIV: Aplicación territorial - Tráfico fronterizo, Uniones aduaneras y zonas de libre comercio*, de manera superficial establece que las disposiciones de dicho acuerdo no deben ser motivo para obstaculizar las ventajas concedidas de un país limítrofe a otro con la finalidad de facilitar el tráfico fronterizo. Además, recalca la importancia del libre comercio y de una mayor integración de las economías mediante acuerdos entre países (Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros, 1947).

Resolución 10 sobre tráfico fronterizo de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio

Respecto a política de integración fronteriza de los países latinoamericanos, la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), posteriormente Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), en la Resolución 10 de 1960 menciona al “tráfico fronterizo” como aquel que es efectuado por poblaciones que se encuentran en zonas fronterizas, destinado al consumo local en valor y volumen reducido (Arciniegas, 2017).

Convenio de Estambul sobre Admisión Temporal

El Convenio de Estambul, el cual entra en vigencia en el año de 1993 y es adoptado por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), abarca temas sobre la admisión temporal de

mercancías Este convenio incluye en sus 13 anexos, el *Anexo B.8 relativo a las mercancías importadas en tráfico fronterizo*, este tiene como objetivo mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos que viven en zona fronteriza y permite la admisión temporal de aquellas mercancías que lleven los habitantes de las zonas fronterizas con la finalidad de efectuar actividades profesionales o comerciales, así como los considerados como efectos personales o artículos domésticos importados y destinados para su reparación. También incluye aquel equipo destinado para ejecutar trabajos dentro de la zona fronteriza (Organización Mundial del Comercio, 1997).

Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones

El Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones (COPCI), en el artículo 166 determina que:

De acuerdo con 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 que fije el Servicio Nacional de Aduana (Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones, 2010).

Es decir mediante este artículo, correspondiente al capítulo VII - Regímenes aduaneros de la sección IV, da lugar a que los ciudadanos que vivan en zonas establecidas como fronterizas puedan gozar de ciertos beneficios como la simplificación de formalidades aduaneras que se realiza ordinariamente en una operación de comercio exterior así como la reducción de pagos de tributos por concepto de importaciones.

Así mismo en el reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, del Libro V del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones en el Artículo 211. Tráfico Fronterizo establece que:

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 y cumpliendo con los procedimientos que para el efecto establezca la Dirección General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

En efecto tanto el Art. 166 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones y el Art. 211 del Reglamento al Título de la Facilitación Aduanera para el Comercio, de manera similar establecen que está permitido y amparado por la ley del Estado ecuatoriano el intercambio de mercancías entre poblaciones fronterizas, con ciertos beneficios al situarse en los límites determinados, cumpliendo las disposiciones del ente encargado como lo es el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

Resolución SENA E 2019-0033-RE

El régimen de Tráfico Fronterizo es calificado como un régimen de excepción establecido en el Art.166 por Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones, con la finalidad de brindar beneficios a las personas que viven en zonas de frontera, todo esto para lograr un desarrollo tanto económico y social de las mismas. Para el mismo, el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) a través de la resolución SENA E 2019-0033-RE, expedida en abril del 2019, insta las generalidades del Régimen Transfronterizo, regulando las actividades que tienen lugar en las fronteras ecuatorianas.

Uno de los elementos que figuran dentro de este régimen, es el de la Canasta Familiar Fronteriza, la cual le permite a un grupo familiar que resida en la zona de integración fronteriza,

pueda adquirir bienes necesarios para su uso diario, ingresando dichos bienes por la frontera terrestre, ya sea de la frontera con Colombia o Perú. Es importante recalcar que los mismos, no pueden ser utilizados para fines comerciales.

Uno de los elementos que rige la resolución es el de *Comercio Transfronterizo*, el cual lo define como aquella importación o exportación de mercancía sujeta a pago de tributos realizada por vía terrestre, hasta por un monto de \$ 2000. 00 (dos mil dólares de los Estados Unidos de América), siempre y cuando se efectúe bajo las condiciones establecidas por dicha resolución. Es importante establecer que, ya sea una importación o exportación, es necesaria la presentación de los documentos de control requeridos según sea el caso. No obstante, a lo anteriormente mencionado, una vez cada doce meses las personas podrán importar bienes por un valor de hasta \$500 del precio pagado o realmente por pagar, exonerándose de la presentación de documentos de control. Una de las ventajas de acogerse al Régimen de Tráfico Fronterizo, es que el mismo no requiere de un agente de aduana para realizar el despacho de la mercancía en aduana. En caso de superar los \$2000 las mercancías deberán seguir el proceso normal para la declaración aduanera correspondiente.

Antecedentes de la Canasta Comercial Transfronteriza

La aplicación de las salvaguardias en el año 2015, medida dispuesta con la finalidad de equilibrar la balanza comercial negativa que el Ecuador poseía en aquel entonces, tuvieron sus efectos colaterales, ya que los productos importados eran mucho más caros por lo tanto poco atractivos para el consumidor. Complementario a esto, la devaluación del sol peruano con respecto al dólar americano produjo que los productos sean mucho más atractivos en Perú, por ello los residentes de zonas de frontera prefieren cruzar la frontera y adquirir lo mismo pero un mejor precio. Con el propósito de aliviar las dificultades por las que atraviesan las zonas de

frontera, mediante petición presentada por el poder legislativo y otras autoridades seccionales a la Presidencia de la República del Ecuador, se propuso la aplicación de la Canasta Comercial Transfronteriza como una medida para ayudar a los comerciantes de la zona de frontera, para que sus productos sean igual de competitivos que los países con los que colindan.

Resolución del Nro. 007 -2016 del COMEX

La resolución Nro. 007 -2016, adoptada en sesión el 25 de mayo del 2016, entró en vigor el 20 de junio del mismo año, resolvió diferir al 0% la aplicación de tarifas arancelarias y la aplicación de recargos arancelarios a las importaciones de 70 subpartidas realizadas por comerciantes residentes de la Provincia de Loja y que cumplan con el requisito de ser contribuyentes activos. Una de las condiciones fundamentales que resalta la resolución para aquellos bienes que sean importados bajo la modalidad de Canasta Comercial Transfronteriza deberán ser vendidos únicamente dentro de la provincia. La medida tuvo vigencia hasta el 20 de junio del 2017

El documento también detalla que el desarrollo de la modalidad de Canasta Comercial Transfronteriza será bajo el régimen de excepción de Tráfico Fronterizo y las importaciones serán realizadas vía terrestre a través de los puntos de control aduaneros localizados en el Puente Internacional de Macará y Lalamor, los cuales corresponden a la Dirección Distrital del SENA E de Loja.

Por disposición de la resolución el ente encargado de remitir el listado de aquellos comerciantes acreedores de tal beneficio fue el Servicio de Rentas Internas (SRI), con fecha de corte de la adopción de la resolución, teniendo como resultado la siguiente segmentación de las ventas anuales registradas por el SRI dentro del periodo fiscal correspondiente al periodo fiscal 2015 y una asignación de la cuota de importación según el segmento perteneciente.

Tabla 3*Cuotas de importación por segmento*

Segmento	Ventas Anuales	Cuota de importación
1	\$0 - \$20 000	Hasta \$3760.90 FOB
2	Mayor a \$20 000 - \$160 000	Hasta \$4466.88 FOB
3	Mayor a \$160 000	Hasta \$5139.21 FOB

Fuente: Comité de Comercio Exterior (2016)

El artículo 6 de dicha resolución, permitió que en caso de que algunos beneficiarios se hayan agrupado puedan presentar una sola factura como documento de soporte para un posterior despacho individual de los bienes importados.

Resolución Nro. 026- 2016 del COMEX

El 04 de octubre de 2016 a través de la resolución Nro. 026-2016 emitida por el Comité de Comercio Exterior, decidió renovar la cuota de importación de los comerciantes de varias provincias del país que gozaban del beneficio de la Canasta Comercial Transfronteriza, entre esas la de la Provincia de Loja, con el fin de continuar favoreciendo a las denominadas zonas de integración fronteriza.

Las renovaciones de las cuotas de importación fueron aplicadas a todos los comerciantes beneficiarios sin perjuicio de los saldos previos amparados por la resolución Nro. 007-2016. En otras palabras, una vez agotada la cuota otorgada en la resolución Nro. 007-2016, se podrá renovar la misma cuota por una única vez, siempre y cuando el saldo sea menor o igual a \$50. Otro cambio importante en esta resolución es la ampliación de la base de contribuyentes, incluyendo al listado de beneficiarios a aquellos comerciantes que en SRI tengan como segunda

o tercera actividad el comercio. Dicha medida permitió que sean muchas más las personas de la Provincia de Loja beneficiarse de formar parte de una Zona de Integración Fronteriza.

Además, al listado de las subpartidas permitidas ingresar bajo la modalidad de Canasta Comercial Transfronteriza, se sumaron 10 subpartidas arancelarias más, en las que se encuentran productos como motosierras, máquinas para lavar ropa, hornos microondas etc.

Resolución Nro. 034-2016 del COMEX

Uno de los cambios importantes de esta resolución es la ampliación de las cuotas de importación para cada segmento, recalando que dichos montos solo pueden ser renovados una sola vez. Además, la base de los contribuyentes tuvo como parámetros a aquellos contribuyentes ubicados en la Provincia de Loja cuya actividad económica primaria y secundaria era el comercio.

Tabla 4

Ampliación de las cuotas de importación

Segmento	Ventas Anuales	Cuota de importación
1	\$0 - \$20 000	Hasta \$10 841.61 FOB
2	Mayor a \$20 000 - \$160 000	Hasta \$21 240.00 FOB
3	Mayor a \$160 000	Hasta \$35 136.00FOB

Fuente: Comité de Comercio Exterior (2016)

Como se puede observar en la tabla 5, el segmento 1 abarca un total de 15509 contribuyentes, el segmento 2 a 2897 contribuyentes y el segmento 3 a 773 contribuyentes, ascendiendo el

número de contribuyentes autorizados en la Provincia de Loja que podían hacer uso de la Canasta Comercial Transfronteriza a un total de 19.179 personas.

Tabla 5
Número de contribuyentes autorizados por segmentos

Segmento	Contribuyentes autorizados
1	15.509
2	2897
3	773
Total	19.179

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2016)

Antecedentes de la Zona de Integración Fronteriza

Constitución del Ecuador

En el artículo 249 de la Constitución de la República del Ecuador reza que, “Los cantones cuyos territorios se encuentren total o parcialmente dentro de una franja fronteriza de cuarenta kilómetros, recibirán atención preferencial para afianzar una cultura de paz y el desarrollo socioeconómico, mediante políticas integrales que precautelen la soberanía, biodiversidad natural e interculturalidad” (Constitución de la República del Ecuador, 2008, pág. 78).

Es decir, el estado ecuatoriano mediante este artículo busca garantizar un trato diferenciado y favorecido a aquellos territorios denominados como zonas de frontera, para que, a través de diversos mecanismos, como políticas económicas, leyes o inversión en infraestructura puedan favorecer al desarrollo tanto económico como social de las mismas.

Acuerdo amplio de integración fronteriza, desarrollo y vecindad

El Acuerdo amplio de integración fronteriza, desarrollo y vecindad, pactado en el año de 1998 por la República del Perú y la República del Ecuador, fue convenido por los dos países, tras el acuerdo de la firma de paz, con la finalidad de lograr una cooperación internacional e

impulsar un desarrollo conjunto, favoreciendo a las poblaciones que habitan en estas zonas fronterizas y mejorando su calidad de vida. El acuerdo vela por los intereses y aspiraciones de ambos países firmantes y promueve la integración de ambas naciones, dejando en el pasado los conflictos limítrofes existentes.

Dicho acuerdo tiene como pilar cuatro componentes que lo conforman. El primer componente es el *Comité de vecindad* y el segundo el *Fortalecimiento de la cooperación Bilateral*, siendo ambos de carácter político. El tercer pilar denominado, *Régimen Fronterizo* el cual es de carácter comercial y de interés para la investigación, busca facilitar el tránsito de personas, vehículos y mercancías a través de la suscripción de un convenio que facilite el mismo y además determina cuales son los pasos de frontera terrestres entre Ecuador y Perú para el tráfico que se genere en ambas fronteras y para facilitar el comercio.

El cuarto pilar que compone el *Acuerdo amplio de Integración fronteriza, desarrollo y vecindad*, es el denominado *Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza*, convirtiéndose en una herramienta que, a través de la adopción de proyectos y programas, busca el desarrollo de las Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) de los territorios de ambas naciones (Sempértégui, 2015).

El Plan Binacional de Desarrollo Fronterizo

Como ya se mencionó anteriormente, el Plan de Desarrollo Fronterizo nace a partir del Acuerdo Amplio de Integración Fronteriza suscrito en Brasilia en 1998, como un mecanismo para ejecutar obras, proyectos nacionales y binacionales a beneficio de las poblaciones fronterizas de ambos países y lograr un verdadero desarrollo a las Zonas de Frontera ecuatorianas y peruanas. En la actualidad, constituye un elemento necesario para promover la cooperación mutua para mejorar la calidad de vida de las poblaciones situadas en estas zonas.

El trabajo conjunto de las naciones busca aunar esfuerzos de ambos países, lograr un mayor manejo y uso eficientes de los recursos para así obtener resultados que verdaderamente evidencien el desarrollo de los territorios fronterizos, fomentando a la inversión privada, así como estrategias en áreas como educación, salud, medio ambiente, conexión vial entre otros ámbitos (Sempértegui, 2015).

Decisión 459 de la Comunidad Andina: Política Comunitaria para la integración y el desarrollo fronterizo

La Decisión 459 es adoptada en el año de 1999 por la Comunidad Andina, organismo internacional formado por cuatro países entre ellos Ecuador y Perú, la cual tiene como objetivo principal el mejoramiento de la calidad de vida de las poblaciones que conforman dichos países y la continua modernización de estas. Es por esto por lo que, a través de dicha decisión, la Comunidad Andina implementa una política comunitaria para contribuir al desarrollo económico como social de las Zonas de Integración Fronteriza – ZIF (Comunidad Andina, 1999).

Entre los objetivos específicos de la decisión, se encuentra el facilitar la libre circulación de personas, bienes, capitales y servicio, esto mediante la armonización de las normativas los diferentes pasos de frontera autorizados y la necesaria estructura física tanto para aduanas y migración; así como el fomento del desarrollo de las ZIF mediante estrategias adecuadas que conlleven a la consecución de este encaminadas a satisfacer necesidades de la población en diferentes aspectos. Todo lo anteriormente mencionado a través del dialogo y la cooperación de las distintas autoridades.

Decisión 501 de la Comunidad Andina: Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) en la Comunidad Andina

Las denominadas Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) son reguladas por la Decisión 501 de la Comunidad Andina, aprobada por el Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores en junio del 2001. Son denominadas como “ámbitos territoriales fronterizos adyacentes de los países miembros de la Comunidad Andina, en las que se ejecutarán planes, programas y proyectos para impulsar su desarrollo de manera conjunta, compartida y coordinada” (Comunidad Andina, 2001).

El artículo 4 de la Decisión establece que las ZIF generará un desarrollo fronterizo sostenible en cinco dimensiones. En materia de desarrollo, en el ámbito de desarrollo social demanda la satisfacción de las necesidades de las poblaciones que habitan en las zonas fronterizas. En lo que concierne al desarrollo económico, busca el crecimiento y modernización de las zonas fronterizas, a través de las ventajas que trae consigo la ubicación de dichas zonas y los distintos mecanismos de integración.

Las ZIF tienen lugar en un espacio geográfico determinado, establecido de manera legal por los países de la Comunidad Andina y cumpliendo con un sinnúmero de criterios que rezan en la decisión. En el caso la Zona de Integración Fronteriza de Ecuador y Perú corresponde los siguientes territorios:

Tabla 6*Zonas de Integración Fronteriza de Ecuador y Perú*

Ecuador	Perú
Provincia del Oro	Departamento de Tumbes
Provincia de Loja	Departamento de Piura
Provincia de Zamora Chinchipe	Provincias de Maynas y Alto Amazonas del
Provincia de Morona Santiago	departamento de Loreto
Provincia de Orellana	Provincias de Jaén y San Ignacio del
Provincia de Pastaza	Departamento de Cajamarca
Provincia de Sucumbíos	
Provincia de Napo	

Fuente: Banco Central del Ecuador (2017)

Proceso de importación mediante Comercio Transfronterizo***Consideraciones Generales***

El régimen de Tráfico Fronterizo forma parte de los denominados Regímenes Particulares o de Excepción, esto debido a que las operaciones aduaneras particulares tienen regulaciones especiales. El código de identificación del Régimen en el sistema aduanero ecuatoriano, ECUAPASS, es el 92.

En la Resolución del SENA E 2019-0033-RE menciona que, se entiende como *Comercio Transfronterizo* a las importaciones o exportaciones de mercancía tributable realizadas por vía terrestre por un monto de hasta \$2000, siempre y cuando cumpla con las disposiciones previstas. Además, en el Artículo 4 de dicha resolución, recalca que, con la finalidad de cumplir las restricciones técnicas al comercio exterior, tanto las importaciones como exportaciones de

bienes tributables requieren de la presentación de documentos previo según lo requiera el caso. No obstante, una vez cada doce meses se podrá importar mercancía tributable valorada hasta un monto de \$500, sin la necesidad de presentación de los documentos de control previo.

Las mercancías consideradas como efectos personales tributables del viajero o aquellas que no requieran de Documentos de Control Previo serán clasificadas en el capítulo 98, en la subpartida específica a la que corresponda respectivamente. Caso contrario, si la mercancía requiere de la presentación de DCP la mercancía será clasificada y declarada en la subpartida específica correspondiente de los capítulos del 1 al 97.

El importador que se acoja al Régimen Transfronterizo y sus mercancías se encuentren dentro del monto previsto en la resolución, no necesitan de un agente de aduana para el despacho de su mercancía.

Transporte de mercancías

El artículo 7 de la resolución que rige al Comercio Transfronterizo menciona que, en el caso que el importador realice por su cuenta, el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) determinará el costo presuntivo por concepto de transporte de las mercancías. A continuación, se presenta un cuadro con los valores utilizados para el cálculo de este:

Tabla 7

Valores para el cálculo del flete y seguro

	Menor a \$2000	Mayor a \$2000
Flete	\$1.50 por cada kilogramo	10% de Valor FOB
Seguro	Póliza de Seguro o seguro presuntivo (1%)	1% del valor de las mercancías

Fuente: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (2019)

Si la mercancía valorada es menor a \$2000, el importador deberá contar con una póliza de seguro contratada por cuenta propia o caso contrario el SENA E aplicará un seguro presuntivo del 1% del valor de los bienes tributables. Para el cálculo del flete se cobrará una tarifa de \$1.50 por cada kilogramo pesado.

En el caso que las mercancías valoradas tengan un valor mayor a \$2000, estas ya no podrán acogerse al Régimen Tráfico Fronterizo, por lo que serán sometidas a un despacho ordinario con su respectiva declaración aduanera y para el cálculo del flete se considerará un porcentaje del 10% del valor FOB de las mercancías.

Documentación a presentar

El importador deberá presentar los siguientes documentos solicitados por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador:

- Cédula de Identidad
- Factura comercial de compra de la mercancía
- Documentos de Control Previo – DCP (en caso de que la mercancía importada lo requiera)
- Certificado de origen; siendo este de carácter opcional para acceder a una preferencia arancelaria en caso de que exista.

Proceso de importación

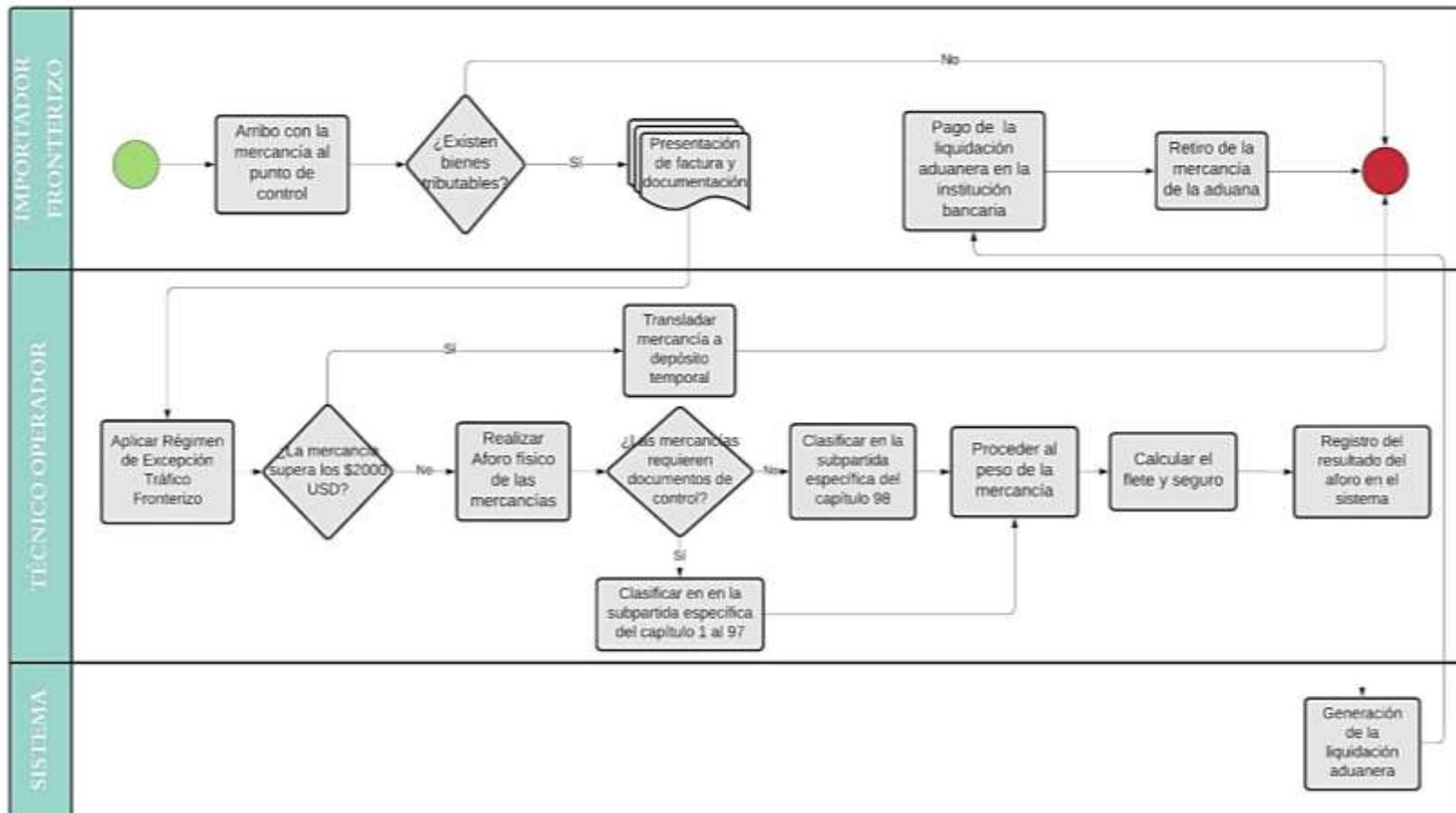
A continuación, se detalle el proceso del Régimen de excepción Tráfico Fronterizo:

1. Arribo del usuario con la mercancía al punto de control aduanero
2. Presentación de los documentos como cédula de identidad, factura comercial, DCP (en caso de requerirse) y Certificado de Origen (Opcional) por parte del usuario.
3. La persona encargada de realizar el trámite es el técnico operador, quien realiza el aforo físico de las mercancías.
4. El Técnico Operador, realiza el peso de la mercancía para el cálculo del valor por concepto de flete y con la factura comercial calcula el valor del seguro
5. Con toda la información sobre la mercancía el Técnico Operador ingresa el resultado del aforo al sistema.
6. El sistema genera la liquidación aduanera
7. El usuario realiza el pago de la liquidación aduanera en la institución financiera respectiva
8. Finalmente, el usuario presenta el comprobante de pago en el Distrito aduanero
9. Salida de la Mercancía

Flujograma del comercio transfronterizo

Figura 1

Flujograma del Comercio Transfronterizo



Proceso de importación mediante Canasta Comercial Transfronteriza

Consideraciones Generales

La Canasta Comercial Transfronteriza en la Provincia de Loja fue el diferimiento del arancel al 0% y la exclusión de la aplicación de recargas arancelarias, así como de documentos de control previo a un grupo específico de mercancías importadas. Sin embargo, los productos no estuvieron exentos de impuestos como el Valor Agregado (IVA), Consumos Especiales (ICE) y Fondo de Desarrollo para la Infancia (FODINFA).

La importación de las mercancías que constan en la Canasta Comercial Transfronteriza se realizó bajo el régimen de excepción *Tráfico Fronterizo* (Régimen 92). Se efectuó de manera terrestre mediante el punto de control aduanero del puente internacional de Macará o de Lalamor ubicados en la Provincia de Loja.

Con la finalidad de controlar los cupos que cada comerciante autorizado de la provincia dispone, hicieron uso del sistema Ecuapass, el cual evidenció el monto al que ascendió el cupo asignado y el saldo correspondiente. A diferencia del Comercio Transfronterizo, los productos autorizados e ingresados bajo la modalidad de Canasta Comercial Transfronteriza estuvieron libres de la presentación de Documentos de Control Previo y superaron el monto de \$2000 descrito en la Resolución SENA 2019-0033-RE.

La Canasta Comercial Transfronteriza de la Provincia de Loja incluyó 80 subpartidas arancelarias en la que se encontraron productos como artículos de cocina, llantas, ventiladores, repuestos de vehículos y motocicletas, impresoras, celulares, televisores, instrumentos y mobiliarios médicos entre otros productos.

Beneficiarios y Montos

Los beneficiarios de la Canasta Comercial fueron los comerciantes domiciliados en la Provincia de Loja (Contribuyentes activos) que poseían RUC o RISE y aquellos que registraron como segunda o tercera actividad el comercio, listado que fue remitido por el Servicio de Rentas Internas. Así mismo se fijó un monto específico para cada comerciante en base a la facturación que registraron en el año 2015, el cual fue clasificado en tres segmentos.

Tabla 8

Cuotas de importación de la Canasta Comercial Transfronteriza

Montos fijados para la Canasta Comercial Transfronteriza según Resolución Nro. 034-2016 del COMEX	
Facturación al 2015	Cuota de importación
Segmento 1: Hasta 20 000	Hasta \$10 841. 61 FOB
Segmento 2: Mayor a \$20 000 y hasta \$160 000	Hasta \$21 240. 00 FOB
Segmento 3: Mayor a \$160 000	Hasta \$35 136. 00 FOB

Fuente: Comité de Comercio Exterior (2016)

Documentación para la Canasta Comercial Transfronteriza

La documentación presentada variaba dependiendo si se trataba de una persona natural, persona jurídica o grupo de personas naturales; siendo el último un beneficio amparado por el artículo 6 de la Resolución No. 007-2016 del COMEX, el que varias personas naturales puedan presentar una sola factura para el despacho individual de los bienes importados.

Tabla 9
Documentación para la Canasta Transfronteriza

Persona Natural	Persona Jurídica	Grupo de Personas Naturales
Cédula de identidad	Registro Único de	Cédula de Identidad de cada
Factura comercial de la mercancía	Contribuyente (RUC)	beneficiario del grupo
	Documento Vinculante a la persona jurídica (representante legal)	Factura comercial de la mercancía (misma factura en todas las liquidaciones)
	Factura comercial de la mercancía	

Proceso de importación mediante Canasta Comercial Transfronteriza

A continuación, se detalla el proceso de importación bajo la modalidad de Canasta Comercial:

1. Arribo del comerciante con la mercancía al punto de control aduanero del Servicio Nacional de Aduana.
2. Presentación de la documentación por parte del comerciante.
3. El Técnico Operador realiza el aforo de toda la mercancía.
4. Con toda la información sobre la mercancía el Técnico Operador ingresa el resultado del aforo al sistema.
5. El sistema genera la liquidación aduanera.
6. El comerciante realiza el pago de los tributos en la Institución Bancaria.
7. Presentación del comprobante de pago.
8. Salida de la mercancía.

Liquidación de tributos con y sin Canasta Comercial Transfronteriza

Con la finalidad de conocer el beneficio que obtenían los comerciantes al hacer uso de la Canasta Comercial Transfronteriza, se ejemplifica una comparación de los tributos y documentos de control a considerar con el uso y sin el uso del beneficio, para la importación de un Televisor LED de 55" de subpartida arancelaria 8528.72.00.49.

Tabla 10

Comparación del uso de la Canasta Comercial Transfronteriza

C C T	Subpartida	Mercancía	Advalorem	Salvaguardia	Fodinfra	IVA	DCP
Si	8528.72.00.49	Televisor Led 55"	0%	0%	0.5%	14%	Sin presentación de DCP
No	8528.72.00.49	Televisor Led 55"	20%	40%	0.5%	14%	Cuando supera 5 unidades y \$3000

Como se observa en la tabla Nro.10, al hacer uso de la Canasta Comercial Transfronteriza, amparada bajo el régimen de Tráfico Fronterizo, el comerciante estaba exento del pago del Advalorem, Salvaguardia y no tenía la necesidad de presentar Documentos de Control Previo, a diferencia que sin el uso del beneficio, el mismo producto mantenía una tarifa arancelaria del 20%, recargo arancelario (salvaguardia) del 40% y la presentación de Documentos de Control Previo en el caso que la mercancía superase las 5 unidades y un valor de \$3000 USD.

Para ejemplificar una liquidación aduanera se utilizará el mismo producto, Televisor LED de 55" con un valor en la factura comercial de \$912.28 USD con un peso de 20 kg y el valor en aduana de \$951.40 USD.

Tabla 11*Liquidación sin Canasta Comercial Transfronteriza*

Descripción	Valor
FOB	\$912.28
Flete (\$1.50 USD x kg)	\$30
Seguro (1% FOB)	\$9.12
Valor en Aduana	\$951.40
Ad-valorem (20%)	\$190.28
FODINFA (0.5%)	\$4.76
Salvaguardia (40%)	\$380.56
ExAduana	\$1527
IVA (14%)	\$213.78
Total liquidación	\$789.38

En la tabla Nro.11, se observa una liquidación de una importación ordinaria sin uso de la Canasta Comercial Transfronteriza, la cual contempla el pago de derechos arancelarios como Ad-valorem con un valor de \$190.28 USD, impuestos como FODINFA e IVA con un valor de \$4.76 USD y \$213.78 USD, respectivamente, y recargos arancelarios (salvaguardia) con un valor de \$380.56 USD; dando como resultado una liquidación de \$789.38 USD, el cual representa un incremento del 86.52% sobre el precio FOB del producto.

Tabla 12*Liquidación sin Canasta Comercial Transfronteriza*

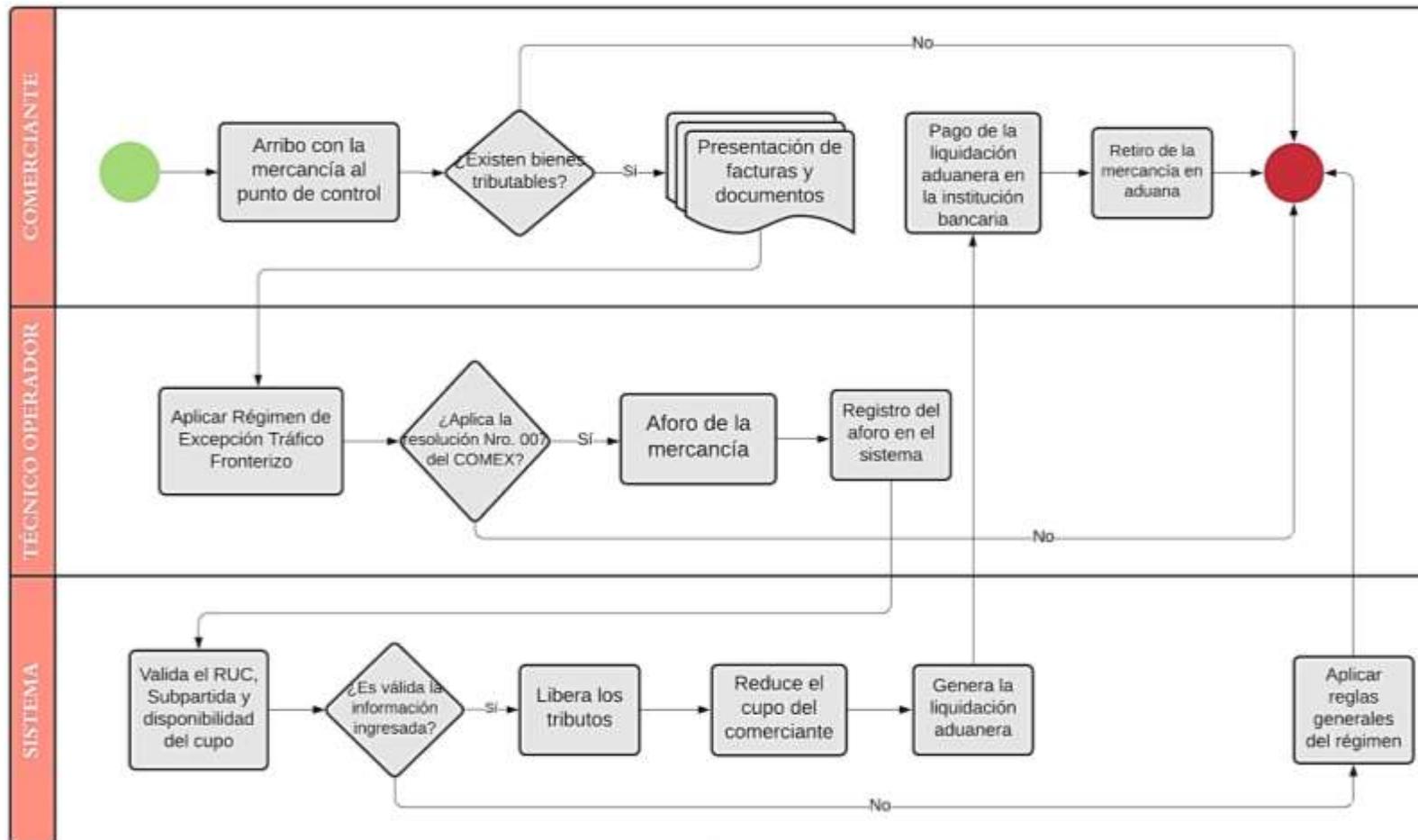
FOB	\$912.28
Flete (\$1.50 USD x kg)	\$30
Seguro (1% FOB)	\$9.12
Valor en Aduana	\$951.40
Ad-valorem (20%)	0
FODINFA (0.5%)	\$4.76
Salvaguardia (40%)	0
ExAduana	\$956.16
IVA (14%)	\$133.86
Total liquidación	\$138.62

En contraste, la tabla Nro.12 presenta una liquidación con el uso de la Canasta Comercial Transfronteriza, en la cual el comerciante está exento del pago de aranceles y salvaguardias, pero no e impuestos como el Impuesto al Valor Agregado IVA, Fondo de Desarrollo para la Infancia FODINDA e Impuesto a Consumos Especiales ICE este último en caso de que la mercancía grave), siendo el total a liquidar \$138.62 USD, donde el ahorro en comparación a la liquidación de la tabla Nro.11 es de \$650.76 USD.

Flujograma de la Canasta Comercial Transfronteriza

Figura 2

Flujograma de la Canasta Comercial Transfronteriza



Importaciones del Distrito Loja-Macará 2015-2020

El Distrito Aduanero Loja-Macará es el encargado de dar cumplimiento a las políticas establecidas por la Dirección General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, en la frontera sur de la Provincia de Loja. Además, su presencia es necesaria para que mantenga el control del ingreso y salida de mercancías en frontera. Por estas razones, es importante conocer como han ido evolucionando las importaciones realizadas a través del Distrito Aduanero Loja-Macará analizando la cantidad, el valor CIF y valores por concepto de flete y seguro de las importaciones de mercancías efectuadas durante el periodo de la investigación.

Cantidad

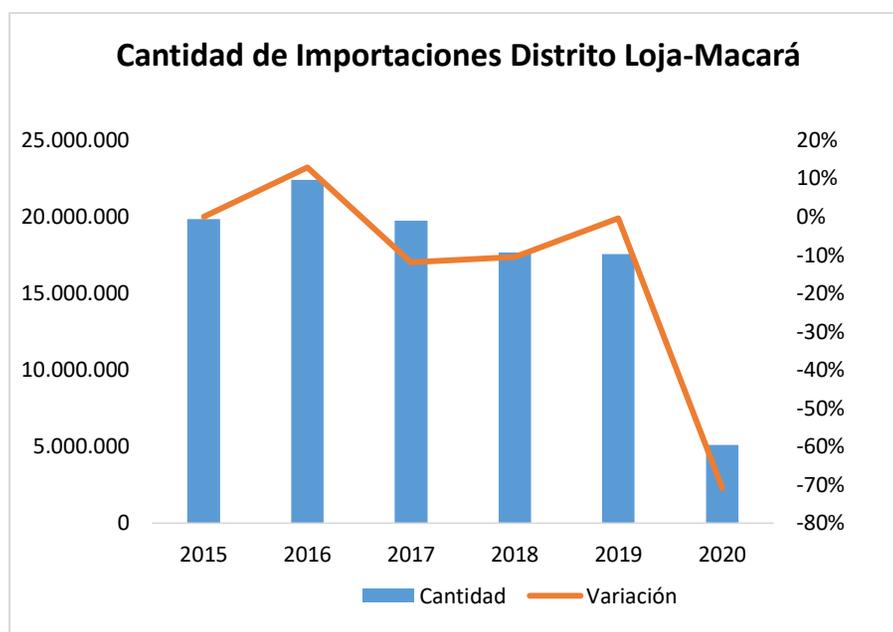
El año 2016 presenta un crecimiento del 12,79% de la cantidad de importaciones, esto a pesar de las salvaguardias que estaban vigentes desde marzo del 2015, la cuales tenían como finalidad de restringir las importaciones y equilibrar la balanza comercial. También hay que tomar en cuenta que para junio de ese año, se empezaba a aplicar el programa de la Canasta Comercial Transfronteriza, lo cual explica el crecimiento de la cantidad con respecto al 2015. Para el año 2017, las importaciones tienen un decrecimiento del 11.87%, con un valor de USD 19'847.316 millones, para este año se cumplía con el desmantelamiento progresivo de las salvaguardias a nivel nacional.

El 2018 de igual manera presenta un decrecimiento del 10.55%, sin embargo para el 2019 existe una mínima variación negativa del 0.50%. El año 2020 presenta el decrecimiento más significativo en la cantidad de importaciones con una disminución del 70.96%, esto debido al cierre de fronteras el 17 de marzo de dicho año según decreto presidencia, con la finalidad de evitar la propagación del COVID-19.

Tabla 13*Cantidad de importaciones Distrito aduanero Loja-Macará 2015-2020*

Año	Cantidad	Variación
2015	19.847.316	-
2016	22.385.783	12,79%
2017	19.727.698	-11,87%
2018	17.646.150	-10,55%
2019	17.557.687	-0,50%
2020	5.098.143	-70,96%

Fuente: Cobus (2021)

Figura 3*Cantidad de importaciones Distrito aduanero Loja-Macará 2015-2020*

Fuente: Cobus (2021)

Flete

El flete corresponde al valor del transporte de la mercancía. El año 2016 denota una disminución de este valor con respecto al año 2015 con una variación del 19.01% para un valor de USD 372.962. Con respecto al año 2017, el crecimiento del valor del flete es del 7.36% con un valor de USD 400.421, el 2018 también muestra un incremento en su valor siendo este de USD 475.976 con un crecimiento del 18.87%. Para el año 2019 existe una disminución en el valor de

este componente con una disminución del 14.05%. Finalmente, el valor del flete reportado para el año 2020 es de USD 342.581 con un decrecimiento del 16.26% debido a la pandemia del COVID-19, ya que el paso de frontera solamente estuvo en funcionamiento hasta el mes de marzo, debido a la emergencia sanitaria.

Tabla 14

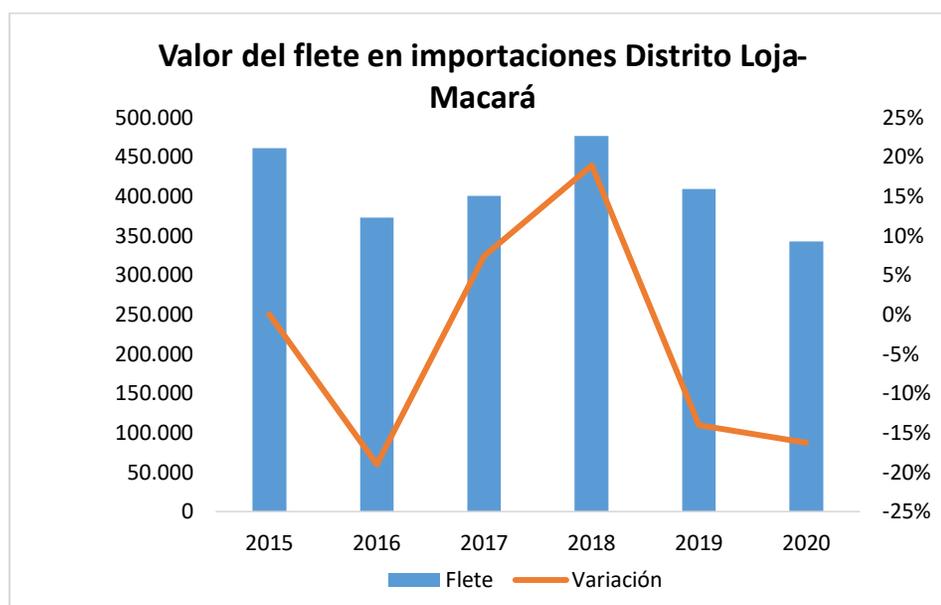
Valor del flete de importaciones distrito aduanero Loja-Macará

Año	Flete	Variación
2015	460.531	-
2016	372.962	-19,01%
2017	400.421	7,36%
2018	475.976	18,87%
2019	409.078	-14,05%
2020	342.581	-16,26%

Fuente: Cobus (2021)

Figura 4

Valor del flete en importaciones Distrito Loja-Macará



Fuente: Cobus (2021)

Seguro

En cuanto a este rubro se observa que, en el año 2016 existe una variación negativa del 20.71% con un valor de USD 68.829, para el 2017 el valor es de USD 54.574 con una disminución

del valor del 16.80%. El 2018 sigue evidenciándose una desaceleración de la disminución del valor del seguro con un valor de USD 39.659 con una variación del 12.66%. El año 2019, al igual que los años anteriores, presenta una disminución en su valor siendo este USD 36.226 con una variación de 8.66%. Al contrario de los años anteriormente analizados, el 2020 muestra un crecimiento del 151.91% del valor del seguro, siendo el año que reporta el mayor valor con USD 91.257, este valor se relaciona directamente al valor de las importaciones registradas en el 2020.

Tabla 15

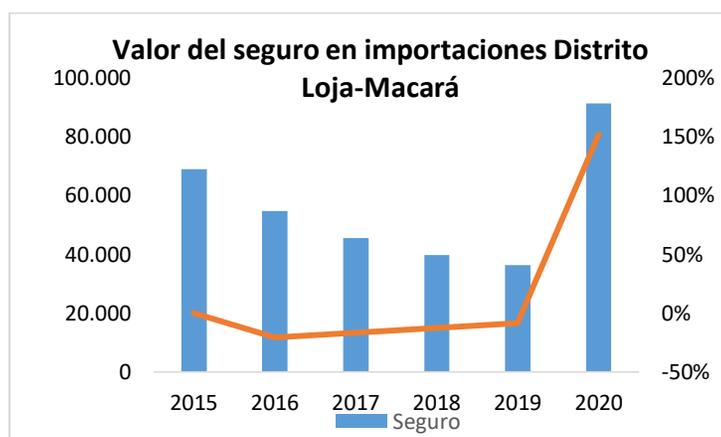
Valor del Seguro de importaciones distrito aduanero Loja-Macará

Año	Seguro	Variación
2015	68.829	-
2016	54.574	-20,71%
2017	45.408	-16,80%
2018	39.659	-12,66%
2019	36.226	-8,66%
2020	91.257	151,91%

Fuente: Cobus (2021)

Figura 5

Valor del seguro en importaciones Distrito Loja-Macará



Fuente: Cobus (2021)

Valor CIF de las importaciones

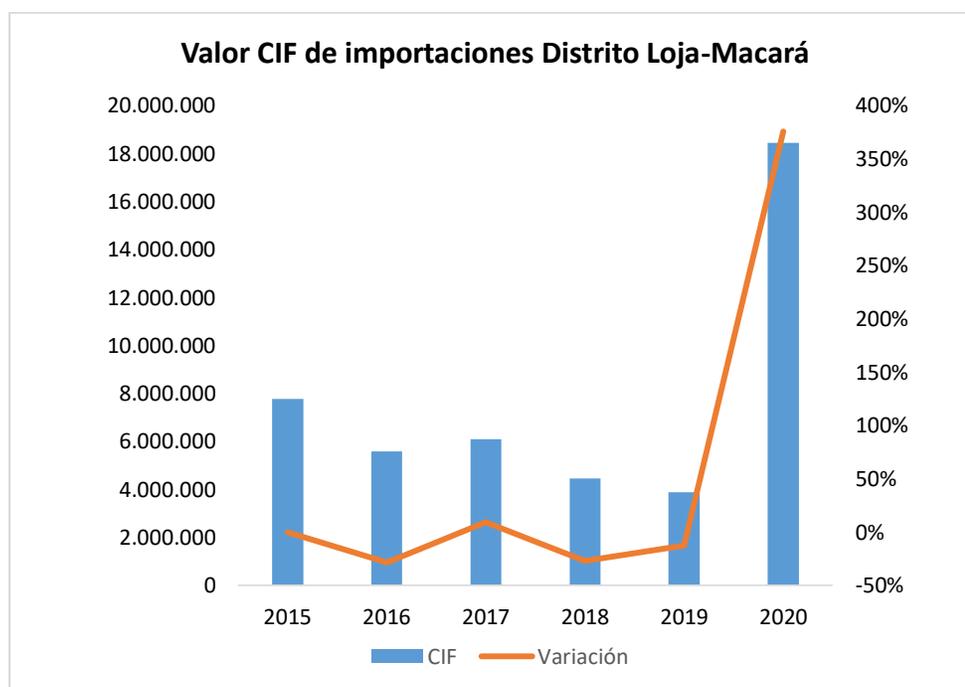
El valor CIF de las importaciones toma en cuenta el valor de la mercancía adicionándole el valor por concepto de flete o transporte de la mercancía y el costo del seguro contratado para cubrir los riesgos.

Para el año 2016, el valor CIF de las importaciones es de USD 5'574.188 con una disminución del 28.23% con respecto al 2015, esto relacionado con las salvaguardias que estaban vigentes en ese año. Para el 2017 el valor CIF de las mercancías es de USD 6'083.041 con un crecimiento del 9.13%, para este año se cumplía con el desmantelamiento de las salvaguardias. El 2018 el valor CIF es de 4'448.000 con una variación negativa del 26.88%, al igual que en el 2019 el valor CIF disminuyó siendo de USD 3'878.174 con un decrecimiento del 12.81. Para el año 2020 surge todo lo contrario a los años anteriormente analizados, el valor CIF alcanza los USD 18'448.374 con un crecimiento del 375.70%, siendo el año que reporta el valor más alto. La razón del valor registrado es debido a un anexo compensatorio generado en el mes de octubre del 2020, por un valor FOB aproximado 16.43 millones de dólares de una maquinaria para perforación minera, la cual había ingresado bajo Régimen de Admisión Temporal para reexportación en el mismo estado (Régimen 20) en el año 2019, pero se nacionalizó bajo el Régimen a Consumo (Régimen 10) debido a que venció el plazo que tenía como Régimen 20. Es importante mencionar que el trámite fue atendido a través del sistema informático, debido a que el cruce de frontera se encontraba cerrado debido a la emergencia sanitaria de la pandemia del COVID-19, por lo que a partir de marzo del 2020 no hay ninguna actividad de comercio bilateral en frontera.

Tabla 16*Valor CIF de importaciones distrito aduanero Loja-Macará*

Año	CIF	Variación
2015	7.766.972	-
2016	5.574.188	-28,23%
2017	6.083.041	9,13%
2018	4.448.000	-26,88%
2019	3.878.174	-12,81%
2020	18.448.374	375,70%

Fuente: Cobus (2021)

Figura 6*Valor CIF de importaciones Distrito Loja-Macará*

Fuente: Cobus (2021)

Principales importadores 2015-2020

A continuación se presenta las 5 principales empresas que han registrado importaciones a través del Distrito Aduanero Loja-Macará durante el periodo 2015-2020, considerando el valor FOB reportado. La empresa que registra mayor valor FOB es la empresa Aurelian Ecuador S.A con un valor de USD 17'267 337, filial de la minera canadiense Lundin Gold, la cual de manera general

adquiere maquinaria utilizada en la minería. La segunda empresa con un valor FOB de 740.935 es Encaludimport S.A., cuya actividad económica principal es la venta al por mayor de pescados, crustáceos y moluscos, a pesar de ubicarse en este puesto es la empresa que registra mayor cantidad importada durante el periodo analizado.

Comercial el Sur, dedicada a la venta de materias primas, registra un valor FOB de USD 566 663, seguido de Simar constructores, empresa constructora en Loja, evidenciando un valor FOB de 480.000. Finalmente, completa este ranking de principales importadoras la empresas con razón social: Hidalgo Galván Silvio Alexander, dedicado a la venta al por mayor de arroz, registrando un valor FOB USD 369 565.

Tabla 17

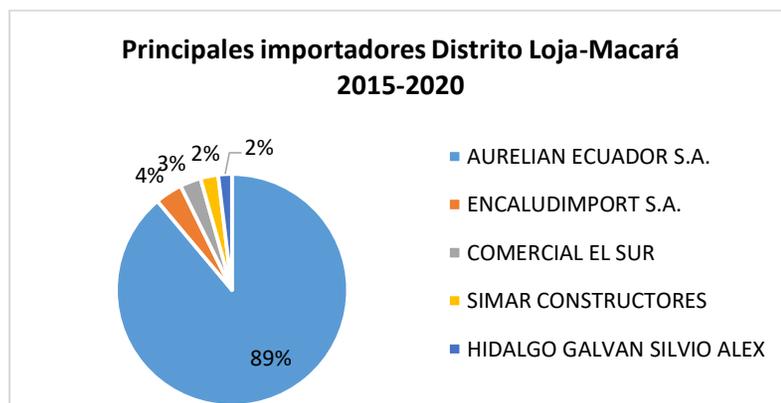
Principales importadores en Loja 2015-2020

Nombre	FOB	Cantidad
AURELIAN ECUADOR S.A.	17.267.337	9.098
ENCALUDIMPORT S.A.	740.935	1.279.800
COMERCIAL EL SUR	566.663	29.608
SIMAR CONSTRUCTORES	480.000	4
HIDALGO GALVAN SILVIO ALEX	369.565	492.563

Fuente: Cobus (2021)

Figura 7

Principales importadores en Loja 2015-2020



Fuente: Cobus (2021)

Análisis de la Canasta Comercial Transfronteriza

Socialización de la resolución del COMEX Nro. 007-2016 en la Provincia de Loja

La Dirección Distrital Loja- Macará del Servicio Nacional de Aduanas, en trabajo conjunto con el Servicio de Rentas Internas, Gobernación y las Jefaturas políticas cantonales, en junio del 2017, emprendieron las jornadas de socialización y facilitación de información acerca de la Canasta Comercial Transfronteriza amparada bajo la resolución Nro. 007-2016 del COMEX.

Los talleres de socialización se llevaron a cabo en los 16 cantones de la Provincia de Loja y estuvieron a cargo de equipos de trabajo conformados por personal de las tres entidades anteriormente mencionadas, donde despejaron dudas de los asistentes así como la facilitación de información relacionada con la Canasta.

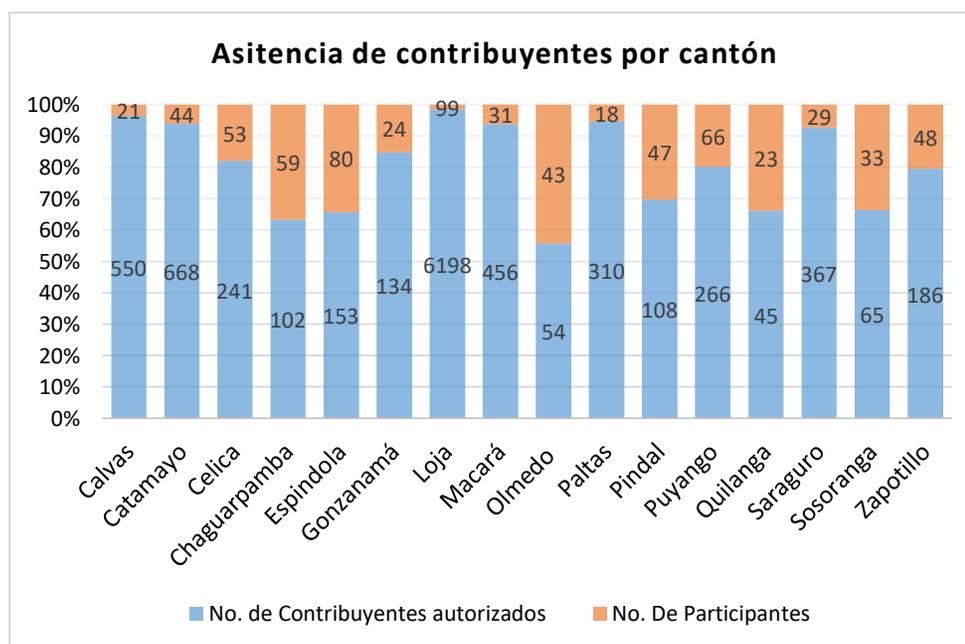
Es importante mencionar que en un inicio, según lo que reza la Resolución Nro. 007-2016 del COMEX, los beneficiarios de la Canasta eran los contribuyentes activos de la Provincia de Loja cuya actividad económica principal era el comercio, el número de beneficiarios ascendió a un total de 9903, lista emitida por el Servicio de Rentas Internas con fecha de corte al 25 de mayo del 2016. Por lo tanto la capacitación fue dirigida a dicho número de personas.

La siguiente tabla muestra una comparación del número de contribuyentes autorizados versus el número de contribuyentes que participaron a las jornadas en cada cantón de la provincia.

Tabla 18*Asistencia de contribuyentes por cantón*

Cantón	No. de Contribuyentes autorizados	No. de participantes	Porcentaje de Participación
Calvas	550	21	3,82%
Catamayo	668	44	6,59%
Celica	241	53	21,99%
Chaguarpamba	102	59	57,84%
Espindola	153	80	52,29%
Gonzanamá	134	24	17,91%
Loja	6198	99	1,60%
Macará	456	31	6,80%
Olmedo	54	43	79,63%
Paltas	310	18	5,81%
Pindal	108	47	43,52%
Puyango	266	66	24,81%
Quilanga	45	23	51,11%
Saraguro	367	29	7,90%
Sosoranga	65	33	50,77%
Zapotillo	186	48	25,81%
Total	9903	718	

Fuente: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (2016)

Figura 8*Asistencia de contribuyentes por cantón*

Fuente: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (2016)

Del total de 9903 acreedores al beneficio de la Canasta Comercial Transfronteriza, solamente asistieron a los talleres de socialización 718 personas, lo que equivale al 7.25% del total, siendo un porcentaje muy bajo de participación. El cantón con más asistencia fue Olmedo con un porcentaje participación del 79.63%, siendo uno de los cantones con menos contribuyentes autorizados. Al contrario, el cantón con menos porcentaje de participación fue el cantón Loja con el 1.60%, es decir sólo 99 personas de un total de 6198 contribuyentes autorizados, siendo el cantón que registraba el mayor número de contribuyentes que podían acceder al beneficio.

Comportamiento de la Canasta comercial Transfronteriza

Del cupo total asignado para los 16 cantones de la Provincia de Loja que corresponde a un valor total de USD 39' 949 642, el valor FOB consumido hasta diciembre del 2016 es de USD 232.669 que corresponde a un 0.58% del consumo global como se muestra en la siguiente tabla de consumo:

Tabla 19
Consumo por Canasta

Canasta	Monto aprobado	FOB consumido	% de Consumo
Carchi	27.032.148	8.892.302	32,90%
Sucumbíos	60.663.828	367.977	0,61%
Orellana	53.014.734	54.872	0,10%
Huaquillas	39.949.642	1.705.788	4,27%
Loja	39.949.642	232.670	0,58%
Total	220.609.994	11.253.609	5,10%

Fuente: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (2017)

Como se observa en la Tabla 19, del monto global de un total de USD 220'609 994 designado para las 5 canastas del país, hasta diciembre del 2019 solamente se consumió el 5.10%, un porcentaje realmente bajo al que se esperaba, siendo en Carchi el lugar donde los

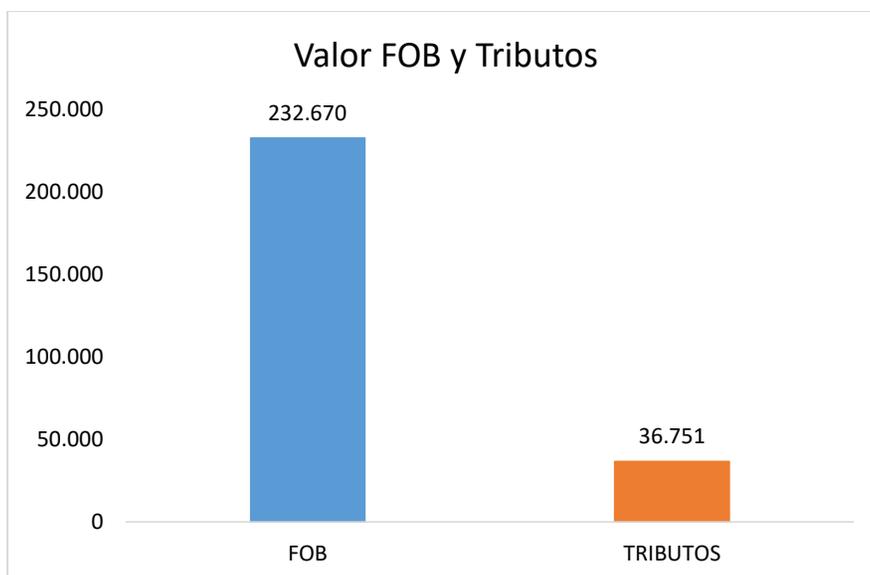
contribuyentes autorizados hicieron más uso de del monto asignado, mientras que la Provincia de Loja es de las canastas que posee el porcentaje más bajo de consumo.

Valor FOB y Tributos.

A partir de la vigencia de la Canasta Comercial Transfronteriza en junio del 2016, el valor FOB consumido con corte a diciembre del mismo año es de USD 232.670 y la recaudación de tributos es de un valor de USD 36.751 correspondiente a la recaudación de tributos del IVA y FODINFA.

Figura 9

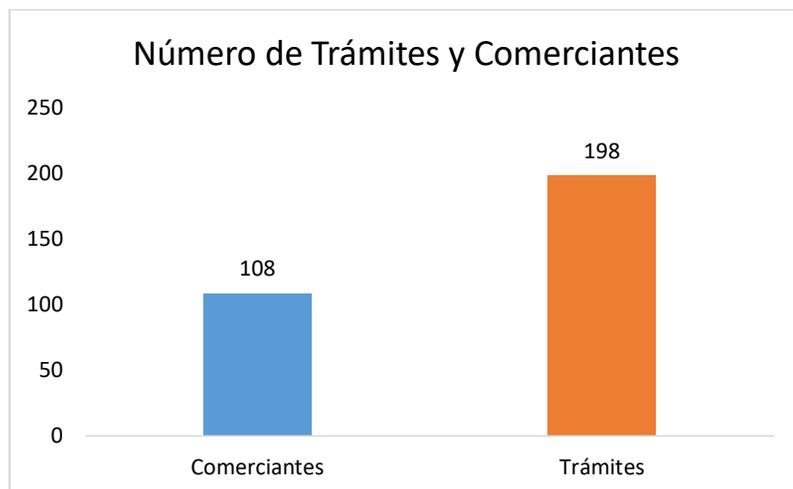
Valor FOB y tributos a diciembre del 2016



Fuente: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (2017)

Número de Comerciantes Beneficiarios y trámites realizados.

Con corte al 31 de junio del 2016, el número de comerciantes beneficiarios fue de 108 personas de un total de 19.179, es decir en los 6 meses desde que inició la medida solamente el 0.56% se benefició, siendo un porcentaje demasiado bajo. En cuanto a los trámites realizados fueron 198.

Figura 10*Número de Trámites y Comerciantes*

Fuente: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (2017)

Principales productos importados.

El 75.24% de los productos importados mediante la Canasta Comercial Transfronteriza son televisores con un valor FOB de USD 175.050, seguido de las impresoras e imprentas con un 12.03% y un valor FOB de USD 27.984. Los micrófonos y altavoces ocupan el tercer lugar con un valor FOB de USD 8.728 y conforman el 3.75%. Los demás productos importados se pueden visualizar en la siguiente tabla con su respectivo valor FOB

Tabla 20

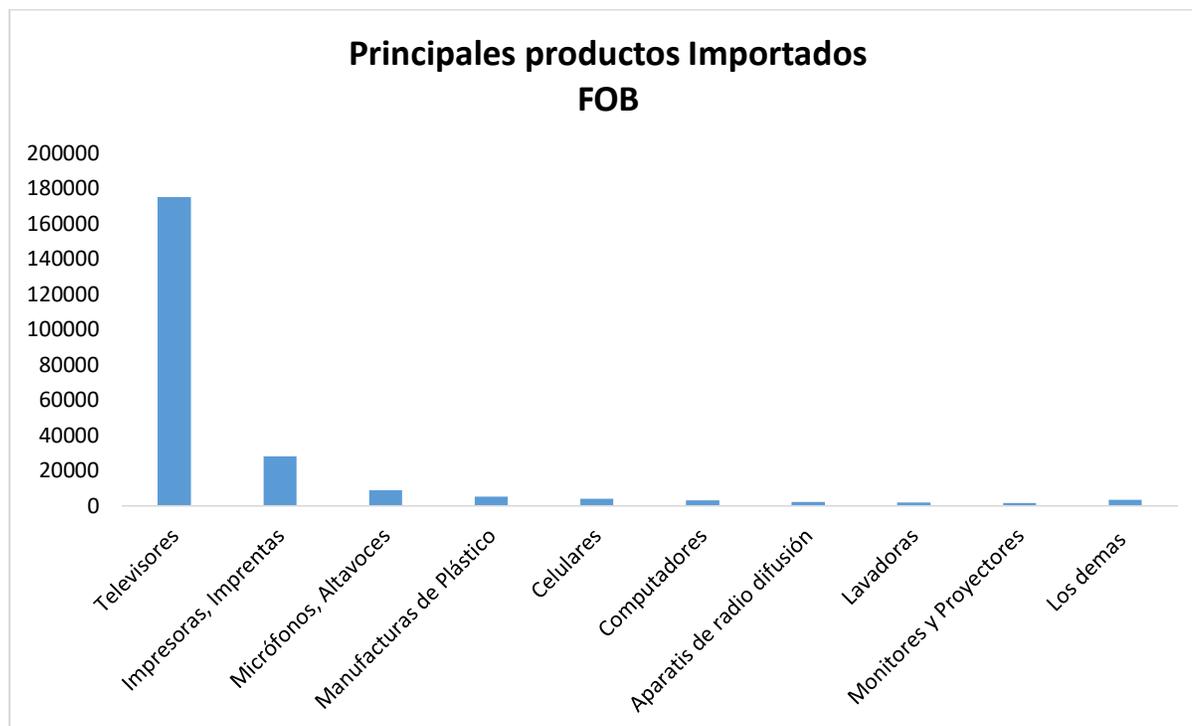
Principales productos importados FOB

Productos	Valor
Televisores	175.050
Impresoras, Imprentas	27.984
Micrófonos, Altavoces	8.728
Manufacturas de Plástico	5.112
Celulares	3.963
Computadores	3.006
Aparatos de radio difusión	2.241
Lavadoras	1.752
Monitores y Proyectoros	1.537
Los demás	3.297
Total	232.670

Fuente: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (2017)

Figura 11

Principales productos importados de la Canasta Transfronteriza Loja



Fuente: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (2017)

Para el segundo periodo correspondiente a enero-junio del 2017, la Dirección Distrital en Loja no reportó valores referentes a la Canasta Comercial Transfronteriza, debido a la baja acogida que tuvo en la provincia según datos arrojados con corte a diciembre del 2016.

Tabla 21

Canastas Comerciales Transfronterizas atendidas a noviembre del 2016

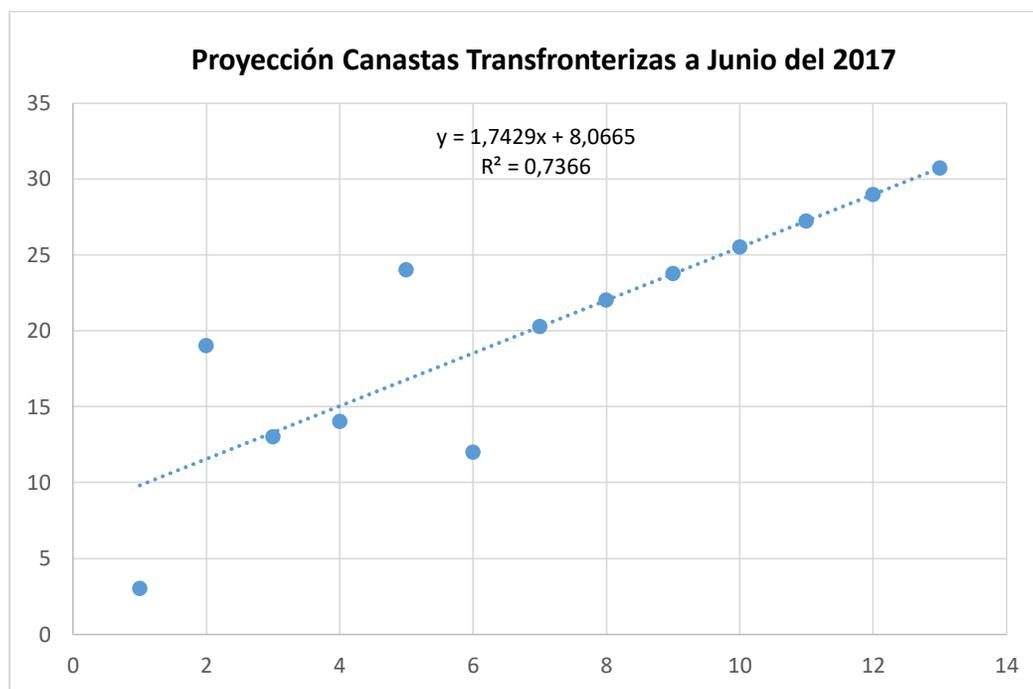
Mes	Cantidad
Junio	3
Julio	19
Agosto	13
Septiembre	14
Octubre	24
Noviembre	12

Fuente: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (2017)

No obstante a continuación se realiza una proyección lineal simple del número de Canastas Comerciales Transfronterizas atendidas en base a la información obtenida al corte de noviembre del 2016 y suponiendo condiciones normales.

Figura 12

Proyección de Canasta Comerciales Transfronterizas atendidas a Junio del 2017



Se realizó una proyección con el ánimo de predecir la tendencia del consumo de las Canastas Comerciales Transfronterizas en un escenario ideal, sin embargo diversos factores como la falta experiencia de los comerciantes con este mecanismo, la falta de capital, ya que eran zonas económicamente deprimidas y poca difusión de los beneficios de la Canasta, impidieron que este pronóstico se cumpla a cabalidad.

La relación entre los meses y el consumo de las Canastas Comerciales Transfronterizas guarda una relación positiva, es decir que se esperaba que a más meses de aplicación de este mecanismo existiese mayor consumo.

Valor Agregado Bruto de la Provincia de Loja

Con la finalidad de poder entender y analizar la realidad económica a nivel de las provincias del Ecuador, la información estadística se convierte en una herramienta valiosa, de esta manera los gobiernos de turno podrán tomar decisiones más eficientes y contribuir con el desarrollo de estas, explotando el potencial particular que la caracteriza.

En tal sentido, el Valor Agregado Bruto (VAB) identifica el aporte de cada sector o actividad económica dentro de cada provincia. Por lo tanto, el valor agregado bruto resulta de la diferencia entre el valor de la producción y los factores que se utilizan en el proceso intermedio (Banco Central del Ecuador, 2017).

La metodología adaptada por el Banco Central del Ecuador toma en cuenta cuarenta y siete actividades económicas para el cálculo del VAB, sin embargo para análisis se han tomado en cuenta las ocho actividades principales por año y las demás actividades han sido agrupadas como "Otros servicios", ya que no tienen un aporte significativo para la provincia.

A continuación se analiza el aporte de distintas actividades económicas a la Provincia de Loja durante el periodo 2015-2019, se debe aclarar que los datos correspondientes al año 2020 no se encontraban elaborados por el Banco Central del Ecuador debido a la pandemia COVID-19 lo que ocasionó un retraso en su publicación, haciendo que no formen parte del análisis.

Valor Agregado Bruto 2015

En base a las cuentas provinciales proporcionadas por el Banco Central del Ecuador, en el año 2015 en la Provincia de Loja, el sector con más aporte fue el de construcción con un valor de USD 340 058 millones de dólares, aportando con el 18.51% del VAB total de la provincia. En segundo lugar las actividades profesionales e inmobiliarias con USD 251 828 millones, que

compone el 13.70% del VAB provincial. En tercer lugar se encuentra el Comercio con USD 230 039 millones de dólares, aportando con el 12.52%.

Tabla 22

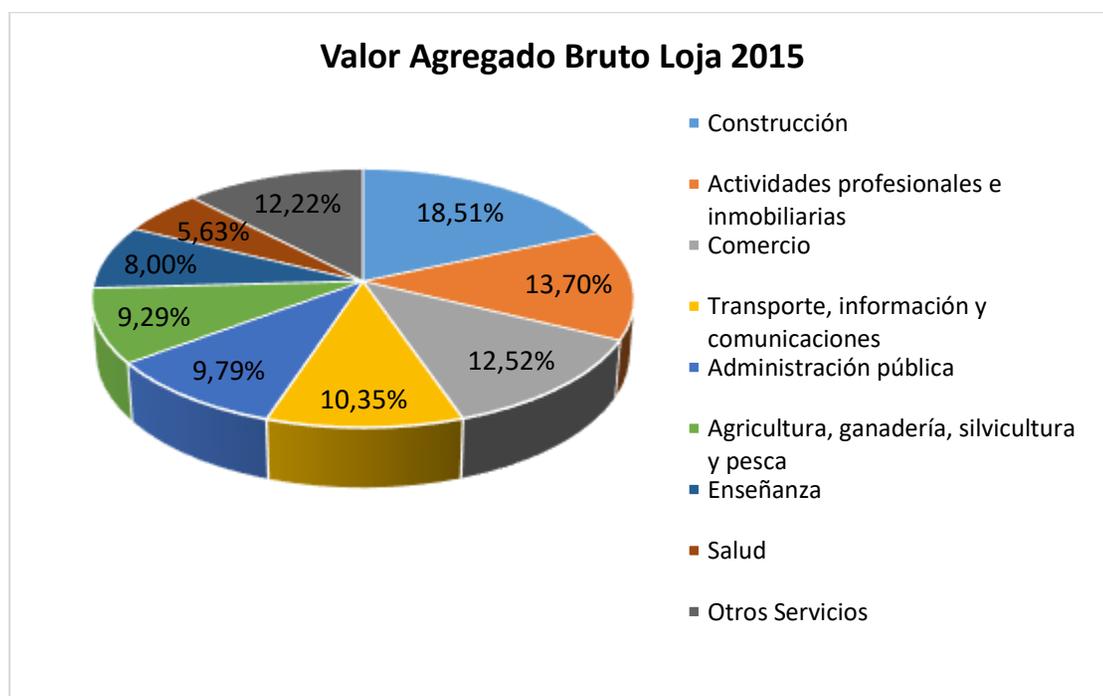
Valor Agregado Bruto de la Provincia de Loja 2015

Actividad Económica	Valor	Porcentaje
Construcción	340.058	18,51%
Actividades profesionales e inmobiliarias	251.828	13,70%
Comercio	230.039	12,52%
Transporte, información y comunicaciones	190.108	10,35%
Administración pública	179.886	9,79%
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	170.710	9,29%
Enseñanza	147.091	8,00%
Salud	103.445	5,63%
Otros Servicios	224.476	12,22%
Total	1.837.641	100%

Fuente: Banco Central del Ecuador (2015)

Figura 13

Valor Agregado Bruto Provincia de Loja 2015



Fuente: Banco Central del Ecuador (2015)

Valor Agregado Bruto 2016

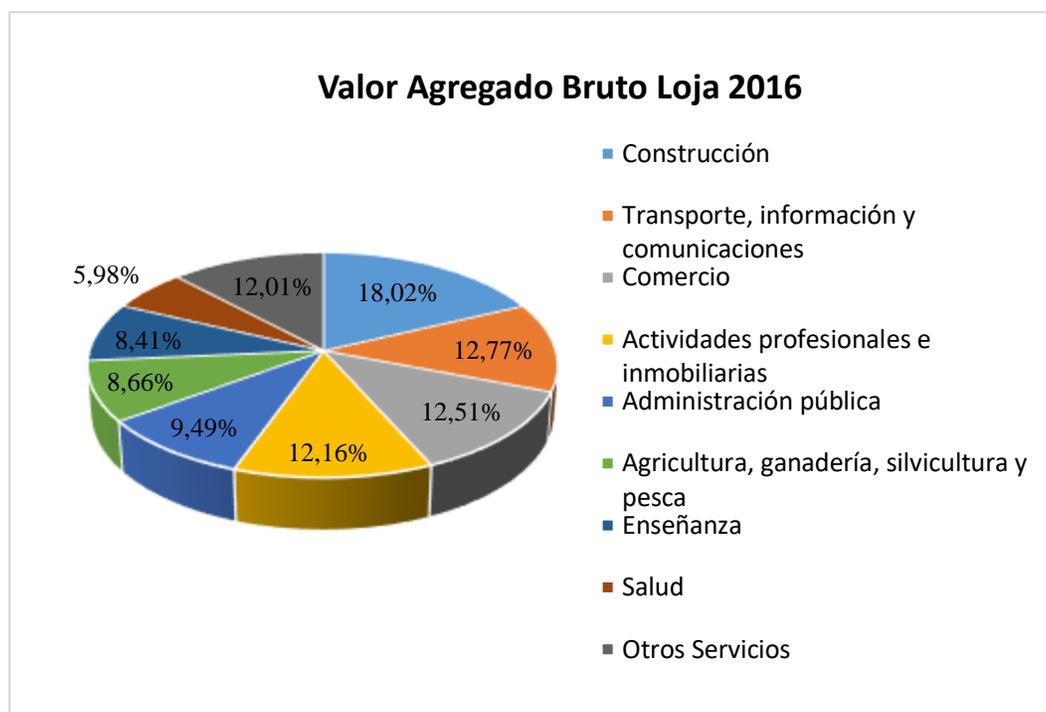
En el año 2016, el principal sector que generó ingresos para la Provincia de Loja fue el de construcción con USD 324 177 millones que representa el 18.02%, manteniéndose en el mismo puesto en comparación al 2015. En segundo lugar se encuentran el transporte, información y comunicaciones con USD 229 791 aportando con el 12.77%, cual asciende dos puestos en comparación al 2015. En tercer lugar se encuentra el comercio con USD 225 012 millones contribuyendo con el 12.51% del total, el cual mantiene la misma posición en comparación al año 2015.

Tabla 23

Valor Agregado Bruto de la Provincia de Loja 2016

Actividad Económica	Valor	Porcentaje
Construcción	324.177	18,02%
Transporte, información y comunicaciones	229.791	12,77%
Comercio	225.012	12,51%
Actividades profesionales e inmobiliarias	218.785	12,16%
Administración pública	170.741	9,49%
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	155.885	8,66%
Enseñanza	151.252	8,41%
Salud	107.683	5,98%
Otros Servicios	216.018	12,01%
Total	1.799.345	100%

Fuente: Banco Central del Ecuador (2016)

Figura 14*Valor Agregado Bruto Provincia de Loja 2016*

Fuente: Banco Central del Ecuador (2016)

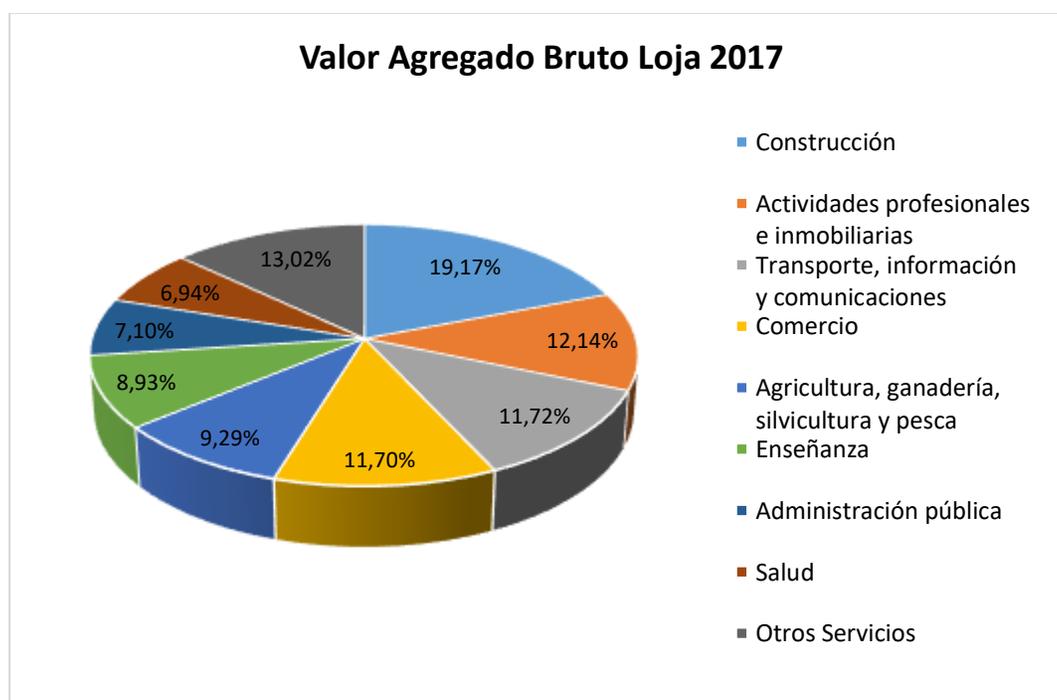
Valor Agregado Bruto 2017

En el año del 2017 la actividad del comercio desciende un puesto en comparación al año 2016, ocupando el cuarto lugar con un aporte de USD 204 937 millones contribuyendo con el 11.70% del Valor Agregado Bruto de la Provincia de Loja. Entre las principales actividades de la provincia se encuentra la Construcción con USD 335 760 millones con el 19.17%, seguido de las Actividades profesionales e inmobiliarias con USD 212 622 millones con el 12.14%, y en tercer lugar la actividad de Transporte, información y comunicaciones con 205 188 millones con el 11.72%.

Tabla 24*Valor Agregado Bruto de la Provincia de Loja 2017*

Actividad Económica	Valor	Porcentaje
Construcción	335.760	19,17%
Actividades profesionales e inmobiliarias	212.622	12,14%
Transporte, información y comunicaciones	205.188	11,72%
Comercio	204.937	11,70%
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	162.712	9,29%
Enseñanza	156.360	8,93%
Administración pública	124.336	7,10%
Salud	121.500	6,94%
Otros Servicios	228.074	13,02%
Total	1.751.490	100%

Fuente: Banco Central del Ecuador (2017)

Figura 15*Valor Agregado Bruto Provincia de Loja 2017*

Fuente: Banco Central del Ecuador (2017)

Valor Agregado Bruto 2018

En el año 2018 la actividad de construcción se mantiene en el primer lugar y aumenta en su valor en comparación con años anteriores, generando un valor de USD 403 213 millones lo que representa un 22.72% del Valor Agregado Bruto de la provincia. Al igual que en el año 2017, las actividades profesionales e inmobiliarias se ubican en el segundo puesto con un valor de USD 199 593 que representa un 11.25%. Se evidencia que la actividad del Comercio asciende un puesto en comparación al año anterior, ubicándose en el tercer lugar con un aporte de USD 178 055 que contribuye con el 10.03% del VAB de la provincia.

Tabla 25

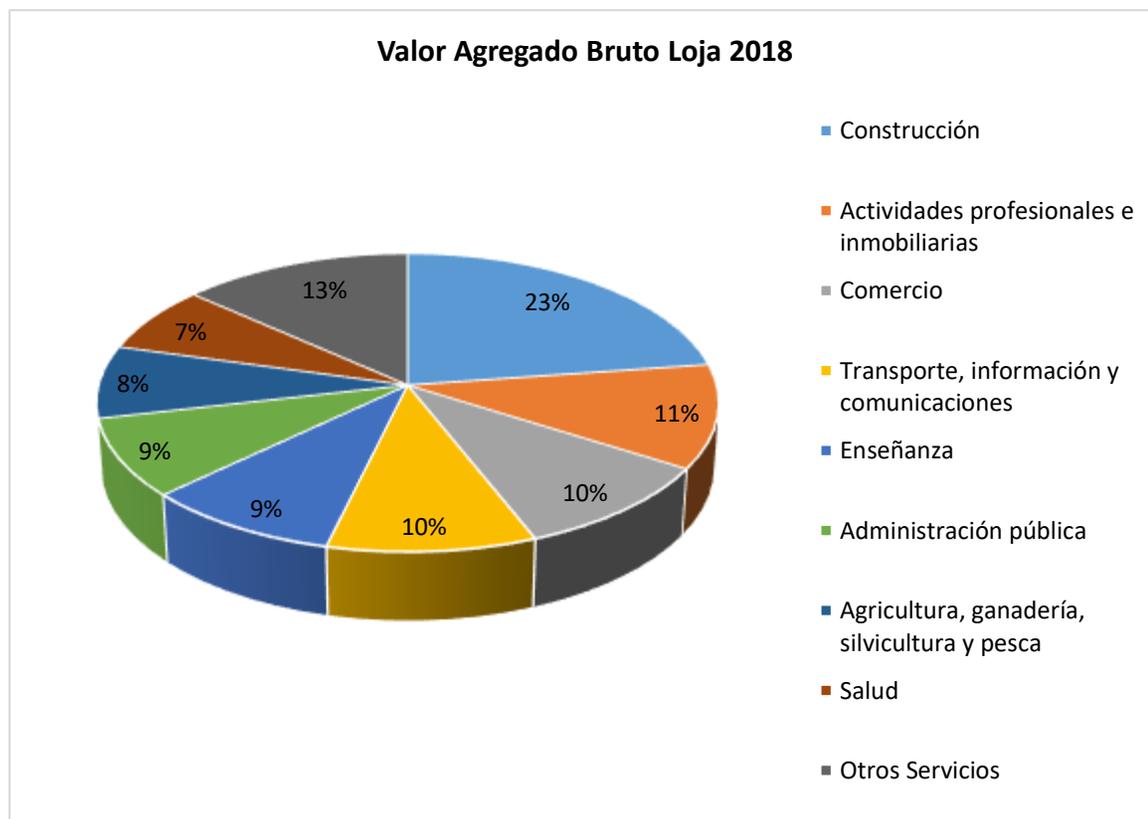
Valor Agregado Bruto de la Provincia de Loja 2018

Actividad Económica	Valor	Porcentaje
Construcción	403.213	22,72%
Actividades profesionales e inmobiliarias	199.593	11,25%
Comercio	178.055	10,03%
Transporte, información y comunicaciones	172.889	9,74%
Enseñanza	163.171	9,20%
Administración pública	150.775	8,50%
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	139.832	7,88%
Salud	128.707	7,25%
Otros Servicios	238.310	13,43%
Total	1.774.545	100%

Fuente: Banco Central del Ecuador (2018)

Figura 16

Valor Agregado Bruto Provincia de Loja 2018



Fuente: Banco Central del Ecuador (2018)

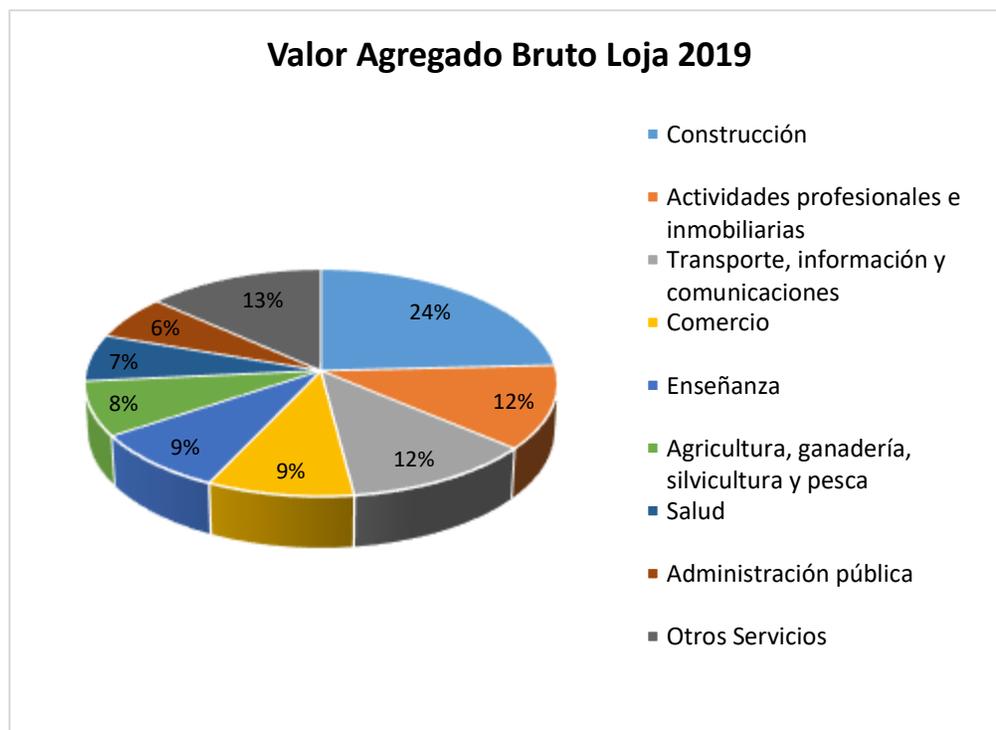
Valor Agregado Bruto 2019

Para el año 2019, el comercio desciende al cuarto lugar con un aporte de USD 166 751 siendo el 9.09%, puesto similar al del 2017. Por otro lado, la actividad de construcción al igual que los años anteriores demuestra un incremento en su valor, por lo que sigue manteniéndose en el primer lugar, con un valor de USD 444 192 que representa el 24.22%. Las actividades profesionales e inmobiliarias ocupan el segundo lugar con un aporte de USD 218 917 que representa el 11.93%. El tercer lugar lo ocupa las actividades de Transporte, información y comunicaciones generando un valor de USD 216 848 siendo el 11.93% del VAB de la Provincia de Loja.

Tabla 26*Valor Agregado Bruto de la Provincia de Loja 2019*

Actividad Económica	Valor	Porcentaje
Construcción	444.192	24,22%
Actividades profesionales e inmobiliarias	218.917	11,93%
Transporte, información y comunicaciones	216.848	11,82%
Comercio	166.751	9,09%
Enseñanza	159.889	8,72%
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	142.154	7,75%
Salud	122.225	6,66%
Administración pública	115.747	6,31%
Otros Servicios	247.532	13,49%
Total	1.834.255	100%

Fuente: Banco Central del Ecuador (2019)

Figura 17*Valor Agregado Bruto Provincia de Loja 2019*

Fuente: Banco Central del Ecuador (2019)

Evolución del Valor Agregado Bruto de Loja 2015-2019

El Valor Agregado Bruto de la Provincia de Loja para el año del 2015 es de USD 1'837 641. En el año 2016, la provincia disminuyó su aporte con un decrecimiento del 2,08% y un valor de USD 1'799 345. La disminución del aporte del VAB para el año 2017 es de 2.66% con un valor de USD 1'751 490. Es decir, tanto el 2016 y 2017, años en los que estuvo vigente la Canasta Comercial Transfronteriza, el aporte de la provincia disminuyó, hecho contrario a lo que se esperaba. El año 2018 la provincia tiene un mínimo crecimiento de su VAB con un porcentaje de crecimiento del 1.32%. Finalmente, para el año 2019 el aporte de la provincia es de 1'834 255 con un porcentaje de crecimiento de 3,36% con respecto al año 2018.

Tabla 27

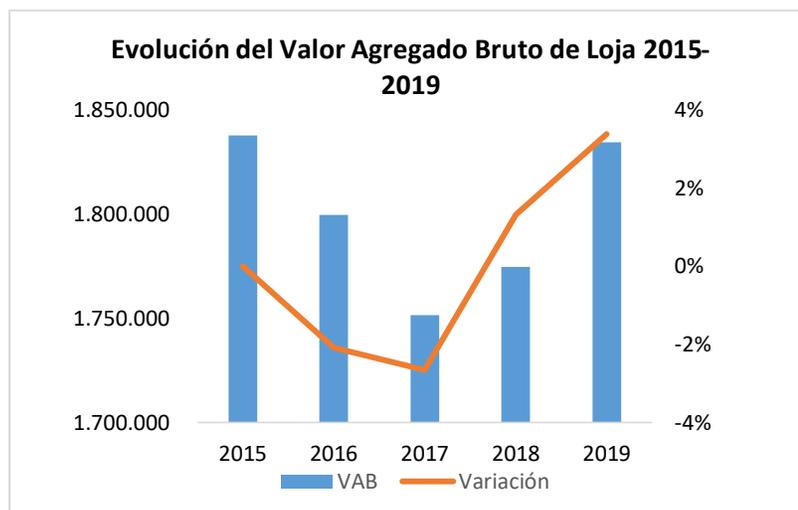
Evolución del Valor Agregado Bruto de Loja 2015-2019

Año	VAB	Variación
2015	1.837.641	0
2016	1.799.345	-2,08%
2017	1.751.490	-2,66%
2018	1.774.545	1,32%
2019	1.834.255	3,36%

Fuente: Banco Central del Ecuador (2019)

Figura 18

Evolución del Valor Agregado Bruto Loja 2015-2019



Fuente: Banco Central del Ecuador (2019)

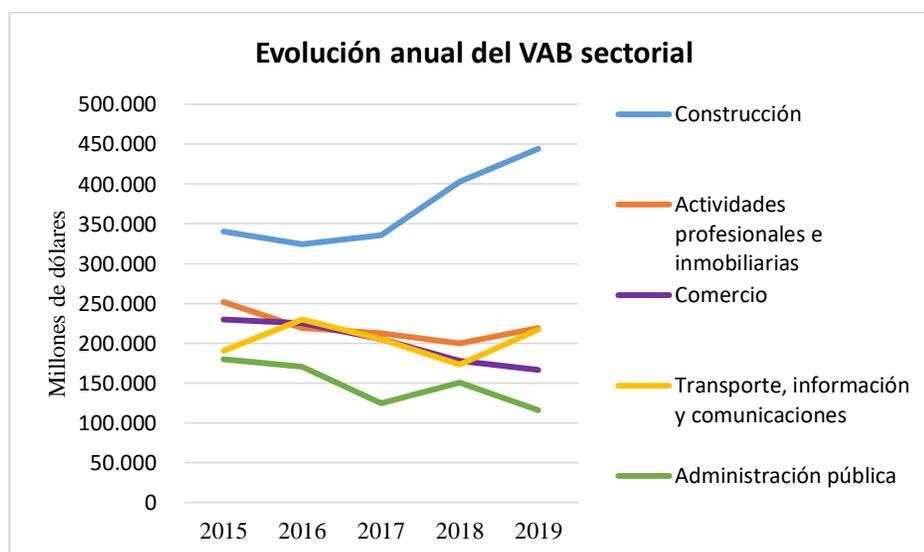
Evolución anual del VAB sectorial

Para el análisis de la evolución del Valor Agregado Bruto anual por sectores en la Provincia de Loja, se ha tomado en cuenta a las cinco actividades con mayor aporte al VAB provincial durante el periodo 2015-2019. De esta manera, se puede evidenciar que la actividad que tiene mayor aporte dentro de la provincia durante el periodo mencionado es la actividad de construcción, que se encuentra muy por encima de todas, aumentando su valor año a año. Esto debido a que el mercado inmobiliario es muy reducido haciendo que el precio de las viviendas sean altos, por lo que las personas optan por la construcción para suplir sus necesidades (Lucero, 2020).

Las actividades como el comercio, actividades profesionales y administración pública se mantuvieron con valores similares durante el periodo mencionado, como se evidencia en la Figura Nro. 9. Finalmente, la actividad de Administración pública se ubica en el quinto puesto, su aporte a la provincia disminuye a través de los años con un aporte menor a los USD 180 millones, con un ligero pico en el año 2018.

Figura 19

Evolución anual del VAB sectorial Loja 2015-2019



Fuente: Banco Central del Ecuador (2019)

Evolución del Valor Agregado Bruto del Comercio

En este punto es importante resaltar el rol de la actividad del Comercio en el aporte al Valor Agregado Bruto de la Provincia de Loja durante el periodo 2015-2019. El año 2016 con respecto al 2015, el VAB de este sector disminuyó en un 2.2%, cabe destacar que en este año la economía a nivel país, se vio afectada por la caída del precio del petróleo, la apreciación del dólar y depreciación de las monedas de los países vecinos, así como de un devastador terremoto que azotó al país tanto con pérdidas humanas como económicas.

Sumado a lo anteriormente mencionado, desde el 2015 el gobierno de turno venía aplicando salvaguardias con sobretasas entre 5% a 45% a 2961 partidas arancelarias, con la finalidad de equilibrar la balanza comercial y controlar las importaciones. Es por esto que en el 2016, era imperante reactivar el comercio en las zonas fronterizas, por lo que se implementó la Canasta Comercial Transfronteriza en junio del mismo año, para que los comerciantes puedan importar mercancías libres de salvaguardias y aranceles (Revista Líderes, 2015).

La variación porcentual del año 2017 con respecto al 2016, denota un decrecimiento de este sector del 8.9%, para este año las salvaguardias aún seguían vigentes, sin embargo se empezaba a cumplir con un calendario para el desmantelamiento progresivo de esta medida de defensa comercial. Uno de los decrecimientos más significativos del periodo en análisis, es el del 2018 con relación al 2017, con una variación porcentual de -13.1%, sin embargo a nivel país la economía creció en 1.4% debido al crecimiento positivo del resto de industrias.

Para el 2019, el aporte del sector del comercio al VAB provincial presenta un decrecimiento de 6.3%, valor que va acorde al aporte de este sector a nivel país que en el mismo año tuvo una variación negativa de 0,9%. Uno de los hechos que marcaron el 2019 fueron las protestas por el “paquetazo” decretado por el gobierno de Lenin Moreno, el cual ocasionó días

de protestas y paralización del país, desabastecimiento de gasolina, escasez de productos, especulación del precio de los alimentos y fletes, generando una grave crisis política y económica al Ecuador (Barría, 2019).

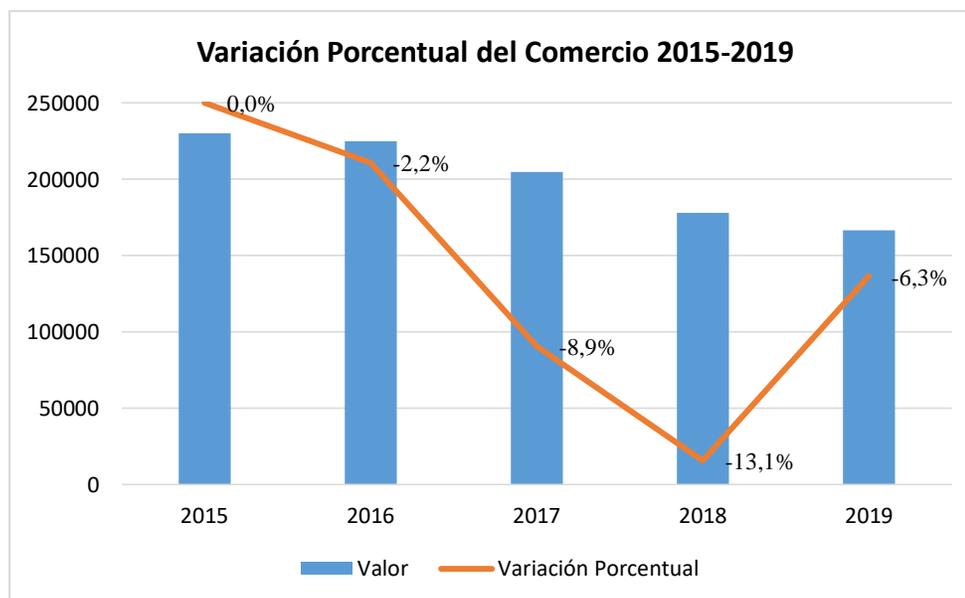
En la siguiente tabla se puede observar cual es el aporte del Valor Agregado Bruto en miles de dólares y la variación porcentual de un año con respecto al otro.

Tabla 28
Variación Porcentual del Comercio en el VAB de Loja

Año	Valor	Variación Porcentual
2015	230 039	0,0%
2016	225 012	-2,2%
2017	204 937	-8,9%
2018	178 055	-13,1%
2019	166 751	-6,3%

Fuente: Banco Central del Ecuador (2019)

Figura 20
Variación porcentual del Comercio 2015-2019



Fuente: Banco Central del Ecuador (2019)

Índice de Competitividad Provincial

El cálculo del ICP consta de un total de 12 pilares agrupados en 4 categorías como lo son: Ambiente Apto, Capital Humano, Mercados, Ecosistema de innovación y desarrollo; y cada categoría con diferentes variables correspondientes a la gestión pública y privada de los años 2014, 2017 y 2018. Para el cálculo del ICP se utiliza un promedio de los doce pilares ponderados de manera igual, donde la calificación máxima a obtener es 100. Según los resultados obtenidos, las provincias se clasificaron en niveles de competitividad: alta, media, baja y muy baja en una escala de 0 a 100 (Ministerio de Producción Comercio Exterior e Inversiones, 2019).

La importancia de tomar en cuenta este índice, radica en que a partir del mismo se puede evaluar la situación en la que se encuentra una unidad territorial y las ventajas competitivas que posee con la finalidad que los gobiernos de turno implementen políticas públicas y estrategias económicas idóneas para lograr el desarrollo de la economía de manera sostenible.

Para la investigación se tomará en cuenta el puntaje obtenido por la Provincia de Loja tomando el cálculo de los años 2017 y 2018.

Índice de Competitividad Provincial 2017

Con base en el índice de competitividad calculado para el año 2017, la Provincia de Loja se ubica en el puesto número 7 con un puntaje de 40.60/100, valor menos del promedio, ubicándose en el nivel medio del Índice de competitividad como se observa en la Tabla 30.

Tabla 29*Índice de Competitividad provincial 2017*

Puesto	Nivel	Provincia	ICP
1		Pichincha	65,77
2		Galápagos	53,89
3	Alto	Guayas	52,15
4		Azuay	44,92
5		Tungurahua	44,22
6		Manabí	42,15
7		Loja	40,60
8		Imbabura	40,05
9	Medio	El Oro	39,37
10		Chimborazo	38,31
11		Cañar	37,26
12		Pastaza	36,80
13		Carchi	35,86
14		Cotopaxi	34,69
15	Bajo	Santa Elena	34,65
16		Santo Domingo	33,84
17		Zamora Chinchipe	33,58
18		Esmeraldas	33,00
19		Napo	32,40
20		Sucumbíos	31,94
21	Muy Bajo	Morona Santiago	31,35
22		Orellana	31,13
23		Bolívar	30,48
24		Los Ríos	30,45

Fuente: Ministerio de Producción Comercio Exterior e Inversiones (2019)

Índice de Competitividad Provincial 2018

Para el año 2018, la Provincia de Loja se ubica en el puesto número 7, la misma posición del 2017, con un puntaje de 42.44/100, aumentando 2.16 puntos ubicándose en el nivel medio del Índice de competitividad como se observa en la Tabla 31.

Tabla 30*Índice de competitividad provincial 2018*

Puesto	Nivel	Provincia	ICP
1		Pichincha	64,41
2		Galápagos	54,32
3	Alto	Guayas	50,12
4		Azuay	49,26
5		Tungurahua	45,06
6		Cañar	42,64
7		Loja	42,44
8		Manabí	42,37
9	Medio	El Oro	39,76
10		Napo	39,75
11		Carchi	39,44
12		Imbabura	39,08
13		Pastaza	38,59
14		Cotopaxi	37,24
		Zamora	36,97
15	Bajo	Chinchipe	36,97
16		Chimborazo	36,67
		Santo Domingo	36,62
17		Santa Elena	35,34
18		Santa Elena	35,34
19		Esmeraldas	34,83
20		Bolívar	32,48
		Morona	32,36
21	Muy Bajo	Santiago	32,36
22		Los Ríos	31,88
23		Sucumbíos	30,72
24		Orellana	27,92

Fuente: Ministerio de Producción Comercio Exterior e Inversiones (2019)

Comparación del Índice de competitividad provincial 2017-2018

Debido al enfoque de la investigación se han seleccionado 4 pilares más importantes con relación al tema. Entre ellos se encuentra:

La Infraestructura, tanto del transporte así como de los servicios básicos. En el año 2017, la provincia se ubicó en el puesto 14 y en el 2018 cayó dos puestos ubicándose en el puesto 16

con un decrecimiento del 3,14%. Esta variación se debe a la disminución de cobertura de servicios como agua potable, eliminación de basura, servicio eléctrico y acceso con vías pavimentadas.

La estabilidad macroeconómica, toma en consideración componentes como la inflación, producción, ingresos por remesas, desigualdad de ingresos e impuestos pagados. En este pilar, aunque muestra una tasa de variación positiva, la Provincia descendió 4 puestos ubicándose en el puesto 18 en el año 2018. Entre los cambios que surgieron en los componentes se encuentra la disminución de las remesas recibidas por la provincia, disminución del coeficiente de Gini lo que se traduce en aumento de igualdad, así como la disminución de recaudación tributaria de impuestos directos e indirectos.

La internacionalización, apertura y tamaño del mercado considera componentes como las exportaciones y el tamaño del mercado, aunque la provincia muestra un crecimiento del 0.1% es una variación mínima lo que hace que descienda un puesto y se ubique en el puesto número 11. Entre los cambios suscitados en las variables contempladas se evidencia que el valor de las importaciones de materia prima e importaciones de bienes disminuyeron, por otro lado se evidencia un crecimiento en el valor de las ventas totales de las empresas registradas en la provincia.

La gestión empresarial y dinamismo del negocio, que evalúa el alcance y desempeño económico, es uno de los pilares con el aporte más bajo que registra la provincia con un valor del 5.36% en el 2017 alcanzando el puesto número 8 y a pesar de una variación positiva del 3.4%, en el año 2018 la provincia cae al puesto número 9 con un valor del 5.36%. Esto debido a que la variable utilidad grabable de los declarantes tributarios pertenecientes a la provincia aumentó en un 19%.

Tabla 31*Variación de los pilares más representativos del Índice de Competitividad*

Nombre del Pilar	2017		2018		Tasa de Variación
	Puesto	Valor	Puesto	Valor	
Infraestructura	14	51,76%	16	50,02%	-3,4%
Estabilidad macroeconómica	12	12,93%	18	27,36%	111,6%
Internacionalización, apertura y tamaño de mercado	10	50,39%	11	50,42%	0,1%
Gestión empresarial y dinamismo del negocio	8	5,36%	9	5,54%	3,4%

Fuente: Ministerio de Producción Comercio Exterior e Inversiones (2019)

Ventas totales de la Provincia de Loja 2015-2020

Con la finalidad de conocer si el programa de la Canasta Comercial Transfronteriza cumplió con su objetivo de beneficiar a los comerciantes de la provincia, es importante analizar cuál fue el comportamiento de las ventas durante su periodo de vigencia.

La Canasta Comercial Transfronteriza entró en vigor a finales de junio del 2016, por lo tanto durante ese año fue aplicada por seis meses, sin embargo se evidencia que el total de ventas cayeron en un 5.24% con respecto al año 2015. Para el año 2017, se registra una variación del 3% siendo un crecimiento mínimo y el valor de las ventas mucho menor al total del año 2015, es decir las ventas no se recuperaron del todo, terminando la aplicación del beneficio de la Canasta Comercial en junio del mismo año.

El año 2018 muestra un crecimiento positivo de las ventas totales con respecto al año 2017 del 5.82% y el valor que alcanzan las ventas llega a superar al valor de las ventas totales del 2015. A pesar de la crisis política y las medidas económicas tomadas por el gobierno de Lenin Moreno, en el 2019 las ventas ascendieron a un total de 1'825 millones de dólares con un crecimiento del 6.29% con respecto al año 2017. Finalmente, el año que registra el mayor decrecimiento de las ventas es el 2020 con una caída del 18.86% de las ventas totales, la razón

la pandemia del COVID-19 debido a las medidas de restricción las actividades debieron parar o disminuir el ritmo de sus actividades.

Tabla 32

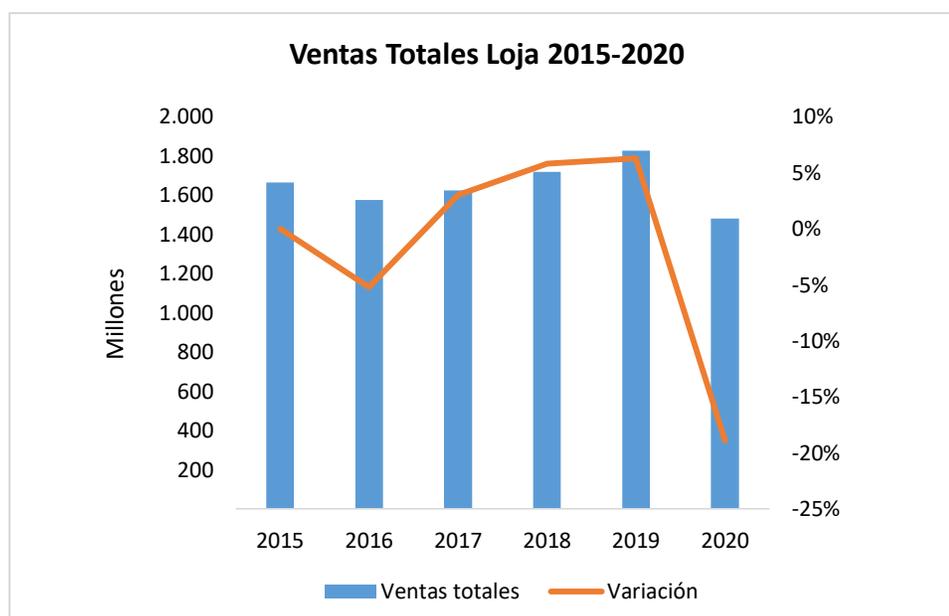
Ventas totales de la Provincia de Loja 2015-2020

Años	Ventas totales	Variación
2015	1.662.862.246	-
2016	1.575.725.863	-5,24%
2017	1.622.992.260	3%
2018	1.717.470.618	5,82%
2019	1.825.506.038	6,29%
2020	1.481.143.610	-18,86%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2021)

Figura 21

Ventas totales de la Provincia de Loja 2015-2020



Fuente: Servicio de Rentas Internas (2021)

Capítulo IV

Conclusiones y Recomendaciones

Conclusiones

Se determinó que existe normativa que ampara y busca favorecer el Tráfico Fronterizo, a las poblaciones fronterizas, así como la Zona de Integración Fronteriza, tanto a nivel nacional como internacional mediante convenios bilaterales. Sin embargo, en cuanto al Tráfico Fronterizo, la normativa emitida no es suficiente para favorecer a las poblaciones fronterizas y a pesar de existir acuerdos bilaterales en pro y a favor de las ciudades fronterizas no existe una correcta gestión por parte de las autoridades para la consecución de la finalidad de dichos acuerdos. Además muchas de las veces, el desarrollar políticas a favor de estas poblaciones dependen mucho de la voluntad política de los gobiernos de turno y sucede muy a menudo que los convenios pactados se pierden a través de los años ya que son de carácter coyuntural más no estructural, quedando relegados en el tiempo.

El Régimen de Tráfico Fronterizo permite el intercambio comercial entre poblaciones fronterizas bajo la normativa descrita en la Resolución SENAE 2019-0033-RE, la cual abarca los efectos personales del viajero, estos se encuentran estipulados en dicha resolución considerando la cantidad de los mismos; la Canasta Familiar Transfronteriza permite a un grupo familiar de una zona fronteriza adquirir bienes para su uso diario ingresándolos por la frontera terrestre, empero no se aplica en Macará ni Zapotillo, ya que no han sido declaradas como Zonas de Libre Comercio por lo que no pueden acceder a este beneficio dichos cantones fronterizos. El comercio transfronterizo contempla la importación o exportación de bienes tributables hasta un monto \$2000 mediante una declaración aduanera simplificada, este es un proceso sencillo y muy común realizado por los técnicos operadores en el puente internacional

de Macará y Lalamor, ya que se realiza mediante una declaración aduanera simplificada; y por último la Canasta Comercial Transfronteriza que durante el tiempo de vigencia ingresaba bajo este régimen, por lo tanto cumplía un proceso similar y permitió la importación de ciertos productos libre de aranceles y sobrecargos arancelarios.

Con base en la evidencia del consumo de las Canastas Comerciales Transfronterizas y los indicadores económicos analizados, evidencia obtenida de periódicos, opiniones realizadas por aquellos actores involucrados en la aplicación de la antedicha medida, se concluye que la medida no tuvo éxito por diferentes razones entre ellos el desconocimiento de los comerciantes sobre el mecanismo, un listado de mercancías que no incluía productos que realmente comercializaban los beneficiarios como es el caso de mercancía como ropa y calzado lo que ocasionó inconformidad por parte de los comerciantes, una mala delimitación de los contribuyentes beneficiarios, ya que en el catastro emitido de por Servicio de Rentas Internas salían como beneficiarios contribuyentes que realmente no se dedicaban al comercio y los artículos importados a través de este mecanismo eran solo para consumo personal más no para la venta contradiciendo el objetivo de la aplicación de la Canasta Transfronteriza. Otra falencia encontrada fue no delimitar la zona de aplicación de manera correcta, si realmente se quería beneficiar a las poblaciones vecinas a Perú como es el caso del cantón Macará y Zapotillo, se debió aplicar la Canasta Comercial Transfronteriza para estos dos cantones. La razón es que al estar también disponible este beneficio para el cantón Loja, donde se concentra la mayor parte de la población de la provincia, los compradores preferían comprar ahí en lugar de ir a los cantones que colindan con Perú en busca de productos a precios competitivos.

En cuanto a los indicadores económicos se concluye que las ventas totales de la Provincia de Loja durante el tiempo que duró la medida de la Canasta Comercial Transfronteriza no mejoraron de manera significativa, ya que en el 2016 (año en el que inició la medida de la

canasta), las ventas disminuyeron, mientras que en el 2016 tuvieron un leve crecimiento del 3%. Por lo tanto dicha medida no contribuyó a la reactivación del comercio ni mucho menos dinamizar la economía de la Provincia de Loja, por lo tanto tampoco benefició a la Zona de Integración Fronteriza de la cual forma parte. En cuanto al Valor Agregado Bruto de la provincia, se concluye que las principales actividades que dinamizan la economía se encuentran la construcción, actividades profesionales, transporte y comercio, sin embargo con respecto a esta última actividad su aporte disminuyó en el periodo 2015-2019.

Recomendaciones

Se recomienda que los gobiernos de turno implementen políticas tomando en cuenta el comercio como piedra angular del desarrollo para beneficiar a las poblaciones fronterizas en materia comercial, económica y social con visión a largo plazo.

Se recomienda a la Dirección General del Servicio Nacional de Aduana, en cumplimiento de acuerdos binacionales, analizar la posibilidad de implementar una zona de libre comercio en los cantones Macará y Zapotillo, para que de esta manera las poblaciones de esta zona se puedan acoger al beneficio de la Canasta Familiar Transfronteriza para su uso y consumo diario.

Se recomienda al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador y a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, reactivar la aplicación de la Canasta Comercial Transfronteriza realizando medidas correctivas para dinamizar el comercio y la economía de las zonas fronterizas.

Se recomienda a las empresas públicas y privadas invertir en actividades de manufactura, ya que es una actividad clave generadora de valor agregado a nivel de provincia, la cual impactaría de manera significativa en las cadenas de producción y que a su vez estas actividades complementen las relacionadas al comercio como la logística y el transporte entre las más relevantes.

Bibliografía

Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros. (1947). *Organización Mundial del Comercio*.

Obtenido de https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/gatt47.pdf

Arciniegas, H. (Diciembre de 2017). La integración y el desarrollo fronterizo en la Comunidad

Andina. Reflexiones sobre su origen y evolución. *Redalyc*.

Banco Central del Ecuador . (2017). *Valor Agregado Bruto Provincial año 2017*.

Banco Central del Ecuador. (2015). *Valor Agregado Bruto Provincial año 2015*.

Banco Central del Ecuador. (2016). *Valor Agregado Bruto Provincial año 2016*.

Banco Central del Ecuador. (Abril de 2017). *Banco Central del Ecuador*. Obtenido de

<https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/doctec15.pdf>

Banco Central del Ecuador. (Mayo de 2017). *Banco Central del Ecuador*. Obtenido de

Metodología de Información estadística mensual:

<https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/Catalogo/IEMensual/metodologia/esr4taed.pdf>

Banco Central del Ecuador. (2018). *Valor Agregado Bruto 2018*.

Banco Central del Ecuador. (2019). *Cuentas Provinciales 2007-2019*.

Banco Central del Ecuador. (2019). *Valor Agregado Bruto 2019*.

Barría, C. (9 de Octubre de 2019). *BBC*. Obtenido de [https://www.bbc.com/mundo/noticias-](https://www.bbc.com/mundo/noticias-49978717)

49978717

Benítez, F. (Enero de 2015). *Respositorio Universidad de Guayaquil*. Obtenido de El Plan

Binacional de Desarrollo de la región fronteriza entre Perú y Ecuador y su impacto en la

balanza comercial ecuatoriana. Periodo 2007 – 2012”:

<http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/6866/1/TESIS%20ING.%20FRANCISCO%20BENITEZ%20%28FINAL%29.pdf>

Burgos, P. E. (2018). *Repositorio UPEC*. Obtenido de Análisis de la aplicación de la Canasta

Comercial Transfronteriza en el cantón:

<http://repositorio.upec.edu.ec/bitstream/123456789/698/1/422%20An%C3%A1lisis%20de%20la%20aplicaci%C3%B3n%20de%20la%20canasta%20comercial%20fronteriza%20en%20el%20cant%C3%B3n%20Tulc%C3%A1n.pdf>

Cobus. (Febrero de 2021). *Cobusgroup*. Obtenido de <https://www.cobusgroup.com/home>

Cobus. (Febrero de 2021). *Cobusgroup*. Obtenido de <https://www.cobusgroup.com/home>

Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones. (2010). *Aduana del Ecuador*.

Obtenido de Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones:

<https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2019/05/COPCI-21-02-2019.pdf>

Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones. (2010). *Código Orgánico de la*

Producción Comercio e Inversiones. Obtenido de

<https://www.gob.ec/regulaciones/codigo-organico-produccion-comercio-inversiones>

Comercio internacional udfblog. (7 de diciembre de 2016). *Comercio Internacional UDF*. Obtenido

de <https://comerciointernacionaludfblog.wordpress.com/2016/12/07/teoria-de-la-demanda-representativa/>

Comité de Comercio Exterior. (2016). *Resolución Nro. 007-2016*.

Comité de Comercio Exterior. (2016). *Resolución Nro. 034-2016*.

Comunidad Andina. (1999). *Sistema de Información sobre Comercio Exterior*. Obtenido de <http://www.sice.oas.org/trade/junac/decisiones/dec459s.asp#:~:text=%2D%20Facilitar%20la%20libre%20circulaci%C3%B3n%20de,legislaciones%20de%20los%20Pa%C3%ADses%20Miembros.>

Comunidad Andina. (2001). *Comunidad Andina*. Obtenido de <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=122&tipo=TE#:~:text=Las%20ZIF%20est%C3%A1n%20reguladas%20por,de%20Ministros%20de%20Relaciones%20Exteriores.&text=Los%20pa%C3%ADses%20andinos%20podr%C3%A1n%20establecer,considerarlo%20conveniente%2C%20con%20te>

Comunidad Andina. (2001). *Comunidad Andina*. Obtenido de Zonas de Integración Fronteriza (ZIF): <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=122&tipo=TE#:~:text=Las%20Zonas%20de%20Integraci%C3%B3n%20Fronteriza,manera%20conjunta%2C%20compartida%20y%20coordinada.>

Constitución de la República del Ecuador. (2008). *World Intellectual Property Organization*. Obtenido de <https://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/es/ec/ec030es.pdf>

Delgado, M. (25 de Abril de 2014). *SciELO*. Obtenido de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0124-59962014000100019

Díaz Almada, Pablo. (2020). *Zona económica*. Recuperado el 12 de Agosto de 2020, de <https://www.zonaeconomica.com/teoria-keynesiana>

Enciclopedia Económica. (2009). *Enciclopedia Económica*. Obtenido de Zona deprimida:

<http://www.economia48.com/spa/d/zona-deprimida/zona-deprimida.htm#:~:text=%C3%81rea%20o%20regi%C3%B3n%20de%20un,Depressed%20%C3%A1rea>

Gaviria, M. (Octubre de 2010). *Biblioteca UTEC*. Obtenido de

http://biblioteca.utec.edu.sv/siab/virtual/elibros_internet/55767.pdf

Gutiérrez Casas, L. E. (2006). Teorías del crecimiento regional y desarrollo vigente. *Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, 227.

Hernández, R., Fernández, C., & Pilar, L. (2014). *Metodología de la investigación*. México D.F:

McGraw-Hill / linteramerican Editores, S.A. DE C.V.

Hirschman, A. O. (1961). *La estrategia del desarrollo económico*. México: Fondo de Cultura Económico.

Jaime, Y., & Vanegas, N. (2018). *Repositorio ESPOL*. Obtenido de Programa de Canastas

Transformadoras en Ecuador. ¿Una política idónea para los comerciantes en la provincia del Carchi?: <https://www.dspace.espol.edu.ec/retrieve/130674/D-CD315.pdf>

Jimenez, M. (Septiembre de 2017). *Repositorio Universidad de Guayaquil*. Obtenido de Tráfico

Fronterizo en la provincia del Carchi durante el período 2016-2016 y su incidencia en el desarrollo de la economía local:

<http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/22863/1/JIMENEZ%20PARRA%20MATHEU-TT-FCE%20Final.pdf>

Linder, S. (1961). *An essay on trade and transformation*. Nueva York: John Wiley and Sons.

Lucero, K. (23 de 10 de 2020). *Revista Gestión*. Obtenido de

<https://www.revistagestion.ec/economia-y-finanzas-analisis/por-que-loja-es-la-ciudad-mas-cara-del-pais>

Ministerio de Producción Comercio Exterior e Inversiones. (2019). *Inteligencia Productiva*.

Obtenido de Actualización del Índice de competitividad provincial:

http://www.inteligenciaproductiva.gob.ec/archivos/BOLETIN_ICP.pdf

Organización Mundial del Comercio. (1997 de Junio de 1997). *Organización Mundial del Comercio*. Obtenido de

<https://docsonline.wto.org/dol2fe/Pages/SS/DirectDoc.aspx?filename=v%3A%2Fg%2Fc%2Fw80r1.doc&>

Organización Mundial del Comercio. (2015). *Organización Mundial del Comercio*. Obtenido de

Las Salvaguardias: https://www.wto.org/spanish/tratop_s/safeg_s/safeg_s.htm

Palmieri, F. (Enero de 2019). Repensando las teorías del comercio internacional. 61. Argentina.

Pedrosa, S. J. (4 de Octubre de 2016). *Economipedia*. Obtenido de La teoría de la ventaja

absoluta: <https://economipedia.com/definiciones/teoria-la-ventaja-absoluta.html>

Revista Líderes. (16 de 10 de 2015). OMC dio luz verde a salvaguardias ecuatorianas.

Roldán, P. (10 de Octubre de 2018). *Economipedia*. Obtenido de Desarrollo económico:

<https://economipedia.com/definiciones/desarrollo.html>

Rosero, J., & Hallo, R. (2018). La aplicación de la canasta comercial transfronteriza como medida de reactivación comercial en Carchi – Ecuador. Un análisis de proyecciones con tendencia polinómica. *Innova Research Journal*, 47-58.

Sánchez, J. (29 de Junio de 2015). *Economipedia*. Obtenido de Ventaja Absoluta:

<https://economipedia.com/definiciones/ventaja-absoluta.html>

Sempértégui, J. (Febrero de 2015). *Instituto de Altos Estudios Nacionales*. Obtenido de

<https://core.ac.uk/download/pdf/143429924.pdf>

Servicio de Rentas Internas. (2016). *Segmentación Contribuyentes Loja*. Loja.

Servicio de Rentas Internas. (2021). *Estadísticas Multidimensionales*. Obtenido de

<https://srienlinea.sri.gob.ec/saiku-ui/>

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2016). *Informe de socialización de Resolución 007-2016*. Loja.

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2017). *Informe de consumo de Canastas Comerciales a diciembre del 2016*.

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (29 de Abril de 2019). *Pudeleco*. Obtenido de

<http://www.pudeleco.com/infos/SENAESENAE20190033RE.pdf>:

<http://www.pudeleco.com/infos/SENAESENAE20190033RE.pdf>

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2019). *Senae 2019-0033-RE*.

Sevilla, A. (30 de octubre de 2015). *Economipedia*. Recuperado el 12 de Agosto de 2020, de

<https://economipedia.com/definiciones/keynesianismo.html>

Singular Bank. (24 de Mayo de 2018). <https://blog.selfbank.es/la-economia-keynesiana-como-alternativa-para-el-crecimiento/>. Obtenido de <https://blog.selfbank.es/la-economia-keynesiana-como-alternativa-para-el-crecimiento/>

Tello, M. D. (Julio de 2006). *Las teorías del desarrollo económico local y la teoría práctica del proceso de descentralización en los países en desarrollo*. Obtenido de Repositorio

Pontificia Universidad Católica del Ecuador:

http://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/46887/n_247.pdf

Urbano, P. (2005). El papel de las infraestructuras públicas en el desarrollo regional. *Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, 24.

Westreicher, G. (28 de Marzo de 2020). *Economipedia*. Obtenido de

<https://economipedia.com/definiciones/contrabando.html>