

**UNIVERSIDAD MONTEÁVILA
COMITÉ DE ESTUDIOS DE POSTGRADO**

**ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO DE LA
ECONOMÍA**

**MANUAL PARA PROCESOS DE IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS A TRAVÉS
DE LA CORPORACIÓN SOCIALISTA DEL SECTOR AUTOMOTOR C.A.
CORSOAUTO**

Trabajo Especial de Grado, para optar al Título de Especialista en Derecho de la Economía
Valor Viloría, Moisés Guillermo R., CI. V10.797.619

Asesorado por:
Alida Sabrina Matheus Osechas
Jairo Ferrín Jiménez

Caracas, febrero 2026

Moises Guillermo Rafael Valor Viloría

CARTA DE CONFIRMACIÓN DEL TUTOR

Quien suscribe, JAIRO FERRIN JIMENEZ, C.I. N° 10.181.693, CONFIRMO QUE EL TRABAJO ESPECIAL DE GRADO presentado por el estudiante MOISES GUILLERMO VALOR VILORIA, C.I. 10.797.619, cursante de la Especialización en Derecho a la Economía, titulado "MANUAL PARA PROCESOS DE IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS A TRAVÉS DE LA CORPORACIÓN SOCIALISTA DEL SECTOR AUTOMOTOR C.A."CORSOAUTO", al cual me comprometí en orientar desde el punto de vista académico, cumple con los requisitos para su presentación.

A los cinco días del mes de enero de 2026.


Firma del Tutor

DATOS DEL Tutor:
Nombre y Apellido: JAIRO FERRIN J
Cédula: Y-10.181.693

Av. Buen Pastor, Urb. Boleíta Norte, Caracas, Venezuela.
Telf.: 232.52.55/5142/3221 Fax: 232.56.23

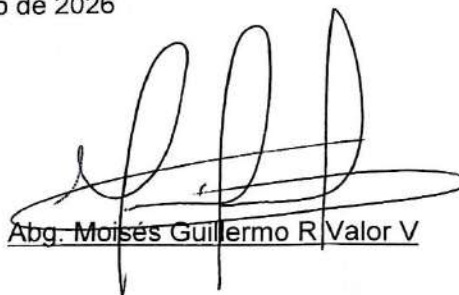
AUTORIZACIÓN

Yo, Moises Guillermo R Valor Viloría, mayor de edad, domiciliado(a) Av Ciudad Universitaria, Sector Valle Abajo, Edificio Los Chaguaramos, Parroquia San Pedro en, portador(a) de la cédula de identidad número C.I V-10.797.619, autor(a) del trabajo especial de grado titulado MANUAL PARA PROCESOS DE IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS A TRAVÉS DE LA CORPORACIÓN SOCIALISTA DEL SECTOR AUTOMOTOR C.A.CORSOAUTO, presentado ante la Universidad Monteávila para optar al título de Especialista en Derecho de la Economía, otorgo mi autorización a la Universidad para comunicar públicamente mi obra en su Repositorio Institucional.

Esta autorización es válida para que el trabajo especial de grado sea usado, divulgado y prestado, en formato impreso, digital, electrónico, virtual y para usos en redes, internet, intranet y en general por cualquier formato conocido o por conocer, donde se garantizará:

- El reconocimiento de mi autoría sobre la obra.
- La conservación de la obra entregada a través del Repositorio Institucional.
- La reproducción y/o transformación a cualquier formato, que permita su legibilidad en las diferentes herramientas ofrecidas por las tecnologías de información y comunicación.
- La visibilidad en internet a través de motores de búsqueda, directorios y demás medios de difusión del conocimiento interoperables con el Repositorio Institucional.

Caracas, 09 de febrero de 2026


Abg. Moisés Guillermo R Valor V

Av. Buen Pastor, Urb. Boleíta Norte, Caracas, Venezuela.
Telf.: 232.52.55/5142/3221 Fax: 232.56.23

RESUMEN

El trabajo de investigación académica, aborda la problemática de la Corporación Socialista del Sector Automotor (CORSOAUTO), como ente perteneciente a la República Bolivariana de Venezuela, que carece de manuales de normas y procedimientos debidamente aprobados por la Junta Directiva, en especial el manual tratado en esta investigación, considerando que es el instrumento idóneo para que se fundamenten los procesos para la importación de vehículos a través de la corporación, la investigación se fundamentó en un enfoque metodológico cualitativo, que mediante un diseño de investigación exploratorio y descriptivo a través del cual se determinó que, termina afectando su competitividad en el mercado automotriz y en la gestión interna del ente. El estudio académico, tiene como meta dejar un precedente positivo, que estandarice los procesos, los cuales son progresivos y dinámicos; el objetivo se obtuvo mediante el análisis de la normativa vigente y la doctrina sobre el tema, identificando actores clave y desarrollando procedimientos detallados. Mediante una metodología cualitativa, con entrevistas semiestructuradas y la revisión documental, se obtuvieron hallazgos de los cuales se identificaron altos costos de transacción, riesgos regulatorios y deficiencias en la relación exógena interinstitucional. Como propuesta, se presenta un manual técnico que incluye un indicador económico de crecimiento sostenible (SGR), estrategias para mitigar riesgos y recomendaciones de capitalización de la Corporación mediante la estrategia de *democratización del capital*. Buscando de esta forma, la eficiencia operativa y fortaleciendo de la capacidad de importación dentro de un mercado automotor en reactivación.

Palabras Clave: Industria, CORSOAUTO, vehículos, Manual, Crecimiento (SGR)

ABSTRACT

This academic research paper addresses the problematic situation of the Socialist Corporation of the Automotive Sector (CORSOAUTO), an entity belonging to the Bolivarian Republic of Venezuela, which lacks manuals of norms and procedures duly approved by the Board of Directors, specifically the manual addressed in this investigation, considering it the ideal instrument to establish the foundation for vehicle importation processes through the corporation. The research was based on a qualitative methodological approach, utilizing an exploratory and descriptive research design through which it was determined that this lack of standardization ultimately affects the entity's competitiveness in the automotive market and its internal management. The study aims to set a positive precedent that standardizes processes, which are progressive and dynamic; the objective was achieved through the analysis of current regulations and doctrine on the subject, identifying key actors and developing detailed procedures. Through a qualitative methodology, including semi-structured interviews and documentary review, findings were obtained identifying high transaction costs, regulatory risks, and deficiencies in inter-institutional exogenous relationships. As a proposal, a technical manual is presented that includes a sustainable growth rate (SGR) economic indicator, strategies to mitigate risks, and recommendations for the capitalization of the Corporation through a capital democratization strategy, seeking operational efficiency and the strengthening of importation capacity within a recovering automotive market.

Keywords: Industry, CORSOAUTO, vehicles, Manual, Growth (SGR).

ÍNDICE

Contenido

_Toc221026488

INTRODUCCIÓN	9
CAPÍTULO I.....	11
EL PROBLEMA	11
Identificación de Necesidades.....	11
Planteamiento del Problema	16
Objetivos de la Investigación	20
Objetivo General	20
Objetivos Específicos.....	20
Justificación	21
Alcance y Delimitación del Trabajo de Grado	22
CAPÍTULO II.	23
MARCO TEÓRICO	23
Antecedentes	23
Bases Teóricas.....	26
Definición de Importación de Vehículos y Autopartes en Venezuela	26
Término de negociación.....	31
Representantes de la industria Automotriz en Venezuela.....	32
La Naturaleza de los Costos de Transacción	34
La Lógica de los Incentivos y el Cambio Institucional	35
Contraste Teórico.....	36
El Ecosistema Regulatorio Actual y sus Costos de Transacción	37
El Control Interno y su Importancia	41
Importancia de un Manual de Normas y Funcionamiento	42
Componentes de un Manual de Procedimientos.....	42
Alcance del Manual para la Importación de Vehículos y Autopartes	46

Relevancia en el Contexto Actual	47
BASES LEGALES	51
CAPÍTULO III.....	55
MARCO ORGANIZACIONAL	55
Historia de la organización, constitución y su objeto social.....	55
Marco filosófico (misión, visión, valores) y marco legal.	57
CAPÍTULO IV.....	61
MARCO METODOLÓGICO	61
Método de Investigación	61
Tipo y Diseño de Investigación	63
Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos	65
Instrumento de Recolección de Datos	65
Validez y Confiabilidad del Instrumento	66
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS.....	67
Propósito y Alcance	67
Operacionalización de Variables Críticas	68
Desarrollo de las variables de Riesgo y Eficiencia	69
Interacción Crítica con Entes Regulatorios	73
Estrategias Ofensivas (FO: Usar F para aprovechar O)	79
CAPÍTULO V. DESARROLLO DE LA PROPUESTA	84
Manual Técnico de Procedimientos para la Importación y Comercialización de Vehículos en la República Bolivariana de Venezuela: Marco Regulatorio, Operativo y Modelo de Crecimiento Corporativo	84
Fundamentación Teórica y Contexto del Comercio Internacional de Vehículos	84
Marco Legal y Normativo de la Importación en Venezuela	85
Constitución y Leyes Orgánicas	86
Decretos y Resoluciones Vigentes (2024-2025)	86
Instituciones y Organismos Involucrados.....	87
Proceso Operativo Paso a Paso para la Importación de Vehículos	88
Indicador Económico de Crecimiento Anual Corporativo	93

CAPÍTULO VI.....	96
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	96
RECOMENDACIONES.....	97
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	100
Tesis y Trabajo de Grado	103
Documentos Jurídicos.....	104
Fuentes Electrónicas:.....	105

INTRODUCCIÓN

En el complejo escenario de la economía venezolana contemporánea, el sector automotor ha transitado por una metamorfosis profunda, marcada por la transición de un modelo de sustitución de importaciones hacia una dependencia casi absoluta de los mercados externos. La Corporación Socialista del Sector Automotor (CORSOAUTO), como ente estratégico del Estado, se encuentra en el epicentro de este fenómeno, enfrentando el desafío de gestionar procesos de importación en un entorno caracterizado por altos costos de transacción y una volatilidad regulatoria persistente. Desde la óptica del Análisis Económico del Derecho, la eficiencia de una organización no solo depende de su capital financiero, sino de la solidez de sus instituciones internas y de la claridad de las reglas de juego que rigen su operatividad, la problemática central de esta investigación, radica en la ausencia de manuales de normas y procedimientos formalizados en CORSOAUTO, una carencia que ha derivado en una gestión operativa basada en supuestos informales en lugar de datos fácticos, esta debilidad institucional no solo compromete la transparencia administrativa; sino que eleva los riesgos operativos, legales y financieros, afectando directamente la competitividad de la corporación en un mercado que, desde 2024, muestra signos de reactivación comercial.

Por ello, el presente estudio se encuentra estructurado bajo VI Capítulos, donde se desarrollaran el Problema (Capítulo I), donde se propone como objetivo principal la elaboración e implementación de un manual técnico que estandarice los procesos de importación, permitiendo así una reducción de las ineficiencias y una optimización de los recursos públicos, Marco Teórico (Capítulo II) donde se cimenta las bases de los diversos estudios que refuerzan la problemática planteada, Marco Organizacional (Capítulo III) que

son los fundamentos legales y la información corporativa objeto de estudio, Marco Metodológico, utilizando el enfoque cualitativo fundamentada en la revisión documental y entrevistas semiestructuradas, Desarrollo de la Propuesta (Capítulo V) este trabajo trasciende la mera formalidad administrativa para incorporar herramientas de planificación financiera avanzada, como propuesta innovadora, en el marco del Derecho de la Economía, el manual incluye un indicador de Crecimiento Sostenible (SGR) y plantea estrategias de democratización del capital a través del mercado de valores, de esta manera, la investigación busca dotar a CORSOAUTO de un instrumento dinámico que no solo mitigue riesgos regulatorios, sino que fortalezca su capacidad de respuesta ante las demandas de una flota vehicular nacional que urge de renovación y asistencia técnica eficiente.

CAPÍTULO I.

EL PROBLEMA

Identificación de Necesidades

Tomando en consideración que ya desde antes y durante el período de creación de la Corporación Socialista del Sector Automotor (CORSOAUTO), perteneciente al estado venezolano, existieron situaciones que afectaron de forma económica el desenvolvimiento del proceso de producción de vehículos en Venezuela; como la caída del precio del petróleo, el control de cambio, la escasez de divisas, la inflación, situaciones políticas que derivaron en sanciones económicas, la incertidumbre política y social existente en el país, todo esto sumado a la condición sanitaria del año 2020 a nivel mundial causado por la pandemia Covid 19.

Todas las situaciones antes planteadas, según opinión de Omar Bautista, presidente de la Cámara de Fabricantes Venezolanos de Productos Automotores (FAVENPA), trajeron como consecuencia una caída drástica en la producción de vehículos y autopartes, mercado que disminuyó en niveles nunca antes vistos en el país, esta situación motivó e impulsó al estado a realizar intervenciones continuas dentro del mercado, con el objetivo de intentar revitalizar la producción de vehículos y autopartes en el país, habiendo sido hasta el año 2023 muy baja.

Es importante destacar, que la participación del estado venezolano en el mercado de la industria automotriz ha tenido un profundo impacto, así como, en el desempeño del sector privado de esta industria; tanto en los períodos de auge, como en los de crisis. El despliegue de la industria automotriz trajo beneficios estructurales que redefinieron el mapa socioeconómico de diversas regiones.

De acuerdo al criterio manifestado por Delgado, (2017) se observó que la instalación de plantas de ensamblaje en estados como Aragua y Carabobo, forzó a la industria automotriz a la

creación de programas de capacitación técnica de alto nivel lo que tendría efectos positivos dentro del mercado.

En el mismo orden de ideas, y en concordancia con la opinión del doctrinario Saavedra (2020), es necesario indicar, que el pensamiento gerencial en Venezuela, se nutrió significativamente de los estándares de calidad introducidos por estas empresas; así como el desarrollo fomentó una clase media técnica, que fue pilar del consumo interno.

Señala Ortiz (2019), que la asociación con empresas multinacionales facilitó una transferencia de tecnología genuina mediante la integración de kits Completely Knocked Down (CKD), -partes de vehículos desarmados- con piezas de vehículos nacionales, en este sentido, Saavedra (2020), sostiene que casos como Gabriel de Venezuela, ejemplifican cómo el benchmarking con estándares internacionales permitió competir en calidad, lo cual implicó que esta transferencia elevara los estándares de toda la cadena metalmecánica y sectores conexos.

Dentro de los impactos económicos ocurridos, existen aspectos positivos mencionados anteriormente, como fue la instalación de plantas de ensamblaje, el fomento de una clase media técnica, transferencia de tecnologías genuinas y la asociación con empresas multinacionales, pero así mismo, la investigación identificó que también ocurrieron impactos negativos, que han moldeado la industria a lo largo de estos últimos años; como la fijación de precios y la asignación discrecional de divisas a través de la Comisión de Administración de Divisas (CADIVI), los cuales crearon un entorno de ineficiencia y corrupción. Es importante destacar, que se identifica una relación directa entre el exceso de regulación y la aparición de redes de clientelismo, como opina Boscán (2004), distorsionaron la competencia, no obstante, para Estévez (2021), todas estas condiciones generaron una procrastinación ética en las instituciones públicas, que afectó la gestión productiva.

En tal sentido, es importante no perder de vista, la visión de Estévez, (2021) y Boscán, (2004), quienes han considerado que la asignación discrecional de divisas y el control de precios, generaron entornos propensos al desvío discrecional de la inversión estatal. Estas regulaciones excesivas, fomentaron el clientelismo, distorsionando de la libre competencia en el mercado nacional; sumado a estas condiciones se presenta la debilidad ética institucional, la cual afectó directamente la operatividad de las empresas como lo ha manifestado Estévez en el 2021.

En este mismo orden de ideas, Hernández (2021), consideró que existieron fallas de mercado, debido a las deformas de competencia dentro del mercado, al igual que la falta de competitividad ocasionada por las protecciones estatales y controles de precio, que limitaron al país en la competencia internacional, llevando a una descapitalización masiva de las ensambladoras. Situación que generó según González, (2021), que la industria de autopartes reportara una caída del 99.6% en su producción hacia 2019, debido a la falta de divisas e insumos de igual forma el aislamiento comercial motivado a las sanciones políticas, desató este un caos que Delgado, (2017), consideró que esta condición exacerbó el colapso, al desconectar la industria nacional de las cadenas globales de valor.

Por lo que el sector automotor, quedó bajo la dependencia exclusiva de las importaciones y a pesar de los esfuerzos por impulsar la producción nacional, la industria automotriz venezolana, sigue siendo altamente dependiente de la importación de componentes y tecnología, aun cuando se intente a través de políticas públicas evitar la importación de todo tipo.

En tal sentido, indicó Ciardiello (2025) que a partir de 2024, el mercado muestra señales de reactivación basadas en la importación masiva y el capital privado, de igual modo el autor indica, que las ventas crecieron un 120% en 2025, donde marcas como JAC Motors, Toyota y Changan, ganaron protagonismo en el país al enfocar sus ventajas competitivas en el respaldo de inventario y

el servicio técnico postventa, por ultimo y no menos importante, en el desarrollo de negocios de la industria, ahora se prioriza el almacenamiento de autopartes y piezas para garantizar la competitiva.

Ahora bien, CORSOAUTO como corporación a través de sus estatutos sociales, publicados en Gaceta Oficial N° 40.801, de fecha 02 de diciembre de 2015, tiene la facultad de diseñar, fabricar, producir, importar, exportar, ensamblar, almacenar y comercializar; así mismo, producir accesorios y repuestos de toda especie de vehículos previendo los insumos, materia prima, repuestos, piezas y garantizando el servicio técnico post venta; así como realizar la tutela de las empresas filiales y la supervisión de operaciones de producción.

Dado la facultades de tutelaje, comentada en el párrafo anterior, y la necesidad de maximizar beneficios propios y de las filiales que están bajo la responsabilidad de la mencionada corporación, a ésta le corresponde cuantificar cuales son los indicadores económicos que permitan comparar el desempeño de la economía como casa matriz en los años pasados, de cara a los años siguientes, para así poder programar y planificar sistemas de producción efectivos, con el objeto de tener niveles de alta calidad en los productos, bienes o servicios prestados; así como la optimización de recursos, calidad, eficiencia, eficacia, transparencia, confiabilidad e innovación, lo cual se realizaría en observancia de las normas establecidas en la Ley Orgánica de la Administración Pública (LOAP) publicada en Gaceta Oficial N° 6.147 Extraordinario de fecha 17 de noviembre de 2014, Decreto N° 1.424 de fecha 17 de noviembre de 2014 y la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal (LOCGRSNCF) Gaceta Oficial N 6.013 Extraordinario de fecha 23 de diciembre de 2010.

La omisión o inobservancia por parte de las máximas autoridades en la cuantificación de indicadores económicos para el análisis del comportamiento del mercado de vehículos importados durante el año 2023 en la Corporación, comprometió seriamente la gestión estratégica del ciclo

2024, quienes recibieron la empresa, sin medios de medición de gestión, esta carencia informativa deriva en una falta de visión prospectiva respecto a los beneficios reales obtenidos en la importación de vehículos, lo que obstaculiza la toma de decisiones fundamentadas para nuevos procesos de adquisición, aunado a la falta de datos métricos que ocasionaron dificultad para generar proyecciones en materia de importación para el 2024. Al respecto, Beltrán (1998), sostiene que los indicadores de gestión, constituyen una herramienta clave para el logro de la competitividad, pues permiten identificar oportunamente la situación actual de la organización para determinar las acciones necesarias que garanticen el cumplimiento de los objetivos.

En ausencia de medios de comparación histórica y un panorama financiero nítido, la planificación de planes de negocio realistas a largo plazo, se vuelve una tarea compleja e incierta; esta situación incrementa el nivel de exposición ante riesgos operativos, legales, financieros y residuales, dado que las decisiones gerenciales se basan en suposiciones, en lugar de hechos fácticos, tal como señalan Kaplan y Norton (1992), las mediciones financieras tradicionales son insuficientes para guiar a las empresas en entornos competitivos; por lo que se requiere un sistema equilibrado de indicadores que proporcione alimentación constante sobre los procesos internos y el valor generado.

En este sentido, deben establecerse medios idóneos para mitigar los riesgos asociados a la carencia de normas sublegales, que identifiquen debilidades de control, surge la necesidad imperativa de diseñar manuales de normas y procedimientos, estos instrumentos permiten la estandarización de procesos mediante la definición clara de tareas, asegurando que la fuerza laboral siga métodos optimizados y evitando desviaciones que pudieran comprometer la calidad de los bienes o servicios. Según Vergara (2017), los manuales de procedimientos funcionan como guías operativas fundamentales que permiten el desarrollo eficiente de los procesos organizacionales,

sirviendo simultáneamente como base para el entrenamiento y la comunicación efectiva de políticas internas.

Finalmente, la implementación de estos manuales, al no existir medios de medición de gestión efectivos, no solo optimiza la calidad del servicio al reducir la probabilidad de errores, sino que también facilita la ejecución de auditorías y promueve una reducción significativa de costos operativos, al sistematizar el conocimiento, se facilita la capacitación del nuevo personal y se dota a la gerencia de un marco de referencia sólido para la toma de decisiones. En este sentido, Fincowsky (2004), destaca que los manuales administrativos son instrumentos esenciales para el aprovechamiento racional de los recursos y la mejora del desempeño organizacional, permitiendo verificar si la estructura actual es idónea para alcanzar la misión corporativa.

En virtud de lo antes planteado y tomando en consideración que la importación no es la solución completa de un sistema económico social, pero sí un medio alternativo para estabilizar el abastecimiento de mercado, se evidenció que, en los datos de importación de mercancías, destacó el presidente Maduro Moros, en su programa Con Maduro+ en el año 2023, que “en Venezuela las importaciones crecieron un 7,37% respecto al año anterior. Las compras al exterior representan el 11,48% de su PIB, que es una baja proporción si la comparamos con la del resto de los países [y recalcó] que han entrado al país 49 mil 300 contenedores, un 23% más que el año anterior”

Planteamiento del Problema

En todo caso, CORSOAUTO tiene 9 años de haber sido creada y adolece de capacidad operativa y manuales de normas y procedimientos en materia de importación de vehículos debidamente aprobados por la Junta Directiva, para abastecer el mercado interno automotriz por sí sola y ser una corporación altamente competitiva, en una industria que está resurgiendo desde el año 2024, con alta incidencia de importación, como advirtió Bautista (2024), que la situación del

parque automotor en Venezuela es crítica, dado que más del 70% de las unidades en circulación superan los 15 años de antigüedad, así mismo subrayo el presidente de FAVENPA, que el mercado nacional se ha volcado casi en su totalidad al sector externo, al punto que el 99% de las ventas corresponden a unidades importadas, basándose en datos de CAVENEZ, así mismo, recalcó que el esfuerzo de ensamblaje local para el período fue marginal, contabilizando apenas 36 unidades bajo el esquema CKD y aproximadamente 780 mediante SKD.

La proyección de los procesos de importación en el país, debería ir disminuyendo a medida que los sistemas de ensamblaje y producción nacional se fortalezcan; por lo cual es importante contar con medios que tengan durabilidad en el tiempo y que puedan ser usados y actualizados a medida que el sistema de mercado en el país evolucione.

Como fundamento a la consideración anterior, se observa, que la importación debe disminuir a favor del fortalecimiento del aparato productivo interno, según Furtado (1970), sostiene que el desarrollo genuino, ocurre cuando los centros de decisión y producción se localizan dentro del territorio nacional, reduciendo la dependencia externa. Esta posición es ratificada constantemente en la política pública venezolana, donde el presidente Maduro Moros, a través del Plan de las 7 Transformaciones (7T) planteó en el año 2025, tener una soberanía económica mediante la producción nacional con miras como meta para el 2030. Asimismo, la necesidad de contar con instrumentos que evolucionen con el mercado, Fincowsky (2004), afirma que los manuales administrativos deben ser documentos dinámicos, progresivos y sujetos a revisiones periódicas, para garantizar que la estructura organizacional responda eficazmente a los cambios del entorno económico. Desde la perspectiva del control interno la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal (LOCGRSNCF), en relación a la importancia de la existencia de manuales de normas y procedimientos señala, en su artículo 35 lo siguiente:

Artículo 35. El control interno es un sistema que comprende el plan de organización, las políticas, normas, así como los métodos y procedimientos adoptados dentro de un ente u organismo sujeto a esta Ley, para salvaguardar sus recursos, verificar la exactitud y veracidad de su información financiera y administrativa, promover la eficiencia, economía y calidad en sus operaciones, estimular la observancia de las políticas prescritas y lograr el cumplimiento de su misión, objetivos y metas.

En ese orden de ideas, las Normas Generales de Control Interno emanadas de la Contraloría General de la República mediante Resolución N° 01-00-000619, de fecha 16 de diciembre de 2015 señaló en su artículo 34:

Artículo 34. La máxima autoridad jerárquica, los gerentes, jefes o autoridades administrativas de cada órgano o ente son responsables de que existan manuales, su divulgación y capacitación al personal, para su adecuada implementación y aplicación. Dichos manuales, deben incluir los diferentes pasos y condiciones de las operaciones a ser autorizadas, aprobadas, revisadas y registradas, así como lo relativo al archivo de la documentación justificativa que le sirva de soporte; y ser aprobados por la máxima autoridad jerárquica del órgano o ente. En este aspecto, se tendrá presente la elaboración de los instrumentos normativos siguientes:

*1. **Manual de Normas y Procedimientos:** Documento de expresión analítica de los procedimientos administrativos a través de los cuales se canaliza la actividad operativa de un órgano o ente, así como también la enunciación de normas del funcionamiento básico a las que deberán adaptarse los miembros del mismo.*

*2. **Manual de Organización:** Documento que contiene en forma ordenada y sistemática la información relativa al marco jurídico, organización, funciones y atribuciones de un órgano o ente, constituyéndose en un instrumento de apoyo administrativo, que describe las relaciones orgánicas que se dan entre los elementos de la estructura organizativa.*

*3. **Manual de Descripción de Cargos:** Documento en el cual se establecen las funciones, complejidad, requisitos y líneas de autoridad, así como la responsabilidad de cada uno de los cargos, entendiéndose estos, como el conjunto de operaciones, cualidades y condiciones que forman una unidad de trabajo específica e impersonal.*

Al respecto, cabe preguntar ¿Cómo se puede responder a esta necesidad? Con la consolidación de información que exista de años anteriores de importaciones llevadas a cabo por CORSOAUTO, aunado a la recopilación de toda la normativa existente, circulares y resoluciones en materia de importación de vehículos por el estado venezolano.

Clasificando la información y organizándola por temas de requisitos, tramites, aranceles entre otros, por fecha de emisión; obteniendo datos digitalizados de información, documentos que se encuentren accesibles.

Establecer indicadores económicos comparativos que permitan identificar y medir el comportamiento de la corporación de años anteriores, 2023 con el año 2024 e inclusive el año 2025 y poder realizar, proyecciones, programaciones y planificaciones para años siguientes.

¿Qué medios, actividades y recursos se van a poner en juego? Se estarán utilizando medios de información directa (entrevistas semi estructuradas) a quienes ejecutan el proceso y alternas mediante leyes y registros de procesos realizados en períodos anteriores; así como el uso de herramientas tecnológicas, bases de datos, colaboración en línea y acceso a la información que exista

en la Inteligencia Artificial (IA) y redes sociales. En las actividades, se realizó el análisis de legislación legal y sub legal vigente, tramites que estén consagrados en la normativa, manuales de instituciones del estado que realicen actividades relacionadas al tema, revisión y edición continua de los avances en el trabajo especial de grado y de la información obtenida. En relación a los recursos, serán bibliográficos, financieros, económicos y humano.

Objetivos de la Investigación

Objetivo General

Elaborar un manual de normas y procedimientos para la importación de vehículos a través de la Corporación Socialista del Sector Automotor C.A. “CORSOAUTO”, a fin de fundamentar criterios para asegurar la eficiencia, continuidad y calidad en la ejecución de los procesos

Objetivos Específicos

Analizar la normativa vigente y las regulaciones actuales relacionadas con la importación de vehículos en Venezuela, incluyendo impuestos, licencias, procedimientos de aduana.

Identificar los actores principales y estratégicos que participan como organismos públicos y privados, así como otras entidades involucradas directamente e indirectamente en el proceso de importación de vehículos en Venezuela.

Estudiar la importación de vehículos en Venezuela durante los años 2023-2024, mediante una investigación documental de la normativa vigente aplicable, con el fin de proponer un marco jurídico referencial que sustente el diseño de un manual de normas y procedimientos, para la Corporación Socialista del Sector Automotor C.A (CORSOAUTO).

Caracterizar el proceso a proponer estableciendo un esquema detallado, que incluya los subprocesos, actividades o tareas necesarios para llevar a cabo la importación de vehículos,

incluyendo un indicador económico para medir e identificar el nivel de crecimiento, evolución y desarrollo económico de los procesos de importación de vehículos durante los años 2023 y 2024

Justificación

La importación de vehículos en Venezuela, ha sido un tema de creciente relevancia en el contexto económico y social, especialmente en un entorno de escasez y desafíos en la infraestructura automotriz. A medida que el país enfrenta limitaciones en la producción local y un deterioro evidente en su flota vehicular, resulta fundamental establecer un marco de procedimientos claros que faciliten y regulen adecuadamente el proceso de importación por parte de CORSOAUTO. Esta investigación, tiene como objetivo primordial, la elaboración de un manual que sirva como guía para CORSOAUTO, en la implementación de procedimientos claros y eficientes para la importación de vehículos, y su justificación se fundamenta en varios aspectos.

El contexto económico nacional, como se menciona anteriormente; las diversas crisis económicas que ha afectado a Venezuela, han generado un marcado déficit en la disponibilidad de vehículos en el mercado local, esto ha llevado a un incremento en la demanda de importaciones por parte del sector privado, pero en el caso de las ensambladoras y fabricas pertenecientes al Estado, en las cuales las distintas limitaciones han causado un decrecimiento muy elevado de la producción de vehículos, se deben implementar procesos adecuados a los requerimientos que deben ser gestionadas de manera eficaz, para garantizar la satisfacción de las necesidades del usuario final y la revitalización del sector.

La existencia de una normativa inadecuada o la inexistencia de esta; así como la actual normativa en cuanto a importaciones, muchas veces es confusa o posee vacíos, lo que genera incertidumbre entre los importadores potenciales, con ello se busca proponer un método que beneficie a la Corporación, y que también fomente la transparencia y la legalidad en las operaciones

de comercio exterior y así fortalecer el impulso del mercado local, ya que un proceso que regule de manera efectiva la importación, no solo beneficiará a los consumidores al aumentar la variedad y disponibilidad de vehículos, sino que también, impulsará a la industria local de fabricación de piezas, ensamblaje mantenimiento y reparación de los vehículos a través del servicio de postventa, a medida que la llegada de nuevos modelos estimule la demanda de servicios técnicos y la venta.

En virtud de lo hasta ahora expuesto, se evidencia la razón de la realización del presente trabajo de investigación académica, toda vez que, el valor agregado que proporcionará a la Corporación Socialista del Sector Automotor CORSOAUTO en referencia a los controles internos, estandarización de procesos, mejoras de eficiencia, la capacitación del personal, la comunicación efectiva y mejora continua de los procesos, la satisfacción del cliente, además de establecer un marco de referencial claro y uniforme para la realización de las actividades dentro de la organización lo que garantizará la supervivencia de la corporación.

Alcance y Delimitación del Trabajo de Grado

El presente trabajo de grado, es de carácter investigativo, académico y enfocado internamente en los procesos de importación de vehículos de CORSOAUTO; abarca el período comprendido entre los años 2023 y 2024, y se desarrollará exclusivamente en las instalaciones de CORSOAUTO.

Su alcance principal radica en la elaboración de un manual de importaciones de vehículos; dicho manual tiene como objetivo documentar, estandarizar y optimizar los procesos actuales de importación dentro de la empresa, desde la identificación de la necesidad de importación hasta la nacionalización y disposición final del producto, además de incluir un indicador económico de crecimiento para medir con la inversión y el consumo de los productos importados cual es el nivel de crecimiento anual que representa el esquema de negocios para la corporación. Se centrará en la recolección y análisis de la información existente relativa a los procesos de importación

referenciados de los años anteriores como punto de partida incluyendo normativas internas y externas, procedimientos aduaneros, costos asociados, proveedores y la logística involucrada; se delimitará el estudio a la realidad operativa lo que significa, que las soluciones y recomendaciones propuestas estarán específicamente diseñadas para sus operaciones y no serán generalizables a otras empresas sin una validación previa. Quedan excluidos del alcance la implementación del manual, la evaluación de su impacto una vez puesto en práctica y cualquier aspecto relacionado con la comercialización o distribución de los productos importados una vez que hayan sido nacionalizados. La finalidad es entregar un recurso práctico y detallado que sirva como guía operativa para el personal de CORSOAUTO involucrado en las actividades de importación, mejorando la eficiencia y minimizando errores en los procesos.

CAPÍTULO II.

MARCO TEÓRICO

El marco teórico es integrar el tema de la investigación con las teorías, enfoques teóricos, estudios y antecedentes que se refieren al problema de investigación. En tal sentido el marco teórico según Tamayo (2012) indica que: “amplía la descripción del problema e integra la teoría con la investigación y sus relaciones mutuas” (p.148)

Antecedentes

Los antecedentes sirven como punto de referencia para la comprensión del entorno al problema planteado, por lo tanto, constituyen un elemento clave para la realización de trabajos de investigación, tal como lo expresa Tamayo (2012), los antecedentes son “una síntesis conceptual de las investigaciones o trabajos realizados sobre el problema formulado” (p.65). En este sentido, a lo largo de esta investigación se han desarrollado diversas indagaciones, las cuales han sido relevantes

a continuación, algunos de los estudios que, por sus alcances y contenidos, representan antecedentes importantes para el desarrollo del presente Trabajo Especial de Grado:

Cuesta (2023) realizó un trabajo de investigación titulado *“Plan de importación de vehículos desde China para la empresa Innovauto S.A.”* quien optó Al grado de Licenciada en Estudios Internacionales, mención bilingüe en Comercio Exterior, de la Universidad de Azua, Ecuador, en la Escuela de Estudios Internacionales, se enfocó en el desarrollo de un plan de importación de vehículos desde China hasta Ecuador, la autora concluyó que lo más importantes fue el análisis del mercado local y de la empresa, para saber su posicionamiento teniendo en cuenta factores positivos y negativos.

Álvarez (2022) realizó un trabajo de investigación titulado *“Factores asociados a la importación de vehículos y sus repuestos de empresas ecuatorianas, periodo 2016-2020”*, quien optó Al grado Magister en Negocios Internacionales con mención en mercados globales, de la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil, Ecuador, con una metodología con enfoque mixto, que combina un análisis cuantitativo y cualitativo de las principales variables de estudio, quien concluyó que el sector de importación automotriz del Ecuador presentó un aumento importante en comparación a años anteriores, esto se debió a diversos factores que incidieron en las posibilidades de aumentar las actividades de importación en las empresas del sector y mayor poder adquisitivo para las personas, no obstante, la situación de emergencia sanitaria que se inició en el año 2020, afectó considerablemente las importaciones de vehículos y sus repuestos. Se realizó un análisis de cada año y se precisaron factores asociados a los procesos de importación, entre estos las medidas arancelarias y restricciones que se implementaron en el sector, el otorgamiento de créditos bancarios o de financiamientos ofrecidos a la población entre los años 2017 y 2018, el poco conocimiento sobre los Acuerdos y Tratados comerciales que firma el Ecuador con otros países, los

eventos naturales que afectaron las actividades comerciales nacionales e internacionales, entre otros.

Rojo (2023) realizó un trabajo de investigación titulado “*Impacto de las importaciones del sector repuestos para vehículos de china en el desarrollo de la industria exportadora manufacturera peruana en el periodo del 2018-2022*” es una investigación realizada en la Facultad de Ciencias Administrativas y Recursos Humanos, de la Escuela Profesional de Administración de Negocios Internacionales, de Lima Perú, el cual se realizó para optar al título profesional de Licenciado en Administración de Negocios Internacionales, el diseño metodológico de la investigación es que tiene un enfoque cuantitativo, tipo aplicada, con un alcance explicativo, un diseño no experimental y de corte longitudinal, concluyó: que las importaciones del sector repuestos para vehículos chinos tienen un impacto positivo en el desarrollo de la industria exportadora manufacturera peruana.

Jesús (2024) realizó un trabajo Especial de Grado de investigación titulado “*Diseño de un Manual de Procedimientos para importar equipos de Telecomunicaciones desde China dirigido a la Empresa IAC Telecom, C.A. ubicada en el Municipio Mario Briceño Iragorrry, Edo. Aragua*” en el Instituto Universitario de Tecnología de Administración Industrial Extensión Maracay para optar al título Técnico Superior Universitario en la Especialidad de Comercio Exterior, tuvo como objetivo, Diseñar un manual de procedimientos para importar equipos de telecomunicaciones desde China dirigido a la empresa IAC TELECOM, C.A. ubicada en el municipio Mario Briceño Iragorrry, Edo. Aragua, la metodología empleada fue descriptiva, de campo y no experimental, concluyó que la elaboración del manual de procedimientos permite sistematizar las actividades y responsabilidades de cada actor involucrado en el proceso de importación, el cual presenta de manera clara, concisa y organizada los pasos a seguir para realizar una importación exitosa.

Bases Teóricas

Para el desarrollo de esta investigación es necesario describir los distintos fundamentos relacionados al problema investigado, esto proporcionará una visión amplia y condescendiente de los conceptos utilizados por el investigador. Según Arias (2006), “Las bases teóricas implican un desarrollo amplio de los conceptos y proposiciones que conforman el punto de vista o enfoque adoptado, para sustentar o explicar el problema planteado” (p. 106).

Definición de Importación de Vehículos y Autopartes en Venezuela.

La importación de vehículos y sus partes en Venezuela trasciende la simple operación mercantil de compra-venta internacional y se constituye como un acto administrativo complejo, sometido a la rígida potestad aduanera del país y al condicionado de una política económica pendular, que oscila entre el proteccionismo industrial, la necesidad fáctica de abastecimiento y un Estado netamente intervencionista.

En el actual escenario económico venezolano (2024-2025), caracterizado por una dolarización transaccional de facto y una reconfiguración de los controles fiscales, el estudio de este régimen requiere una disección profunda que va más allá de la lectura superficial de la norma, adentrándose en la doctrina jurídica, que sustenta la relación entre el Estado-acreedor y el importador-contribuyente. En relación al criterio descrito, Luis Zambrano Sequín en la revista Notas sobre la Economía Venezolana N° 16 (2022) en la obra “Dolarización y Desdolarización ¿un dilema en Venezuela?”; expone que:

La economía venezolana ha experimentado cambios notables en las últimas dos décadas, transformándose en la economía más inflacionaria del mundo. Producto de un ya largo período hiperinflacionario, la moneda nacional ha perdido sus tradicionales funciones, siendo sustituida por otras monedas foráneas (dólar norteamericano, euro, peso colombiano, real brasileño) y metales

preciosos (oro), dando lugar a lo que se conoce en la literatura como “dolarización”. En esta nota se abordan las principales implicaciones macroeconómicas y sobre la política económica de la “dolarización” y las condiciones y posibilidades de adelantar un proceso de “desdolarización”, en el contexto de una economía petrolera, como aún es el caso de Venezuela.

Por otra parte, Santander (2025) expone que la importación, en su acepción más técnica, se define como “la compra de bienes o servicios a un país extranjero para su utilización en territorio nacional” (p.1); así mismo, es uno de los dos componentes de la balanza comercial de un país. No obstante, esta definición, también es amparada por la Ley Orgánica de Aduanas publicada en la Gaceta Oficial N° 6.507 Extraordinaria de fecha 29 de enero de 2020, sin embargo, activa un vasto aparato burocrático que involucra no solo a la administración tributaria a través del Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (SENIAT), sino también a entes de control sanitario, de calidad mediante el Servicio Desconcentrado de Normalización, Calidad, Metrología y Reglamentos Técnicos (SENCAMER), de transporte mediante el Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT) y de Ministerio del Poder Popular de Comercio Exterior (MINCOMEX).

La dinámica actual está marcada por la vigencia de regímenes duales, por un lado, la flexibilización para personas naturales bajo el motor automotriz, y por el otro, la reimposición de barreras no arancelarias para el sector comercial a través del Decreto N° 5.147 de junio de 2025 publicado en la Gaceta Oficial Extraordinaria N° 6.918, mediante el cual se reforma parcialmente el Arancel de Aduanas, designando al Comité de Comercio Exterior (COMEX) para emitir certificados de exoneración de impuestos (IVA y Arancel) a Bienes de Capital (BK) y Bienes de Informática y Telecomunicaciones (BIT), con el objetivo de ajustar tarifas y establecer nuevos

criterios para la aplicación de tasas cero o reducidas, promoviendo la economía nacional y la importación de bienes estratégicos.

Ahora bien, el Motor Automotriz (MA), es una categoría jurídico-administrativa, perteneciente a la agenda económica bolivariana, un sistema de planificación del Ejecutivo Nacional creado como política pública para organizar la producción por sectores estratégicos.

La creación y marco general de la Ley Orgánica del Plan de la Patria de las 7 Grandes Transformaciones 2025 – 2031, creada a través de la Gaceta Oficial N° 6.907 Extraordinario de fecha 24 de mayo de 2025; el MA es uno de los 18 motores productivos, diseñados por el Ejecutivo como política pública para diversificar la economía y superar la opacidad del rentismo petrolero.

El fundamento de las importaciones, aparece explícitamente en la Resolución N° 013 (2019) del Ministerio de Industrias y Producción Nacional, publicada en la Gaceta Oficial N° 6.447, Extraordinario del 8 de abril de 2019, que, en el texto legal inicia indicando que la norma se dicta en el marco del fortalecimiento del MA.

La importancia jurídica; es esta mención, que da base legal a la excepción que permite a las personas naturales importar vehículos nuevos o usados hasta 5 años de antigüedad sin fines comerciales, actuando como una política especial dentro de esta política.

En el caso de la regulación industrial actualizada la Gaceta Oficial N° 43.125 de mayo 2025, siendo la más reciente, configura la existencia del MA, que sustenta la Resolución Conjunta N° 013 y 001, publicada en la Gaceta Oficial N° 43.125 del 12 de mayo de 2025. Esta normativa establece las nuevas Normas para el Funcionamiento de la Industria Automotriz Nacional y regula el régimen Material de Ensamblaje Importado para Vehículos (MEIV), condicionando los beneficios arancelarios al cumplimiento de metas productivas dictadas por el Ejecutivo a través de este MA.

En resumen, el MA se convierte en una figura de Derecho Administrativo, que actúa como ente rector y justificación legal para la emisión de decretos de exoneración y permisos de importación que, de otro modo, estarían prohibidos por la legislación aduanera ordinaria.

Para comprender la operatividad de la importación automotriz; es imperativo establecer los cimientos dogmáticos que legitiman la intervención del Estado en el tráfico de mercancías. El Derecho Aduanero venezolano goza de autonomía, aunque se nutre vitalmente del Derecho Constitucional y del Derecho Administrativo.

La Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (CRBV) en los numerales 12 y 15 del artículo 156 establece que:

Artículo 156. Es de la competencia del Poder Público Nacional:

Omissis

12. La creación, organización, recaudación, administración y control de los impuestos sobre la renta, sobre sucesiones, donaciones y demás ramos conexos, el capital, la producción, el valor agregado, los hidrocarburos y minas; de los gravámenes a la importación y exportación de bienes y servicios; de los impuestos que recaigan sobre el consumo de licores, alcoholes y demás especies alcohólicas, cigarrillos y demás manufacturas del tabaco; y los demás impuestos, tasas y rentas no atribuidas a los Estados y Municipios por esta Constitución y la ley.

15. El régimen del comercio exterior y la organización y régimen de las aduanas

De la lectura del dispositivo normativo se evidencia que el eje gravitacional de toda operación de importación es la potestad aduanera; y esta facultad no es meramente recaudadora; sino una herramienta de política comercial y seguridad nacional.

La doctrina venezolana, en materia de importaciones y aduana, encuentra su máxima expresión en la obra de Sequera, (2000), “Tratado Derecho Aduanero”, en la que el autor disecciona la relación jurídica aduanera y postula que “la obligación aduanera nace ex lege en el momento en que la mercancía cruza la frontera aduanera, independientemente de la voluntad del consignatario”(p.187) , toda vez que el importador no puede desistir unilateralmente del proceso una vez arribada la carga; pues la obligación ya nació y el Estado tiene un derecho de prenda sobre el bien.

Es fundamental, porque desafía la visión simplista de la aduana como una alcabala; analiza críticamente cómo la legislación venezolana ha evolucionado o involucionado hacia un sistema de controles excesivos que, paradójicamente, incentivan la informalidad. Su análisis sobre los auxiliares de la administración aduanera (agentes de aduanas) establece que la responsabilidad solidaria de estos actores es una carga desproporcionada que el Estado utiliza para asegurar su renta, la situación planteada, siendo analizada desde el punto de vista del análisis económico del Derecho, se observa una sobre regulación, este tipo de intervención del Estado en el mercado, cuando no es excepcional y temporal, inevitablemente conduce a ineficiencias y a la distorsión de los incentivos económicos.

En tal sentido Hayek (1944) en su obra Camino de servidumbre y La Constitución de la Libertad, argumenta que la intervención administrativa desplaza el orden espontáneo del mercado y el sistema de precios como transmisor de información. De igual forma, Friedman (1962), en su obra Capitalismo y libertad expuso cómo las regulaciones estatales y los controles de precios sustituyen la cooperación voluntaria por la coerción, distorsionando los incentivos y la asignación óptima de recursos.

Un concepto crítico para entender regímenes como el de Puerto Libre en la isla de Margarita, estado Nueva Esparta, es la distinción entre territorio político y territorio aduanero. En tal sentido, Chirinos (2012), en su obra *El territorio aduanero y la legislación venezolana*, explora la naturaleza jurídica de estos espacios, argumentando que, el territorio aduanero es una ficción jurídica, donde se aplica plenamente la legislación aduanera; que existen zonas, como los puertos libres, que geográficamente son parte de la nación, pero aduaneramente operan bajo un régimen de excepción o extraterritorialidad fiscal limitada.

Así las cosas, un vehículo importado legalmente en Nueva Esparta se considera contrabando si se encuentra en Caracas sin haber pagado los impuestos diferenciales para salir de la zona de puerto libre; también detalla las consecuencias jurídicas del incumplimiento de los impuestos diferenciales y cómo el traslado de vehículos sin la debida nacionalización definitiva constituye una infracción a la legislación aduanera vigente.

Término de negociación

Para establecer una relación de compra y venta entre el ofertante y el demandante en el comercio internacional, se usan los términos de negociación internacional denominados INCOTERMS, los cuales se eligen de forma voluntaria para establecer las obligaciones y derechos del comprador y vendedor, existen once incoterms hasta la actualidad (JVC, 2020). Y su aplicación es importante porque ayuda a regular la transición de riesgos y costos de la mercancía (Jimenez, 2021).

En Venezuela, el incoterm que se usa para negociar las exportaciones por vía marítima, es el *Free On Board* (FOB), en inglés y en español, se traduce a hasta la borda del buque, es decir, que la responsabilidad y obligación del vendedor llega hasta que la mercancía este en la borda del buque, mientras que, para negociar importaciones marítimas, se usa el incoterm *Cost, Insurance and Freight*,

en inglés y en español se traduce a Costo, Seguro y Flete, dónde el comprador debe hacerse cargo de la mercancía cuando esta subida a la borda del buque, paga un seguro y el transporte internacional para que llegue hasta el puerto de destino (Piltz, 2020).

Pereria-Ojeda & Domínguez (2023), en un estudio realizaron una Propuesta metodológica para la importación de repuestos automotrices utilizados por vehículos livianos en el mercado ecuatoriano, donde concluyeron que al poseer un plan de importación, se puede reconocer la rotación del inventario, para abastecerse de producto necesario para satisfacer las necesidades de los clientes, e incluso incluye un cronograma de período de importación, para considerar los costos y seleccionar el Incoterm óptimo para su traslado desde el exterior, por otra Manrique (2019) en el mismo orden de ideas, señaló que estimar los costos permite definir un precio de venta que sea atractivo para el consumidor, acotando a ello, Zambrano & Orellana (2018) recomiendan contratar un seguro que permita salvaguardar la mercadería, por ende, recuperar parte del valor invertido, según las condiciones determinadas en el contrato.

El análisis del plan de importación, constata que la empresa a través de la importación del repuesto de motor obtendría el producto a un mejor precio y por ende utilidad Mendoza (2017), que lo convierte en un proveedor competitivo para el mercado interno, brindado este plan información necesaria en cuanto a documentación necesaria que se debe presentar para importar, así como los costos y responsabilidades que conlleva, siendo una óptima inversión que a futuro le permite ser un importador directo.

Representantes de la industria Automotriz en Venezuela

La industria automotriz está conformada por subsectores que se complementan entre sí, con el fin de generar vehículos con determinadas características que van desde el transporte de pasajeros

hasta las operaciones logísticas para el tránsito nacional e internacional de grandes volúmenes de mercancías.

Al respecto, de acuerdo con los autores Padilla y Sequera (2007), la industria automotriz en Venezuela está comprendida por tres (3) grandes ramas de producción:

El ensamblaje de vehículos, la fabricación de carrocerías y las autopartes. La primera dada las condiciones de su instalación en el país apareció desconectada de las otras dos ramas, ya que desde un primer momento se les ofreció a las ensambladoras instaladas licencia para importar los vehículos desarmados (material MEIV). Esta medida estimuló a que las ensambladoras no inviertan directamente en la fabricación de autopartes, debido a que la política automotriz mantenía ese sector para la formación de otras empresas productoras.

La responsabilidad del ensamblaje de vehículos en Venezuela recae en las empresas ensambladoras, así como importar componentes esenciales para la elaboración de unidades móviles a través del régimen aduanero especial de Material de Ensamblaje Importado de Vehículos (MEIV). Los componentes nacionales los adquieren de empresas productoras autopartistas del país. Hasta el presente existe un total de siete (7) empresas ensambladoras registradas de acuerdo a datos de la Cámara Automotriz de Venezuela (CAVENEZ). Asimismo, existen empresas mixtas del Estado venezolano asociadas con empresas de capital extranjero. Por otra parte, la Asociación de Fabricantes Venezolanos de Autopartes (FAVENPA) un gremio que agrupa a los fabricantes de autopartes, representa los intereses de estas empresas ante el gobierno nacional promoviendo políticas para el desarrollo sectorial enmarcado en el contexto de los acuerdos nacionales e internacionales suscritos por Venezuela.

La Naturaleza de los Costos de Transacción

Con respecto a la teoría de los costos de transacción, tiene como objetivos identificar las fuentes de los costos de transacción (aquellas características o dimensiones de una transacción que hacen el intercambio problemático o sumamente costoso) y especificar el mecanismo de gobierno que puede coordinar de la manera más eficiente la transacción, de tal forma que se logren economizar dichos costos (Jones, 1987: p. 199), Williamson (1981) citando a Simón señaló; el individuo que hace parte de estas transacciones y contratos es un hombre organización que experimenta límites en la formulación y resolución de problemas complejos y en el procesamiento de la información, lo cual no implica en lo más mínimo irracionalidad. Estos individuos con intencionalidad e intencionalmente racionales pueden a lo sumo formular contratos incompletos, y con ellos el intercambio podría efectuarse de manera eficiente, si no fuera por el oportunismo. Los contratos incompletos no pueden dejar de tener un costo, ya que a través de ellos las partes van a disfrazar los atributos o preferencias, distorsionar datos, eludir temas centrales y en general, confundir las transacciones.

En la práctica, cada intercambio económico conlleva costos más allá del precio del bien; estos costos se definen como los recursos usados para establecer, mantener e intercambiar los derechos de propiedad o más específicamente diferenciando los costos de transformación de producción, de los costos de transacción derechos de propiedad; la relevancia de esta perspectiva es crucial para el análisis del sector de importación; donde la falta de información, la incertidumbre y la necesidad de monitoreo constante elevan estos costos; en referencia a este aspecto, explica por qué el modelo neoclásico falla al ignorar las fricciones y cómo estas instituciones son necesarias para reducir la incertidumbre en el intercambio.

Se pueden identificar cuatro tipos principales de costos de transacción en el contexto de la importación de vehículos:

1. Costos de información. Los recursos que los importadores y ensambladores deben gastar para identificar las regulaciones pertinentes, los códigos arancelarios correctos de los diez dígitos, los múltiples permisos requeridos por diferentes ministerios como por ejemplo (RL 4, 10, 16, etc.) y los procedimientos para la obtención de certificaciones como las de emisiones.

2. Costos de negociación y contratación. Los recursos dedicados a asegurar los permisos y las licencias con la diversidad de agencias gubernamentales involucradas. Esto incluye el tiempo invertido en cada oficina y los gastos asociados a la gestión de documentos.

3. Costos de supervisión y cumplimiento. El monitoreo continuo de las mercancías a través de las diferentes etapas del proceso aduanero para garantizar que se adhieren a las normativas de calidad COVENIN y se evita la imposición de multas o sanciones.

4. Costos de ejecución. Son aquellos gastos y demoras que surgen de litigios, multas o la pérdida de beneficios fiscales, debido a incumplimientos de los requisitos, como las sanciones estipuladas por la LOA o las penalizaciones del régimen MEIV. La reducción de estos costos, es el objetivo principal de cualquier reforma institucional eficiente, ya que su disminución libera capital y tiempo que pueden ser reinvertidos en actividades productivas.

La Lógica de los Incentivos y el Cambio Institucional

La interacción entre las instituciones y las organizaciones determina la trayectoria de una economía; las organizaciones surgen para aprovechar las oportunidades que un marco institucional particular ofrece; si el sistema de reglas favorece las importaciones de productos terminados, sobre el ensamblaje local, las empresas se organizarán para maximizar las ganancias a través de la

importación, si, por el contrario, el marco institucional alinea los incentivos hacia la producción nacional, las empresas se enfocarán en la inversión, el ensamblaje y la fabricación de autopartes que es el fin altamente anhelado en este momento en el país.

Este proceso de cambio, sin embargo, no es inmediato ni fácil de revertir; el concepto de dependencia de la senda, explica que las decisiones y resultados pasados, limitan las opciones futuras, lo que hace que las instituciones tiendan a cambiar de forma incremental, las estrictas regulaciones y las estructuras burocráticas y políticas, establecidas crean un equilibrio que, aunque ineficiente, es difícil de dismantelar, por lo tanto, cualquier propuesta de reforma debe ser consciente de esta inercia y diseñar un plan de cambio gradual y sostenido.

Contraste Teórico

Ventaja Comparativa vs. Institucionalismo

Las teorías del comercio internacional, desde el punto de vista de Ricardo, (2004), se presentan como la ventaja comparativa y se centran en las diferencias de productividad entre países para explicar los patrones de especialización y comercio.

La teoría de la ventaja comparativa de Ricardo (2004), es la piedra angular del comercio internacional moderno; a diferencia de la ventaja absoluta, Ricardo demostró, que el comercio es beneficioso incluso si un país es menos productivo en todos los bienes, siempre que se especialice en aquello en lo que tiene un menor costo de oportunidad; es decir, un país se especializará, en la producción de un bien en el que tenga un costo de oportunidad más bajo, incluso si no tiene una ventaja absoluta en su producción. Este enfoque, sin embargo, asume un marco de mercado idealizado, sin costos de transacción, ni fricciones institucionales; es aquí en donde Ricardo introduce su famoso ejemplo de los paños de Inglaterra y el vino de Portugal, para ilustrar que la especialización basada en la productividad relativa, maximiza la riqueza total.

La nueva economía institucional, complementa y refina esta visión, si bien la ventaja comparativa puede ser una realidad inherente, el institucionalismo sostiene que la existencia de instituciones ineficientes puede neutralizarla por completo. Una nación puede tener un potencial de producción superior en el ensamblaje de vehículos, pero si los costos de transacción para importar las autopartes son prohibitivamente altos, debido a la burocracia, la incertidumbre y la falta de reglas claras, esa ventaja comparativa nunca se materializará. Por lo tanto, un diseño institucional eficiente no solo es deseable, sino un prerequisite para que la especialización y el comercio que postula la ventaja comparativa, puedan ocurrir de manera efectiva y beneficiosa. En tal sentido, el autor destaca como los factores de producción como el trabajo tienden a desplazarse hacia los sectores más eficientes dentro de una nación; y cómo los patrones de comercio dependen de estas diferencias de costos internos, más que de los costos absolutos globales.

El Ecosistema Regulatorio Actual y sus Costos de Transacción

La Dispersión y Fragmentación Normativa

El marco regulatorio para la importación de vehículos en Venezuela, se caracteriza por una notable dispersión de normas y una multiplicidad de organismos responsables. El Arancel de Aduanas de 2024 (Decreto N° 4.944), que es el instrumento fundamental de este ecosistema, establece la clasificación arancelaria mediante códigos de diez dígitos, las tarifas *ad valorem* y un sistema de 21 Regímenes Legales (RL) o restricciones no arancelarias; estas restricciones, delegan la emisión de permisos a una variedad de ministerios, creando un complejo entramado de trámites. Por ejemplo, el permiso del Ministerio de Industrias y Producción Nacional se designa con el código 4 el cual su objeto es controlar la importación o exportación de materias primas, insumos, bienes de capital o productos terminados que puedan afectar la producción nacional, la industria o el sector metalúrgico.

Busca proteger y fomentar la industria interna y asegurar el cumplimiento de normativas técnicas y la Licencia de Importación con el código 16 que su objeto es administrar y controlar la importación de bienes específicos (como vehículos ensamblados o ciertos insumos) que requieren una planificación detallada para su ingreso al país, generalmente con el fin de regular el mercado, proteger la producción nacional o gestionar la adquisición de divisas; mientras que el permiso del Ministerio de Ecosocialismo está bajo el código 10 cuyo objetivo busca Regular la importación o exportación de mercancías que puedan tener un impacto en el ambiente, la biodiversidad, los recursos naturales o que estén sujetas a convenios internacionales de protección ambiental (ej. residuos peligrosos, especies de flora y fauna, sustancias agotadoras de la capa de ozono). Su fin es la protección ecosocialista, y el del Ministerio de Alimentación bajo el código 8 con el objetivo de administrar y controlar la importación de productos alimenticios, insumos y materias primas destinadas al consumo humano o a la cadena agroalimentaria. Su finalidad principal es garantizar la seguridad y soberanía alimentaria del país, asegurando el abastecimiento y la calidad de los productos. Esta dispersión exige que los importadores y ensambladores naveguen por múltiples agencias, lo que incrementa significativamente los costos de información y negociación.

Un ejemplo de cambio reciente en este panorama, es la suspensión del Régimen Legal 9, Decreto Nro. 5.103, publicado en la Gaceta Oficial Nro. 6.890 Extraordinaria, de fecha 6 de marzo de 2025 para ciertos códigos arancelarios de vehículos, dispuesta en la Gaceta Oficial de julio de 2025. Esta medida, que elimina el requisito de un Permiso de la Comisión Presidencial, denominada Comité de Comercio Exterior COMEX, es una acción concreta para reducir la burocracia y los costos de transacción, sin embargo, su impacto total depende de la coordinación con otros regímenes legales aún vigentes.

Sobre-solapamiento de Roles y Funciones Institucionales

La problemática de los costos de transacción se agrava por el solapamiento de funciones entre las instituciones. Para realizar el proceso de importación de un solo vehículo, un importador o ensamblador debe cumplir con varias regulaciones que involucran a múltiples entidades; la importación de vehículos y chasis, por ejemplo, está sujeta a la Conformidad del Certificado de Emisiones de Fuentes Móviles del Ministerio del Poder Popular con competencia en materia de Ambiente, ahora Ecosocialismo, este requisito se basa en un decreto de 1998, la Resolución N° 334 de 1998, emitida para ese entonces por el Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables, es la norma que establece las bases para el control de emisiones de fuentes móviles.

Adicionalmente, la Ley del Sistema Venezolano para la Calidad, publicada en Gaceta Oficial N° 37.555 del 23 de octubre de 2002, es el marco legal fundamental que establece los principios y la estructura para garantizar la calidad de los bienes y servicios en el país, incluyendo aquellos sujetos a reglamentaciones técnica; como actividades de normalización, metrología, certificación y reglamentaciones técnicas en la República Bolivariana de Venezuela, establece los subsistemas de Normalización, Metrología, Acreditación, Certificación y Reglamentaciones Técnicas. Dentro de este marco, el Servicio Desconcentrado de Normalización, Calidad, Metrología y Reglamentos Técnicos (SENCAMER), es el encargado de emitir la Constancia de Registro de Norma Venezolana COVENIN o de Reglamentos Técnicos. La obtención del Número de Identificación Vehicular (NIV), esencial para el registro, también implica una cadena de procedimientos que requieren la aprobación tanto del SENCAMER como del Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT).

La coexistencia de un nuevo Comité de Comercio Exterior (COMEX), para emitir Certificados de Exoneración, en paralelo a las resoluciones que delegan la supervisión de la industria en el Ministerio de Industrias, revela una falta de una visión unificada por parte de la

administración estatal. Esto crea una situación en la que los actores económicos, pueden percibir incentivos contradictorios; por un lado, se les exige cumplir con estrictas metas de producción local (PMIN) para el régimen de ensamblaje, y por otro, se les ofrecen exenciones fiscales a través de un nuevo comité, lo que podría hacer más atractivo importar productos terminados en lugar de ensamblarlos localmente. La fragmentación del poder decisorio genera ineficiencias, diluye la rendición de cuentas y crea un caldo de cultivo para la discrecionalidad, elevando los costos de transacción de forma sistémica.

El Régimen MEIV y el Dilema del PMIN

La Resolución Conjunta de mayo de 2025, Gaceta Oficial N.º 43.125 del 12 de mayo de 2025, que establece el régimen de Material de Ensamblaje Importado para Vehículos (MEIV), un mecanismo para fomentar la producción local. Esta norma define el porcentaje mínimo de incorporación nacional (PMIN), como una meta obligatoria para las empresas ensambladoras; aunque la intención es clara, las condiciones para la calificación son estrictas, y su incumplimiento puede acarrear una sanción considerable, como una sobretasa del 30% sobre el impuesto de importación.

Esta estructura presenta un dilema; si bien el PMIN es un incentivo para la producción, las severas sanciones y la complejidad del proceso pueden disuadir a los nuevos inversores.

Los costos de información para entender el régimen MEIV, los costos de negociación para obtener la Calificación del Ministerio de Industrias, y el riesgo de incurrir en penalizaciones por no alcanzar las metas, los costos de ejecución pueden hacer que el camino de la producción local sea percibido como demasiado riesgoso. En contraste, la importación de vehículos completamente ensamblados (CBU) podría parecer una opción más simple y menos costosa, especialmente si se

obtienen exenciones fiscales a través del COMEX. Esto desalinea los incentivos, ya que el sistema institucional no favorece claramente la inversión productiva a largo plazo, sino que parece premiar la importación más simple.

El Control Interno y su Importancia

En su proceso de evolución el control interno comenzó dentro del sector privado como un sistema que permitía reconocer los distintos niveles de riesgo y su complejidad en la información financiera presentada por el auge en las organizaciones. Dentro del sector público el control interno ha venido evolucionando por los sistemas jurídicos de cada país.

García (2009), señala lo siguiente:

Así mismo el control interno resulto ser un elemento polivalente funcional, por cuanto no solo provee a la dirección de una seguridad razonable en cuanto al logro de sus metas, sino que se constituye en sí misma de una herramienta para que los departamentos de auditoría interna y externa definan el alcance y enfoque de sus pruebas con base a la evaluación del cumplimiento del sistema de control interno de la compañía. (p.31)

La actividad de control interno no se limita solo a la vigilancia de activos y a la exactitud de la información financiera, sino que requiere llevar el control de todos los procesos y al logro de sus objetivos y metas para así detectar que elementos pueden perjudicar sus operaciones y poder controlarlos. El control interno organizacional como objeto de estudio, según Viloria (2005) puede visualizarse:

Como un espacio con puntos de referencia claros, normativos, autoridad y comportamiento planificable, donde se insertan individuos con interés particulares, experiencia y conocimientos; y adicionalmente, los individuos y la organización se encuentran inmensos en un intercambio permanente entre sí mismos y con el entorno, y que, producto de estos intercambios, modifica la actuación del individuo y la organización y, a su vez, el entorno

es modificado por las actuaciones de los mismos. Teniendo en cuenta el intercambio entre los individuos y la empresa como tal, es necesario definir unas reglas que permitan operar sin contratiempos o con los mínimos posibles. Este mínimo de normas se conoce como Control Interno. (p.89).

Al respecto, toda organización o dependencia administrativa, debe poseer un conjunto de herramientas eficaz que le permita establecer las distintas reglas claras, objetivas y precisas en el desarrollo interno e institucional como lo es un modelo de control interno basado en la premisa de la aplicación de manuales de normas y procedimientos ya que los ambientes organizacionales actualmente están en constante cambios, y estos deben de ajustarse a los comportamientos introducidos en las normativas vigentes.

Importancia de un Manual de Normas y Funcionamiento

Es importante, porque es un documento normativo de gestión institucional, donde se especifica la naturaleza, finalidad, funciones generales, atribuciones del titular de las unidades, relaciones y contribuye al desarrollo ordenado de las funciones de los entes, con el propósito para cumplir con su misión, por tanto se deduce que el manual es vital para que las personas sepan cómo son las funciones generales de las dependencias donde trabajan, para ser parte de la solución de los problemas que puedan tener las dependencias; por lo que se reitera que es crucial que la precisión de las funciones generales de las unidades orgánicas; que garantiza la eficiencia del sistema de organización.

Componentes de un Manual de Procedimientos

a) Determinación y descripción de las funciones generales

En este aspecto se considera si se ha determinado y descrito las funciones generales, observando las disposiciones sobre creación, organización y funciones contenidas en las normas,

este componente es muy importante; por lo que al ser formulados en forma pertinente y coherente será un hecho que la misión sobre todo se cumpla a cabalidad y la visión se logre gradualmente.

b) Determinación y descripción de la importancia

Trata de que, si se determina y se describe la importancia del MNP, en cuanto se permite que los órganos cumplan con lo dispuesto en las normas sustantivas, los sistemas administrativos y las normas de aplicación general, cuando sea el caso.

c) Establecimiento de relaciones y responsabilidades

Hace referencia: en la descripción de las funciones específicas a nivel de cargo, desarrolladas a partir de las funciones generales del Reglamento de Organización y Funcionamiento precisando las interrelaciones jerárquicas, funcionales de autoridad, es primordial para que la organización se desenvuelva en forma óptima, como resultado de que tal aspecto se considera en forma minuciosa y que coadyuve al logro de los objetivos, misión y visión, con la satisfacción de su capital humano, es decir que estén contentos satisfechos con lo que hacen.

Técnicas de Elaboración

Para su elaboración es necesario tener presente una serie de requisitos, con el fin de lograr confeccionar adecuadamente estos instrumentos. Gómez (2000), comenta que existen tres (3) técnicas para la elaboración de los manuales, los cuales son descritos a continuación:

- 1) **Verificar los puntos o asuntos que serán abordados:** En este punto se especifica en si los asuntos o puntos de mayor relevancia que debe contar el Manual.
- 2) **Detallar cada uno de los asuntos:** En esta parte permite recopilar los datos sobre los asuntos que se va a tratar mediante el hecho de observar cómo se realiza el trabajo aclarando la forma en que el servicio es realizado.

- 3) **Elaborar una norma de servicio que deberá ser incluida en el manual:** Esta última técnica deberá explicar él porque, el cómo, quien lo hace, para qué deberá ser redactado en forma clara y sencilla.

Tipos

Según Duhalt (1997) de acuerdo a su tipo pueden clasificarse como:

- Manual de Organización.
- Manual de Políticas.
- Manual de Procedimientos.
- Manual del Especialista.
- Manual del Empleado.
- Manual de Propósito Múltiple. (p.20)

Manual de Procedimientos

Para implementar todos los documentos normativos dentro de un organismo, se requiere de un compromiso y un apoyo racional en todos los niveles de la organización. Es de recordar que no sólo se requiere introducir en el proceso a todos los empleados de bajo nivel sino también a los empleados de más alto rango, llámese gerentes, jefes de departamento, coordinadores entre otros.

Para Franklin (2000), el manual de organización “describe la organización formal, mencionando, cada puesto de trabajo, los objetivos del mismo, funciones, autoridad y responsabilidad” (p. 89)

Todos deben ser conscientes de la importancia de estos documentos y también lo deben aplicar sin restricción alguna.

Estructura de un Manual

La estructura del manual constituye una guía útil tanto para los responsables de las unidades como para los responsables de su gestión. La idea es que tenga carácter práctico y que esté sometido a una continua actualización dados los cambios que se producen en la naturaleza del material que se incorpora a la institución. Según Catacora (2004), su estructura comprende tres (3) partes primordiales que son: encabezamiento, cuerpo del manual y glosario de términos.

Encabezamiento

Este debe contener la siguiente información:

- Nombre de la empresa u organización.
- Departamento, sección o dependencia en las cuales se llevan a cabo los procedimientos descritos. Título bastante bueno, pero que de idea clara y precisa de su contenido.
- Índice o tabla de contenido de un criterio de relación de los elementos que contiene el manual

Cuerpo del Manual

Este debe contener la siguiente información:

- Descripción de cada uno de los términos o actividades que conforman el procedimiento, con indicaciones de cómo y cuándo desarrollar las actividades.

Glosario de Términos

Al final del manual se debe incluir los siguientes datos:

- Anexos o apéndices como complementos explicativos de aquellos aspectos del manual que lo ameriten.
- Fecha de emisión del procedimiento para determinar su vigencia.
- Nombre de la entidad responsable de la elaboración del manual y su contenido.

Alcance del Manual para la Importación de Vehículos y Autopartes

Un manual sobre la importación de vehículos a Venezuela, tendría como alcance ser una guía exhaustiva y práctica para individuos y empresas filiales de CORSOAUTO interesadas en llevar a cabo estos procesos. Su objetivo primordial sería desglosar y explicar detalladamente cada uno de los pasos, requisitos legales, trámites administrativos, implicaciones fiscales y consideraciones logísticas involucradas en la importación.

El manual debería abarcar, entre otros, los siguientes aspectos:

- **Marco Legal y Normativo:** Leyes, reglamentos, decretos y resoluciones que rigen la importación de vehículos y autopartes en Venezuela (Leyes Aduaneras, Tributarias, Sanitarias, de Tránsito Terrestre, etc.).
- **Autoridades Competentes:** Identificación y funciones de los organismos gubernamentales involucrados (SENIAT, INTT, SENCAMER, Ministerios de Transporte, de Salud, COMEX, etc.).
- **Documentación Requerida:** Listado detallado de los documentos necesarios para cada tipo de importación (facturas comerciales, conocimientos de embarque, certificados de origen, títulos de propiedad, certificados de no gravamen, homologaciones, etc.).
- **Procedimientos Aduaneros:** Pasos a seguir en las aduanas, declaraciones, valoración aduanera, regímenes aduaneros aplicables.
- **Aspectos Fiscales:** Cálculos y pago de aranceles, IVA, impuestos de lujo y cualquier otra carga tributaria aplicable.
- **Homologación y Certificación:** Requisitos técnicos y de seguridad que deben cumplir los vehículos y autopartes para su circulación y uso en Venezuela.

- Logística y Transporte: Consideraciones sobre el transporte internacional, seguros, almacenamiento y distribución.
- Proceso de Nacionalización: Pasos para registrar el vehículo o autoparte importada en los registros nacionales.
- Casuísticas Especiales: Normativas para importaciones de vehículos clásicos, especiales, o autopartes para fines específicos.
- Régimen Sancionatorio: Consecuencias y multas por incumplimiento de la normativa.

Relevancia en el Contexto Actual

El sector de importación de vehículos en Venezuela, representa un pilar fundamental para la reactivación económica y la modernización del parque automotor del país. Los antecedentes subrayan la imperiosa necesidad de revitalizar este sector para cubrir la demanda de transporte, lo que a su vez tiene un impacto significativo en la actividad económica, generando ingresos fiscales y empleo, sin embargo, la gestión de este sector se enfrenta a un desafío considerable; un marco regulatorio fragmentado y una multiplicidad de actores institucionales que, sin una coordinación clara, generan altos costos de transacción, desalinean los incentivos de los agentes económicos y, en última instancia, obstaculizan un desarrollo eficiente y legal del mercado.

Para abordar esta complejidad, se utiliza la lente teórica de la Nueva Economía Institucional, especialmente los conceptos desarrollados por North, (1993), quien argumenta en su obra Instituciones, cambio institucional y desempeño económico, que las instituciones son el andamiaje que determina el rendimiento de una economía, define a las instituciones, como las limitaciones ideadas por el hombre que estructuran la interacción política, económica y social, diferenciándolas de las organizaciones a quien define como los jugadores.

El análisis riguroso de la estructura actual, es esencial para proponer un diseño institucional, que promueva la eficiencia, la legalidad y la transparencia, elementos clave para el crecimiento sostenido del sector; las instituciones son definidas como las reglas del juego, postula que el desempeño de las economías modernas no puede explicarse únicamente a través de las variables tradicionales de capital y trabajo; requiere una comprensión profunda del marco institucional que rige las interacciones humanas, en su consideración principal sobre el cambio institucional, estas dan forma a la interacción humana y estructuran los incentivos en el intercambio político, social y económico.

En el contexto venezolano actual, CORSOAUTO vista como institución y las filiales, y los aliados estratégicos del sector privado como los jugadores, al implementar su manual de importación, no solo emite un documento técnico, sino que establece una regla formal que busca reducir los costos de transacción en la industria nacional.

La realidad venezolana en 2025 ha exigido la formalización de procesos para superar años de distorsiones en el parque automotor, de acuerdo con la Gaceta Oficial N° 43.125 (2025), se establecieron las Normas para el Funcionamiento de la Industria Automotriz, introduciendo el Régimen de Material de Ensamblaje Importado para Vehículos (MEIV) como una regla formal obligatoria para autorizar la importación de vehículos desensamblados. Esta normativa es el fundamento legal sobre el cual el manual de CORSOAUTO se construye para operativizar el crecimiento del sector.

Para mitigar riesgos, el Estado venezolano ha centralizado decisiones técnicas, según el Decreto N° 5.103 publicado en la Gaceta Oficial N° 6.890 Extraordinario del 6 de marzo de 2025, como instrumento normativo de carácter económico que ha sido referenciado en el ámbito contencioso tributario, tiene como finalidad modificar o actualizar el Arancel de Aduanas vigente

en Venezuela, dicha reforma del Arancel de Aduanas, creó el Comité de Comercio Exterior (COMEX), cuya consideración principal es profesionalizar la evaluación de solicitudes y otorgar certificados de exoneración para Bienes de Capital. El manual de CORSOAUTO se vincula directamente con esta institución al detallar los requisitos técnicos necesarios para que las empresas obtengan el beneficio de la alícuota 0%, eliminando la discrecionalidad administrativa que North identifica como una barrera al desarrollo.

La eficiencia de una economía depende de la reducción de los costos de transacción, los mercados son imperfectos y están sujetos a altos costos de negociación debido a que la información es costosa y asimétrica entre las partes. El manual de CORSOAUTO abordará este problema humanizando la norma, al ofrecer una guía transparente, que busca reducir los costos ocultos de la improvisación, evita retrasos en aduana y multas por errores de formato, que, según artículo publicado por Inseroca Internacional, analistas aduaneros causaron el 75% de los rechazos de licencias en 2025.

En consideración a los incentivos North (1993), explica como la estructura de incentivos es la que guía la dirección del cambio económico, al respecto, establece la distinción fundamental entre reglas del juego y jugadores, señalando que las segundas se crean en función de los incentivos que las primeras proveen. Del mismo modo y con consonancia con el concepto de las reglas del juego, North (1993), desarrolla el argumento de que las instituciones definen y limitan el conjunto de elecciones de los individuos, modelando así el marco de oportunidades; por último, profundiza en cómo las organizaciones se adaptan para maximizar sus beneficios dentro de la estructura institucional existente, lo que determina la dirección del cambio económico.

El manual de CORSOAUTO se proyecta a generar incentivos potentes al permitir ahorros de hasta un 25% en costos logísticos, mediante el uso correcto de exoneraciones; incentivando a las

empresas a invertir en ensamblaje nacional y tecnología bajo el régimen MEIV, en lugar de limitarse a la importación de unidades terminadas, basándose en la tesis central de la corriente institucionalista, difundida a través de instituciones como la Universidad de Cambridge y autores asociados a North, (1993), sostienen que la reducción de costos de transacción y logísticos mediante reglas claras, como las exoneraciones fiscales bien diseñadas, altera la estructura de incentivos de una economía. En lugar de favorecer el comercio de corto plazo la importación de unidades terminadas; un marco institucional estable como el régimen MEIV, permite que el capital se desplace hacia la inversión de largo plazo en tecnología y ensamblaje nacional, al minimizar la incertidumbre y los costos operativos asociados a la burocracia aduanera. Al respecto del planteamiento anterior North, (1993), analiza cómo los marcos regulatorios reducen los costos logísticos y de información, incentivan la inversión en capital fijo y tecnología, en contraposición a las actividades de mera intermediación comercial, del mismo modo, se detalla que las políticas de incentivos como exoneraciones o regímenes especiales de ensamblaje, solo son efectivas si el andamiaje institucional garantiza que el beneficio del ahorro logístico supere el costo de cumplimiento normativo.

De acuerdo a la garantía del andamiaje institucional, como alternativa para realizar incentivos de inversión al sector privado, CORSOAUTO puede implementar mediante la transferencia de un porcentaje minoritario de su propiedad que usualmente varía entre el 5% y el 10%, a inversores privados, en una oferta pública de valores, autorizada por la Superintendencia Nacional de Valores (SUNAVAL), acción que fortalece el patrimonio neto sin generar pasivos exigibles. Para maximizar el impacto productivo de esta forma, la empresa a través de la adopción una política de pago anual dividendos, producidos por la reinversión de retención total de la inversión; estableciendo una ratio de reinversión plowback ratio del 100%, que conforme a lo

planteado por Study.com, en su publicación Relación de retroceso, permite que la totalidad de la utilidad neta, sea reinsertada en el sistema operativo para financiar gastos de capital (CAPEX) y la importación de insumos o vehículos terminados, aumentando así los niveles de producción de forma orgánica.

Finalmente, el fortalecimiento institucional es un proceso de aprendizaje continuo el cambio institucional es incremental y evolutivo, donde el aprendizaje de las organizaciones moldea la dirección de la sociedad a lo largo del tiempo. Por lo cual, CORSOAUTO, a través de su gerencia y su fuerza laboral comprometida, debe utilizar el manual no solo como un control, sino como un instrumento de eficiencia adaptativa que permite a la industria automotriz perteneciente al Estado, aprender de sus procesos, corregir errores operativos y consolidar un camino sostenible hacia la reactivación económica total.

BASES LEGALES

Para la elaboración de un manual de normas y procedimientos para la importación de vehículos en Venezuela, es fundamental considerar una serie de normativas nacionales e internacionales, así como documentos oficiales y jurisprudencias relevantes. A continuación, se presenta un análisis detallado de las disposiciones legales que condicionan este proceso:

Normativa Nacional

Licencia de Importación

La importación de vehículos está regulada por el Régimen Legal N° 9 Licencia de Importación, consagrado en el artículo 12 del Arancel de Aduanas. Este régimen establece que los vehículos nuevos y sin uso, requieren una licencia emitida por el Ministerio del Poder Popular para el Comercio. La licencia debe incluir:

- Cantidades.

- Costos.
- Modelos.
- Tipos de vehículos a importar.

Además, según el artículo 5 de la Resolución Conjunta DM/1951, DM/310 y DM S/N° de fecha 1° de octubre de 2007. Que dispone:

Artículo 5.- Las Empresas Ensambladoras y las Comercializadoras de Vehículos, deberán consignar anualmente su Plan de Producción Nacional y su Plan de Importación de Vehículos según corresponda, durante el mes de septiembre de cada año, ante el Ministerio del Poder Popular para las Industrias Ligeras y Comercio. Aquellas Empresas Ensambladoras o Comercializadoras que tengan entre sus planes la importación de vehículos, deberán tramitar su solicitud antes del día 30 de septiembre de cada año. En un lapso no mayor a treinta (30) días hábiles a partir del 30 de septiembre, el Ministerio del Poder Popular para las Industrias Ligeras y Comercio expedirá las licencias de importación correspondientes a las solicitudes recibidas, indicando cantidades, costos, modelos, y tipos de los vehículos a importar durante el año siguiente. En caso de no ser emitida la licencia respectiva en el plazo antes indicado, se entenderá denegada la solicitud. El Ministerio remitirá copia de todas las Licencias de Importación emitidas a la Comisión de Administración de Divisas (CADIVI) y al Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (SENIAT). A efectos de la importación de vehículos correspondientes al año 2008, el plazo para la entrega del Plan de Producción Nacional y el Plan de Importación de vehículos, culminará el 30 de noviembre de 2007. De igual manera, las Empresas Ensambladoras o Comercializadoras que tengan entre sus planes la

importación de vehículos durante el año 2008, deberán tramitar su solicitud, antes del día 30 de noviembre de 2007.

En este sentido, todas las empresas interesadas deben consignar anualmente su Plan de Producción Nacional y su Plan de Importación antes del 30 de septiembre. En un plazo no mayor a 30 días hábiles, con el objeto de que el MPPC expida las licencias correspondientes.

Nota Complementaria del Arancel de Aduanas

La Nota Complementaria N° 1 del Capítulo 87 del Arancel de Aduanas, publicada en Gaceta Oficial N° 6.804 Extraordinario de fecha 25 de abril de 2024 establece que solo pueden ingresar al territorio nacional vehículos nuevos y sin uso, el Ejecutivo Nacional ha venido desarrollando una política para el fortalecimiento del sector automotor, dirigida a estimular la producción nacional, y asegurar su vinculación con la política energética del país, con ello se busca impulsar la producción nacional de vehículos automotores, motocicletas, tractores y motocultores agrícolas, remolques, semiremolques y autopartes; así como disminuir las importaciones de vehículos en función del pleno desarrollo de las potencialidades, capacidades y soberanía productiva nacional.

Homologación Ambiental

La importación de vehículos también requiere la presentación del Certificado de Emisiones de Fuentes Móviles, otorgado por el Ministerio del Ambiente y los Recursos Naturales. Este certificado es un requisito indispensable para cumplir con las normativas ambientales nacionales e internacionales.

Resolución Conjunta N° DM 1951. Esta resolución establece que:

- A partir del 1° de enero de 2010, los motores de los vehículos automotores ingresarán desarmados para su ensamblaje en el país.

Mediante esta norma se busca fomentar la incorporación de partes y piezas nacionales en el ensamblaje de vehículos.

Normativa Internacional

Convenios Internacionales

Venezuela está adherida a diversos convenios internacionales que regulan la importación de vehículos, como:

- El Acuerdo sobre la Aplicación de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (SPS), que establece requisitos técnicos para garantizar la seguridad e inocuidad de los productos importados.
- El Acuerdo sobre Técnicas Barrera al Comercio (TBT), que regula las normas técnicas, reglas administrativas y procedimientos relacionados con la calidad, seguridad y compatibilidad de los productos.

Normas Técnicas Internacionales

Las normas técnicas internacionales, como las establecidas por la Organización Internacional de Normalización (ISO), son aplicables en Venezuela para garantizar la calidad y seguridad de los vehículos y autopartes importados.

Documentos Oficiales

Boletines Oficiales

Los Boletines Oficiales publicados por el Ministerio del Poder Popular para el Comercio contienen actualizaciones sobre las disposiciones legales aplicables a la importación de vehículos y autopartes.

Resoluciones Ministeriales

Las resoluciones emitidas por el MPPC regulan aspectos específicos como:

- La emisión de licencias.

- Los requisitos técnicos para la importación.
- Las restricciones temporales o permanentes.

CAPÍTULO III.

MARCO ORGANIZACIONAL

Historia de la organización, constitución y su objeto social

Este capítulo tiene como objetivo analizar la estructura organizacional de la Corporación Socialista del Sector Automotor, C.A, identificando sus principales componentes, funciones y responsabilidades. La comprensión del marco organizacional es fundamental para entender cómo opera la Corporación y cómo se llevan a cabo sus procesos administrativos y de toma de decisiones en materia de importación.

La Corporación Socialista del Sector Automotor, C.A CORSOAUTO; fue creada según Decreto N° 2.044, publicada en la Gaceta Oficial N° 40.762 de fecha 07 de octubre de 2015; donde se autoriza a conformar una empresa del Estado bajo la forma de compañía anónima denominada Corporación Socialista del Sector Automotor, C.A; la cual funciona como empresa matriz tenedora de las acciones de las empresas del Estado adscritas al Ministerio del Poder Popular de Industrias y Producción Nacional pertenecientes al sector automotor.

En virtud de lo antes planteado y de acuerdo a los estatutos sociales de la Corporación, debidamente registrados ante el Registro Mercantil Cuarto del Distrito Capital, bajo el N° 14, Tomo 314-A, en fecha 30 de noviembre del 2015, establece en su Capítulo I, de la denominación, objeto, domicilio y duración, lo siguiente:

Cláusula segunda. La Corporación Socialista del Sector Automotor tendrá por objeto dirigir las empresas del estado en el sector automotor y de autopartes, adscritas al Ministerio del Poder Popular de Industria y Comercio, recurriendo al potencial disponible para el desarrollo industrial del país desde la perspectiva del modelo productivo socialista, desarrollando el proceso social de trabajo para atender prioritariamente el sector industrial nacional, generar fuentes de trabajo, alto valor agregado nacional, contribuir a elevar el nivel de vida de la población y fortalecer la soberanía económica del país, garantizando la sustentabilidad y permanencia de su aporte al desarrollo económico y social de la nación, por lo que podrá diseñar, fabricar, producir, importar, exportar, ensamblar, almacenar y comercializar; así como podrá producir componentes, accesorios y repuestos para toda especie de vehículos previendo los insumos, materias primas, repuestos, piezas y garantizando el servicio técnico post venta. Para el cumplimiento de su objetivo la corporación podrá:

Numeral 1. Adquirir total o parcialmente participación accionaria en todas aquellas sociedades mercantiles y servicios relacionados directa o indirectamente con su objeto social, sean propiedad de entes nacionales o extranjeros o fusionarse con ellas, previa autorización del presidente de la República, en Consejo de ministros.

Numeral 2. Realizar todo tipo de operaciones, contratos y actos comerciales; así como las inversiones que sean necesarias y/o convenientes para su buena marcha.

Numeral 3. Coordinar un esquema productivo, articulado con el desarrollo de las empresas del sector automotor y de autopartes, a través de relaciones complementarias, solidarias y equitativas; tutelando su planificación y gestión, con la finalidad de impulsar y optimizar los planes y proyectos existentes y futuros a ser desarrollados con eficacia y eficiencia, para

consolidar una cadena productiva estratégica del sector, así como de los productos que de ellos derivan.

Numeral 4. Promover programas de investigación, del desarrollo e innovación de procesos y productos de los sectores de su competencia.

Numeral 5. Funcionar como empresa matriz, ejercer la tenencia y representación de las acciones de las empresas del estado y de las empresas mixtas, productoras y procesadoras que operen en el sector automotor y de autopartes adscritas al Ministerio del Poder Popular de Industria y Comercio y ejercer el control de tutela de las mismas. Entre otras actividades.

Marco filosófico (misión, visión, valores) y marco legal.

Misión

Ser una corporación socialista orientada a desarrollar la industria automotor de Venezuela promoviendo políticas tendentes a garantizar la producción de vehículos en el país, impulsando la soberanía tecnológica en el marco del modelo productivo socialista, por medio del tutelaje responsable de la gestión de todas las empresas públicas vinculadas al sector automotor dirigiéndolas hacia la plena satisfacción de las necesidades del pueblo venezolano, en principios y valores con sentido de pertenencia, confianza, responsabilidad y compromisos, orientados a elevar el nivel de vida de la población y fortalecer la soberanía económica para el desarrollo sustentable de la Nación.

Visión

Ser líderes en el fortalecimiento de todas las actividades vinculadas a la producción automotriz del sector público, orientadas a la promoción de la soberanía tecnológica a través de la confianza en la experticia técnica propia y la decidida inversión en nuestra plataforma industrial, comprometidos con la calidad y la innovación, para la satisfacción de nuestros usuarios Públicos y

clientes inter Públicos; coadyuvando al desarrollo endógeno del sector automotriz nacional posicionando a Venezuela como referencia en Latinoamérica en la producción automotriz.

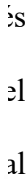
Organigrama, estructura física, personal y mercado

Estructura Organizacional del “CORSOAUTO”

Nivel Superior

A la cabeza de CORSOAUTO, se encuentra la Asamblea de Accionistas, se erige como la máxima autoridad del ente descentralizado con fines empresariales, garantizando que sus deliberaciones y decisiones sean de obligatorio cumplimiento, se encuentra investida de las más amplias facultades para dirigir la empresa. De esta se desprende una Junta Directiva, órgano colegiado encargado de establecer las directrices estratégicas y supervisar la gestión general de administración de la empresa en negocios corrientes y representación social. La Presidencia asume el liderazgo como máxima autoridad ejecutiva de la Corporación, con la responsabilidad de la dirección diaria y la ejecución e implementación de las políticas emanadas de la Asamblea de Accionistas y de la Junta directiva. En paralelo, la Auditoría Interna opera de forma independiente, velando por la transparencia y el cumplimiento normativo en todas las operaciones, controles internos y eficacia de los sistemas de administración y de información general de las distintas áreas de la Corporación. La Dirección General de Despacho coordina la comunicación y el flujo de información en la alta gerencia, mientras que la Vicepresidencia complementa las funciones presidenciales, apoyando en la gestión y asumiendo responsabilidades específicas para fortalecer la estructura de liderazgo.

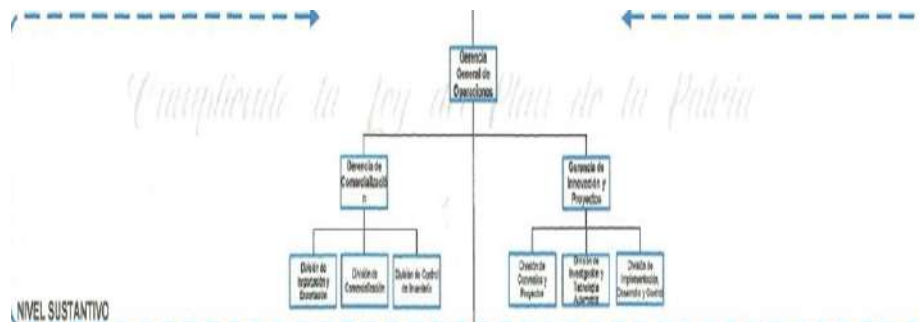
Estructura Organizativa



Moisés Guillermo Rafael Valor Vilorio

Imagen N° 2

Estructura de la Gerencia General de Operaciones



Fuente. Estructura Organizacional de la Corporación Socialista del Sector Automotor

CORSOAUTO se crea, como un ente descentralizado con fines empresariales, cuya misión primordial es dirigir las empresas del estado en el sector automotor, bajo la adscripción del Ministerio del Poder Popular de Industria y Producción Nacional, hoy fusionado con el Ministerio del Poder Popular para Industria y Comercio. Su operación se fundamenta en lograr el objetivo de aprovechamiento del potencial industrial disponible del país, impulsando el desarrollo productivo, desde la óptica del modelo productivo socialista. Esto implica la gestión del proceso social de trabajo, para atender prioritariamente el sector industrial nacional, generando fuentes de trabajo, alto valor agregado nacional y contribuyendo significativamente a la elevación del nivel de vida de la población, así como al fortalecimiento de la soberanía económica del país.

Para garantizar la sustentabilidad y permanencia de su aporte al desarrollo económico y social de la nación, CORSOAUTO tiene la capacidad de diseñar, fabricar, producir, importar, exportar, ensamblar, almacenar y comercializar vehículos. Además, se encarga de la producción de componentes, accesorios y repuestos para toda especie de vehículos, previendo los insumos, materias primas y piezas necesarias, y garantizando un servicio técnico postventa integral.

CAPÍTULO IV.

MARCO METODOLÓGICO

El marco metodológico se puede definir como el conjunto de acciones destinadas a describir y analizar el fondo del problema planteado, a través de procedimientos específicos que incluye las técnicas de observación y recolección de datos determinando el “cómo” se realizará el estudio, esta tarea consiste en hacer operativa los conceptos y elementos del problema que se estudia (Arias, 2012).

El marco metodológico es importante para este trabajo de investigación, ya que, se realiza con el fin de que se puedan alcanzar todos los objetivos planteados tomando en cuenta cada uno de los métodos para éstos y así lograr llegar a una conclusión exitosa de la investigación.

En este sentido, para lograr el propósito de esta investigación, se desarrollaron aspectos, tales como: el tipo de investigación, la definición de la población, la muestra, la identificación del instrumento de datos que permitieron recopilar la información para ser procesada a través de técnicas estadísticas para el desarrollo de los mismos; desprendiéndose de allí, que la metodología es considerada como una etapa de mucha trascendencia dentro del marco investigativo total.

Método de Investigación

Los métodos de investigación se originan con base en la naturaleza de la información que se recoge para dar respuesta al problema planteado. La investigación se realiza en el marco de la metodología cualitativa definida por Strauss, Anselm y Corbin, Juliet (2002):

Con el término de “investigación cualitativa”, entendemos cualquier tipo de investigación que produce hallazgos a los que no se llega por medio de procedimientos estadísticos u otros medios de cuantificación[...] algunos de los datos pueden cuantificarse pero el

grueso del análisis es interpretativo[...] al hablar sobre análisis cualitativo, nos referimos no a la cuantificación de los datos cualitativos sino al proceso no matemático de interpretación... realizado con el propósito de descubrir conceptos y relaciones en los datos y luego organizarlos en esquemas explicativos. (p.11)

En la investigación cualitativa es donde se aclara que la cuantificación de los datos se puede realizar, pero, su interpretación no puede proceder de procesos matemáticos y estadísticos sino, desde la emergencia de conceptos, sus relaciones y formas de organizarlos en esquemas interpretativos del fenómeno estudiado. A lo que añaden autores como Hernández Sampieri, Roberto; Fernández Collado, Carlos; Baptista Lucio, María del Pilar (2010, p. 364), que dicha investigación se enfoca en:

Comprender y profundizar los fenómenos, explorándolos desde la perspectiva de los participantes en un ambiente natural y en relación con el contexto [...] se selecciona cuando se busca comprender la perspectiva de los participantes... acerca de los fenómenos que los rodean, profundizar en sus experiencias, perspectivas, opiniones, significados ... el investigador va generando hipótesis de trabajo que se afinan paulatinamente conforme se recaban más datos [...] las hipótesis de trabajo cualitativas son pues, emergentes, flexibles y contextuales, se adaptan a los datos

Entonces la metodología cualitativa aquí propuesta es aquella que busca el conocimiento que ofrece no permite generalizaciones, sólo facilita la comprensión mediante la formulación de hipótesis entrelazadas en aproximaciones teóricas que va emergiendo de los datos.

Tipo y Diseño de Investigación

En relación al diseño, se puede decir que esté de acuerdo a Tamayo y Tamayo (2001), se refiere que este “constituye el plan general del investigador para obtener respuestas a sus interrogantes o comprobar la hipótesis de investigación. El diseño de investigación desglosa las estrategias básicas que el investigador adopta para generar información exacta e interpretable” (p. 245).

Por lo tanto, el diseño de investigación estipula la estructura fundamental y especifica la naturaleza global de la investigación. El investigador cuando se plantea realizar un estudio suele tratar de desarrollar algún tipo de comparación. esta investigación se enmarca en un diseño exploratorio y descriptivo. Es exploratorio porque buscará indagar sobre un tema que, si bien tiene regulaciones establecidas, requiere de una comprensión detallada de la experiencia práctica de los involucrados en el proceso. Es descriptivo porque se orienta a caracterizar y detallar los pasos, requisitos, trámites y consideraciones esenciales para la importación de vehículos, sentando las bases para la elaboración de un manual práctico.

Mientras que Sánchez (2007) afirma que: “Cualquiera sea el Modelo de Investigación asumido...deberá utilizar un Método de Investigación que lo aproxime al fenómeno de acuerdo a la posición epistemológica que se asuma” (p 40). De acuerdo con el Pequeño Larousse Ilustrado (2007), epistemología se define como el “estudio crítico del desarrollo, métodos y resultados de las ciencias”.

Con respecto, a lo transaccional Hernández y Otros (2003), indican que este enfoque permite que “los datos sean recolectados en una sola ocasión, lo que hará posible que el fenómeno se

presente de forma imprescindible según la situación, es decir, de acuerdo a como suceden los hechos al momento del estudio” (p. 178).

De igual manera, el diseño de la investigación, en palabras de Sabino (2005), tiene como objeto “proporcionar un modelo de verificación que permita constatar hechos con teorías, y su forma es la de una estrategia o plan que determina las operaciones necesarias los cuales son:

Fase Teórica: En esta fase se revisó información en textos relacionados con el tema en estudio, se ubicó material en formato digital por vía de Internet. Además, se consultó con docentes y especialistas con la finalidad de darle forma al tema. Con toda esta información se redactaron los capítulos I, II y III.

Fase de Campo: en esta etapa de la investigación se determinará la población a estudiar y de ella se precisará la muestra. Se diseñará el instrumento para la recolección de datos el cual se aplicará a la muestra seleccionada. Esta fase se plasma en el capítulo IV.

Fase Analítica: Los datos a ser recabados con el instrumento aplicado a la muestra permitirán la estructuración de cuadros y gráficos con la finalidad de facilitar el análisis el cual se desarrollará primero con la descripción de la información presentada en los cuadros y gráficos para luego interpretar dicha información planteada en los objetivos del presente estudio. La fase analítica se presentará en el Capítulo V.

Fase Conclusiva: En esta fase se plantearán las conclusiones con fundamento en los objetivos específicos y en los resultados. De las conclusiones se generarán recomendaciones pertinentes. Esta fase quedará plasmada en el Capítulo VI.

Fase Proyectiva: Después de obtener el diagnóstico del estudio, que señala el prototipo para el desarrollo de la fase de proyección que configura la factibilidad del proyecto de investigación, es

decir la solución del problema planteado, a través de la propuesta Manual para Procesos de Importación de Vehículos a través de la Corporación Socialista del Sector Automotor C.A. “CORSOAUTO” la cual se desarrollará en el Capítulo VI.

Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos

La recolección de datos conforma un conjunto organizado de técnicas y procedimientos, siendo en este estudio, las siguientes: Se realizará una revisión documental para recabar la información bibliográfica y documental existente sobre el problema estudiado, con el fin de sustentar la investigación presentada. Al respecto, la UNA (2004) manifiesta que es “una estrategia de investigación cuya fuente principal de datos está constituida por documentos escritos, los cuales selecciona el investigador de acuerdo a la pertinencia del estudio”. (p. 36).

Otra técnica utilizada para recoger la información es la entrevista, la cual para Sabino (2005), “es una técnica que va a facilitar el proceso de la aplicación, evitando que la persona se sienta inhibida por un entrevistado al señalar la respuesta en el cuestionario”. (p. 90). La misma será aplicada directamente por parte del investigador, de acuerdo con los objetivos establecidos; se elaborará un listado de aspectos, cuya finalidad será recabar información acerca de las variables en estudio.

Instrumento de Recolección de Datos

Según Tamayo y Tamayo (2001), un instrumento de recolección de datos es “en principio cualquier recurso de que pueda valerse el investigador y extraer de ellos información”. (p. 110).

A fin de recolectar los datos necesarios que permitirá el desarrollo de la presente investigación se aplicará un Cuestionario de preguntas cerradas, a objeto de diagnosticar identificar si existe un Manual para los Procesos de Importación de Vehículos en la Corporación Socialista del Sector

Automotor (CORSOAUTO), definido por Sierra (1998), como “una herramienta o medio que recoge información de manera directa o indirecta de los informantes”. (p. 276).

El cuestionario puede ser entendido como un conjunto de interrogantes planteadas para obtener información referente a un determinado tema, problema, variable u objetivo en específico. Al respecto, el cuestionario de la investigación será aplicado a la totalidad de sujetos que conforman la muestra, es decir (03) directores. Dicho instrumento consta de cierta cantidad de ítems y será de tipo semi-estructurada.

Validez y Confiabilidad del Instrumento

Validez

El cuestionario como instrumento para la recolección de los datos se realizará tomando en consideración los objetivos que se plantearon al principio de esta investigación, motivo por el que se debe validar el mismo, desde el punto de vista de diseño y construcción. Al respecto, Hurtado (1998) señala que la validez se refiere al “grado en que un instrumento realmente mide lo que pretende medir, mide todo lo que el investigador quiere medir y si mide sólo lo que se quiere medir”. (p. 58).

La validez del instrumento se determinará mediante el proceso que del Juicio de 3 Expertos (dos de Contenido y uno Metodológico), siendo especialistas, a fin de recibir las recomendaciones y observaciones necesarias que permitan evaluar con objetividad la consistencia del instrumento.

Confiabilidad

Con respecto a la confiabilidad, Hurtado (1998) sostiene que es el “grado en que la aplicación repetida del instrumento a las mismas unidades de estudio, en idénticas condiciones produce iguales resultados, dando por hecho que el evento medido no ha cambiado”, (p. 60).

La confiabilidad del instrumento se determinará por el método de consistencia interna

Análisis de Datos

El análisis de los datos cualitativos se realizará mediante la técnica de análisis de contenido.

Este proceso implica:

- Lectura y familiarización con los datos: Lectura repetida de las transcripciones para obtener una comprensión general de la información.
- Codificación: Identificación de unidades de significado, conceptos clave, categorías y temas emergentes de los datos. Se utilizará un enfoque inductivo, permitiendo que las categorías surjan directamente de la información recopilada.
- Categorización: Agrupación de los códigos en categorías más amplias y coherentes, que reflejen los aspectos fundamentales del proceso de importación.
- Interpretación y elaboración de hallazgos: Síntesis e interpretación de las categorías y temas, relacionándolos con los objetivos de la investigación y elaborando los hallazgos que servirán de base para la estructura y contenido del manual.
- Validación de la información: Comparación de los hallazgos con la información de fuentes secundarias para fortalecer la validez y confiabilidad del manual.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

Propósito y Alcance

El presente análisis aborda la complejidad de los procesos de importación de vehículos en Venezuela, un sector vital para la reactivación económica del país. El objetivo primordial, es transformar la evidencia empírica recabada a través de las tres (3) entrevistas realizadas a expertos en materia de importación de vehículos que se desempeñan en funciones de FCA Venezuela, LLC Gerente Asuntos Gubernamentales, CEO Corporación ATFP, Licenciada en Comercio

Internacional, y de los instrumentos analíticos y posteriormente, en una propuesta estratégica de procesos.

Operacionalización de Variables Críticas

Hernández, Fernández y Baptista (2006), definen las variables como “una propiedad que puede variar y cuya variación es susceptible a medirse”. (p.75). Además, señalan que las variables adquieren valor para la investigación cuando pueden ser relacionadas con otras. La Universidad Nacional Abierta (2004), define al proceso de operacionalización de variables como “el proceso de expresar las variables a través de medios medibles, es lo que se conoce como operacionalización de variables”. (p.213).

A fin de diseñar y construir el instrumento para recaudar la información necesaria de la investigación, las variables se operacionalizarán considerando los lineamientos de los autores antes indicados. Por lo que, se ha tenido en cuenta la definición operacional, destacando que irán enunciados en el instrumento las dimensiones e indicadores.

Finalmente, atendiendo la definición de los autores, se llevará a cabo la operacionalización de las variables donde se desarrolló el proceso para su término, siguiendo los siguientes pasos: en primer lugar, la definición de las variables, luego la definición conceptual de las variables, y por último la selección de los indicadores y enumeración de los ítems. El cuadro de la operacionalización de las variables se describe a continuación

La experiencia de los expertos entrevistados en la investigación académica, ha destilado en conceptos analíticos, que permiten excepcionalmente una evaluación cuantitativa y estratégica de los desafíos de la importación. A continuación, se presenta la operacionalización de las variables críticas identificadas en el proceso.

Desarrollo de las variables de Riesgo y Eficiencia

La tabla detalla las variables fundamentales que serán utilizadas para el diagnóstico estratégico de la Matriz DOFA, conectando la percepción cualitativa con variables medibles de riesgo y capacidad interna.

Tabla de Operacionalización de Variables Críticas

Riesgo	Variable Operacional	Definición Operacional	Indicadores Empíricos Derivados
Riesgo Regulatorio	Incertidumbre Normativa (IN)	Percepción de ambigüedad, antigüedad o cambios inesperados en el marco legal (A3).	Variabilidad de la planificación; Existencia de decretos de exoneración complejos; Reforma del Arancel (mayores impuestos > 2.0).
Burocracia Institucional	Fricción Interinstitucional (FI)	Dificultad operativa en la interacción con entes públicos, exacerbada por la disparidad de criterios (A3).	Interacción compleja con INTT y SENCAMER; Uso forzado del régimen <i>In Bond</i> ; Percepción de corrupción/lentitud.
Riesgo Logístico	Vulnerabilidad de la Cadena (VC)	Sensibilidad del proceso total (pedido-entrega) a factores exógenos y fallas de planificación.	Plazos típicos (> 4 meses); Aumento de fletes por conflictos globales; Problemas de consolidación de carga.
Riesgo Fiscal/Aduanero	Desafío Clasificadorio (DC)	Complejidad en la clasificación y valoración de mercancías, que es subjetiva y susceptible a interpretación (DVC).	Necesidad de Consulta de Arancel al SENIAT; Posibilidad de diferimiento de criterio entre funcionarios y Gerencia de Arancel.
Gestión Interna	Grado de Estandarización (GE)	Nivel de formalización y eficiencia de los procesos internos.	Existencia de MNP interno (Sí/No); Uso de la tecnología (QR, SENCAMER RL 20); Medición de crecimiento referenciada en el manual.

Análisis de la Corrupción y la Seguridad Jurídica (IN y FI)

El análisis empírico de la información, revela que la Inseguridad Jurídica (IN) en Venezuela es calificada de alta. Los expertos señalaron que el sistema está mal diseñado y no logra adaptarse a las transformaciones rápidas de las realidades industriales y comerciales globales, lo que genera una rigidez institucional que complejiza todas las operaciones.

Aunado a esto, el constructor de Fricción Interinstitucional (FI) se ve gravemente exacerbado por la corrupción, descrita como una incidencia muy frecuente. La necesidad de replantear y ajustar la planificación de importación debido a situaciones económicas o políticas inestables, junto con la burocracia excesiva y la disparidad de criterios entre entes reguladores, hace que el cumplimiento normativo sea volátil y costoso.

La interacción de la Incertidumbre Normativa (IN) y la Fricción Interinstitucional (FI) actúa como un poderoso catalizador de las debilidades operacionales de la empresa. Específicamente, el análisis demuestra una clara relación de causalidad entre la demora burocrática en la obtención de permisos (FI) y el incremento de los costos operativos. Un caso ejemplar reportado por uno de los entrevistados, es el retraso en la obtención de la autorización del INTT por un dígito diferente en el VIN de un lote de vehículos, este retraso obligó a la empresa a ingresar parte de las unidades a un régimen In Bond, generando un costo importante por número de días y número de unidades, lo que incrementó significativamente los costos totales.

Este proceso ilustra un modelo causal de retraso, la falta de claridad en el marco regulatorio (IN) y la burocracia (FI), fuerzan a la empresa a incurrir en altos costos operativos (D2), que afectan directamente el flujo de caja (D1). La estrategia fundamental para contrarrestar esto es la implementación de un Manual de Normas y Procedimientos (GE alta) centrado en la Gestión

Anticipada del Riesgo Documental, asegurando que toda la perisología crítica esté tramitada y lista antes del arribo del embarque, minimizando la exposición de la mercancía a la Fricción Interinstitucional en la zona primaria.

Resultados Empíricos: Diagnóstico de la Cadena de Importación

El análisis de las entrevistas de expertos, detalla los puntos de estrangulamiento y las dinámicas operativas específicas del sector en Venezuela.

El Proceso Crítico: La Nacionalización y los Regímenes Legales

Los tres (3) expertos coinciden en que los pasos más críticos en el proceso de importación, son la logística internacional, el cumplimiento normativo local y el pago de los impuestos nacionales. De todos ellos, la declaración de aduanas es considerada el paso de mayor riesgo.

La LOA establece plazos inflexibles, como el límite de 15 días para la nacionalización, si la documentación no está en orden, la mercancía comienza a pagar mora de almacenaje y de contenedor. El incumplimiento de estos lapsos, pone a la mercancía en riesgo de Abandono Legal a los 30 días, lo que resulta en la confiscación.

La permisología requerida, se caracteriza por ser secuencial y a menudo superpuesta, lo que incrementa la posibilidad de retrasos. Los permisos esenciales incluyen:

1. Regímenes Legales (RL 20) de SENCAMER: Consulta Técnica para verificar el cumplimiento de normas de calidad y metrología.
2. Homologación del INTT: Autorización de circulación y registro del Número de Identificación Vehicular (VIN).
3. Certificado de Exoneración: Emitido por el Ministerio del Poder Popular de Industrias y Producción Nacional (solo si aplica).

Estos procesos son largos, complejos y tienen ramificaciones, lo que requiere una coordinación precisa con múltiples entes, desde la decisión de compra hasta la recepción de la mercancía.

Diferenciación Operacional: Vehículos vs. Autopartes

La importación de vehículos completamente armados (BUX), difiere significativamente de la importación de autopartes, no solo en la tarifa arancelaria, sino en el tratamiento aduanero. En tal sentido, esta investigación se basará únicamente en la importación de vehículos.

Vehículos (BUX)

La importación de vehículos exige un control estricto de los Regímenes Legales; el proceso de verificación en aduana es riguroso, los vehículos son descargados en la zona primaria y se revisan uno por uno. En el caso de producirse un error en la documentación, como el reportado sobre un dígito incorrecto en el VIN autorizado por el INTT mencionado anteriormente, puede paralizar el lote completo, resultando en que la empresa deba pagar los costos importantes de un régimen In Bond hasta que se regularice la documentación urgente.

Autopartes

Para las autopartes y repuestos, el principal desafío se traslada al desafío clasificatorio. Se requiere un código arancelario individual por cada pieza, lo que puede significar manejar hasta 1,000 códigos distintos en una sola importación. Esta complejidad procedimental aumenta el riesgo de error en la clasificación y valoración. Además, la documentación (especialmente el packing list) suele estar en inglés y requiere una traducción técnica precisa al español, que maneje la terminología especializada de la industria automotriz, lo que agrega otra capa de riesgo documental. A diferencia de los vehículos, la verificación física de autopartes suele ser aleatoria un solo contenedor o caja, lo

que exige una perfección documental aún mayor para evitar contingencias. En tal sentido, para cada proceso debe existir un manual independiente.

Evaluación de la Interacción con Entes Públicos

La interacción con las organizaciones públicas y auxiliares de la administración aduanera (agentes aduanales, transportistas, SENIAT, INTT, SENCAMER) es una fuente significativa de Fricción Interinstitucional cuando se refiere al sector privado, no obstante, CORSOAUTO manifestó buenas relaciones, pero un sistema altamente burocrático.

Interacción Crítica con Entes Regulatorios

La percepción del proceso aduanero en el SENIAT, es de regular, siendo calificado como complejo y antiguo. Aunque los funcionarios están dispuestos a escuchar, la complejidad del sistema es la que hace necesaria su intervención discrecional.

La interacción más compleja, se reporta con el INTT y SENCAMER; la burocracia en la emisión de la Constancia de Registro del VIN y la Consulta Técnica RL 20, puede demorar 15 días o más, y está sujeta a exigencias de documentación que a menudo superan los requisitos iniciales.

El riesgo fiscal/aduanero, también se manifiesta dentro del SENIAT, específicamente en el área de clasificación arancelaria y valoración. Aunque es posible consultar a la Gerencia de Arancel, para solucionar dudas, puede ocurrir que el funcionario interventor en el puerto, difiera del criterio oficial de la Gerencia. Esta disparidad de criterios, genera una alta incertidumbre y expone a la empresa a ajustes de valor en la zona primaria.

El Manual de Normas y procedimientos, es indispensable para reducir la necesidad de esta intervención discrecional, ya que una empresa que exhibe un alto grado de estandarización, debe implementar un protocolo estandarizado para la resolución formal de controversias, asegurando que

los criterios técnicos previamente establecidos por las gerencias prevalezcan sobre la interpretación subjetiva del funcionario de línea, minimizando la vulnerabilidad al desafío clasificatorio.

Justificación Estratégica, beneficios de la estandarización y formalización

La justificación para la creación e implementación de un Manual de Normas y Procedimientos, se basa en la necesidad de transformar los riesgos externos, en procesos internos controlables.

Beneficios en la Mitigación de Riesgos

La estandarización interna, es el mecanismo más eficaz para blindar la operación contra la volatilidad y la burocracia del entorno.

Transparencia y Mitigación de Corrupción

Un manual de normas y procedimientos riguroso, promueve la transparencia, al definir de manera clara y auditable cada paso del proceso de importación, se reduce el margen de discrecionalidad de los funcionarios externos y se limita la oportunidad para la corrupción, que es considerada una amenaza frecuente. El manual funciona como una guía técnica que coadyuva en la defensa contra las exigencias arbitrarias de los funcionarios locales.

En relación a la discrecionalidad administrativa los procesos de importación de CORSOAUTO, se pueden analizar desde el contexto de la luz de la Teoría de la Regulación, que según Stigler (1971), la regulación no nace de un deseo del Estado por proteger al consumidor, sino como un producto que las industrias demandan para obtener ventajas competitivas como subsidios, control de entrada de competidores o fijación de precios. En este sentido, el autor señala, que la regulación no es un proceso externo impuesto a las empresas, sino que es adquirida por la industria, diseñada y operada principalmente para su beneficio. Bajo esta premisa, el Estado utiliza su poder

coercitivo para favorecer a grupos de interés específicos dentro del mercado, un fenómeno conocido como la captura del regulador.

En este contexto, la ausencia de un manual estandarizado permite que los actores con intereses particulares, influyan en la aplicación de la norma aduanera, transformando la potestad del Estado, en un mecanismo de extracción de rentas privadas. La captura del regulador se manifiesta cuando el funcionario o servidor público, ante la falta de procesos rigurosos, deja de perseguir el interés público para favorecer a grupos de presión, lo que desnaturaliza la función reguladora y genera una asignación ineficiente de los recursos nacionales.

Desde la perspectiva del Análisis Económico del Derecho (AED), la corrupción es interpretada como un fenómeno de elección racional, donde los individuos o involucrados evalúan costos y beneficios marginales de la acción que van a realizar, en relación a esta consideración Richard Posner (1973), en su tratado *Economic Analysis of Law*, conceptualiza al derecho como una maquinaria de precios, donde las sanciones y normas funcionan como incentivos o desincentivos para la conducta humana. Cuando existe una elevada discrecionalidad en la nacionalización de vehículos, se crean precios de sombra, sobornos, que los agentes económicos están dispuestos a pagar para reducir los costos impuestos por regulaciones opacas, esta situación, eleva drásticamente los costos de transacción, reduciendo la eficiencia asignativa y la riqueza social al desviar el talento y el capital hacia actividades rentísticas en lugar de hacia la inversión productiva en el ensamblaje nacional.

La mitigación de estos riesgos en CORSOAUTO requiere de una reforma institucional que altere la estructura de incentivos de la burocracia. Para Susan Rose-Ackerman (1999), en su obra *“Corruption and Government: Causes, Consequences, and Reform”*, advierte que los sobornos operan frecuentemente como pagos de incentivos para los burócratas destinados a superar las

barreras impuestas por un sistema normativo complejo e ineficiente. Así mismo, enfatiza que la reforma institucional es la condición necesaria para un progreso serio frente a la corrupción. Por tanto, la implementación de un manual de normas y procedimientos no es un mero formalismo, sino una defensa estratégica que reduce la eficacia técnica de los sistemas de corrupción al aumentar el control social y la transparencia sobre las decisiones públicas.

Al respecto, el impacto de la captura y la corrupción en el sector automotor venezolano genera una distorsión de los precios relativos y una incertidumbre que desincentiva la inversión extranjera necesaria para revitalizar la industria. El manual propuesto actúa como un instrumento de eficiencia adaptativa que, al definir de manera clara y auditable cada paso del proceso aduanero, limita el margen de arbitrio y protege al administrado de las exigencias arbitrarias de los funcionarios locales. Este enfoque, alineado con el Derecho de la Economía, permite que la regulación cumpla su fin de bienestar social, garantizando que el MEIV se gestione bajo criterios de transparencia y competitividad que fomenten el crecimiento sostenido del sector.

Eficiencia Documental y Cumplimiento de Plazos

La gestión eficiente de los procesos de nacionalización de vehículos e insumos automotrices en Venezuela exige una estandarización documental rigurosa (listas de chequeo y plantillas para RL-20 y Homologación) para cumplir con el carácter perentorio de los plazos legales. La LOA (2020) establece en su artículo 40, que la declaración de aduanas debe realizarse de forma anticipada al arribo de las mercancías, con un plazo máximo de hasta quince días hábiles previos.

Desde la perspectiva doctrinaria Alsina (2015), señala como la falta de una cultura de cumplimiento documental, genera cuellos de botella que transforman los plazos legales en barreras insalvables para el importador, por lo cual la estandarización de expedientes que incluyen el Certificado de Origen, Facturas y Ficha Técnica, funciona como un mecanismo de mitigación de

los costos de transacción. Al contar con formatos de traducción y plantillas de homologación preestablecidos, se garantiza que la determinación tributaria (cálculo de los derechos e impuestos) se realice sin dilaciones, cumpliendo con la celeridad que el sistema aduanero moderno exige para evitar la morosidad y los costos por almacenaje.

En consecuencia, el expediente debe estar consolidado antes de que el medio de transporte toque puerto venezolano. La homologación técnica y la permisología de cumplimiento como el RL-20 son requisitos previos esenciales que, de no presentarse en los lapsos señalados por el Reglamento de la LOA, inhabilitan la selectividad del canal de despacho. Por tanto, el uso de manuales de procedimientos no es solo una mejora operativa, sino un requisito legal implícito para salvaguardar el derecho de propiedad sobre las mercancías importadas y evitar el abandono legal.

Respaldo Técnico en Clasificación y Valoración

La valoración aduanera es un área compleja que se presta a interpretaciones varias. Un manual de normas y procedimientos debe estandarizar los métodos de valoración utilizados internamente y la documentación de respaldo. Esta formalización proporciona el sustento técnico necesario para demostrar el verdadero valor en aduana, ofreciendo una herramienta defensiva robusta ante cualquier desafío clasificatorio o controversia fiscal.

Impacto Estratégico en el Crecimiento

Más allá del simple cumplimiento operativo, el Manual de Norma y Procedimientos tiene un profundo impacto estratégico en la capacidad de crecimiento de la empresa.

Uno de los expertos clave entrevistado, sugirió que diseñar un indicador que permita medir el crecimiento de la empresa, referenciado en la inversión y el consumo en el mercado de vehículos, y que forme parte del Manual de Normas y Procedimientos, tendría beneficios positivos dentro de la empresa.

Esto eleva el Manual de Normas y Procedimientos de una herramienta táctica a una herramienta de inteligencia de negocios. Permite a la gerencia, correlacionar directamente el grado de estandarización y la eficiencia del proceso de importación con los resultados comerciales finales. Un proceso más eficiente, reduce la incertidumbre normativa, disminuye los costos por mora (D2), libera flujo de caja (D1), y permite que la empresa capitalice la oportunidad de crecimiento del mercado (O1).

Finalmente, la estandarización promueve la educación y la cultura de cumplimiento dentro de la organización, brindando claridad sobre los derechos y deberes del sistema, lo que a largo plazo fortalece la seguridad jurídica percibida y real de la empresa en el entorno regulatorio.

Diagnóstico Estratégico: Matriz DOFA Cruzada

El diagnóstico DOFA cruzada, es una herramienta esencial para la formulación de estrategias, que combina los factores internos (Fortalezas y Debilidades) con los factores externos (Oportunidades y Amenazas) identificados en las secciones anteriores.

Factores Clave para el Análisis DOFA

Análisis Interno	Fortalezas (F)	Debilidades (D)
Factores Internos	F1: Experiencia consolidada en cumplimiento regulatorio (gestión de RL y tributos).	D1: Alta dependencia de flujo de caja para el pago de impuestos, aranceles y fletes internacionales.
	F2: Capacidad de reacción y ajuste de planificación ante la volatilidad logística.	D2: Altos costos operativos derivados de la gestión de la burocracia (FI) y demoras por permisología.
	F3: Capacidad tecnológica privada para la trazabilidad (ej. Códigos QR) y control de carga.	D3: Riesgo de incumplimiento y sanciones por la falta de un Manual de Normas y Procedimientos (GE baja) o por desconocimiento técnico.
Análisis Externo	Oportunidades (O)	Amenazas (A)

Factores Externos	O1: Tendencia de recuperación y crecimiento del mercado automotor (112.8% en H1 2025).	A1: Inseguridad Jurídica y Corrupción (IN, FI) que afecta la inversión.
	O2: Flexibilización regulatoria (edad de vehículos, disminución de requisitos).	A2: Volatilidad geopolítica que afecta la logística internacional, disponibilidad de contenedores y costos de flete (VC).
	O3: Crecimiento de segmentos en un mercado (marcas chinas, vehículos semi-eléctricos, financiamiento).	A3: Rigidez institucional, burocracia y disparidad de criterios entre entes (INTT, SENCAMER, SENIAT).

Formulación de Estrategias Derivadas

La matriz DOFA Cruzada genera estrategias que buscan maximizar las Fortalezas (F) y Oportunidades (O) y, al mismo tiempo, minimizar las Debilidades (D) y las Amenazas (A).

Estrategias Ofensivas (FO: Usar F para aprovechar O)

Estas estrategias buscan el crecimiento apalancándose en la eficiencia interna para capitalizar las tendencias positivas del mercado.

- FO1 (F3, O3): Optimización Tecnológica para la Entrega Rápida. Se debe aprovechar la capacidad tecnológica interna (F3), como la implementación de códigos QR para la información vehicular, para optimizar los procesos de reconocimiento aduanero y la inspección técnica (PDI). Esta aceleración operativa reduce el tiempo de comercialización y permite capturar rápidamente los nichos de crecimiento (O3), especialmente para modelos nuevos o semi-eléctricos donde el tiempo de disponibilidad es un factor competitivo.
- FO2 (F1, O2): Asesoramiento de Cumplimiento Extendido. Se debe capitalizar la experiencia técnica y legal consolidada (F1) para ofrecer servicios de acompañamiento técnico-legal a terceros, aprovechando la flexibilización regulatoria (O2) que ha incentivado

a personas naturales y pequeñas empresas a importar vehículos. Esto diversifica el flujo de ingresos de la corporación.

Estrategias Adaptativas (DO: Superar D aprovechando O)

Estas estrategias buscan eliminar las vulnerabilidades internas para estar en mejor posición de aprovechar el entorno favorable.

- DO1 (D2, O1): Estandarización para la Competitividad de Costos. La reducción de los costos operativos (D2), lograda mediante la implementación de un MNP que minimice las demoras y los sobrecostos por mora de almacenaje, debe traducirse en precios finales más competitivos. Este ahorro permite capitalizar el crecimiento de la demanda (O1) en un mercado sensible a los altos precios.
- DO2 (D1, O1): Desarrollo de Mecanismos Financieros Propios. Para mitigar la alta dependencia del flujo de caja (D1) en un contexto de volatilidad de divisas, se deben fortalecer y expandir los modelos de financiamiento propio a través de los concesionarios (O1), como la campaña de créditos para estudiantes universitarios mencionada, reduciendo la presión financiera sobre la importación y garantizando la colocación del inventario.

Estrategias Reactivas (FA: Usar F para mitigar A)

Estas estrategias utilizan las fortalezas de la empresa como escudo protector contra las amenazas externas.

- FA1 (F1, A3): Articulación Gremial y Promoción de Política Coherente. Se debe utilizar la experticia técnica y legal (F1) para articular acciones con el Ejecutivo Nacional y los gremios del sector. El objetivo es promover activamente un marco normativo “coherente y ajustado a la realidad”, combatiendo la rigidez institucional y la disparidad de criterios entre entes reguladores (A3).

- FA2 (F3, A1): Respaldo Legal Documental Contra Discrecionalidad. Se deben formalizar rigurosamente los procedimientos internos de clasificación y valoración aduanera, utilizando la Consulta de Arancel al SENIAT para crear un precedente legal documentado. Este respaldo técnico (F3) es la mejor defensa contra la inseguridad jurídica, la corrupción, y la interpretación subjetiva del funcionario de puerto (A1, A3).

Estrategias Defensivas (DA: Minimizar D para evitar A)

Estas estrategias buscan reducir las debilidades internas para disminuir la exposición a las amenazas del entorno.

- DA1 (D3, A3): Implementación Obligatoria del Manual de Normas y Procedimientos (MNP). La estrategia defensiva central es la eliminación inmediata del riesgo de incumplimiento (D3). El Manual de Normas y Procedimientos debe estandarizar el cumplimiento documental para mitigar la exposición a la burocracia, la lentitud administrativa y la subjetividad regulatoria (A3). Esto incluye protocolos específicos para la gestión de VIN y RL 20 SENCAMER.
- DA2 (D1, A2): Diversificación de Fuentes Logísticas. Se debe mitigar la vulnerabilidad de la cadena (VC) y el impacto de los altos costos de flete por conflictos geopolíticos (A2) mediante la diversificación activa de navieras y rutas de suministro. Un ejemplo reciente fue el retraso por la naviera *Shiplilly* que dejó contenedores varados en Panamá, incrementando precios; según la *International Container Insurance*, 2025:

La Cámara de Comercio de Nueva Esparta advirtió sobre las graves consecuencias del cierre inesperado de la naviera ShipLilly, que operaba en la ruta hacia el Puerto de El Guamache. Este cierre ha detenido la llegada de 200 contenedores con mercancías importantes a la isla y contienen productos clave como maquinaria, materiales de construcción, alimentos, vehículos y repuestos. La

situación afecta principalmente a los importadores y exportadores de la región, especialmente a aquellos que operan en el Puerto Libre de Margarita. Además, los exportadores de algas marinas han perdido la oportunidad de enviar sus productos.

Esta diversificación reduce la dependencia de un flujo de caja constante (D1) ante variaciones inesperadas de los costos logísticos.

Conclusiones y Recomendaciones Estratégicas

Síntesis del Riesgo Operacional

El riesgo en la importación automotriz venezolana es el resultado de una interacción peligrosa, la rigidez institucional externa (A3) choca directamente con la falta de estandarización interna (D3) en muchas operaciones. La consecuencia directa de esta colisión es un alto multiplicador de costos que afecta la rentabilidad y el flujo de caja.

Los costos no se originan principalmente en los impuestos (Ad Valorem, IVA) sino en las demoras operativas. La burocracia en la obtención de permisos vitales (INTT y SENCAMER) genera períodos de inmovilización de mercancías que fuerzan el uso de costosos regímenes como el In Bond y causan mora por almacenaje. La falta de un Manual formal exacerba la ineficiencia, al someter el proceso a la disparidad de criterios y al riesgo de corrupción (A1, A3).

Recomendaciones Finales para la Optimización de Procesos

Para capitalizar la recuperación del mercado (O1) y mitigar los riesgos sistémicos (A1, A3), se dictan las siguientes recomendaciones estratégicas:

Prioridad Estratégica: El Manual de Normas y Procedimientos (MNP)

El Manual de Normas y Procedimientos debe ser una herramienta dinámica, progresiva y obligatoria. Su diseño debe contemplar procesos distintos para la gestión de:

- Vehículos (BUX): Protocolos estrictos para el control del Número de Identificación Vehicular (VIN) y la Homologación, asegurando la verificación y autorización antes del inicio del tránsito internacional, minimizando el riesgo In Bond.

Gestión de cumplimiento o *Compliance* Proactiva y Anticipada

La empresa debe establecer un modelo de cumplimiento o *compliance* que se centre en los Regímenes Legales (RL 20 SENCAMER y Homologación INTT) como actividades críticas de pre-embarque. Los trámites de permisología deben ser iniciados en la etapa de decisión de compra o fabricación para garantizar que el expediente documental esté completo antes del arribo de la nave al puerto venezolano. Esta gestión anticipada, neutraliza el riesgo de abandono legal y los costos de mora, que son los principales drenajes del flujo de caja.

Inversión en Capacitación Técnica Especializada

Dada la complejidad de la clasificación y valoración aduanera y el alto riesgo de la disparidad de criterios en puerto, la empresa debe invertir continuamente en la formación técnica de su personal de comercio exterior y legal. Esta capacitación debe enfocarse en los procesos de importación y adquisición internacional automotriz, las Normas COVENIN, y los métodos de Valoración Aduanera. Esto reduce la dependencia de criterios externos y fortalece la capacidad de la empresa para defender su valoración y clasificación fiscal ante el SENIAT.

Promoción de la Transparencia y Modernización (Estrategia FA)

La empresa debe utilizar su posición en el mercado para impulsar activamente, a través de las cámaras sectoriales, la propuesta de modernización del sistema aduanero. Esto incluye abogar por la actualización tecnológica (ej. impulsar la tecnología más allá del 60% de actualización de SIDUNEA World o explorar la implementación de IA para el reconocimiento, como se observa en otros contextos), y exigir una mayor claridad en el marco regulatorio. La modernización y la ética

en los procesos de la administración aduanera son el único camino viable para reducir la burocracia (A3) y la corrupción (A1) que actualmente obstaculizan el desarrollo del sector.

CAPÍTULO V. DESARROLLO DE LA PROPUESTA

Manual Técnico de Procedimientos para la Importación y Comercialización de Vehículos en la República Bolivariana de Venezuela: Marco Regulatorio, Operativo y Modelo de Crecimiento Corporativo

El sector automotriz en la República Bolivariana de Venezuela representa un pilar fundamental para la movilidad nacional y el desarrollo de las cadenas logísticas internas. En tal sentido, indicó González (2025), que, tras años de contracción y obsolescencia del parque automotor, el marco regulatorio actual, fue actualizado fundamentalmente en el primer semestre de 2025, en concordancia con la visión de Maduro Moros, (2025) que ha establecido nuevas reglas de juego que buscan dinamizar el comercio exterior, mediante la simplificación de trámites y el fortalecimiento de la supervisión estatal a través de organismos centralizados. Este manual tiene como propósito servir de guía técnica y estratégica para la Corporación Socialista del sector Automotor CORSOAUTO, desglosando cada fase del proceso de importación desde la planificación inicial hasta la puesta en vitrina para la venta final, asegurando el estricto cumplimiento de la normativa legal vigente y proponiendo un esquema de reinversión de utilidades que garantice la sostenibilidad financiera a largo plazo.

Fundamentación Teórica y Contexto del Comercio Internacional de Vehículos

La importación de vehículos, no debe entenderse simplemente como un traslado físico de bienes a través de fronteras, sino como una operación económica compleja fundamentada en teorías clásicas y modernas del comercio. La teoría de la ventaja comparativa, desarrollada por Ricardo (1817), sostiene que los países deben especializarse en la producción de bienes donde poseen un menor costo de oportunidad. Para Venezuela, la importación de vehículos permite aprovechar la

eficiencia productiva de potencias automotrices globales (como China, Estados Unidos o Emiratos Árabes Unidos), liberando recursos internos para sectores donde el país posee ventajas competitivas naturales, como el energético.

Según Parkin, (2018), desde una perspectiva de la oferta y la demanda, el mercado venezolano presenta una demanda elástica respecto al ingreso y al precio. En este sentido, la obsolescencia del parque automotor, genera una necesidad latente que solo puede ser satisfecha mediante flujos constantes de importación de unidades nuevas. Al respecto, Mankiw, (2020) considera que la dinámica de precios internacionales, influenciada por factores como la crisis de semiconductores o los costos de fletes marítimos, interactúa con variables locales como la inflación y las políticas arancelarias para determinar el punto de equilibrio en el mercado nacional.

El marco jurídico que rige estas operaciones se fundamenta en principios del Derecho Aduanero y Tributario Internacional, en tal circunstancia autores como de la Cruz Ferrer y Camacho de la Cuesta (2014), han destacado que la clasificación arancelaria y la determinación del origen son los pilares de la seguridad jurídica en las aduanas. En Venezuela, considera (Alsina, 2015) que la aplicación de estos conceptos, se ve reflejada en el uso del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, el cual permite una estandarización global de las mercancías importadas.

Marco Legal y Normativo de la Importación en Venezuela

El ordenamiento jurídico venezolano para la importación de vehículos, ha sufrido modificaciones críticas en 2024 y 2025; el cumplimiento de estas leyes es el único mecanismo para mitigar riesgos legales, financieros y operativos. A continuación, se detallan los instrumentos legales fundamentales conforme a las normas técnica.

Constitución y Leyes Orgánicas

La Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999) establece en su artículo 156, numeral 11, la competencia del Poder Público Nacional sobre el régimen de aduanas y el control del comercio exterior. Esta potestad se materializa en el Decreto Constituyente mediante el cual se dicta la Ley Orgánica de Aduanas (2020), que regula las potestades del Estado para intervenir en la introducción de mercancías al territorio nacional y determina las obligaciones de los sujetos pasivos.

En materia tributaria, la Ley que establece el Impuesto al Valor Agregado (2020) y sus reformas parciales son esenciales para el cálculo de los débitos fiscales en la aduana. Asimismo, el Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley del Código Orgánico Tributario (2020) rige el régimen sancionatorio y los procedimientos de impugnación ante la administración.

Decretos y Resoluciones Vigentes (2024-2025)

El marco operativo actual se define principalmente por los siguientes decretos:

1. Decreto N° 4.944 publicado en Gaceta Oficial N° 6.804 Extraordinario, 25 de abril de 2024: el cual dicta el Arancel de Aduanas de Venezuela, estableciendo las alícuotas Ad Valorem y los regímenes legales por subpartida.
2. Decreto N° 5.103 publicado en Gaceta Oficial N° 6.890 Extraordinario, 6 de marzo de 2025: el cual contiene la Reforma parcialmente el Arancel de Aduanas. Este decreto es fundamental porque traslada la competencia del Régimen Legal 9 (RL9) al Comité de Comercio Exterior (COMEX) y redefine los beneficios para la importación de bienes de capital y sector automotor.
3. Resolución N° 010-2025 publicado en Gaceta Oficial N° 43.108, 14 de abril de 2025: a través del cual es emitida por el Ministerio del Poder Popular de Economía y Finanzas,

elimina la Nota Complementaria N° 3 del Capítulo 87, suprimiendo la obligatoriedad de presentar el Certificado de Emisiones de Fuentes Móviles en la etapa de aduana para agilizar el despacho.

4. Resolución Conjunta N° 013/001 de fecha 12 de mayo de 2025: Establece las Normas para el Funcionamiento de la Industria Automotriz Nacional, regulando el ensamblaje bajo el régimen de Material de Ensamblaje Importado para Vehículos (MEIV).

Instituciones y Organismos Involucrados

Para una gestión exitosa, la corporación debe interactuar con un ecosistema institucional coordinado:

- Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (SENIAT): es el órgano ejecutor de la política aduanera y tributaria nacional. Se encarga de la recaudación, el control de la zona primaria y la verificación de valor de las mercancías.
- Comité de Comercio Exterior (COMEX): es la comisión presidencial permanente encargada de dictar la política de comercio exterior y emitir los permisos previos bajo el Régimen Legal 9.
- Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT): es el ente encargado del registro original de vehículos, asignación de placas y homologación técnica para la circulación nacional.
- Servicio Desconcentrado de Normalización, Calidad, Metrología y Reglamentos Técnicos (SENCAMER): es quien supervisa el cumplimiento de normas técnicas de calidad y reglamentaciones nacionales.

Proceso Operativo Paso a Paso para la Importación de Vehículos

La conformación del manual de importación requiere una secuencia lógica que minimice los tiempos de nacionalización. El siguiente proceso abarca desde la planificación corporativa hasta la disposición comercial.

Fase 1: Planificación, Inteligencia de Mercado y Clasificación Arancelaria

La fase de planificación es el cimiento de la operación. Aquí se decide qué modelos importar, basándose en la demanda local y las restricciones legales.

- **Paso 1.1:** Clasificación de la Mercancía. Se debe determinar el código arancelario exacto según el Decreto 5.103. Por ejemplo, los vehículos de turismo se clasifican en la partida 87.03.

- Documento requerido: Arancel de Aduanas vigente.
- Resultado esperado: Identificación de la alícuota Ad Valorem (20% a 40%) y regímenes legales asociados.

- **Paso 1.2:** Verificación de Restricciones de Antigüedad. Se debe asegurar que las unidades usadas no excedan los 5 años de antigüedad desde su año de fabricación o año modelo.

- Documento requerido: Ficha técnica del fabricante.
- Resultado esperado: Confirmación de cumplimiento de la Nota Complementaria N° 1 del Capítulo 87.

Tipo de Vehículo	Restricción de Antigüedad	Arancel	Ad-Valorem
Estimado			

Vehículos Nuevos	Sin restricción (0 km)	20% - 40%
Vehículos Usados	Máximo 5 años	20% - 40%
Carga (Pick-up)	Máximo 5 años	20%
Maquinaria Agrícola	Generalmente 0% (Bajo Licencia)	0% - 10%

Fase 2: Gestión de Permisos y Autorizaciones Previas (Compliance)

Antes de que el vehículo sea embarcado en el puerto de origen; es imperativo contar con los permisos del Estado venezolano.

- **Paso 2.1:** Solicitud de Permiso COMEX (Régimen Legal 9). La corporación debe tramitar ante el Comité de Comercio Exterior la autorización para importar los códigos arancelarios sujetos a este control. Este permiso sustituye a la antigua licencia de importación ministerial.
 - Documento requerido: Expediente legal y comercial cargado en la plataforma COMEX.
 - Resultado esperado: Permiso del Comité de Comercio Exterior (RL9).
- **Paso 2.2:** Obtención del Certificado de Origen. Documento que acredita el país de fabricación para aplicar posibles preferencias arancelarias (ej. acuerdos comerciales regionales).
 - Documento requerido: Certificado de Origen emitido por la autoridad del país exportador.
 - Resultado esperado: Reducción o exención de aranceles según el origen.

Fase 3: Logística Internacional y Consolidación de Carga

Esta fase comprende el movimiento físico y la contratación de seguros.

- **Paso 3.1:** Contratación del Operador de Transporte Multimodal (OTM). Se debe seleccionar la ruta más eficiente (ej. Dubái-Venezuela, China-Puerto Cabello). Los plazos pueden oscilar entre 40 y 90 días dependiendo del origen.
 - Documento requerido: Contrato de Flete y Seguro Internacional.
 - Resultado esperado: Emisión del Conocimiento de Embarque (*Bill of Lading* - B/L).
- **Paso 3.2:** Consolidación de Documentación Comercial. Preparación del expediente que viajará con la carga.
 - Documento requerido: Factura Comercial Original y Lista de Empaque (*Packing List*).
 - Resultado esperado: Soporte del valor CIF (Costo, Seguro y Flete) para la declaración de aduana.

Fase 4: Llegada a Puerto y Proceso de Nacionalización (SENIAT)

Al arribo del buque, se activa la potestad aduanera.

- **Paso 4.1:** Transmisión de la Declaración Única de Aduanas (DUA). El agente de aduana de la corporación debe registrar la información en el sistema SIDUNEA.
 - Documento requerido: DUA electrónica.
 - Resultado esperado: Número de registro de la declaración.

- **Paso 4.2:** Liquidación y Pago de Tributos. Se deben cancelar los impuestos correspondientes ante el banco receptor de fondos del SENIAT.

- Documento requerido: Planilla de Liquidación de Impuestos.
- Resultado esperado: Comprobante de pago que permite el reconocimiento de la mercancía.

- **Paso 4.3:** Reconocimiento y Levantes. Inspección física y documental por parte de las autoridades para verificar que lo declarado coincida con lo arribado.

- Documento requerido: Acta de Reconocimiento.
- Resultado esperado: Liberación y nacionalización de las unidades para su retiro de la zona primaria.

Fase 5: Homologación y Registro Nacional (INTT)

Un vehículo nacionalizado no puede circular legalmente sin sus placas y registro nacional.

- **Paso 5.1:** Experticia de Verificación Legal. Funcionarios de resguardo y el INTT verifican los seriales de motor y carrocería (NIV).

- Documento requerido: Constancia de Revisión del Vehículo Importado.
- Resultado esperado: Certificación de la originalidad de los seriales.

- **Paso 5.2:** Registro Original y Matriculación. Trámite ante el INTT para obtener el título de propiedad a nombre de la corporación o el primer comprador.

- Documento requerido: Planilla Única de Trámite (P.U.T), DUA, Certificado de Origen y Factura de Compra.

- Resultado esperado: Certificado de Registro de Vehículo y asignación de Placas Identificadoras.

Régimen Fiscal y Estructura de Costos de Importación

La rentabilidad del negocio depende de un cálculo preciso de la carga impositiva. En Venezuela, la importación de vehículos está sujeta a tributos directos e indirectos significativos.

El Impuesto al Valor Agregado (IVA) y el Impuesto al Lujo

El IVA general es del 16%, sin embargo, la Ley establece una alícuota adicional del 15% para bienes de consumo suntuario. Un vehículo se considera de lujo si su valor en aduanas o precio de fábrica es mayor o igual a cuarenta mil dólares de los Estados Unidos de América (\$40.000,00).

El fundamento de la formula anterior se encuentra disgregado de la siguiente manera:

Alícuota General (16%): Establecida por el Ejecutivo Nacional dentro de los límites fijados en el artículo 27 de la Ley del IVA Gaceta Oficial N 6.507 Extraordinario de fecha 29 de enero de 2020).

Alícuota Adicional (15%): Definida en el artículo 28 *ejusdem* segundo aparte, la cual señala que se aplicará una sobretasa a la importación y venta de bienes suntuarios definidos en el artículo 61 de esta Ley. (Consumo Suntuario)

Total (31%) por pago de vehículos considerados dentro del consumo suntuario

Tasas y Otros Gravámenes

Además del IVA y el Arancel Ad Valorem, se deben considerar:

- Tasa SENIAT: 1% sobre el valor CIF por el servicio de aduana.
- Impuesto Municipal a los Vehículos: Pago anual por la tenencia del vehículo en la jurisdicción correspondiente.
- Contribuciones Especiales: Aportes a fondos de ciencia, tecnología o deporte si la utilidad neta de la corporación excede las 20.000 Unidades Tributarias.

Indicador Económico de Crecimiento Anual Corporativo

De acuerdo con el requerimiento de que los recursos para la inversión provengan exclusivamente de las ganancias por comercialización, el indicador clave para medir el éxito anualmente del esquema de negocios es la Tasa de Crecimiento Sostenible (*Sustainable Growth Rate* - SGR).

Definición y Fórmula del Indicador

Para el indicador tomando la consideración de Higgins, (2012), que postula que el SGR mide la rapidez con la que una empresa puede crecer anualmente utilizando únicamente sus recursos generados internamente sin emitir nueva deuda o capital externo. Dado que la corporación planea reinvertir el 100% de sus utilidades producidas por la venta de vehículos importados, la fórmula se simplifica significativamente.

$$SGR = ROE \times b$$

Para fundamentar técnicamente el concepto de la Tasa de Crecimiento Autosostenible SGR y el uso del ROE en modelos de reinversión total, la referencia académica obligatoria es el trabajo de Robert C. Higgins, quien desarrolló originalmente este modelo para la planificación financiera. (Higgins, 2012)

Donde:

- ROE (Return on Equity): De Acuerdo a (Ross et al., 2019), en este modelo, el ROE actúa como el motor principal de crecimiento, ya que mide la capacidad de la corporación para transformar el patrimonio neto en nuevas utilidades que financien la operación automotriz. Es el Retorno sobre el Patrimonio, calculado como $\left(\frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Capital Contable}} \right)$ representa la eficiencia con la que la corporación genera ganancias a partir del dinero invertido por los accionistas a través del Mercado de Valores.

- b (**Ratio de Retención**): Para Higgins (2012), es la proporción de ganancias reinvertidas en el negocio. En este esquema de negocios, $b = 1$ (o 100%), ya que no se reparten dividendos para maximizar la expansión.

Por lo tanto, en este modelo de negocio de ser aplicado por CORSOAUTO, el crecimiento anual de la corporación será igual a su rentabilidad financiera (ROE).

Medición del Impacto Económico: Inversión vs. Consumo

Para medir el nivel de crecimiento anual de acuerdo con los postulados por los autores Gitman y Zutter, 2012, que representa el esquema de negocios para la corporación, se utilizará un Índice de Expansión de Inventario (IEI), que correlaciona la inversión en nuevos productos con el consumo (ventas) del período anterior. El uso de índices que correlacionan la utilidad neta con la reposición de existencias, permite medir la autosustentabilidad financiera de un modelo de negocio minorista. Para Brealey (2020), un indicador superior a la unidad ($IEI > 1$) confirma que el flujo de caja generado por las ventas del período anterior ($t-1$), es suficiente para expandir la capacidad operativa sin requerir inyecciones de capital externo.

$$IEI_t = \frac{\text{Ganancia Neta}_{t-1} \times \text{Factor de Rotación de Inventario}}{\text{Inversión Inicial}}$$

Un indicador positivo (≥ 1) demuestra que el esquema es autosustentable y está generando un crecimiento real en la capacidad operativa de la corporación. En este caso, si la ganancia neta de un año, permite importar un 20% más de vehículos que el año anterior, el nivel de crecimiento anual es del 20% interanual, (YoY) = (Year-over-Year) que es el estándar para evaluar la eficiencia en la gestión de inventarios en sectores de alto valor unitario, como el automotriz. Como señala Ross et al. (2019), cuando la ganancia neta permite un incremento porcentual en el volumen de unidades importadas, por ejemplo, un 20%, se demuestra una optimización de la rotación de activos y una expansión real del patrimonio corporativo.

Homologación y Estándares de Seguridad

A pesar de la simplificación del certificado de emisiones en la aduana, el INTT exige que los vehículos cumplan con la configuración de modelo y normas de seguridad activa y pasiva. La corporación debe asegurar que los proveedores internacionales entreguen certificaciones de cumplimiento de normas internacionales (ISO, DOT o reglamentaciones equivalentes) para evitar retrasos en el registro nacional.

Gestión de Riesgos: El "Silencio Negativo" de COMEX

El Decreto 5.165 establece plazos estrictos para la respuesta del Comité de Comercio Exterior. Una gestión deficiente del RL9 puede llevar a que la mercancía llegue a puerto sin permiso previo, lo cual genera sobrecostos por almacenaje y multas severas. La regla de oro del cumplimiento o *compliance* para la corporación es *no embarcar* ninguna unidad si no se tiene el permiso aprobado o en la plataforma COMEX.

CAPÍTULO VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El establecimiento de un manual de importación bajo la normativa venezolana vigente al 2025 requiere una visión integral que combine la pericia técnica aduanera con una planificación financiera rigurosa. La centralización de trámites en el COMEX y la flexibilización de requisitos ambientales son señales de una política orientada a la facilitación del comercio, aunque mantienen una presión fiscal elevada para los vehículos de gama alta a través del impuesto al lujo.

Para que el esquema de negocios sea exitoso y logre un crecimiento anual sostenido, CORSOAUTO debe:

1. Mantener una estructura de costos fluida: Donde la utilidad de cada venta se reserve inmediatamente para el siguiente ciclo de importación, aprovechando el interés compuesto del crecimiento sostenible (SGR).
2. Optimizar la clasificación arancelaria: Utilizando el apoyo de agentes aduanales certificados o contratar especialistas en aduanas, para evitar sanciones por falso supuesto o errores en la valoración aduanera.
3. Monitorear la antigüedad: Garantizar el cumplimiento estricto del límite de 5 años para vehículos usados, ya que esta es una causal de comiso inmediato sin posibilidad de subsanación.
4. Apalancar la tecnología: El uso de sistemas ERP que integren los indicadores de ROI y SGR con el control de inventario permitirá a las máximas autoridades tomar decisiones basadas en datos reales de rotación y rentabilidad.

Este manual constituye el marco operativo maestro que permitirá a la corporación profesionalizar sus flujos de importación, garantizando que cada vehículo puesto a disposición del consumidor venezolano cumpla con la ley y represente un peldaño más en la escalera de crecimiento económico de la institución.

RECOMENDACIONES

Para integrar de manera eficiente los hallazgos de la investigación con las conclusiones alcanzadas y propuesta de financiamiento, tras el análisis a los referidos hallazgos en los procesos de importación investigados, se proponen las siguientes líneas de acción orientadas a transformar a CORSOAUTO en un ente de alta competitividad y transparencia:

Institucionalización del Manual como Reductor de Costos de Transacción

Se recomienda a la máxima autoridad, la aprobación inmediata y puesta en marcha del Manual de Normas y Procedimientos, desarrollado en esta investigación. Desde el AED, un manual no es solo un conjunto de reglas, sino un mecanismo para reducir los costos de transacción *ex ante* y *ex post*, aunado a esto, al estandarizar los procesos de importación, se elimina la incertidumbre y la discrecionalidad, lo que se traduce en un ahorro significativo de tiempo y recursos financieros, permitiendo que CORSOAUTO asigne su capital humano a tareas de mayor valor agregado.

Implementación de una Política de Reinversión Total (*Plowback* del 100%)

Con base en el modelo de Gordon y los hallazgos sobre la *Tasa de Crecimiento Sostenible (SGR)*, se recomienda adoptar formalmente una política de retención total de utilidades. Esta medida garantiza, que el crecimiento de la capacidad de importación sea orgánico y financiado por la propia eficiencia de la operación. En términos económicos, esto optimiza el uso de los recursos internos y evita la presión sobre el flujo de caja que supondría el reparto de dividendos en una etapa crítica de

reactivación del mercado automotor. Es de vital importancia que se constituya un fondo de previsión de emergencias o contingencias, para garantizar que no se afecte el proceso de retención de utilidades para cumplir compromisos u obligaciones inesperadas.

Tránsito hacia la Democratización del Capital en el Mercado de Valores

Es imperativo iniciar el protocolo técnico y legal, para la emisión de instrumentos de renta variable y títulos de participación. En tal sentido, se recomienda que CORSOAUTO, actúe como pionera del sector público automotor venezolano, al someterse a la disciplina del Mercado de Valores, pudiendo a través de la Bolsa Publica de Valores Bicentenaria como ente del Estado o en la Bolsa de Valores de Caracas empresa del sector privado, tal como lo viene haciendo CANTV, Banco de Venezuela, entre otras, realizar la venta de acciones. Esta recomendación busca:

Crear Simetría de Información, ya que, al cumplir con los estándares de la SUNAVAL, CORSOAUTO genera confianza en inversionistas privados pequeños, medianos y grandes, coadyuvando a reducir el *riesgo país* percibido a nivel micro-institucional.

Eficiencia en el Financiamiento, debido a que, al sustituir el endeudamiento tradicional por capitalización directa, permite una estructura de costos más liviana y una supervisión externa, que incentiva la transparencia administrativa, igualmente permite la obtención de recursos permanentes como flujo de caja para los procesos de importación y el apalancamiento en línea y armonizado, con los procesos de producción y comercialización.

Fortalecimiento de la Relación Exógena Interinstitucional

Dado que la investigación identificó deficiencias en la relación con entes externos (Aduanas, Ministerios, Organismos de Control), se recomienda la creación de una Unidad de enlace estratégico y relaciones públicas, ya que, bajo el principio de eficiencia colectiva, esta unidad debe operar bajo

los flujos establecidos en el manual para asegurar que los tiempos de nacionalización de vehículos, no erosionen la rentabilidad de la inversión; mitigando así el riesgo regulatorio identificado.

Monitoreo Constante mediante el Indicador SGR

Se recomienda integrar la *Tasa de Crecimiento Sostenible (SGR)* en los tableros de control de gestión trimestrales, ya que este indicador no debe verse solo como un dato contable, sino como un termómetro de la salud financiera de CORSOAUTO; por lo cual, si el crecimiento real de las importaciones supera al SGR sin una nueva capitalización, la empresa entraría en un riesgo de liquidez; por el contrario, si el SGR es superior, existe una capacidad ociosa que debe ser aprovechada para expandir la oferta en el mercado nacional.

Auditoría de Viabilidad y Cumplimiento Normativo Previo

Antes de ejecutar cualquier apertura de capital, se recomienda realizar una auditoría financiera integral, siguiendo los marcos de valoración de Damodaran. Es vital asegurar, que la estructura de capital actual sea auditable y atractiva para el mercado; cumpliendo estrictamente con el Decreto N° 2.176 (Ley de Mercado de Valores) para blindar legalmente a CORSOAUTO y sus filiales ante cualquier contingencia legal y reputacional.

Reflexión Final

Al aplicar estas recomendaciones, CORSOAUTO no solo estará importando vehículos, estará importando eficiencia institucional, confianza e incentivos en el sector privado. La transición de una gestión basada en la inercia administrativa a una basada en la optimización económica y la transparencia del mercado de capitales, posicionará a CORSOAUTO como un referente de la nueva gestión pública en Venezuela.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Alsina, J. (2015). Derecho Aduanero: Teoría y práctica de los procedimientos (Vol. 1). Editorial Jurídica Venezolana.

Arias, F. (2016). El proyecto de investigación. Introducción a la Metodología Científica. (7ma Edición) Caracas: Episteme.

Beltrán, J. M. (1998). Indicadores de gestión: Herramientas para lograr la competitividad. 3R Editores.

Brealey, R. A., Myers, S. C., y Allen, F. (2020). Principios de finanzas corporativas (13.^a ed.). McGraw-Hill.

Brewer-Carías, A. R. (2002). Golpe de Estado y régimen autoritario: La Constitución de 1999 y la destrucción de la democracia en Venezuela. Editorial Jurídica Venezolana.

Bisquerra, R. (2012). Métodos de Investigación Educativa. Edición Ceac. España.

Castro, M. (2003). El proyecto de investigación y su esquema de elaboración. (4^a.ed.). Caracas: Uyapal.

Cámara Automotriz de Venezuela. (2024). Reporte histórico de ventas y ensamblaje: Serie 1990-2023. Boletín Estadístico de la Industria.

Carrazana Gallo, J. (2014). Derecho Aduanero: Temas de actualidad. Universidad Central de Venezuela.

Ciardiello, P. (2025). Perspectivas del mercado automotriz en Venezuela 2024-2025: Del colapso a la reactivación comercial. Informe de Coyuntura Económica, Sector Automotor.

De la Cruz Ferrer, J. M., y Camacho de la Cuesta, G. (2014). Tratado de derecho aduanero (Vol. 1). Editorial Aranzadi / Civitas.

Estévez, J. (2021). Ética y gestión pública en Venezuela: Desafíos de la productividad en entornos de crisis. Universidad de los Andes.

FAVENPA. (2021). Informe anual de la industria manufacturera: Sector automotriz y autopartes. Cámara de Fabricantes de Productos Automotores.

- Francés, A. (2001). Venezuela posible: Siglo XXI. Ediciones IESA.
- Franklin Fincowsky, E. B. (2004). Organización de empresas (2.^a ed.). McGraw-Hill.
- Friedman, M. (1966). Capitalismo y libertad. Rialp. (Original publicado en 1962).
- Furtado, C. (1970). Teoría y política del desarrollo económico. Siglo XXI Editores.
- Gitman, L. J., y Zutter, C. J. (2012). Principios de administración financiera (12.^a ed.). Pearson Educación.
- González, R. (2025). La industria manufacturera venezolana en la era post-pandemia: Un análisis del sector automotriz y autopartes. Ediciones del Centro de Investigaciones Económicas.
- Hayek, F. A. (2008). Camino de servidumbre. Alianza Editorial. (Original publicado en 1944).
- Hayek, F. A. (2014). La constitución de la libertad. Unión Editorial. (Original publicado en 1960).
- Hernández, J. I. (2012). La administrativización de la economía. Editorial Jurídica Venezolana.
- Hernández, R. (2006). Definición del alcance a investigar. Metodología de la investigación. Tercera edición, Editorial Mc Graw Hill Interamericana.
- Hernández, L. (2021). El control de cambio en Venezuela: De RECADI a CADIVI (2003-2014). Editorial Jurídica Venezolana.
- Hurtado de Barrera. (2012). La Investigación Holística. Editorial Fundación SYPAL. Caracas – Venezuela.
- Higgins, R. C. (2012). Analysis for financial management (10.^a ed.). McGraw-Hill Education.
- Kerlinger, F. (2003). Investigación del Comportamiento Humano. México: Editorial McGraw-Hill.
- Kaplan, R. S., y Norton, D. P. (1992). The Balanced Scorecard: Measures that drive performance. Harvard Business Review, 70(1), 171-179.
- Lares Martínez, E. (2013). Manual de Derecho Administrativo (13.^a ed.). Universidad Central de Venezuela. (Original publicado en 1958).
- Maduro Moros, N. (2025, 14 de enero). Mensaje anual a la Nación y presentación del Plan de las 7 Transformaciones (7T). Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela.

- Mankiw, N. G. (2020). Principios de economía (8.^a ed.). Cengage Learning.
- Marín Boscán, A. (2004). Regulación, competencia y clientelismo en la economía venezolana. Universidad del Zulia.
- Miranda Delgado, R. (2017). La industrialización en Venezuela: Evolución y perspectivas del sector automotriz. Universidad de los Andes.
- Ortiz, G. (2019). La industria de autopartes en Venezuela: Análisis de la cadena de valor y transferencia tecnológica. Universidad Central de Venezuela.
- Osorio Chirinos, M. A. (2012). El territorio aduanero y la legislación venezolana. Editorial Jurídica Venezolana.
- Parkin, M. (2018). Economía (12.^a ed.). Pearson Educación.
- Posner, R. A. (1973). Economic analysis of law. Little, Brown and Company.
- Presidencia de la República. (1991). Reglamento de la Ley Orgánica de Aduanas sobre los Regímenes de Liberación, Suspensión y otros Regímenes Aduaneros Especiales. Gaceta Oficial N° 4.364 (Extraordinario).
- Presidencia de la República. (2016, 29 de diciembre). Decreto N° 2.647 mediante el cual se dicta el Arancel de Aduanas. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.281 (Extraordinario).
- Ricardo, D. (2004). Principios de economía política y tributación. Alianza Editorial. (Original publicado en 1817).
- Rose-Ackerman, S. (1999). Corruption and government: Causes, consequences, and reform. Cambridge University Press.
- Ross, S. A., Westerfield, R. W., y Jordan, B. D. (2019). Fundamentos de finanzas corporativas (12.^a ed.). McGraw-Hill.
- Sabino, C. (2005). Metodología de la Investigación. Editorial El Cid. Buenos Aires-Argentina.
- Saavedra, J. (2020a). Evolución de la cultura organizacional en la industria venezolana. Editorial Galac.

Saavedra, J. (2020b). Historia del pensamiento gerencial en Venezuela: De la sustitución de importaciones a la globalización. Editorial Académica Española.

Tamayo y Tamayo, M. (2012). El Proceso de Investigación Científica. México: Editorial Limusa.

Universidad Nacional Abierta (2004). Técnicas de Documentación e Investigación. 2da. Reimpresión. Caracas - Venezuela: Registro de Publicaciones U.N.A.

Universidad Pedagógica Experimental Libertador, UPEL (2015). Manual de Trabajos de Grado, de Especialización y Maestrías y Tesis Doctorales. Caracas: FEDEUPEL.

Vivanco Vergara, M. E. (2017). Los manuales de procedimientos como herramientas de control interno de una organización. Revista Universidad y Sociedad, 9(3), 247-252.

Zambrano Sequín, L. (2022). Dolarización y Desdolarización ¿un dilema en Venezuela? Notas sobre la Economía Venezolana, (16).

Tesis y Trabajo de Grado

Álvarez (2022). Factores asociados a la importación de vehículos y sus repuestos de empresas ecuatorianas, periodo 2016-2020, quien optó Al grado Magister en Negocios Internacionales con mención en mercados globales, de la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil, Ecuador. <http://biblioteca.uteg.edu.ec:8080/bitstream/handle/123456789/1642/Factores%20asociados%20a%20la%20importaci%C3%B3n%20de%20veh%C3%ADculos%20y%20sus%20repuestos%20de%20empresas%20ecuatorianas%2C%20periodo%202016-2020..pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Cuesta (2023). Plan de importación de vehículos desde China para la empresa Innovauto S.A. quien optó Al grado de Licenciada en Estudios Internacionales, mención bilingüe en Comercio Exterior, de la Universidad de Azuay, Ecuador, en la Escuela de Estudios Internacionales. https://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/12592/1/18119_esp.pdf

Rojo (2023) Impacto de las importaciones del sector repuestos para vehículos de china en el desarrollo de la industria exportadora manufacturera peruana en el periodo del 2018-2022, para optar al título profesional de Licenciado en Administración de Negocios Internacionales Facultad de Ciencias Administrativas y Recursos Humanos, de la Escuela Profesional de Administración de Negocios Internacionales, de Lima Perú. https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/USMP_641529343b121fb25a10dceb58a8c25b

Jesús (2024) Diseño de un Manual de Procedimientos para importar equipos de Telecomunicaciones desde China dirigido a la Empresa IAC Telecom, C.A. ubicada en el Municipio Mario Briceño Iragorry, Edo. Aragua para optar al título Técnico Superior Universitario en la Especialidad de Comercio Exterior en el Instituto Universitario de Tecnología de Administración Industrial Extensión Maracay, Estado Aragua.
https://iutamaracay.com.ve/iuta_webpage/archivos/TEG%20MAYRELIS%20DE%20JESUS.pdf

Documentos Jurídicos

Constitución Bolivariana de la República de Venezuela. (1999). Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No. 36.955 del 22 de mayo del 2000.

Decreto con Fuerza de Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal. Gaceta Oficial N° 6.013 de la República Bolivariana de Venezuela, 23 de diciembre de 2010.

Reforma parcial del decreto N° 4.944 de fecha 24 de abril de 2024, publicado en la gaceta oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.804 extraordinario de fecha 25 de abril de 2024.

Decreto N° 5.147 de junio de 2025, publicado en la Gaceta Oficial Extraordinaria N° 6.918, mediante el cual se reforma parcialmente el Arancel de Aduanas, designando al Comité de Comercio Exterior (COMEX)

Ley Orgánica del Plan de la Patria de las 7 Grandes Transformaciones 2025 – 2031, creada a través de la Gaceta Oficial N° 6.907 Extraordinario de fecha 24 de mayo de 2025.

Resolución N° 013 (2019) del Ministerio de Industrias y Producción Nacional, publicada en la Gaceta Oficial N° 6.447, Extraordinario del 8 de abril de 2019.

Resolución Conjunta N° 013 y 001, publicada en la Gaceta Oficial N° 43.125 del 12 de mayo de 2025.

Régimen Legal 9, Decreto Nro. 5.103, publicado en la Gaceta Oficial Nro. 6.890 Extraordinaria, de fecha 6 de marzo de 2025.

Ley del Sistema Venezolano para la Calidad, publicada en Gaceta Oficial N° 37.555 del 23 de octubre de 2002.

Resolución Conjunta de mayo de 2025, Gaceta Oficial N.º 43.125 del 12 de mayo de 2025.

Decreto N° 2.044, publicada en la Gaceta Oficial N° 40.762 de fecha 07 de octubre de 2015.

Resolución N° 010-2025 publicado en Gaceta Oficial N° 43.108, 14 de abril de 2025.

Resolución Conjunta N° 013/001 de fecha 12 de mayo de 2025: Establece las Normas para el Funcionamiento de la Industria Automotriz Nacional, regulando el ensamblaje bajo el régimen de Material de Ensamblaje Importado para Vehículos (MEIV).

Acuerdo sobre la Aplicación de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (Acuerdo SPS) tratado internacional fundamental en el marco de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio (TBT), (por sus siglas en inglés, Technical Barriers to Trade), del sistema de comercio multilateral de la Organización Mundial del Comercio (OMC)

Fuentes Electrónicas:

Asamblea Nacional Constituyente. (2020, 29 de enero). Decreto Constituyente mediante el cual se dicta la Ley Orgánica de Aduanas. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.507 (Extraordinario). [<https://pandectasdigital.blogspot.com/2020/01/ley-organica-de-aduanas-2020.html>](<https://www.google.com/search?q=https://pandectasdigital.blogspot.com/2020/01/ley-organica-de-aduanas-2020.html>).

Asuaje, C. J. (2000). Derecho Aduanero (2.ª ed.). Editorial Jurídica Venezolana. [http://www.ulpiano.org.ve/revistas/bases/artic/texto/RDA/8/rda_2000_8_179-205.pdf](http://www.ulpiano.org.ve/revistas/bases/artic/texto/RDA/8/rda_2000_8_179-205.pdf).

Banca y Negocios. (2024). Alícuota del IVA al consumo suntuario será de 15%. <https://www.bancaynegocios.com/alicuota-del-iva-al-consumo-suntuario-sera-de-15/>.

Bautista, O. (2024, 6 de junio). Favenpa: Importaciones de productos automotores han aumentado 30% (H. S. Garcés, Entrevistador) [Entrevista de radio]. Unión Radio. [<https://unionradio.net/favenpa-un-30-de-productos-importados-compiten-con-los->

nacionales/](<https://unionradio.net/favenpa-un-30-de-productos-importados-compiten-con-los-nacionales/>).

Continental Suppliers. (2024). SENIAT autoriza importación de vehículos nuevos y usados. <https://continentalsuppliers.com/seniat-autoriza-importacion-de-vehiculos-nuevos-y-usados/>.

Corporate Finance Institute. (2024). Sustainable Growth Rate (SGR) - Definition, Types, Formula. <https://corporatefinanceinstitute.com/resources/valuation/sustainable-growth-rate/>.

Datosmacro. (2023). Venezuela: Importaciones de mercancías. <https://datosmacro.expansion.com/comercio/importaciones/venezuela>.

Federación Nacional de Avicultura de Venezuela. (2025). Análisis de coyuntura: El impacto de la logística automotriz en las cadenas de distribución. <https://www.fenavi.org.ve/>.

Hexa Legal. (2025). El arranque y desaceleración del mercado automotor venezolano en 2025. <https://hexalegal.com/>.

Inseroca Internacional. (2024). Régimen Legal 9: Empresas importadoras enfrentan nuevas exigencias. <https://inseroca.com/regimen-legal-9/>.

Instituto Nacional de Transporte Terrestre [INTT]. (2024). Registro Original para Vehículo: Particulares, Carga, Motocicletas, Taxi, Transporte Público. [https://www.intt.gob.ve/inttweb/?page_id=3477](https://www.intt.gob.ve/inttweb/?page_id=3477)

KPMG International. (2025). Guía de Impuesto & Legal 2025. [[https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/ve/pdf/2025/2/Gu%C3%ADa-de-Inversione-%202025-\(f\).pdf](https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/ve/pdf/2025/2/Gu%C3%ADa-de-Inversione-%202025-(f).pdf)]([https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/ve/pdf/2025/2/Gu%C3%ADa-de-Inversione-%202025-\(f\).pdf](https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/ve/pdf/2025/2/Gu%C3%ADa-de-Inversione-%202025-(f).pdf)).

LEGA Abogados. (2025). Reformas al Arancel de Aduanas: guía esencial para su negocio. <https://lega.law/reformas-al-arancel-de-aduanas-guia-esencial-para-su-negocio/>.

Maduro Moros, N. (2023, 17 de julio). Con Maduro + [Programa N° 9]. Prensa Presidencial de Venezuela. <https://www.presidencia.gob.ve/>

North, D. C. (1993). Instituciones, cambio institucional y desempeño económico. Fondo de Cultura Económica. <https://storage.e.jimdo.com/file/d2205ed9-ae8d-468f-922b-6a9503ca3fad/Douglas%20Nort%20Instituciones.pdf>.

Pipedrive. (2024). 4 pasos fáciles para calcular el crecimiento YoY de tu empresa. <https://www.pipedrive.com/es/blog/como-calcular-yoy>.

PwC Venezuela. (2025). Nota de Actualidad Legal - Resolución Conjunta. <https://www.pwc.com/ve/es/assets/documentos/legal/LBS-NAL-Resolucion-Conjunta-Junio2025-v2-2.pdf>.

SENCAMER. (2025). En el Día Mundial de la Calidad 2025 Venezuela invita a pensar la calidad como valor para la transformación productiva. <https://www.sencamer.gob.ve/?p=22373>.

Stigler, G. J. (1971). The theory of economic regulation. The Bell Journal of Economics and Management Science, 2(1), 3-21. <https://doi.org/10.2307/3003161>.

Zendesk. (2024). ¿Cómo calcular el ROI en 1 minuto? Fórmula con ejemplos. <https://www.zendesk.com.mx/blog/roi-como-calcular-sacar/>.